

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่  
ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส

IMPACT OF MASS TRANSIT DEVELOPMENT ON LAND VALUE  
IN BANGKOK METROPOLITAN AREA: A CASE OF BTS SKYTRAIN



T117014

สุนิสา เกร่งกำเนิด

SUNISA KRENGKAMNERD

อพ.  
ลชธก

เลขหมู่ 2564  
เลขทะเบียน 117014  
วัน,เดือน,ปี 21 ส.ย. 2554

b. 12331922  
i. ....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2554

KMITL-2011-AR-M-001-009

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**IMPACT OF MASS TRANSIT DEVELOPMENT ON LAND VALUE  
IN BANGKOK METROPOLITAN AREA: A CASE OF BTS SKYTRAIN**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT  
OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF URBAN  
AND REGIONAL PLANNING IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING  
FACULTY OF ARCHITECTURE  
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

**2011**

**KMITL-2011-AR-M-001-009**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**COPYRIGHT 2011**

**FACULTY OF ARCHITECTURE**




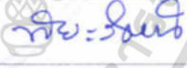
**KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา รถไฟฟ้า บีทีเอส  
Impact of Mass Transit Development on Land Value in Bangkok Metropolitan Area : A Case of BTS Skytrain

นักศึกษา น.ส.สุนิศา เครื่องกำเนิด  
รหัสประจำตัว 49062111  
ปริญญา การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต  
สาขาวิชา การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุบล  
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ลายมือชื่อ
อาจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุบล	
ผศ.ดร.มนสิชา เพชรานนท์	
อาจารย์ ดร.ณัฐรุณิกษุ นบหนอง	
อาจารย์ ดร.พิยะรัตน์ นันทะ มัลลารัต	
รศ.ดร.สรวิศ นฤปิติ	

วัน / เดือน / ปี ที่สอบ 5 เมษายน 2554 เวลา 14.00 น.

สถานที่สอบ กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์รับรองแล้ว



(รองศาสตราจารย์บุญสนอง รัตนสุนทรากุล)

คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

วันที่ ๕ เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๔

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส
นักศึกษา	นางสาวสุนิสา เกร่งกำเนิด
รหัสประจำตัว	49062111
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
พ.ศ.	2554
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

### บทคัดย่อ

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส (2) ศึกษาความสัมพันธ์มูลค่าที่ดินกับมูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานี (3) ศึกษาแบบจำลองความสัมพันธ์ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมกับระยะความใกล้ไกลสถานี (4) เสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยสามารถแบ่งการศึกษาออกได้เป็น 2 ส่วน คือ 1) การศึกษาในระดับมหภาค (Macro) โดยการศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงปัจจุบัน และ 2) การศึกษาในระดับจุลภาค (Micro) โดยการศึกษาถึงมูลค่าค่าเช่าที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการตั้งอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า โดยกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาด้านมูลค่าค่าเช่า แบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มคอนโดมิเนียม/หอพัก จำนวน 350 ตัวอย่าง และกลุ่มอาคารสำนักงาน เพื่อการให้เช่าบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า จำนวน 150 ตัวอย่าง พร้อมทั้งสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ โดยผลการศึกษา พบว่า (1) ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นในเกือบทุกพื้นที่สถานี แต่เมื่อมาถึงช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการ มาจนช่วงระยะเวลาหนึ่ง ราคาที่ดินกลับมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด อันเนื่องมาจากวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในช่วงปี 2539 - 2540 และมาถึงในช่วงเวลาปัจจุบันราคาที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ (2) หอพัก/คอนโดมิเนียม ที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้นด้วย (3) หอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ที่ยังตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส จะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ซึ่งจากผล

การศึกษาสามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ นั้น ส่งผลกระทบต่อ การเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินจริง รวมทั้งอาคารสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณ โดยรอบพื้นที่สถานีก็จะมีผลประโยชน์ด้านมูลค่าค่าเช่าที่สูงยิ่งขึ้นด้วย ดังนั้นหากพื้นที่บริเวณใดที่มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ผ่านนั้น จะเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าที่สูง อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการลงทุนอย่างยิ่ง ในอนาคตหากมีโครงการต่อขยาย หรือ โครงการพัฒนาด้านการขนส่งขนาดใหญ่ต่างๆ ภาครัฐควรมีส่วนเข้ามามีบทบาทในการดูแลบริหารจัดการพื้นที่อย่างจริงจัง โดยอาจสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน พร้อมทั้งมีระบบการจัดเก็บภาษีที่มีประสิทธิภาพ เพื่อการใช้ประโยชน์ด้านพื้นที่อย่างคุ้มค่า และก่อประโยชน์อันสูงสุดต่อทั้งประชาชนและประเทศชาติต่อไป



<b>Thesis</b>	Land Value Impact of Mass Transit Development in Bangkok: A Case of BTS Sky train.
<b>Student</b>	Miss Sunisa Krengkamnerd
<b>Student ID</b>	49062111
<b>Degree</b>	Master of Urban and Regional Planning in Urban and Environment Planning
<b>Program</b>	Architecture and Planning
<b>Year</b>	2011
<b>Thesis Advisor</b>	Dr. Prapatpong Upala

### ABSTRACT

This study aimed to estimate land value impact from Mass Transit Development in Bangkok: case study of BTS Sky Train. Its objective included 1) to compare the changing of land prices around BTS stations from the past to the present 2) To study the relationship between land value and rental accommodation around BTS stations 3) To develop the relationship model between rental accommodation and BTS stations distance and the last one, to suggest guideline for managing the land use around the train station in the future. In this study was divided into 2 level, the first level was called macro scale, aimed to investigate the changes land value before the BTS started to service and the micro scale intended to study the increasing rental price where the area is located near the BTS station. In case of study the rental price, study groups were separated into 2 groups, condominium/dormitory 350 samples and office for rent where were near the BTS stations 150 samples. Moreover, modeling the relationship between land value and Mass Transit System development was analyzed by using multiple regression analysis. The result revealed that since the BTS sky train has started to operation, the rate of changing land prices decreased due to domestic economy crisis. However in the present, the rate of land prices obviously increases. 2) Dormitory and Condominium where located in area with land value rise, the rent will increase too. 3) Dormitory/Condominium and office for rent where were located near the BTS Station, they were consequence to highly increase rental value too. Hence, it could be concluded that the mass transit development could affect on the land prices. The buildings where are situated near that area would earn more benefit. In addition, if that area is appropriate for investment, the building rental price will increase. In the future if the expansion or development projects occur, the government should take an action and manage seriously by supporting land use in that area, developing efficiently tax system in order to benefit both of people and our country.

## กิตติกรรมประกาศ

ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา ซึ่งเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ สำหรับการชี้แนะแนวทางการแก้ไขปัญหา ความช่วยเหลือทั้งทางด้านวิชาการความรู้ และประสบการณ์ที่ดีแก่ข้าพเจ้าตลอดระยะเวลาการศึกษา และทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.มนสิชา เพชรานนท์ และ ดร.ณัฐกัญญา นบมอบ จากภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง รศ.ดร.สรวิศ นฤปิติ จากภาควิชาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อาจารย์พิยะรัตน์ นันทะ จากภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่สละเวลามาเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมถึงให้คำแนะนำ และแนวทางในการแก้ไขข้อบกพร่องจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณเพื่อนๆ และพี่ๆ จาก Land Use and Transportation Laboratory ที่ช่วยเหลือในด้านการให้คำปรึกษา พร้อมทั้งกำลังใจที่มีให้กันเสมอมา

สุดท้ายขอขอบพระคุณครอบครัวอันเป็นที่รักและเคารพยิ่งของข้าพเจ้า ที่ให้การสนับสนุนทางด้านการศึกษาและเป็นกำลังใจให้ข้าพเจ้าเสมอมา สำหรับคุณงามความดีอันใดที่เกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ข้าพเจ้าขอมอบให้กับบิดา (นายสำรวย เกร่งกำเนิด) และมารดา (นางอรวรรณ เกร่งกำเนิด) ตลอดจนครูอาจารย์ที่เคารพทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และถ่ายทอดประสบการณ์อันเป็นประโยชน์แก่ข้าพเจ้า

สุนิศา เกร่งกำเนิด

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	IV
สารบัญ.....	V
สารบัญตาราง.....	IX
สารบัญภาพ.....	XI
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย.....	4
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย.....	4
1.4 ประโยชน์จากงานวิจัย.....	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	8
2.1 โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส.....	8
2.1.1 ความเป็นมาโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส.....	8
2.1.2 เส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่เปิดให้บริการปัจจุบัน.....	9
2.1.3 ส่วนต่อขยายในอนาคต.....	11
2.2 แนวคิด Transit Oriented Development (TOD) .....	12
2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดินและราคาค่าเช่า.....	16
2.3.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ.....	16
2.3.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเมือง.....	17
2.3.3 การคมนาคมและผลกระทบต่อตลาดที่ดินเมือง.....	18
2.3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างถนนกับราคาที่ดินและราคาค่าเช่า.....	18
2.3.5 ทฤษฎีมูลค่าและค่าเช่า.....	19
2.4 วิธีการสร้างแบบจำลอง.....	20
2.4.1 การวิเคราะห์ความถดถอย (Regression Analysis).....	20
2.4.2 แบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐาน (Hedonic Price Model).....	24
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	25

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.5.1 งานวิจัยต่างประเทศ.....	25
2.5.2 งานวิจัยภายในประเทศ.....	28
2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	36
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	38
3.1 รูปแบบงานวิจัย .....	38
3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา.....	39
3.2.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	39
3.2.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง .....	39
3.2.3 กลุ่มประชากรเป้าหมาย.....	42
3.2.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	42
3.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	44
3.3.1 ตัวแปรด้านราคาที่ดิน.....	45
3.3.2 ตัวแปรด้านราคาค่าเช่า.....	45
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	49
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	49
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	49
3.7 นิยามปฏิบัติการ.....	51
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	53
4.1 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส.....	53
4.2 ข้อมูลราคาประเมินที่ดินบริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส.....	60
4.3 รายชื่อหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สถานี รถไฟฟ้า บีทีเอส ที่ใช้ในการศึกษา.....	62
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	99
5.1 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่ง มวลชน ขนาดใหญ่.....	100
5.1.1 วิเคราะห์ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี รถไฟฟ้า บีทีเอส.....	100

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.1.2 การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ใน เส้นทางสายสุขุมวิท.....	151
5.1.3 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ใน เส้นทางสายสีลม.....	154
5.1.4 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส บริเวณพื้นที่ สถานีเชื่อมต่อ และพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทาง.....	158
5.2 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่า.....	167
5.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม.....	167
5.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทาง ความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟ บีทีเอส.....	168
5.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าอาคารสำนักงาน.....	171
5.2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าเช่าอาคารสำนักงาน กับระยะทาง ความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟ บีทีเอส.....	171
5.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และ อาคารสำนักงาน กับระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟ บีทีเอส.....	173
5.3.1 การวิเคราะห์แบบจำลองราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทาง ที่ห่างจากสถานีรถไฟ บีทีเอส.....	173
5.3.2 การวิเคราะห์แบบจำลองราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน กับระยะทาง ที่ห่างจากสถานีรถไฟ บีทีเอส.....	180
5.4 แนวทางและนโยบายการจัดการด้านที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ.....	186
5.4.1 แนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินของประเทศไทย.....	186
5.4.2 แนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินในต่างประเทศ.....	187
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ.....	189
6.1 สรุปผลการวิจัย.....	189
6.1.1 การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ขนาดใหญ่.....	190
6.1.2 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่า.....	191

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.1.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน กับระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส.....	192
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	194
บรรณานุกรม.....	198
ภาคผนวก ก.....	201
ภาคผนวก ข.....	209
ภาคผนวก ค.....	220
ภาคผนวก ง.....	227
ประวัติผู้เขียน.....	237



# สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจากหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน.....	44
3.2 กลุ่มตัวแปรที่ใช้วิเคราะห์การเพิ่มขึ้นของราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม.....	46
3.3 กลุ่มตัวแปรที่ใช้วิเคราะห์การเพิ่มขึ้นของราคาเช่าอาคารสำนักงาน.....	46
3.4 นิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	51
4.1 ราคาประเมินที่ดิน ในเขตที่มีโครงการสถานีรถไฟ บีทีเอส.....	61
4.2 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตบางรัก.....	63
4.3 กลุ่มตัวอย่างของอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตปทุมวัน.....	67
4.4 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตพญาไท.....	71
4.5 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตคลองเตย.....	76
4.6 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตวัฒนา.....	80
4.7 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตสาทร.....	85
4.8 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่ราชเทวี.....	89
4.9 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตจตุจักร.....	94
5.1 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ.2552).....	101
5.2 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสุขุมวิทตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปี พ.ศ.2552.....	152
5.3 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสีลม.....	156
5.4 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส <u>บริเวณสถานีเชื่อมต่อ</u> ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ.552).....	159
5.5 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส <u>บริเวณสถานีต้นทาง/ปลายทาง</u> สายสุขุมวิทและสายสีลม ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ.2552).....	162
5.6 สถานะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยที่คาดว่าจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของ ราคาที่ดินตั้งแต่อดีต-ปัจจุบัน.....	164

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.7 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางความใกล้เคียงจากสถานีรถไฟ บีทีเอส กับมูลค่าราคาที่ดิน.....	167
5.8 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม (1).....	168
5.9 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม (2).....	171
5.10 ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม.....	173
5.11 ค่า B, SE.B, Beta และ t ของตัวพยากรณ์ และ $R, R^2$ , และ F ของแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม.....	174
5.12 ตัวอย่างมูลค่าเช่าภายใต้แบบจำลองความสัมพันธ์ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม.....	176
5.13 ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าอาคารสำนักงาน.....	181
5.14 ค่า B, SE.B, Beta และ t ของตัวพยากรณ์ และ $R, R^2$ , และ F ของแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าอาคารสำนักงาน.....	182
5.15 ตัวอย่างภายใต้แบบจำลองความสัมพันธ์ราคาเช่าอาคารสำนักงานกับระยะห่างจากสถานีรถไฟ บีทีเอส.....	183

# สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 แนวคิด “Transit Oriented Development” .....	13
2.2 การเสนอราคาของร้านค้าปลีก สำนักงาน และที่อยู่อาศัย ตามระยะทางจาก ศูนย์กลางเมือง.....	19
2.3 การกระจายของข้อมูลและเส้นกราฟลดถอย.....	21
2.4 สมการเส้นตรงของการลดถอย.....	22
2.5 สมการเส้นตรงของการลดถอยเมื่อ b มีค่าแตกต่างกัน.....	23
2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	37
3.1 แผนที่แสดงพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางและชั้นในที่มีเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอสผ่าน.....	40
3.2 เส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอสที่ใช้ในการศึกษา.....	41
3.3 การเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (1).....	47
3.4 การเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (2).....	47
3.5 การเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (3).....	48
3.6 การเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (4).....	48
4.1 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางรัก.....	64
4.2 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตบางรัก.....	65
4.3 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตบางรัก.....	66
4.4 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตปทุมวัน.....	68
4.5 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตปทุมวัน.....	69
4.6 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตปทุมวัน.....	70
4.7 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตพญาไท.....	73
4.8 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตพญาไท.....	74
4.9 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตพญาไท.....	75
4.10 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตคลองเตย.....	77
4.11 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตคลองเตย.....	78
4.12 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตคลองเตย.....	79
4.13 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตวัฒนา.....	82
4.14 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตวัฒนา.....	83
4.15 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตวัฒนา.....	84

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.16 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตสาทร.....	86
4.17 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตสาทร.....	87
4.18 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตสาทร.....	88
4.19 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตราชเทวี.....	91
4.20 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตราชเทวี.....	92
4.21 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตราชเทวี.....	93
4.22 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตจตุจักร.....	96
4.23 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตจตุจักร.....	97
4.24 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตจตุจักร.....	98
5.1 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีอ่อนนุช.....	104
5.2 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีอ่อนนุช.....	105
5.3 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพระโขนง ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน.....	106
5.4 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีพระโขนง.....	107
5.5 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเอกมัย ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน.....	108
5.6 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีเอกมัย.....	109
5.7 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีทองหล่อ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน.....	110
5.8 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีทองหล่อ.....	111
5.9 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพร้อมพงษ์ ตั้งแต่ อดีต - ปัจจุบัน.....	112
5.10 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีพร้อมพงษ์....	113
5.11 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีโศก ตั้งแต่ อดีต - ปัจจุบัน.....	114
5.12 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีโศก.....	115
5.13 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีนาana ตั้งแต่อดีต- ปัจจุบัน.....	116

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.14 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีนาเนา.....	117
5.15 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเพลินจิต ตั้งแต่ อดีต – ปัจจุบัน.....	118
5.16 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต.....	119
5.17 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีชิดลม ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	120
5.18 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีชิดลม.....	121
5.19 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสยาม ตั้งแต่อดีต ปัจจุบัน.....	122
5.20 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีสยาม.....	123
5.21 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีราชเทวี ตั้งแต่ อดีต – ปัจจุบัน.....	124
5.22 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีราชเทวี.....	125
5.23 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพญาไท ตั้งแต่ อดีต – ปัจจุบัน.....	126
5.24 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีพญาไท.....	127
5.25 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีอนุสาวรีย์ชัย อดีต – ปัจจุบัน.....	128
5.26 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานี อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ.....	129
5.27 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสนามเป้า ตั้งแต่ อดีต – ปัจจุบัน.....	130
5.28 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีสนามเป้า.....	131
5.29 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีอารีย์ ตั้งแต่ อดีต – ปัจจุบัน.....	132
5.30 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีอารีย์.....	133

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.31 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสะพานควาย ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	134
5.32 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า สถานีสะพานควาย.....	135
5.33 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีหมอชิต ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	136
5.34 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า สถานีหมอชิต.....	137
5.35 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสนามกีฬา ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	138
5.36 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานี สนามกีฬาแห่งชาติ.....	139
5.37 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีราชดำริ ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	140
5.38 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีราชดำริ.....	141
5.39 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีศาลาแดง ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	142
5.40 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีศาลาแดง.....	143
5.41 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีช่องนนทรี ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	144
5.42 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานี ช่องนนทรี.....	145
5.43 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสุรศักดิ์ ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	146
5.44 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีสุรศักดิ์.....	147
5.45 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสะพานตากสิน ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน.....	148

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.46 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานี สะพานตากสิน.....	149
5.47 กราฟค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในภาพรวม บริเวณสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส.....	150
5.48 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิท.....	154
5.49 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสีลม.....	157
5.50 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ระหว่างเส้นทางสายสีลมและสุขุมวิท.....	158
5.51 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเชื่อมต่อ.....	160
5.52 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณสถานีต้นทาง/ปลายทาง สายสุขุมวิทและสายสีลม.....	161
5.53 อัตรากาเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ตั้งแต่ปี 2535 – ปี 2551.....	164
5.54 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส กับมูลค่าราคาที่ดิน.....	169

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มา และความสำคัญของปัญหา

ที่ดินเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่า โดยมูลค่าที่ดินในแต่ละที่จะมีค่าไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้ง ซึ่งหากที่ดินบริเวณใดอยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสในการพัฒนาหรือเหมาะสมต่อการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนสูง ก็ย่อมทำให้ที่ดินในบริเวณนั้นมีมูลค่าที่ดินสูง จากการศึกษาของ Churchill (1942) พบว่า พื้นที่ใดที่มีการก่อสร้างหรือพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหรือระบบสาธารณูปการต่างๆ เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชนทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เข้าไปในพื้นที่มากเท่าใดก็จะยิ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินให้สูงยิ่งขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้ๆ หรืออยู่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะ และปัจจุบันประเทศไทยได้มีการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ขึ้น ทั้งรถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRTA) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งทำให้พื้นที่บริเวณรอบๆ สถานีและพื้นที่ข้างเคียงตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า มีการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินที่สูงขึ้นด้วย ดังจะเห็นได้จากการประเมินราคาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า บีทีเอส ในปี 2549 ที่มีแนวโน้มการปรับราคาสูงขึ้นโดยเฉลี่ย 6% เมื่อเทียบกับปี 2541 ตัวอย่างเช่น ที่ดินบริเวณย่านสาทร มีราคา 315,000 บาทต่อตารางวา แต่ในปี 2549 ราคาที่ดินมีการปรับสูงขึ้นถึง 420,000 บาทต่อตารางวาหรือคิดเป็น 26% และ ที่ดินบริเวณสีลม ราคาที่ดินจาก 440,000 บาทต่อตารางวา ปรับเป็น 525,000 บาทต่อตารางวา เป็นต้น (ประชาชาติธุรกิจ. 2550) ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ล้วนเป็นพื้นที่ที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอสทั้งสิ้นอีกทั้งการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ยังมีความสัมพันธ์กันโดยตรงกับระยะทางการเข้าถึงพื้นที่โดยรอบสถานี เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงที่ดีกว่า (Accessibility) ย่อมมีผลทำให้มูลค่าที่ดินสูงกว่าพร้อมทั้งส่งผลให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์รอบๆ พื้นที่โดยรอบสถานี โดยทรัพย์สินที่อยู่ใกล้สถานีก็ควรจะเป็นที่ต้องการมากกว่า และผลประโยชน์ด้านการลงทุนในพื้นที่ก็จะมีค่าหนาแน่นสูงไปด้วย (Goodall. 1972)

จากเงื่อนไขด้านราคาที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่สูง รวมทั้งขนาดของพื้นที่ที่ดินที่มีอยู่อย่างจำกัด ดังนั้นเพื่อความคุ้มทุนจึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินมาเป็นรูปแบบของอาคารในแนวตั้ง โดยเฉพาะที่พักอาศัยประเภทอาคารชุด (คอนโดมิเนียม) ซึ่งปัจจุบันมีอัตราการเติบโตของจำนวนที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าที่สูงขึ้นมาก เช่น โครงการอนุสาสิริ แกรนด์ คอนโด สุขุมวิท - เอกมัย ที่ตั้งติดกับสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอสเอกมัย โครงการ โนเบิล รีมีกซ์ ที่ติดกับสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอสสถานีทองหล่อ หรือโครงการ คอนโด Baan Siri Thirty One ของบริษัทแสนสิริ และกำลังจะมีการเปิดตัวโครงการต่างๆ มากมาย

สังเกตได้จากการเกิดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าในปี 2550 ที่มีจำนวนหน่วยเสนอ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขายทั้งสิ้น 185 โครงการหรือ 62,880 หน่วย ซึ่งในจำนวนนี้เป็นอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้าฟาร์มมีห่างจากสถานีไม่เกิน 2 กิโลเมตร จำนวน 27,715 หน่วย จาก 111 โครงการ หรือคิดเป็น 44% ซึ่งเป็นโครงการตามแนวรถไฟฟ้า บีทีเอสถึง 75 โครงการ และยังพบว่ามีอาคารชุดใกล้เปิดตัวและโครงการรอขายในอนาคตอีกไม่น้อยกว่า 21 โครงการ จำนวนหน่วยประมาณ 7,500 หน่วย (ประชาชาติธุรกิจ. 2550) ซึ่งถือเป็นอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นมาก โดยส่วนหนึ่งสาเหตุที่ที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมได้รับความนิยมในช่วงหลายปีที่ผ่านมาเนื่องจากว่า ที่พักอาศัยประเภทนี้ส่วนใหญ่จะมีทำเลที่ตั้งที่ดี ใกล้สถานที่ทำงานหรือศูนย์กลางเมืองที่สะดวกในการเดินทาง และจากการที่คนส่วนใหญ่ต้องการที่พักอาศัยที่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย ธุรกิจหอพักและคอนโดมิเนียมจึงใช้กลยุทธ์ด้านระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้ามาใช้ในการโฆษณาประชาสัมพันธ์โครงการและเป็นข้อได้เปรียบหลักที่ใช้ในการกำหนดราคาค่าเช่าได้

ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่ประเภทอาคารสำนักงานก็เช่นกัน พบว่า อัตราการเพิ่มขึ้นของราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานที่อยู่ในบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เช่น อาคารสำนักงานตามเส้นทางรถไฟฟ้าชานสาทรในปี 2549 มีค่าเช่าเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 6.4% เมื่อเทียบกับค่าเช่าในปี 2541 โดยเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ เป็นตึกที่มีค่าเช่าสูงสุดที่ 500 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนแต่อาคารที่มีการเพิ่มขึ้นของค่าเช่าสูงสุดเมื่อเทียบกับปี 2549 ที่ผ่านมาคือ อาคารสาทรนครทาวเวอร์ที่ราคาค่าเช่าจากปี 2541 เพิ่มขึ้นถึง 20% ส่วนอาคารสำนักงานย่านสีลมนั้นโดยเฉลี่ยราคาค่าเช่าจากปี 2541 ถึงปี 2549 มีอัตราการเพิ่มขึ้นมากกว่า 17% ซึ่งตึกสีลม คอมเพล็กซ์ มีราคาค่าเช่าสูงสุดคือ 500 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนตามลำดับ พบว่าราคาค่าเช่าโดยเฉลี่ยของอาคารสำนักงานตามเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอสตั้งแต่ปี 2541 ถึงปี 2549 สูงขึ้นถึง 8.7% (ซีบี ริชาร์ดเอลลิส ประเทศไทย จำกัด. 2549)

จากข้อมูลข้างต้นอาจจะสรุปคร่าวๆ ได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ จะส่งผลให้พื้นที่เหล่านั้นมีความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่จุดหมายปลายทางได้สูงพร้อมทั้งสามารถลดเวลาในการเดินทางลง พื้นที่บริเวณนั้นจึงกลายเป็นพื้นที่ที่ได้เปรียบและเป็นตัวดึงดูดให้เกิดการพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของกิจกรรมแต่ละประเภทบริเวณโดยรอบสถานีตามมาทั้งการพัฒนาในด้านที่อยู่อาศัยและด้านพาณิชยกรรม ที่มีทำเลที่ตั้ง โดยเฉพาะระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าเป็นตัวกำหนดมูลค่า ซึ่งเหล่านั้นจะนำมาซึ่งผลประโยชน์ด้านมูลค่าที่ดิน

ซึ่งปัจจุบันการพัฒนาและการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในประเทศไทย จะเป็นการดำเนินการไปโดยภาคเอกชนเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับการมุ่งหวังผลกำไรในการลงทุนที่สูง จึงส่งผลให้การลงทุนทั้งพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย และอาคารสำนักงาน ที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีมีโอกาสในการแสวงหาผลกำไรในการกำหนดราคาค่าเช่าที่สามารถแลกกับความสะดวกสบายในการเดินทางได้มากขึ้น ซึ่งนั่นอาจส่งผลให้ประชาชน

ทั่วไปไม่มีความสามารถในการเป็นเจ้าของที่พักอาศัย อีกทั้งยังขาดโอกาสในการเดินทางที่เท่าเทียม เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าคนกลุ่มหนึ่งอาจได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่จากกรณีเหล่านี้ แต่ประชาชนส่วนใหญ่กลับอาจเป็นผู้ที่เสียผลประโยชน์ อีกทั้งการพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นไปโดยภาคเอกชนยังส่งผลต่อการขยายตัวของเมืองที่เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีทิศทางการพัฒนาที่ไม่แน่นอน (ประชาชาติธุรกิจ. 2550)

จากงานวิจัยของ Cervero and Duncan (2002) เรื่องผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมือง Los Angeles และ Santa Clara พบว่า การลงทุนด้านระบบขนส่งมวลชนเข้าไปในพื้นที่นั้น จะส่งผลให้ที่ดินบริเวณนั้นมีมูลค่าสูงขึ้นจริง เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่จุดหมายปลายทางที่ดีและสะดวก โดยสังเกตได้จากอัตราการเติบโตและมูลค่าที่เพิ่มสูงขึ้นด้านการลงทุนของตลาดอสังหาริมทรัพย์ ทั้งระบบที่พักอาศัย และระบบพาณิชยกรรม บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานี และตราบดีที่พื้นที่เหล่านั้นยังมีจำนวนจำกัด ก็จะยิ่งส่งผลให้มูลค่าที่ดิน รวมทั้งผลประโยชน์ในภาพรวมของพื้นที่บริเวณนั้นสูงขึ้น ซึ่งทั้งหมดนี้สัมพันธ์กับระยะห่างจากพื้นที่สถานี โดยสาร ที่จะยังอยู่ใกล้สถานีโดยสารก็จะยิ่งทำให้มูลค่าของที่ดินบริเวณนั้นสูงมากขึ้น ซึ่งในต่างประเทศได้เห็นความสำคัญถึงการศึกษผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และพยายามหามาตรการในการบริหารจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมโดยภาครัฐ โดยเฉพาะมีการนำมาตรการทางด้านภาษีมาใช้ ดังนั้นจึงเป็นที่มาของความสนใจในการศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส เป็นกรณีที่ใช้ในการศึกษา

เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีมาตรการบริหารจัดการหรือประเมินผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน หลังการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อย่างจริงจัง ดังนั้นความรู้ที่ได้จากงานวิจัยนี้อาจจะสามารถเอื้อประโยชน์ในการหาแนวทางหรือมาตรการเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ที่มีมูลค่าพื้นที่ที่สูง เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่เหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์อันสูงสุดทั้งต่อประชาชนทั่วไป และต่อประเทศชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการรองรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่กำลังจะมีการดำเนินการก่อสร้างโครงการต่อไป เนื่องจากรัฐบาลได้มีการวางนโยบายที่จะสร้างส่วนต่อขยายทั้งรถไฟฟ้า บีทีเอส เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน-แยกตากสินหรือโครงการส่วนต่อขยายอ่อนนุช-สำโรง ฯ หรือแม้กระทั่งรถไฟฟ้าใต้ดิน เช่น ส่วนต่อขยายสถานีบางซื่อ-บางใหญ่ ฯ ที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

## 1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

เพื่อให้เข้าใจหัวข้อและลำดับในการศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอสอย่างละเอียดและชัดเจนมากขึ้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้สรุปและแสดงวัตถุประสงค์ของการศึกษาเป็นข้อๆ ดังนี้ คือ

- 1) ศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานี ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสมาจนถึงปัจจุบัน
- 2) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงานบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส
- 3) สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน กับระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส
- 4) เพื่อเสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่จะมีการก่อสร้างโครงการต่อไปในอนาคต

## 1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

สำหรับขอบเขตของงานวิจัยครั้งนี้จะสามารถแบ่งขอบเขตของการศึกษาได้เป็น 2 ส่วน คือ

### 1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

ขอบเขตของพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ คือพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน และชั้นกลาง ที่มีเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส (ทั้ง 23 สถานี ไม่นับรวมส่วนต่อขยายที่เปิดให้บริการตั้งแต่ปีพ.ศ.2552 เป็นต้นไป) โดยครอบคลุมพื้นที่ 8 เขต ซึ่งได้แก่ เขตจตุจักรเขตปทุมวันเขตพญาไทเขตวัฒนาเขตราชเทวี เขตบางรักเขตคลองเตย และเขตสาทร

### 1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

โดยในการศึกษาเรื่องผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอสครั้งนี้ จะทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลใน 2 ระดับด้วยกัน คือ (1) การศึกษาในระดับมหภาค (Macro) และ (2) การศึกษาในระดับจุลภาค (Micro) เพื่อให้ได้คำตอบที่มีความชัดเจนและน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

โดยขอบเขตเนื้อหาในการศึกษามีสาระครอบคลุมประเด็นต่างๆ ดังนี้

## 1. ประเด็นการศึกษาในระดับมหภาค (Macro)

**ประเด็นที่หนึ่ง** ศึกษาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ในแต่ละช่วงเวลาตั้งแต่ก่อนมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงปัจจุบัน

โดยจากการศึกษาในอดีต พบว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เป็นปัจจัยหลักสำคัญที่มีความสัมพันธ์และมีผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินเมือง (Goodall, 1972:80-83) ดังนั้นจึงต้องการศึกษาว่าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ตลอดมาจนถึงปัจจุบันนั้นมีการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินเป็นเช่นไร

จากการศึกษาของ สมบัติ พันทวีชัย (2540) ที่ได้ศึกษาหาปัจจัยที่กำหนดราคาที่ดินจากความเห็นของผู้มีประสบการณ์ในวงการธุรกิจที่ดิน ได้ข้อสรุปถึงปัจจัยที่กำหนดราคาที่ดินตามลำดับความสำคัญดังนี้ (1) ความโดดเด่นของทำเลที่ตั้งของพื้นที่ (2) ระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ (3) ความยากง่ายในการให้สินเชื่อเพื่อซื้อที่ดินของสถาบันการเงิน (4) นโยบายหรือแผนพัฒนาของจังหวัดหรือประเทศ (5) แนวทางการพัฒนาถนนของรัฐบาลเช่นแนวเวนคืน (6) สภาพการปั่นราคาที่ดินของนักเก็งกำไรที่ดินเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินนั้นมีปัจจัยที่สำคัญหลายปัจจัยซึ่งยากต่อการชี้วัดได้ในระยะเวลาอันจำกัด ดังนั้นในการศึกษาขั้นนี้ จึงจะเป็นการศึกษาราคาที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไป ในแต่ละช่วงเวลา ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน จากราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ทั้ง 23 สถานี

ในการประเมินราคาที่ดินโดยหน่วยงานราชการนั้นจะทำการประเมินราคาที่ดินในทุกๆ 4 ปี ดังนั้น จะทำให้ได้ช่วงเวลาในการประเมินราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเป็น 5 ช่วงเวลา คือ

- 1) ช่วงที่เริ่มมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส (ปี พ.ศ. 2535)
- 2) ช่วงที่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสเป็นครั้งแรก (ปี พ.ศ. 2542)
- 3) ช่วงหลังการเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2543-2546)
- 4) ช่วงหลังการเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2547-2550)
- 5) ช่วงเวลาปัจจุบัน (พ.ศ. 2551-2554)

และในส่วนของการประเมินผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินที่อาจจะช่วยให้เห็นภาพได้อย่างชัดเจนขึ้นนั้น จะได้จากเปรียบเทียบซึ่งผลประโยชน์การลงทุนของสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณโดยรอบสถานีเนื่องจากการศึกษาของ กฤษณา เพ็ชรประยูร (2545) พบว่า มูลค่าที่ดินต่อแปลงที่ดินกับมูลค่าสิ่งปลูกสร้างมีความสัมพันธ์กันคือ เมื่อมูลค่าที่ดินต่อแปลงที่ดินมีมูลค่าสูงมูลค่าสิ่งปลูกสร้างจะมีแนวโน้มสูงขึ้นไปด้วยดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงจะใช้การเพิ่มขึ้นของมูลค่าสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเป็นตัวชี้วัดให้เห็นถึงผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินหรือถือเป็นการชี้วัดในระดับ Micro เพื่อความชัดเจนของการศึกษายิ่งขึ้น

**ประเด็นที่สอง** ศึกษาลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ทั้ง 23 สถานีเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาด้านมูลค่าที่ดิน ในแต่ละพื้นที่โดยรอบสถานี

## **2. ประเด็นการศึกษาในระดับจุลภาค (Micro)**

การศึกษาในระดับจุลภาคนั้น เป็นการเชื่อมโยงเพื่อหาคำตอบผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ โดยใช้ข้อมูลในระดับพื้นที่ที่ถูกลดลงมา เพื่อความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีความชัดเจนและน่าเชื่อถือยิ่งขึ้นที่สามารถแบ่งประเด็นในการศึกษาออกได้เป็น 2 ประเด็น คือ

**ประเด็นที่หนึ่ง** ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าหอพัก/ คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ในช่วงเวลาปัจจุบัน บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอสแต่ละสถานี

โดยการนำราคาที่ดินในปัจจุบันของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า มาหาความสัมพันธ์กับราคาเช่าในปัจจุบันของหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงานบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อต้องการทราบว่ามูลค่าที่ดินและมูลค่าทรัพย์สิน โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และสามารถเป็นตัวแทนในการชี้วัดผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินได้

**ประเด็นที่สอง** การสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ของราคาเช่าอาคารประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียมและอาคารสำนักงานกับระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ซึ่งจากการศึกษาในอดีต พบว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนนั้นมีผลต่อที่ดินในแง่ที่ทำให้ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น อีกทั้งยังมีความสัมพันธ์กันในแง่ของราคาที่ดินที่จะส่งผลโดยตรงกับระยะห่างจากสถานี เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ที่ดีและสะดวก ส่งผลให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุน ที่มีระยะทางการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อราคาเช่าอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีเช่นกัน

การศึกษาในประเด็นนี้จึงจะเป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างราคาเช่าของอาคารประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงานที่เปลี่ยนแปลงเนื่องจากระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้าที่จะสัมพันธ์กับรูปแบบของมูลค่าที่ดินด้วยแบบจำลอง เพื่อเป็นตัวชี้วัดถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการชี้วัด 2 กลุ่ม คือ

- 1) กลุ่มที่อยู่อาศัยประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียม
- 2) กลุ่มอาคารประเภทสำนักงาน

### 3. ประเด็นการศึกษาแนวคิดและมาตรการจัดการด้านที่ดิน บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

การเสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟ บีทีเอส ที่กำลังจะก่อสร้างขึ้นในอนาคตได้นั้น จะทำการศึกษาจากแนวคิด 2 ส่วน คือ

- 1) แนวคิดและมาตรการ ในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของประเทศไทย
- 2) แนวคิดและมาตรการในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของต่างประเทศ

#### 1.4 ประโยชน์จากงานวิจัย

1) สามารถทราบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน บริเวณรอบๆพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ บีทีเอส ในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินการพัฒนาโครงการ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน ในพื้นที่กรุงเทพมหานครเพื่อพิสูจน์ว่าการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน

2) สามารถทราบความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน บริเวณ โดยรอบพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟ บีทีเอสเพื่อทราบว่าราคาที่ดิน มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

3) สามารถสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างราคาเช่าของที่อยู่อาศัยประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน กับระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟเพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อราคาเช่าของที่อยู่อาศัยประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน พร้อมทั้งพิสูจน์ว่าระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟ มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงด้านราคาเช่าเช่นกัน

4) สามารถเสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบๆพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟที่กำลังจะมีการก่อสร้างโครงการในอนาคตที่เหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

5) เพื่อเป็นเอกสารทางวิชาการ และข้อมูลพื้นฐานให้กับผู้สนใจในการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ได้

## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ทำการวิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสารต่างๆ ตลอดจนถึง ผลงานการวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นพื้นฐานแห่งการศึกษา ซึ่งสามารถแบ่งเป็นหัวข้อสำคัญๆ ได้ 5 ส่วน ดังนี้

- 2.1 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส)
- 2.2 แนวคิด Transit Oriented Development (TOD)
- 2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดินและค่าเช่า
- 2.4 วิธีการสร้างแบบจำลอง
- 2.5 ผลงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

#### 2.1 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส)

สำหรับการศึกษาในส่วนนี้เพื่อเพิ่มความเข้าใจเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า บีทีเอสในกรุงเทพมหานครที่ใช้เป็นกรณีศึกษาของงานวิจัยตั้งแต่ความเป็นมาในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต ซึ่งเป็นโครงการส่วนต่อขยายที่จะเกิดขึ้น เพื่อความเข้าใจถึงนโยบายในระบบขนส่งระบบนี้มากขึ้น และเพื่อสามารถเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการได้อย่างมีกรอบและขอบเขตที่ชัดเจน

##### 2.1.1 ความเป็นมาโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส

รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา หรือชื่อที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า รถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS Skytrain) เป็นระบบขนส่งมวลชนแบบรางของกรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด มหาชน เริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 เปิดบริการตั้งแต่ 6.00-24.00 น โดยอัตราค่าโดยสาร เริ่มต้นที่ 15 บาท สูงสุด 40 บาท บัตรโดยสารแบบเติมเงิน แบบสามสิบวัน สำหรับนักเรียนและนักศึกษา สามารถซื้อได้ที่ห้องจำหน่ายบัตรโดยสาร การซื้อบัตรโดยสารแบบเที่ยวเดียวจากผู้ขายบัตรโดยสาร รับเฉพาะเหรียญ 5 บาท และ 10 บาทเท่านั้น

รถไฟฟ้า บีทีเอสเกิดขึ้น โดยการอนุมัติของกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2535 สมัยพลตรีจำลอง ศรีเมืองเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เนื่องจากในขณะนั้นในกรุงเทพมหานครไม่มีระบบขนส่งมวลชนด้วยรางแม้แต่ระบบเดียว มีการศึกษาโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าหลายเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระบบ เช่น รถไฟฟ้าลาวาลิน แต่มีแนวโน้มที่จะไม่ได้รับการอนุมัติการก่อสร้างจากคณะรัฐมนตรี ในขณะที่การจราจรในกรุงเทพฯติดขัดอย่างหนัก เนื่องจากปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการเปิดเสรี ให้สามารถนำเข้ารถยนต์ใหม่จากต่างประเทศ ในรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน (ก่อนหน้า นี้ การนำเข้ารถยนต์ใหม่จากต่างประเทศ ต้องเสียภาษีนำเข้าสูงถึงหลายเท่าของมูลค่ารถ)

กรุงเทพมหานคร อนุมัติสัมปทานการสร้างและจัดการเดินรถให้กับบริษัท ธนาฯ ในครั้งแรกกำหนดให้สร้างอุโมงค์บารุงบริเวณพื้นที่สวนลุมพินี แต่ประชาชนที่ใช้พื้นที่สวนลุมพินีเพื่อออกกำลังกายเป็นประจำได้รวมตัวประท้วงการเข้าใช้พื้นที่ว่าขัดต่อพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงพระราชทานพระราชทรัพย์จัดสร้างเพื่อเป็นสวนสาธารณะของประชาชน นอกจากนั้นยังมีการประท้วงขอให้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการสร้างรถไฟฟ้าจากรางลอยฟ้า เป็นรถใต้ดิน ในที่สุดจึงได้มีการย้ายสถานที่ก่อสร้างอุโมงค์บารุง ไปใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ใกล้กับสวนจตุจักร

### 2.1.2 เส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอสที่เปิดให้บริการปัจจุบัน

รถไฟฟ้า บีทีเอสแบ่งเป็น 2 สาย คือ สายสุขุมวิท (สีเขียวอ่อน) และสายสีลม (สีเขียวเข้ม) โดยมีสถานีเชื่อมต่อทั้งสองสาย ที่สถานีสยาม

ตารางที่ 2.1 เส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทที่ให้บริการในปัจจุบัน

เส้นทาง	ชื่อสถานี	เขตพื้นที่	จุดที่ตั้งสถานี
รถไฟฟ้า บีทีเอส สาย สุขุมวิท	หมอชิต	จตุจักร	บริเวณหน้าสวนจตุจักรด้านทิศใต้ และหน้าสถานีขนส่งหมอชิตเดิม
	สะพานควาย	พญาไท	ถนน จุดบรรจบกับถนนประดิพัทธ์ถนนสาทรวิภาควิภาค และถนนสุทธิสารวินิจฉัย
	อารีย์	พญาไท	ถนนพหลโยธิน บริเวณปากซอยพหลโยธิน 7 (ซอยอารีย์) ด้านทิศใต้ ใกล้ซอยพหลโยธิน 5 (ซอยราชครู)
	สนามเป้า	พญาไท	ถนนพหลโยธิน ด้านทิศใต้ของซอยพหลโยธิน 3 (ซอยลือชา 2)
	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	ราชเทวี	ถนนพญาไท บริเวณทิศใต้ของอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ในพื้นที่แขวงถนนพญาไท
	พญาไท	ราชเทวี	ด้านทิศใต้ของสี่แยกพญาไท โดยตัวสถานีอยู่คร่อมจุดตัดทางรถไฟสายตะวันออกและอยู่ใต้เส้นทางรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 (ต่อ) เส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทที่ให้บริการในปัจจุบัน

เส้นทาง	ชื่อสถานี	เขตพื้นที่	จุดที่ตั้งสถานี
รถไฟฟ้า บีทีเอส สาย สุขุมวิท	ราชเทวี	ราชเทวี	ด้านทิศใต้ของสี่แยกราชเทวี จุดบรรจบถนนพญาไท และถนนเพชรบุรี
	สยาม	ปทุมวัน	ถนนพระรามที่ 1 ระหว่างสี่แยกปทุมวันและสามแยกเฉลิมเผ่า (จุดบรรจบถนนพระรามที่ 1 และถนนอังรีดูนังต์)
	ชิดลม	ปทุมวัน	ด้านทิศตะวันตกของสี่แยกชิดลม จุดบรรจบถนนเพลินจิต, ถนนชิดลมและถนนหลังสวน ใกล้สี่แยกราชประสงค์
	เพลินจิต	ปทุมวัน	ด้านทิศตะวันออกของสี่แยกเพลินจิต ใกล้จุดตัดทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางลงทางด่วนเพลินจิต)
	นานา	คลองเตย	ต้นถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอย 6 และซอย 9, ซอยนานาใต้ (ซอยสุขุมวิท 4) และถนนสุขุมวิท
	อโศก	คลองเตย	ถนนสุขุมวิท ปากซอยสุขุมวิท 14 และ 19 ด้านทิศตะวันตก จุดบรรจบ ถนนรัชดาภิเษก-พระรามที่ 4 และ ถนนอโศกมนตรี (ถนนสุขุมวิท 21)
	พร้อมพงษ์	คลองเตย	ถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอย 24 (ซอยเกษม) และซอย 39 (ซอยพร้อมพงษ์)
	ทองหล่อ	คลองเตย	ถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอย 55 (ซอยทองหล่อ) และซอย 38 (ซอยสันติสุข)
	เอกมัย	วัฒนา	บริเวณปากซอยสุขุมวิท 42 (กล้วยน้ำไท) จุดบรรจบถนนเอกมัย (ถนนสุขุมวิท 63) และถนนสุขุมวิท
	พระโขนง	วัฒนา, คลองเตย	ด้านทิศตะวันตกของสามแยกพระโขนง ระหว่างซอยสุขุมวิท 44/1-46 และซอยสุขุมวิท 67-69
อ่อนนุช	วัฒนา, คลองเตย	บริเวณสามแยกอ่อนนุช ระหว่างซอยสุขุมวิท 79-81 และซอยสุขุมวิท 50-52	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีลมที่ให้บริการในปัจจุบัน

เส้นทาง	ชื่อสถานี	เขตพื้นที่	ท่ารถที่ตั้งสถานี
รถไฟฟ้ามหานคร สาย สีลม	สนามกีฬาแห่งชาติ	ปทุมวัน	ถนนพระรามที่ 1 หน้าอาคารนิมิบุตร ระหว่างสี่แยกปทุมวัน (จุดบรรจบกับถนนพญาไท) และสี่แยกเจริญผล (จุดบรรจบกับถนนบรรทัดทอง)
	ราชดำริ	ปทุมวัน	บน ถนนราชดำริ ระหว่างสามแยกสารสิน ซึ่งเป็นจุดบรรจบกับถนนสารสิน และสี่แยกราชประสงค์ ซึ่งเป็นจุดบรรจบกับถนนพระราม 1
	ศาลาแดง	บางรัก	ถนนสีลม ด้านหน้าศูนย์การค้าสีลมคอมเพล็กซ์ ใกล้สี่แยกศาลาแดง (จุดบรรจบถนนพระรามที่ 4)
	ช่องนนทรี	บางรัก	อยู่บนถนนนราธิวาส บริเวณซอยพัฒนา 2 ระหว่างสี่แยกนราทร (จุดบรรจบกับถนนสาทรเหนือ-สาทรใต้) และสี่แยกนรารมย์ (จุดบรรจบกับถนนสีลม)
	สุรศักดิ์	บางรัก,สาทร	อยู่เหนือคลองสาทร และถนนสาทรเหนือและถนนสาทรใต้ ด้านทิศตะวันออกของสี่แยกสาทร-สุรศักดิ์ ใกล้สี่แยกสาทร-ประมวญ
	สะพานตากสิน	บางรัก,สาทร	เชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ริมน้ำเจ้าพระยาฝั่งพระนครถนนเจริญกรุง

### 2.1.3 ส่วนต่อขยายในอนาคต

ปัจจุบัน รถไฟฟ้า บีทีเอสกำลังอยู่ในช่วงการก่อสร้างส่วนต่อขยายเพิ่มเติม ดังนี้

- สายสีลม (สีเขียวเข้ม) จากสถานีสะพานตากสินถึงบางหว้า จำนวน 7 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรีสถานีวงเวียนใหญ่สถานีโพธิ์นิมิตรสถานีรัชดาภิเษกฝั่งใต้สถานีวุฒากาศสถานีบางหว้า และสถานีวัดประดู่ สำหรับสถานีกรุงธนบุรี และ สถานีวงเวียนใหญ่ ได้เปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2552 ส่วนสถานีโพธิ์นิมิตร สถานีรัชดาภิเษกฝั่งใต้ สถานีวุฒากาศ สถานีบางหว้า และสถานีวัดประดู่ กำหนดแล้วเสร็จปี พ.ศ.2554

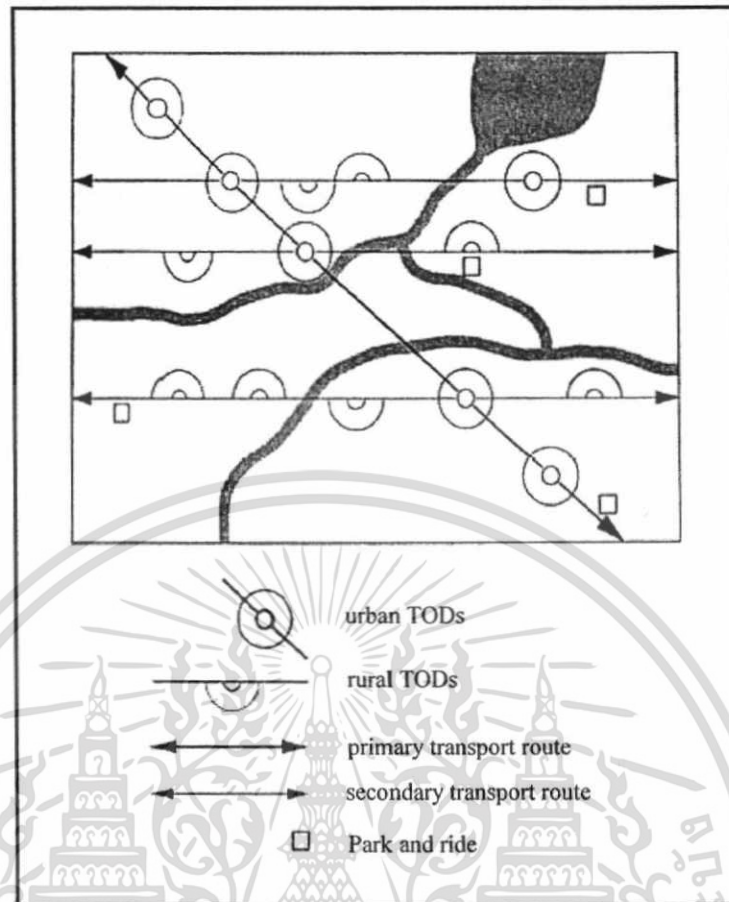
- สายสุขุมวิท (สีเขียวอ่อน) จากสถานีอ่อนนุชถึงแบร์ริง จำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจากสถานีปทุมวันสถานีอุดมสุขสถานีบางนา และ สถานีแบร์ริงกำหนดแล้วเสร็จปี พ.ศ.2553

จะเห็นได้ว่ามีนโยบายการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอสอีกหลายเส้นทาง ทั้งที่กำลังดำเนินการก่อสร้างโครงการอยู่และกำลังเตรียมการก่อสร้างอีกในอนาคต จะเห็นได้ว่าการพัฒนาด้านระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในประเทศไทยกำลังมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็วและมีนโยบายต้องการให้มีการขยายขอบเขตการให้บริการที่ทั่วถึงและครอบคลุมทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจะนำมาใช้เป็นกรณีศึกษา เพื่อให้เห็นตัวอย่างและผลกระทบด้านที่ดินที่เป็นมูลค่าที่สูง ที่เกิดขึ้นได้อย่างเห็นภาพชัดเจนมากขึ้นเพื่อความสามารถในการวางแผนหรือหาแนวทางเพื่อรองรับโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนทั่วไปและต่อประเทศชาติ

## 2.2 แนวคิด Transit Oriented Development

Cathorpe (1993:175-178) ได้นำเสนอแนวคิด “The Next American Metropolis” ด้วยแนวความคิดเกี่ยวกับ “Transit Oriented Development” (TOD) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “Pedestrian Pockets” และได้มีการกล่าวถึงความมีชีวิตชีวา รวมทั้งสัดส่วนของคนในชุมชนซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญต่อวัฒนธรรมในสังคม

การรักษาพื้นที่โล่งว่างสนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกลดการเดินทาง มีการพัฒนาภายในเมืองที่สัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่ชนบทการสร้าง “Green Belt” เพื่อกำหนดขอบเขตของเมืองที่ชัดเจนและในแต่ละหน่วยชุมชนควรมีขนาดเล็กซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติพร้อมทั้งยังเชื่อในลักษณะชุมชนที่มีความหนาแน่นสูงการใช้พื้นที่ปะปนกันอย่างหลากหลายและปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะของชุมชน



ที่มา : Hildebrand Frey (1999), 51.78

ภาพที่ 2.1 แนวคิด "Transit Oriented Development"

องค์ประกอบที่มีผลทำให้แนวคิด TOD ได้รับความสนใจนำไปพัฒนาเมืองต่างๆ

- 1) การเจริญเติบโตของเมืองต่างๆ บนโลก ที่ทุกเมืองต่างมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นพร้อมกับปัญหาการจราจร โดยเฉพาะเมืองในประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย
- 2) ความไม่สะดวกของพื้นที่ชานเมืองที่มีการเติบโตในลักษณะเกาะตามเส้นทางคมนาคม
- 3) สภาพการใช้ชีวิตในพื้นที่เมืองที่ขาดความสงบสุขเนื่องจากการจราจรด้วยรถยนต์ ทำให้เกิดความต้องการวิถีชีวิตแบบใหม่ที่ไม่ต้องพึ่งพารถยนต์แต่มีความสะดวกสบายในพื้นที่เมือง
- 4) ความต้องการพื้นที่สำหรับการเดิน และพักผ่อนในเมืองที่เพิ่มมากขึ้นตามความเจริญของเมือง
- 5) รูปแบบครอบครัวที่เปลี่ยนไปในชีวิตเมืองที่เริ่มมีครอบครัวในลักษณะครอบครัวเดี่ยว
- 6) การสนับสนุนแนวทางการพัฒนา โดยรัฐบาลกลางที่เพิ่มมากขึ้น (โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกา)
- 7) การมีความสัมพันธ์ระหว่างเมืองเพิ่มมากขึ้นที่สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาตามแนวทางของ TOD

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD) จึงเป็นแนวคิดชุมชนกลุ่มย่อยๆ ที่เชื่อมโยงกันด้วยระบบขนส่งมวลชน โดยที่ชุมชนมีขนาดกระจับภายในระยะการเดินเท้าที่สะดวก รอบสถานีคมนาคมขนส่งรวมถึงความสะดวกสบายด้วยการเดินเท้าที่หลากหลายทั้งจากระบบคมนาคมขนส่งระบบทางจักรยานการเดินเท้าหรือรถยนต์ ชุมชนจะมีความหนาแน่น 44.5 ครอบครัวต่อเฮกตาร์ (44.5 dwelling units per hectare) โดยที่มี “Neighborhood TOD” (ประชากร 3,000คน) และ “Urban TOD” (ประชากร 6,000คน) ระหว่าง “Urban TOD” นั้นจะเชื่อมกันด้วยเส้นทางขนส่งสาธารณะระบบหลักและแต่ละ “Urban TOD” ก็จะเชื่อมโยงกับ “Rural TOD” ด้วยเส้นทางขนส่งสาธารณะระบบย่อยอีกทั้งยังมีการกล่าวถึงประเด็นสำคัญในการออกแบบตามแนวคิดนี้คือ

- 1) ความสะดวกสบายของคนเดินเท้าต้องได้รับการพิจารณามาก่อนเป็นอันดับแรก
- 2) สถานีขนส่งระบบรางต้องเป็นจุดเด่นที่สำคัญและเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่
- 3) ศูนย์กลางในระดับภาคต้องประกอบไปด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีทั้งร้านค้า สำนักงาน ที่อยู่อาศัย และสถานที่ราชการ ฯลฯ
- 4) ต้องมีความหนาแน่นสูง และมีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยพื้นที่ต่างๆ โดยรอบต้องสามารถเดินทางเข้าถึงสถานีขนส่งระบบรางได้ในเวลาไม่เกินสิบนาที
- 5) มีระบบขนส่งอื่นๆ สนับสนุนระบบขนส่งระบบรางที่เป็นระบบหลัก เพื่อกระจายรัศมีการบริการให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่เมือง เช่น รถราง รถประจำทาง เป็นต้น
- 6) ออกแบบให้สะดวกในการใช้จักรยาน เสกต์บอร์ด หรือพาหนะอื่นๆ ที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ โดยสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งระบบหลักได้อย่างสมบูรณ์
- 7) มีการจัดการ การควบคุมและลดพื้นที่จอดรถในรัศมีการเดินทางด้วยเท้าในระยะเวลา 10 นาทีจากสถานีขนส่งหรือศูนย์กลางเมือง

จากการศึกษาที่หลากหลายชี้ให้เห็นว่าความสำเร็จของ TOD นั้นมีความสำคัญทั้งทางด้านบุคคล สังคม ภูมิภาค ประเทศ ระบบเศรษฐกิจและระบบธรรมชาติทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งการประเมินค่าด้านผลประโยชน์เหล่านี้คือการตระหนักว่าการพัฒนาต่างๆ นั้นมีพื้นฐานตั้งอยู่บนคุณลักษณะเฉพาะของการพัฒนาในรูปแบบของ TOD รวมทั้งประเภทและคุณภาพของความสามารถในการให้บริการของสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยเมื่อไม่นานมานี้มีการศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง ปัจจัยเพื่อความสำเร็จของ TOD ในเมืองแคลิฟอร์เนีย โดยหน่วยงานด้านการคมนาคมขนส่งของแคลิฟอร์เนีย แสดงถึงประโยชน์ทั้ง 10 ประการ ของแนวคิดด้าน TOD ดังนี้

- 1) ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง โดยการสร้าง “จุดเปลี่ยนถ่ายของกิจกรรม” เชื่อมต่อโดยสถานีขนส่ง ซึ่ง TOD มีความสำคัญต่อการเดินทางของคนหนุ่มสาวและคนสูงอายุและผู้ที่ไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต้องการจับชีพี่หรือเป็นเจ้าของยานพาหนะ ซึ่งสถานที่เหล่านั้นจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับการเดินทาง ซึ่งเป็นความต้องการที่สูงมากในพื้นที่เมืองใหญ่ๆ ที่มีความหนาแน่นสูง

2) สามารถช่วยเพิ่มความปลอดภัยต่อส่วนรวมการพัฒนาในรูปแบบของ TOD นั้นจะนำมาซึ่งผลลัพธ์ของระบบกิจกรรมที่มีความสับสนวุ่นวายในพื้นที่ทั้งเวลากลางวัน และเวลาเย็น ซึ่งมีทั้งระบบกิจกรรมและจำนวนคนที่สูงมากในพื้นที่รอบๆ จึงมีการเตรียมการ โครงการความปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อดูแลและช่วยเพิ่มความปลอดภัยสำหรับทางเดินเท้า ผู้ใช้สถานีโดยสารและอื่นๆ

3) สามารถช่วยเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการสถานีโดยสาร TOD จะมีการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของคุณภาพการให้บริการของสถานีขนส่งโดยสาร ซึ่งจากการประมาณการณั้คาดว่า TOD จะช่วยเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการสถานีโดยสาร โดยประมาณ 20 – 40 %

4) ช่วยลดอัตราการเดินทางด้วยยานพาหนะTOD สามารถลดอัตราการขับชีพี่ประจำปีของครัวเรือนลงโดยประมาณ 20-40% สำหรับผู้ที่อยู่อาศัย ทำงาน หรือซื้อของ บริเวณใกล้เคียง สถานีโดยสาร

5) สามารถช่วยส่งเสริมการจัดการรายได้ภายในครัวเรือน ที่อยู่อาศัยและการเดินทางนั้นถือเป็นรายจ่ายหลักๆ อันคับหนึ่งและสองภายในครัวเรือนที่ต้องสูญเสียไปมากที่สุด โดยคาดว่า TOD จะสามารถช่วยลดรายจ่ายภายในครัวเรือนลงได้ถึง 3,000 – 4,000 ดอลลาร์/ปี

6) ช่วยลดมลพิษในอากาศ และอัตราการเผาผลาญพลังงาน เริ่มตั้งแต่การเตรียมการด้านความปลอดภัยและการเดินเท้าที่สามารถเข้าถึงสถานีโดยสารได้ง่าย รวมถึงมลพิษในอากาศและการเผาผลาญพลังงานลดลง อีกทั้ง TOD ยังสามารถช่วยลดอัตราการเกิดก๊าซเรือนกระจกลงได้โดยประมาณ 2.5 – 3.7 ตัน/ปี

7) สามารถช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรด้านที่ดินและพื้นที่เปิดโล่ง เพราะTOD นั้นใช้พื้นที่น้อยกว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นต่ำหรือพื้นที่ที่การเติบโตแบบเกิดขึ้นเอง และช่วยลดความต้องการในการจะเปลี่ยนพื้นที่การเกษตรหรือพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการพัฒนาต่างๆ

8) สามารถเข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจTODสามารถเป็นเครื่องมือที่จะช่วยฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจ ในบริเวณใจกลางเมืองและการเสื่อมโทรมลงของชุมชน จากระบบเงินภาษีที่จะเพิ่มขึ้นขององค์กรปกครองท้องถิ่นนั้นๆ

9) สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านระบบสาธารณูปโภค เริ่มตั้งแต่คุณลักษณะของ TOD ที่เป็นการพัฒนาในรูปแบบของการกระชับตัว ซึ่งรัฐสามารถลดค่าการก่อสร้างสาธารณูปโภคลงได้มากกว่า 25% ทั้งระบบน้ำประปา ระบบระบายน้ำเสียหรือระบบถนนฯลฯ

10) ช่วยส่งเสริมความสามารถในการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยTODนั้นมีส่วนช่วยส่งเสริมความต้องการในการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยได้ด้วยการจัดเตรียมที่อยู่อาศัยในทุกๆ ระดับราคาตั้งแต่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ราคาสูงจนถึงราคาต่ำ ที่มีความสามารถในการเข้าถึง อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไว้รองรับแก่ประชาชนในทุกระดับ

จากการทบทวนวรรณกรรมจะเห็นว่าแนวคิดด้านTODนั้นอยู่บนพื้นฐานที่ว่าปัจจุบันเมืองต้องมีการพัฒนาด้วยการสร้างระบบขนส่งมวลชนที่ดี และมีความกระชับเหมาะสมโดยรอบบริเวณสถานีขนส่งระบบรางที่สะดวกเพื่อกำหนดขอบเขตของเมืองที่ชัดเจน และส่งผลกระทบต่อที่สุดต่อสภาพแวดล้อมพร้อมทั้งควรมีแนวทางการพัฒนาที่เกิดจากรัฐบาลมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นแนวคิดที่ส่งเสริมให้เกิดความต้องการในการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้ๆ สถานีขนส่งด้วย ซึ่งเกี่ยวข้องกับภาครัฐที่จำเป็นต้องเข้าไปเตรียมการจัดสร้างโครงการที่อยู่อาศัยในทุกๆระดับราคา ตั้งแต่ราคาต่ำจนถึงราคาสูงเพื่อให้คนในทุกๆระดับสามารถมีโอกาสในการเดินทางและเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยรอบๆ สถานีขนส่งระบบราง ที่พร้อมไปด้วยความสามารถในการเข้าถึงสถานีด้วยการเดินได้อย่างสะดวกสบาย อีกทั้งทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับ TODยังเข้าไปมีบทบาทในเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่รอบสถานีขนส่งโดยสาร โดยเฉพาะระบบเงินภาษีที่หน่วยงานปกครองในพื้นที่นั้นๆ จะได้รับอีกด้วยโดยแนวทางที่ได้จากการศึกษานี้ จะเป็นแนวทางในการเสนอแนะรูปแบบหรือมาตรการในการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินให้กับพื้นที่รอบๆ สถานีที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์

### 2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดินและค่าเช่า

เนื้อหาส่วนนี้จะอธิบายหลักเกณฑ์และปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดินและค่าเช่าดังนี้ (1) ทำเลที่ตั้ง รูปแบบ และประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน (2) ปัจจัยพื้นฐานของราคาที่ดิน (3) การคมนาคมและผลกระทบต่อตลาดที่ดินเมือง (4) ลักษณะตัวแปรที่มีผลกระทบต่อราคาที่ดิน ความสัมพันธ์ระหว่างถนนกับราคาที่ดินและค่าเช่า และ (5) ทฤษฎีด้านมูลค่าและค่าเช่า เพื่อให้เข้าใจถึงหลักการและปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าที่ดิน และความสัมพัทธ์กับราคาเช่า ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยดังนี้

#### 2.3.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ

ทฤษฎีด้านทำเลที่ตั้งของที่ดินในเมืองนั้น ไม่เพียงแต่จะอธิบายถึงเฉพาะรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเท่านั้น แต่หากจะเป็นตัวชี้ให้เห็นว่าอะไรคือสาเหตุของการใช้ที่ดินในรูปแบบนั้น ซึ่งการเลือกทำเลที่ตั้งของระบบกิจกรรมต่างๆ มิได้มาจากความต้องการด้านทำเลที่ตั้งเพียงอย่างเดียว แต่หากต้องทำการประเมินถึงผลได้ผลเสียที่มีต่อพื้นที่นั้นๆ โดยกลไกทางด้านราคาเป็นสิ่งสำคัญในการตัดสินใจถึงผลกำไรหรือผลประโยชน์ต่างๆ ซึ่งจะเกิดขึ้นหลังจากการตัดสินใจเลือกที่ตั้งของแหล่งกิจกรรมเหล่านั้น โดยทั่วไปองค์ประกอบหลักของเมือง คือ กิจกรรมด้านการค้าและการบริการซึ่งจะคำนึงถึงความสามารถในการเข้าถึง โดยปกติจะพิจารณาจากระยะความใกล้ไกล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และความสะดวกในการเดินทางมากที่สุด (เช่น ใกล้เคียงสถานีรถไฟ สถานีรถโดยสาร เส้นทางรถยนต์) รวมถึงการใกล้แหล่งแรงงาน ลูกค้า และบริการสาธารณูปการต่างๆ เช่น ธนาคาร ที่ทำการไปรษณีย์ เป็นต้น ดังนั้น การลงทุนส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นตามความสามารถในการเข้าถึงที่สะดวกกว่า (หรือค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ต่ำ ระยะทางและระยะเวลาเดินทางที่สั้น หรือมีความสะดวกสบายในการเดินทางสูง) ดังนั้น การเปรียบเทียบถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับ และความต้องการ ในพื้นที่ดินอันเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการเข้าถึงที่ดีกว่านั้นจะมีผลทำให้มูลค่าที่ดินเหล่านั้นสูงขึ้น ดังนั้น ความสามารถในการเข้าถึงจะสร้างรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองซึ่งเกิดขึ้นพร้อมกับรูปแบบด้านมูลค่าที่ดิน ดังนั้นความสามารถในการเข้าถึง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และมูลค่าที่ดิน จึงมีความสัมพันธ์กัน

จะเห็นได้ว่าการเลือกทำเลที่ตั้งของกิจกรรมใดๆ นั้นจำเป็นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับ โดยราคาสินค้าและบริการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่างๆ จะเป็นสิ่งบ่งบอกมูลค่าเหล่านั้นโดยการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถบ่งบอกมูลค่าในการลงทุนที่มีความชัดเจนเพราะในย่านพาณิชยกรรมหรือย่านธุรกิจจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความสะดวกสบายในการเดินทาง ไปใช้บริการ ดังนั้นการเดินทางที่สะดวกจึงเป็นปัจจัยสำคัญอีกปัจจัยหนึ่ง ซึ่งเหล่านั้นอาจวัดได้ด้วยระยะเวลาระยะทางหรือค่าใช้จ่ายในการเดินทางก็ได้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการเลือกทำเลที่ตั้ง หรือการพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการลงทุน จะสามารถพิจารณาจากปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง (Balchin&Kleve 1982 :13-17)

### 2.3.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเมือง

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตเมือง แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่มุ่งหวังผลกำไร ซึ่งมีความมุ่งหมายของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการบริการสาธารณะเป็นหลัก หรือเป็นพื้นที่เพื่อการประกอบกิจกรรมและการอยู่อาศัยเป็นหลัก ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มุ่งหวังผลกำไรจะมีวัตถุประสงค์เพื่อการหาผลประโยชน์จากการประกอบกิจกรรมบนที่ดินนั้นๆ ซึ่งจากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างกันจะมีผลทำให้มูลค่าหรือราคาที่ดินแตกต่างกันตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และอยู่อาศัย เป็นต้น ดังนั้นการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และมีผลกระทบต่อราคาที่ดิน อีกทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคม ก็เป็นปัจจัยหลักสำคัญที่มีความสัมพันธ์และมีผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินเมือง (Goodall 1972:80-83)

### 2.3.3 การคมนาคมและผลกระทบต่อตลาดที่ดินเมือง

การคมนาคมมีความสำคัญต่อรูปแบบของการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองและมูลค่าที่ดิน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นด้วยรูปแบบการใช้ที่ดินและรูปแบบการพัฒนา การคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อตลาดที่ดินเมือง จึงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์การคมนาคมด้านเศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองจะเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดในกระบวนการวางแผนการคมนาคม

การพัฒนาด้านการคมนาคมจะเกิดผลกระทบต่อที่ดินและมูลค่าทรัพย์สินที่แตกต่างกัน 2 เรื่องคือ

1) ความสามารถในการเข้าถึงที่ดีในพื้นที่ให้บริการและการพัฒนาระบบคมนาคม มีผลทำให้มูลค่าที่ดินและมูลค่าทรัพย์สินเพิ่มสูงขึ้น

2) ผลกระทบในเรื่องของเสียง อากาศ และมลภาวะต่างๆ อันสืบเนื่องมาจากการลงทุนด้านการคมนาคม ซึ่งในการลงทุนดังกล่าวจะต้องแสดงให้เห็นผลกระทบต่อที่ดินและอาคารที่อยู่ใกล้กับโครงการลงทุนด้านการคมนาคมนั้นด้วย

จะเห็นได้ว่าการคมนาคมนั้นมีผลกระทบต่อที่ดินในแง่ที่ทำให้ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมบ้างก็ตามเช่นเดียวกับที่ Goodall (1972) กล่าวว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมเป็นปัจจัยหลักสำคัญที่มีความสัมพันธ์และมีผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินเมือง

### 2.3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างถนนกับราคาที่ดิน และราคาเช่า

Mohring และ Harwitz (1962: 136) ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างถนนกับราคาที่ดินว่าการปรับปรุงทางหลวงมีผลทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น เนื่องจากการเข้าถึงสะดวก และทำให้การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณที่มีถนนตัดผ่าน เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่าที่สุดมากขึ้น เช่น เปลี่ยนจากที่นาเป็นที่อยู่อาศัย ทำการค้าและกิจกรรมด้านอุตสาหกรรม

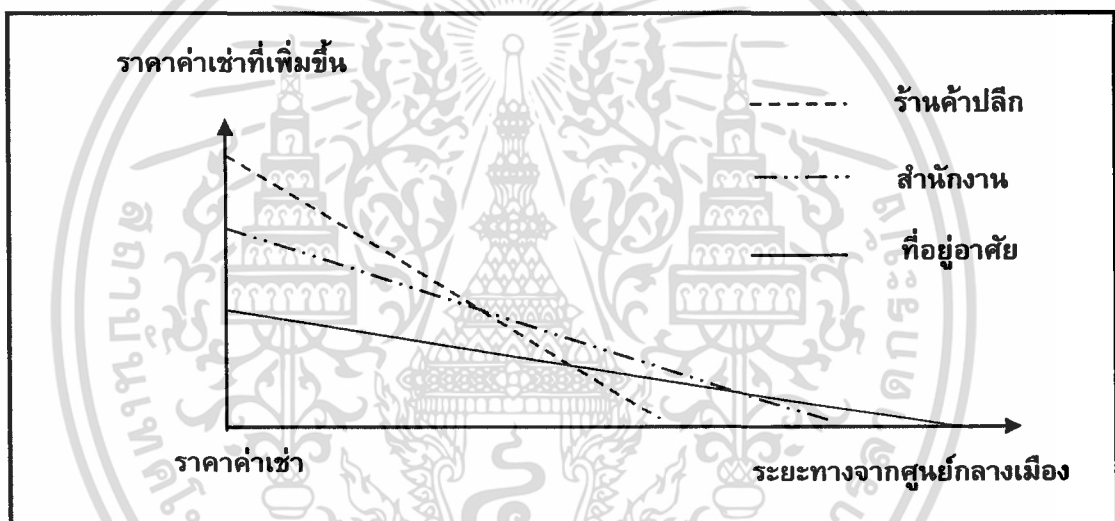
Garrison และ Marts (1958: 8-19) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของถนนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดิน ว่าที่ดินที่อยู่ใกล้ทางหลวงมีแนวโน้มราคาสูงขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าที่ดินที่อยู่ห่างทางหลวงออกไป และ Alexander (1964: 491-492) ได้กล่าวเพิ่มเติมอีกว่าทั้งราคาที่ดินและถนนมีความสัมพันธ์กันในแง่ราคาที่ดินจะผันแปร โดยตรงต่อระยะห่างจากทางหลวง คือ ราคาที่ดินที่อยู่ใกล้ทางหลวงจะสูงกว่าที่ดินที่อยู่ไกลออกไปและก็พิจารณาการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินในช่วงเวลาหนึ่งพบว่า อัตราการเพิ่มของราคาที่ดินจะแปรผัน โดยตรงกับระยะห่างจากทางหลวงเท่านั้น

Alonso (1964: 134-142) อธิบายว่าการเลือกบริเวณที่พักอาศัยในเมือง มีความสำคัญอย่างยิ่งกับราคาที่ดิน นั่นคือ บริเวณใจกลางเมือง ที่ดินจะมีราคาสูงกว่าบริเวณอื่นๆ ดังนั้นการมีที่อยู่อาศัยในเมืองย่อมลงทุนสูง ขณะเดียวกันที่ดินจะมีราคาตกลงตามระยะทางที่ห่างใจกลางเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ออกไป ซึ่งจะมีผลทำให้ราคาที่พักอาศัยลดลงไปด้วย นอกจากนี้ราคาที่ดินยังแปรผกผันกับค่าขนส่งอีกด้วย กล่าวคือผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองที่ดินราคาถูก จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือการขนส่งสูงกว่าคนอาศัยอยู่ใจกลางเมือง

รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองอีกลักษณะหนึ่ง เป็นผลมาจากการแข่งขันในการเลือกที่ตั้งของกิจกรรมแต่ละประเภทซึ่งสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับราคาที่ดิน ซึ่ง Goodall (1972) พบว่าราคาที่ดินของเมืองจะมีค่าสูงสุดบริเวณศูนย์กลาง และกิจกรรมที่ปรากฏอยู่บนพื้นที่จะเป็นกิจกรรมธุรกิจการค้า ซึ่งสามารถเสนอราคาเช่าที่ดินในอัตราสูงเพื่อแลกกับลักษณะที่ตั้งที่เหมาะสม เป็นศูนย์กลางของประชากรและเส้นทางคมนาคม และสามารถให้ผลกำไรตอบแทนสูงสุด ส่วนบริเวณสำนักงาน สถาบัน และที่อยู่อาศัยจะอยู่ห่างจากบริเวณศูนย์กลางเมืองออกมา ซึ่งราคาเช่าที่ดินต่ำกว่าศูนย์กลางเมืองรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 การเสนอราคาของร้านค้าปลีกสำนักงาน และที่อยู่อาศัยตามระยะทางจากศูนย์กลางเมือง

### 2.3.5 ทฤษฎีด้านมูลค่าและค่าเช่า

Malthus (2543: 1776 – 1834) กล่าวว่าจากปัญหาการมีอยู่อย่างจำกัดของทรัพยากรที่ดิน ซึ่งหมายถึง ที่ดินมีน้อยเกินไป ก่อให้เกิดการลดน้อยถอยลงของผลที่ได้ และทำให้เกิดทฤษฎีค่าเช่า ซึ่งอธิบายได้ว่ากฎของการลดน้อยถอยลงด้านที่ดินสูงขึ้นไปมากเท่าไร มูลค่าที่ดินก็ยิ่งแพงมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งน่าจะมีสาเหตุที่สำคัญ 4 ประการ คือ (1) มีการผูกขาดด้านราคาที่ดิน (2) มีคุณสมบัติพิเศษสามารถก่อให้เกิดผลิตผล (3) ที่ดินสามารถสร้างอุปสงค์ต่อตนเองได้ซึ่งหมายถึงอุปสงค์ที่ขึ้นอยู่กับการผลิต ตัวอย่างเช่น เมื่อประชากรเพิ่มขึ้นตามกฎของประชากร ความต้องการอาหารและที่พักอาศัยก็จะเพิ่มขึ้นต่อไปอีก (4) ที่ดินเป็นต้นทุนการผลิตอย่างหนึ่ง เมื่อที่ดินมีราคาสูงขึ้นไม่ว่าจะเป็นที่ดินที่มีคุณภาพสูง หรือที่ดินที่มีคุณภาพน้อยรองลงมาก็ตาม ราคาที่ดินก็จะยังคง

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์ของโรงเรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ใช้เห็นประโยชน์ในการศึกษาไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สูงขึ้นเรื่อยๆ โดยสิ่งที่ใช้วัดมูลค่าในการแลกเปลี่ยนของสิ่งของต่างๆ คือ จำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิตอุปกรณ์การผลิตและแรงงานที่ทำการผลิตร่วมกับเครื่องมือดังกล่าว ต้นทุนการผลิตเป็นตัวกำหนดมูลค่าของสิ่งของ ต้นทุนการผลิตหมายถึง ผลตอบแทนในอัตราปกติ (Normal Rate of Return) ของที่ดิน ทุนและแรงงานมูลค่าที่เท่ากับต้นทุนการผลิตเรียกว่า ราคาธรรมชาติ (Natural Price) ซึ่งต่างจากราคาตลาด ซึ่งถูกกำหนดโดยความต้องการและปริมาณขายในตลาด

จากการศึกษาทฤษฎีและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดินเมืองจะเห็นได้ว่า การคมนาคมนั้นมีผลต่อที่ดินในแง่ที่ทำให้ที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น หรือเป็นปัจจัยหลักสำคัญที่มีความสัมพันธ์และมีผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินเมือง เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงในพื้นที่ที่ดีและสะดวก อีกทั้งราคาที่ดินที่อยู่ใกล้ระบบคมนาคมขนส่งยังมีความสัมพันธ์กันแบบผันแปร โดยตรงต่อระยะห่างจากสถานี รวมทั้งรูปแบบการใช้ที่ดินของเมือง ที่มีผลมาจากการแข่งขันในการเลือกที่ตั้งของกิจกรรมแต่ละประเภทซึ่งสัมพันธ์กันกับราคาที่ดิน และกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่จะเป็นกิจกรรมธุรกิจการค้าที่อยู่อาศัย ที่มักจะคำนึงถึงความสามารถในการเข้าถึง ที่โดยปกติจะพิจารณาความใกล้ไกลและความสะดวกในการคมนาคมมากที่สุด อาทิเช่น ใกล้สถานีรถไฟฟ้า จึงสามารถเสนอราคาเช่าที่ดินในอัตราสูงเพื่อแลกกับลักษณะที่ตั้งที่เหมาะสม ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประชากรและเส้นทางคมนาคม ที่สามารถให้ผลกำไรตอบแทนสูงสุด ซึ่งทฤษฎีเหล่านี้จะนำมาซึ่งการสนับสนุนแนวคิดในการศึกษาต่อไป

## 2.4 วิธีการสร้างแบบจำลอง

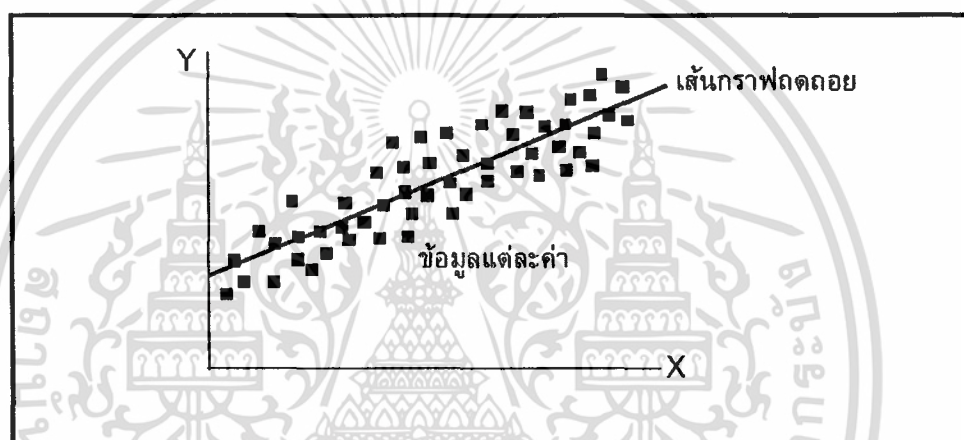
จากวัตถุประสงค์ในการศึกษาด้านความสัมพันธ์ของราคาค่าเช่าอาคารประเภทหอพัก/ คอนโดมิเนียม และอาคารประเภทสำนักงาน กับระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า จะมีการศึกษาด้วยวิธีการสร้างแบบจำลองทางสถิติ ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ความถดถอย (Regression Analysis) ตามรายละเอียด ดังนี้

### 2.4.1 การวิเคราะห์ความถดถอย (Regression Analysis)

เป็นวิธีการทางสถิติที่ใช้สร้างสมการเส้นตรงหรือเส้นโค้งที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสองตัวหรือมากกว่า ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรตามหนึ่งตัว (dependent variable) กับตัวแปรอิสระอย่างน้อยหนึ่งตัว (independent variable) การวิเคราะห์ความถดถอยมี 2 ประเภทคือ การถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression) และการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) โดยการวิเคราะห์ความถดถอยสามารถนำไปใช้ในการสร้างแบบจำลองสำหรับการพยากรณ์ค่าของตัวแปรตามได้

### • การวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression Analysis)

การวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression Analysis) เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ตัว (ในที่นี้คือตัวแปร X และ Y) ที่มีความสัมพันธ์กันในลักษณะเชิงเส้น (Linear) โดยมีสมการถดถอยก็คือ  $Y = a + bX$  ในที่นี้ Y ก็คือ ค่าเฉลี่ยของ Y (ไม่ใช่ค่า Y แต่ละค่า) เนื่องจากในการวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่ายนั้นตัวแปร X จะถูกกำหนดค่าไว้ก่อนและค่า Y จะเปลี่ยนแปลงไปตามตัวแปร X เนื่องจากค่า X ค่าหนึ่งจะมีค่า Y ที่เป็นคู่ของค่า X หลายๆ ค่าและเมื่อนำค่า X และ Y ทั้งหมดไปพล็อตบนแกน X, Y แล้วลากเส้นเชื่อมระหว่างจุดที่ปรากฏเส้นกราฟที่ได้เป็นเส้นตรงแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปร X กับตัวแปร Y ซึ่งก็คือเส้นกราฟถดถอย (Regression Line) นั่นเอง



ภาพที่ 2.3 การกระจายของข้อมูลและเส้นกราฟถดถอย

จากสมการเส้นตรง  $Y = a + bX$  ซึ่ง  $a$  และ  $b$  เป็นพารามิเตอร์ที่ไม่ทราบค่าจึงจะต้องประมาณค่าโดยใช้ข้อมูลจากตัวอย่าง โดยวิธีที่นิยมใช้ในการประมาณค่าของ  $a$  และ  $b$  ก็คือวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (The Least Squares Method) ซึ่งจะแทนค่าของ  $a$  และ  $b$  ด้วยค่า  $a$  และ  $b$  โดยที่  $a$  ก็คือค่าคงที่ (Constant) เป็นค่าที่เส้นกราฟถดถอยตัดกับแกน Y ส่วน  $b$  เป็นความชัน (Slope) ของเส้นกราฟซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงของ Y เมื่อ X เปลี่ยนแปลงเรียกส่วนนี้ว่าสัมประสิทธิ์การถดถอย (Regression Coefficient) หรือสัมประสิทธิ์การพยากรณ์

สมการถดถอยอย่างง่ายเขียนได้ดังนี้

$$Y = a + bX$$

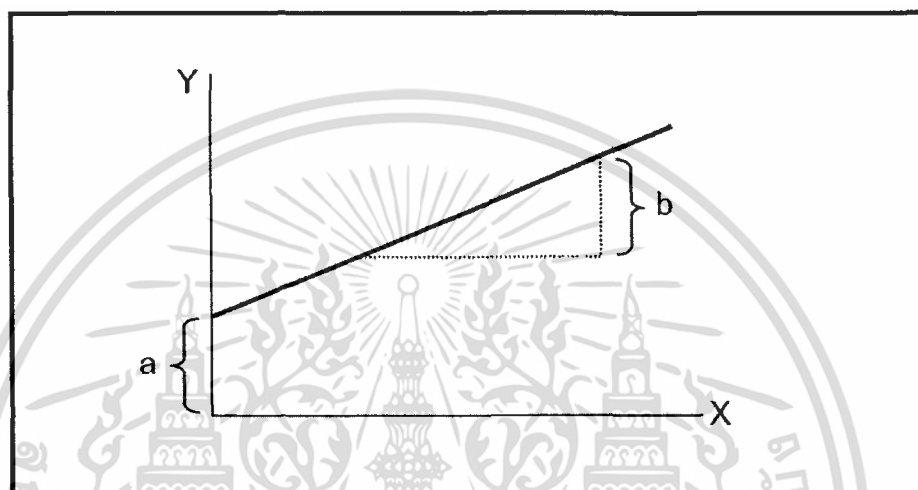
เมื่อ  $Y$  = ตัวแปรตาม (เนื่องจากค่าของ  $Y$  ขึ้นอยู่กับค่าของ  $X$ )

$X$  = ตัวแปรอิสระหรือตัวแปรต้น

$a$  = ค่าคงที่ (Constant) เป็นค่าที่ตัดกันแกน  $Y$

$b$  = ความชัน (Slope) ของเส้นกราฟ

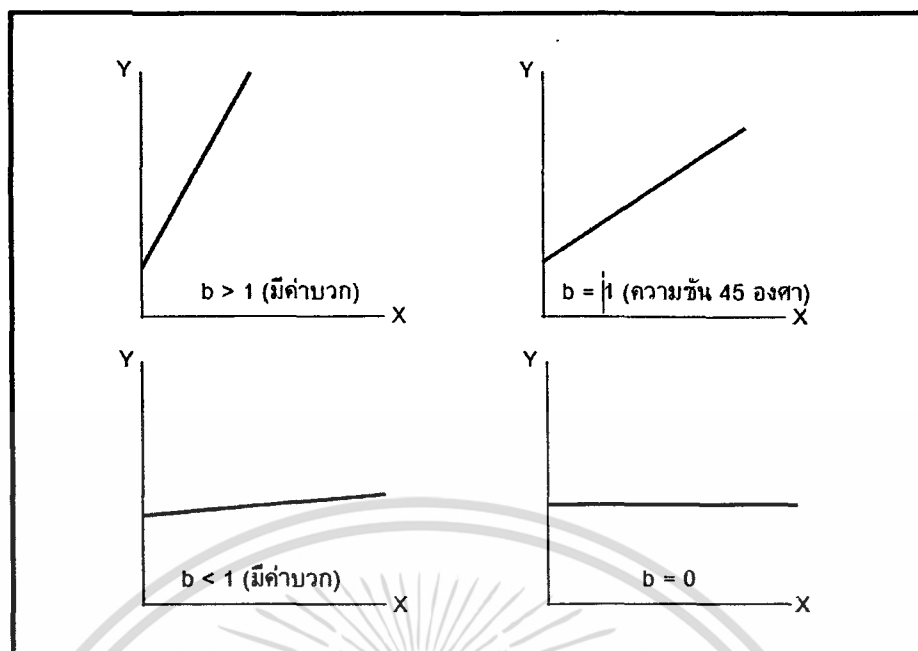
สามารถเขียนเป็นกราฟสมการเส้นตรงได้ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 สมการเส้นตรงของการถดถอย

สัมประสิทธิ์การถดถอย (Regression Coefficient) หรือสัมประสิทธิ์การพยากรณ์เป็นค่าของ  $b$  ที่เป็นความชันของกราฟเส้นตรงที่เกิดจากสมการเชิงเส้นถ้าทราบค่าของ  $b$  และค่าของ  $a$  แล้วก็จะสามารถพยากรณ์ค่าของตัวแปร  $Y$  ได้ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. ถ้า  $b > 0$  แสดงว่า  $X$  และ  $Y$  มีความสัมพันธ์กันในทิศทางเดียวกันกล่าวคือถ้า  $X$  มีค่าสูงขึ้นค่าของ  $Y$  ก็จะมีค่าสูงขึ้นตามไปด้วย
2. ถ้า  $b < 0$  แสดงว่า  $X$  และ  $Y$  มีความสัมพันธ์กันในทิศทางตรงกันข้ามกล่าวคือถ้า  $X$  มีค่าสูงขึ้นค่าของ  $Y$  จะต่ำลง
3. ถ้า  $b$  มีค่าใกล้ 0 แสดงว่า  $X$  และ  $Y$  มีความสัมพันธ์กันน้อย
4. ถ้า  $b = 0$  แสดงว่า  $X$  และ  $Y$  ไม่มีความสัมพันธ์กันเลยเส้นกราฟที่ได้จะเป็นเส้นตรงค่าของ  $Y$  จะมีค่าเท่ากับค่าคงที่( $a$ )
5. ถ้า  $b = 1$  แสดงว่าความชันของเส้นกราฟมีค่าเท่ากับ 45 องศา  $X$  และ  $Y$  จะมีค่าเท่ากัน ในกรณีที่ได้อ่าค่าคงที่  $a$  เท่ากับศูนย์



ภาพที่ 2.5 สมการเส้นตรงของการถดถอยเมื่อ  $b$  มีค่าแตกต่างกัน

- การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นแบบพหุ (Multiple Linear Regression)

การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหรือตัวแปรต้นที่ทำหน้าที่พยากรณ์ตั้งแต่ 2 ตัวขึ้นไปกับตัวแปรตาม 1 ตัว ในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณนั้นจะต้องหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple Correlation Coefficient) เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหรือตัวแปรต้นจำนวนทั้ง 3 ตัวกับตัวแปรตามว่ามีความสัมพันธ์กันเช่นใดสำหรับการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณจะต้องหาสมการถดถอยเพื่อใช้ในการพยากรณ์ค่าของตัวแปรตาม ( $Y$ ) เช่นเดียวกับการวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่ายและหาค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานรวมทั้งหาค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple Correlation) เพื่อหาความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงที่เป็นไปได้สูงสุดระหว่างตัวแปรอิสระหรือตัวแปรต้นกับตัวแปรตาม

#### แบบจำลองการถดถอยเชิงเส้น

ตัวแปรอิสระ ( $X$ )  $n$  ตัว

ตัวแปรตาม ( $Y$ ) 1 ตัว

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n + \varepsilon$$

เป็นสมการถดถอยของประชากร

$$Y' = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_n X_n$$

เป็นสมการถดถอยของกลุ่มตัวอย่าง

$$Z'_Y = B_1 Z_{X_1} + B_2 Z_{X_2} + \dots + B_n Z_{X_n}$$

เป็นสมการถดถอยของกลุ่มตัวอย่าง ในรูป  
คะแนนมาตรฐาน

#### 2.4.2 แบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐาน (Hedonic Price Model)

การวิเคราะห์แบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐานเป็นแบบจำลองที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในการตัดสินใจที่ถือว่ามีความถูกต้อง และแม่นยำมากที่สุด โดยทั่วไปจะเป็นการแบ่งกลุ่มปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อมูลค่าที่ดิน และโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการคาดการณ์ถึงสิทธิประโยชน์ด้านมูลค่าที่ดิน ที่สัมพันธ์กับระบบสาธารณูปโภคด้านขนส่งมวลชน (Cervero & Duncan 2002: 10) การวิเคราะห์แบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐานของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าอสังหาริมทรัพย์กับลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์ Rosen (1974: 34-55) เป็นนักวิจัยคนแรกที่นำเทคนิคการวิเคราะห์ความถดถอยมาใช้เพื่อประมาณมูลค่าของสินค้านิตต่างๆ ซึ่งมีคุณลักษณะที่แตกต่างกัน โดยมีสมมติฐานว่ามูลค่าของสินค้าจะขึ้นอยู่กับคุณสมบัติและคุณลักษณะของสินค้าแต่ละชนิด ซึ่งต่อมามีการใช้เทคนิคดังกล่าวในการประเมินมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์โดยคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพและลักษณะของทำเลที่ตั้งต่างๆ ทั้งที่ส่งผลในแง่บวกและในแง่ลบ และแม้ว่าที่ผ่านมาจะมีงานวิจัยที่ใช้เทคนิคการวิเคราะห์แบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์อยู่มาก แต่ในแต่ละงาน มีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับตัวแปรตามและตัวแปรอิสระตามปัญหาของงานวิจัย รวมทั้งขนาดและขอบเขตของข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ แบบจำลองของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์จะมีราคาของอสังหาริมทรัพย์เป็นตัวแปรตาม ในขณะที่ตัวแปรอิสระจะประกอบด้วย คุณลักษณะของอสังหาริมทรัพย์ทั้งในด้านกายภาพ เช่น พื้นที่ใช้สอย ขนาดที่ดิน อายุของสิ่งปลูกสร้าง ฯลฯ คุณลักษณะด้านทำเลที่ตั้ง เช่น ระยะห่างจากพื้นที่ธุรกิจ ระยะห่างจากระบบขนส่งมวลชน ฯลฯ คุณลักษณะด้านสังคมของพื้นที่โดยรอบ เช่น คุณภาพทางสังคมของเพื่อนบ้าน คุณภาพสิ่งแวดล้อม ฯลฯ สำหรับรูปแบบฟังก์ชันที่นิยมใช้โดยทั่วไปมีอยู่ 3 รูปแบบ คือ แบบเชิงเส้น (Linear) กึ่งล็อก (Semi-log) และ ล็อก-เชิงเส้น (Log-linear) โดยแต่ละรูปแบบ จะให้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรที่มีความหมายแตกต่างกันไป เช่น หากวิเคราะห์แบบจำลองของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ โดยใช้ระดับเสียงรบกวนจากอากาศยาน (หน่วยเป็นเดซิเบล) โดยให้สัมประสิทธิ์ของระดับเสียงรบกวนเป็น  $\beta$  เมื่อใช้รูปแบบสมการแบบเชิงเส้นค่า  $\beta$  จะแสดงถึงราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่ลดลงต่อระดับเสียงรบกวนที่เพิ่มขึ้น 1 เดซิเบล และหากใช้รูปแบบสมการแบบกึ่งล็อกค่า  $\beta$  จะแสดงร้อยละของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ที่ลดลงต่อระดับเสียงรบกวนที่เพิ่มขึ้น 1 เดซิเบล

จากการศึกษากระบวนการและวิธีการของแบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐาน พบว่าเป็นแบบจำลองที่ตรงกับวัตถุประสงค์ในงานวิจัยครั้งนี้ ที่ต้องการศึกษาและประมาณมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์รอบๆ พื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส โดยมีราคาค่าเช่าของอสังหาริมทรัพย์เหล่านั้นเป็นตัวแปรตาม และมีคุณลักษณะของอสังหาริมทรัพย์เหล่านั้นเป็นตัวแปรอิสระ โดยเฉพาะตัวแปรด้านระยะห่างความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้าซึ่งเป็นตัวแปรอิสระที่สำคัญในงานวิจัย เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ครั้งนี้ ซึ่งจะมีความผกผันโดยตรงกับราคาที่ดิน ซึ่งเป็นคำตอบสุดท้ายที่งานวิจัยครั้งนี้ต้องการ ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นไปที่การศึกษาโดยใช้แบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐานที่มีรูปแบบเชิงเส้น ที่จะแสดงราคาเช่าของอสังหาริมทรัพย์ที่ลดลง เมื่อไกลจากสถานีรถไฟฟ้าวออกไป เพื่อสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์กับมูลค่าที่ดินที่เกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ได้อีกทั้งยังเป็นรูปแบบที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในต่างประเทศเช่นกัน

## 2.5 งานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาเรื่องผลกระทบจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอสนั้น ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย ที่ได้มีผู้ทำการศึกษาในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้ ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ (1) งานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และ (2) งานวิจัยภายในประเทศ

### 2.5.1 งานวิจัยต่างประเทศ

#### (1) ผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินของระบบRail Transit Services ใน Los Angeles County

ลอสแอนเจลิสเป็นเมืองใหญ่ที่ประสบปัญหาด้านความแออัดของการจราจรที่มีความหนาแน่นสูงซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาด้านการเดินทางที่มีความล่าช้า และปัญหาด้านมลพิษทางอากาศที่มีความรุนแรงจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นมากจึงได้มีการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีความเร็วสูงซึ่งการมีสถานีนั้นก่อให้เกิดผลประโยชน์ด้านการลงทุนในพื้นที่ตามมา โดยสังเกตได้จากตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่เติบโตขึ้นอีกทั้งทฤษฎีด้านตำแหน่งที่ตั้งบอกว่าการมีระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ มีผลทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นนั้นสัมพันธ์กับความสามารถในการประหยัดเวลาในการเดินทางลง ดังนั้นพื้นที่สถานีโดยสาร จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการเดินทางมากขึ้นอีกทั้งทรัพย์สินที่อยู่ใกล้สถานีก็จะมีโอกาสในการขายได้มากกว่าด้วยเช่นกัน ดังนั้นส่งผลให้มีการเสนอการวางแผนตามแนวคิด TOD ขึ้น กล่าวโดยสรุปคือ การเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินสัมพันธ์กับการลดเวลาในการเดินทาง ดังนั้น ระดับความใกล้ไกลสถานีจะกระตุ้นการเดินทางทรัพย์สินที่อยู่ใกล้สถานีก็ควรจะเป็นที่ต้องการมากกว่า ผลประโยชน์ด้านการลงทุนในพื้นที่ก็จะมีความหนาแน่นสูงไปด้วยนั่นเอง โดยอันดับแรกของการเปลี่ยนแปลงตามแนวคิด TOD คือ (1)กิจกรรมต่างๆ จะถูกรวมเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง และมีการให้บริการที่ดีแก่ชุมชนที่อยู่ไกลออกไปจากศูนย์กลางเมือง และพื้นที่ที่ใกล้สถานี จะมีการสร้างสิ่งปลูกสร้างประเภทอาคารสำนักงานที่เป็นตึกสูง โดยได้รับการช่วยเหลือด้านเงินภาษีจากรัฐ (2) การใช้ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม โดยการผลักดันให้เกิดโครงการพัฒนาใหม่ๆ ด้วยวิธีการลดราคาที่ดิน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในทางอื่นไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และการได้รับการยกเว้นด้านภาษีจากมลพิษที่ปล่อยออกมา นอกจากนั้นการพัฒนาการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน

ในส่วนของนโยบายด้านสาธารณะมีตั้งแต่ต้นนโยบายในระดับจุลภาค เช่น ให้มีโครงการต่างๆเกิดขึ้น โดยมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานรอบๆ จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีที่สามารถช่วยเพิ่มผลทางการเงินได้ จนถึงนโยบายในระดับมหภาคแต่เป็นวิธีการที่ง่ายๆ ตรงๆ อย่างเช่น วิธีการให้เงินช่วยเหลือสนับสนุนในการพัฒนา ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบหรือสิทธิพิเศษของมลรัฐต่างๆ ที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายของสถานี ที่จะมีผลประโยชน์ด้านภาษี ที่จะสามารถสร้างรายได้ให้กับชุมชนได้เพิ่มขึ้น และสำหรับนโยบายด้านอื่นๆ เช่น มีการจัดตั้งโครงการสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย ที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การขอสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยเป็นเรื่องที่ง่ายขึ้นเพื่อดึงดูดให้คนสามารถเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณสถานี ตลอดจนการจัดสร้างโครงการบ้านที่อยู่อาศัยที่มีทำเลที่ตั้งใกล้สถานีขนส่ง และมีการเสนอขายในราคาที่คนทั่วไป มีความสามารถในการซื้อได้ หรือการประเมินค่าผลประโยชน์ด้านการเงินที่จะได้จาก ออฟฟิศ ร้านค้าปลีก โรงแรม หรือผลประโยชน์อื่นๆ จากการครอบครองทรัพย์สินด้านพาณิชยกรรมในบริเวณสถานี ซึ่งเงินที่ได้กลับมาในรูปแบบของเงินภาษีนี้นั้นจะสามารถนำไปพัฒนาและปรับปรุงเมืองให้มีความเจริญเติบโตขึ้นไปได้อีกด้วย

สำหรับตัวชี้วัดผลกระทบ ด้านการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ที่สัมพันธ์กับความใกล้ไกลจากสถานีขนส่ง ได้นำแบบจำลอง Hedonic price model มาใช้ในการคาดประมาณผลกระทบที่เกิดขึ้นซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ (1) ทิศทางของระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การบริการ รวมถึงความใกล้ไกล สถานีและถนนสายหลักรวมทั้งความสามารถในการเข้าถึงถนนสายหลักและโครงข่ายของจุดเปลี่ยนถ่ายสถานี (2) ทิศทางของอสังหาริมทรัพย์ (ขนาดของโครงสร้างและอายุอาคาร) และการใช้ประโยชน์ที่ดิน (3) ทิศทางด้านเศรษฐกิจ เช่น รายได้ครัวเรือน และ (4) ปัจจัยควบคุม โดยใช้เครื่องมือทางด้านโปรแกรมระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) มาช่วยในการศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองนี้ ส่งผลให้มีการปรับตัวของมูลค่าที่ดินในระดับที่แตกต่างกันในแต่ละเส้นทาง กล่าวคือ ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่ขยายเข้าใกล้สถานีรถไฟใต้ดินจะมีผลกำไรที่เพิ่มขึ้น แต่การใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบอื่นๆ กลับมีแนวโน้มการขายที่ลดต่ำลง และพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินที่สูงกว่าพื้นที่บริเวณอื่น คือ พื้นที่ดินที่อยู่ในบริเวณสถานีเชื่อมต่อ แต่ในขณะเดียวกัน มูลค่าที่ดินของพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟโดยสารประจำทางโดยทั่วไปมีราคาขายที่ไม่สูงมากนัก แต่ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กลับมีมูลค่าที่ดินที่สูงมากกว่า ซึ่งความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ยังไม่สามารถหาสาเหตุที่แน่ชัดได้แต่เหตุผลประการหนึ่งที่สามารถอธิบายได้ อาจเกิดจากการที่เมืองลอสแอนเจลิสนั้น มีสถานีรถไฟโดยสารประจำทางจำนวนมากกระจายอยู่รอบเมืองนั่นเอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(2) มูลค่าที่เพิ่มขึ้นของสถานีรถไฟ: ผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินจากความใกล้ไกลสถานี ของระบบพาณิชยกรรมในเมือง Santa Clara, California

ปัญหาด้านการจราจรที่หนาแน่น การไม่สามารถเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยได้ การเกิดมลพิษทางอากาศที่รุนแรง การเติบโตแบบไร้ทิศทางและการเสื่อมสลายของความเป็นเมือง ทำให้พบว่า ทฤษฎี TOD ซึ่งเป็นทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองรอบศูนย์กลางระบบขนส่งนั้น มีประโยชน์อย่างแพร่หลายโดยมีความหมายในการสามารถแก้ไขปัญหามืองได้ อีกทั้งพบว่า TOD มีประโยชน์ในแง่ของการสนับสนุนให้ประชาชนเลิกใช้รถยนต์ส่วนตัวแล้วหันมาใช้รถไฟและรถโดยสารประจำทางแทน และมีผลต่อการลงทุนจากภาคเอกชน ที่ยิ่งใกล้สถานีก็ยิ่งมีผลประโยชน์สูงนั้นเป็นเพราะทฤษฎีที่ว่า พื้นที่ใดที่อยู่ใกล้สถานี นั้นมีโอกาสในการลงทุนสูงมาก เพราะพื้นที่ที่อยู่ใกล้จุดเชื่อมต่อรถนั้นมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งกิจกรรม โดยเฉพาะการมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงาน ร้านค้า และที่หมายปลายทางอื่นๆ ที่มากกว่านั้น จะมีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าไปยังร้านค้าต่างๆ รวมทั้งประโยชน์สำหรับภาคธุรกิจ นั่นคือตลาดแรงงานมีการขยายตัวขึ้น แต่เมื่อพื้นที่ที่สามารถก่อให้เกิดกำไร ได้นั้นมีพื้นที่อันจำกัด จึงทำให้เกิดการแข่งขันทางการตลาดเกิดขึ้น โดยเฉพาะการแข่งขันด้านตลาดที่อยู่อาศัย ดังนั้นผู้ประกอบการต่างๆ จึงมีความพยายามในการทำการปั่นราคาที่ดินในพื้นที่เหล่านั้น ซึ่งทั้งหลายเหล่านี้เกิดจากเงื่อนไขทางด้านความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่เป็นหลักจึงถือเป็นข้อได้เปรียบที่นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดิน ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้เกิดการแข่งขันในตลาดที่ดิน

ทั้งมีความพยายามที่จะป้องกันความไม่เป็นธรรมที่อาจจะเกิดขึ้น โดยการเรียกร้องจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างระบบขนส่งรวมทั้งการเรียกร้องว่ารัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์จากการก่อสร้างระบบขนส่งนี้ เพราะภายใต้เงื่อนไขตามกฎหมายแล้วรัฐบาลมีสิทธิในการเข้าครอบครองที่ดินและสามารถหาวิธีการเพิ่มมูลค่าที่ดินให้สูงขึ้นได้ด้วยการลงทุนด้านต่างๆ ตลอดจนกระทั่งการเพิ่มมูลค่าด้วยการดำเนินการด้านภาษี หรือการร่วมมือกันกับภาคเอกชนในการพัฒนาด้วยเหตุนี้ จึงมีการเรียกร้องให้เกิดความถูกต้องทั้งด้านผลประโยชน์ และผลกำไรด้านการเงินของรัฐบาล ดังนั้น การให้ความสำคัญในการเข้าครอบครองที่ดินจะต้องมีความถูกต้องเที่ยงตรงและยุติธรรมที่สุดเพราะเนื่องจากรัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์จำนวนมาก โดยเฉพาะผลกำไรที่เกิดจากการเข้าครอบครองทรัพย์สินต่างๆ ที่มีมูลค่า ที่สามารถนำไปสู่การพัฒนาภายใต้รูปแบบของทฤษฎี TOD ดังนั้นการถือครองที่ดินจึงต้องตั้งอยู่บนระบบของภาษีที่มีประสิทธิภาพ

แบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐาน (Hedonic price model) เป็นแบบจำลองที่สร้างขึ้นมาเพื่อการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา คือ (1) ระยะความใกล้ไกลจากระบบคมนาคมขนส่ง (2) คุณลักษณะของชุมชน (การใช้ที่ดินแบบผสมผสาน, ระดับรายได้) (3) ตำแหน่งที่ตั้ง และคุณลักษณะด้านความสามารถในการเข้าถึง (การเข้าถึงแหล่งงาน) และ (4) ปัจจัยควบคุม จากผลการศึกษาพบว่า ผลประโยชน์ที่เกิดจากการลงทุนที่มีขึ้นระหว่างพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่อยู่ในระยะการเดินเท้าของสถานีการขนส่งทางรถไฟในเมือง Santa Clara มีมูลค่าที่ดินโดยรอบพื้นที่เพิ่มขึ้นถึง 23 เปอร์เซ็นต์และสำหรับที่ดินที่อยู่ในย่านธุรกิจและมีระยะทางระหว่าง ¼ ไมล์ของสถานี Cal Train นั้นเกิดการลงทุนขึ้นในพื้นที่อย่างกว้างขวางโดยมากกว่า 25 ดอลลาร์ต่อตารางฟุต หรือมากกว่า 120 เปอร์เซ็นต์ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของมูลค่าที่ดินอีกด้วย

จากการศึกษาวิจัยของต่างประเทศเพื่อใช้ในการศึกษาหาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยเรื่องการศึกษาผลกระทบด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากขอบเขตการศึกษาและการทบทวนวรรณกรรมแล้วนั้นสามารถทราบผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินที่เกิดจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยมีมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์ต่างๆที่อยู่ในพื้นที่รอบๆ สถานีเป็นตัวชี้วัด อีกทั้งสามารถทราบแนวทางในการบริหารจัดการด้วยมาตรการต่างๆที่น่าจะสามารถนำมาปรับใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้ พร้อมทั้งการศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาและสามารถนำแบบจำลองเพื่อการคาดประมาณด้านมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงสถานี มาประยุกต์ใช้ให้เกิดความเหมาะสมแก่การศึกษาครั้งนี้ได้

### 2.5.2 งานวิจัยภายในประเทศ

จากการศึกษาเรื่องผลกระทบจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอสนั้น ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย ที่ได้มีผู้ทำการศึกษาในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้ ดังนี้

สมบัติ พันธวิศิษฐ์ (2540) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินของจังหวัดนนทบุรีในช่วง พ.ศ. 2528 – 2539 ได้แบ่งปัจจัยกำหนดราคาที่ดินออกเป็น 2 ระดับคือปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกซึ่งเป็นปัจจัยในระดับมหภาค โดยการมองปัจจัยที่กำหนดราคาที่ดินที่เป็นปัจจัยภายในนั้น กลุ่มเจ้าของที่ดินและผู้ประกอบการธุรกิจที่ดินได้ให้ความสำคัญสำคัญของปัจจัยภายในที่กำหนดราคาที่ดินเหมือนกันคือ (1) มีถนนผ่านหน้าที่ดิน (2) ทำเลที่ตั้งและสภาพแวดล้อมของที่ดิน (3) ระบบสาธารณูปโภค (4) ขนาดและรูปร่างของที่ดิน และ (5) ความสูง – ต่ำของที่ดินในด้านปัจจัยภายนอกที่กำหนดราคาที่ดิน ได้ข้อสรุปความเห็นของผู้มีประสบการณ์ในวงการธุรกิจที่ดินซึ่งได้ให้ข้อสรุปถึงปัจจัยที่กำหนดราคาตามลำดับความสำคัญดังนี้คือ (1) ความโดดเด่นของทำเลที่ตั้งของพื้นที่ (2) ระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ (3) ความยากง่ายในการให้สินเชื่อเพื่อซื้อที่ดินของสถาบันการเงิน (4) นโยบายหรือแผนพัฒนาของจังหวัดหรือประเทศ (5) แนวทางการพัฒนาถนนของรัฐบาลเช่นแนวเวนคืนและ (6) สภาพการปั่นราคาที่ดินของนักเก็งกำไรที่ดิน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกจากนี้นักพัฒนาที่ดินยังได้ซื้อสรุปเกี่ยวกับการลงทุนซื้อที่ดินเพื่อนำไปพัฒนาในเชิงธุรกิจโดยหลักการแล้วไม่สามารถสรุปตายตัวได้ว่าราคาที่ดินระดับใดที่จะเป็นเกณฑ์การตัดสินใจเพื่อการซื้อนำไปใช้เพื่อกิจการประเภทใดแต่จากประสบการณ์ของนักธุรกิจที่ดินส่วนใหญ่ที่สัมภาษณ์ได้ให้ข้อสรุปว่าในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาช่วงราคาของที่ดินที่ลงทุนซื้อเพื่อนำไปพัฒนาธุรกิจจะเป็นดังนี้คือ (1) ที่ดินเพื่อนำไปพัฒนาเป็นย่านอุตสาหกรรมราคา 0.3 – 1.0 ล้านบาทต่อไร่ (2) ที่ดินเพื่อนำไปพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยราคา 1.0 – 3.0 ล้านบาทต่อไร่และ (3) ที่ดินเพื่อนำไปพัฒนาเป็นย่านการค้าและพาณิชยกรรมราคา 3.0 – 8.0 ล้านบาท

ลดา เกียรติพงษ์พันธ์ (2541) การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยด้านการตลาดที่มีผลต่อการเลือกใช้อาคารสำนักงานของผู้ประกอบการในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่การศึกษาใช้วิธีการเก็บแบบสอบถามจากผู้ประกอบการที่เช่าหรือซื้ออาคารสำนักงานในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวนทั้งหมด 27 ราย ซึ่งผลการศึกษาพบว่าเหตุผลในการเลือกใช้อาคารสำนักงานคือสถานที่ประกอบการเดิมไกลแหล่งธุรกิจแหล่งคมนาคม และแหล่งชุมชนรวมทั้งไม่มีที่ดินในการปลูกสร้างอาคารและเหตุผลที่สำคัญที่สุดคือการก่อสร้างอาคารนั้นต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ส่วนปัจจัยด้านการตลาดที่มีผลต่อการเลือกใช้อาคารสำนักงานเรียงลำดับตามความสำคัญมีดังนี้ อันดับหนึ่ง คือ ปัจจัยด้านสถานที่ ได้แก่ที่จอดรถกว้างขวาง การคมนาคมสะดวกและใกล้แหล่งชุมชนปัจจัยอันดับสองคือรูปแบบของอาคารสำนักงาน ได้แก่ ขนาดของพื้นที่ รูปแบบภายในอาคาร และการบริการสำหรับปัจจัยอันดับสามคือ ปัจจัยด้านราคา ได้แก่ ราคาซื้อหรือค่าเช่าอัตราค่าสาธารณูปโภค อัตราค่าบริการ และวิธีชำระเงิน ส่วนปัจจัยสุดท้ายคือปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด ได้แก่ การโฆษณา การส่งเสริมการขาย และพนักงานขายตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่าสื่อโฆษณาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาคารสำนักงาน เรียงลำดับความสำคัญ คือ โบรชัวร์ป้ายโฆษณากลางแจ้งและหนังสือพิมพ์

ศักดิ์สิทธิ์ เถลิ้มพงศ์ (2551) ได้ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบของความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต่อราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอาศัยใน โดยเน้นศึกษาผู้ที่ได้ประโยชน์เรื่องราคาอสังหาริมทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนสร้างรถไฟฟ้าจากทางภาครัฐเพื่อนำมาใช้เป็นฐานข้อมูลในการจัดเก็บภาษีต่อไปข้อมูลที่นำมาใช้ในงานวิจัยครั้งนี้มาจาก 3 แหล่งคือวารสารอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ, กรมที่ดิน, ระบบภูมิสารสนเทศ (GIS) โดยข้อมูลที่นำมาใช้เป็นข้อมูลของปี 2548 เท่านั้นเน้นการศึกษาราคาอสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารชุดที่พักอาศัยตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าโดยมีสถานีหลักที่ใช้ในการศึกษาอยู่ 3 สถานีและใช้เทคนิค Hedonic Studies ในการวิเคราะห์ซึ่งเป็นวิธีที่เน้นการศึกษาเรื่องราคาอสังหาริมทรัพย์ประเภทต่างๆรอบระบบขนส่งมวลชนจากการศึกษาพบว่าราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอาศัยบริเวณรอบสถานี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถไฟฟ้าจะลดลง 400 บาทต่อ 1 ห้องเมื่อไกลจากสถานีรถไฟฟ้า1 เมตรนั้นหมายความว่าราคา อสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าจะลดลง 400,000 บาทต่อ 1 ห้องเมื่อ ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า 1 กิโลเมตรและเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นที่มีการศึกษาในรูปแบบ เดียวกันนี้พบว่าประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงของราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอยู่ในกลุ่ม สูงด้วยเหตุผลที่ว่าระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทยยังไม่มีการกระจายตัวเท่าที่ควรดังนั้นอาคาร ชุดที่พักอาศัยในกรุงเทพมหานครที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีราคาสูงเมื่อเปรียบเทียบกับอาคาร ประเภทเดียวกันที่ไกลออกไปอาจมาจากเหตุผลด้านความสะดวกในการเดินทางระหว่างบ้านพักกับ ที่ทำงาน

ต่อศักดิ์ มีสุข (2547) ได้ทำการศึกษาว่าในระยะเวลา3ปีที่ผ่านมาพาร์ทเมนต์ในเขตห้วย ขวางมีอัตราการเติบโตมากที่สุดในกรุงเทพมหานครและเติบโตอย่างต่อเนื่องอันเนื่องมาจากการมี ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและมุ่งเน้นการศึกษาผลกระทบจากการมีระบบรถไฟฟ้าที่มีต่อที่อยู่ อาศัยประเภทพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวางผลการวิจัยพบว่า ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลง ของพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวาง คือการกระจายตัวและการเพิ่มขึ้นของพาร์ทเมนต์หลังมีระบบ รถไฟฟ้าทุกระดับราคายังคงกระจายตัวตามแนวนอนเป็นหลัก รวมถึงตามซอยอีกด้วย และมี โครงการเพิ่มขึ้นถึง55 โครงการส่วนใหญ่จะเพิ่มในบริเวณใกล้เคียงกับพาร์ทเมนต์เดิมและมีการ ขยายทางรถยนต์ให้กว้างขึ้นแต่ทางเดินเท้ากลับแคบและลดลงทำให้ผู้เดินเท้าเดินทางไม่สะดวก ด้านผู้ประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการร้อยละ 58 จะขึ้นค่าเช่าห้อง ร้อยละ 80 จะปรับปรุง โครงการเพิ่มเติม ร้อยละ 90 เห็นว่าควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อลงทุนโครงการ ใหม่ และผู้ประกอบการ ร้อยละ 92 ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดีมีการเว้นว่างของแนวอาคาร อย่างเหมาะสมเพื่อไม่ให้แออัดเกินไป ส่วนด้านผู้อยู่อาศัยพบว่าผู้อยู่อาศัยในพาร์ทเมนต์ ระดับ ราคาเช่า 2,000-3,500 บาท ต่อเดือนเลือกที่พักอาศัยใกล้แหล่งงาน เป็นอันดับที่1 และใกล้สถานี รถไฟฟ้า เป็นอันดับที่ 4 ส่วนใน ระดับราคาเช่า 3,500-4,500 และ 4,500-5,000 บาทต่อเดือน เห็น ว่าเลือกที่พักใกล้แหล่งงานเป็นอันดับที่ 1 และใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นอันดับที่ 2 และพบว่า ผู้อยู่ อาศัยในพาร์ทเมนต์ระดับราคาต่ำมีความต้องการที่จะย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าในระดับราคาสูง เนื่องจากหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าได้มีการขึ้นค่าเช่าห้องและค่าเดินทางโดยรวมก็เพิ่มขึ้นส่งผลให้ผู้อยู่อาศัย พาร์ทเมนต์ ระดับราคา 2,000-3,500 บาท ไม่สามารถจ่ายค่าเช่าห้องและค่าเดินทางโดย รถไฟฟ้าได้ส่งผลให้มีจำนวนผู้พักอาศัยต่อห้องมากขึ้น เพื่อลดค่าใช้จ่ายดังกล่าวซึ่งจะเกิดความ แออัดและสภาพแวดล้อมก็ไม่ดีตามมาข้อเสนอแนะจากการวิจัยต่อผู้ประกอบการคือควรมีความ ระมัดระวังในการลงทุนพาร์ทเมนต์ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเนื่องจากต้นทุนและภาวะการแข่งขันจะสูง ผู้เช่ารายได้น้อยที่มีอุปสงค์มากจะไม่สามารถเช่า ได้และทางผู้อยู่อาศัยควรเลือกที่พักที่เหมาะสม กับรายได้และเลือกทำเลที่พักให้เดินทางไปทำงาน ได้สะดวกเพื่อลดค่าใช้จ่ายส่วนภาครัฐควรมีมาตรการ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สนับสนุนให้มีการลงทุนเพิ่มหรืออพยพอพาร์ทเมนต์ราคาต่ำในพื้นที่ไว้พร้อมทั้งเพิ่มความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างอพาร์ทเมนต์ไปยังสถานีรถขนส่งมวลชนรวมทั้งสถานีรถไฟฟ้าเช่นการจัดระบบทางเท้าเพิ่มขึ้นจากข้อเสนอแนะที่กล่าวมานี้ก็น่าจะแก้ปัญหาของเมืองได้อย่างสำคัญ

ฉัฐวรรณ นิยามคม (2548) การวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาพฤติกรรมและปัจจัยที่ผู้เช่าใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์ซึ่งผลการวิจัยพบว่าสาเหตุที่คนส่วนใหญ่ตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยในปัจจุบันเป็นที่พำนัก คือที่พักเดิมอยู่ไกลที่ทำงานหรือสถานศึกษาส่วนใหญ่ประเมินผลและตัดสินใจเลือกเช่าที่พักด้วยตนเองห้องพักที่ใช้บริการอยู่มีอัตราค่าเช่าต่อเดือน 2,000 – 5,000 บาท เป็นห้องพักสำหรับ 2 คน อุปกรณ์เครื่องใช้ที่มีไว้ในห้องพัก คือตู้เสื้อผ้าและเตียงนอน สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่มีอยู่ ณ ที่พักในปัจจุบัน โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มคือ ยามรักษาความปลอดภัยและส่วนที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มคือเครื่องซักผ้าหยอดเหรียญและตู้น้ำดื่มหยอดเหรียญปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญต่อการตัดสินใจมากที่สุด คือด้านทำเลที่ตั้งและด้านสภาพแวดล้อมให้ความสำคัญในระดับมากต่อปัจจัยด้านอาคารสถานที่ ปัจจัยด้านระบบบริการ ปัจจัยด้านราคา และปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดและไม่ต้องการให้คิดค่าไฟฟ้าและน้ำประปาเหมารวมกับค่าเช่าห้อง

ชนิทร เนินสุวรรณ (2539) การวิจัยเรื่องความต้องการที่อยู่อาศัยของผู้ที่ทำงานในสำนักงานย่านพหลโยธิน โดยศึกษาสภาพสังคมเศรษฐกิจวิถีชีวิตการเดินทางและศึกษาลักษณะที่อยู่อาศัยในปัจจุบันรวมถึงความต้องการที่อยู่อาศัยในอนาคตตลอดจนปัจจัยที่เกิดขึ้น ผลการวิจัยพบว่าผู้ที่ทำงานในย่านนี้ส่วนใหญ่มีอายุในช่วง 31-35 ปีส่วนใหญ่มีสถานภาพโสดมีการศึกษาระดับปริญญาตรีตำแหน่งหน้าที่การงานเป็นพนักงานทั่วไปมีรายได้ครอบคลุมไม่เกิน 20,000 บาทต่อเดือน มีบัตรเครดิต โทรศัพท์มือถือรถยนต์ส่วนตัวใช้เป็นส่วนใหญ่นิยมพักผ่อนอยู่กับบ้าน โดยการดูโทรทัศน์กีฬาที่เล่นประจำคือว่ายน้ำวิ่งออกกำลังกายการเดินทางไปทำงานส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัวใช้เวลาประมาณ 31-60 นาทีและต้องทนต่อการจราจรติดขัดในการเดินทางต่อไปแต่เมื่อรถไฟฟ้าชานชาลา (BTS) ก่อสร้างแล้วเสร็จส่วนใหญ่จะมีการใช้บริการเพื่อความสะดวกประหยัดเวลาและหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดด้วยความต้องการที่อยู่อาศัยของผู้ที่ทำงานในย่านนี้การเลือกทำเลที่ตั้งมักไม่คำนึงถึงระยะทางในการเดินทางแต่จะขึ้นอยู่กับความสะดวกในการเดินทางระดับราคาและสภาพแวดล้อมโครงการ โดยส่วนใหญ่จะใช้รถไฟฟ้าเดินทางมาทำงานรูปแบบต้องทันสมัยมีการรักษาความปลอดภัยที่ดีมีร้านค้าร้านอาหารอยู่ใกล้กับที่พักอาศัยตลอดจนสวนสาธารณะและสถานพยาบาล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประทีป จารุวิริยะรุ่ง (2535) การศึกษาความต้องการลักษณะที่อยู่อาศัยในทศวรรษหน้าของ คนรุ่นใหม่ในกลุ่มบัณฑิตที่จบการศึกษาจากมหาวิทยาลัยของรัฐ ในเขตกรุงเทพมหานครผลการวิจัยมี สาระสำคัญดังนี้ด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยพบว่าคนรุ่นใหม่ต้องการทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ใกล้กับ ทำเลที่ตั้งของแหล่งงานคืออยู่ในเขตเมืองชั้นเดียวกัน โดยส่วนใหญ่ต้องการอยู่อาศัยในเขตชานเมือง กรุงเทพมหานครหรือปริมณฑลที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีและมีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนไปถึงนอกจากนี้ยังมีความ ต้องการให้ทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหรือป้ายรถเมล์ด้านลักษณะตัว อาคารที่อยู่อาศัยพบว่าคนรุ่นใหม่เกือบทั้งหมดต้องการที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวบนที่ดินขนาด 80- 100 ตารางวามากที่สุดและส่วนใหญ่ต้องการบ้านขนาด 3 ห้องนอน 2 ห้องน้ำมากที่สุดและให้มี รูปแบบภายนอกอาคารที่เรียบง่ายดูทันสมัยและบ้านที่ต้องการควรเพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก และแวดล้อมด้วยธรรมชาติและการจัดสวนด้านสภาพแวดล้อมชุมชนพบว่าคนรุ่นใหม่ต้องการ สวนพักผ่อนสระว่ายน้ำสนามเด็กเล่นร้านค้าและบริการชุมชนที่ดี โดยส่วนใหญ่ต้องการออกกำลังกาย และเล่นกีฬาในชุมชนโดยภาพรวมแล้วคนรุ่นใหม่มีความต้องการลักษณะที่อยู่อาศัยในทศวรรษหน้าที่ มีคุณภาพสูงขึ้นเพื่อชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

ไพบร ไกรสรธรรม (2539) การศึกษาความต้องการซื้อและกลยุทธ์ด้านการตลาดของคอนโด มีเนียม ในจังหวัดเชียงใหม่ โดยมุ่งเน้นศึกษาถึง กลยุทธ์การตลาดและปัญหาของธุรกิจ คอนโดมิเนียมในจังหวัดเชียงใหม่โดยการเก็บแบบสอบถามจากผู้ประกอบการคอนโดมิเนียมใน จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 64 โครงการ และจากกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย จำนวน 480 ตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มลูกค้าเป้าหมายส่วนมากต้องการคอนโดมิเนียมที่ตั้งใกล้ที่ทำงาน ขนาด พื้นที่ห้องชุด 30 - 45 ตรม. จำนวนชั้น 10 - 15 ชั้นและห้องชุดที่ ประกอบด้วย 2 ห้องนอน 2 ห้องน้ำ สิ่งอำนวยความสะดวกในคอนโดมิเนียม ที่ต้องการมากที่สุดคือลานจอดรถ ยามรักษาความปลอดภัย ระดับราคาคอนโดมิเนียม ที่ต้องการคือ 5,000 - 10,000 บาท ชำระเงินค่างวด 10 - 15% จำนวนเงินผ่อนต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวนปีที่ผ่อนชำระ 11 - 15 ปี ค่าใช้จ่ายส่วนกลางประมาณ 301 - 600 บาทต่อเดือน กลุ่มลูกค้าเป้าหมายต้องการซื้อกับเจ้าของโครงการที่มีสถานที่จัดจำหน่ายที่ โครงการ แหล่งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับคอนโดมิเนียมที่กลุ่มลูกค้าเป้าหมายส่วนมากได้รับจากเพื่อน หรือญาติที่เคยอยู่การส่งเสริมการขายที่ต้องการคือการลดราคาห้องชุดผลการศึกษาจากโครงการ คอนโดมิเนียมพบว่า โครงการส่วนมากเปิด ดำเนินการปี พ.ศ.2534 โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มี รายได้ 10,000 บาท มีอาชีพเป็นเจ้าของกิจการจุดเด่นของโครงการอยู่ที่รูปแบบของโครงการมี ขนาดห้องชุด 32 ตารางเมตร ราคา 500,000 บาท มีสิ่งอำนวยความสะดวก คือ ยามรักษาความปลอดภัย ลานจอดรถโครงการจะเลือกสถานที่ตั้งคอนโดมิเนียมที่มีการคมนาคมสะดวกที่สุดการ ส่งเสริมการตลาด ใช้วิธีการโฆษณาประเภทหนังสือพิมพ์ วิธีการส่งเสริมการขายใช้วิธีการลด ราคาต่อห้องชุด โครงการกำหนดค่าใช้จ่ายทางการตลาดตามความสามารถที่จะจ่ายจริง ปัญหาของ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการคอน โคมินิยม คือห้องร้างเนื่องจากลูกค้าไม่เข้ามาอยู่ ไม่สามารถเก็บค่าใช้จ่ายส่วนกลางได้และการแข่งขันสูง

กฤษฎา เพ็ชรประยูร (2545) การศึกษามูลค่าที่ดินที่มีการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะคือเพื่อศึกษาตัวพยากรณ์ร่วมระหว่างการแบ่งพื้นที่เขตของกรุงเทพมหานครการดำเนินการพัฒนาที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยระยะทางจากถนนสายหลักแยกเข้าซอยสู่ตำแหน่งแปลงที่ดิน รูปร่างของที่ดินระดับของที่ดินเมื่อเทียบกับถนนผ่านหน้าที่ดินและสาธารณูปโภคบริเวณที่ดินที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินต่อตารางวา เพื่อศึกษาเปรียบเทียบมูลค่าที่ดินต่อตารางวาที่มีการแบ่งพื้นที่เขตของกรุงเทพมหานครและการดำเนินการพัฒนาที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยต่างกันและเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของมูลค่าที่ดินต่อแปลงกับมูลค่าสิ่งปลูกสร้างที่มีการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัยกลุ่มตัวอย่างคือลูกค้ารายย่อยของธนาคารอาคารสงเคราะห์ที่มีการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัยประกอบการขอสินเชื่อโดยบริษัท จัสติสพร็อพเพอร์ตี้ แอนด์เอฟ ไพเราะ จำกัด ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2544 ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2545 จากจำนวนประชากรทั้งหมดที่ทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน 964 รายด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบอาศัยความน่าจะเป็น แบบแบ่งชั้นภูมิอย่างไม่มีสัดส่วน ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 282 รายโดยผลการวิจัยพบว่า (1) ระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยต่อตารางวามีลักษณะของปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินต่อตารางวาที่มีระดับความสำคัญเรียงตามลำดับดังนี้ 1) การแบ่งพื้นที่เขตของกรุงเทพมหานคร โดยเขตเมืองชั้นในมีระดับความสำคัญกว่าเขตชั้นกลางหรือเขตต่อเมือง 2) การดำเนินการพัฒนาที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย โดยโครงการจัดสรร 3) ระดับของที่ดินเมื่อเทียบกับถนนผ่านหน้าที่ดินซึ่งอยู่สูงกว่าระดับถนนเกิน 20 เซนติเมตร 4) สาธารณูปโภคบริเวณที่ดินที่มีไฟฟ้าน้ำประปาหรือน้ำบาดาลท่อระบายน้ำไฟฟ้า ถนน (2) ความแตกต่างของมูลค่าที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยต่อตารางวาลักษณะของการแบ่งพื้นที่เขตของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยเขตเมืองชั้นในเขตชั้นกลางหรือเขตต่อเมืองและเขตชั้นนอกหรือเขตชานเมืองทำให้มูลค่าที่ดินต่อตารางวาแตกต่างกันโดยลักษณะของการดำเนินการพัฒนาที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยในลักษณะโครงการจัดสรรทำให้มูลค่าที่ดินต่อตารางวาสูงกว่าที่อยู่อาศัยเดี่ยวซึ่งเจ้าของดำเนินการก่อสร้างเอง (3) แนวโน้มของมูลค่าที่ดินต่อแปลงที่ดินกับมูลค่าสิ่งปลูกสร้างที่ได้จากผลการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัยมูลค่าที่ดินต่อแปลงที่ดินกับมูลค่าสิ่งปลูกสร้างมีความสัมพันธ์กันเมื่อมูลค่าที่ดินต่อแปลงที่ดินมีมูลค่าสูงมูลค่าสิ่งปลูกสร้างมีแนวโน้มสูงขึ้นตามไปด้วยซึ่งผลการวิจัยสามารถนำไปประกอบการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัยตลอดจนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เกิดความเหมาะสมกับมูลค่าที่ดินนอกจากนี้ยังสามารถนำวิธีการทางสถิติที่พัฒนาขึ้นในการศึกษารังนี้มาประยุกต์ใช้ประกอบการวิเคราะห์มูลค่าที่ดินเพื่อให้มูลค่าที่ดินในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัยมีความถูกต้องแม่นยำ และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยเรื่องผลกระทบจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมุ่งเน้นการศึกษาถึงการได้เปรียบซึ่งผลประโยชน์ของทรัพย์สินที่อยู่รอบๆ สถานีเนื่องจากความต้องการในการเป็นเจ้าของพื้นที่ที่มีความสามารถในการเข้าถึงที่คิดว่า และเป็นพื้นที่อันจำกัด ซึ่งจะเกิดขึ้นพร้อมกับรูปแบบของมูลค่าที่ดิน เพื่อเป็นตัวชี้วัด โดยมูลค่าของทรัพย์สินที่ใช้เป็นตัวชี้วัดในครั้งนี้ คือ มูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงานที่อยู่รอบๆ พื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า แต่การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงานนั้น อาจจะมีปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อราคาค่าเช่า ที่นอกเหนือจากปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ด้วยเช่นกัน ดังนั้นในการศึกษาจำเป็นต้องทำการศึกษาถึงปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องเหล่านั้นด้วยเช่นกัน โดยกำหนดให้เป็นตัวแปรอิสระ แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านการเก็บรวบรวมข้อมูล และเทคนิคทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ จึงจำเป็นต้องคัดเลือกปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อราคาค่าเช่าหลักๆ เท่านั้น โดยในการกำหนดปัจจัยเหล่านั้นจะได้จากการทบทวนวรรณกรรมต่างๆ ทั้งปัจจัยที่ผู้พักอาศัยต้องการและปัจจัยที่ผู้ประกอบการมักคำนึงถึง โดยสรุปได้ดังนี้

ต่อศักดิ์ มีสุข (2547) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีผลต่อผู้เช่าอพาร์ทเมนต์ คือ (1) ที่พักอาศัยใกล้แหล่งงานและ (2) ที่พักอาศัยใกล้รถไฟฟ้า

ฉวีวรรณ นิยมาคม (2548) กล่าวว่า สาเหตุที่คนส่วนใหญ่ตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยในปัจจุบันเป็นที่พำนัก คือ (1) ทำเลที่ตั้ง (2) ด้านสภาพแวดล้อมและความปลอดภัย (3) ปัจจัยด้านอาคารสถานที่ลานจอดรถ (4) ปัจจัยด้านระบบบริการ และ (5) ปัจจัยด้านราคา

ชนินทร เนินสุวรรณ (2539) ความต้องการที่อยู่อาศัยของผู้ที่ทำงานในสำนักงานมีดังนี้ (1) ความสะดวกในการเดินทาง (2) ราคา (3) สภาพแวดล้อม โครงการมีการรักษาความปลอดภัยที่ดีและ (4) สิ่งอำนวยความสะดวกร้านค้าร้านอาหาร

ประทีป จารุวิริยะรุ่ง (2535) ปัจจัยความต้องการที่อยู่อาศัยของคนรุ่นใหม่ในทศวรรษหน้า คือ (1) ทำเลที่ตั้งใกล้แหล่งงาน (2) สภาพแวดล้อม โครงการ และ (3) สิ่งอำนวยความสะดวกสวนพักผ่อนสรวายน้ำสนามเด็กเล่นร้านค้าและบริการ

ไปรบ ไกรสรณ์ (2539) กล่าวว่า ความต้องการคอนโดมิเนียมของกลุ่มลูกค้าและกลยุทธ์การตลาดที่ผู้ประกอบการใช้ส่วนใหญ่ คือ (1) ทำเลที่ตั้ง (2) ราคา (3) ขนาดพื้นที่ (4) สิ่งอำนวยความสะดวก ที่ต้องการมากที่สุดคือลานจอดรถ ยามรักษาความปลอดภัย

จากการสรุปปัจจัยที่ผู้พักอาศัยและผู้ประกอบการ มักคำนึงถึงและใช้ในการตัดสินใจซื้อหรือเช่าที่พักอาศัยประเภทต่างๆ ที่น่าจะมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่นำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักๆ ได้ดังนี้

### ปัจจัยที่มีผลต่อราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

1. ทำเลที่ตั้งและความสะดวกสบายในการเดินทาง ในที่นี้จะใช้ระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าเป็นตัวชี้วัด

2. ปัจจัยด้านราคา

- ค่าเช่า (บาท/เดือน)

3. ปัจจัยด้านคุณลักษณะของโครงการ

3.1 ปัจจัยด้านรูปแบบภายในอาคาร

- ขนาด

- สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ เฟอร์นิเจอร์ ตู้เตียง

โทรทัศน์ ทีวี ตู้เย็น เเคเบิ้ลทีวี, ยูบีซี

3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการ

- ยาม, ระบบรักษาความปลอดภัย

- ลานจอดรถ

- สระว่ายน้ำ

- ที่ออกกำลังกาย

ในส่วนของตัวแปรที่มีผลต่อราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานนั้นพบว่า จากการศึกษาของลดดา เกียรติพงษ์พันธ์ (2541) ที่กล่าวว่า ปัจจัยด้านการตลาดที่มีผลต่อการเลือกใช้อาคารสำนักงานเรียงลำดับตามความสำคัญดังนี้ (1) ปัจจัยด้านสถานที่ ได้แก่ที่จอดรถกว้างขวาง การคมนาคมสะดวก (2) รูปแบบของอาคารสำนักงาน ได้แก่ ขนาดของพื้นที่ รูปแบบภายในอาคาร (3) ปัจจัยด้านราคา ได้แก่ ราคาซื้อหรือค่าเช่าอัตราค่าสาธารณูปโภค

ซึ่งสามารถนำมากำหนดเป็นปัจจัยเพื่อใช้ในการศึกษา ได้ดังนี้

### ปัจจัยที่มีผลต่อราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน

1. ทำเลที่ตั้งและการคมนาคมที่สะดวกสบาย ในที่นี้จะใช้ระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานครเป็นตัวชี้วัด

2. ปัจจัยด้านราคา

- ราคาค่าเช่า (บาท/ตารางเมตร)

3. ปัจจัยด้านคุณลักษณะของอาคาร

3.1 รูปแบบภายในอาคารสำนักงาน

- ขนาดของพื้นที่ใช้สอย

- สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ ลิฟท์

3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกของอาคาร

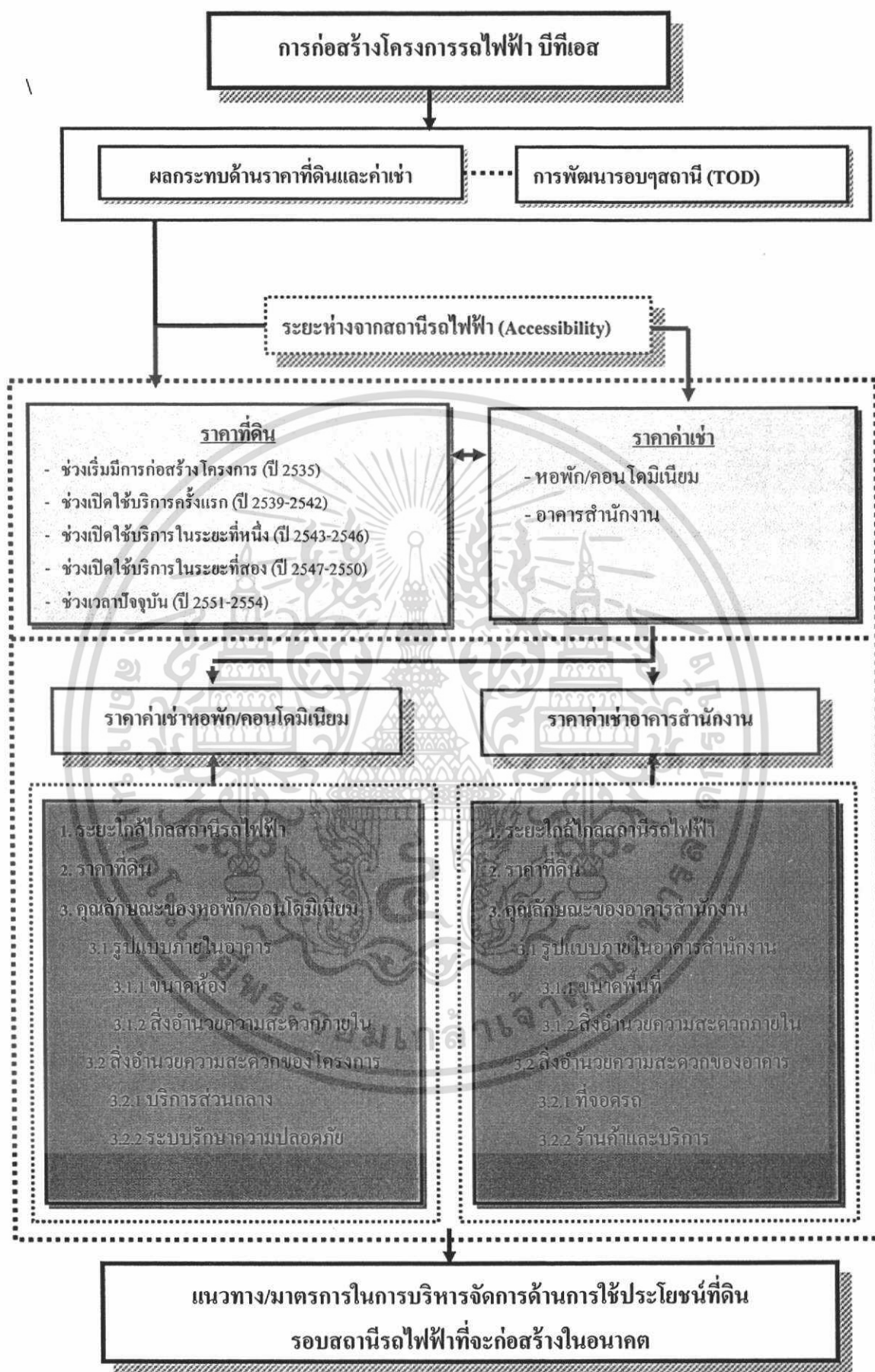
- ที่จอดรถ

- ร้านค้าและบริการ

ซึ่งทั้งหมดนี้จะมีปัจจัยด้านราคาที่ดินเป็นปัจจัยสำคัญในการศึกษา เนื่องจากราคาที่ดินถือเป็นปัจจัยที่จำเป็นอย่างยิ่ง และถือเป็นต้นทุนหลักที่ผู้ประกอบการต้องเสีย จึงต้องนำราคาที่ดินมาใช้ในการพิจารณากำหนดราคาค่าเช่าด้วยเพื่อความคุ้มทุน อีกทั้งราคาที่ดินยังมีความสัมพันธ์กับความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่จุดหมายปลายทาง ซึ่งในที่นี้ชี้วัดด้วยระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร โดยจะใช้ราคาประเมินที่ดินในช่วงปัจจุบัน คือ ช่วงปี 2551-2554

### 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

กรอบแนวคิดการวิจัยนี้จะเป็นการแสดงให้เห็นถึงการเชื่อมโยงระหว่างทฤษฎีและตัวแปรต่างๆ ที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในภาพที่ 2.6



**ภาพที่ 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีการวิจัย

ในส่วนของบทนี้จะเป็นการนำเสนอการออกแบบการวิจัยที่จะนำไปสู่ผลของการศึกษา ผลกระทบจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส และการได้มาซึ่งข้อมูลที่สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อ ตอบปัญหา และตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้อย่างถูกต้องแม่นยำ โดยการออกแบบการวิจัย ประกอบด้วย รูปแบบของงานวิจัย การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และนิยามปฏิบัติการผู้วิจัย ได้ ศึกษาตำราเอกสารและงานวิจัย แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

#### 3.1 รูปแบบงานวิจัย

สำหรับรูปแบบงานวิจัยครั้งนี้ ประเด็นหลักๆ จะเป็นการหาตัวแปรเพื่อประยุกต์ไปสู่การ สร้างแบบจำลองทางสถิติที่จะสามารถนำไปสู่คำตอบของงานวิจัย โดยสามารถแบ่งรูปแบบของ งานวิจัย ออกได้เป็น 3 ส่วน หลักๆ ดังนี้

- 1) ศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ใช้ข้อมูล ราคาที่ดินของกรมที่ดิน รวมทั้งการสำรวจลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่โดยรอบ สถานี เพื่อร่วมในการวิเคราะห์
- 2) ศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าค่าเช่าหอพัก/ คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน รวมทั้งการศึกษาความสัมพันธ์ของราคาเช่า กับระยะทาง ความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า โดยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรด้านราคาเช่าจะ ได้จากการศึกษาหา ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต และการศึกษาความสัมพันธ์ด้านราคาเช่าเนื่องจากระยะ ใกล้ไกลสถานี รถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน จะ ใช้การสร้างแบบจำลองด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ทางสถิติ
- 3) เสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม รอบๆ พื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส ในอนาคต ใช้ข้อมูลการศึกษาที่ได้จาก เอกสารงานวิจัยทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

## 3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ในส่วนนี้จะอธิบายถึงกระบวนการในการได้มาซึ่งข้อมูลจากหัวข้อต่างๆ ดังนี้

### 3.2.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา

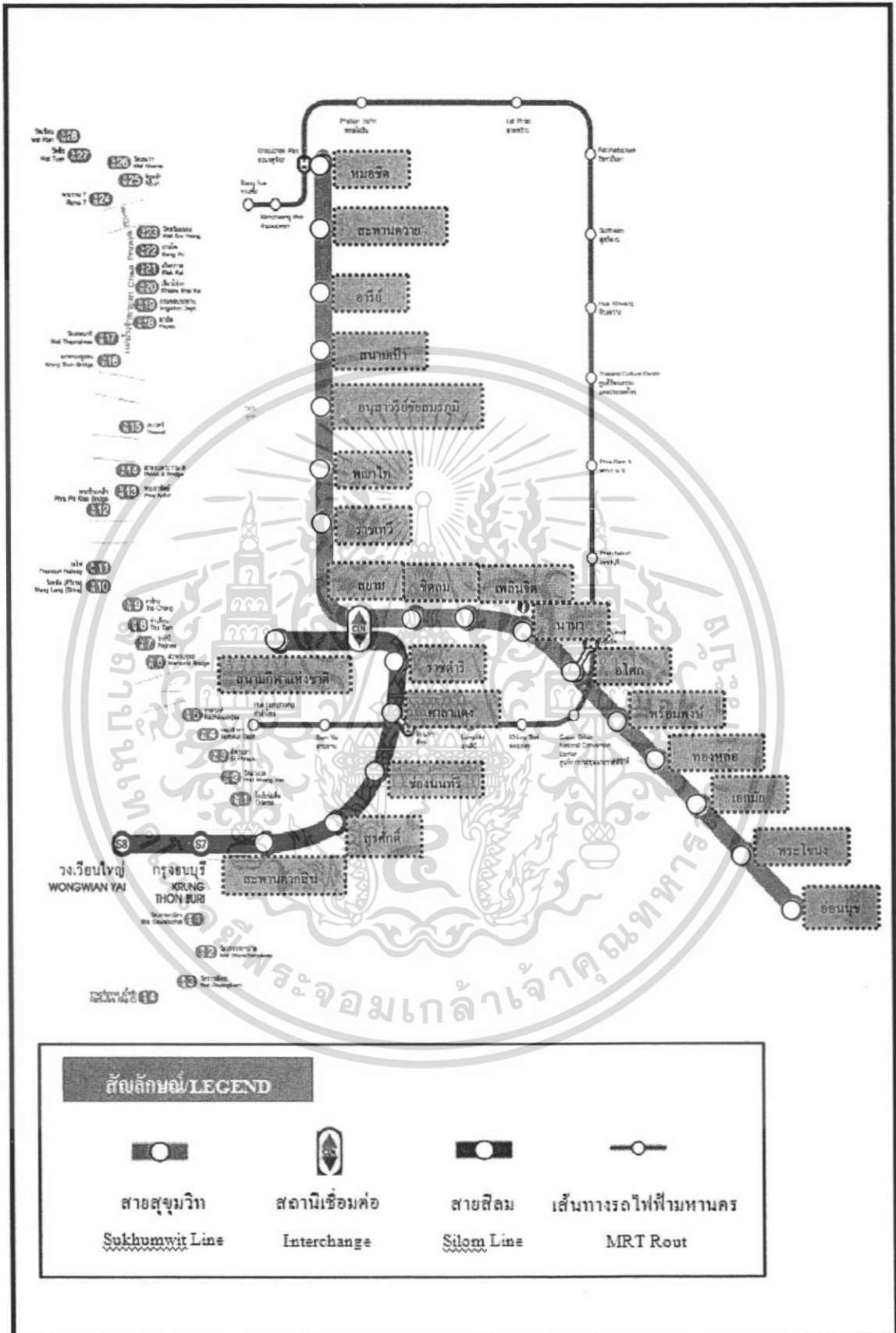
สำหรับการเก็บข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้จะทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างตามแนวโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS) ที่ได้เปิดให้ใช้บริการตั้งแต่ปี 2542 จำนวนทั้งสิ้น 23 สถานี ระยะทางรวมประมาณ 23.5 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 8 เขต ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร คือ เขต จตุจักร ปทุมวัน พญาไท วัฒนา ราชเทวี บางรัก คลองเตย และเขตสาทร โดยในการศึกษาครั้งนี้เพื่อความถูกต้องและน่าเชื่อถือของข้อมูล จึงทำการศึกษาในทุกๆ เขต และทุกๆ สถานีของรถไฟฟ้า บีทีเอส รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.1 และ 3.2

### 3.2.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

สำหรับการสำรวจเก็บข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้จะใช้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส จำนวน 23 สถานี โดยสามารถแบ่งตัวแทนที่ใช้ในการศึกษาได้เป็น 2 ส่วน คือ

- (1) ราคาที่ดิน ใช้ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 5 ช่วงเวลา ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- (2) ค่าเช่า ใช้ราคาค่าเช่ารายเดือนของที่อยู่อาศัยประเภท หอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารประเภทสำนักงาน ที่อยู่รอบๆ สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส





ภาพที่ 3.2 เส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่ใช้ในการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.2.3 กลุ่มประชากรเป้าหมาย

กลุ่มประชากรเป้าหมายที่ต้องการใช้เพื่อการศึกษา สามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- (1) ราคาที่ดิน ในเขตพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอสทั้ง 23 สถานี ใน 5 ช่วงเวลา คือ
  - 1) ราคาที่ดินตั้งแต่ก่อนมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส (ปี พ.ศ. 2535)
  - 2) ราคาที่ดินในช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสเป็นครั้งแรก (ช่วงปี พ.ศ. 2542)
  - 3) ราคาที่ดินในช่วงเวลาหลังการเปิดให้บริการช่วงที่ 1 (ช่วงปี พ.ศ.2543 – พ.ศ. 2546)
  - 4) ราคาที่ดินช่วงหลังการเปิดให้บริการช่วงที่ 2 (ช่วงปี พ.ศ. 2547 –พ.ศ. 2550)
  - 5) ราคาที่ดินในช่วงเวลาปัจจุบัน ช่วงที่ 3 (ช่วงปี พ.ศ. 2551 – พ.ศ. 2554)
- (2) ราคาค่าเช่า โดยกลุ่มประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาราคาค่าเช่าครั้งนี้ สามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ
  - 1) กลุ่มหอพัก/คอนโดมิเนียม รอบๆ สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า
  - 2) กลุ่มอาคารสำนักงาน รอบๆ สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

### 3.2.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

สำหรับวิธีการให้ได้มาซึ่งจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่จะใช้ในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการสุ่มตัวอย่างในกลุ่มหอพัก/คอนโดมิเนียม และกลุ่มอาคารประเภทสำนักงาน โดยเลือกเฉพาะอาคารเพื่อการให้เช่า จากฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของปี 2545 ที่ยังมีการดำเนินการเพื่อการให้เช่าอยู่ในปัจจุบัน ที่สามารถหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาได้ทางอินเทอร์เน็ต

ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียมเพื่อการให้เช่าทั้งหมดในพื้นที่ทั้ง 8 เขต ของโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส พบว่าจำนวนของกลุ่มตัวอย่างในส่วนนี้ยังอยู่ในปริมาณที่ผู้วิจัยจะสามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมด เพื่อความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างละเอียดมากขึ้น จะมีเพียงกลุ่มตัวอย่างในเขตวัฒนาและเขตจตุจักร ที่มีอาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมเพื่อการให้เช่าจำนวนมาก คือ 91 ตัวอย่าง และ 251 ตัวอย่าง ตามลำดับ ซึ่งช่วยข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการศึกษาและการเก็บข้อมูล ดังนั้นจึงจะทำการสุ่มตัวอย่างในทั้งสองเขตนี้ ด้วยวิธีการสุ่มแบบให้โควตา เขตละ 50 ตัวอย่าง ซึ่งน่าจะเป็นจำนวนที่เพียงพอต่อการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์การศึกษาได้ และทำการสุ่มด้วยวิธีการจับสลาก ให้ได้จำนวนตามเป้าหมาย

ในส่วนของกลุ่มตัวอย่างประเภทอาคารสำนักงานให้เช่า ที่ผู้วิจัยได้ลงทำการสำรวจข้อมูลทั้งจากข้อมูลเอกสารและข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต พบว่ากลุ่มตัวอย่างประเภทนี้ค่อนข้างมีความ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยากลำบากในการสำรวจและเก็บข้อมูล และเนื่องด้วยข้อจำกัดทางด้านระยะเวลา เราจึงจะทำการสุ่มตัวอย่างอาคารสำนักงานเพื่อให้เช่า ด้วยวิธีการให้โควตา ในพื้นที่เขตแต่ละเขต จำนวนเขตละ 20 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นจำนวนที่น่าจะเหมาะสมและเพียงพอตามวัตถุประสงค์การศึกษา พร้อมทั้งทำการสุ่มด้วยวิธีการจับฉลาก ให้ได้จำนวนตามกลุ่มเป้าหมาย ส่วนในเขตที่มีกลุ่มตัวอย่างอาคารสำนักงานให้เช่าอยู่ไม่ถึง 20 ตัวอย่าง ก็จะทำการเก็บทุกตัวอย่างในเขตนั่น

โดยจำนวนอาคารเพื่อให้เช่าทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม ในแต่ละเขต มีดังนี้

#### 1. เขตบางรัก

- กลุ่มหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 14 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)
- กลุ่มอาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 68 ตัวอย่าง (จับฉลากมา 20 ตัวอย่าง)

#### 2. เขตพญาไท

- กลุ่มหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 45 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)
- กลุ่มอาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 14 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)

#### 3. เขตคลองเตย

- หอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 20 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)
- อาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 26 ตัวอย่าง (จับฉลากมา 20 ตัวอย่าง)

#### 4. เขตวัฒนา

- หอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 91 ตัวอย่าง (ใช้การจับฉลากมา 50 ตัวอย่าง)
- อาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 48 ตัวอย่าง (จับฉลากมา 20 ตัวอย่าง)

#### 5. เขตปทุมวัน

- หอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 25 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)
- อาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 40 ตัวอย่าง (จับฉลากมา 20 ตัวอย่าง)

#### 6. เขตสาทร

- หอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 15 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)
- อาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 14 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)

#### 7. เขตราชเทวี

- หอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 47 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)
- อาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 24 ตัวอย่าง (จับฉลากมา 20 ตัวอย่าง)

#### 8. เขตจตุจักร

- หอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 251 ตัวอย่าง (จับฉลากมา 50 ตัวอย่าง)
- อาคารสำนักงานให้เช่า จำนวนทั้งสิ้น 10 ตัวอย่าง (สุ่มตัวอย่างทั้งหมด)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจากหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

เขต	หอพัก/คอนโดมิเนียม	อาคารสำนักงาน
เขตบางรัก	14	20
เขตพญาไท	45	14
เขตคลองเตย	20	20
เขตวัฒนา	50	20
เขตปทุมวัน	25	20
เขตสาทร	15	14
เขตราษฎร์เทพ	47	20
เขตจตุจักร	50	10
รวม	266	118
กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้จริง	350	150

จากจำนวนการสุ่มตัวอย่างทั้งหมดจากวิธีการข้างต้นที่กล่าวมานั้น พบว่า จะมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างอาคารประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียมทั้งสิ้น 266 ตัวอย่าง และกลุ่มตัวอย่างประเภทอาคารสำนักงานทั้งสิ้น 118 ตัวอย่าง ซึ่งในการเก็บข้อมูลทั้งข้อมูลจากเอกสารและข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตนั้น หากพบกลุ่มตัวอย่างที่เพิ่มขึ้นมา ก็จะทำการเพิ่มเข้าไปในจำนวนตัวอย่างให้มีจำนวนกลุ่มตัวอย่างประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียม จำนวนทั้งสิ้น 350 ตัวอย่าง และกลุ่มอาคารสำนักงานทั้งสิ้น 150 ตัวอย่าง

โดยขั้นตอนการศึกษาหลังจากทำการสุ่มตัวอย่างทั้งหมดตามกระบวนการที่ได้กล่าวมาแล้ว ทั้งจากข้อมูลเอกสารและข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตแล้ว จะนำกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดไปกำหนดตำแหน่งลงบนแผนที่ เพื่อทำการวัดระยะห่างความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า ด้วยเครื่องมือทางระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) พร้อมทั้งทำการศึกษาวเคราะห์ต่อไป

### 3.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่ส่งผลต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส ครั้งนี้ จะทำการแบ่งหัวข้อของตัวแปรออกเป็น 2 ส่วน ตามวิธีการศึกษา คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.3.1 ตัวแปรด้านมูลค่าที่ดิน

3.3.1.1 <u>ตัวแปรอิสระ</u>	คือ	การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส
<u>ตัวแปรตาม</u>	คือ	ราคาที่ดินแต่ละช่วงเวลา
3.3.1.2 <u>ตัวแปรอิสระ</u>	คือ	ราคาที่ดิน
<u>ตัวแปรตาม</u>	คือ	อาคารค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

### 3.3.2 ตัวแปรด้านราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

3.3.2.1 <u>ตัวแปรอิสระ</u>	คือ	ระยะใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส
<u>ตัวแปรตาม</u>	คือ	ราคาค่าเช่า

ในการศึกษาราคาค่าเช่าทั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน กับระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้า นั้น ยังจำเป็นต้องมีการศึกษาตัวแปรสำคัญอื่นๆ ที่น่าจะส่งผลต่อราคาค่าเช่าด้วยเช่นกัน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของค่าเช่าในแต่ละอาคารนั้นมีปัจจัยที่สำคัญที่เกี่ยวข้องอีกหลายปัจจัย ที่นอกเหนือจากปัจจัยด้านความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งจะกำหนดปัจจัยต่างๆ เหล่านั้นให้เป็นตัวแปรอิสระ เพื่อป้องกันการผิดพลาดของข้อมูลและให้ได้ผลการวิเคราะห์ที่มีประสิทธิภาพ โดยมีราคาค่าเช่าเป็นตัวแปรตาม ซึ่งในการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มหอพัก/คอนโดมิเนียม และกลุ่มอาคารสำนักงาน จะสามารถกำหนดปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อราคาค่าเช่าของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม ที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งทำการสรุปไว้ในบทที่ 2 ได้เป็น 3 ประเด็นหลักๆ ดังนี้

#### 1) ตัวแปรราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

- 1.1) ราคาที่ดิน
- 1.2) ระยะใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า
- 1.3) คุณลักษณะของหอพัก/คอนโดมิเนียม
  - (1) รูปแบบภายในหอพัก/คอนโดมิเนียม
  - (2) สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการ

#### 2) ตัวแปรราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน

- 2.1) ราคาที่ดิน
- 2.2) ระยะใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า
- 2.3) คุณลักษณะของอาคารสำนักงาน
  - (1) รูปแบบภายในอาคารสำนักงาน
  - (2) สิ่งอำนวยความสะดวกของอาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.2 และ 3.3

ตารางที่ 3.2 กลุ่มตัวแปรอิสระที่ใช้วิเคราะห์ราคาค่าเช่าห้องพัก / คอนโดมิเนียม

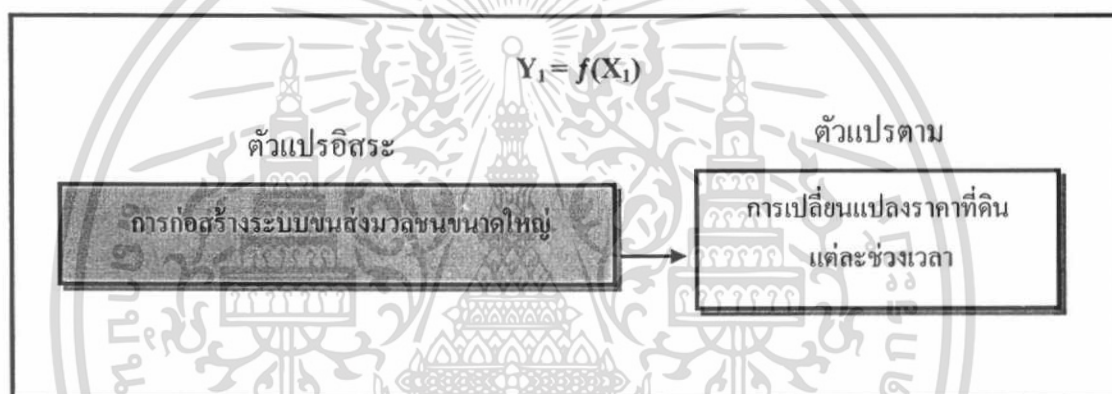
ตัวแปรอิสระ	นิยามปฏิบัติการ
1. ราคาประเมินที่ดิน 2. ระยะใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า 3. คุณลักษณะของห้องพัก/คอนโดมิเนียม 3.1 ขนาดห้อง 3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพัก (Amenities)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● เครื่องปรับอากาศ</li> <li>● เฟอร์นิเจอร์ดูเตียง</li> <li>● โทรทัศน์</li> <li>● ทีวี</li> <li>● ตู้เย็น</li> <li>● บริการส่วนกลาง               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่จอดรถ</li> <li>- ฟิตเนส</li> <li>- สระว่ายน้ำ</li> </ul> </li> <li>● ระบบรักษาความปลอดภัย</li> </ul>

ตารางที่ 3.3 กลุ่มตัวแปรอิสระที่ใช้วิเคราะห์ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน

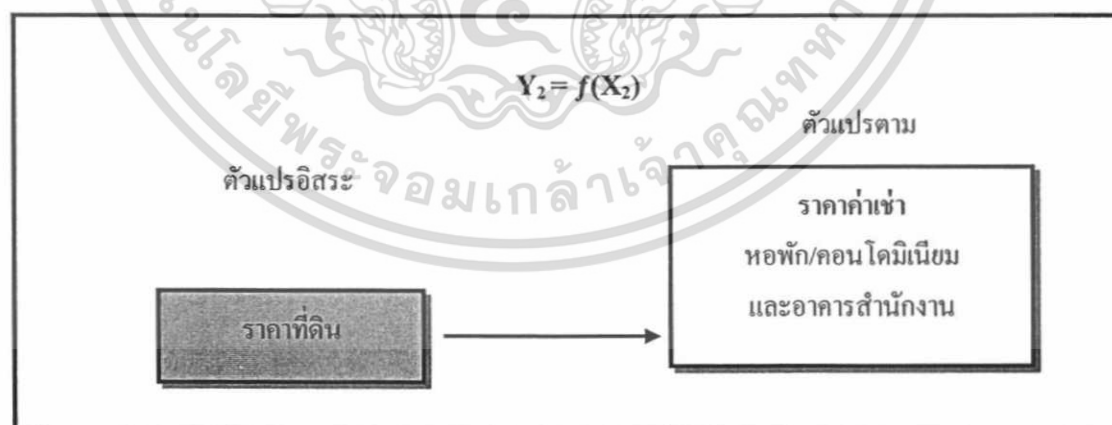
ตัวแปรอิสระ	นิยามปฏิบัติการ
1. ราคาประเมินที่ดิน 2. ระยะใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า 3. คุณลักษณะของอาคารสำนักงาน 3.1 สภาพอาคาร (อายุของอาคาร) 3.2 ขนาดของพื้นที่ใช้สอย 3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารสำนักงาน (Amenities)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน               <ul style="list-style-type: none"> <li>- เครื่องปรับอากาศ</li> <li>- ลิฟท์</li> </ul> </li> <li>● ที่จอดรถ</li> <li>● ร้านค้าและบริการ</li> </ul>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการศึกษาและกำหนดหาตัวแปรอิสระ ที่คาดว่าจะมีผลต่อราคาเช่าของทั้งหอพัก/ คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ที่นอกเหนือจากระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า ที่มีราคาเช่าอาคารเป็นตัวแปรตามนั้น จะมีวิธีการศึกษาด้วยการใช้หลักเกณฑ์เทคนิคทางสถิติเพื่อช่วยในการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อราคาเช่าอย่างแท้จริง เพื่อนำมาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มปัจจัยกับตัวแปรตามได้ ซึ่งจะสามารถป้องกันการผิดพลาดของข้อมูลได้ โดยการศึกษาครั้งนี้จะใช้เทคนิคแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ที่มีชื่อว่าแบบจำลองราคาอสังหาริมทรัพย์แบบพื้นฐาน (Hedonic Price Model) ซึ่งเป็นแบบจำลองทางสถิติที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายเพื่อการประมาณมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ โดยเลือกใช้รูปแบบเชิงเส้น ด้วยวิธีวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ดังสมการการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม รายละเอียดแสดงในภาพที่ 3.3, 3.4, 3.5 และ 3.6 ตามลำดับ

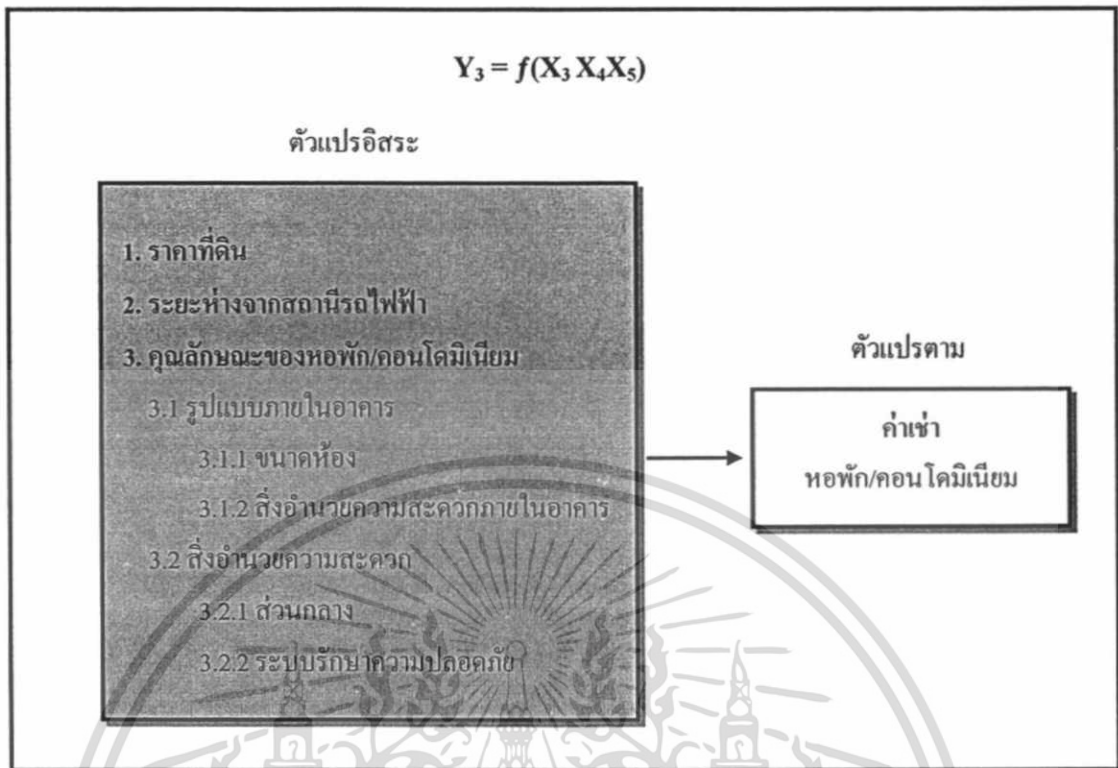


ภาพที่ 3.3 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (1)

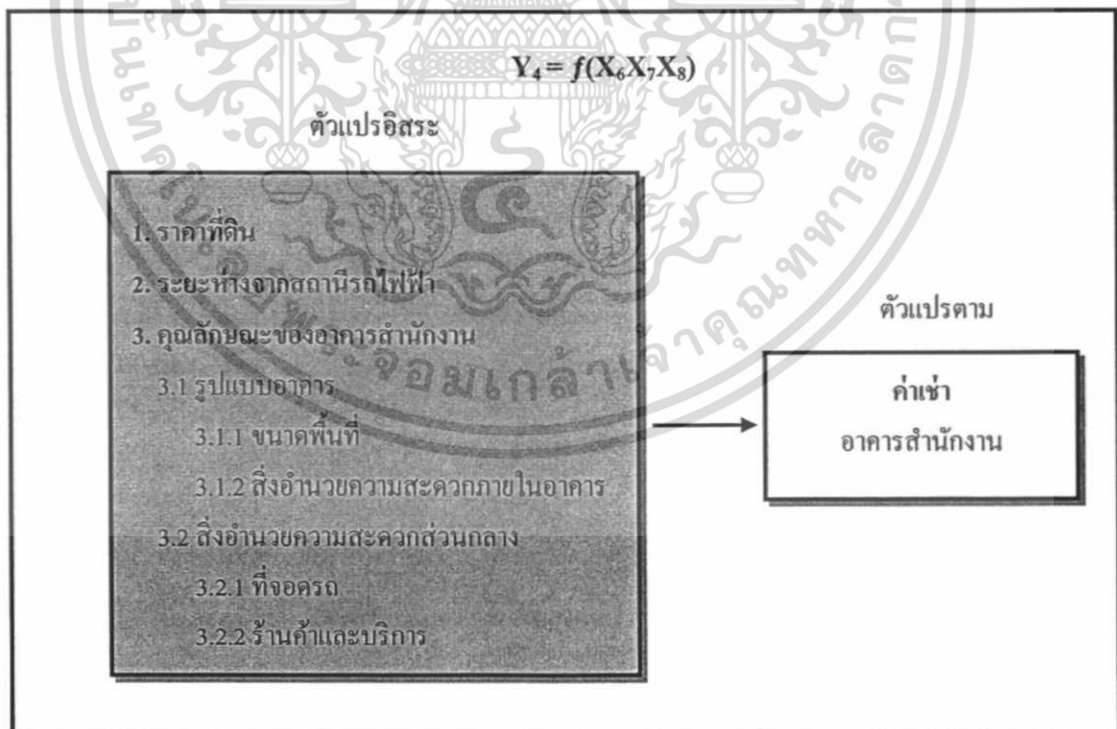


ภาพที่ 3.4 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 3.5 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (3)



ภาพที่ 3.6 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (4)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาในงานวิจัยนี้ ได้แก่

1. ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ เอกสารราคาที่ดินในเขตพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร และฐานข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
2. ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS)
3. โปรแกรมวิเคราะห์ทางสถิติ

### 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

สำหรับวิธีการเก็บข้อมูลในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ สามารถสรุปวิธีการที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลออกมาได้เป็น 4 ส่วน คือ

1. การศึกษาข้อมูลด้านราคาที่ดิน จากเอกสารการประเมินราคาที่ดิน สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน กรมธนารักษ์ กระทรวงมหาดไทย
2. การสำรวจลักษณะทางกายภาพ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่รอบๆ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร
3. การศึกษาด้านราคาเช่า ทั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน จากข้อมูลเอกสารและข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
4. การรวบรวมข้อมูลด้านเอกสารงานวิจัยต่างๆ ทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

### 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติ ดังนี้

1. การศึกษาเปรียบเทียบราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครในแต่ละช่วงเวลา เนื่องจากผลกระทบด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยข้อมูลที่มีระดับการวัดแบบกลุ่ม (Nominal) อธิบายด้วยค่าสถิติแบบร้อยละ (Percentage) และข้อมูลที่มีระดับการวัดแบบอัตราส่วน (Ratio) อธิบายด้วยสถิติแบบค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
2. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงานนั้น จะใช้เทคนิคการวิเคราะห์ทางสถิติแบบ Correlation
3. การศึกษาความสัมพันธ์ของราคาเช่าอาคารประเภทหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารประเภทสำนักงาน กับระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ด้วยวิธีการสร้างแบบจำลองทางสถิติ และใช้เทคนิคการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Linear Regression Analysis) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. การเสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบๆ พื้นที่สถานีรถไฟที่เหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาแนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินของประเทศไทย รวมทั้งแนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินของต่างประเทศ

จากขั้นตอนการศึกษาและวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ จะสามารถเขียนเป็นสมการซึ่งใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ เพื่อหาความสัมพันธ์ของกลุ่มตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ได้เป็นดังนี้

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

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

$$Y_3 = f(X_3X_4X_5) \quad (3)$$

$$Y_4 = f(X_6X_7X_8) \quad (4)$$

ซึ่งตัวแปรต้นปัจจัยต่างๆ ที่ใช้ในการศึกษา รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.7



### 3.7 นิยามปฏิบัติการ

ตารางที่ 3.4 นิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
<b>ตัวแปรราคาที่ดิน</b>			
<b>1. ราคาประเมินที่ดิน</b>	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาท/ตารางวา	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทุติยภูมิ
1.1 ช่วงปี 2535 - 2538			
1.2 ช่วงปี 2539 - 2542			
1.3 ช่วงปี 2543 - 2546			
1.4 ช่วงปี 2547 - 2550			
1.5 ช่วงปี 2551 - 2554			
<b>ตัวแปรราคาค่าเช่า (หอพัก/คอนโดมิเนียม)</b>			
<b>1. ราคาที่ดินปี 2552</b>	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาท	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทุติยภูมิ
<b>2. ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า</b>	วัดด้วยระยะทาง (หน่วยเป็นเมตร)	อัตราส่วน (Ratio)	แผนที่
<b>3. คุณลักษณะของโครงการ</b>	วัดด้วยขนาด (หน่วยเป็นตารางเมตร)	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
<b>3.1 รูปแบบอาคาร</b>			
1. ขนาดห้อง			
2. สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่พักอาศัย	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1 = มี 0 = ไม่มี	นามมาตรา (Nominal)	ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
- เครื่องปรับอากาศ			
- เฟอร์นิเจอร์ผู้เดียว			
- โทรศัพท์			
- ทิว			
- ตู้เย็น			
<b>3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการ</b>	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1 = มี 0 = ไม่มี	นามมาตรา (Nominal)	ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
1. บริการส่วนกลาง			
- ที่จอดรถ			
- สระว่ายน้ำ			
- ฟิตเนส			
- ร้านค้าและบริการ			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.4 (ต่อ) นิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
2. ระบบรักษาความปลอดภัย	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1 = มี 0 = ไม่มี	นามมาตรา (Nominal)	ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
<b>ตัวแปรราคาค่าเช่า (อาคารสำนักงาน)</b>			
1. ราคาที่ดินปี 2552	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาท/ตารางเมตร	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทุติยภูมิ
2. ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า	วัดด้วยระยะทาง (หน่วยเป็นเมตร)	อัตราส่วน (Ratio)	แผนที่
3. คุณลักษณะของอาคาร	วัดด้วยขนาด (หน่วยเป็นตารางเมตร)	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
3.1 รูปแบบอาคาร			
1. ขนาดพื้นที่			
2. สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1 = มี 0 = ไม่มี	นามมาตรา (Nominal)	ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
- เครื่องปรับอากาศ			
- ลิฟท์			
3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกของอาคาร	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1 = มี 0 = ไม่มี	นามมาตรา (Nominal)	ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
- ที่จอดรถ			
- ร้านค้าและบริการ			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 4

# สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากการศึกษาเรื่องผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส นั้น ตามขอบเขตของเนื้อหา จะสามารถแยกข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษาได้เป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

4.1 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่มีสถานีที่เปิดให้บริการจนถึงปี 2552 จำนวนทั้งสิ้น 23 สถานี

4.2 ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ทั้ง 23 สถานี ในช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงปัจจุบัน

4.3 รายชื่อหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่ใช้ในการศึกษา

### 4.1 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

#### 1. สถานีอ่อนนุช

สถานีอ่อนนุช อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร บริเวณสามแยกถนนอ่อนนุช เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีอ่อนนุชตั้งอยู่บริเวณสามแยกอ่อนนุช ระหว่างซอยสุขุมวิท 79-81 และซอยสุขุมวิท 50-52 ห่างจากถนนอ่อนนุช (สุขุมวิท 77) ประมาณ 300 เมตร ในพื้นที่แขวงพระโขนงเหนือ เขตวัฒนา และแขวงพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร และปัจจุบัน สถานีอ่อนนุชยังคงเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสุขุมวิท จนกว่ารถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากสถานีบางจาก ถึงสถานีแบริ่งจะเปิดให้บริการ (ประมาณต้นปี 2553) สถานีอ่อนนุชจึงเป็นจุดที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่น โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน เพราะเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางไปยังจังหวัดสมุทรปราการ ถนนศรีนครินทร์ และถนนบางนา-บางปะกง ด้วยรถประจำทางและแท็กซี่

#### 2. สถานีพระโขนง

สถานีพระโขนง อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร บริเวณสามแยกพระโขนง เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีพระโขนงตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกของสามแยกพระโขนง จุดบรรจบถนนสุขุมวิทและ ถนนพระรามที่ 4 ระหว่างซอยสุขุมวิท 44/1-46 และซอยสุขุมวิท 67-69 ใกล้กับสามแยกถนนปรีดี พนมยงค์ (ถนนสุขุมวิท 71) ซึ่งอยู่ถัดออกไปที่หน้าตลาดพระโขนง ในพื้นที่แขวงพระโขนงเหนือ เขตวัฒนา และแขวงพระโขนง เขตคลองเตย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สร้างขึ้นไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้จัดทำเห็นประโยชน์ของการศึกษา ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กรุงเทพมหานคร ซึ่งสถานีพระโขนงเป็นสถานีที่อยู่ใกล้ถนนปรีดี พนมยงค์ ซึ่งเป็นเส้นทางต่อเนื่องกับถนนรามคำแหง จึงสามารถเชื่อมต่อรถประจำทางไปสู่ย่านคลองตัน มหาวิทยาลัยรามคำแหง และบางกะปิ ซึ่งเป็นย่านการค้าและที่พักอาศัยที่สำคัญของกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและยังไม่มีระบบรถไฟฟ้าเข้าถึง

### 3. สถานีเอกมัย

สถานีเอกมัย อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร บริเวณสามแยกเอกมัยใต้ (แยกถนนสุขุมวิท 63) เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางกับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกมัย) ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออก เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีเอกมัย ตั้งอยู่บริเวณปากซอยสุขุมวิท 42 (กล้วยน้ำไท) ด้านทิศตะวันออกของสามแยกเอกมัย จุดบรรจบถนนเอกมัย (ถนนสุขุมวิท 63) และถนนสุขุมวิท ในพื้นที่แขวงพระโขนงเหนือ เขตวัฒนา และแขวงพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

### 4. สถานีทองหล่อ

สถานีทองหล่อ อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร บริเวณปากซอยสุขุมวิท 55 (ซอยทองหล่อ) เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีทองหล่อ ตั้งอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอย 55 (ซอยทองหล่อ) และซอย 38 (ซอยสันติสุข) ในพื้นที่แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา และแขวงพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

### 5. สถานีพร้อมพงษ์

สถานีพร้อมพงษ์ อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร บริเวณปากซอยสุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ซึ่งเป็นย่านธุรกิจและที่พักอาศัยของชาวญี่ปุ่นในกรุงเทพฯ เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีพร้อมพงษ์ ตั้งอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอย 24 (ซอยเกษม) และซอย 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ในพื้นที่แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา และแขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

### 6. สถานีโศก

สถานีโศก อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกอโศกมนตรี เป็นจุดเชื่อมต่อกับสถานีสุขุมวิท ของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีโศก ตั้งอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท ปากซอยสุขุมวิท 14 และ 19 ด้านทิศตะวันตกของสี่แยกอโศกมนตรี จุดบรรจบ ถนนรัชดาภิเษก-พระรามที่ 4 และ ถนนอโศกมนตรี (ถนนสุขุมวิท 21) ในพื้นที่แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา และแขวงคลองเตย เขตคลองเตย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตเห็นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กรุงเทพมหานคร ซึ่งพื้นที่สถานี โศกยังเป็นที่สถานีเชื่อมต่อเพื่อเปลี่ยนถ่ายการเดินทางไปยัง รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อที่ สถานีสุขุมวิท

#### 7. สถานีนานา

สถานีนานา อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร ใจกลางแหล่งธุรกิจท่องเที่ยวและสถานบันเทิงย่านนานา เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีนานา ตั้งอยู่บริเวณ ดันถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอย 6 และซอย 9 ห่างจากสี่แยกนานาซึ่งเป็นจุดบรรจบถนนนานา เหนือ (ถนนสุขุมวิท 3), ซอยนานาใต้ (ซอยสุขุมวิท 4) และถนนสุขุมวิท ไปทางด้านทิศตะวันออก ประมาณ 200 เมตร ในพื้นที่แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา และแขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

#### 8. สถานีเพลินจิต

สถานีเพลินจิต อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนเพลินจิต กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกเพลินจิต เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีเพลินจิต ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศตะวันออกของสี่แยก เพลินจิต (จุดบรรจบถนนเพลินจิต และถนนวิฑู) ใกล้จุดตัดทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางหลวง ควณเพลินจิต) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของถนนสุขุมวิท ในพื้นที่แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

#### 9. สถานีชิดลม

สถานีเพลินจิต อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนเพลินจิต กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกเพลินจิต เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีชิดลม ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศตะวันออกของสี่แยก เพลินจิต (จุดบรรจบถนนเพลินจิต และถนนวิฑู) ใกล้จุดตัดทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางหลวง ควณเพลินจิต) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของถนนสุขุมวิท ในพื้นที่แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

#### 10. สถานีสยาม

สถานีสยาม อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางระหว่างสายสุขุมวิท และ สายสีลม ยกระดับเหนือถนนพระรามที่ 1 กรุงเทพมหานคร ใจกลางย่านการค้าสยามสแควร์ เขต ที่ตั้งของพื้นที่สถานีสยาม ตั้งอยู่บริเวณถนนพระรามที่ 1 ระหว่างสี่แยกปทุมวัน (จุดบรรจบถนน พระรามที่ 1 และถนนพญาไท) และสามแยกเฉลิมเผ่า (จุดบรรจบถนนพระรามที่ 1 และถนนอังรี

คูنجต์ หน้าศูนย์การค้า สยามสแควร์, สยามพารากอน และ สยามเซนเตอร์ ในพื้นที่แขวงวังใหม่ เขต เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร อีกทั้งสถานีสยามเป็นสถานีแห่งเดียวในระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่เป็นแบบชานชาลาอยู่ตรงกลาง (center platform station) และมีรถไฟฟ้าวิ่งอยู่ 2 ข้าง ซึ่งการก่อสร้างยุ่งยาก แต่มีประสิทธิภาพสูง เหมาะสำหรับการเปลี่ยนขบวนรถระหว่างสายสุขุมวิทและสายสีลม และเนื่องจากต้องรองรับผู้โดยสารมากเป็นพิเศษ จึงมีขนาดใหญ่กว่าขนาดสถานีมาตรฐาน

สถานีสยาม มีทางเดินเชื่อมใต้รางรถไฟฟ้า หรือสกายวอล์ก (Sky Walk) ขนาดกว้าง 7.5 เมตร ยาว 513 เมตร เชื่อมต่อกับห้างเซ็นทรัลเวิลด์, สีแบริชประสงค์ และสถานีชิดลม โดยบริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) ใช้งบประมาณ 260 ล้านบาท เพื่อสร้างทางเชื่อมต่อโครงการ เซ็นทรัลเวิลด์กับรถไฟฟ้าทั้ง 2 สถานี มีจุดเริ่มต้นจากสะพานลอยสามแยกเฉลิมเผ่า (ทางออกที่ 6 ของสถานีสยาม) เชื่อมต่อสยามพารากอน กับ ดิออปฟิศเซส แอท เซ็นทรัลเวิลด์, เซ็นทรัลเวิลด์, เกษรพลาซ่า, โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ, เอราวัณ บางกอก, อาคารอัมรินทร์ พลาซ่า และ อาคารมณียา เซ็นเตอร์ ทำให้ย่านการค้าบริเวณสถานีสยามเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกันกับย่านสีแบริชประสงค์ ซึ่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกันมากขึ้น

### 11. สถานีราชเทวี

สถานีราชเทวี อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร ใกล้สี่แยกราชเทวี เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีราชเทวี ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของสี่แยกราชเทวี จุดบรรจบถนนพญาไท และถนนเพชรบุรี ใกล้สะพานเฉลิมพล 56 (สะพานหัวช้าง) สะพานข้ามคลองบางกะปิ ในพื้นที่แขวงถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

### 12. สถานีพญาไท

สถานีพญาไท อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกพญาไท สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่สถานีพญาไท ได้โดยตรง และในอนาคตจะเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ที่สถานีรถไฟพญาไท เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีพญาไท ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของสี่แยกพญาไท (จุดบรรจบถนนพญาไท และถนนศรีอยุธยา) โดยตัวสถานีอยู่คร่อมจุดตัดทางรถไฟสายตะวันออกและอยู่ใต้เส้นทางรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในพื้นที่แขวงทุ่งพญาไท และแขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

### 13. สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร ด้านหน้าอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งเป็นหนึ่งในจุดต่อรถโดยสารจุดใหญ่ของ กรุงเทพมหานคร เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ตั้งอยู่บริเวณถนนพญาไท บริเวณเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทิศใต้ของอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ในพื้นที่แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร และปัจจุบันบริเวณรอบอนุสาวรีย์ฯ เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางจุดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ทำให้สถานีแห่งนี้มีผู้โดยสารใช้บริการมากตลอดทั้งวัน ทั้งผู้ที่โดยสารรถประจำทางหรือรถตู้ไปยังฝั่งต่างๆ ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งโครงข่ายรถไฟฟ้ายังไม่ถึง และผู้ที่เดินทางด้วยรถตู้ทางไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งมีจุดจอดอยู่ตามตรอกซอกซอยรอบอนุสาวรีย์ฯ

ในอนาคตอันใกล้ สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิจะกลายเป็นสถานีเชื่อมต่อกับสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ อีกแห่งหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ซึ่งเป็นระบบใต้ดินตามแนวถนนราชวิถี

#### 14. สถานีสนามเป้า

สถานีสนามเป้า อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร บริเวณค่ายทหารและสถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 ย่านสนามเป้า เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีสนามเป้า ตั้งอยู่บริเวณถนนพหลโยธิน บริเวณด้านหน้ากองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์ ด้านทิศใต้ของซอยพหลโยธิน 3 (ซอยลือชา 2) ในพื้นที่แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

#### 15. สถานีอารีย์

สถานีอารีย์ อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร บริเวณสามแยกซอยอารีย์ (ซอยพหลโยธิน 7) เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีอารีย์ ตั้งอยู่บริเวณถนนพหลโยธิน บริเวณปากซอยพหลโยธิน 7 (ซอยอารีย์) ด้านทิศใต้ ใกล้ซอยพหลโยธิน 5 (ซอยราชครู) ในพื้นที่แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

#### 16. สถานีสะพานควาย

สถานีสะพานควาย อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร บริเวณหน้าตลาดสะพานควาย เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีสะพานควาย ตั้งอยู่บริเวณถนนพหลโยธิน ห่างออกไป 400 เมตร ด้านทิศเหนือจากสี่แยกสะพานควาย จุดบรรจบกับถนนประดิพัทธ์ ถนนสาทรวิภาควิภาค และถนนสุทธิสารวินิจฉัย ในพื้นที่แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

#### 17. สถานีหมอชิต

สถานีหมอชิต อยู่ในเส้นทางสายสุขุมวิท ยกระดับเหนือถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร บริเวณหน้าสวนจตุจักร เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญของกรุงเทพฯ ด้านเหนือ เนื่องจากเป็นเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการศึกษาไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท ซึ่งมีลานจอดรถขนาดใหญ่ให้บริการผู้โดยสาร และยังสามารถเปลี่ยนเส้นทางไปยังสถานีสวนจตุจักร ของรถไฟฟ้ามหานครได้ นอกจากนี้ยังอยู่ไม่ไกลจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือหมอชิตใหม่ สถานีขนส่งสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งสามารถเดินทางต่อไปได้ด้วยรถประจำทางและแท็กซี่

เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีหมอชิต ตั้งอยู่บริเวณหน้าสวนจตุจักรด้านทิศใต้ และหน้าสถานีขนส่งหมอชิตเดิม ในพื้นที่แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และปัจจุบัน (พ.ศ. 2552) สถานีหมอชิตยังคงเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสุขุมวิท จนกว่ารถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากสถานีหมอชิตถึงสถานีสะพานใหม่จะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ สถานีหมอชิตจึงมีผู้โดยสารใช้บริการหนาแน่นโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน เพราะเป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางไปยังรถไฟฟ้ามหานคร และเป็นเชื่อมต่อการเดินทางไปยังชานเมืองกรุงเทพฯ ด้านเหนือ ได้แก่ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน งามวงศ์วาน หลักสี่ ดอนเมือง สะพานใหม่ สายไหม จังหวัดนนทบุรีและปทุมธานีรวมไปถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือหมอชิตใหม่ ด้วยรถประจำทางและแท็กซี่

#### 18. สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ อยู่ในเส้นทางสายสีลม ยกระดับเหนือถนนพระรามที่ 1 กรุงเทพมหานคร บริเวณหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ (สนามศุภชลาศัย) เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ตั้งอยู่บริเวณถนนพระรามที่ 1 ด้านหน้าอาคารนิมิบุตร ซึ่งอยู่ในพื้นที่สนามกีฬาแห่งชาติ (สนามศุภชลาศัย) ระหว่างสี่แยกปทุมวัน (จุดบรรจบกับถนนพญาไท) และสี่แยกเจริญผล (จุดบรรจบกับถนนบรรทัดทอง) ในพื้นที่แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร โดยสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ เป็นสถานีปลายทางด้านตะวันตกของรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสีลม และเป็นสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่ใกล้พื้นที่เมืองเก่าของกรุงเทพฯ รองจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหัวลำโพง และในอนาคต เมื่อโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายไปยังถนนราชดำเนินและถนนพราณิกเสรีจัสติน สถานีแห่งนี้จะเป็นสถานียกระดับจุดสุดท้าย เนื่องจากเส้นทางในช่วงถัดไปตั้งแต่สี่แยกเจริญผลถึงสี่แยกพงษ์พระราม (จุดบรรจบกับถนนพระรามที่ 6 และถนนจากรูเมือง) จะลาดลงเพื่อเข้าสู่ระบบอุโมงค์ใต้ดิน โดยมีสถานีกษัตริย์ศึก ที่ปลายถนนบำรุงเมือง เป็นสถานีใต้ดินสถานีแรก

#### 19. สถานีราชดำริ

สถานีราชดำริ อยู่ในเส้นทางสายสีลม ยกระดับเหนือถนนราชดำริ กรุงเทพมหานคร เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีราชดำริตั้งอยู่บน ถนนราชดำริ ระหว่างสามแยกสารสิน ซึ่งเป็นจุดบรรจบกับถนนสารสิน และสี่แยกราชประสงค์ซึ่งเป็นจุดบรรจบกับถนนพระรามที่ 1 ในพื้นที่แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร บริเวณรอบสถานีราชดำริเป็นย่านอาคารสำนักงานและเป็นแหล่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คอน โคมินิยม อพาร์ทเมนต์ ที่พักอาศัยซึ่งสงบและมีระดับ จากบนสถานีสามารถมองเห็นทัศนียภาพที่สวยงาม เนื่องจากมีที่ตั้งอยู่ด้านหลัง สนามม้าราชกรีฑา

## 20. สถานีศาลาแดง

สถานีศาลาแดง อยู่ในเส้นทางสายสีลม ยกระดับเหนือถนนสีลม กรุงเทพมหานคร ใจกลางย่านธุรกิจถนนสีลม เป็นจุดเชื่อมต่อกับสถานีสีลม ของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีศาลาแดง ตั้งอยู่บริเวณถนนสีลม ด้านหน้าศูนย์การค้าสีลมคอมเพล็กซ์ ใกล้สี่แยกศาลาแดง (จุดบรรจบถนนพระรามที่ 4) ในพื้นที่แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร โดยปัจจุบันสถานีศาลาแดงยังเป็นสถานีที่เป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการเดินทางของคนไปยังรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เชื่อมต่อที่สถานีสีลม โดยมีทางเดินยกระดับระยะทางประมาณ 100 เมตรเชื่อมต่อกับทางลงสถานีใต้ดินบริเวณหน้าโรงแรมดุสิตธานี หัวมุมสี่แยกศาลาแดง

## 21. สถานีช่องนนทรี

สถานีช่องนนทรี อยู่ในเส้นทางสายสีลม ที่ยกระดับครอบคลุมช่องนนทรี เหนือถนนนราธิวาสราชนครินทร์ กรุงเทพมหานคร ใจกลางย่านธุรกิจสาทรและสีลม เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีช่องนนทรี ตั้งอยู่บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ บริเวณซอยพิพัฒน์ 2 ระหว่างสี่แยกนราทร (จุดบรรจบกับถนนสาทรเหนือ-สาทรใต้) และสี่แยกนรารมย์ (จุดบรรจบกับถนนสีลม) ในพื้นที่แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร ซึ่งในอดีตสถานีนี้เคยเป็นต้นทางของโครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า บีทีเอส สายช่องนนทรี-พระรามสาม ซึ่งต่อมาได้ยกเลิกโครงการไป แต่ในอนาคตอันใกล้ สถานีช่องนนทรีกำลังจะกลายเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ สายช่องนนทรี-ราชพฤกษ์ ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีต้นทางอยู่ที่สถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ รถไฟฟ้าช่องนนทรี บนถนนนราธิวาสฯ อีกฝั่งของสี่แยกนราทร ใกล้ถนนสาทรใต้ โดยจะมีทางเดินยกระดับข้ามสี่แยกนราทรเชื่อมถึงกัน

## 22. สถานีสุรศักดิ์

สถานีสุรศักดิ์ อยู่ในเส้นทางสายสีลม ยกระดับเหนือถนนสาทรเหนือและถนนสาทรใต้ กรุงเทพมหานคร เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีสุรศักดิ์ ตั้งอยู่เหนือคลองสาทร และถนนสาทรเหนือและถนนสาทรใต้ ด้านทิศตะวันออกของสี่แยกสาทร-สุรศักดิ์ ใกล้สี่แยกสาทร-ประมวญ หน้าหอการค้าไทย-จีน ในพื้นที่แขวงสีลม เขตบางรัก และแขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร

### 23. สถานีสะพานตากสิน

สถานีสะพานตากสิน อยู่ในเส้นทางสายสีลม ขกระดับระหว่างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน 2 สะพานที่ขนานกัน และครอบคลุมบริเวณปากคลองสาทร ช่วงริมแม่น้ำเจ้าพระยาถึงจุดตัดถนนเจริญกรุง เป็นสถานีรถไฟฟ้าแห่งเดียวในกรุงเทพมหานครที่เชื่อมต่อการสัญจรทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ท่าเรือสาทร (Central Pier)

เขตที่ตั้งของพื้นที่สถานีสะพานตากสิน ตั้งอยู่เชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งพระนคร ในพื้นที่แขวงบางรัก เขตบางรัก และแขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร และนับตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 สถานีสะพานตากสิน ได้ใช้เป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีลม โดยเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญจากพื้นที่ฝั่งธนบุรี ด้วยรถโดยสารประจำทางที่เชื่อมต่อกับเรือโดยสารข้ามฟากหรือการเดินทางข้ามสะพานตากสิน ส่วนพื้นที่ฝั่งพระนครเองมีการเดินทางเชื่อมต่อจากย่านบางคอแหลมและถนนตก ด้วยรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้ พื้นที่ริมแม่น้ำที่ห่างออกไป เช่น ย่านวังหลัง ปิ่นเกล้า บางพลัด และจังหวัดนนทบุรี ยังสามารถเชื่อมต่อกับบริการเรือด่วนเจ้าพระยาได้อย่างสะดวกสบายยังไม่รวมถึงบริการเรือโดยสารสำหรับแขกผู้เข้าพักในโรงแรมริมแม่น้ำในละแวกสถานีด้วยเขตที่ตั้งสถานีที่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้สถานีสะพานตากสินมีความสำคัญด้านการท่องเที่ยว เพราะสามารถเชื่อมต่อกับบริการเรือท่องเที่ยวในเส้นทางสาทร-บางลำพู และสาทร-ปากเกร็ดของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา และเรือรับจ้างนำเที่ยวตามคลองต่างๆ ในฝั่งธนบุรี ได้ รวมทั้งมีการจัดตั้งศูนย์บริการนักท่องเที่ยวขึ้นที่ท่าเรือสาทร จึงมีการจัดตั้งศูนย์บริการนักท่องเที่ยวบีทีเอสขึ้นอีกแห่งหนึ่งในสถานี และปัจจุบัน สถานีสะพานตากสินไม่ได้เป็นสถานีปลายทางอีกต่อไป เนื่องจากเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีลม ส่วนต่อขยายสะพานตากสิน-แยกตากสิน ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 มีเส้นทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังฝั่งธนบุรีที่สถานีกรุงธนบุรี และสถานีปลายทางวงเวียนใหญ่

#### 4.2 ข้อมูลราคาประเมินที่ดินบริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ข้อมูลราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 23 สถานี รายทุก 4 ปี จากสำนักงานที่ดิน กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เริ่มมีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า บีทีเอส จนถึงปัจจุบัน ทำให้ได้ช่วงเวลาในการเปรียบเทียบราคาประเมินที่ดินทั้งสิ้น 4 ช่วงเวลา โดยรายละเอียด ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ราคาประเมินที่ดิน ในเขตที่มีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส

สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี
		2539-2542 (บาท/ตารางวา)	2539-2542 (บาท/ตารางวา)	2543-2546 (บาท/ตารางวา)	2547-2550 (บาท/ตารางวา)	2551-2554 (บาท/ตารางวา)
อ่อนนุช	สุขุมวิท 50	-	50,000	26,000	44,000	65,000
	สุขุมวิท 51	-	80,000	34,000-51,000	99,000	120,000
	สุขุมวิท 52	-	80,000	30,000-34,000	30,500	40,000
	สุขุมวิท 79	-	100,000	34,000-60,000	43,000	65,000
	สุขุมวิท 81	70,000-100,000	90,000-100,000	30,000-34,000	43,000	40,000
พระโขนง	ถนนสุขุมวิท	162,000-252,000	200,000	75,000-300,000	192,500	110,000-350,000
	ถนนพระราม 4	90,000-126,000	150,000-300,000	75,000-170,000	118,500	170,000-220,000
	สุขุมวิท 44/1,46	-	-	-	-	120,000
	สุขุมวิท 67-69	-	-	-	-	70,000
	สุขุมวิท 71	70,000-100,000	70,000-180,000	68,000-170,000	127,500	150,000-190,000
เอกมัย	สุขุมวิท 42	-	150,000	68,000-130,000	68,000	100,000-150,000
	ถนนเอกมัย	80,000-90,000	60,000-100,000	85,000-110,000	97,500	140,000-170,000
	ถนนสุขุมวิท	162,000-252,000	200,000	75,000-300,000	192,500	110,000-350,000
ทองหล่อ	สุขุมวิท 38	-	-	-	-	100,000
	สุขุมวิท 55	72,000-180,000	150,000-200,000	68,000-190,000	129,000	200,000
พร้อมพงษ์	สุขุมวิท 24	-	100,000-150,000	68,000-130,000	82,000	130,000
	สุขุมวิท 39	41,400-180,000	35,000-40,000	75,000-130,000	103,500	130,000-150,000
อโศก	สุขุมวิท 14 ,19	-	100,000-130,000	110,000-130,000	109,000	140,000
	ถนนรัชดาภิเษก	126,000-144,000	120,000-400,000	130,000-260,000	180,000	170,000-210,000
	สุขุมวิท 21	72,000-180,000	20,000-150,000	170,000-260,000	215,000	260,000
นานา	สุขุมวิท 6	72,000-270,000	-	-	-	130,000
	สุขุมวิท 9	-	60,000-100,000	85,000-130,000	109,000	110,000
	ถนนนานาเหนือ	72,000-270,000	35,000-40,000	130,000-300,000	215,000	210,000
	ถนนนานาใต้	-	50,000-70,000	100,000-190,000	129,000	140,000
เพลินจิต	ถนนเพลินจิต	260,000-280,000	360,000-420,000	200,000-340,000	270,000	380,000-400,000
	ถนนวิทญู	220,000-250,000	300,000-390,000	170,000-320,000	245,000	350,000
ชิดลม	ถนนเพลินจิต	260,000-280,000	360,000-420,000	200,000-340,000	-	380,000-400,000
	ถนนชิดลม	220,000-250,000	330,000	190,000-260,000	-	310,000
	ถนนหลังสวน	230,000-280,000	345,000-360,000	200,000-300,000	-	330,000
สยาม	ถนนพระรามที่1	240,000-290,000	150,000-300,000	110,000-300,000	205,000	320,000-350,000
	ถนนพญาไท	240,000-250,000	240,000-300,000	140,000-220,000	175,000	250,000
	ถนนอังรีดูนังต์	-	375,000	210,000	210,000	300,000
ราชเทวี	ถนนพญาไท	130,000-140,000	120,000-250,000	85,000-190,000	124,000	85,000-190,000
	ถนนเพชรบุรี	180,000-220,000	120,000-280,000	68,000-210,000	133,000	76,000-170,000
พญาไท	ถนนพญาไท	130,000-140,000	120,000-250,000	85,000-190,000	124,000	85,000-190,000
	ถนนศรีอยุธยา	110,000	200,000-220,000	85,000-190,000	145,000	100,000-190,000
อนุสาวรีย์ฯ	ถนนพญาไท	130,000	120,000-250,000	85,000-190,000	124,000	85,000-190,000
สนามเป้า	ถนนพหลโยธิน	130,000-150,000	150,000-250,000	65,000-250,000	150,000	70,000-250,000
อารีย์	ถนนพหลโยธิน 7	80,000	150,000-200,000	42,000-100,000	68,000	68,000
	ถนนพหลโยธิน 5	130,000-150,000	100,000-200,000	55,000-200,000	61,500	55,000-68,000
สะพานควาย	ถนนประดิพัทธ์	65,000-110,000	120,000-200,000	90,000-200,000	130,000	80,000-180,000
	ถนนสาทรวิภาคว	-	120,000-180,000	160,000	160,000	160,000
	ถนนสุขุมวิท 17	110,000-130,000	90,000-150,000	50,000-140,000	100,000	72,000-150,000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ) ราคาประเมินที่ดิน ในเขตที่มีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส

สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี	ราคาประเมินปี
		2539-2542 (บาทตารางวา)	2539-2542 (บาทตารางวา)	2543-2546 (บาทตารางวา)	2547-2550 (บาทตารางวา)	2551-2554 (บาทตารางวา)
หมอชิต	ถนนพหลโยธิน	40,000-128,000	70,000-250,000	40,000-160,000	100,000	120,000-200,000
สนามกีฬา	ถนนพระรามที่ 1	240,000-290,000	150,000-300,000	110,000-300,000	205,000	320,000-350,000
	ถนนพญาไท	240,000-250,000	240,000-300,000	140,000-220,000	175,000	250,000
ราชดำริ	ถนนราชดำริ	250,000-290,000	370,000-450,000	170,000-320,000	245,000	350,000
	ถนนสารสิน	200,000	300,000	210,000-260,000	235,000	260,000
	ถนนพระรามที่ 1	240,000-290,000	150,000-300,000	110,000-300,000	205,000	320,000-350,000
ศาลาแดง	ถนนสีลม	300,000-350,000	600,000-800,000	340,000-600,000	470,000	500,000-650,000
	ถนนพระรามที่ 4	250,000-400,000	400,000	140,000-380,000	275,000	350,000-430,000
ช่องนนทรี	ถนนนราธิวาส	-	300,000-700,000	260,000-430,000	240,000	400,000-450,000
	ถนนสาทรเหนือ-ใต้	250,000	350,000-450,000	260,000-340,000	350,000	400,000-420,000
	ถนนสีลม	300,000-350,000	600,000-800,000	340,000-600,000	470,000	500,000-650,000
สุรศักดิ์	ถนนสาทรเหนือ-ใต้	250,000	350,000-450,000	260,000-340,000	350,000	400,000-420,000
	ถนนสุรศักดิ์	-	350,000	260,000-300,000	280,000	300,000
สะพานตากสิน	ถนนเจริญกรุง	300,000-400,000	300,000-600,000	230,000-380,000	215,500	320,000

ที่มา : สำนักงานที่ดิน กรุงเทพมหานคร

### 4.3 รายชื่อหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษานี้ จำเป็นต้องมีการใช้ฐานข้อมูลกลุ่มหอพัก/คอนโดมิเนียม และกลุ่มอาคารประเภทสำนักงานเพื่อการให้เข้าในพื้นที่ทั้ง 8 เขต ของโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส จากฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของปี 2545 ที่ยังมีการดำเนินการเพื่อการให้เข้าอยู่ในปัจจุบัน ที่สามารถหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาได้ทางอินเทอร์เน็ต

และทำการสุ่มตัวอย่างกลุ่มอาคารที่จะใช้ในการศึกษา ตามรายชื่ออาคาร ในพื้นที่ทั้ง 8 เขต ดังต่อไปนี้

#### 1. เขตบางรัก

เขตบางรัก มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 5.536 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 1.167 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 21.08 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 1.674 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 30.24 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.1

## ตารางที่ 4.2 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตบางรัก

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตบางรัก	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. บ้านทิพวรรณ	1. อาคารหะรินธร
2. หอพักบ้านคุณพระ	2. อาคารสกลไทยทาวเวอร์
3. หอประสานสุข	3. อาคารทีสโก้
4. หอพักหญิงเจริญสุข	4. อาคารญาติ
5. หอพักแจ่มศรี	5. อาคารธนิยะ
6. หอพักหญิงเอเชียลีอุม	6. Q HOUSE CONVENT
7. เจริญเวียง 2001 จำกัด	7. อาคารหวังหลี
8. หอพักสตรีแสงอรุณ	8. คาเธ่ย์เฮ้าส์
9. หอพักสุนีย์	9. LIBERTY SUARE
10. วิบูลรัตน์	10. กมลสุโกศล
11. สีสม LL เฮ้าส์	11. อาคารยูไนเต็ด
12. J HOUSE	12. อาคารปิยะมิตร
13. IN TOWN	13. อาคารวณิชย์
14. IN TOWN INN	14. อาคารเอสครีททาวเวอร์
	15. อาคารสีลมเซ็นเตอร์
	16. BISCO TOWER
	17. ปังพัฒนา
	18. อาคารกิจพาณิชย์
	19. อาคารอ้อจ้อเฮลียง
	20. อาคารว่องไวพานิช
	21. อาคารลิลิต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้







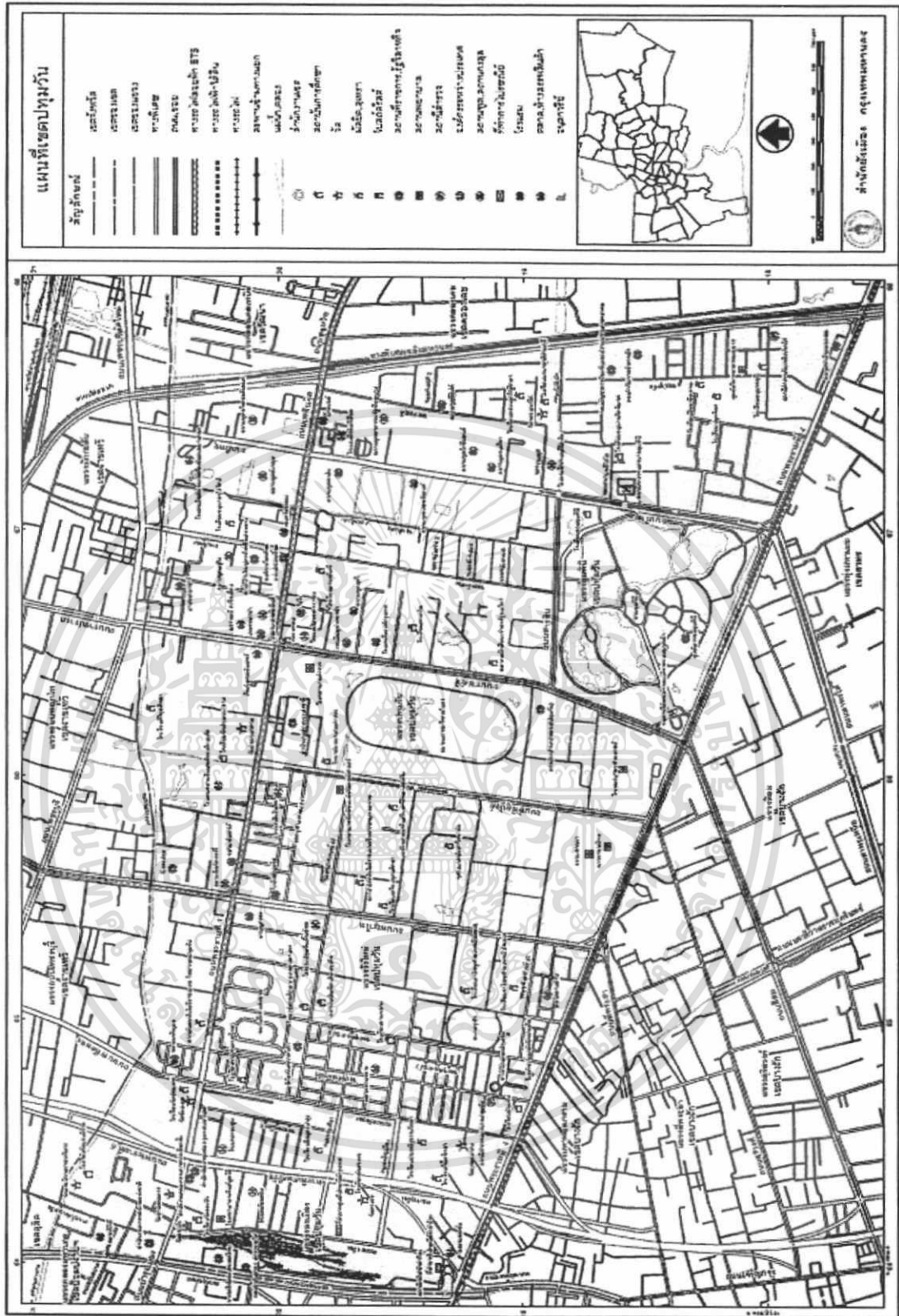
## 2. เขตปทุมวัน

เขตปทุมวัน มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 8.369 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 1.278 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 15.27 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 1.718 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 20.53 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.4

### ตารางที่ 4.3 กลุ่มตัวอย่างของอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตปทุมวัน

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตปทุมวัน	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. โรงแรมสยามอินเตอร์	1. รีเจ้น เฮ้าส์
2. หอพักหญิงปทุมวัน	2. อาคารมพินี
3. ซิดลม คอร์ท	3. แมกซิมเฮ้าส์
4. VILLA SARINYA SOMBATI	4. อาคารมหาทุน จำกัด
5. กษัตริย์เวสต์	5. CAPITAL TOWER HOUSE 2
6. อาคารสุขสบาย	6. คิวเฮ้าส์
7. ปทุมวันเฮ้าส์	7. บ้านรองเมือง
8. ร่วมฤดี เฮ้าส์	8. บีบีเพลซ่า
9. บ้าน ณ วรางค์	9. บริษัท อี-ไทย จำกัด
10. อพาร์ทเมนท์จรัมาศ	20. อาคารสินธร
11. หลังสวนคอร์ท	21. SG TOWER
12. Cape House	22. อาคารธานีस्ता
13. Ruam Rudee แมนชั่น	23. จุฬารักษ์
14. นาวิณ คอร์ท	24. อาคารอรกานต์
15. Garden House	25. ชูนิโก้ เฮ้าส์
16. ร่วมฤดี เฟลต	26. อาคาร เพลินจิต
17. คูสิตาคอนโด	27. อาคารนันทวัน
18. ร่วมฤดี เฟลต	28. TASNIYA
19. Chanintr Court	29. อาคาร สิทธาคาร
20. ดันสน คอร์ท	30. SIAM TOWER
21. รองเมืองอพาร์ทเมนท์	
22. ศรีชัยแมนชั่น	
23. เกษมสันต์	
24. Orglong Phaya House	
25. สยามเฮ้าส์	

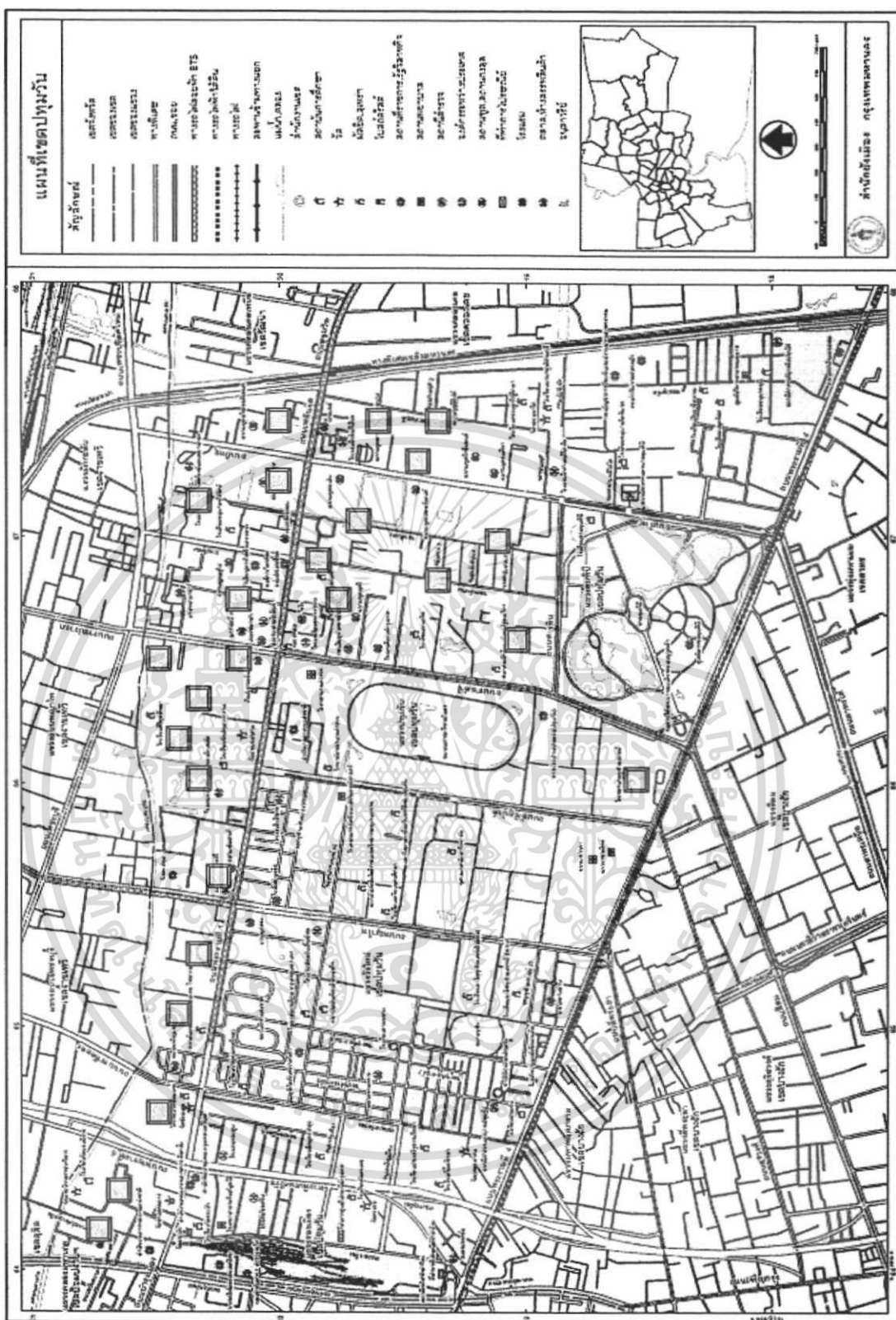
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.4 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตปทุมวัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





ภาพที่ 4.6 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตปทุมวัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3. เขตพญาไท

เขตพญาไท มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 9.595 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 4.329 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 45.12 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 1.020 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 10.63 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.7

ตารางที่ 4.4 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตพญาไท

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตพญาไท	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. ปราณีพันธ์	1. อาคารพหลโยธิน เฟลส
2. หอพักปาริชาติ	2. อาคารมนรริน
3. หอพัก ถนนอมพุทธ	3. PHISIT BUILDING
4. ไทย เซาว์	4. XN AUDIO CONSUNTANS .LTD,CO
5. พงษ์จรัส	5. RED ROSE COURT
6. หอพักบ้านคุณป้อม	6. อาคารเมฆอมณี
7. หอพักเมย์เฮ้าส์	7. อาคารชินวัตร
8. หอพักชายพวงษ์เจริญ	8. อาคารพหลโยธิน 2
9. J.R สนั่นเกอร์	9. CHAVANA PLACE
10. เค.เค. เฮ้าส์	10. อาคารอัลฟ่า
11. หอพักสตรี เกศศิริ	11. อาคารชุดนิรุจวัฒนา
12. หอพัก โรจนา	12. เซ็นจูเรียลปาร์ค
13. หอพักสตรีประเทืองสุข	13. อาคารพรทวี
14. รุ่งรัช	14. อาคาร IBM
15. หอพักสตรี	
16. หอพักผาสุกเจริญ	
17. หอพักสตรีบ้านโกมล	
18. บ้านพรหมประทานสุข	
19. บ้านปรีชา	
20. หอพัก	
21. ห้างหุ้นส่วนแฟลตศิลาจำกัด	
22. หอพักสตรีพัชรินทร์	
23. บ้านสุรศักดิ์	
24. บ้านเลี้ยงประเสริฐ	
25. บ้านประกิต	
26. บ้านประดิพัทธ์	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 (ต่อ) กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตพญาไท

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตพญาไท	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
27. อาคารเปรมปรางค์	
28. หอพักสตรี โรจนา	
29. ท็อปเทน	
30. ภักดีแมนชั่น	
31. อรุณชัย	
32. สุภราช อพาร์ทเมนต์	
33. กุหลาบ อพาร์ทเมนต์	
34. ปทุมมาศ อพาร์ทเมนต์	
35. รัตนประภา อพาร์ทเมนต์	
36. วัฒนสิน	
37. สวีทกรีน	
38. อพาร์ทเมนต์	
39. บ้านวาริ	
40. บ้านสุไพญลย์	
41. บ้านเล็กเจริญ	
42. ชิพต้า	
43. บ้านประทุม แก้วเกตุ	
44. ลุงสิทธิ์ คินทุมมา	
45. บ้านอุบลศรีศมี	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.7 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.8 แผนที่ที่ตั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร เขตพญาไท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



#### 4. เขตคลองเตย

เขตคลองเตย มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 12.994 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 2.962 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 22.80 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 0.488 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 3.76 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.10

#### ตารางที่ 4.5 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตคลองเตย

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตคลองเตย	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. หอพัก 1	1. อาคารเจริญสิน
2. เพชรรัตน์ แมนชั่น	2. อาคารศึกไทย
3. หอพักหญิงสุภรณ์	3. CTI TOWER
4. HOUSE By The Pond 1	4. อาคาร โอเชียน ทาวเวอร์
5. HOUSE By The Pond 2	5. อาคารเลคริชคาอพาร์ทคอมเพล็กซ์
6. HOUSE By The Pond 3	6. อาคารศรีวิทย์
7. HOUSE By The Pond 4	7. อาคารแปซิฟิค 2
8. หอพัก 2	8. อาคารเจริญสิน
9. Villa Kwanta	9. อาคารทิวช
10. รีเจนซี่ คอร์ท	10. อาคารปิยะธานี
11. ร่มโพธิ์แมนชั่น	11. SEATRAN
12. สัญญาน คอร์ท	12. SSP 2 TOWER
13. Fair View Tower	13. สิริรัตน์
14. SOMERSET LAKE POINT	14. บริษัท เบอร์ลี่ยุค จำกัด
15. Villa Pawa	15. อาคารมโนรมย์
16. PS เฮ้าส์	16. อาคารริชมอนด์
17. อามาร์ การ์เด้นท์	17. อาคารไวท์กรุป
18. MAY FAIR GARDENT	18. RITCO BUILDING
19. MADAN MANSION	19. อาคาร ล็อค เลห์
20. สุขุมวิท เฮ้าส์	20. 42 ทาวเวอร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้







## 5. เขตพัฒนา

เขตพัฒนา มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 12.565 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 7.713 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 61.38 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 1.755 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 13.97 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.13

### ตารางที่ 4.6 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตพัฒนา

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตพัฒนา	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. หอพักสตรี ลาบุคิก	1. อาคารสรชัย
2. หอพักศรีินญา	2. U&I TOWER
3. หอพักสามสกุล 1	3. ยูโร ปาร์ค
4. หอพักเมย์ แพร์	4. อาคารรัชภาคย์
5. หอพักสตรี	5. ลิฟวิ่ง เซนเตอร์
6. หอพักดำรงสุข	6. SERMMIT TOWER
7. หอพักถาวร	7. goyind tower
8. หอพัก P&W	8. อาคารชินนทัย
9. หอพักสตรีวิสันต์	9. อาคารชวินชัย
10. อพาร์ทเมนท์ว่องวานิช	10. PARICA VENUE
11. พีแอนด์พีคอร์ท	11. อาคารศรีวิกรม์
12. โรยัลเพรสซิเดนซ์ คอร์ท	12. อาคารยังยืนวงศ์
13. สีวะ ทาวเวอร์	13. อาคาร ไสวบรรารัน
14. รีเจนท์การ์เดนส์ คอร์ท	14. SART PLACE
15. PJS COURT	15. OCEAN TOWER 2
16. ริชชี คอร์ท	16. GMM GRAMMY PLACE
17. VS 49 GUEST HOUSE	17. BB HOUSE
18. อาคารวิมลรัตน์	18. BB BUILDING
19. 45 HOUSE	19. ลิเบอร์ตี้พลาซ่า
20. บ้านพีระพล	20. ETON STEMS ASIA CO.LTD
21. S.V HOUSE	21. อาคาร ไทยชิน
22. ศรีมงคลอพาร์ทเมนท์	22. พีพัฒนา
23. มีสุวรรณทาวเวอร์	23. GLESS HAUSE
24. RIVER COURT	24. อาคาร CMIC
25. อาคารวิญญ์ประภา	25. อโศก ทาวเวอร์
26. BT TOWER	26. บริษัท สิงห์แลนด์ จำกัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 (ต่อ) กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตวัฒนา

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตวัฒนา	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
27. บ้านอลิศรา	27. Q HOUSE ASOKE
28. จรัสทาวเวอร์	28. อโศก ทาวเวอร์
29. ออคิต วิว	29. ORLIES JARDINE
30. KLM แมนชั่น	30. อาคารคลองตันใต้
31. สมานแมนชั่น	31. พี ซี ที พี
32. พี เอ็ม แมนชั่น	32. CITY RESORT
33. สุขสิริ แมนชั่น	33. BIO HOUSE
34. พีชะเฮ้าส์	34. BETTER ENVIRONMONT
35. RICHMOND PALACE	35. ริมไก่อเฮ้าส์
36. มาลินี คอร์ท	36. ศุภลัย เฟลต
37. S.K คอร์ท	37. SST TOWER
38. เศรษฐีวรรณ แมนชั่น	38. ถิ่นขุนศิริวงศ์คอนซิลแดนทิส
39. นवलจันทร์ แมนชั่น	39. บางกอกบิสิเนสเซ็นเตอร์
40. ชื่นจิตรวารีแมนชั่น	40. IQ LAB
41. M.M คอร์ท	41. UNITED TOWER
42. วิจิตตรา คอร์ท	42. พีพี
43. พีวีอาร์ คอร์ท	43. วิกาจรี
44. วีระเกสเฮ้าส์	44. บริษัท พาร์ทอเวนิว จำกัด
45. เอ เอ ทาวเวอร์	45. THE DUHESS PLAZA
46. VACANCY	46. อาคาร HOME PLACE
47. พลอยไพลิน เพรสซิเดนท์	47. อาคารเด่นอยู่
48. สิริอาร์ทเมนท์	
49. เอส อาร์ คอร์ท	
50. 39 สวีท	
51. T.P.J	
52. ที เค แมนชั่น	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.13 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตวัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





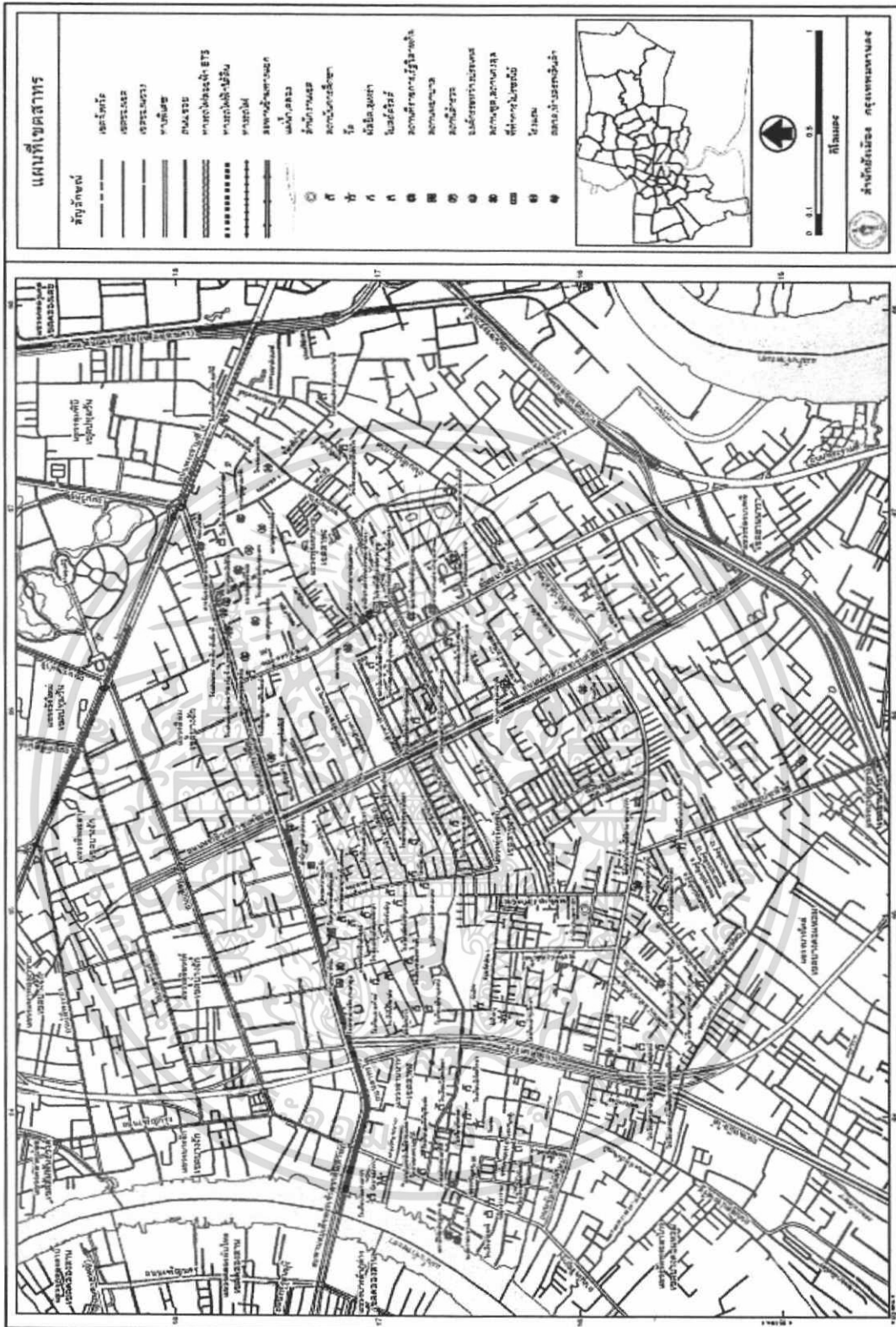
## 6. เขตสาทร

เขตสาทร มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 9.326 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 2.985 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 32.01 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 1.208 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 12.95 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.16

### ตารางที่ 4.7 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตสาทร

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตสาทร	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. หอพักวรรัตน์	1. อาคารบิลเดียน-บิลเดียน
2. หอพักทิพวัลย์	2. AMORN THANI
3. P.J อพาร์ทเมนท์	3. EUROPE CONTINENT.CO.LTD
4. บ้านพฤกษาสิริ	4. อาคารрінทร
5. สารทอพาร์ทเมนท์	5. เอ็มไพร์ทาวเวอร์
6. CENTER	6. อาคารเมอร์ลิน
7. เอส.พี อพาร์ทเมนท์	7. บริษัทสินสงวนแอนด์ซันส์ จำกัด
8. WGAMDUPEE	8. เจ.ซี เควิน ทาวเวอร์
9. PITAK COURT	9. อาคารตั้งจาร์
10. SIAM PANTHOUSE 2	10. KAN
11. บ้านริมสาทร	11. อาคารจอห์นนี่ ลี
12. STC MANSION	12. Q HOUSE SATHON
13. สารท PARK PLACE	13. อาคารมณูผล
14. บริษัท หลุยส์ แมนชั่น	14. ทีพีไท ทาวเวอร์
15. ปิยะสาทร	

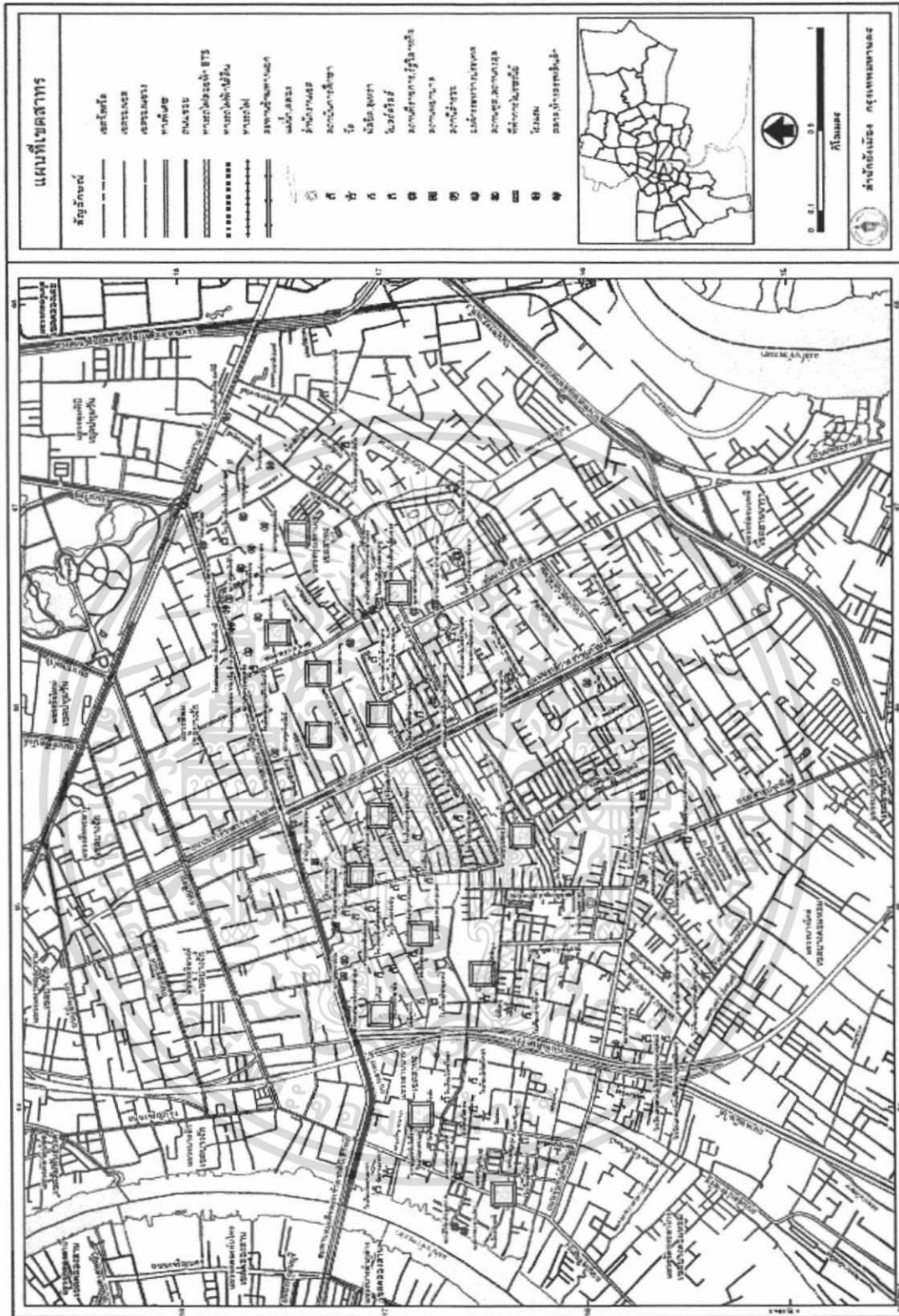
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.16 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตสาทร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





ภาพที่ 4.18 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เขตสาทร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 7. เขตราชเทวี

เขตราชเทวี มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 7.126 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 1.935 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 27.15 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 1.019 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 14.30 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.19

### ตารางที่ 4.8 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตราชเทวี

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตราชเทวี	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. Metro Park	1. แกรนด์อัมรินทร์ทาวเวอร์
2. ทรงจิตร	2. อาคารสุทธิ
3. วิลลคอร์ท	3. ทวิส โมไทย
4. ราน้ำอาร์ทเมนท์	4. แกรนด์อัมรินทร์ทาวเวอร์
5. หอพักหญิงสาธิต	5. บริษัท จิตรา จำกัด
6. หอพักหญิงศรียอมร	6. อาคารมาวิน
7. พาลเลตเพลต	7. อาคารเทพเสริมสุข
8. ยูเนี่ยน อพาร์ทเมนท์	8. โนเบิล เฮ้าส์
9. ชัยพลอาร์ทเมนท์	9. อาคารศรีอยุธยา
10. หอพักหญิงสุปราณี	10. อาคารเลิศปัญญา
11. เวนิเซีย เรสซิเดนซ์	11. ชัยสงวน
12. ศุภะเพลส	12. K.S.L TOWER
13. หอพักสตรีวารภรณ์	13. อาคารเทพเสริมสุข
14. หอพักสตรีรุจิรวัง	14. อาคารเทคนิค
15. หอพักสตรีนิภา	15. ธนอินเตอร์
16. ประตูนน้ำปาร์ค	16. อาคารมหานครยิปซั่ม
17. บางกอกอาร์ทเมนท์	17. อาคารวินิช
18. white palace	18. อาคารศรีภิญโญ
19. บ้านเลิศปัญญา	19. อาคารบุญวิสุทธิ
20. กรุงเทพอาร์ทเมนท์	
21. พี เอส วัฒนา	
22. C.K เฮ้าส์	
23. JIM Service Tower	
24. ปรีนเฮ้าส์	

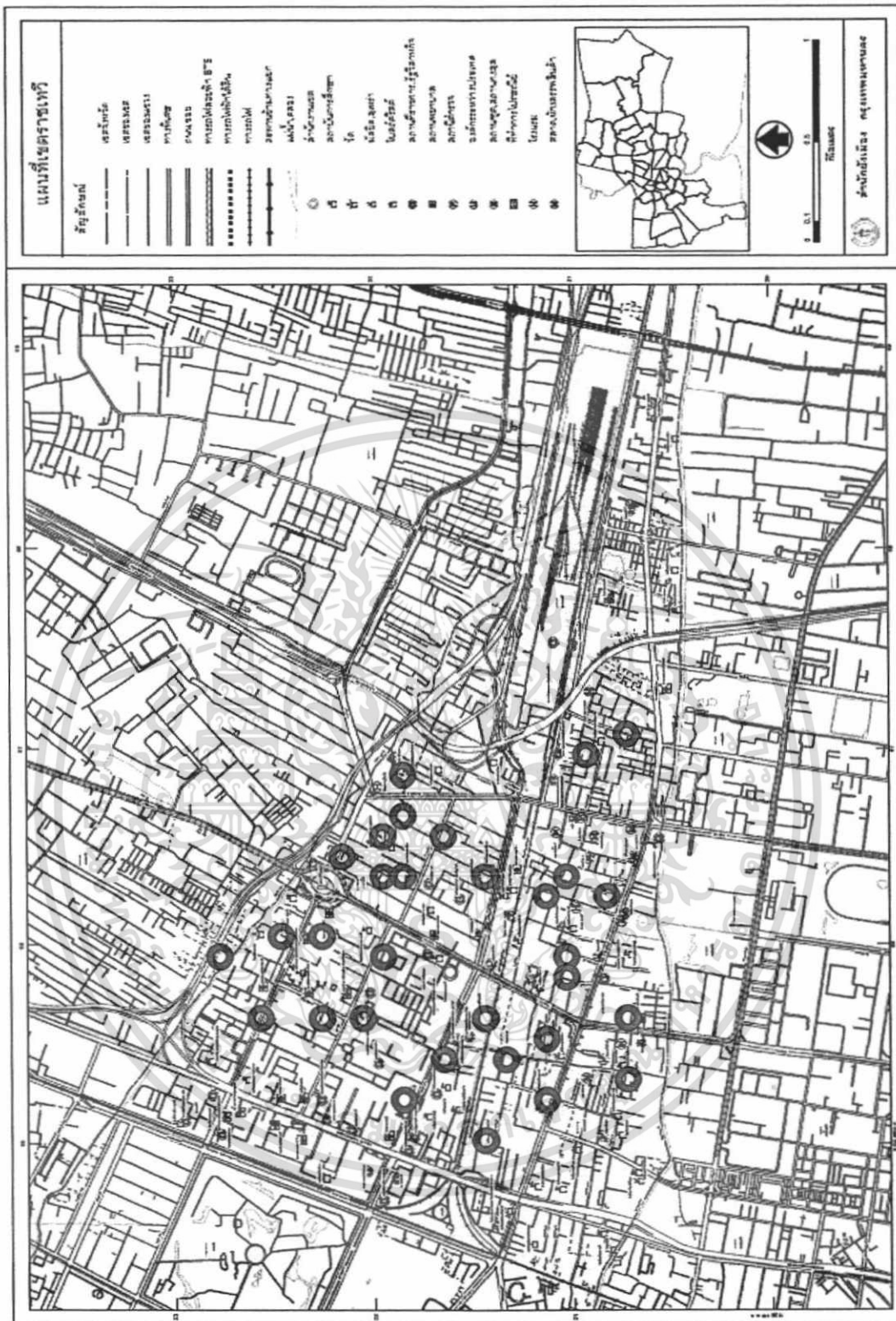
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.8 (ต่อ) กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตราชเทวี

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตราชเทวี	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
25. P.P COURT	
26. เพชรจินดาแมนชั่น	
27. พญาไทคอนโดมิเนียม	
28. เทพธาดาศาสตร์	
29. ดีแมนชั่นอพาร์ทเมนท์	
30. The May Fair Bangkok	
31. บ้านพฤษาสีรราชธานี	
32. ศรีอยุธยาแมนชั่น	
33. BUSA BONG	
34. คอนโดปทุมวันรีสอร์ท	
35. เอเชนอพาร์ทเมนท์	
36. อาคารกิตติ	
37. แฟมิลี่ คอร์ท	
38. อินทรานี คอร์ท	
39. เฟมัส อินน์	
40. อพาร์ทเมนท์รวมโชค	
41. อีวคอร์ดมัน ทาวเวอร์	
42. แสงกาญจนาวิณิช	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้





ภาพที่ 4.20 แผนที่ติดตั้งหม้อพัก/คอนโดมิเนียม ในพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส เขตราชเทวี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



### 8. เขตจตุจักร

เขตจตุจักร มีพื้นที่ทั้งหมดคิดเป็น 32.908 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยทั้งสิ้น 13.594 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 41.31 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสิ้น 3.066 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น 9.32 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 4.22

#### ตารางที่ 4.9 กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตจตุจักร

กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตจตุจักร	
อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า	อาคารสำนักงานให้เช่า
1. วีที คอร์ท	1. อาคารเอส พี วี
2. พี เฮ้าส์	2. อาคารระยา ทาวเวอร์
3. สวีทคอร์ท	3. จีนวัตร ทาวเวอร์
4. รวมชัยอพาร์ทเมนต์	4. SCB พาร์ค ฟลาซ่า
5. หอพักมณีธรรม	5. อาคารฐานเศรษฐกิจ อาคาร 1
6. หอพักมิตรไมตรี	6. อาคารวรสมบัติ
7. มณีเขาคอนโดมิเนียม	7. ตึกคลังมนตรี
8. หอพักเอื้อสุข	8. ปีต้าเฮ้าส์
9. แอส.พี แมนชั่น	9. อาคารนงนุช
10. เดอะเลกาซีวิวาวดี	10. ตึกชาวนครวิศกรรม
11. วีไอพี คอนโด	
12. โซคซ์ร่วมมิตรคอนโดมิเนียม	
13. เอส วี อพาร์ทเมนต์	
14. รัชโฮธินอพาร์ทเมนต์	
15. เรือนขวัญอพาร์ทเมนต์	
16. สิ้นคณาคอร์ท	
17. หอพักหญิง เอสเค	
18. หอพักหญิงทิพย์ประภา	
19. บ้านเปี่ยมสุข	
20. สายลมสวีท	
21. อาคารชุดเอ็กคลูซิฟเฟส	
22. ชีรวรรณแมนชั่น	
23. เอส.พี แมนชั่น	
24. กู๊ดเฮ้าส์	
25. ไคมอนต์รัชคาเพลส	
26. รัชคาเพลส 2	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ตารางที่ 4.9 (ต่อ) กลุ่มตัวอย่างอาคารเพื่อการให้เช่า ในพื้นที่เขตจตุจักร**

<b>กลุ่มตัวอย่างของอาคารให้เช่า เขตจตุจักร</b>	
<b>อาคารหอพัก/คอนโดมิเนียมให้เช่า</b>	<b>อาคารสำนักงานให้เช่า</b>
27. รัชดาสวีท	
28. ปาล์มสวีทคอนโด	
29. วิษระแมนชั่น	
30. ซีระอพาร์ทเมนท์	
31. บ้านปทุม	
32. ศศิกานต์หอพักสตรี	
33. บ้านปัทมา	
34. วี.เอ แมนชั่น	
35. พรสินอพาร์ทเมนท์	
36. พี อพาร์ทเมนท์	
37. เอ็น เค เฮ้าส์	
38. พรทวิอพาร์ทเมนท์	
39. ไทยเรตซิเดนซ์	
40. ประทับใจแมนชั่น	
41. พรพิมลเพลส	
42. วีทีเฮ้าส์	
43. สมศรีอพาร์ทเมนท์	
44. พี.พี.เอส แมนชั่น	
45. ศิริเฮ้าส์	
46. บ้านวิกานต์	
47. ลามซอง	
48. ซีรเวอร์แมนชั่น	
49. เรืองรัตน์อพาร์ทเมนท์	

ที่มา: ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) ปี พ.ศ. 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้







ภาพที่ 4.24 แผนที่ที่ตั้งอาคารสำนักงาน ในพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส เขตจตุจักร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 5

### การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากการจัดเก็บฐานข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต และข้อมูลทางเอกสารต่างๆ ทั้งข้อมูลด้านราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่ที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า ตั้งแต่ยังไม่มีการเปิดให้บริการ จนถึงปัจจุบัน ซึ่งถือเป็นการศึกษาในระดับมหภาค (Macro) และเพื่อความน่าเชื่อถือในการวิเคราะห์ จึงจะทำการศึกษาข้อมูลในระดับจุลภาค (Micro) ด้วยเช่นกัน โดยวิธีการศึกษาถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเช่าของทั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม จำนวนทั้งสิ้น 350 ตัวอย่าง และอาคารสำนักงานจำนวนทั้งสิ้น 150 ตัวอย่าง ที่ตั้งอยู่ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดจะนำเสนอในรูปแบบของรูปภาพและตารางประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งหัวข้อการวิเคราะห์ออกได้เป็น 4 ส่วน ดังนี้ คือ

5.1 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งในที่นี้จะทำการวิเคราะห์จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน

ซึ่งในการประเมินราคาที่ดิน โดยหน่วยงานราชการ/เอกชน นั้นจะทำการประเมินราคาที่ดินในทุกๆ 4 ปี ดังนั้น จะทำให้ได้ช่วงเวลาในการประเมินราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเป็น 5 ช่วงเวลา ดังนี้

- 1) ราคาประเมินที่ดินช่วงปี 2535-2538 (ซึ่งเป็นช่วงก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส)
- 2) ราคาประเมินที่ดินช่วงปี 2539-2542 (ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่รถไฟฟ้า บีทีเอส เปิดให้บริการเป็นครั้งแรก)
- 3) ราคาประเมินที่ดินช่วงปี 2543-2546 (ช่วงเปิดให้บริการ ในระยะที่หนึ่ง)
- 4) ราคาประเมินที่ดินช่วงปี 2547-2550 (ช่วงเปิดให้บริการ ในระยะที่สอง)
- 5) ราคาประเมินที่ดินในช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554

5.2 การศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงานบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

5.3 การศึกษาแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และ อาคารสำนักงาน กับระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

5.4 เสนอแนะรูปแบบนโยบายและแนวทางที่ใช้ในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

## 5.1 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

การวิเคราะห์ผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส จะทำการวิเคราะห์จากการเปลี่ยนแปลงของค่าเฉลี่ยด้านราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในแต่ละช่วงเวลา ตั้งแต่ช่วงเวลาที่ยังไม่มีบริการรถไฟฟ้า ตลอดจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2552 ซึ่งจะได้ช่วงเวลาในการประเมินเป็น 5 ช่วงเวลา ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยจะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน คือ

ซึ่งจะสามารถแบ่งประเด็นในการวิเคราะห์ออกได้เป็น 4 ประเด็น ดังนี้

- 1) การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในภาพรวมทั้ง 23 สถานี
- 2) การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิททั้งสิ้น 17 สถานี
- 3) การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสีลมทั้งสิ้น 6 สถานี
- 4) สถานีที่เป็นพื้นที่สถานีเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมทั้งเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ (หมอชิต/เอกมัย) และพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทางทั้งสิ้น 8 สถานี โดยผลการวิเคราะห์เป็นดังนี้

### 5.1.1 วิเคราะห์ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ด้วยการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ที่เริ่มมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน สามารถวิเคราะห์และสรุปผลในภาพรวมได้ว่า

- ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงปี 2535 - 2538 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงเวลาปี 2539-2542 พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในเกือบทุกๆ พื้นที่สถานี หรือคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้นถึง 23.11 เปอร์เซ็นต์ โดยเฉพาะ

พื้นที่สถานีหมอซิด ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินสูงมากกว่าในพื้นที่สถานีอื่นๆ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 90.47 เปอร์เซ็นต์

- ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงปี 2539-2542 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งแรก มาจนถึงช่วงเวลาที่ปี 2543-2546 พบว่าค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดในทุกๆพื้นที่ที่สถานี หรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง - 25.28 เปอร์เซ็นต์ ยกเว้นเพียงสถานีเอกมัย สถานีโศก และสถานีนาา ที่พบว่าค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีในช่วงปีนี้มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้น

- ช่วงปี 2547-2550 การเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟในภาพรวม ยังคงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเทียบกับช่วงปี 2543-2546 ที่ผ่านมา หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ - 3.78 ยกเว้นเพียงสถานีอ่อนนุช และสถานีราชดำริ ที่พบว่าค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงแบบเพิ่มขึ้น

- ตลอดมาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ทั้งหมด มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นในทุกๆ สถานี หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.80 โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเอกมัย สถานีพร้อมพงษ์ สถานีเพลินจิต สถานีสยาม สถานีหมอซิด สถานีสนามกีฬา และสถานีสะพานตากสิน ที่พบว่าในช่วงเวลาปัจจุบันสถานีเหล่านี้มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินสูงมากกว่าบริเวณพื้นที่สถานีอื่นๆ

รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานี โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ.2552)

สถานีรถไฟ บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีอ่อนนุช	85,000	113,000.00	44,700.00	51,900.00	66,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	32.94	- 60.44	16.10	27.16
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-47.41	-38.94	-22.35
สถานี พระ โขนง	200,000	183,333.00	143,000.00	146,167.00	198,333.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-8.33	- 21.99	2.21	35.68
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-28.50	-26.91	-0.83
สถานีเอกมัย	146,000	151,677.00	165,000.00	119,333.00	171,667.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	3.88	8.78	-27.67	43.85
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	13.01	-18.26	17.58

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 (ต่อ) ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการ  
รถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปัจจุบัน  
(พ.ศ.2552)

สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีทองหล่อ	126,000	150,000.00	129,000.00	129,000.00	150,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	19.04	- 14.00	0.00	16.27
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	2.38	2.38	19.04
สถานี พร้อมพงษ์	110,700	129,000.00	90,000.00	92,750.00	135,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	16.53	- 30.23	3.05	45.55
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-18.69	-16.21	21.95
สถานีโศก	130,500	153,333.00	176,667.00	168,000.00	196,667.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	17.49	- 15.21	- 4.90	17.06
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	35.37	28.73	50.70
สถานีนาา	171,000	59,000.00	155,833.00	151,000.00	153,333.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-65.49	164.12	- 3.10	1.54
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-8.86	-11.69	-10.33
สถานีเพลินจิต	252,500	367,500.00	257,500.00	257,500.00	370,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	45.54	- 29.93	0.00	43.68
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	1.98	1.98	46.53
สถานีชิดลม	380,000	357,500.00	248,333.00	251,667.00	343,333.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-5.92	- 30.53	1.34	36.42
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-34.64	-33.77	-9.64
สถานีสยาม	255,000	290,000.00	198,333.00	196,667.00	295,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	13.72	- 31.60	-0.84	50.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-22.66	-22.87	15.68
สถานีราชเทวี	117,500	192,500.00	138,250.00	128,500.00	142,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	63.82	- 28.18	- 7.05	10.50
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	17.65	9.36	20.85
สถานีพญาไท	122,500	197,500	137,500	134,500	134,500
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	61.22	- 30.37	- 2.18	0.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	12.24	9.79	9.79
สถานีอนุสาวรีย์	130,000	185,000.00	137,500.00	124,000.00	137,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	42.30	- 25.67	- 9.81	10.88
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	5.76	-4.61	5.76
สถานีสนามเป้า	140,000	200,000.00	157,500.00	150,000.00	160,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	42.85	- 21.25	- 4.76	6.66
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	12.50	7.14	14.28

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 (ต่อ) ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการ  
รถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปัจจุบัน  
(พ.ศ.2552)

สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีอิรีช	110,000	162,500.00	99,250.00	64,750.00	64,750.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	47.72	- 38.92	- 34.76	0.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-9.77	-41.13	-41.13
สถานี สะพานควาย	103,750	143,333.00	133,333.00	130,000.00	130,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	38.15	- 6.97	- 2.49	0.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	28.51	25.30	25.30
สถานีหมอชิต	84,000	160,000.00	100,000.00	100,000.00	160,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	90.47	- 37.50	0.00	60.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	- 19.04	19.04	90.47
สถานีสนามกีฬา	355,000	247,500.00	192,500.00	190,000.00	292,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-30.28	- 22.22	- 1.29	53.94
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-40.14	-47.14	-17.60
สถานีราชดำริ	367,500	311,667.00	195,000.00	228,333.00	315,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-15.19	-37.43	17.09	37.95
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-46.93	-37.86	-14.28
สถานีศาลาแดง	325,000	550,000.00	365,000.00	372,500.00	482,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	69.23	- 33.63	- 2.05	29.53
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	12.30	14.61	48.46
สถานี ช่องนนทรี	287,500	533,333.00	371,667.00	353,500.00	470,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	85.50	- 30.31	- 4.88	32.95
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	29.27	22.95	63.47
สถานีสุรศักดิ์	250,000	375,000.00	290,000.00	315,000.00	355,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	50	- 22.66	8.62	12.69
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-16.66	26	42.00
สถานี สะพานตากสิน	350,000	450,000.00	305,000.00	215,500.00	320,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	28.57	32.22	- 29.34	48.49
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-12.85	-38.42	-8.57
ค่าเฉลี่ยราคา ที่ดิน (บาท/ตรว.)	156,732	187,951.00	147,747.00	140,925.00	176,946.00
รวมค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)		23.11	- 25.28	- 3.78	28.80
	เปรียบเทียบกับปีฐาน (2535-2538)	-	-5.73	10.08	12.89

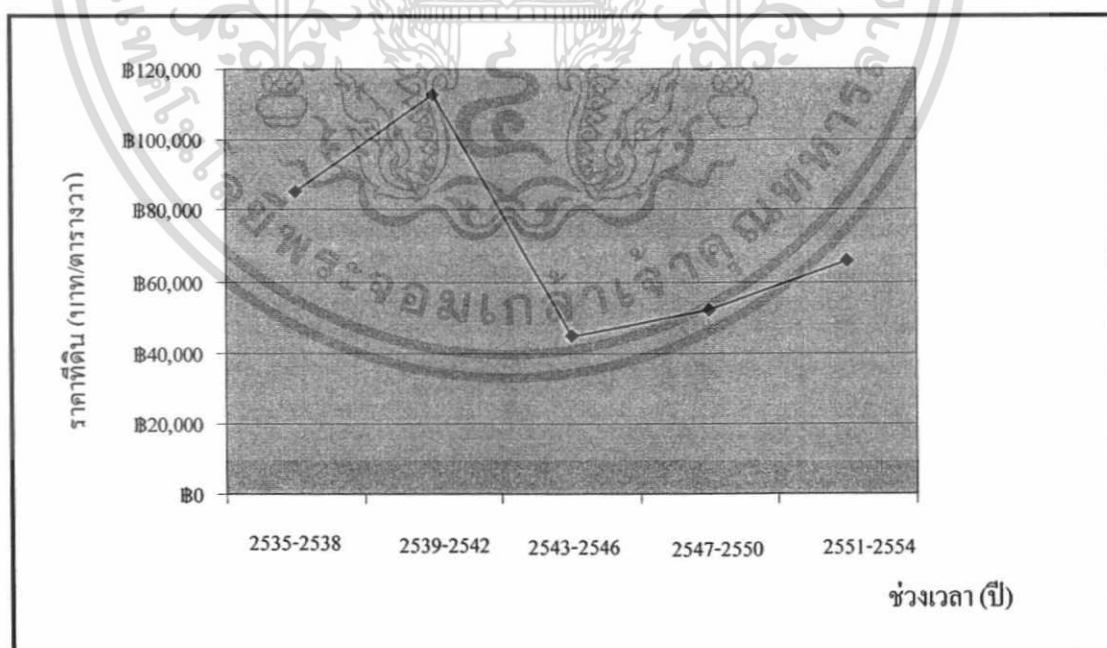
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการสำรวจลักษณะทางกายภาพ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ตั้งแต่ก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงปัจจุบัน ทั้ง 23 สถานี ได้ผลดังนี้

### 1. สถานีอ่อนนุช

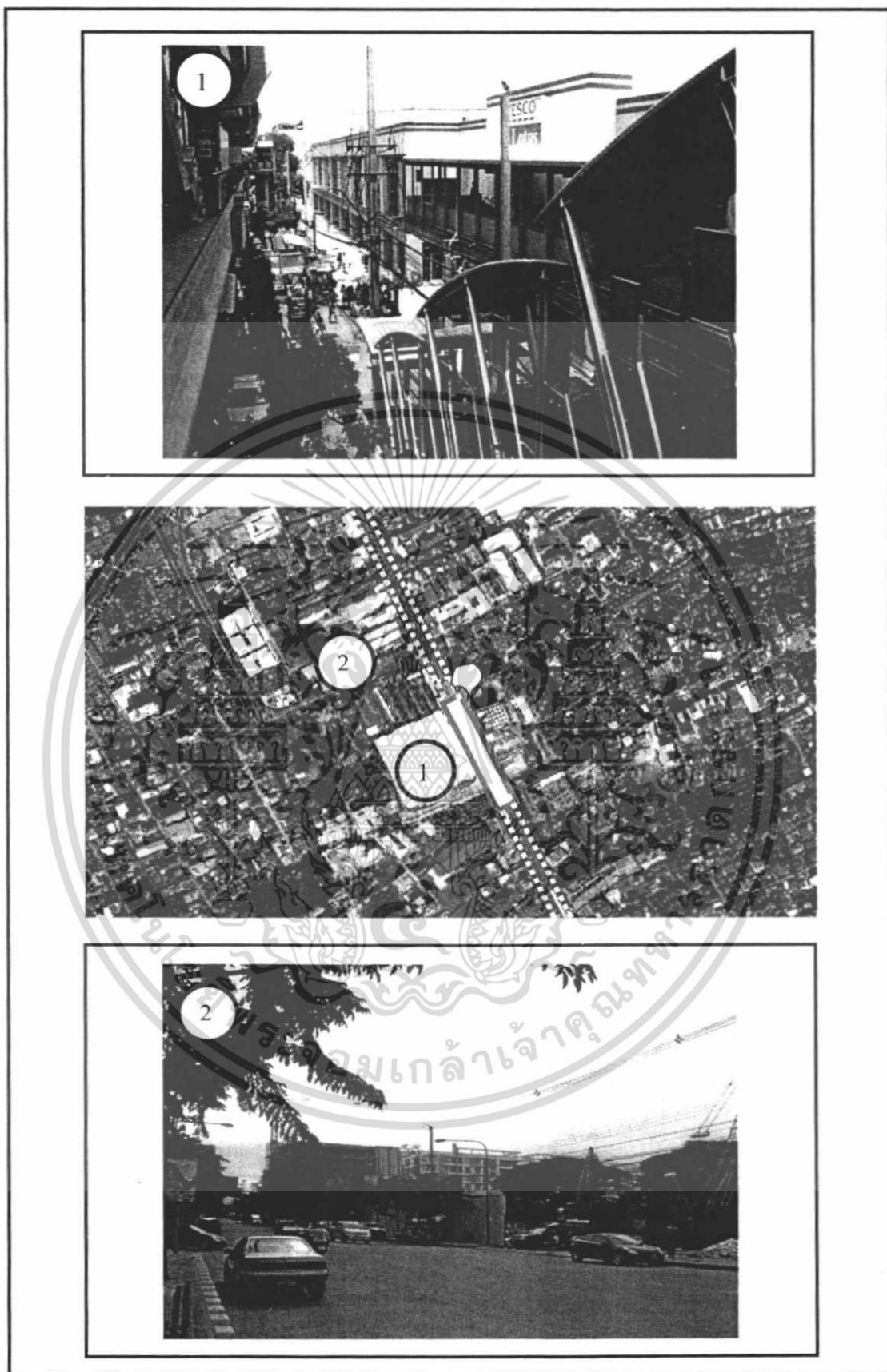
ในปัจจุบันสถานีอ่อนนุช ยังคงเป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสุขุมวิท และจากการสำรวจบริเวณพื้นที่สถานีในปัจจุบันนั้น พบว่า มีโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่หลายโครงการที่กำลังมีการดำเนินการก่อสร้างอยู่ รวมทั้งมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เทสโก้ โลตัส และห้างคาร์ฟู อ่อนนุชตั้งอยู่ติดกับพื้นที่สถานี แต่จากการสำรวจในภาพรวมก็พบว่าลักษณะอาคารบริเวณพื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางสถานีอ่อนนุชส่วนใหญ่จะยังคงเป็นอาคารในแนวราบ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.2

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟ บีทีเอส สถานีอ่อนนุช ตั้งแต่ก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส ในปี 2535 มาจนถึงช่วงเวลาที่เริ่มเปิดให้บริการ พบว่า ราคาที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 32.94 เปอร์เซ็นต์ ต่อมาพบว่าราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีนี้ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด ในช่วงปี 2543-2546 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง - 60.44 แต่เมื่อมาถึงช่วงเวลาที่ปี 2547 – ตลอดมาจนถึงปัจจุบัน ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีอ่อนนุชก็มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ค่อยๆ เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.1



ภาพที่ 5.1 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส สถานีอ่อนนุช ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.2 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีอ่อนนุช

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2. สถานีพระโขนง

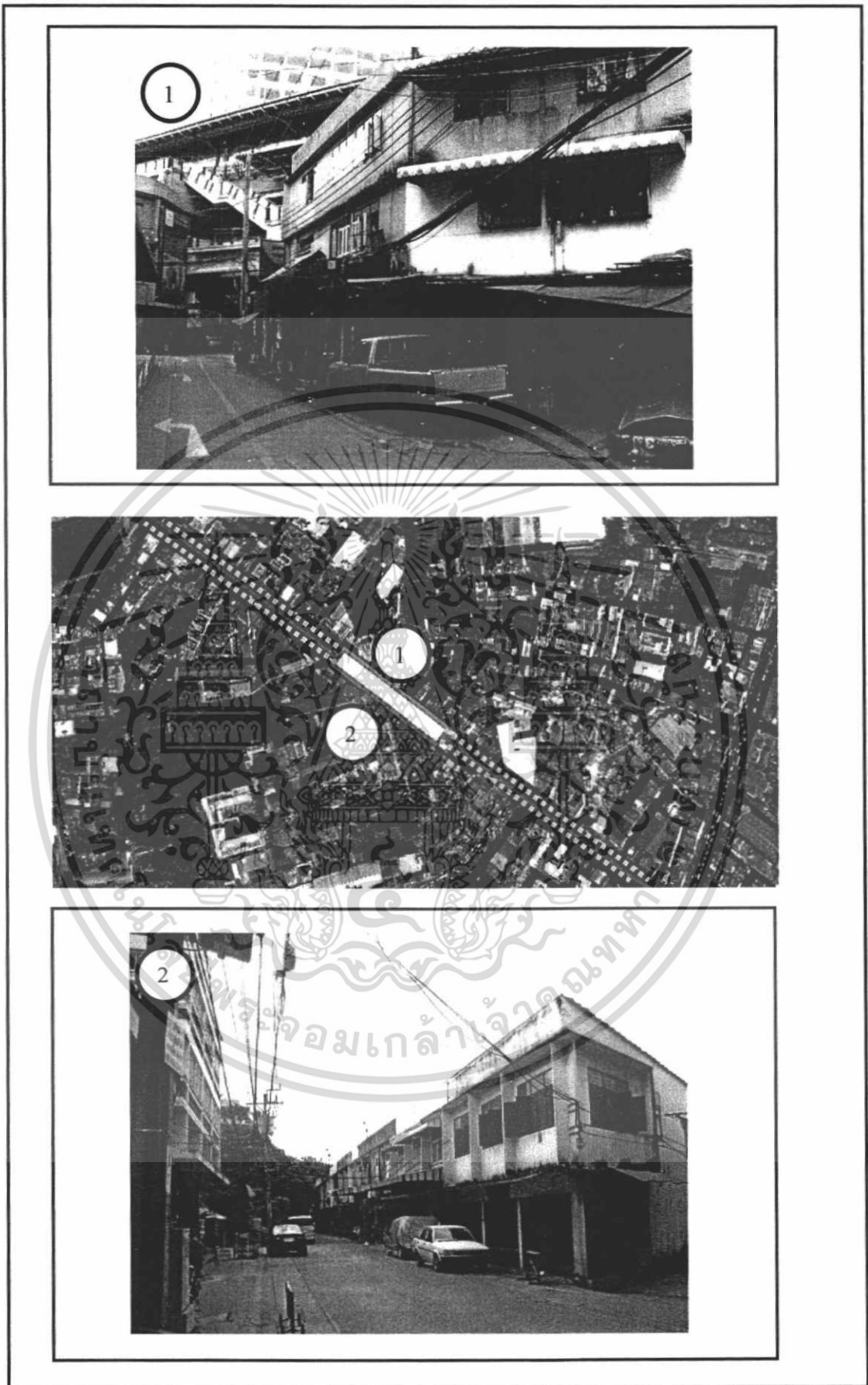
จากการสำรวจพื้นที่บริเวณพื้นที่สถานีพระโขนงปัจจุบันนั้น พบว่า สภาพอาคารรอบๆ พื้นที่สถานี โดยส่วนใหญ่ เป็นอาคารแนวราบ ที่เป็นอาคารพาณิชย์ และอาคารพักอาศัยส่วนบุคคล ที่มีสภาพค่อนข้างเก่าและทรุดโทรม โดยหากเป็นอาคารขนาดใหญ่ นั้น จะมีระยะห่างออกไปจากตัวพื้นที่สถานี รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.4

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพระโขนง พบว่า ราคาที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส ในปี 2535 มาจนถึงช่วง ปี 2543-2546 แต่หลังจากนั้นก็พบว่าค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีพระโขนงก็เริ่มมีอัตราการปรับตัวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 35.68 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.3



ภาพที่ 5.3 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพระโขนง ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.4 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟาสถานีพระ โขนง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3. สถานีเอกมัย

จากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีเอกมัยปัจจุบันนั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานีโดยส่วนใหญ่หรือแม้กระทั่งตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าานั้น เป็นอาคารแนวตั้งขนาดใหญ่ ทั้งยังมีพื้นที่ที่กำลังดำเนินการเพื่อการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่อีกหลายโครงการ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.6 อีกทั้งสถานีรถไฟฟ้าเอกมัยยังอยู่ติดกับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (เอกมัย) อีกด้วย

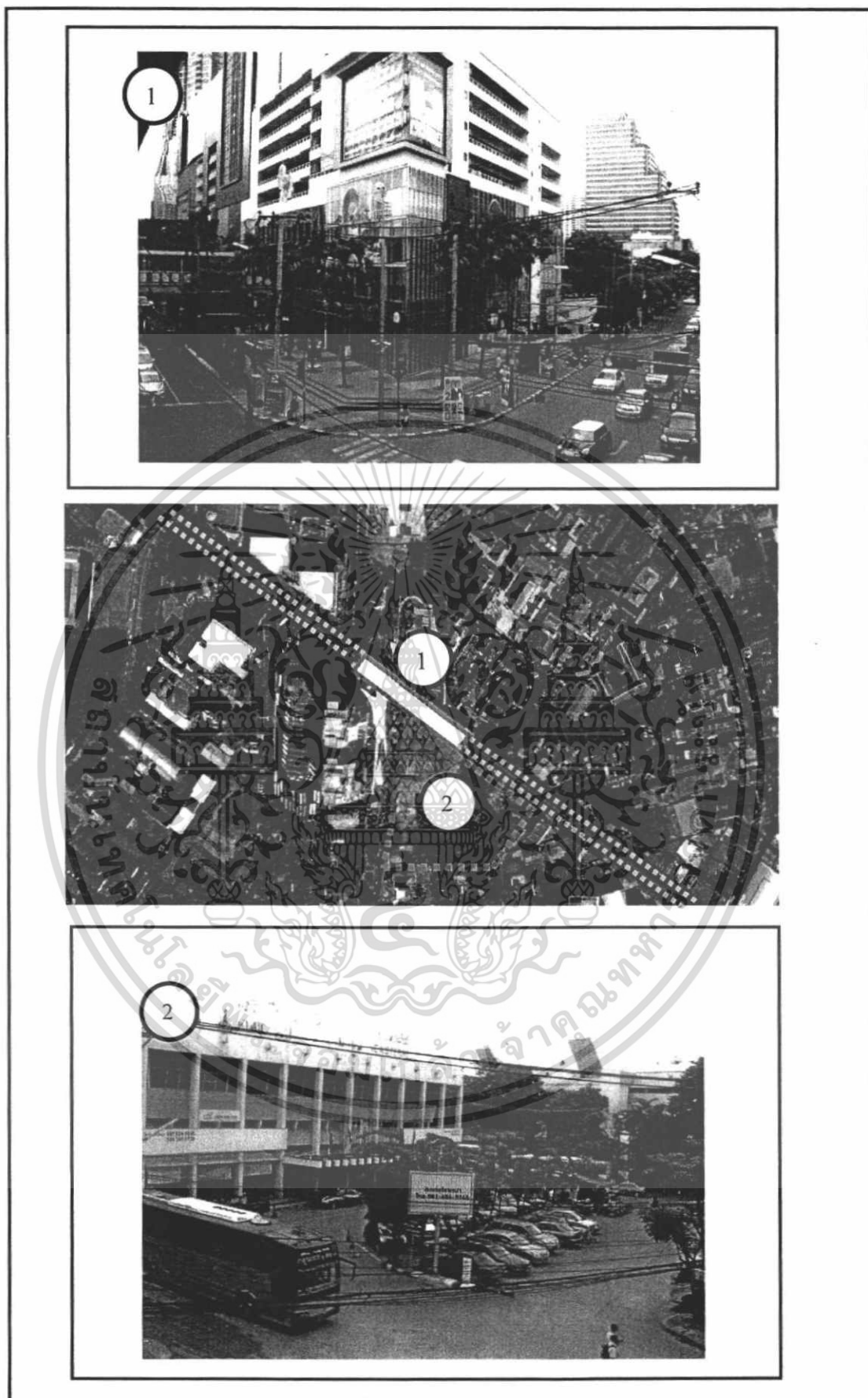
โดยในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเอกมัยนั้น พบว่า ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ในปี 2535 มาจนถึงช่วง ปี 2543-2546 ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่หลังจากนั้น ในช่วงปี 2547-2550 ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ก็มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงถึง -28 เปอร์เซ็นต์ และกลับมามีอัตราการปรับตัวที่เพิ่มสูงขึ้นมาก ถึง 43.85 เปอร์เซ็นต์ ในช่วงเวลาปัจจุบัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.5

และเมื่อทำการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าซึ่งถือเป็นปีฐาน กับระยะเวลาในช่วงปัจจุบันนั้น ก็พบว่า ปัจจุบันราคาที่ดิน มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นจากอดีตถึง 17.58 เปอร์เซ็นต์



ภาพที่ 5.5 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเอกมัย ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.6 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีเอกมัย

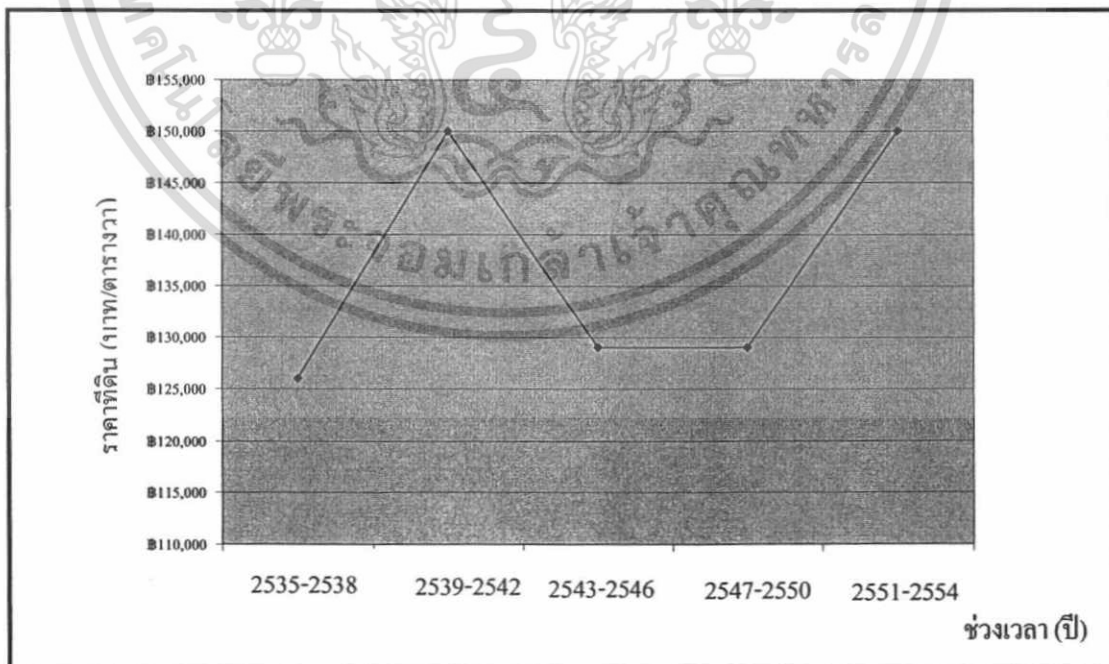
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4. สถานีทองหล่อ

จากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีทองหล่อปัจจุบันนั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานีโดยส่วนใหญ่หรือแม้กระทั่งตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นอาคารแนวตั้งขนาดใหญ่ อีกทั้งยังพบว่า บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานียังมีบริเวณที่เป็นพื้นที่พักอาศัยส่วนบุคคลอยู่ค่อนข้างมาก แต่ถึงแม้จากการสำรวจจะพบว่า บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานีทองหล่อจะเป็นอาคารขนาดใหญ่และเป็นอาคารใหม่ แต่ก็ยังพบว่าบริเวณรอบๆ สถานีก็ยังคงมีอาคารขนาดเล็กแนวราบ ที่เป็นอาคารเก่าปะปนอยู่มากเช่นกัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.8

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีทองหล่อ ตั้งแต่ช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงที่เริ่มเปิดให้บริการเป็นครั้งแรกนั้น พบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นมาก หรือคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลง 19.04 เปอร์เซ็นต์ แต่หลังจากนั้น ในช่วงปี 2543-2546 ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีกลับมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงมากหรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง -14 เปอร์เซ็นต์ มาจนกระทั่งถึงช่วงเวลาปัจจุบัน พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี เริ่มมีอัตราการปรับตัวที่เพิ่มสูงขึ้น หรือคิดเป็น 16.27 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.7

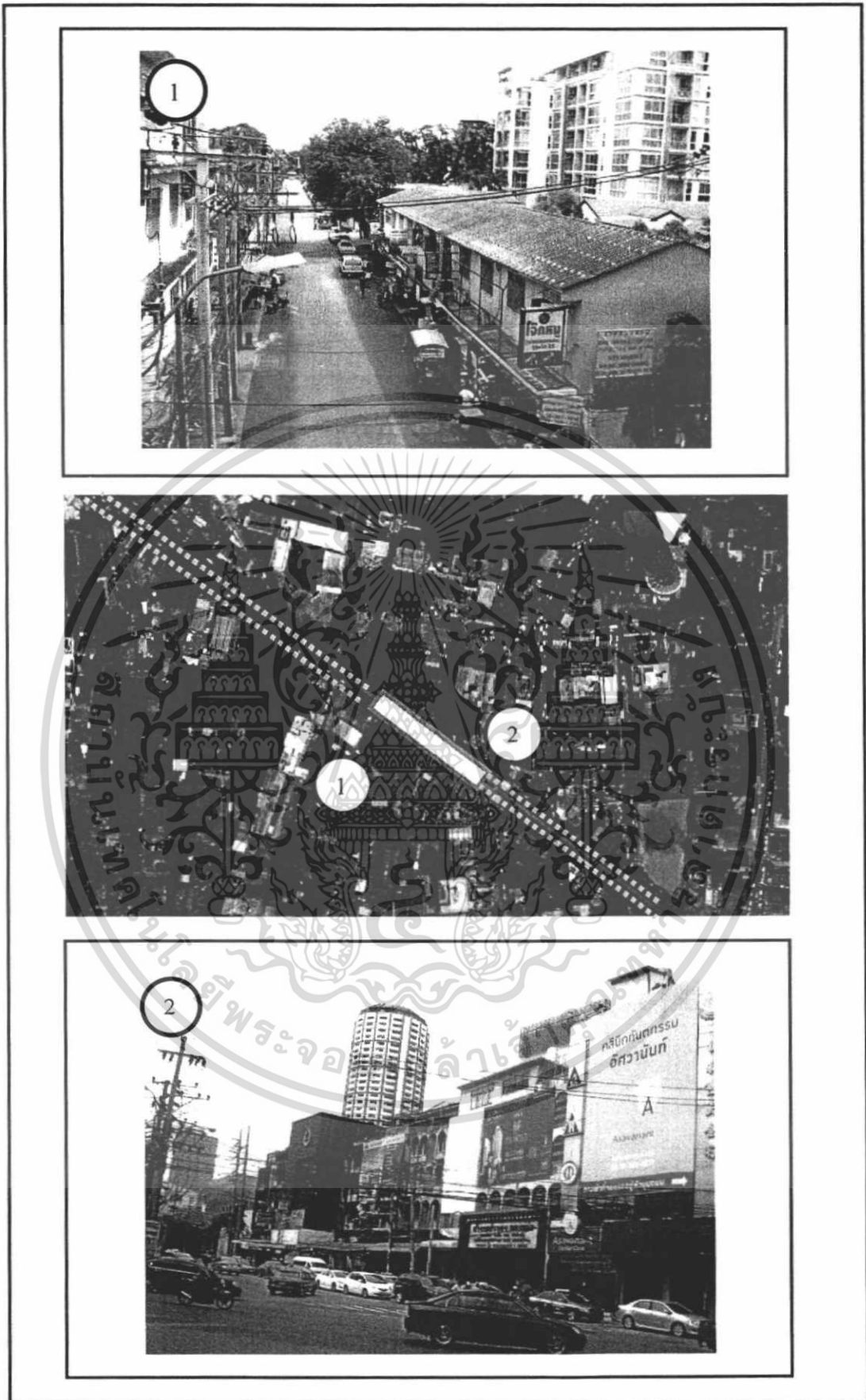
และเมื่อทำการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าซึ่งถือเป็นปีฐาน กับระยะเวลาในช่วงปัจจุบันนั้น ก็พบว่า ปัจจุบันราคาที่ดิน มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาที่ยัง ไม่มีการเปิดให้บริการ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นจากอดีตถึง 19.04 เปอร์เซ็นต์



ภาพที่ 5.7 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

#### สถานีทองหล่อ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



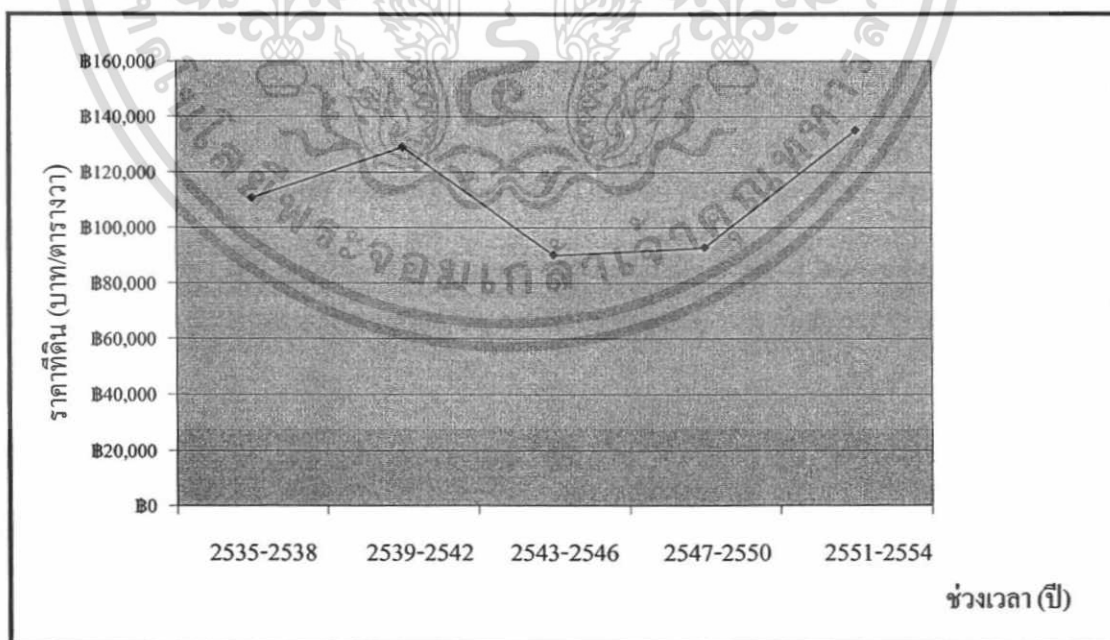
ภาพที่ 5.8 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีทองหล่อ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 5. สถานีพร้อมพงษ์

จากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีพร้อมพงษ์ซึ่งถือเป็นย่านธุรกิจและที่พักอาศัยของชาวต่างชาติในปัจจุบันนั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานีโดยส่วนใหญ่หรือแม้กระทั่งตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าานั้น โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารแนวตั้งขนาดใหญ่ ที่มีการเกาะกลุ่มกันค่อนข้างหนาแน่น ทั้งห้างสรรพสินค้า โรงแรม หรือแม้กระทั่งอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้า ดิ เอ็ม โพรแรม ซึ่งเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่อยู่ติดกับริมพื้นที่สถานี หรือโรงแรม อิมพีเรียล ควีนส์ปาร์ค รวมทั้งมีสวนสาธารณะเบญจสิริ อยู่บริเวณพื้นที่สถานีอีกด้วย รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.10

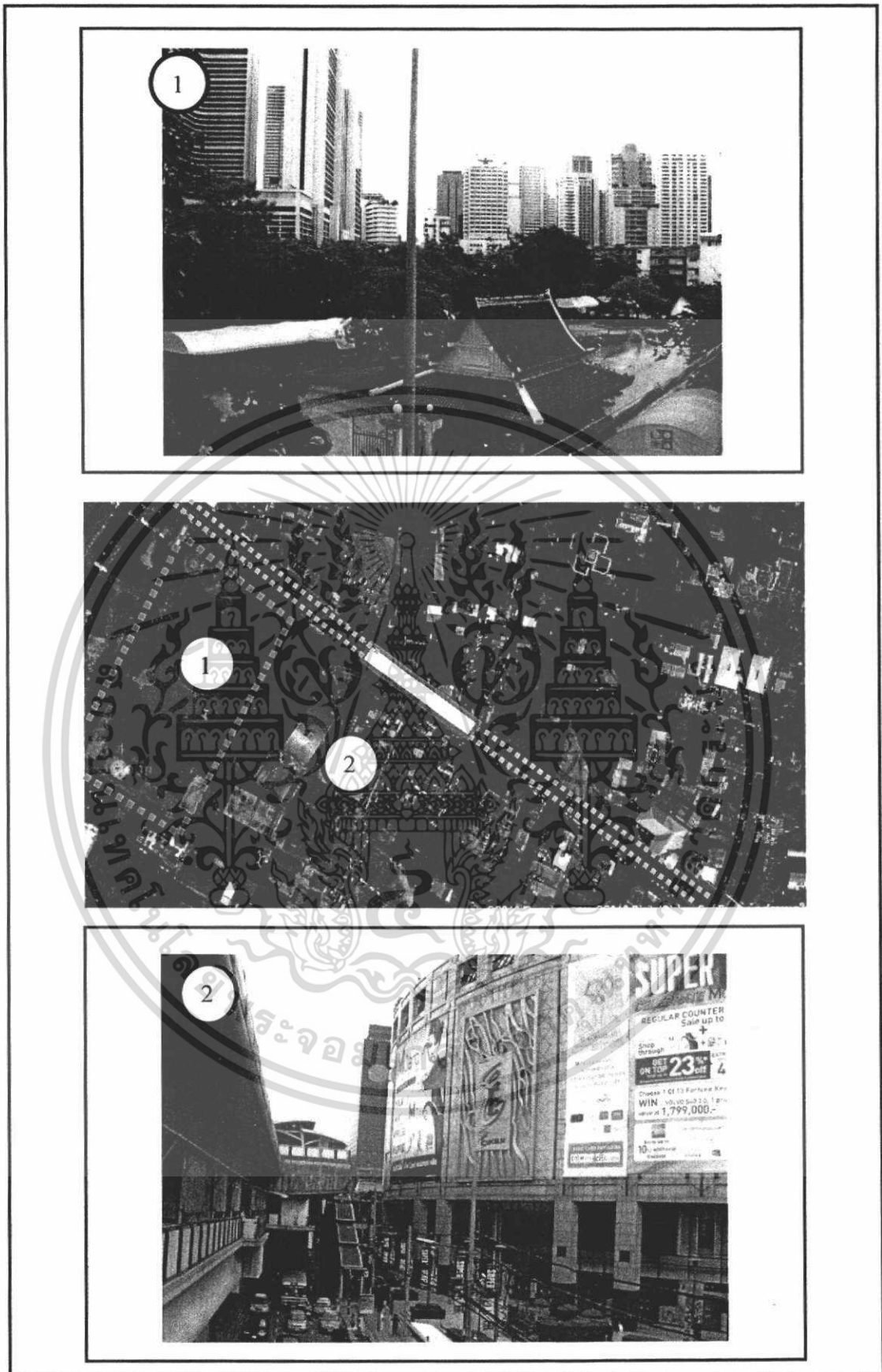
ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพร้อมพงษ์ พบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด ตั้งแต่ช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ในช่วงปี 2539-2542 มาจนถึงช่วง ปี 2543-2546 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง -30.23เปอร์เซ็นต์ แต่หลังจากนั้น ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีพร้อมพงษ์ ก็เริ่มมีการปรับตัวในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 45.55 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.9

และเมื่อทำการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าซึ่งถือเป็นปีฐาน กับระยะเวลาในช่วงปัจจุบันนั้น ก็พบว่า ปัจจุบันราคาที่ดิน มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาที่ยัง ไม่มีการเปิดให้บริการ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นจากอดีตถึง 45.55 เปอร์เซ็นต์



ภาพที่ 5.9 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพร้อมพงษ์ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.10 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีพร้อมพงษ์

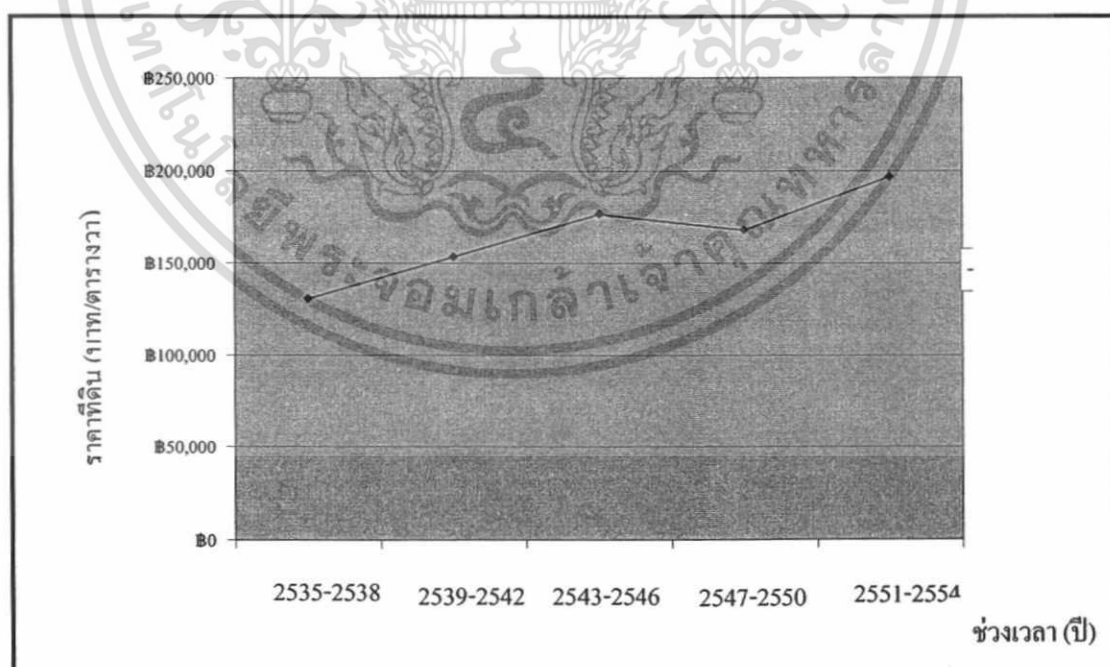
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 6. สถานีโศก

พื้นที่บริเวณสถานีโศกนั้น ถือเป็นพื้นที่แหล่งศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งในปัจจุบันของกรุงเทพมหานคร ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังรถไฟฟ้าได้ดินสถานีสุขุมวิทได้ และจากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีโศกปัจจุบันนั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานีโดยส่วนใหญ่หรือแม้กระทั่งตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า นั้น เป็นอาคารแนวตั้งขนาดใหญ่ที่ทันสมัย ทั้งอาคารสำนักงาน โรงแรม หรือห้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และยังพบอาคารขนาดใหญ่ที่กำลังมีการก่อสร้างและปรับปรุงอยู่ด้วยเช่นกัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.12

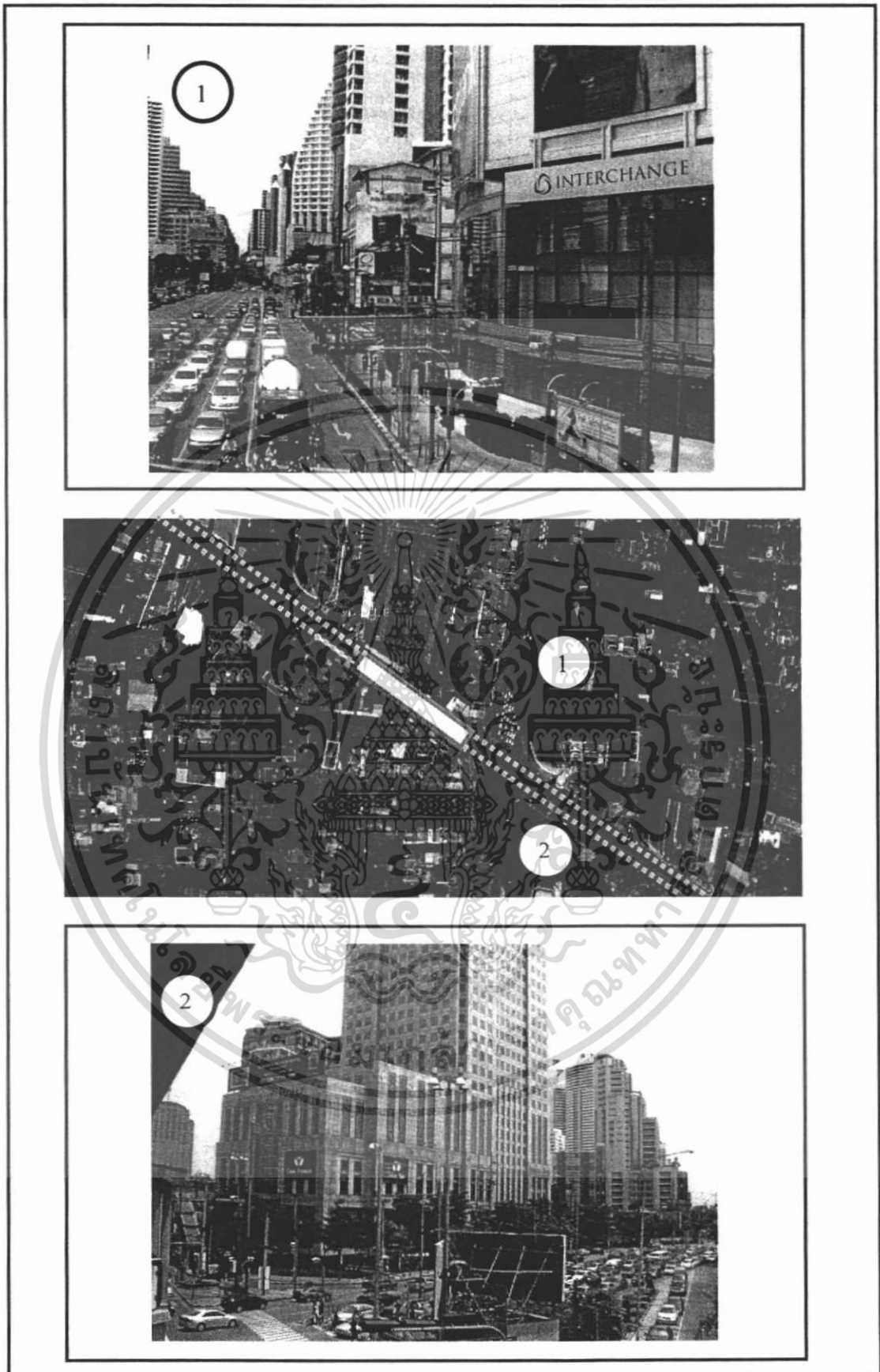
โดยในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีโศกนั้น พบว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงของค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่สูงเพิ่มขึ้นประมาณ 15.21 เปอร์เซ็นต์ ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงปี 2543-2546 แต่หลังจากนั้นอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินก็มีการปรับตัวที่ลดต่ำลงเล็กน้อยในช่วงปี 2547-2550 และกลับมามีอัตราการปรับตัวที่เพิ่มสูงขึ้นประมาณ 17.06 เปอร์เซ็นต์ ในช่วงเวลาปัจจุบัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.11

และเมื่อทำการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าซึ่งถือเป็นปีฐาน กับระยะเวลาในช่วงปัจจุบันนั้น ก็พบว่า ปัจจุบันราคาที่ดิน มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นจากอดีตถึง 17.06 เปอร์เซ็นต์



ภาพที่ 5.11 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส  
สถานีโศก ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



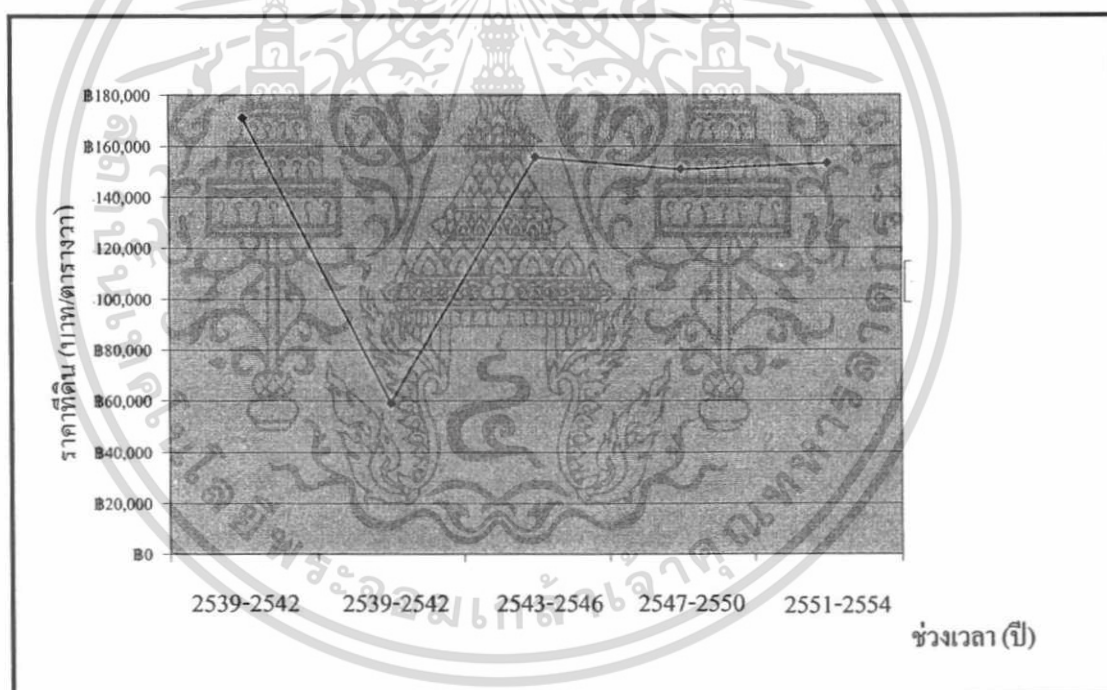
ภาพที่ 5.12 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีอโศก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 7. สถานีนานา

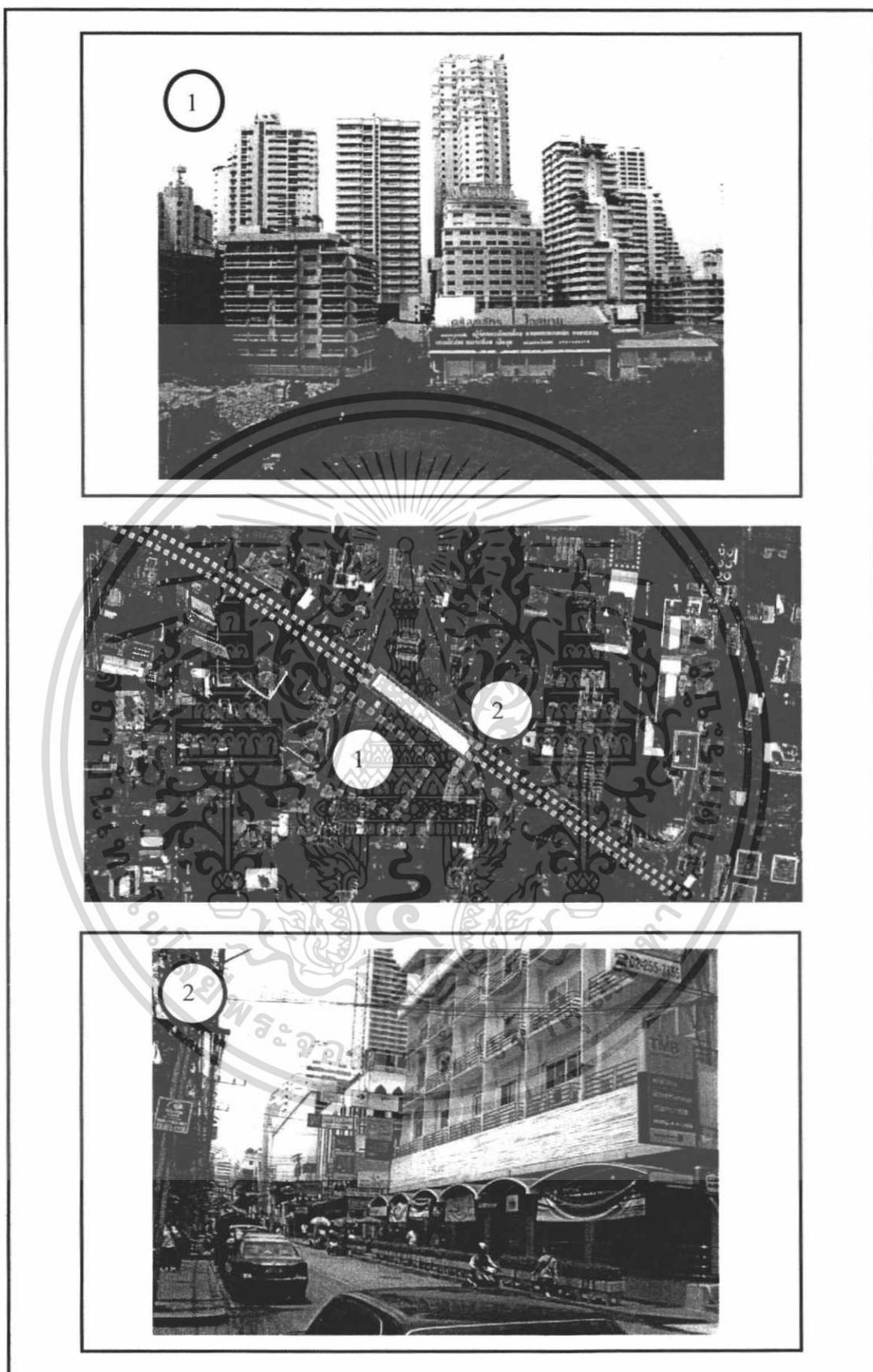
จากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีนานาในปัจจุบันนั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้านั้น ส่วนใหญ่เป็นอาคารแนวตั้งขนาดใหญ่ ที่เป็นย่านอาคารสำนักงานและโรงแรมขนาดใหญ่จำนวนมาก แต่จากการสำรวจ ก็พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่สถานีรถไฟฟ้านานา ยังคงมีพื้นที่ว่างเปล่าที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาใดๆ หลงเหลืออยู่ หรือแม้กระทั่งอาคารที่กำลังจะมีการซ่อมแซมปรับปรุงปรากฏอยู่หลายอาคารเช่นกัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.14

และในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้านานา บีทีเอส สถานีนานา พบว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงของค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้านานา มาจนถึงช่วงปี 2543-2546 มีอัตราการปรับตัวที่เพิ่มสูงขึ้นมาก หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึงประมาณ 164.12 เปอร์เซ็นต์ แต่ในช่วงเวลาต่อมา ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ก็มีการปรับตัวในอัตราที่ลดต่ำลง จนเกือบเป็นอัตรากงที่ในช่วงเวลาปัจจุบัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.13



ภาพที่ 5.13 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้านานา บีทีเอส  
สถานีนานา ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.14 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**8. สถานีเพลินจิต**

จากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีเพลินจิตในปัจจุบันนั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานี และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าพื้นที่นั้น ส่วนใหญ่เป็นย่านศูนย์กลางการค้า อาคารสำนักงานและโรงแรมขนาดใหญ่ แต่จากการสำรวจ ก็พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิต ยังคงมีพื้นที่ว่างเปล่าที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาใดๆ หลงเหลืออยู่เช่นกัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.16

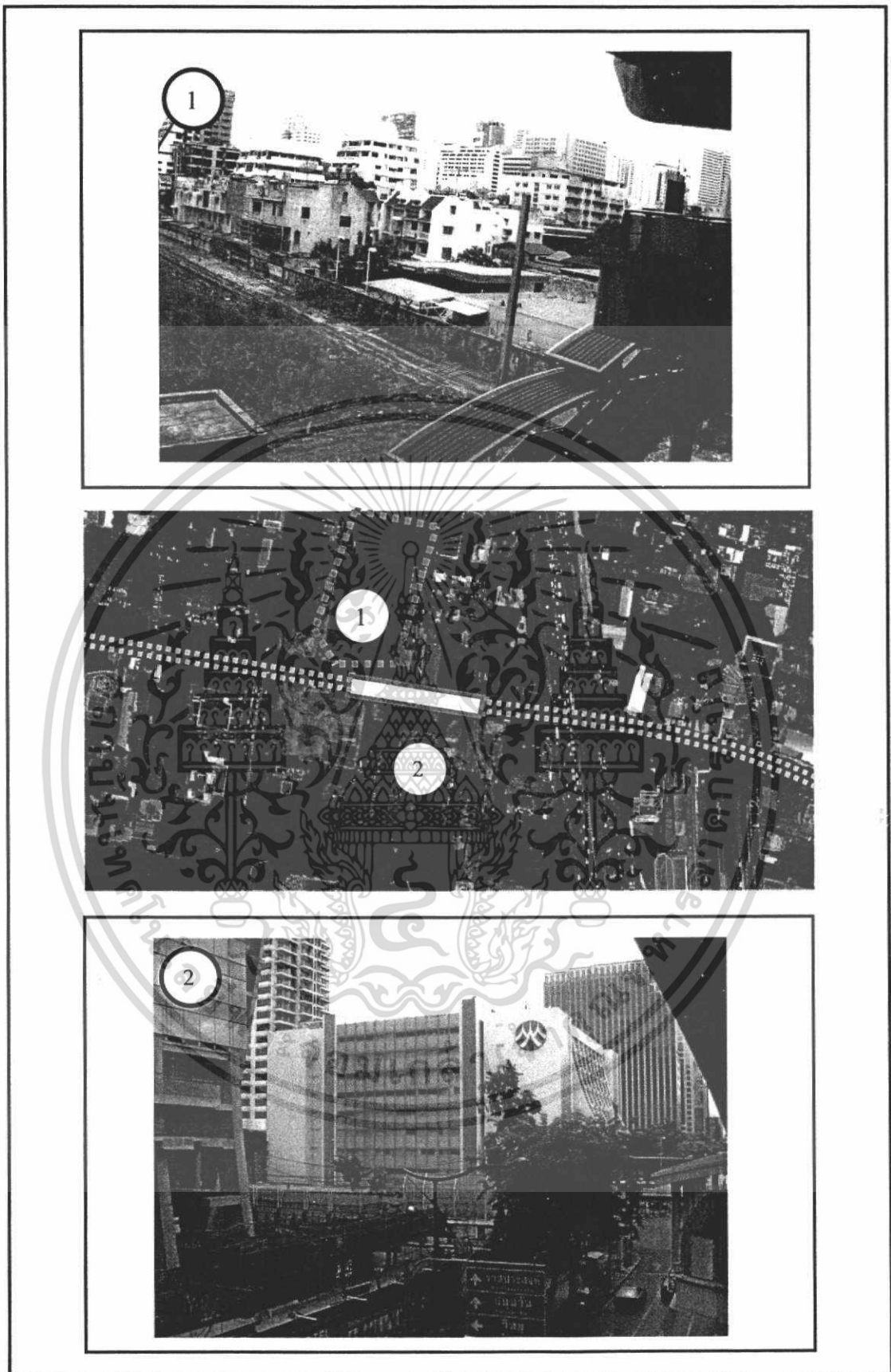
ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเพลินจิต พบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็น ได้ชัด ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ในช่วงปี 2535-2539 จนถึงช่วงปี 2539-2542 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 45.54 เปอร์เซ็นต์ และมาถึงช่วงเวลาหลังการเปิดให้บริการมาได้ระยะเวลาหนึ่ง จนถึงช่วงปี 2547-2550 ราคาที่ดินกลับมามีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบันพบว่าค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีเพลินจิตกลับมามีอัตราการปรับตัวที่เพิ่มสูงมากขึ้นอย่างเห็น ได้ชัด หรือคิดเป็น 43.68 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.15

และเมื่อทำการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าซึ่งถือเป็นปีฐาน กับระยะเวลาในช่วงปัจจุบันนั้น ก็พบว่า ปัจจุบันราคาที่ดิน มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาที่ยัง ไม่มีการเปิดให้บริการ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นจากอดีตถึง 43.68 เปอร์เซ็นต์



**ภาพที่ 5.15** กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเพลินจิต ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.16 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีเพลินจิต

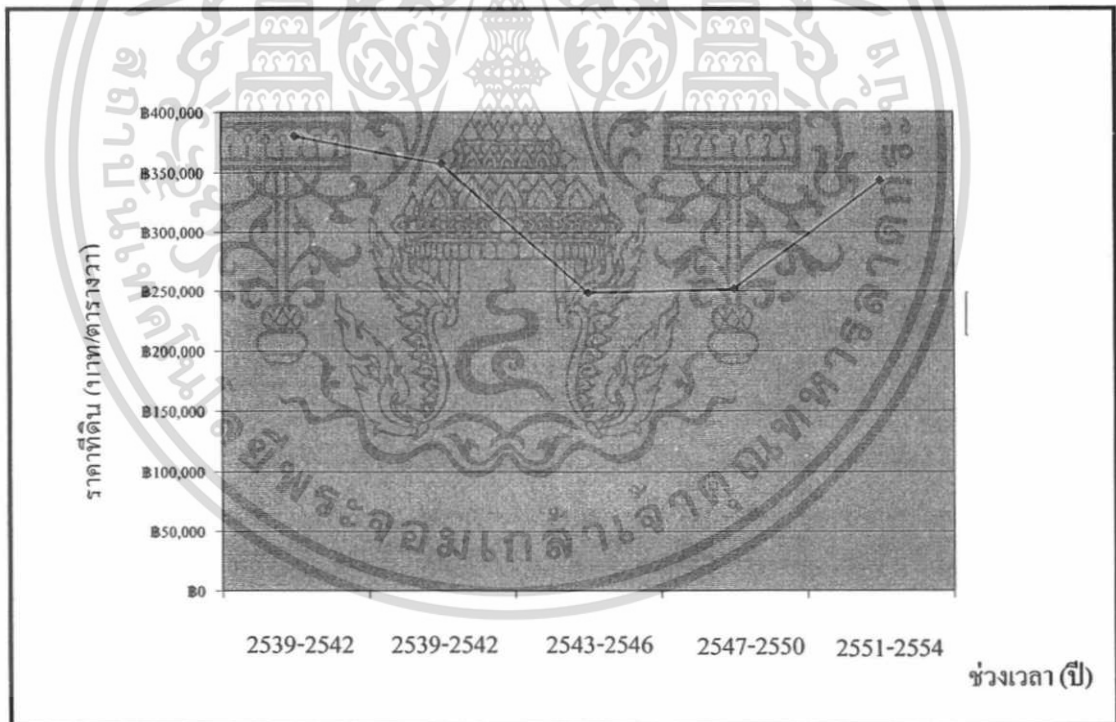
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 9. สถานีชิดลม

จากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีชิดลม ซึ่งถือเป็นย่านการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งในปัจจุบัน นั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าพื้นที่นั้น ส่วนใหญ่เป็นอาคารแนวตั้งขนาดใหญ่ ที่เป็นทั้งศูนย์การค้า โรงแรม รวมทั้งอาคารพาณิชย์ที่สำคัญๆ หลายแห่ง เช่น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ชิดลม, เกสรพลาซ่า, อาคารอมรินทร์ พลาซ่า, โรงแรมอินเตอร์คอนติเนนตัล กรุงเทพ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ ฯลฯ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.18

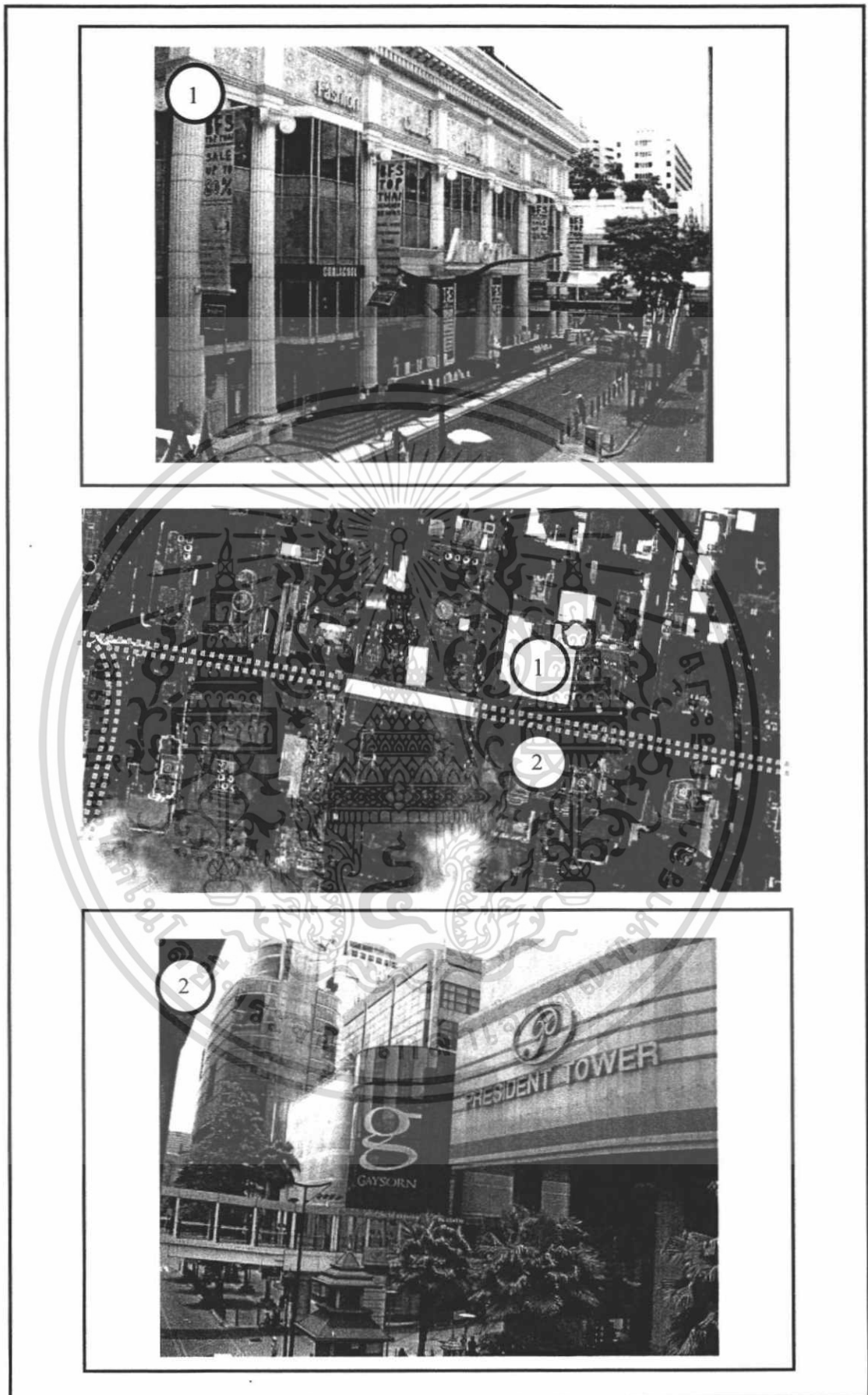
ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีชิดลม พบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงที่เปิดให้บริการรถไฟฟ้า ตลอดมาจนถึงช่วงปี 2547-2550

แต่หลังจากนั้น ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีชิดลม ก็เริ่มมีการปรับตัวในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงปี 2547-2550 จนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน พบว่า การปรับตัวของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นประมาณ 36.42 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.17



ภาพที่ 5.17 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีชิดลม ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.18 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีชิดลม เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 10. สถานีสยาม

จากการสำรวจพื้นที่บริเวณสถานีสยาม ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางระหว่างสายสุขุมวิท และสายสีลม และถือเป็นย่านศูนย์กลางเมืองที่สำคัญของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันนั้น พบว่า อาคารรอบๆพื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า นั้น ส่วนใหญ่เป็นอาคารแนวตั้งขนาดใหญ่ ที่เป็นทั้งย่านศูนย์การค้า อาคารสำนักงานและโรงแรมขนาดใหญ่ที่สำคัญๆ หลายแห่ง เช่น สยามพารากอน สยามเซ็นเตอร์ และห้างเซ็นทรัลเวสต์เกตฯ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.20

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสยาม ตั้งแต่ช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงเปิดให้บริการเป็นครั้งแรกนั้น ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 13.72 เปอร์เซ็นต์

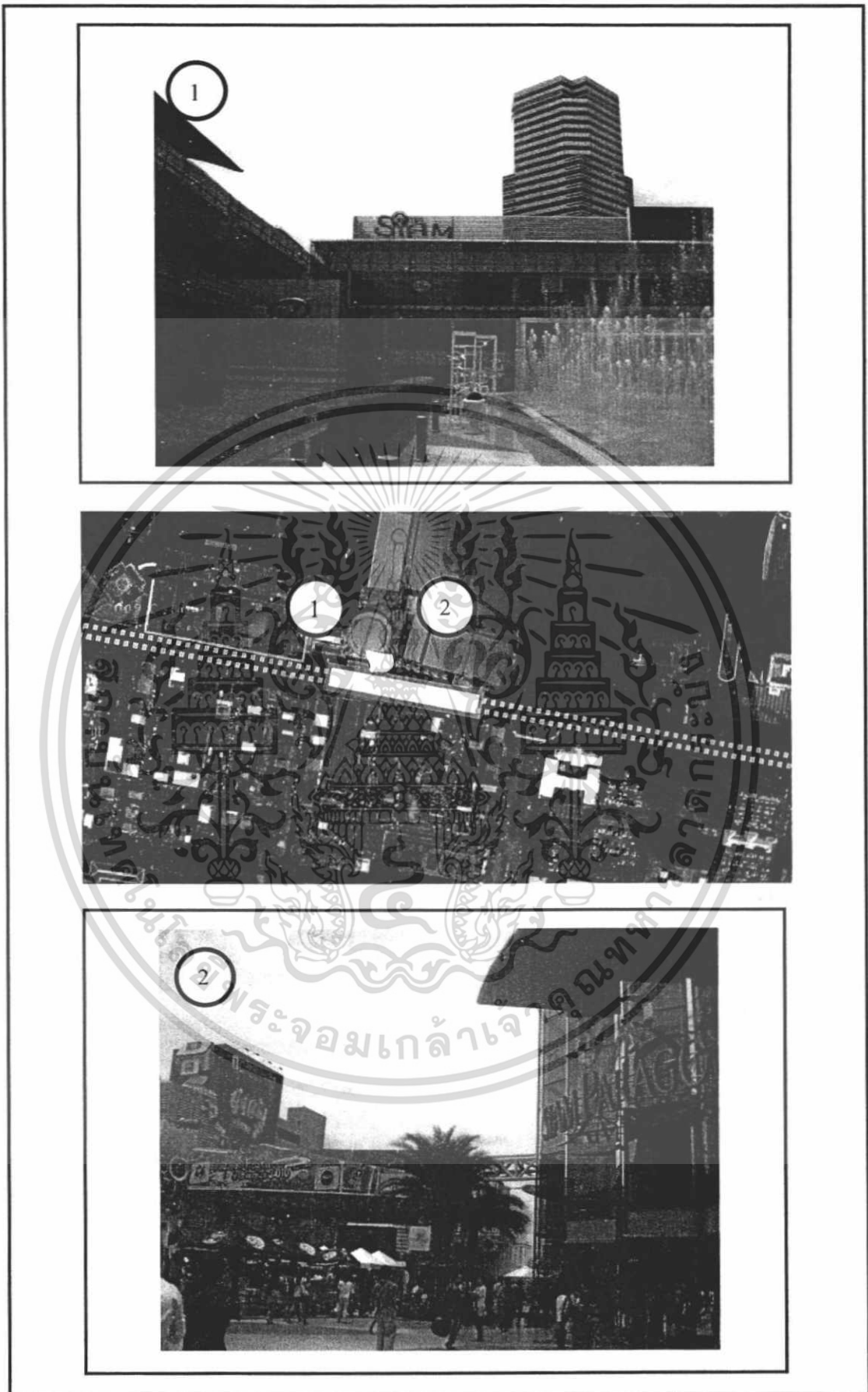
แต่หลังจากนั้น พบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงปี 2539-2542 มาจนถึงช่วงปี 2547-2550 ตลอดจนมาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ที่พบว่า การเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีสยาม มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากถึง 50 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.19

และเมื่อทำการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าซึ่งถือเป็นปีฐาน กับระยะเวลาในช่วงปัจจุบันนั้น ก็พบว่า ปัจจุบันราคาที่ดิน มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาที่ยังไม่มีการเปิดให้บริการ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นจากอดีตถึง 50 เปอร์เซ็นต์



ภาพที่ 5.19 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสยาม ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

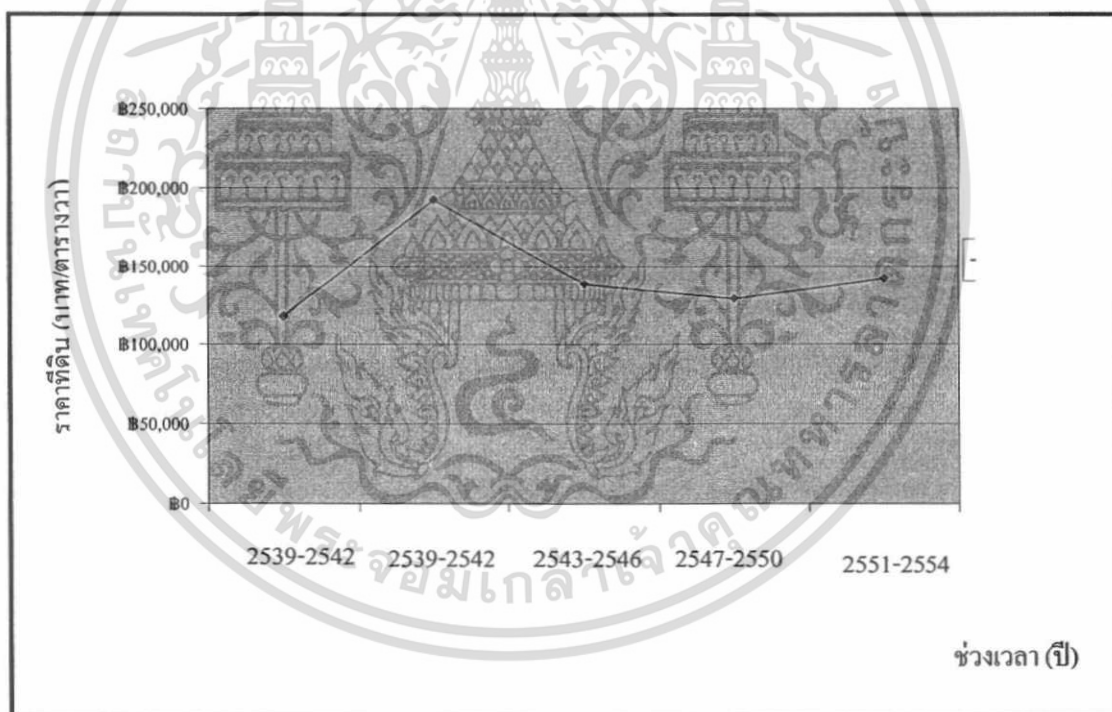


ภาพที่ 5.20 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 11. สถานีราชเทวี

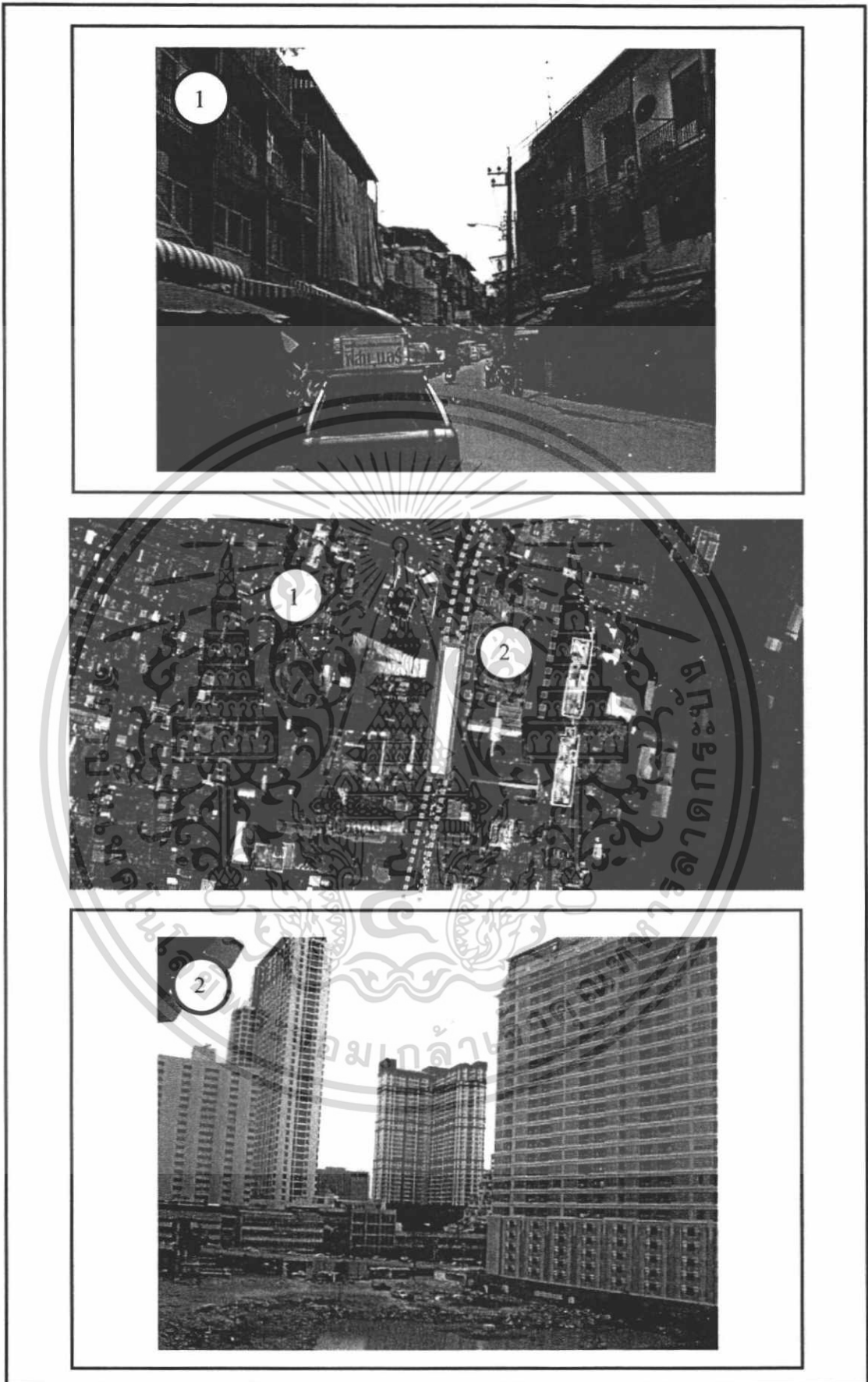
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีราชเทวี พบว่า อาคารส่วนใหญ่ที่อยู่รอบๆพื้นที่สถานีเป็นอาคารตึกแถวแนวราบ ที่มีสภาพค่อนข้างทรุดโทรม รวมทั้งมีพื้นที่ที่กำลังรอการพัฒนาปรากฏอยู่บ้าง ซึ่งจากการสำรวจพบว่าบริเวณพื้นที่สถานีราชเทวี ยังคงเป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาค่อนข้างน้อยกว่าพื้นที่สถานีอื่นๆ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.22

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีราชเทวี พบว่า การเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ตั้งแต่ช่วงเวลาที่ยังไม่มีบริการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงที่มีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก พบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 63.82 เปอร์เซ็นต์ แต่หลังจากนั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีกลับมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง แต่ในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีราชเทวี เริ่มมีระดับการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นประมาณ 10.56 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.21



ภาพที่ 5.21 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีราชเทวี ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

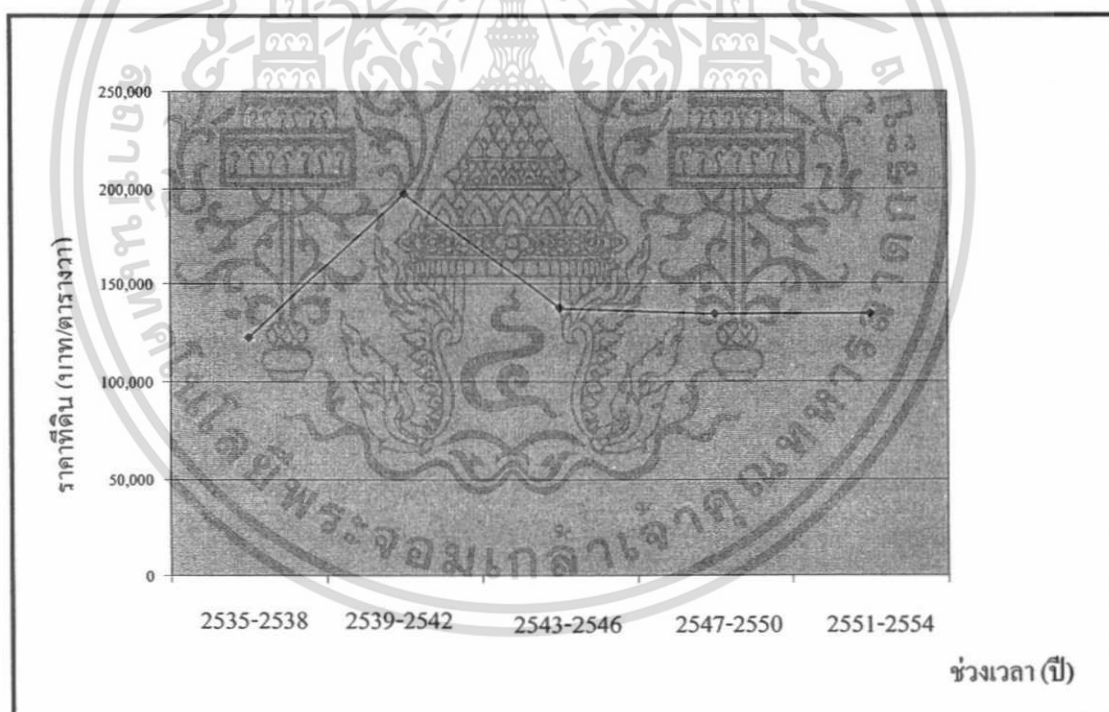


ภาพที่ 5.22 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีราชเทวี เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 12. สถานีพญาไท

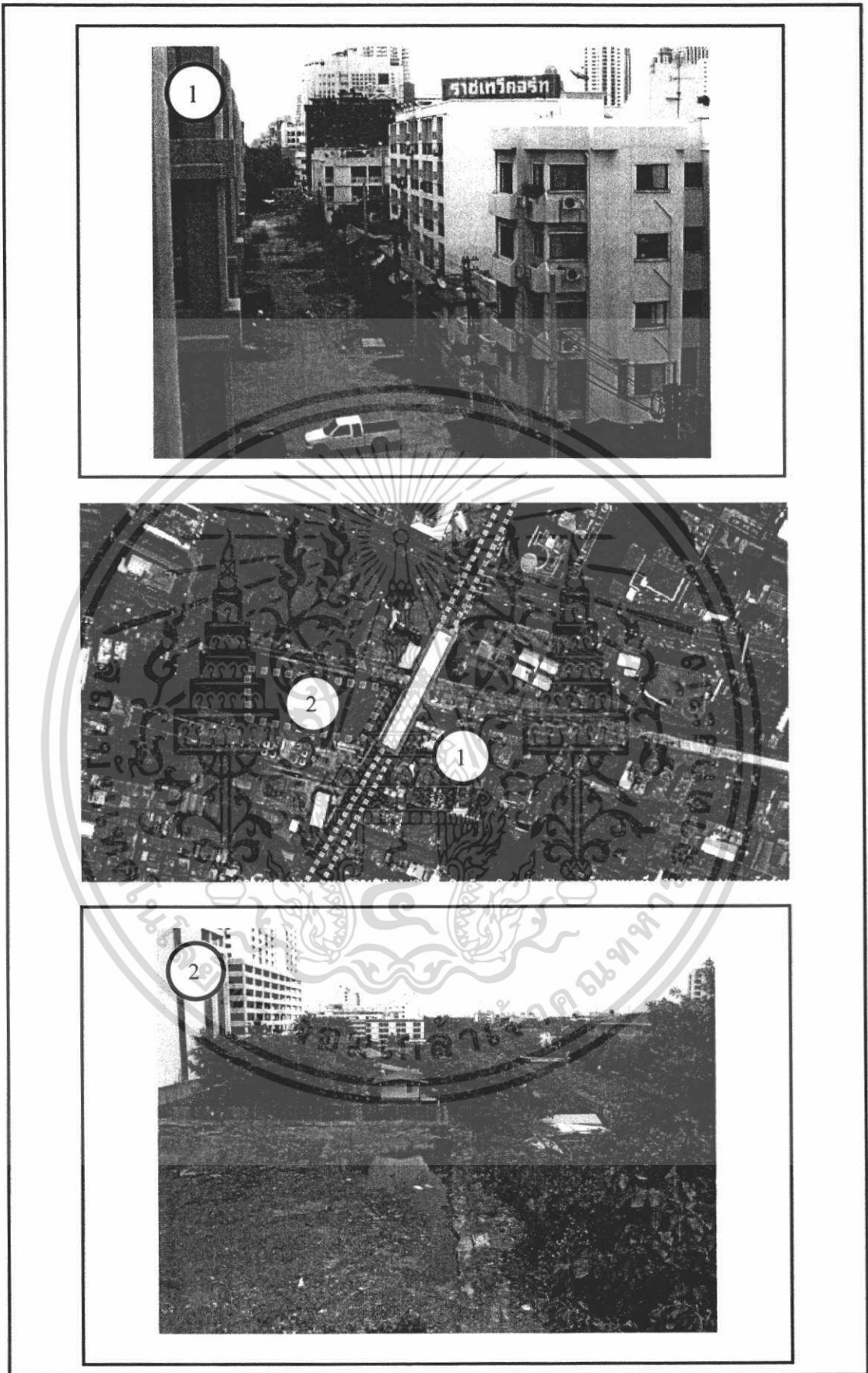
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีพญาไท ที่ปัจจุบันสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่สถานีพญาไทซึ่งเป็นสถานีปลายทางได้โดยตรงนั้น พบว่า อาคารที่ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่สถานีนั้น ประกอบด้วยอาคารของหน่วยงานราชการ เช่น กรมปศุสัตว์ กรมแพทย์ทหารบก มูลนิธิสายใจไทย ฯลฯ และอาคารพักอาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์/หอพัก รวมทั้งอาคารพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก นอกจากนี้ยังพบพื้นที่ว่างเปล่าที่ไม่ได้รับการพัฒนาปรากฏอยู่บริเวณรอบๆพื้นที่สถานี รายละเอียดดังภาพที่ 5.24 ซึ่งจากการสำรวจบริเวณพื้นที่สถานีพญาไทนั้น พบว่าบริเวณพื้นที่สถานียังถือว่ามีการพัฒนาพื้นที่ในอัตราที่ต่ำกว่าพื้นที่สถานีอื่นๆ เช่นกัน

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพญาไท พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น ตั้งแต่ช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงที่เริ่มเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 61.22 เปอร์เซ็นต์ แต่หลังจากนั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี กลับมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง จนมาถึงช่วงเวลาปัจจุบัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.23



ภาพที่ 5.23 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีพญาไท ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



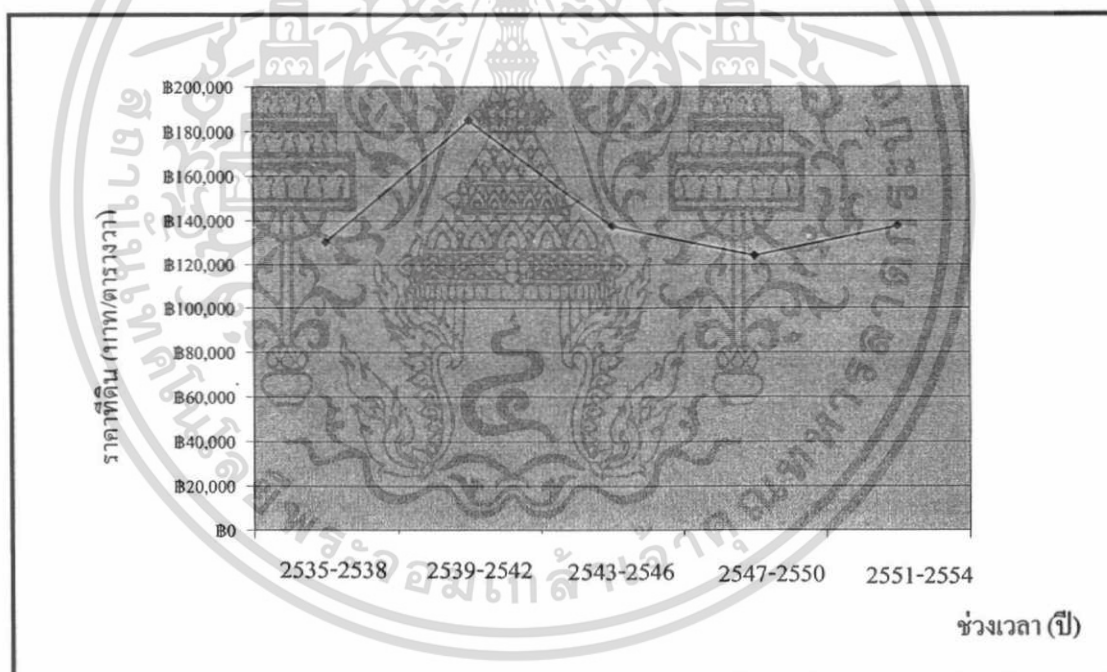
ภาพที่ 5.24 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีพญาไท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 13. สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

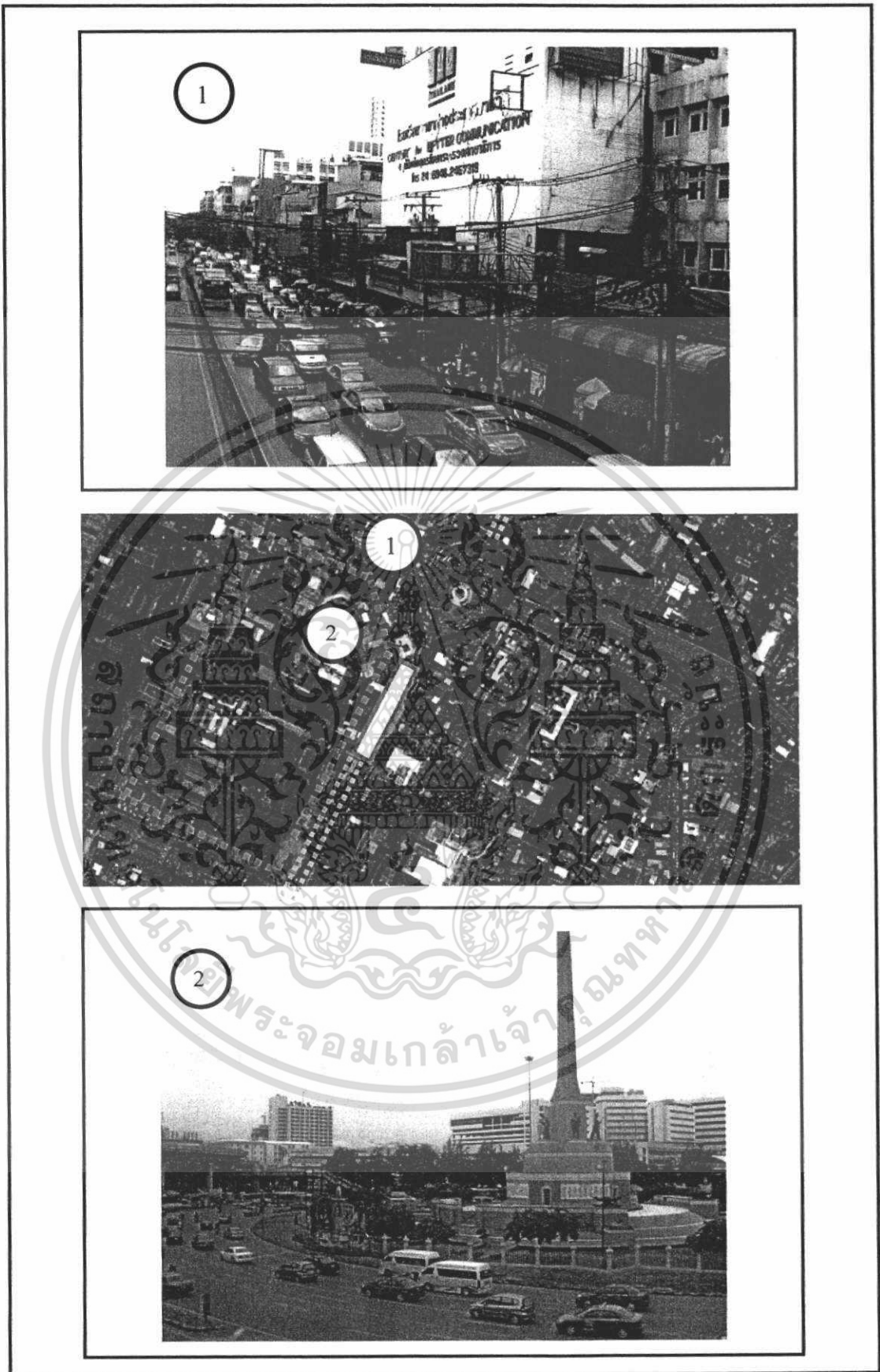
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่อาคารสิ่งปลูกสร้างโดยรอบจะเป็นอาคารสถานที่ของส่วนราชการ เช่น โรงพยาบาลราชวิถี วิทยาลัยแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ฯ หรือแม้กระทั่งห้างสรรพสินค้า เช่น ห้างเซนจูรี่ ห้างเซ็นเตอร์วัน และห้างแฟชั่นมอลล์ ฯ รายละเอียดดังภาพที่ 5.26

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พบว่า ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีที่เพิ่มสูงขึ้น หรือคิดเป็นอัตรการเพิ่มขึ้น 42.30 เปอร์เซ็นต์ แต่หลังจากเปิดให้บริการมาได้ระยะเวลาหนึ่ง พบว่า ราคาที่ดินกลับมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง แต่มาในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีอนุสาวรีย์ฯ นั้น มีการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นประมาณ 10.88 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.25



ภาพที่ 5.25 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส  
สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



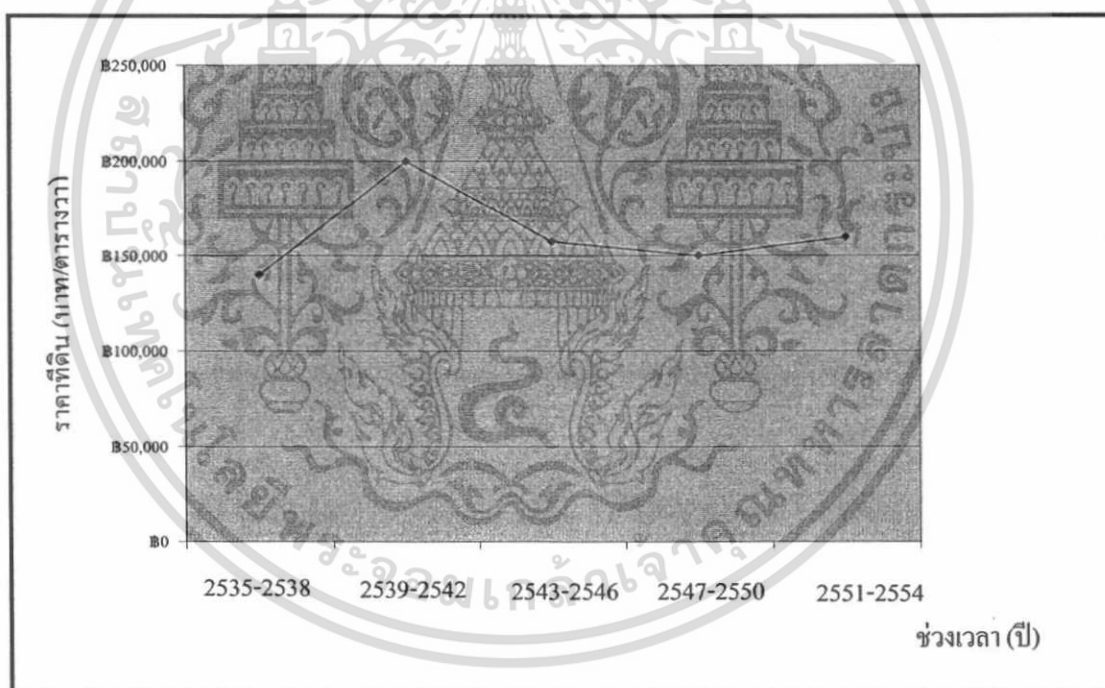
ภาพที่ 5.26 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า สถานีอนุสาวรีย์ชัยฯ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 14. สถานีสนามเป้า

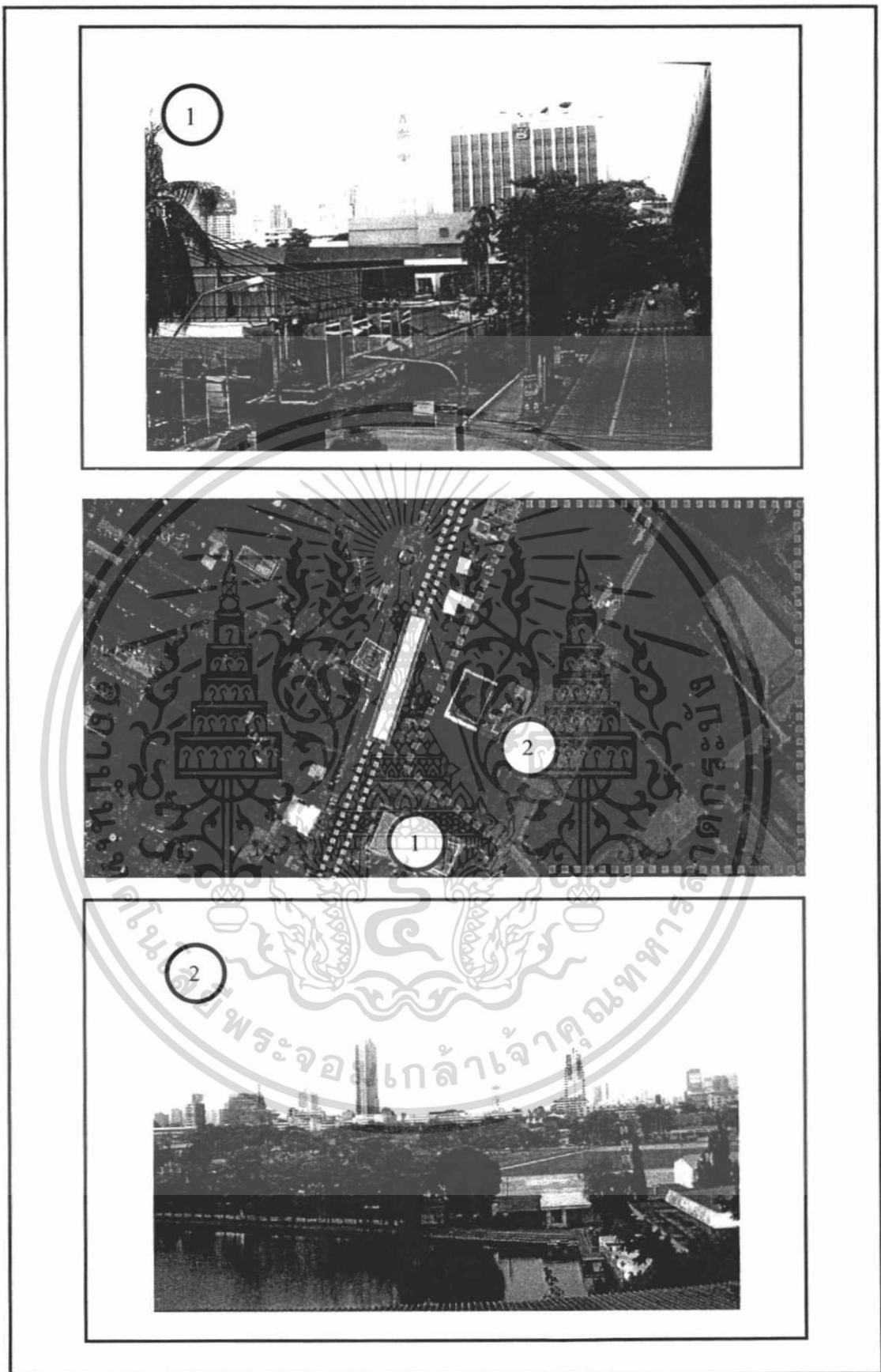
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีสนามเป้า พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการ ทั้งค่ายกองพลทหารม้ารักษาพระองค์ 1, 2 สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 และโรงพยาบาลพญาไท 2 ฯ รายละเอียดดังภาพที่ 5.28

และในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสนามเป้า พบว่า ตั้งแต่ช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาถึงช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ในปี 2542 ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นหรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 42.85 เปอร์เซ็นต์ แต่หลังเปิดให้บริการมาได้ระยะเวลาหนึ่ง พบว่าราคาที่ดินกลับมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งถึงในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ก็ยังคงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย 6.66 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.27



ภาพที่ 5.27 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสนามเป้า ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



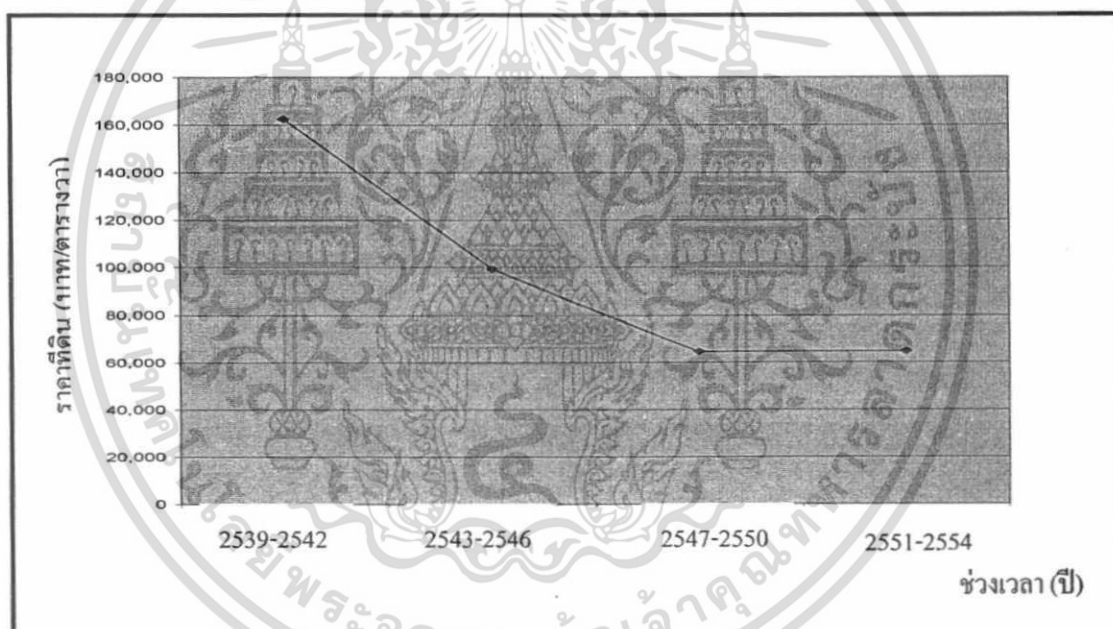
ภาพที่ 5.28 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีสนามเป้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 15. สถานีอารีย์

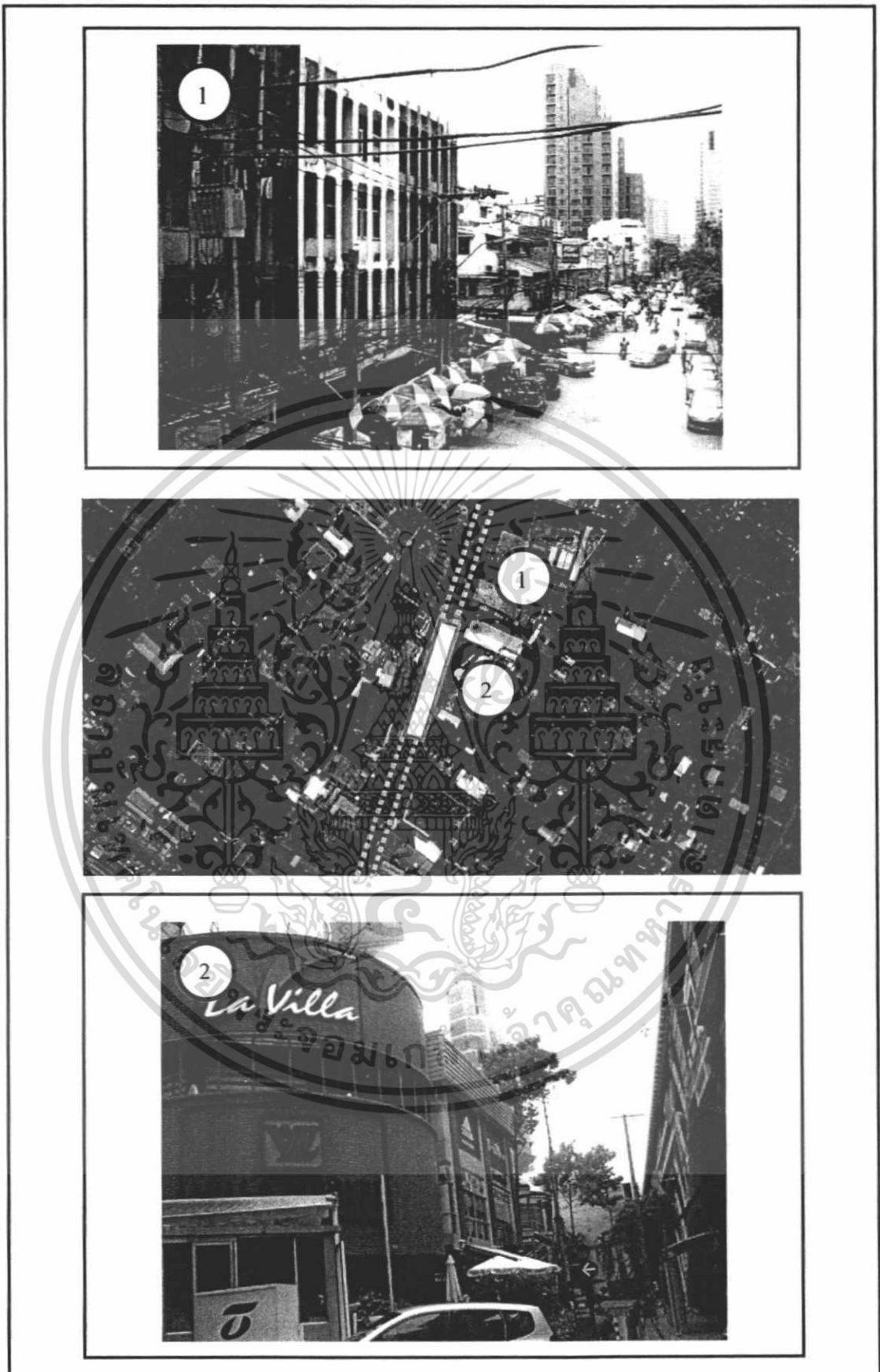
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีอารีย์ พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้านั้น โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อาคารของหน่วยงานราชการ เช่น กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมประชาสัมพันธ์ กระทรวงการคลังฯ ประกอบกับพื้นที่อาคารบ้านพักอาศัยส่วนบุคคลขนาดใหญ่บริเวณย่านซอยอารีย์และซอยพหลโยธินที่อยู่บริเวณพื้นที่สถานี ประกอบกับศูนย์การค้า ลา วิลล่า รายละเอียดดังภาพที่ 5.30

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีอารีย์ พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดและต่อเนื่อง ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ ในช่วงปี 2539-2542 มาจนถึงช่วง ปี 2547-2550 จนกระทั่งถึงในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีอารีย์ ก็ยังคงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่คงที่เมื่อเทียบกับช่วงปีที่ผ่านมา รายละเอียดดังภาพที่ 5.29



ภาพที่ 5.29 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีอารีย์ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.30 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีอารีย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 16. สถานีสะพานควาย

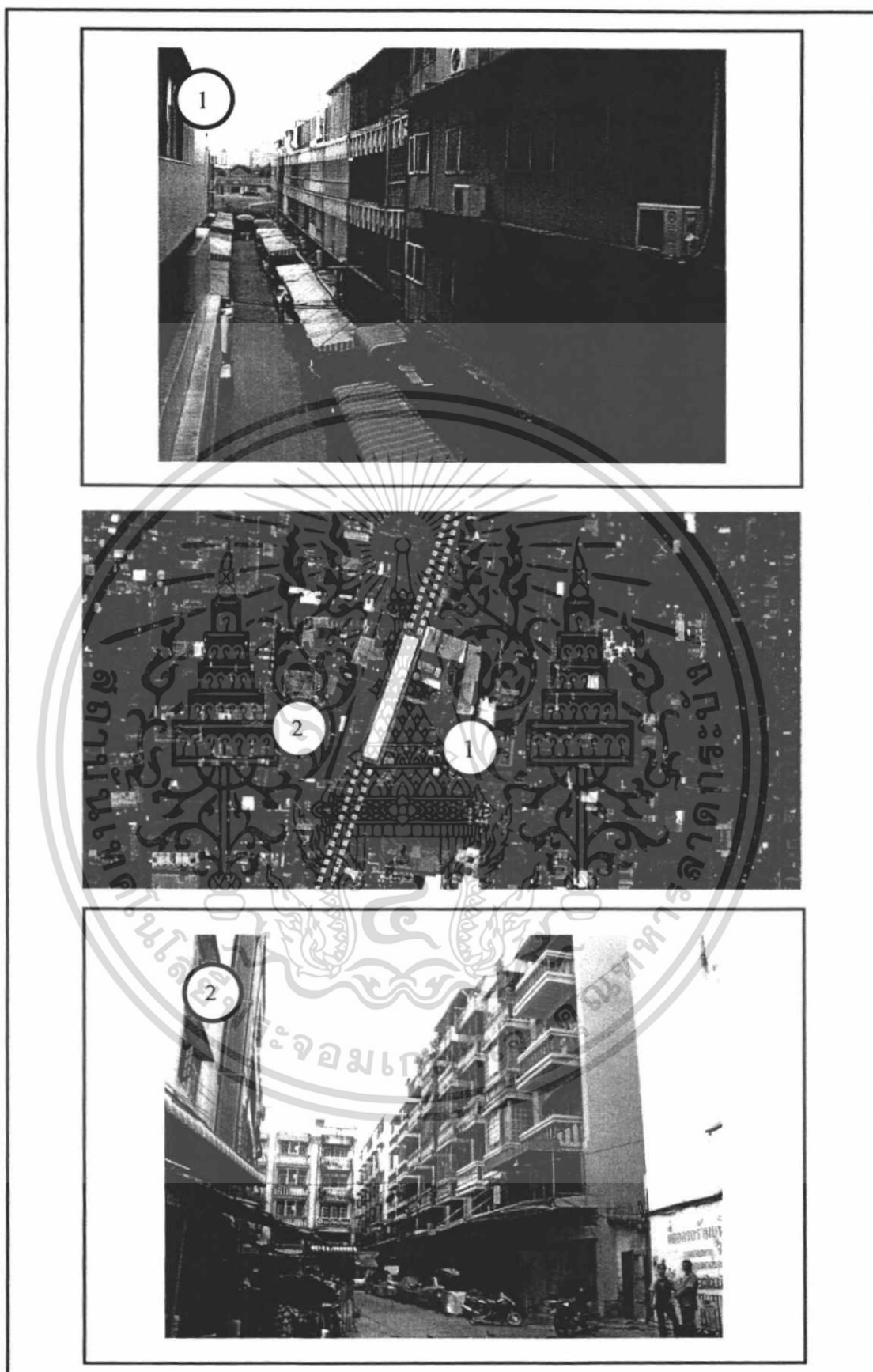
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีสะพานควาย พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่ยังคงเป็นอาคารพักอาศัยในแนวราบที่มีสภาพค่อนข้างเก่า ดังภาพที่ 5.16 ซึ่งพื้นที่สถานีสะพานควายนั้นจากการสำรวจ พบว่า เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาค่อนข้างต่ำ รายละเอียดดังภาพที่ 5.32

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสะพานควาย พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด และต่อเนื่อง ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ ในช่วงปี 2539-2542 มาจนถึงช่วง ปี 2547-2550

จนกระทั่งถึงในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีสะพานควาย ก็ยังคงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่คงที่เช่นเดียวกับสถานีอารีย์ รายละเอียดดังภาพที่ 5.31



ภาพที่ 5.31 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสะพานควาย ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน



ภาพที่ 5.32 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 17. สถานีหมอซิด

จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีหมอซิดซึ่งถือเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญของกรุงเทพฯ ด้านเหนือ เนื่องจากเป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท มีลานจอดรถขนาดใหญ่ให้บริการผู้โดยสาร และยังสามารถเปลี่ยนเส้นทางไปยังสถานีสวนจตุจักร และสถานีกำแพงเพชรของรถไฟฟ้าใต้ดินได้ และอยู่ไม่ไกลจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) และพื้นที่โดยส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่สวนสาธารณะ และตลาดนัดจตุจักร รายละเอียดดังภาพที่ 5.34

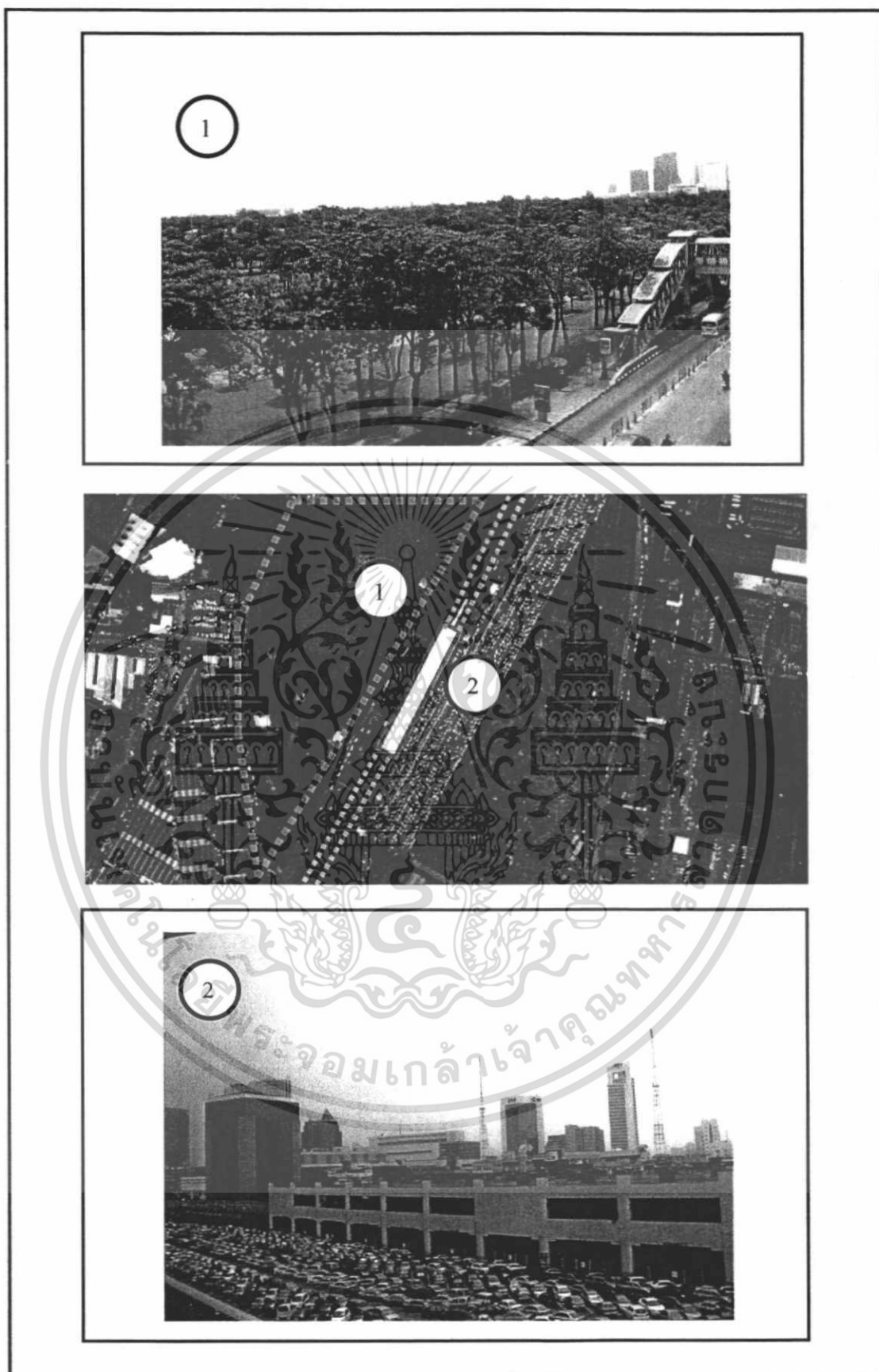
ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีหมอซิด พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ ในช่วงปี 2539-2542 มาจนถึงช่วง ปี 2543-2546 คิดเป็นอัตราการลดต่ำลงถึง - 37.50 เปอร์เซ็นต์ ต่อมาในช่วงปี 2547-2550 ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินก็ยังคงอยู่ในอัตราการเปลี่ยนแปลงแบบคงที่

แต่มาในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีหมอซิดนั้น กลับมา มีการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นมากถึง 60 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดดังภาพที่ 5.33



ภาพที่ 5.33 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีหมอซิด ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.34 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

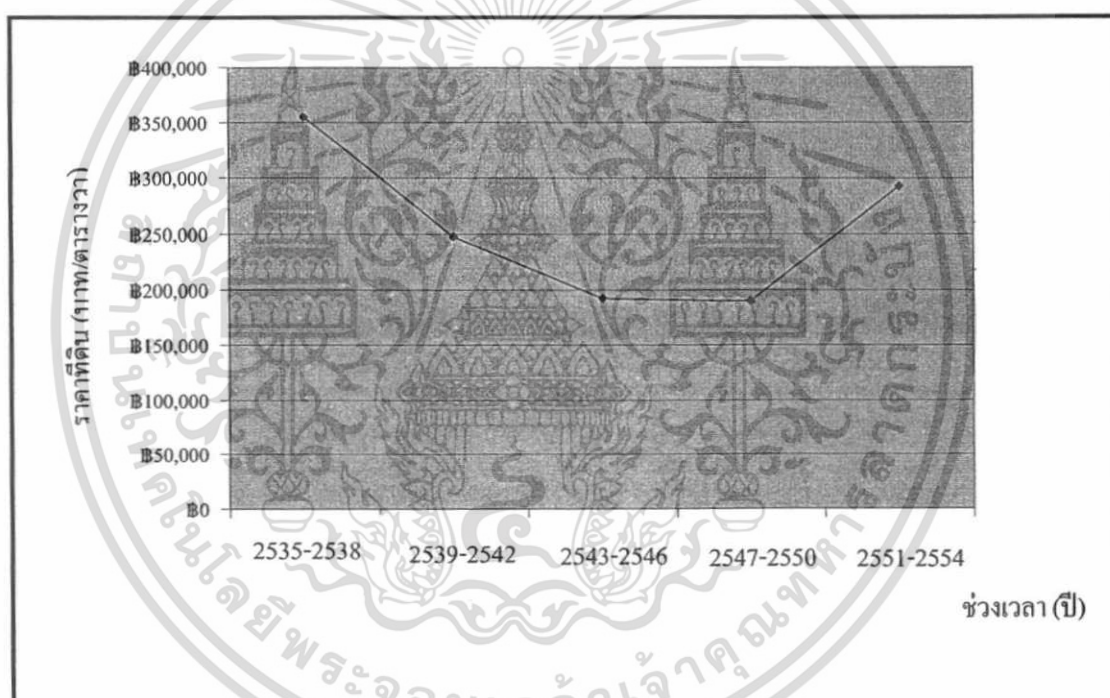
#### สถานีหมอชิต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 18. สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

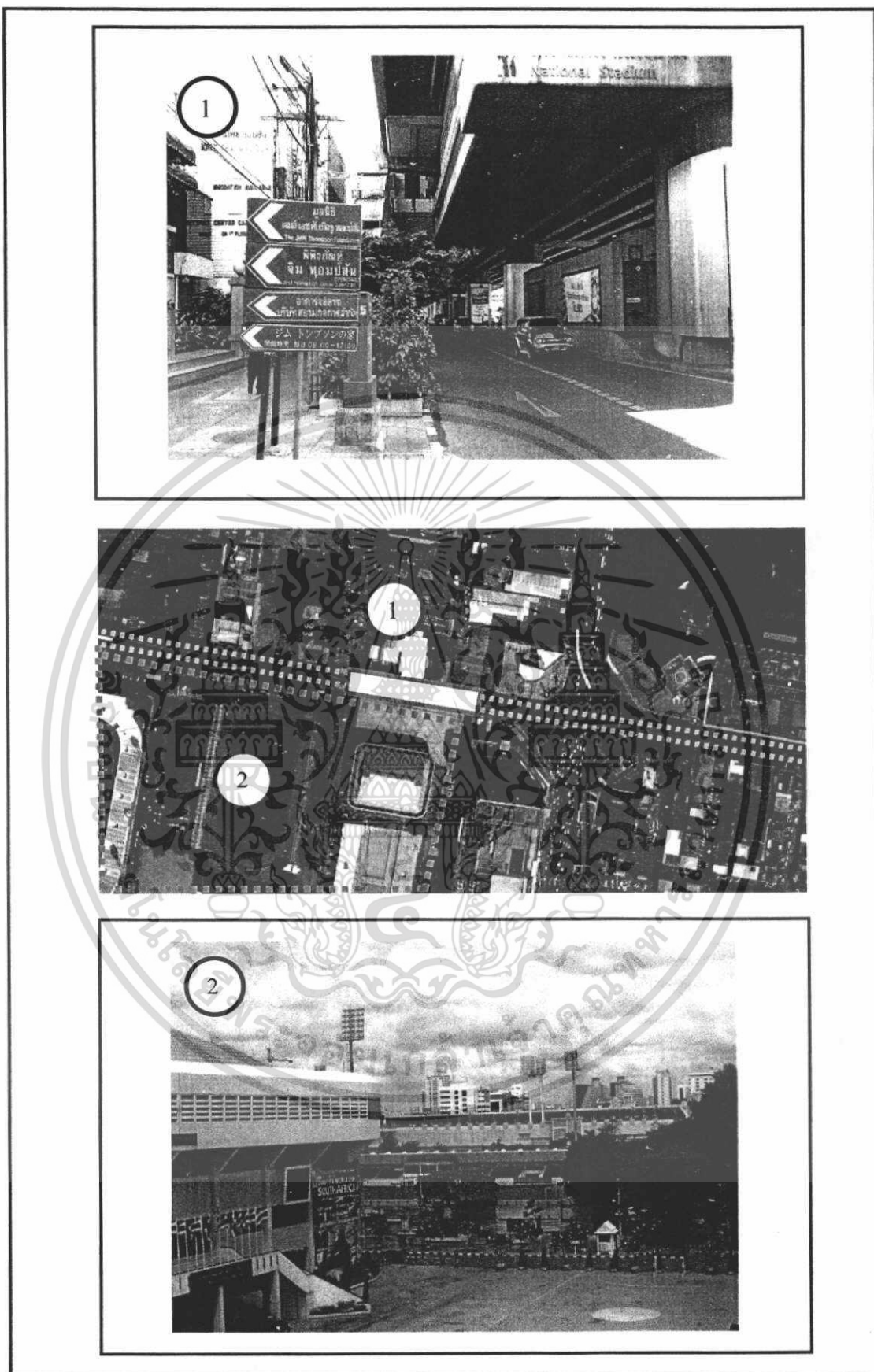
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการ ทั้งสนามกีฬาแห่งชาติหรือสนามศุภชลาศัย สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน หอศิลป์วัฒนธรรมกรุงเทพมหานคร ฯลฯ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.36

และในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงเวลาที่ยังไม่มีบริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงปี 2547-2550 แต่เมื่อมาถึงในช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ก็กลับมามีการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นถึงประมาณ 54 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.35



ภาพที่ 5.35 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสนามกีฬาฯ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.36 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

#### สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 19. สถานีราชดำริ

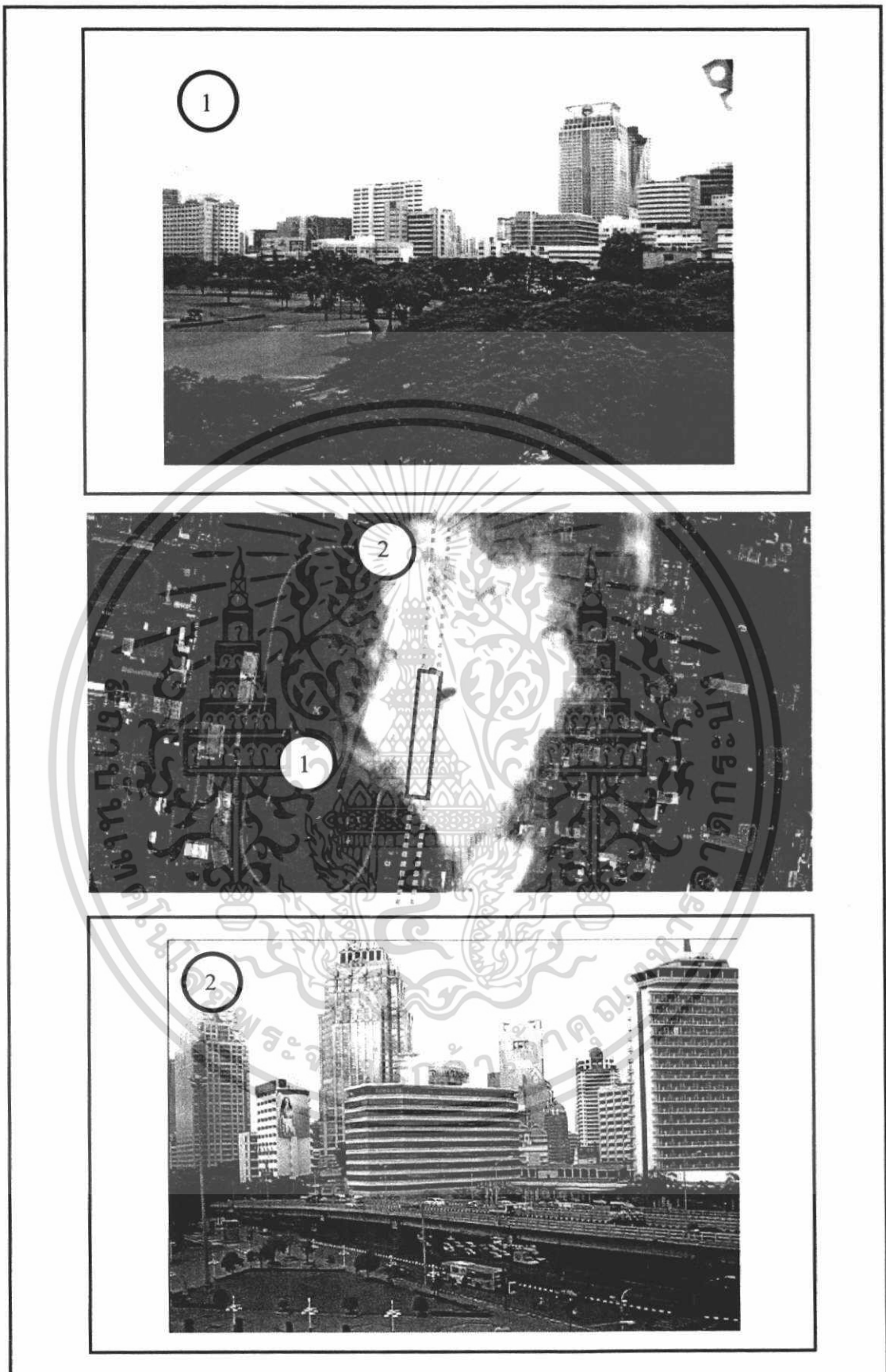
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีราชดำริ พบว่า บริเวณพื้นที่สถานีนั้นติดกับสนามม้าราชกรีฑาสโมสร และอาคารโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารสำนักงานและเป็นแหล่งคอนโดมิเนียม/อพาร์ทเมนต์ ที่พักอาศัยแนวคิงขนาดใหญ่ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.38

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้ามหานคร สถานีราชดำริ พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงปี 2543-2546 แต่หลังจากนั้นตั้งแต่ช่วงปี 2547-2550 จนถึงช่วงปีปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ก็เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หรือคิดเป็น 37.95 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.37



ภาพที่ 5.37 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สถานีราชดำริ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



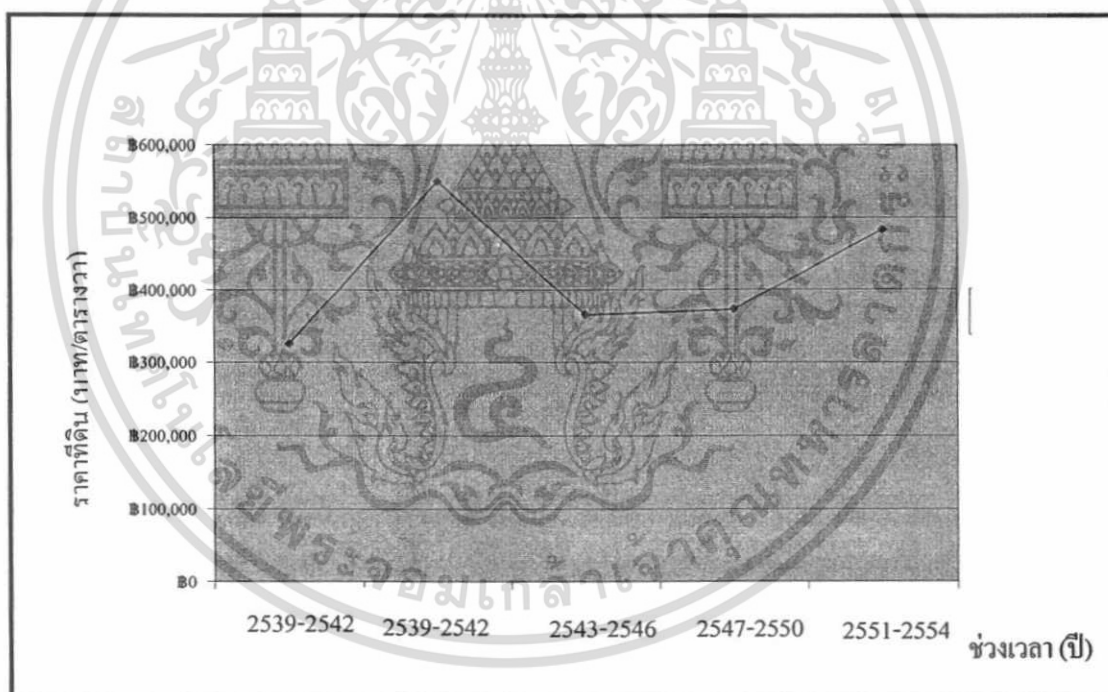
ภาพที่ 5.38 ดัชนีอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีราชดำริ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 20. สถานีศาลาแดง

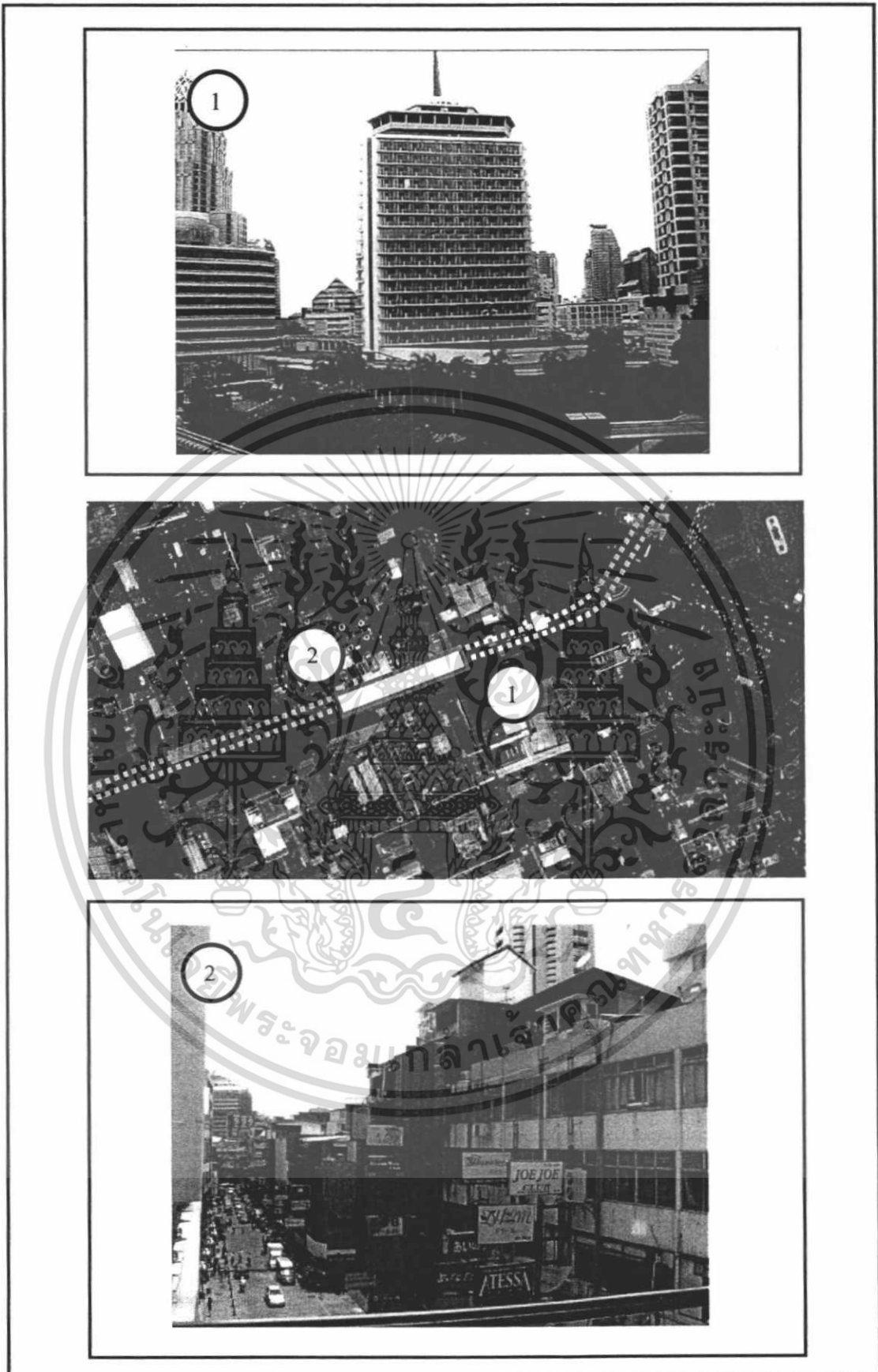
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีศาลาแดงซึ่งถือเป็นศูนย์กลางแหล่งธุรกิจย่านสีลม นั้น พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารแนวตั้ง ทั้ง อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้าและ โรงแรมขนาดใหญ่ อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับ รถไฟฟ้าได้คล่อง สถานีสีลมได้ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.40

และในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีศาลาแดง พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นถึง 69.23 เปอร์เซ็นต์ ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงที่มีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ในปี 2542 แต่หลังจากการเปิดให้บริการมาได้ระยะหนึ่ง พบว่าราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ ลดต่ำลง แต่หลังจากนั้น ตั้งแต่ช่วงปี 2547-2550 มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณ พื้นที่สถานีศาลาแดง ก็มีมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่ค่อยๆ เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รายละเอียด แสดงไว้ในภาพที่ 5.39



ภาพที่ 5.39 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีศาลาแดง ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.40 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีศาลาแดง

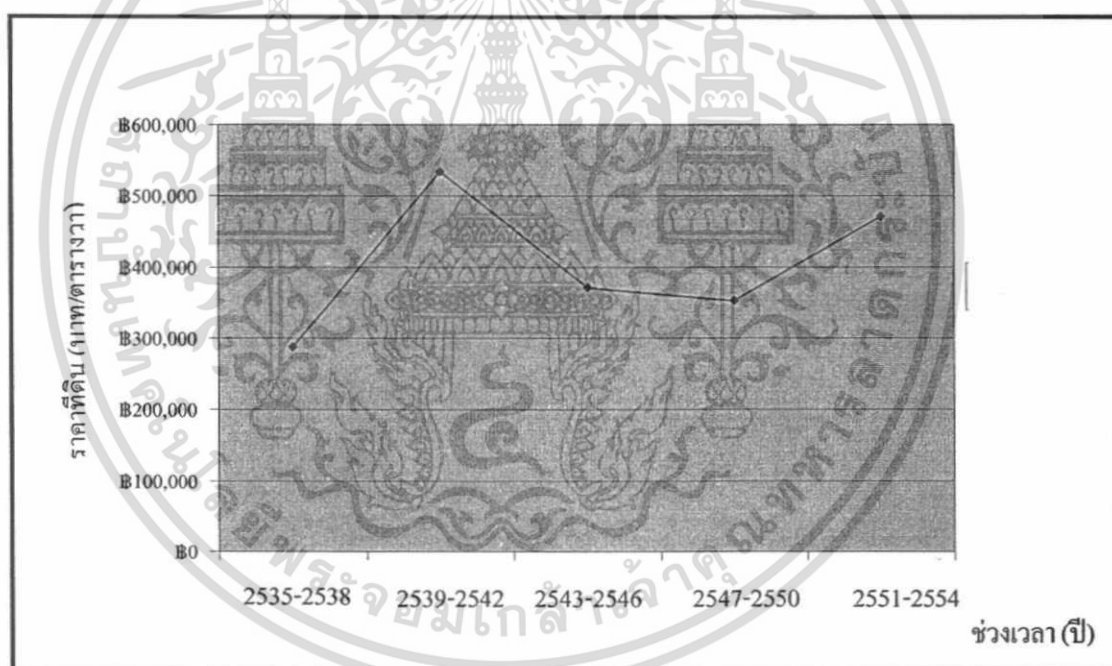
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 21. สถานีชองนนทรี

จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีชองนนทรี พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่เป็น โรงแรม และย่านอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ที่สำคัญๆ หลายแห่ง แต่จากการสำรวจบริเวณรอบๆพื้นที่สถานี ยังคงพบพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนาปรากฏอยู่ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.42

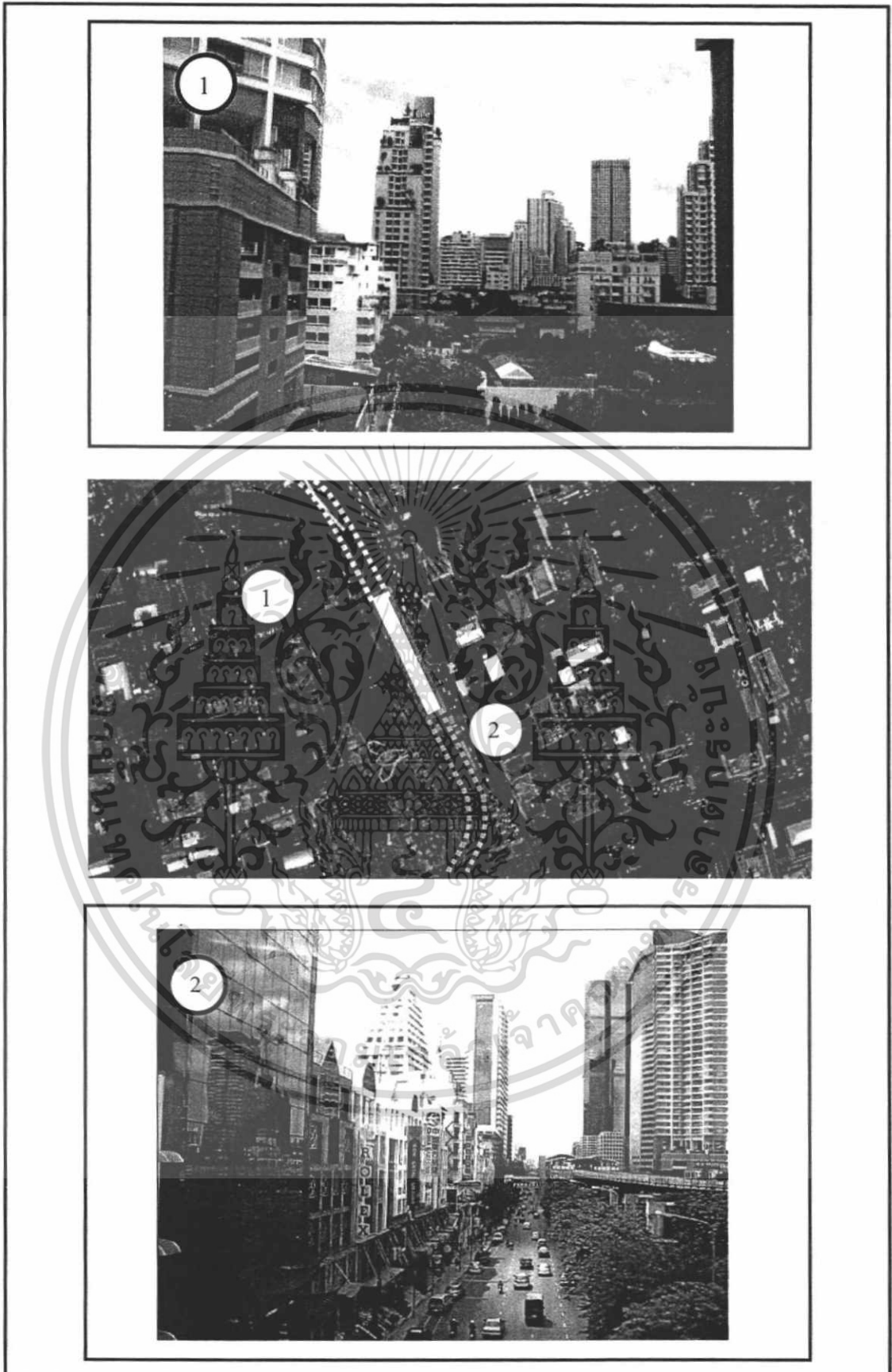
และในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีชองนนทรี ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 85.50 เปอร์เซ็นต์ แต่หลังจากนั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี กลับมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง

จนเมื่อมาถึงในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีก็กลับมามีการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นถึงประมาณ 32.95 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.41



ภาพที่ 5.41 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีชองนนทรี ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.42 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีช่องนนทรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 22. สถานีสูรศักดิ์

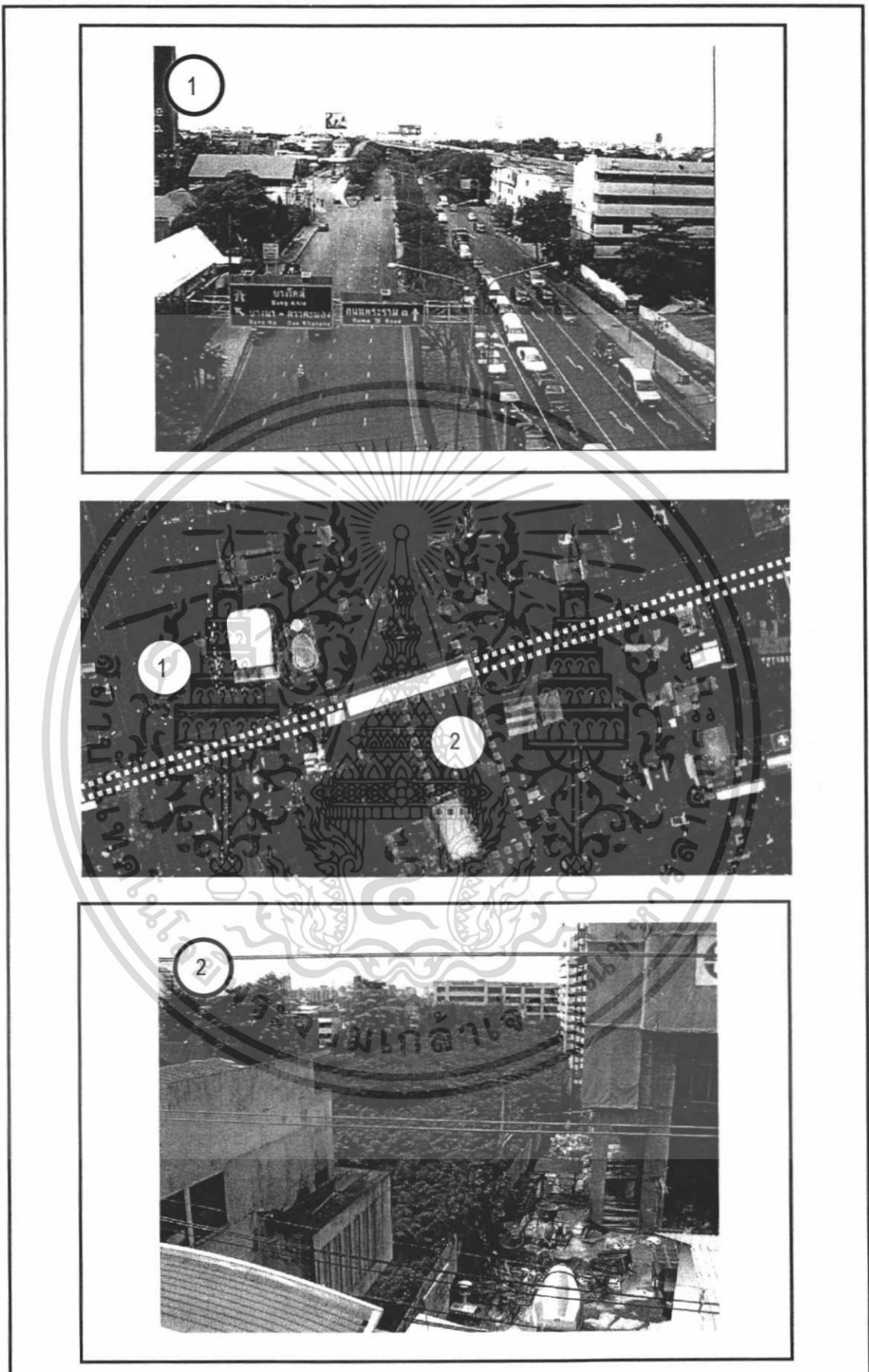
จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานีสูรศักดิ์ พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนฯ โรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์สีลม โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ ฯลฯ รวมทั้งมีอาคารสำนักงานหลายแห่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่สถานี และจากการสำรวจยังพบว่าบริเวณพื้นที่สถานีสูรศักดิ์นั้น ยังมีพื้นที่ว่างเปล่าที่ไม่มีการพัฒนาใดๆ รวมทั้งอาคารขนาดใหญ่ที่กำลังอยู่ในช่วงระยะเวลาการปรับปรุงปรากฏอยู่ด้วยเช่นกัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.44

ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รดไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสูรศักดิ์ พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ตั้งแต่ช่วงเวลาก่อนมีการเปิดให้ใช้บริการรถไฟฟ้าจนถึงช่วงที่มีการเปิดให้ใช้บริการเป็นครั้งแรก มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นถึง 50 เปอร์เซ็นต์ แต่เมื่อมีการเปิดให้บริการมาได้ระยะเวลาหนึ่งกลับพบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลง แต่หลังจากนั้นตั้งแต่ช่วงปี 2547-2550 ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีก็เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หรือคิดเป็นประมาณ 12.69 เปอร์เซ็นต์ในช่วงเวลาปัจจุบัน รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.43



ภาพที่ 5.43 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสูรศักดิ์ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



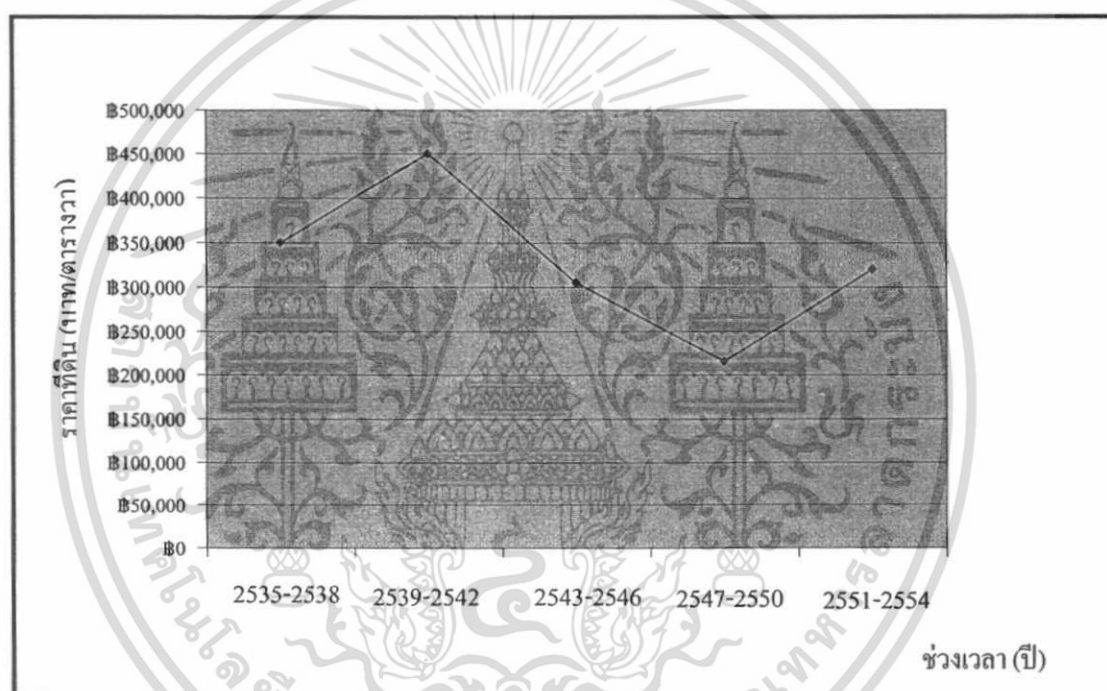
ภาพที่ 5.44 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 23. สถานีสะพานตากสิน

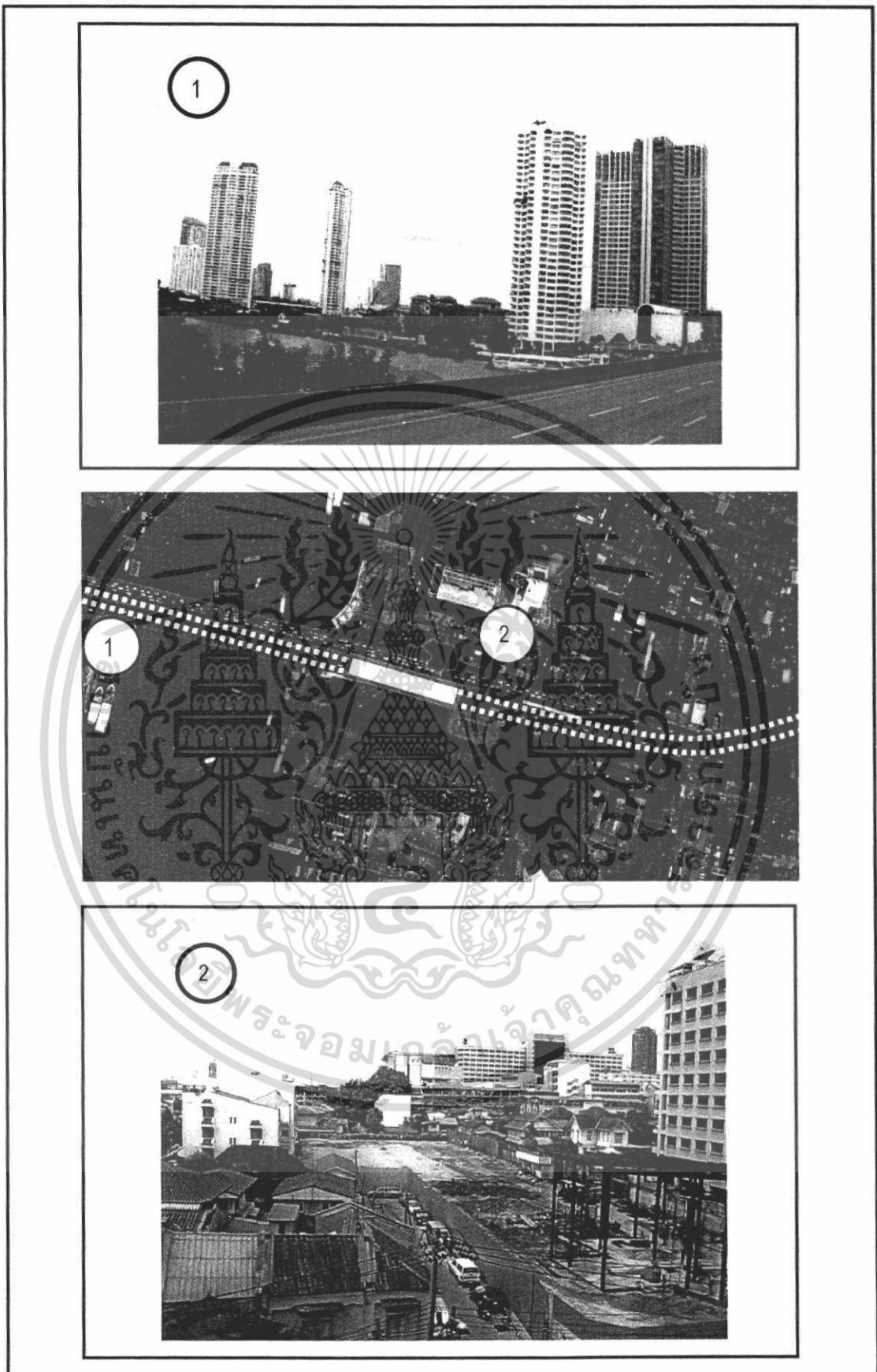
ในภาพรวมการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสะพานตากสิน พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงช่วงที่เปิดให้บริการเป็นครั้งแรก แต่หลังจากนั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีกลับมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง แต่ในช่วงเวลาปัจจุบัน ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นถึง 48.49 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.45

ซึ่งบริเวณพื้นที่สถานีสะพานตากสินนั้น มีลักษณะที่โดดเด่นกว่าพื้นที่สถานีอื่นๆ คือเป็นสถานีเดียวที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่สามารถเชื่อมต่อการสัญจรทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาได้



ภาพที่ 5.45 กราฟแสดงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีสะพานตากสิน ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.46 ลักษณะอาคารที่อยู่บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสถานีสะพานตากสิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซึ่งเมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร บีทีเอส ทั้ง 23 สถานี พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีตั้งแต่ก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ในช่วงปี 2539-2542 นั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในเกือบๆ ทุกพื้นที่ สถานี หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 23.11 เปอร์เซ็นต์

แต่หลังจากที่เริ่มมีการเปิดให้บริการมาได้ระยะเวลาหนึ่ง พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง หรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง -25.28 เปอร์เซ็นต์ ในช่วงปี 2539-2542 และ -3.78 เปอร์เซ็นต์ ในช่วงปี 2547-2550

แต่มาในช่วงเวลาปัจจุบันปี 2551-2554 การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ขยายตัวสูงขึ้น หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 28.80 เปอร์เซ็นต์ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.47

และเมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการในปี 2535-2538 ซึ่งถือเป็นปีฐานของการศึกษาครั้งนี้ เปรียบเทียบกับการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครในภาพรวมในช่วงระยะเวลาปัจจุบันนั้นจะพบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นจากอดีตเมื่อครั้งที่ยังไม่มีการให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 12.89 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับปีฐาน



ภาพที่ 5.47 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในภาพรวม บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร บีทีเอส

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.1.2 การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสาย สุขุมวิท

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ด้วยการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ในเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสุขุมวิท สามารถวิเคราะห์และสรุปผลในภาพรวมได้ว่า

- ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงปี 2535-2538 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงเวลาปี 2539-2542 ซึ่งเป็นช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าในภาพรวมของเส้นทางสายสุขุมวิท มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในเกือบทุกพื้นที่สถานี หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 19.91 เปอร์เซ็นต์ โดยเฉพาะพื้นที่สถานีหมอชิต ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินสูงมากกว่าในพื้นที่สถานีอื่นๆ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 90.47 เปอร์เซ็นต์
- ค่าเฉลี่ยของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิท ตั้งแต่ช่วงปี 2539-2542 จนถึงช่วงปี 2543-2546 พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินในภาพรวมของสถานีรถไฟฟ้าในเส้นทางสายนี้มีอัตราการปรับตัวลดลงอย่างเห็นได้ชัดในทุกพื้นที่สถานี หรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง -0.21 เปอร์เซ็นต์ โดยเฉพาะสถานีอ่อนนุชนั้น เป็นสถานีที่มีการปรับตัวลดลงของราคาที่ดินในช่วงปีนี้ถึง -0.60 เปอร์เซ็นต์ จะมีเพียงพื้นที่บริเวณสถานีนานาเพียงสถานีเดียวเท่านั้น ที่ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินมีอัตราการปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงอย่างเห็นได้ชัด
- ช่วงต่อมาปี 2547-2550 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายนี้ ส่วนใหญ่ยังคงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงแบบคงที่จนถึงลดต่ำลง หรือคิดเป็นอัตราการลดลงโดยรวมถึงร้อยละ -0.04 โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อารีย์นั้นมีอัตราการลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด
- มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิท มีอัตราการปรับตัวที่สูงขึ้นคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.25 โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่สถานีพร้อมพงษ์และสถานีเพลินจิต ที่มีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นของราคาที่ดินอย่างเห็นได้ชัด รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า  
บีทีเอส สายสุขุมวิทตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปี พ.ศ.2552

สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีอ่อนนุช	85,000	113,000.00	44,700.00	51,900.00	66,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	32.94	- 60.44	16.10	27.16
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-47.41	-38.94	-22.35
สถานี พระโขนง	200,000	183,333.00	143,000.00	146,167.00	198,333.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-8.33	- 21.99	2.21	35.68
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-28.50	-26.91	-0.83
สถานีเอกมัย	146,000	151,677.00	165,000.00	119,333.00	171,667.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	3.88	8.78	-27.67	43.85
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	13.01	-18.26	17.58
สถานีทองหล่อ	126,000	150,000.00	129,000.00	129,000.00	150,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	19.04	- 14.00	0.00	16.27
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	2.38	2.38	19.04
สถานีพร้อม พงษ์	110,700	129,000.00	90,000.00	92,750.00	135,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	16.53	- 30.23	3.05	45.55
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-18.69	-16.21	21.95
สถานีโอไฮโอ	130,500	153,333.00	176,667.00	168,000.00	196,667.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	17.49	15.21	- 4.90	17.06
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	35.37	28.73	50.70
สถานีนาเนา	171,000	59,000.00	155,833.00	151,000.00	153,333.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-65.49	164.12	- 3.10	1.54
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-8.86	-11.69	-10.33
สถานีเพลินจิต	252,500	367,500.00	257,500.00	257,500.00	370,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	45.54	- 29.93	0.00	43.68
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	1.98	1.98	46.53
สถานีชิดลม	380,000	357,500.00	248,333.00	251,667.00	343,333.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-5.92	- 30.53	1.34	36.42
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-34.64	-33.77	-9.64
สถานีสยาม	255,000	290,000.00	198,333.00	196,667.00	295,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	13.72	- 31.60	-0.84	50.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-22.66	-22.87	15.68
สถานีราชเทวี	117,500	192,500.00	138,250.00	128,500.00	142,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	63.82	- 28.18	- 7.05	10.50
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	17.65	9.36	20.85

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.2 (ต่อ) ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานี โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสุขุมวิทตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) มาจนถึงปี พ.ศ.2552

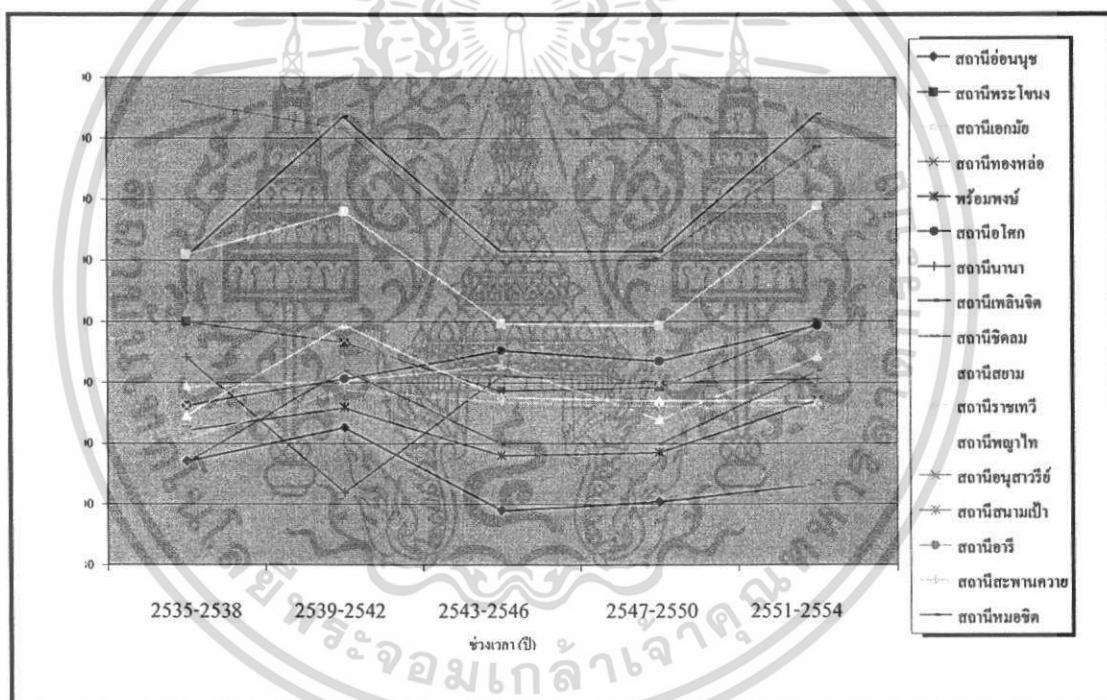
สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีพญาไท	122,500	197,500	137,500	134,500	134,500
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	61.22	- 30.37	- 2.18	0.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	12.24	9.79	9.79
สถานีอนุสาวรีย์	130,000	185,000.00	137,500.00	124,000.00	137,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	42.30	- 25.67	- 9.81	10.88
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	5.76	-4.61	5.76
สถานีสนามเป้า	140,000	200,000.00	157,500.00	150,000.00	160,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	42.85	- 21.25	- 4.76	6.66
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	12.50	7.14	14.28
สถานีอโศก	110,000	162,500.00	99,250.00	64,750.00	64,750.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	47.72	- 38.92	- 34.76	0.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-9.77	-41.13	-41.13
สถานี สะพานควาย	103,750	143,333.00	133,333.00	130,000.00	130,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	38.15	- 6.97	- 2.49	0.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	28.51	25.30	25.30
สถานีหมอชิต	84,000	160,000.00	100,000.00	100,000.00	160,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	90.47	- 37.50	0.00	60.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	19.04	19.04	90.47
ค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน(บาท/ตรว.)	156,732	187,951.00	147,747.00	140,925.00	176,946.00
รวมค่าเฉลี่ยเพิ่ม/ลด (%)		19.91	-21.39	-4.61	25.56
	เปรียบเทียบกับปีฐาน		-5.73	10.08	12.89

สรุปในภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิทนั้น พบว่า ในช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส จนถึงช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าขึ้นเป็นครั้งแรก ในช่วงปี 2539-2542 อัตราการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า มีการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในเกือบทุกพื้นที่สถานี แต่หลังจากนั้น ราคาที่ดินกลับมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง แต่มาในช่วงเวลาปัจจุบันปี 2551-2554 ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายนี้ กลับมามีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แต่ก็เป็นที่น่าสังเกตว่า ในปัจจุบันขณะที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในอัตราที่เพิ่มขึ้น กลับพบว่าบริเวณพื้นที่สถานีนานา สถานีพญาไท สถานีอารีย์ และสถานีสะพานควาย นั้นมีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในอัตราที่คงที่ รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.48

และเมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการในปี 2535-2538 ซึ่งถือเป็นปีฐานของการศึกษาครั้งนี้ เปรียบเทียบกับการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าในภาพรวมในช่วงระยะเวลาปัจจุบันนั้นจะพบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นจากอดีตเมื่อครั้งที่ยังไม่มีบริการรถไฟฟ้า บีทีเอส ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 12.89 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับปีฐาน โดยเฉพาะในพื้นที่สถานีหมอชิต ที่เมื่อเปรียบเทียบกับปีฐาน (ปี 2535) พบว่า ราคาที่ดินในปัจจุบันมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นมาก หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 90.47 เปอร์เซ็นต์



ภาพที่ 5.48 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิท

### 5.1.3 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสีลม

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ด้วยการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ก่อนมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ในเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสีลม สามารถวิเคราะห์และสรุปผลในภาพรวมได้ว่า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงก่อนมีการเปิดให้บริการรถไฟ บีทีเอส ถึงช่วงที่มีการเปิดให้ใช้บริการเป็นครั้งแรก ในปี 2539-2542 พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟในภาพรวมของเส้นทางสายสีลม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ในเกือบทุกพื้นที่สถานี หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มสูงขึ้น 27.51 เปอร์เซ็นต์ โดยเฉพาะพื้นที่สถานีช่องนนทรี ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินสูงกว่าพื้นที่สถานีอื่นๆ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 85.50 เปอร์เซ็นต์

- ค่าเฉลี่ยของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ในเส้นทางสายสีลม ตั้งแต่ช่วงปี 2539-2542 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้ใช้บริการรถไฟเป็นครั้งแรก มาจนถึงช่วงปี 2543-2546 พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินในภาพรวมของสถานีรถไฟในเส้นทางสายนี้มีอัตราการปรับตัวลดลงอย่างเห็นได้ชัดในทุกๆสถานี หรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง - 0.30 เปอร์เซ็นต์

- และช่วงต่อมาปี 2547-2550 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ในเส้นทางสายสีลม มีอัตราการปรับตัวของราคาที่ดินที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับช่วงปีที่ผ่านมา หรือคิดเป็น 0.02 เปอร์เซ็นต์

- มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ในเส้นทางสายสีลม ก็ยังคงมีอัตราการปรับตัวที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกสถานี หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ย 0.27 เปอร์เซ็นต์

ซึ่งรายละเอียดทั้งหมดแสดงไว้ในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส สายสีลม

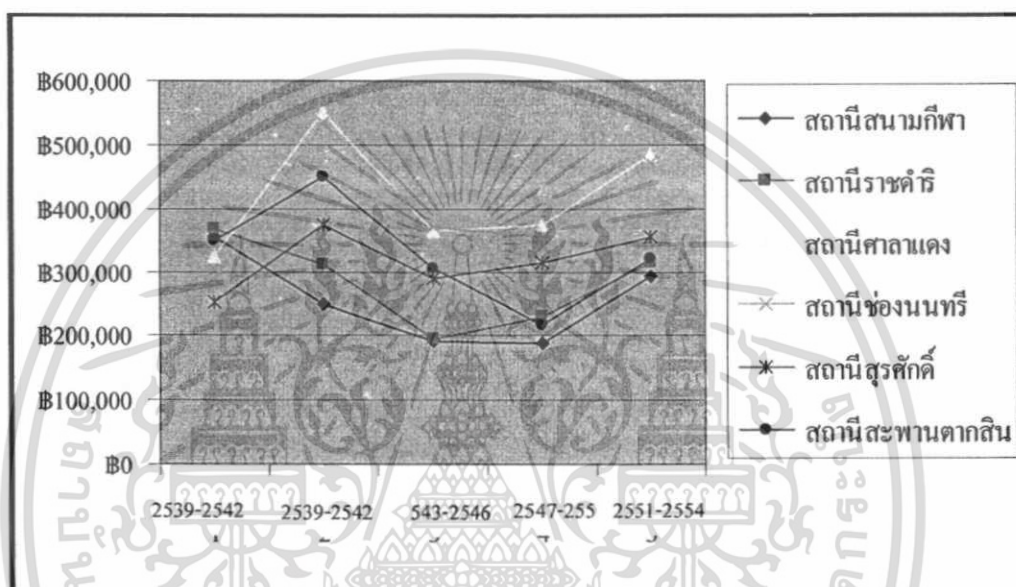
สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ	355,000	247,500.00	192,500.00	190,000.00	292,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-30.28	- 22.22	- 1.29	53.94
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-40.14	-47.14	-17.60
สถานีราชดำริ	367,500	311,667.00	195,000.00	228,333.00	315,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-15.19	- 37.43	17.09	37.95
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-46.93	-37.86	-14.28
สถานีศาลาแดง	325,000	550,000.00	365,000.00	372,500.00	482,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	69.23	- 33.63	- 2.05	29.53
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	12.30	14.61	48.46
สถานีห้องนนทบุรี	287,500	533,333.00	371,667.00	353,500.00	470,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	85.50	- 30.31	- 4.88	32.95
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	29.27	22.95	63.47
สถานีสุรศักดิ์	250,000	375,000.00	290,000.00	315,000.00	355,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	50	- 22.66	8.62	12.69
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-16.66	26	42.00
สถานีสะพานตากสิน	350,000	450,000.00	305,000.00	215,500.00	320,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	28.57	32.22	- 29.34	48.49
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-12.85	-38.42	-8.57
ค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน(บาท/ตรว.)	322,500.00	411,250.00	286,527.83	279,138.83	372,500.00
รวมค่าเฉลี่ยเพิ่ม/ลด (%)		27.51	-30.32	-2.57	33.44
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-11.15	-13.44	15.50

สรุปในภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงด้านค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิทนั้น พบว่า ในช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงปี 2542 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งแรก ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่เส้นทางสายนี้ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 27.51 เปอร์เซ็นต์

แต่ภายหลังจากช่วงเวลาของการเปิดให้บริการมาได้ระยะเวลาหนึ่ง พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน ในเส้นทางสายสีลม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง แต่ในช่วงเวลาปัจจุบันปี 2551-2554 ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายนี้ มีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น รายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.49

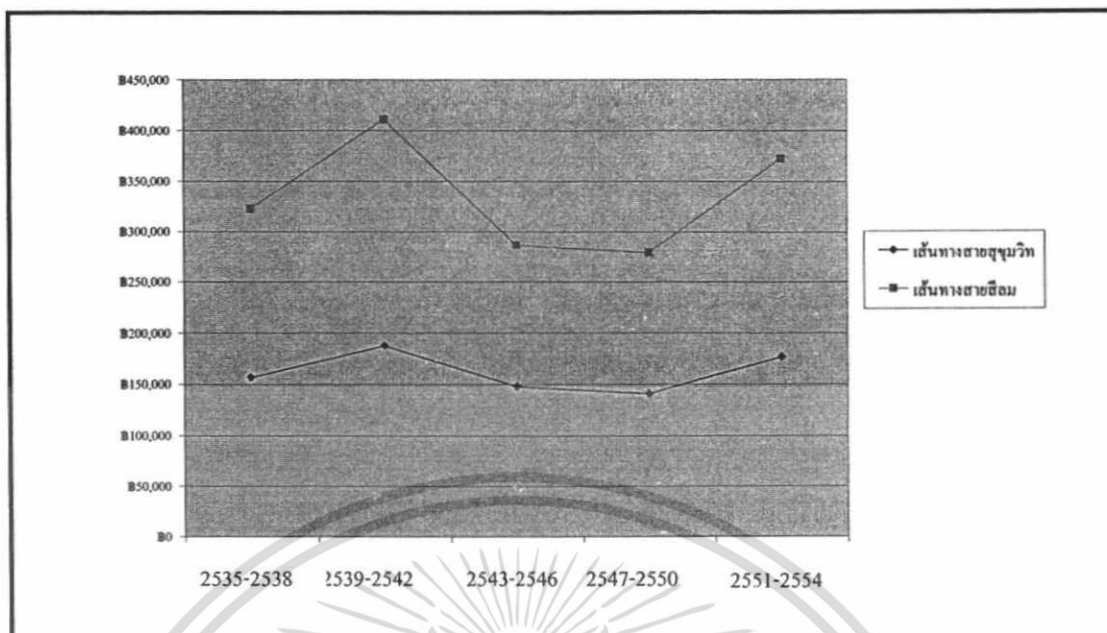
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และเมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ ในเส้นทางสายสีลม ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการในปี 2535-2538 ซึ่งถือเป็นปีฐานของการศึกษาคั้งนี้ เปรียบเทียบกับการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟในภาพรวมในช่วงระยะเวลาปัจจุบันนั้น จะพบว่า ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นจากอดีตเมื่อครั้งที่ยังไม่มีบริการรถไฟ บีทีเอส ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 15.50 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับปีฐาน โดยเฉพาะในพื้นที่สถานีช่องนนทรี ที่เมื่อเปรียบเทียบกับปีฐาน พบว่า ราคาที่ดินในปัจจุบันมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นมาก หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 63.47 เปอร์เซ็นต์



ภาพที่ 5.49 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบ สถานีรถไฟบีทีเอส ในเส้นทางสายสีลม

จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบ สถานีรถไฟบีทีเอส สายสุขุมวิท และสายสีลม พบว่า ภาพรวมของค่าเฉลี่ยราคาที่ดินในเส้นทางรถไฟบีทีเอสสายสีลม มีค่าเฉลี่ยที่สูงกว่าสายสุขุมวิท แต่ปรากฏการณ์ของการปรับตัวขึ้นลงของราคาที่ดินในทั้งสองเส้นทางนั้น มีการปรับตัวที่เหมือนกัน คือ ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการ มาจนถึงช่วงปี 2547-2550 นั้น ราคาที่ดินมีการปรับตัวที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน และมีอัตราการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นในช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 เช่นเดียวกัน ดังภาพที่ 5.50



ภาพที่ 5.50 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ระหว่างเส้นทางสายตีลมและสูบลม

#### 5.1.4 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ และพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทาง

##### (1) การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ด้วยการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน บริเวณพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ และพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทาง สามารถวิเคราะห์และสรุปผลในภาพรวมได้ว่า

- ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส พื้นที่สถานีเชื่อมต่อ ตั้งแต่ช่วงปี 2539-2542 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งแรก มาจนถึงช่วงปี 2543-2546 พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินในภาพรวมของสถานีรถไฟฟ้าเหล่านั้น มีอัตราการปรับตัวที่ลดลง หรือคิดเป็นอัตราการลดลง โดยเฉลี่ยถึง  $-0.27$  เปอร์เซ็นต์ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่สถานีอ่อนนุช ซึ่งพบว่าราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดลงมากกว่าสถานีอื่นๆ

- และช่วงต่อมาปี 2547-2550 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ มีอัตราการปรับตัวของราคาที่ดินที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับช่วงปีที่ผ่านมา หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยโดยเฉลี่ย  $-0.09$  เปอร์เซ็นต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

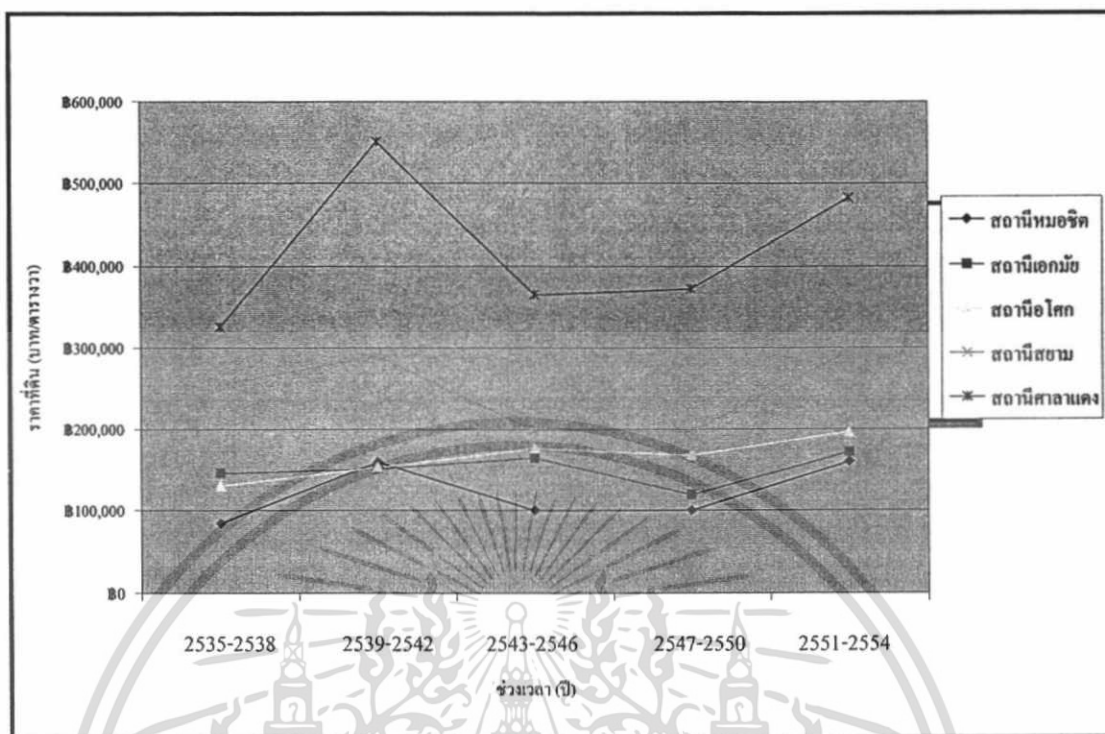
- มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส พื้นที่สถานีเชื่อมต่อ กลับมามีอัตราการปรับตัวที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกสถานี หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 0.40

ซึ่งรายละเอียดทั้งหมดแสดงไว้ในตารางที่ 5.4 และภาพที่ 5.51

ตารางที่ 5.4 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานี โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณสถานีเชื่อมต่อ ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการ มาจนถึงปัจจุบัน

สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2535-2538 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีเอกมัย	146,000	151,677.00	165,000.00	119,333.00	171,667.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	3.88	8.78	-27.67	43.85
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	13.01	-18.26	17.58
สถานีโอโศก	130,500	153,333.00	176,667.00	168,000.00	196,667.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	17.49	15.21	- 4.90	17.06
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	35.37	28.73	50.70
สถานีสยาม	255,000	290,000.00	198,333.00	196,667.00	295,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	13.72	- 31.60	-0.84	50.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-22.66	-22.87	15.68
สถานีหมอชิต	84,000	160,000.00	100,000.00	100,000.00	160,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	90.47	- 37.50	0.00	60.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	19.04	19.04	90.47
สถานีศาลาแดง	325,000	550,000.00	365,000.00	372,500.00	482,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	69.23	- 33.63	- 2.05	29.53
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	12.30	14.61	48.46
ค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน (บาท/ตรว.)	156,732	187,951.00	147,747.00	140,925.00	176,946.00
รวมค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)		23.11	- 25.28	- 3.78	28.80
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-5.73	10.08	12.89

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.51 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีเชื่อมต่อ

## (2) การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณพื้นที่สถานี

### ต้นทาง/ปลายทาง

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร บริเวณพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทาง ของเส้นทางรถไฟฟ้า สายสุขุมวิท และสายสีลม สามารถวิเคราะห์และสรุปผล ได้ดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณพื้นที่สถานี

### ต้นทาง/ปลายทาง เส้นทางสายสุขุมวิท

ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทาง ของรถไฟฟ้า บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิท ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินในเริ่มมีการเปิดให้บริการนั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีภาพรวมการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น แต่หลังจากที่มีการเปิดให้ใช้บริการรถไฟฟ้ามาได้ระยะเวลาหนึ่งนั้น กลับพบว่าราคาที่ดิน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ สถานีหมอชิต ซึ่งพบว่าราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดลงอย่างเห็น ได้ชัด

แต่เมื่อมาถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิทกลับมามีอัตราการปรับตัวที่สูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยถึง 0.51 เปอร์เซ็นต์

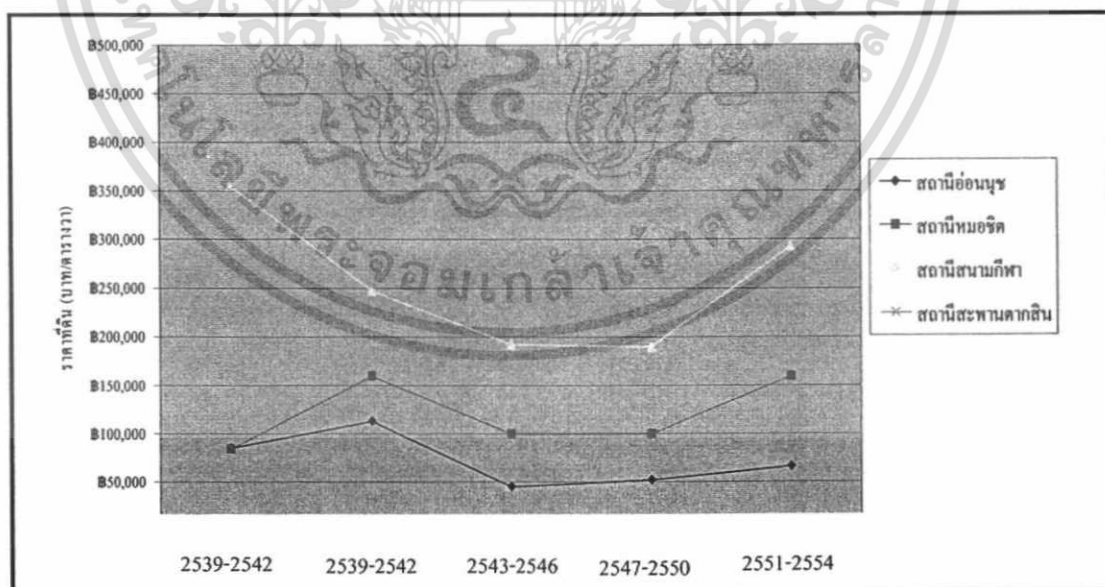
• การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส บริเวณพื้นที่ สถานี  
ต้นทาง/ปลายทาง เส้นทางสายสีลม

ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส บริเวณพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทางของรถไฟ บีทีเอส ในเส้นทางสายสีลม ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการรถไฟ จนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน พบว่า ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินเริ่มมีการเปิดให้บริการนั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีภาพรวมการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น แต่หลังจากที่มีการเปิดให้บริการรถไฟมาได้ระยะเวลาหนึ่งนั้น กลับพบว่าราคาที่ดิน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำอย่างต่อเนื่อง

ต่อมาช่วงปี 2547-2550 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินในพื้นที่บริเวณนี้ มีอัตราการปรับตัวของราคาที่ดินที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับช่วงปีที่ผ่านมา หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ย โดยเฉลี่ย -0.18 เปอร์เซ็นต์

แต่เมื่อมาถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิทกลับมามีอัตราการปรับตัวที่สูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยถึง 0.51 เปอร์เซ็นต์

ซึ่งรายละเอียดทั้งหมดแสดงไว้ในตารางที่ 5.5 และภาพที่ 5.52



ภาพที่ 5.52 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟ บีทีเอส  
สถานีสถานีต้นทาง/ปลายทาง สายสุขุมวิทและสายสีลม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.5 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานี โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณสถานีต้นทาง/ปลายทาง สายสุขุมวิทและสายสีลม

สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2535-2538 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี พ.ศ. 2551-2554 (บาท/ตารางวา)
สถานีอ่อนนุช	85,000	113,000.00	44,700.00	51,900.00	66,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	32.94	- 60.44	16.10	27.16
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-47.41	-38.94	-22.35
สถานีหมอชิต	84,000	160,000.00	100,000.00	100,000.00	160,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	90.47	- 37.50	0.00	60.00
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	19.04	19.04	90.47
สถานีสนามกีฬา	355,000	247,500.00	192,500.00	190,000.00	292,500.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-30.28	- 22.22	- 1.29	53.94
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-40.14	-47.14	-17.60
สถานี สะพานตากสิน	350,000	450,000.00	305,000.00	215,500.00	320,000.00
	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	28.57	32.22	- 29.34	48.49
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-12.85	-38.42	-8.57
ค่าเฉลี่ยราคาที่ดิน (บาท/ตารางวา)	156,732	187,951.00	147,747.00	140,925.00	176,946.00
รวมค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)		23.11	- 25.28	- 3.78	28.80
	เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-5.73	10.08	12.89

ซึ่งจากการวิเคราะห์ในภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินบริเวณ โดยรอบพื้นที่ สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในสถานีต้นทาง/ปลายทาง ของทั้งเส้นทางสายสุขุมวิทและสายสีลมนั้น พบว่า ลักษณะการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินตั้งแต่ก่อนมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า จนถึงช่วงที่เริ่ม มีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรกในปี 2542 นั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการ เปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน มาจนถึงช่วงปี 2543 – 2546 ราคาที่ดินก็ยังคงมีอัตราการ เปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลง โดยเฉพาะในเส้นทางสายสุขุมวิท ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงถึง - 0.38 ตลอดมาจนถึงช่วงปี 2547 – 2550 ที่ราคาที่ดินก็ยังคงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลง เช่นเดิม จนมาถึงในช่วงเวลาปัจจุบัน คือช่วงปี 2551 – 2554 อัตราการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่โดยรอบ ของสถานีต้นทาง/ปลายทาง ทั้งเส้นทางสายสุขุมวิท และสายสีลมนั้น พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น หรือมีอัตราการเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยถึง 0.51 เปอร์เซ็นต์ ในทั้งสอง เส้นทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซึ่งในการวิเคราะห์ผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน โดยการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณที่ตั้งของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ใน 4 ช่วงเวลา ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการมาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบันนั้น จากการวิเคราะห์พบว่า มูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า หลังจากมีการเปิดให้บริการมาได้ระยะเวลาหนึ่ง พบว่าราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีกลับมีอัตราการขยายตัวที่ลดต่ำลงหรือคงที่เป็นส่วนใหญ่ แต่มาในช่วงเวลาปัจจุบันพบว่า การเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่สถานีสำคัญ ทั้งพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทาง และพื้นที่สถานีเชื่อมต่อที่พบว่ามียุทธศาสตร์ที่ดินที่สูงกว่าพื้นที่สถานีอื่นๆ ซึ่งผลการศึกษาที่ได้ พบว่ามีความขัดแย้งกับการศึกษาในอดีตที่ผ่านมา ที่ว่าการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ใด จะส่งผลให้พื้นที่บริเวณนั้นมีมูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้น

โดยจากการศึกษาในอดีตที่ผ่านมา พบว่าปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการกำหนดราคาที่ดินนั้น นอกเหนือจากปัจจัยเรื่องความโดดเด่นด้านทำเลที่ตั้งของพื้นที่แล้ว ยังพบว่าปัจจัยด้านระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ความยากง่ายในการให้สินเชื่อเพื่อซื้อที่ดินของสถาบันการเงิน และนโยบายหรือแผนพัฒนาของจังหวัดหรือประเทศ ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนในการกำหนดราคาที่ดินในพื้นที่แต่ละบริเวณเช่นกัน (สมบัติ พันธวิศิษฎ์, 2540) ทั้งนี้เพราะที่ดินก็คืออสังหาริมทรัพย์ประเภทหนึ่ง ซึ่งเป็นฐานะขึ้นต่อภาวะเศรษฐกิจ ที่หากภาวะเศรษฐกิจดี ก็จะมีผู้สนใจลงทุนสูง แต่หากสภาพเศรษฐกิจอยู่ในภาวะที่ผันผวน สภาพการลงทุนด้านที่ดินก็จะลดน้อยลงเช่นกัน (<http://www.bangkokbiznews.com>)

ดังนั้น หากพิจารณาระดับการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือค่า GDP พบว่าในช่วงปี 2535-2538 อัตราการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากนโยบายการพัฒนาประเทศทั้งด้านอุตสาหกรรม ก่อสร้าง การเงินการธนาคาร แล 155 คนมาคนขนส่ง ที่รวมถึงนโยบายการก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้า บีทีเอส ด้วยเช่นกัน

จนมาถึงเศรษฐกิจช่วงปี 2539-2541 ระดับการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจของประเทศ มีอัตราการเจริญเติบโตที่เริ่มมีการชะลอตัวลงเนื่องจากภาวะการแข่งขันในตลาดโลก จนกระทั่งประสบกับปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง ในปี 2540 โดยเฉพาะธุรกิจภาคอสังหาริมทรัพย์ซึ่งเป็นภาคที่เกิดภาวะฟองสบู่

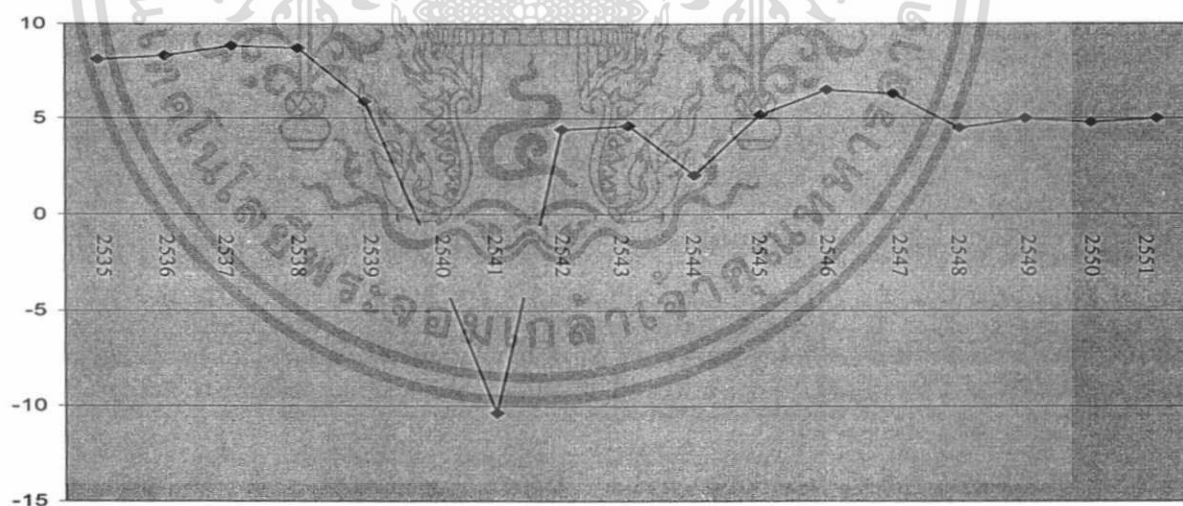
ซึ่งหลังจากนั้น ตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา รัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหาล่าช้า ด้วยมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ จนส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจไทยเริ่มฟื้นตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังคงประสบกับปัญหาเรื่องผลกระทบจากสถานการณ์ภายในประเทศที่ทำให้ความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจเอกชนและประชาชนทั่วไปลดลง ประกอบกับมีแรงกดดันซ้ำเติมจากความผันผวนในภาคการเงินที่ถูกกระทบต่อเนื่องมาจากปัญหานี้คือคุณภาพในตลาดการเงินสหรัฐฯ รวมทั้งแรงกดดันจากราคาน้ำมันและภาวะเงินเฟ้อที่สูงขึ้น ซึ่งเหล่านี้ล้วนก่อให้เกิดภาวะความผันผวนทางเศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทั้งสิ้น (<http://www.bangkokbiznews.com>) รายละเอียดโดยสรุปแสดงไว้ดังตารางที่ 5.6 และ ภาพที่ 5.53

ตารางที่ 5.6 สถานะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของราคา ที่ดินตั้งแต่อดีต-ปัจจุบัน

ปี พ.ศ.	สภาพเศรษฐกิจ
ปี 2535-2538	- อัตราการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจมีการขยายตัวสูง
ปี 2539-2541	- สภาพเศรษฐกิจชะลอตัวเนื่องจากภาวะการแข่งขันในตลาดโลก เริ่มเข้าสู่ภาวะฟองสบู่ และปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจ
ปี 2542 – 2546	- หลังภาวะวิกฤตและสภาพเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว
ปี 2550 - ปัจจุบัน	- การปล่อยสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์เริ่มหดตัว -ราคาน้ำมันและภาวะเงินเฟ้อที่สูงขึ้นมากในช่วงปลายปี พ.ศ. 2550 - ความผันผวนในภาคการเงิน จากปัญหาหนี้ด้อยคุณภาพในตลาดการเงินสหรัฐฯ - ปัจจัยภายในประเทศทั้งความไม่สงบและปัญหาด้านการเมือง



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภาพที่ 5.53 อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)

ตั้งแต่ปี 2535 – ปี 2551

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ดังนั้นเมื่อพิจารณาเชื่อมโยงระหว่างภาวะการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่นับว่าเป็นปัจจัยสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินนั้น สามารถสรุปได้ว่า จากกรณีที่ระดับราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการในปี 2542 มาจนถึงช่วงปี 2547-2550 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลง ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาที่ผ่านมา สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยสำคัญมาจากภาวะความผันผวนทางเศรษฐกิจในอดีตที่ผ่านมา ที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจภาคอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งธุรกิจภาคที่ดินด้วยนั่นเอง ซึ่งถึงแม้ช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจจะผ่านไป แต่ภาคอสังหาริมทรัพย์ยังอาจต้องใช้เวลาในการฟื้นตัว

### สรุปการเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่ช่วงเวลาก่อนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า (ปี 2535) มาจนถึงช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า พบว่า ราคาที่ดินในช่วงนี้มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน ในเกือบทุกพื้นที่สถานี แต่หลังจากที่มีการเปิดให้ใช้บริการรถไฟฟ้า ในช่วงเวลาต่อมาจนถึงช่วงปี 2550 กลับพบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดในทุกๆ สถานี ซึ่งมีความขัดแย้งกับการศึกษาในอดีตที่ว่า เมื่อมีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ใด จะส่งผลให้ราคาที่ดินในพื้นที่บริเวณนั้นมีการปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่าในช่วงที่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้านั้น เป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงซึ่งน่าจะเป็นสาเหตุหลักของการลดต่ำลงของราคาที่ดินในทุกๆ พื้นที่ รวมถึงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าด้วย เนื่องจากการศึกษาพบว่าระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนในการกำหนดราคาที่ดินในแต่ละบริเวณ

จนมาถึงช่วงปี 2551 ถึงปัจจุบัน พบว่า การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในทุกๆ พื้นที่สถานี ซึ่งเมื่อพิจารณาระดับการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจ หรือค่า GDP จะพบว่าระดับการขยายตัวมีอัตราค่อนข้างคงที่จากปีที่ผ่านมาด้วยปัจจัยหลายๆ ทั้งภายนอกและภายในตามที่ได้กล่าวมา แต่สภาพเศรษฐกิจก็สามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างต่อเนื่อง เป็นผลให้ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเอกมัย สถานีพร้อมพงษ์ สถานีเพลินจิต สถานีสยาม สถานีหมอชิต สถานีสนามกีฬาฯ และสถานีสะพานตากสิน ซึ่งพบว่าบางสถานีเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งที่สำคัญระบบอื่นๆ ทั้งระบบรถไฟฟ้าใต้ดินและสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ทั้งสถานีเอกมัย และสถานีหมอชิตใหม่ บางสถานีเป็นสถานีต้นทาง/ปลายทางของเส้นทาง และบางสถานีเป็นย่านธุรกิจ/ย่านพักอาศัยที่สำคัญของเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และเมื่อพิจารณาราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ในช่วงระยะเวลาก่อนที่จะมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า (ปี 2535) ซึ่งถือเป็นปีฐานของราคาที่ดินที่ใช้ในการเปรียบเทียบ กับราคาที่ดิน ในช่วงระยะเวลาปัจจุบัน ว่าก่อนที่จะมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า และหลังจากมีการเปิดให้บริการนั้น ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ซึ่งจากการศึกษา พบว่าการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินในช่วงเวลาปัจจุบันนั้น มีอัตราการเพิ่มสูงขึ้น เมื่อเทียบกับช่วงเวลาก่อนที่จะมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่บริเวณใดจะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ ซึ่งพบว่ามูลค่าที่ดินสูงกว่าบริเวณพื้นที่อื่นๆ

ซึ่งในการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยวิธีการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณที่ตั้งของพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้น จัดได้ว่าเป็นวิธีการศึกษาในระดับมหภาค (Macro) ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการศึกษาที่มีความคลาดเคลื่อน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินนั้นมีปัจจัยที่สำคัญและเกี่ยวข้องด้วยกันหลายปัจจัย ซึ่งยากที่จะทำการศึกษาได้อย่างครบถ้วน อีกทั้งการกำหนดราคาที่ดินของหน่วยงานราชการนั้น เป็นเพียงราคาประเมินที่กำหนดขึ้นเพื่อการจัดเก็บภาษี ซึ่งในความเป็นจริงอาจไม่ตรงกับราคาตลาดที่แท้จริง อีกทั้งการประเมินนั้นจะจัดทำขึ้นในทุกๆ ช่วง 4 ปี ซึ่งอาจจะทำให้ไม่สามารถสะท้อนราคาตลาดที่แท้จริงของตลาดได้ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลในระดับจุลภาค (Micro) ด้วยวิธีการศึกษาถึงมูลค่าเช่าของอาคารสิ่งปลูกสร้าง ทั้งหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน ที่อยู่บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เพื่อความถูกต้องและน่าเชื่อถือในการวิเคราะห์มากยิ่งขึ้น

## 5.2 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่า

เนื่องจากการศึกษาในขั้นต้นพบว่าบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไป จะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นสูงขึ้น อีกทั้งยังส่งผลถึงมูลค่าอาคารสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ด้วยเช่นกัน โดยอาคารที่อยู่ในพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูงก็จะมีโอกาสในการเสนอราคาค่าเช่าที่สูงกว่า ซึ่งพื้นที่ที่จะมีมูลค่าที่ดินสูง ก็คือพื้นที่ที่มีระยะทางอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามากกว่านั่นเอง

ดังนั้นในขั้นตอนนี้ต้องการพิสูจน์ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่ดังเช่นรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้น ส่งผลทำให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นสูงขึ้นจริงหรือไม่ ด้วยวิธีการศึกษาจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเช่าของอาคารสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่อยู่บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามเพื่อให้ได้คำตอบในการวิเคราะห์ ตามขั้นตอนดังนี้

- 5.3.1 หาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าค่าเช่าอาคารบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ เพื่อดูว่ามูลค่าค่าเช่านั้นสามารถเป็นตัวชี้วัดถึงมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าได้จริงหรือไม่
- 5.3.2 หาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางความใกล้จากสถานีรถไฟ บีทีเอส กับมูลค่าค่าเช่า

ซึ่งจะแบ่งประเด็นในการหาความสัมพันธ์ข้างต้นเป็น 2 ประเภท ตามกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มหอพัก/คอนโดมิเนียม และกลุ่มอาคารสำนักงาน โดยผลการศึกษาดังนี้

### 5.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรด้านมูลค่าที่ดินมีความสัมพันธ์กับตัวแปรด้านมูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.226) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ ดังตารางที่ 5.7

โดยสามารถสรุปได้ว่า หอพัก/คอนโดมิเนียมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ดินมีมูลค่าสูง (ซึ่งในที่นี้บ่งชี้ด้วยราคาที่ดินในแต่ละบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ) นั้นจะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมที่อยู่ในพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่า มูลค่าค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม นั้น สามารถเป็นตัวแทนในการบ่งชี้ให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟได้

ตารางที่ 5.7 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟ บีทีเอส กับมูลค่าราคาที่ดิน

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม (มูลค่าค่าเช่า) p-value (Sig)
มูลค่าที่ดิน	0.226** (0.000)

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

## 5.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ในการวิเคราะห์ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ด้วยการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม เพื่อต้องการพิสูจน์ว่า ระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส มีผลต่อมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

รวมทั้งการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระตัวอื่นๆ ที่คาดว่าจะส่งผลต่อราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมด้วยเช่นกัน เพื่อป้องกันการผิดพลาดของข้อมูล

ตารางที่ 5.8 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม (1)

ตัวแปรอิสระ	ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม p-value (Sig)
ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส	-0.314** (0.000)
ขนาดห้อง	0.446** (0.000)
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้อง	0.436** (0.000)
ระบบ facility ภายในโครงการ	0.394** (0.000)

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านต่างๆ ที่คาดว่าจะส่งผลต่อราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม มีดังนี้

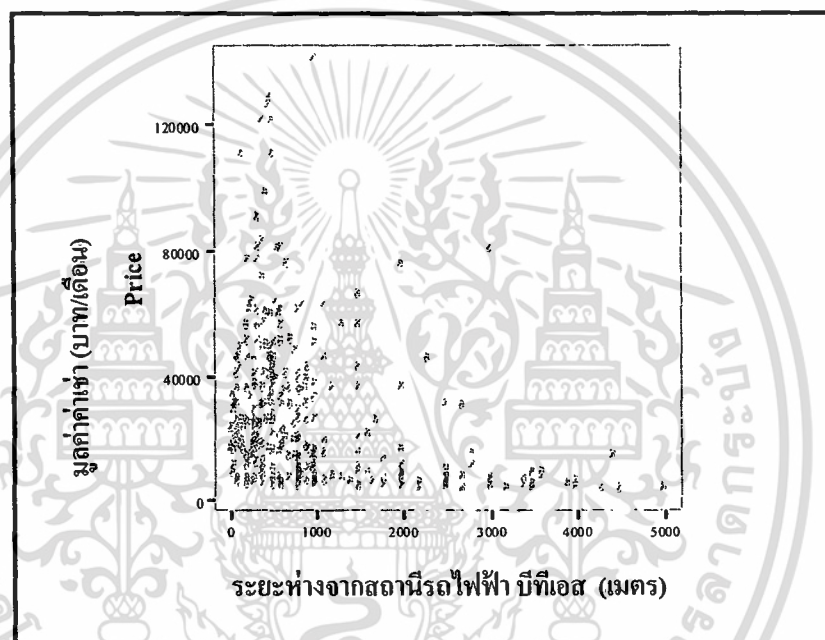
1. ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส กับราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (สหสัมพันธ์ = -0.314, Sig = 0.000) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
2. ขนาดห้อง กับราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (สหสัมพันธ์ = 0.446, Sig = 0.000) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
3. สิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้อง กับราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (สหสัมพันธ์ = -0.436, Sig = 0.000) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
4. ระบบ facility ภายในโครงการ กับราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (สหสัมพันธ์ = -0.394, Sig = 0.000) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ส่วนความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระที่เหลือนั้น ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยรายละเอียดปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 แสดงไว้ดังต่อไปนี้

### วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟ บีทีเอส กับราคาเช่าหอพัก/ คอนโดมิเนียม

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรในระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟ บีทีเอส มีความสัมพันธ์กับราคาเช่าหอพัก/ คอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = -0.314) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงลบ

โดยสามารถสรุปได้ว่า การมีระยะทางที่ใกล้สถานีรถไฟ บีทีเอส มากขึ้น ส่งผลราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมจะยิ่งสูงขึ้น



ภาพที่ 5.54 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟ บีทีเอส กับมูลค่าราคาที่ดิน

### วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดห้อง กับราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าขนาดห้องมีความสัมพันธ์กับราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.446) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวก

โดยสามารถสรุปได้ว่า ขนาดห้องที่ใหญ่มากขึ้น จะยิ่งส่งผลต่อราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมให้ยิ่งสูงขึ้น

### วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้อง กับราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องมีความสัมพันธ์กับราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.436) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวก

โดยสามารถสรุปได้ว่า ความครบครันของสิ่งอำนวยความสะดวกหรือเฟอร์นิเจอร์ภายในห้อง มีผลให้ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้น

### วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระบบ facility ภายใน โครงการ กับราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรในเรื่องระบบfacilityมีความสัมพันธ์กับราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.394) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวก

โดยสามารถสรุปได้ว่า ความครบครันของระบบ facility ต่างๆภายใน โครงการ มีผลให้ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้น

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามต่างๆ สามารถอธิบายได้ดังนี้

1. จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม สามารถสรุปได้ว่า มูลค่าเช่าจะผันแปรตามมูลค่าที่ดินในบริเวณที่โครงการตั้งอยู่ คือ ยิ่งเป็นโครงการที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะส่งผลให้มูลค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมนั้นสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นแสดงว่ามูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม สามารถสะท้อนให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้า
2. จากการวิเคราะห์ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส กับมูลค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่สถานี พบว่า ยิ่งเป็นโครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามากเท่าไร จะยังมีโอกาสในการเสนอราคาเช่าได้สูงกว่า

โดยผลที่ได้สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินจริง รวมทั้งมูลค่าเช่าของอาคารสิ่งปลูกสร้างเพื่อการพาณิชย์ที่อยู่

บริเวณพื้นที่สถานีก็จะมีมูลค่าที่สูงขึ้น โดยหากยังเป็นอาคารที่มีระยะทางใกล้กับตัวสถานีรถไฟฟ้ามากเท่าไร จะยิ่งส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าสูงกว่ากลุ่มอาคารที่มีระยะทางห่างออกไป

### 5.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าค่าเช่าอาคารสำนักงาน

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรด้านมูลค่าที่ดินนั้น ไม่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรด้านมูลค่าค่าเช่าอาคารสำนักงานแต่อย่างใด

### 5.2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าค่าเช่าอาคารสำนักงาน กับระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ในการวิเคราะห์ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส กับการเพิ่มขึ้นของมูลค่าค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม เพื่อต้องการพิสูจน์ว่า ระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส มีผลต่อมูลค่าค่าเช่าอาคารสำนักงาน

รวมทั้งการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระตัวอื่นๆ ที่คาดว่าจะส่งผลต่อราคาเช่าอาคารสำนักงานด้วยเช่นกัน เพื่อป้องกันการผิดพลาดของข้อมูล ผลที่ได้ดังตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.9 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม (2)

ตัวแปรอิสระ	ราคาเช่าอาคารสำนักงาน
	p-value (Sig)
จำนวนชั้นอาคาร	0.310** (0.001)
อายุอาคาร	-0.310** (0.004)
ขนาดพื้นที่ใช้สอย	0.216*(0.032)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านต่างๆ ที่คาดว่าจะส่งผลต่อราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม มีดังนี้

1. จำนวนชั้นอาคารกับราคาเช่าอาคารสำนักงาน(สหสัมพันธ์ = 0.310, Sig = 0.001) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
2. อายุของอาคารกับราคาเช่าอาคารสำนักงาน(สหสัมพันธ์ = -0.310, Sig = 0.004) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
3. ขนาดของพื้นที่ใช้สอยกับราคาเช่าอาคารสำนักงาน(สหสัมพันธ์ = -0.216, Sig = 0.032) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระที่เหลือนั้น ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยรายละเอียดปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงไว้ดังต่อไปนี้

#### วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนชั้นอาคาร กับราคาเช่าอาคารสำนักงาน

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรด้านจำนวนชั้นของอาคารมีความสัมพันธ์กับราคาเช่าอาคารสำนักงาน (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.310) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรมีความสัมพันธ์ในเชิงบวก

โดยสามารถสรุปได้ว่า อาคารสำนักงานที่ยิ่งมีขนาดสูง ก็จะมีผลทำให้ราคาเช่าสูงอาคารสูงขึ้นด้วย

#### วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุอาคาร กับราคาเช่าอาคารสำนักงาน

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรด้านอายุของอาคารมีความสัมพันธ์กับราคาเช่าอาคารสำนักงาน (ค่าสหสัมพันธ์ = -0.310) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงลบ

โดยสามารถสรุปได้ว่า อาคารสำนักงานที่มีอายุการก่อสร้างน้อย ส่งผลให้ราคาเช่าสูงยิ่งขึ้น

#### วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของพื้นที่ใช้สอย กับราคาเช่าอาคารสำนักงาน

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าตัวแปรขนาดของพื้นที่ใช้สอยมีความสัมพันธ์กับราคาเช่าอาคารสำนักงาน (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.216) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวก

โดยสามารถสรุปได้ว่า ยิ่งเป็นพื้นที่อาคารที่มีพื้นที่ใช้สอยขนาดใหญ่ ก็จะมีมาราคาเช่าที่สูงขึ้น

ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านต่างๆ ที่คาดว่าจะมีผลต่อราคาเช่าอาคารสำนักงาน พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อราคาเช่า จะเป็นปัจจัยด้านกายภาพของตัวอาคารเท่านั้น โดยปัจจัยด้านระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า หรือปัจจัยด้านราคาที่ดิน ไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับราคาเช่าอาคารสำนักงาน

### 5.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน กับระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

#### 5.3.1 การวิเคราะห์แบบจำลองราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทางที่ห่างจาก สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ในการสร้างแบบจำลองการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) ซึ่งตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์และมีความสามารถในการพยากรณ์จะถูกคัดเลือกเข้าสู่สมการที่ละตัว โดยกำหนดค่าสถิติ F ที่ระดับนัยสำคัญในการคัดเลือกตัวแปรเข้าเป็น 0.05 และระดับนัยสำคัญของการเลือกตัวแปรออกเป็น 0.01 โดยตัวแปรอิสระที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองนี้ได้แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.10 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

ตัวแปรอิสระ (สัญลักษณ์)	ตัวแปรตาม (สัญลักษณ์)
ราคที่ดิน ความสามารถในการเข้าถึง ระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส (เมตร) (BTS_DIST) ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ไม่เกิน 800 เมตร (MRT) ขนาดห้อง (ตารางเมตร/ชนิด) (ROOM_SIZE) คุณลักษณะของหอพัก/คอนโดมิเนียม อัตราค่าสาธารณูปโภค (บาท/ชนิด) ค่าน้ำ, ค่าไฟ สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน (AMENITIES) เครื่องปรับอากาศ โทรศัพท์ ทีวี ตู้เย็น เฟอร์นิเจอร์ เเคเบิ้ลทีวี, ซูบิซี ระบบ facility (FACILITY) ที่จอดรถ ระบบรักษาความปลอดภัย สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย บึงจ๊ายภายนอก ราคที่ดิน (บาท/ตารางวา) (LAND_PRICE)	ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (บาท/ตารางเมตร) (RENT_CONDO)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยจากการวิเคราะห์ตามขั้นตอนที่ 1 พบว่าตัวแปรด้านการมีระบบเชื่อมต่อในพื้นที่ อัตราค่าสาธารณูปโภค และรายได้เฉลี่ยครัวเรือน ไม่สามารถอธิบายแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งรายละเอียดในการวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก

และผลการวิเคราะห์แบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) ได้แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11 แสดงค่า B, SE.B, Beta และ t ของตัวพยากรณ์ และ  $R$ ,  $R^2$ , และ F ของแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

ตัวพยากรณ์	B	SE.B	Beta	t-value	sig
ค่าคงที่	-6639.952	3911.215		-1.698	.091
ระยะใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า	-2.682	1.193	-.106	-2.248	.025
ระยะไม่เกิน 800 ม.จาก MRT	8158.065	2480.692	.159	3.289	.001
ขนาดห้อง	250.034	30.331	.355	8.243	.000
สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน	11069.800	2450.722	.222	4.517	.000
ระบบ facility	9216.693	2264.693	.189	4.070	.000
ราคาที่ดิน	.037	.009	.211	4.056	.000

$R = .651$   $R^2 = .424$ , Adjust( $R^2$ ) = .413  $F = 40.473$  Sig  $F = (.000)$   
Dubin-Watson = 1.706

การอธิบายและแปลความหมายของแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม เนื่องจากระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

จากแบบจำลองดังกล่าวสามารถอธิบายได้ว่า

การเปลี่ยนแปลงด้านราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ขึ้นอยู่กับ 1. ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง อันได้แก่ ระยะทางทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส และการอยู่ในระยะ 800 ม. จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 2. ขนาดห้อง 3. สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน อันประกอบไปด้วย เครื่องปรับอากาศ โทรศัพท์ โทรทัศน์ ตู้เย็น เฟอร์นิเจอร์ และ เคเบิลทีวี/ยูบิซี้ 4. ระบบ facility ภายใน อันได้แก่ ที่จอดรถ, ระบบรักษาความปลอดภัย, สระว่ายน้ำ และ ห้องออกกำลังกาย 5. ปัจจัยภายนอก อันได้แก่ ราคาที่ดิน ซึ่งทั้งหมดมีความสัมพันธ์ในระดับ  $R = 0.651$  กล่าวคือ ตัว

แปรดังกล่าวสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงด้านราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ได้ร้อยละ 41 ( $\text{Adjust } R^2 = 0.413$ ) และแบบจำลองนี้มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยที่ตัวแปรด้านระยะทาง ความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS\_DIST) มีความสัมพันธ์เชิงลบกับการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ซึ่งทั้งหมดสามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ดังนี้

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(\text{BTS\_DIST}) + 8158.065(\text{MRT}) + 250.034(\text{ROOM SIZE}) + 11069.800(\text{AMENITIES}) + 9216.693(\text{FACILITY}) + 0.037(\text{LAND PRICE})$$

และสามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

$$\text{RENT\_CONDO} = -0.106(\text{BTS\_DIST}) + 0.159(\text{MRT}) + 0.355(\text{ROOM SIZE}) + 0.222(\text{AMENITIES}) + 0.189(\text{FACILITY}) + 0.211(\text{LAND PRICE})$$

สามารถอธิบายได้ว่าคุณลักษณะเฉพาะด้านกายภาพของโครงการ มีผลต่อความสูงค่าราคาเช่า หอพัก/คอนโดมิเนียม โดยเฉพาะสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพักมีผลต่อราคาเช่ามากที่สุด อีกทั้งปัจจัยด้านความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ก็เป็นอีกปัจจัยที่สำคัญต่อราคาเช่า นั่นคือ คือ โครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินผ่านในพื้นที่ และมีระยะทางอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส มากกว่า จะมีอิทธิพลต่อเสถียรราคาเช่าในอัตราที่สูงกว่า ส่วนปัจจัยด้านราคาที่ดินมีผลต่อราคาเช่าในแง่ที่ว่า หอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง จะมีการเสนอราคาเช่าที่สูงกว่าเช่นกัน

โดยผลที่ได้สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า พื้นที่ที่ยังอยู่ใกล้ระบบขนส่ง นั้นยังส่งผลให้พื้นที่เหล่านั้นมีมูลค่าที่ดินสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งกิจกรรม รวมทั้งจุดหมายปลายทางอื่นๆ ได้มากกว่า ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบที่นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดิน อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดการลงทุน ที่ยังอยู่ใกล้สถานีมากกว่าก็จะยังมีโอกาสในการเสนอราคาเช่าได้สูงมากกว่า

ซึ่งในการศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ได้แสดงตัวอย่างภายใต้แบบจำลองแสดงความสัมพันธ์ด้านราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส โดยใช้ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างของพื้นที่ที่เป็นพื้นที่เดียวกันมีราคาที่ดินเหมือนกัน เพื่อเป็นตัวอย่างในการแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม เพื่อการวิเคราะห์ว่าปัจจัยใดส่งผลต่อมูลค่าเช่ามากที่สุด ดังตารางที่ 5.12

ตารางที่ 5.12 แสดงตัวอย่างมูลค่าค่าเช่าภายใต้แบบจำลองความสัมพันธ์ราคาเช่าหอพัก/  
คอนโดมิเนียม

สภาพเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง	BTS_DIST	MRT	ROOM SIZE	AMENITIES	FACILITY	LAND PRICE	RENT
ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่ต่างกัน	100	1	1	1	1	140,000	26,966.44
	200	1	1	1	1	140,000	26,698.24
การมีระยะห่างจากสถานีรถไฟใต้ดินที่ต่างกัน	100	1	1	1	1	140,000	26,966.44
	100	0	1	1	1	140,000	18,808.38
ขนาดห้องที่แตกต่างกัน	100	1	1	1	1	140,000	26,966.44
	100	1	2	1	1	140,000	27,216.48
ความครบครันของเฟอร์นิเจอร์ในห้องพักที่ต่างกัน	100	1	1	1	1	140,000	26,966.44
	100	1	1	0	1	140,000	15,896.64
ความสะดวกสบายของระบบ facility ภายในโครงการที่แตกต่างกัน	100	1	1	1	1	140,000	26,966.44
	100	1	1	1	0	140,000	17,749.75

### สภาพเงื่อนไขที่ 1

ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีปัจจัยด้านต่างๆ เหมือนกัน แต่มีระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ที่เอส ต่างกัน ว่าทุกๆ ระยะ 100 เมตร ที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร นั้นจะส่งผลต่อราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมอย่างไร ดังนั้น จึงจะทำการกำหนดตัวอย่างของระยะความแตกต่างเป็น 2 ระยะ ในการแสดงตัวอย่างของแบบจำลอง ดังนี้

ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร 100 เมตร (BTS\_DIST = 100)

ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร 200 เมตร (BTS\_DIST = 200)

ซึ่งตัวอย่างทั้งสองกลุ่มข้างต้นมีปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เหมือนกัน คือ อยู่ในระยะ 800 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (MRT=1) เป็นห้องพักที่มีขนาดเท่ากัน (ROOM SIZE=1) มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพักครบครัน (AMENITIES=1) มีระบบ facility ภายในโครงการที่สะดวกสบาย (FACILITY=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ราคาที่ดิน 140,000 บาท/ตารางวา (LAND PRICE=140,000) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(\text{BTS\_DIST}) + 8158.065(\text{MRT}) + 250.034(\text{ROOM SIZE}) + 11069.800(\text{AMENITIES}) + 9216.693(\text{FACILITY}) + 0.037(\text{LAND PRICE})$$

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26966.44$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,966.44 บาท/ตารางเมตร

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(200) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26698.24$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,698.24 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ในทุกๆ ระยะ 100 เมตร ที่เข้าใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้น จะส่งผลให้ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม เพิ่มขึ้น ประมาณ 268 บาท/ตารางเมตร

## สภาพเงื่อนไขที่ 2

ราคาค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีปัจจัยด้านต่างๆ เหมือนกัน แต่มีศักยภาพที่เพิ่มขึ้น ด้วยการมีระยะห่างที่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน จึงจะทำการกำหนดตัวอย่างของระยะความแตกต่างเป็น 2 ระยะ ในการแสดงตัวอย่างของแบบจำลอง ดังนี้

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่อยู่ในระยะ 800 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT = 1)  
 ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน มากกว่า 800 เมตร ขึ้นไป (MRT = 0)

ซึ่งตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ไม่เกิน 100 เมตร (BTS\_DIST=100) มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพักครบครัน (AMENITIES=1) มีระบบ facility ภายในโครงการที่สะดวกสบาย (FACILITY=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีราคาที่ดิน 140,000 บาท/ตารางวา (LAND PRICE=140,000) เหมือนกันทุกประการ ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(\text{BTS\_DIST}) + 8158.065(\text{MRT}) + 250.034(\text{ROOM SIZE}) + 11069.800(\text{AMENITIES}) + 9216.693(\text{FACILITY}) + 0.037(\text{LAND PRICE})$$

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26966.44$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,966.44 บาท/ตารางเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(0) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140000) = 18808.38$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 18,808.38 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เท่ากัน แต่โครงการหนึ่งมีศักยภาพในการเดินทางที่สูงขึ้น เนื่องจากอยู่ในระยะที่มีความสามารถในการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าได้ดินได้อย่างสะดวกสบาย (ภายในระยะ 800 เมตร) จะส่งผลต่อราคาค่าเช่าเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการที่ไม่ได้อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าได้ดิน ถึง ประมาณ 8,158.06 บาท/ตารางเมตร

### สภาพเงื่อนไขที่ 3

ราคาค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีปัจจัยด้านต่างๆ เหมือนกัน แต่มีขนาดของห้องพักที่แตกต่างกันในทุกๆ 1 หน่วยตารางเมตร ว่าส่งผลถึงราคาค่าเช่าอย่างไร โดยการแสดงตัวอย่างของแบบจำลองเป็นดังต่อไปนี้

ราคาค่าเช่าสำหรับหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีขนาดห้องพัก 1 หน่วยตารางเมตร (ROOM SIZE=1)

ราคาค่าเช่าสำหรับหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีขนาดห้องพักเพิ่มขึ้นอีก 1 หน่วยตารางเมตร (ROOM SIZE=2)

ซึ่งทั้งหมดมีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ไม่เกิน 100 เมตร (BTS\_DIST=100) อยู่ในระยะ 800 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าได้ดิน (MRT=1) มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพักครบครัน (AMENITIES=1) มีระบบ facility ภายในโครงการ (FACILITY=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีราคาที่ดิน 140,000 บาท/ตารางวา (LAND PRICE=140,000) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(\text{BTS\_DIST}) + 8158.065(\text{MRT}) + 250.034(\text{ROOM SIZE}) + 11069.800(\text{AMENITIES}) + 9216.693(\text{FACILITY}) + 0.037(\text{LAND PRICE})$$

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26966.44$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,966.44 บาท/ตารางเมตร

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(2) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140000) = 27216.48$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 27,216.48 บาท/ตารางเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สรุปได้ว่า ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่มีขนาดห้องพักที่เพิ่มขึ้นในทุกๆ 1 ตารางเมตร จะทำให้ราคาเช่าแตกต่างกัน 250 บาท/หน่วยตารางเมตร

#### สภาพเงื่อนไขที่ 4

ราคาเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีปัจจัยด้านต่างๆเหมือนกัน แต่มีเฟอร์นิเจอร์อำนวยความสะดวกภายในห้องพักต่างกัน โดยการแสดงตัวอย่างของแบบจำลองเป็นดังต่อไปนี้

ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีเฟอร์นิเจอร์ในห้องพักครบครัน (AMENITIES=1)

ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีเฟอร์นิเจอร์ในห้องพักน้อยกว่า (AMENITIES=0)

ซึ่งกลุ่มตัวอย่างทั้งสองมีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส 100 เมตร (BTS\_DIST=100) อยู่ในระยะ 800 เมตรจากสถานีรถไฟใต้ดิน (MRT=1) มีขนาดห้องพักที่เท่ากัน (ROOM SIZE=1) มีระบบfacility ภายในโครงการที่สะดวกสบาย (FACILITY=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ราคาที่ดิน 140,000 บาท/ตารางวา (LAND PRICE=140,000) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(\text{BTS\_DIST}) + 8158.065(\text{MRT}) + 250.034(\text{ROOM SIZE}) + 11069.800(\text{AMENITIES}) + 9216.693(\text{FACILITY}) + 0.037(\text{LAND PRICE})$$

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(0) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26966.44$$

ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,966.44 บาท/ตารางเมตร

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140000) = 15896.64$$

ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 15,896.64 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่มีเฟอร์นิเจอร์อำนวยความสะดวกภายในห้องพักที่แตกต่างกันนั้น จะมีผลทำให้ราคาเช่าแตกต่างกันถึง 11,069.8 บาท/ตารางเมตร

## สภาพเงื่อนไขที่ 5

ราคาค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีปัจจัยด้านต่างๆเหมือนกัน แต่มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบ facility ของโครงการที่ต่างกัน โดยการแสดงตัวอย่างของแบบจำลองเป็นดังต่อไปนี้

ราคาค่าเช่าสำหรับหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีระบบ facility ภายในโครงการที่ครบครัน (FACILITY=1)

ราคาค่าเช่าสำหรับหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีระบบ facility ภายในโครงการน้อยกว่า (FACILITY=0)

ซึ่งกลุ่มตัวอย่างทั้งสองมีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส 100 เมตร (BTS\_DIST=100) อยู่ในระยะ 800 เมตรจากสถานีรถไฟใต้ดิน (MRT=1) มีขนาดห้องพักที่เท่ากัน (ROOM SIZE=1) มีเฟอร์นิเจอร์ภายในห้องพักครบครัน (AMENITIES=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ราคาที่ดิน 140,000 บาท/ตารางวา (LAND PRICE=140,000) เหมือนกันทุกประการ ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$Y = -6639.952 - 2.682(\text{BTS\_DIST}) + 8158.065(\text{MRT}) + 250.034(\text{ROOM SIZE}) + 11069.800(\text{AMENITIES}) + 9216.693(\text{FACILITY}) + 0.037(\text{LAND PRICE})$$

$$Y = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26966.44$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,966.44 บาท/ตารางเมตร

$$Y = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(0) + 0.037(140000) = 17749.75$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 17,749.75 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่อยู่บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบ facility ของโครงการที่ต่างกันนั้น จะมีผลทำให้ราคาค่าเช่าแตกต่างกันถึง 9,216.69 บาท/ตารางเมตร

### 5.3.2 การวิเคราะห์แบบจำลองราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน กับระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ในการสร้างแบบจำลองการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม เรื่องการเปลี่ยนแปลงราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน เนื่องจากระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) เช่นกัน ซึ่งตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์และมีความสามารถในการพยากรณ์จะถูกคัดเลือกเข้าสู่สมการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่ละตัว โดยกำหนดค่าสถิติ F ที่ระดับนัยสำคัญในการคัดเลือกตัวแปรเข้าเป็น 0.05 และระดับนัยสำคัญของการเลือกตัวแปรออกเป็น 0.01 โดยตัวแปรอิสระที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองนี้ได้รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.13

ตารางที่ 5.13 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าอาคารสำนักงาน

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
ราคาที่ดิน ความสามารถในการเข้าถึง ระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS_DIST) การมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินผ่าน (MRT) ขนาดพื้นที่ใช้สอยของอาคาร (SIZE_AREA) รูปแบบเฉพาะของอาคาร อัตราค่าสาธารณูปโภค ค่าน้ำ (WATER_COST) ค่าไฟ (POWER_COST) จำนวนชั้น (TOTAL_FLOOR) อายุของอาคาร (AGE_BUILDING) ระบบเครื่องปรับอากาศ (AIRCONDITION) บัณฑิตภายนอก ราคาที่ดิน (LAND_PRICE) รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน (INCOME)	ราคาเช่าอาคารสำนักงาน (บาท/เดือน/ยูนิต) (OFFICE_RENT)

โดยจากการวิเคราะห์ตามขั้นตอนที่ 1 พบว่าตัวแปรด้านการมีระบบเชื่อมต่อในพื้นที่ อัตราค่าสาธารณูปโภค จำนวนชั้นของอาคาร ระบบเครื่องปรับอากาศ และรายได้เฉลี่ยครัวเรือน ไม่สามารถอธิบายแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งรายละเอียดในการวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าอาคารสำนักงาน ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.14

ตารางที่ 5.14 แสดงค่า B, SE.B, Beta และ t ของตัวพยากรณ์ และ  $R^2$ , และ F ของแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าอาคารสำนักงาน

ตัวพยากรณ์	B	SE.B	Beta	t-value	sig
ค่าคงที่	542.526	68.605		7.908	.000
ความสามารถในการเข้าถึง ระยะใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า	-.078	.026	-.297	-2.988	.004
ระยะความสามารถในการเดิน เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (800 ม.)	120.291	32.660	.386	3.683	.001
รูปแบบเฉพาะของอาคาร อายุของอาคาร	-12.064	2.367	-.469	-5.097	.000
ปัจจัยภายนอก ราคาที่ดิน (LAND PRICE)	.001	.000	.508	4.601	.000

$R = 0.764$   $R^2 = 0.584$ , Adjust( $R^2$ ) = 0.551  $F = 17.560$  Sig F = (.000)

Dubin-Watson = 1.429

**การอธิบายและแปลความหมายของแบบจำลองการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าอาคารสำนักงาน เนื่องจากระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส**

จากแบบจำลองดังกล่าวสามารถอธิบายได้ว่า

จากผลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงด้านราคาเช่าอาคารสำนักงาน ขึ้นอยู่กับ 1. ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง อันได้แก่ ระยะทางทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส และการมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินผ่าน 2. รูปแบบเฉพาะของอาคาร อันได้แก่ อายุของอาคาร 3. ปัจจัยภายนอก อันได้แก่ ราคาที่ดิน ซึ่งทั้งหมดมีความสัมพันธ์ในระดับ  $R = 0.764$  กล่าวคือ ตัวแปรดังกล่าวสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงด้านราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ได้ร้อยละ 55 (Adjust  $R^2 = 0.551$ ) และแบบจำลองนี้มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยที่ตัวแปรด้านระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS\_DIST) และอายุของอาคาร (BUILDING AGE) มีความสัมพันธ์เชิงลบกับการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าอาคารสำนักงาน ซึ่งทั้งหมดสามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ในรูปแบบแนบดัด ได้ดังนี้

OFFICE\_RENT = 489.986 - 0.083 (BTS\_DIST) + 111.247 (MRT) - 9.909 (BUILDING AGE) + 0.001 (LAND PRICE)

และสามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

OFFICE\_RENT = -0.297 (BTS\_DIST) + 0.361 (MRT) - 0.451 (BUILDING AGE) + 0.547 (LAND PRICE)

สามารถอธิบายได้ว่า ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ทั้งการมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในพื้นที่ และระยะทางที่ยังอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ล้วนมีอิทธิพลต่อการเสนอราคาเช่าอาคารสำนักงานในอัตราที่สูง ส่วนคุณลักษณะทางกายภาพด้านอายุของอาคารก็มีผลต่อราคาเช่าอาคารสำนักงานในแง่ที่ว่ายังเป็นอาคารที่มีอายุการก่อสร้างใหม่ ก็จะมีโอกาสในการเสนอราคาเช่าที่สูง อีกทั้งปัจจัยด้านราคาที่ดินมีผลต่อความสูงต่ำของราคาเช่า คือ หากอาคารสำนักงานใดตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงกว่า ก็จะมีการเสนอราคาเช่าพื้นที่อาคารสำนักงาน ในอัตราที่สูงกว่า

ในการศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ได้แสดงตัวอย่างภายใต้แบบจำลองแสดงความสัมพันธ์ด้านราคาเช่าอาคารสำนักงาน กับระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ดังข้อมูลในตารางที่ 5.15

ตารางที่ 5.15 แสดงตัวอย่างภายใต้แบบจำลองความสัมพันธ์ราคาเช่าอาคารสำนักงาน กับระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

สภาพเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลง	BTS_DIST	MRT	BUILDING AGE	LAND PRICE	RENT
ระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอสที่ต่างกัน	100	1	1	289805	872.829
	200	1	1	289805	864.529
MRT	100	1	1	289805	872.829
	100	0	1	289805	761.582
อายุอาคารที่ต่างกัน	100	1	1	289805	872.829
	100	1	2	289805	862.920

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สภาพเงื่อนไขที่ 1

ราคาค่าเช่าของอาคารสำนักงาน ที่มีปัจจัยด้านต่างๆเหมือนกัน แต่มีระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ต่างกัน ว่าทุกๆ ระยะ 100 เมตร ที่ถอยห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้นจะส่งผลต่อราคาค่าเช่าของอาคารสำนักงานอย่างไร ดังนั้น จึงจะทำการกำหนดตัวอย่างของระยะความแตกต่างเป็น 2 ระยะ ในการแสดงตัวอย่างของแบบจำลอง ดังนี้

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า BTS 100 เมตร (BTS\_DIST = 100)

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า BTS 200 เมตร (BTS\_DIST = 200)

ตัวอย่างทั้งสองกลุ่มข้างต้นมีปัจจัยด้านอื่นที่เหมือนกันทุกประการ คือ อยู่ในระยะ 800 เมตร ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT=1) เป็นอาคารที่มีอายุการก่อสร้างเท่ากัน (BUILDING AGE=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ราคาที่ดิน 289,850 บาท/ตารางวาเหมือนกัน (LAND PRICE=289,850) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(\text{BTS\_DIST}) + 111.247(\text{MRT}) - 9.909(\text{BUILDING AGE}) + 0.001(\text{LAND PRICE})$$

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(100) + 111.247(1) - 9.909(1) + 0.001(289,850) = 872.829$$

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน อยู่ในระดับ 872.829 บาท/ตารางเมตร

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(200) + 111.247(1) - 9.909(1) + 0.001(289,850) = 864.529$$

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน อยู่ในระดับ 864.529 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ในทุกๆระยะ 100 เมตร ที่เข้าใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้นจะส่งผลให้ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน ที่อยู่บริเวณรอบๆพื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส เพิ่มขึ้น ประมาณ 8 บาท/ตารางเมตร

## สภาพเงื่อนไขที่ 2

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน ที่มีปัจจัยด้านต่างๆเหมือนกัน แต่มีศักยภาพที่เพิ่มขึ้นด้วยการมีระยะทางที่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งสามารถแสดงตัวอย่างของแบบจำลอง ได้เป็นดังนี้

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน ที่อยู่ในระยะ 800 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT = 1)

ราคาค่าเช่าสำหรับสำนักงาน ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน มากกว่า 800 เมตร ขึ้นไป (MRT = 0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อผู้เช่าเห็นประโยชน์ในการนำเอกสารนี้ไปใช้ ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซึ่งตัวอย่างทั้งสองกลุ่มข้างต้นมีปัจจัยด้านอื่นที่เหมือนกันทุกประการ คือ มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส 100 เมตรเท่ากัน (BTS\_DIST=100) เป็นอาคารที่มีอายุการก่อสร้างเท่ากัน (BUILDING AGE=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ราคาที่ดิน 289,850 บาท/ตารางวาเหมือนกัน (LAND PRICE=289,850) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(\text{BTS\_DIST}) + 111.247(\text{MRT}) - 9.909(\text{BUILDING AGE}) + 0.001(\text{LAND PRICE})$$

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(100) + 111.247(1) - 9.909(1) + 0.001(289,850) = 872.829$$

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน อยู่ในระดับ 872.829 บาท/ตารางเมตร

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(100) + 111.247(0) - 9.909(1) + 0.001(289,850) = 761.582$$

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน อยู่ในระดับ 761.582 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน ที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เท่ากัน แต่อาคารหนึ่งมีศักยภาพในการเดินทางที่สูงขึ้น เนื่องจากอยู่ในระยะที่มีความสามารถในการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินได้อย่างสะดวกสบาย (ภายในระยะ 800 เมตร) จะส่งผลต่อราคาค่าเช่าเมื่อเปรียบเทียบกับอาคารที่ไม่ได้อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ถึงประมาณ 111 บาท/ตารางเมตร

### สภาพเงื่อนไขที่ 3

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน ที่มีปัจจัยด้านต่างๆเหมือนกัน แต่มีอายุการก่อสร้างของอาคารที่ต่างกันในทุกๆ 1 ปี ว่าอายุการก่อสร้างเก่าใหม่ของอาคารสำนักงานนั้นมีผลต่อราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส อย่างไร โดยการแสดงตัวอย่างของแบบจำลองเป็นดังต่อไปนี้

ราคาค่าเช่าของอาคารสำนักงาน ที่มีอายุการก่อสร้าง 1 ปี (BUILDING AGE = 1)

ราคาค่าเช่าของอาคารสำนักงาน ที่มีอายุการก่อสร้าง 2 ปี (BUILDING AGE = 2)

ซึ่งกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส 100 เมตร (BTS\_DIST=100) อยู่ในระยะ 800 เมตร ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีราคาที่ดิน 289,850 บาท/ตารางวา (LAND PRICE=140,000) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

OFFICE\_RENT = 489.986 - 0.083 (BTS\_DIST) + 111.247 (MRT) - 9.909 (BUILDING AGE) + 0.001 (LAND PRICE)

OFFICE\_RENT = 489.986 - 0.083(100) + 111.247(1) - 9.909 (1) + 0.001(289,850) = 872.829

ราคาค่าเช่าอาคาร อยู่ในระดับ 872.829 บาท/ตารางเมตร

OFFICE\_RENT = 489.986 - 0.083(100) + 111.247(1) - 9.909 (2) + 0.001(289,850) = 862.920

ราคาค่าเช่าอาคาร อยู่ในระดับ 862.920 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า อายุการก่อสร้างของอาคารสำนักงานที่เพิ่มขึ้น 1 ปีนั้น จะส่งผลทำให้ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานนั้นลดลง 10 บาท/ตารางเมตร

#### 5.4 แนวทางและนโยบายการจัดการด้านที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า

ซึ่งจากการศึกษาที่พบว่า พื้นที่บริเวณรอบๆ และตามแนวเส้นทางสถานีรถไฟฟ้านั้น เป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง เนื่องจากข้อได้เปรียบด้านความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่จุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวกสบาย ส่งผลให้พื้นที่เหล่านั้นดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุน ที่จะสามารถให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า และในปัจจุบันนี้ประเทศไทยได้มีโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เช่น โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส เกิดขึ้นมานานหลายปี และในอนาคตจะมีการสร้างส่วนต่อขยายอีกหลายเส้นทาง ที่จะเป็พื้นที่ซึ่งนักลงทุนสามารถแสวงหาผลประโยชน์ได้มากมาย แต่ปัจจุบันประเทศไทยก็ยังไม่มีการจัดการด้านที่ดินที่เป็นรูปธรรมและมีความชัดเจนโดยภาครัฐ ดังนั้น เนื้อหาในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาถึงแนวทาง และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ ตามหัวข้อดังนี้

5.4.1 แนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินของประเทศไทย

5.4.2 แนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินของต่างประเทศ

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 5.4.1 แนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินของประเทศไทย

###### (1) มาตรการด้านกฎหมายผังเมือง

ในส่วนของมาตรการด้านกฎหมายผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 พ.ศ. 2549 มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส เนื้อหาโดยสรุป คือ ผังเมืองรวม กทม. ฉบับนี้ ได้นำมาตรการควบคุมความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินมาใช้ โดยกำหนดอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม หรืออัตราส่วน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) และระยะถอยร่น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ดินในเรื่องของที่ว่างและความสูง กำหนดสิทธิพิเศษเพิ่มเติมเฉพาะพื้นที่ มี 2 ลักษณะ คือ ระบบการให้รางวัล หรือ Bonus System ซึ่งนับเป็นครั้งแรกของกฎหมายผังเมืองของไทย ที่มีเงื่อนไขพิเศษนี้ โดยหลักก็จะให้สิทธิพิเศษสำหรับผู้ที่มีที่ดิน โดยรอบพื้นที่ศูนย์กลางของสถานีรถไฟฟ้าทั้ง BTS และ ได้ดิน ในรัศมี 500 เมตร ได้รับสิทธิประโยชน์จากการก่อสร้างได้เพิ่มขึ้นมากกว่าปกติ โดยสามารถผ่อนปรนให้ก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ อาคารอยู่อาศัยรวม อาคารสูง อาคารใหญ่พิเศษ ศูนย์ประชุม ที่สูงเกิน 10,000 ตารางเมตรได้ จากเดิมที่ไม่มี เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ช่วยกันพัฒนาพื้นที่ แม้เงื่อนไขพิเศษนี้จะมีข้อกำหนดย่อยแฝงอยู่ว่าผู้ที่ใช้ประโยชน์ที่ดินเกิน 10,000 ตารางเมตรไปก็เปอร์เซ็นต์ก็ตาม จะต้องสร้างสวนสาธารณะหรือลานจอดรถบริเวณการก่อสร้างอาคารนั้นในสัดส่วนที่เท่ากัน หรือผู้ลงทุนในพื้นที่โดยรอบสถานีต่างๆ ประมาณ 500 เมตรนั้น สามารถใช้ประโยชน์ในที่ดินเพิ่มได้ 20% (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร; 2549)

#### 5.4.2 แนวคิดและมาตรการในการจัดการที่ดินในต่างประเทศ

##### (1) Los Angeles

ในเมืองลอสแอนเจลิส รัฐบาลจะให้การสนับสนุนและช่วยเหลือนักลงทุน ด้วยวิธีการให้กองทุนสนับสนุน เพื่อดึงดูดการพัฒนาต่างๆ เข้าสู่พื้นที่และเส้นทางรอบๆ สถานีโดยสาร ด้วยวิธีการ ดังต่อไปนี้

1. กิจกรรมต่างๆ จะถูกรวมเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง และมีการให้บริการด้านระบบขนส่งที่ดีแก่ชุมชนที่อยู่ไกลออกไป
2. พื้นที่บริเวณใกล้ๆ สถานีจะมีการสร้างอาคารสำนักงานที่เป็นตึกสูง ที่มีความเหมาะสมสวยงามสอดคล้องกับการเป็นศูนย์กลางเมือง โดยได้รับการช่วยเหลือด้านเงินภาษี 179 ภาครัฐ
3. มีการผลักดันให้เกิดโครงการใหม่ๆ ด้วยวิธีการลดราคาที่ดิน และยกเว้นด้านภาษี โดยการสนับสนุนให้เกิดการใช้ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม
4. นอกจากนั้นมีการจัดตั้งโครงการ Hollywood Boulevard ที่มีโครงการอพาร์ทเมนต์ และร้านค้าปลีกชุมชนราคาถูก มีย่านการค้าและสถานบันเทิงขนาดใหญ่ และโรงแรมขนาดใหญ่ในพื้นที่ ซึ่งทั้งหมดนี้จะอยู่ภายใต้สัญญาเช่าจากภาครัฐบาล
5. มีการจัดตั้งโครงการสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย ที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การขอสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยเป็นเรื่องที่ง่ายขึ้น เพื่อดึงดูดให้คนสามารถเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณสถานี ตลอดจนการจัดสร้างโครงการบ้านที่อยู่อาศัยที่มีทำเลที่ตั้งใกล้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานีขนส่งโดยสาร และมีการเสนอขายในราคาที่คุณมีความสามารถในการซื้อได้มากที่สุด

6. มีการประเมินค่าผลประโยชน์ด้านการเงินที่จะได้จากการลงทุนในบริเวณพื้นที่สถานี เพื่อการจูงใจนักลงทุนให้เข้ามาประกอบการในพื้นที่ (Cevero and Duncan 2002:10)

## (2) Santa Clara, California

จากการศึกษาพบว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ นั้น มีความเกี่ยวข้องกับจำนวนเงินและผลประโยชน์ด้านการลงทุนที่สูง รวมทั้งมูลค่าที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่สูงขึ้นด้วย ดังนั้นมูลค่าของการถือครองที่ดินจึงต้องตั้งอยู่บนระบบของภาษีที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งต้องมีมาตรการที่จะป้องกันความไม่เป็นธรรมที่จะเกิดขึ้น ได้อย่างเหมาะสม ที่ไม่ใช่เพียงแค่การช่วยเหลือด้านการลงทุนให้กับพื้นที่สถานีเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ต้องเป็นการพัฒนาที่ก่อให้เกิดความก้าวหน้า และมีการช่วยเหลือปรับปรุงชุมชนในพื้นที่ให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นด้วย โดยมีมาตรการจัดการ ดังนี้

มีการเรียกร้องว่ารัฐบาลท้องถิ่นจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการขนส่งขนาดใหญ่เหล่านี้ เพราะภายใต้เงื่อนไขตามกฎหมายแล้ว รัฐบาลมีสิทธิในการเข้าครอบครองที่ดินและสามารถหาวิธีการเพิ่มมูลค่าที่ดินเหล่านั้นให้สูงขึ้น ด้วยวิธีการลงทุนด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มมูลค่าด้วยการดำเนินการด้านภาษี หรือการเจรจาตกลงร่วมมือในการพัฒนากับภาคเอกชน ด้วยเหตุนี้ จึงต้องมีการเรียกร้องให้เกิดความถูกต้องทั้งด้านผลประโยชน์ และผลกำไรด้านการเงินของรัฐบาล ที่จำเป็นต้องตั้งอยู่บนความเที่ยงตรง ดังนั้น การให้ความสำคัญกับการเข้าครอบครองที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี จะต้องมีความถูกต้องเที่ยงตรงและยุติธรรมที่สุด

และเนื่องจากรัฐบาลจะได้รับผลประโยชน์จำนวนมากจากการสร้างสถานีขนส่งมวลชนแห่งใหม่ โดยเฉพาะผลกำไรที่เกิดจากการเข้าครอบครองทรัพย์สินต่างๆ ที่มีมูลค่า ที่สามารถนำไปสู่การพัฒนาภายใต้รูปแบบการพัฒนารอบๆพื้นที่สถานีขนส่ง ซึ่งรัฐบาลจะมีการชักจูงให้เกิดความดึงดูดในการลงทุนบริเวณพื้นที่สถานีจากภาคเอกชน ด้วยวิธีการจัดชุมชนทั้งหมดให้มีความเป็นระเบียบสวยงาม โดยการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์และรูปแบบเมืองต่างๆเริ่มด้วยการปรับปรุงความสมบูรณ์ของโครงข่ายระบบสาธารณูปโภค และในกรณีของพื้นที่ที่อยู่ในเขตภัยพิบัติ ก็จะมีการประกันภัยให้ภาคเอกชนที่เข้ามาลงทุนหากได้รับความเสียหายอีกด้วย (Cevero and Duncan 2001:3)

## บทที่ 6

# สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

### 6.1 สรุปผลการวิจัย

การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อ เอื้อประโยชน์ในการหาแนวทางหรือมาตรการเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งถือเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าสูง ให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์อันสูงสุดทั้งต่อประชาชนทั่วไป และต่อประเทศชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการรองรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่กำลังจะมีการดำเนินการก่อสร้างโครงการต่อไป เนื่องจากรัฐบาลได้มีการวางนโยบายที่จะสร้างส่วนต่อขยายทั้งรถไฟฟ้า บีทีเอส หรือแม้กระทั่งรถไฟฟ้าใต้ดินเพิ่มขึ้นในอนาคตอีกหลายเส้นทาง

โดยการดำเนินการวิจัยได้ใช้การเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 23 สถานี ตั้งแต่เริ่มต้นการก่อสร้างโครงการ คือปี พ.ศ.2535 จนมาถึงปัจจุบัน ปี พ.ศ.2552 เพื่อศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ ซึ่งถือเป็นการศึกษาในระดับมหภาค (Macro) แต่การศึกษาเฉพาะเพียงการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินในแต่ละช่วงเวลานั้น อาจยังไม่สามารถสรุปผลการศึกษาได้อย่างชัดเจน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินนั้นมีปัจจัยที่สำคัญและเกี่ยวข้องด้วยกันหลายปัจจัยที่อาจจะยากแก่การชี้วัดได้ และการประเมินราคาที่ดินในประเทศไทยปัจจุบันไม่ได้มีการจัดประเมินในทุกๆปี ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถสะท้อนราคาที่เหมาะสมของตลาดได้ รวมถึงข้อจำกัดของข้อมูลราคาประเมินที่ดินในช่วงเวลาของการเริ่มมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสด้วยเช่นกัน

ดังนั้น ในส่วนของการประเมินผลกระทบที่อาจจะช่วยให้เห็นภาพได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้นนั้น จะทำการศึกษาและวิเคราะห์ด้วยการเปรียบเทียบการลงทุนของสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สถานี เนื่องจากการศึกษาของกฤษฎา เพ็ชรประยูร (2545) พบว่า มูลค่าที่ดินต่อแปลงที่ดินกับมูลค่าสิ่งปลูกสร้างมีความสัมพันธ์กัน คือเมื่อที่ดินมีมูลค่าสูง จะส่งผลให้สิ่งปลูกสร้างมีแนวโน้มสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงจะใช้การเพิ่มขึ้นของมูลค่าสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า เป็นตัวชี้วัดให้เห็นถึงผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน และถือเป็นการชี้วัดในระดับ Micro

ดังนั้นจึงจะทำการศึกษาถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม จำนวนทั้งสิ้น 350 ตัวอย่าง และอาคารสำนักงานจำนวนทั้งสิ้น 150 ตัวอย่าง ที่ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สถานี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถไฟฟ้า บีทีเอส โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าความสัมพันธ์ และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได โดยทดสอบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยสรุปผลการศึกษสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเด็น ดังนี้

### 6.1.1 การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในประเทศไทย โดยการศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เริ่มมีการก่อสร้างโครงการโครงการ มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบันนั้น สามารถสรุปการเปลี่ยนแปลงเป็น 3 ช่วงหลักๆ ดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่เริ่มมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ในปี พ.ศ. 2535 มาจนถึงช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2539 นั้น พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น ในเกือบทุกๆ พื้นที่สถานี
- ต่อมาเมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส มาได้ระยะเวลาหนึ่ง จนถึงช่วงปี 2551 – 2554 ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด ในเกือบทุกๆ พื้นที่สถานีเช่นกัน

ซึ่งผลที่ได้มีความขัดแย้งกับการศึกษาที่ผ่านมาในอดีตที่ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ จะส่งผลทำให้ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า ในช่วงที่เริ่มเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้นเป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง ซึ่งน่าจะเป็นสาเหตุหลักของการลดต่ำลงของราคาที่ดินในทุกๆ พื้นที่ รวมถึงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าด้วย เนื่องจาก ระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนในการกำหนดราคาที่ดิน ในแต่ละบริเวณ

- จนมาถึงช่วงปี พ.ศ. 2551 ถึงปัจจุบัน พบว่า การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในทุกๆ พื้นที่สถานี โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่สถานีเอกมัย สถานีหมอชิต ซึ่งเป็นสถานีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งระบบอื่นที่สำคัญ ทั้งรถไฟฟ้าใต้ดินและสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ รวมทั้งพื้นที่สถานีต้นทาง/ปลายทางของระบบรถไฟฟ้า เช่น สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสะพานตากสิน หรือสถานีที่เป็นย่านธุรกิจ/ย่านพักอาศัยที่สำคัญของเมือง เช่น สถานีพร้อมพงษ์ สถานีเพลินจิต และสถานีสยาม เหล่านี้ล้วนเป็นพื้นที่สถานีที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นมากกว่าพื้นที่สถานีอื่นๆ

ซึ่งเมื่อพิจารณาระดับการเจริญเติบโตทางระบบเศรษฐกิจ หรือค่า GDP พบว่าอัตราการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ มีอัตราการเติบโตที่ค่อนข้างคงที่จากปีที่ผ่านมา เนื่องจากเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยามให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้วย ปัจจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศตามที่ได้กล่าวมา แต่สภาพเศรษฐกิจก็สามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจเป็นผลให้ราคาที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่บริเวณใดจะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ ซึ่งพบว่ามูลค่าที่ดินสูงกว่าบริเวณพื้นที่อื่นๆ

### 6.1.2 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่า

จากการศึกษาในขั้นต้นพบว่า พื้นที่ที่มีการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไป จะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นสูงขึ้น ทั้งยังส่งผลถึงมูลค่าสิ่งปลูกสร้างต่างๆ เช่นกัน โดยอาคารที่อยู่ในพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะมีโอกาสในการเสนอราคาเช่าที่สูงกว่า

ดังนั้น ในขั้นตอนนี้ต้องการพิสูจน์ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่ในประเทศไทย นั้น ส่งผลทำให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นสูงขึ้นจริงหรือไม่ ด้วยวิธีการศึกษาการเพิ่มขึ้นของราคาค่าเช่าอาคารสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ คือ มูลค่าที่ดิน และตัวแปรตาม นั่นคือ การเพิ่มขึ้นของราคาค่าเช่า ซึ่งผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรด้านมูลค่าที่ดินมีความสัมพันธ์กับตัวแปรด้านมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.226) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวก ดังนั้นสามารถอธิบายโดยสรุปได้ว่า

หอพัก/คอนโดมิเนียมที่ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง นั้นจะส่งผลให้ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมที่อยู่ในพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย โดยสรุปได้ว่า มูลค่าค่าเช่าจะผันแปรตามมูลค่าที่ดิน นั่นคือ ยิ่งเป็นโครงการที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมนั้นสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นแสดงว่ามูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม สามารถสะท้อนให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าได้

และการวิเคราะห์ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส กับมูลค่าค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่สถานี พบว่า ยิ่งเป็นโครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามากเท่าไร จะยิ่งมีโอกาสในการเสนอราคาเช่าได้สูงกว่า แต่จากการวิเคราะห์ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส กับมูลค่าค่าเช่าอาคารสำนักงาน พบว่า การเพิ่มขึ้นของราคาค่าเช่าไม่ได้ขึ้นอยู่กับระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า เท่ากับลักษณะเฉพาะด้านกายภาพของตัวอาคาร

ดังนั้นจากการศึกษาและวิเคราะห์ สามารถสรุปได้ว่า การมีระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ใด จะส่งผลให้มูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่นั้นสูงขึ้นจริง อีกทั้งมูลค่าที่ดินนั้นยังสัมพันธ์กับมูลค่าอาคารสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ ที่ยังอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามากเท่าใด มูลค่าของสิ่งปลูกสร้างก็จะสูงยิ่งขึ้นเท่านั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 6.1.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน กับระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

#### 1) การวิเคราะห์แบบจำลองราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทางที่ห่างจากสถานี รถไฟฟ้า บีทีเอส

จากการสร้างแบบจำลองการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าเช่าหอพัก/  
คอนโดมิเนียม กับระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์การถดถอย  
พหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) ได้รูปแบบจำลองของการศึกษาออกมาใน  
รูปของคะแนนมาตรฐาน ดังนี้

$$\text{RENT\_CONDO} = -0.106(\text{BTS\_DIST}) + 0.159(\text{MRT}) + 0.355(\text{ROOM SIZE}) + 0.222(\text{AMENITIES}) + 0.189(\text{FACILITY}) + 0.211(\text{LAND PRICE})$$

สามารถอธิบายโดยสรุปได้ว่า ลักษณะเฉพาะด้านกายภาพของโครงการ มีผลต่อความสูงค่า  
ของการเสนอราคาค่าเช่า หอพัก/คอนโดมิเนียม โดยเฉพาะสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพักมี  
ผลต่อราคาค่าเช่ามากที่สุด รวมทั้งปัจจัยด้านความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ด้วยการมีระบบขนส่ง  
ขนาดใหญ่อยู่ใกล้โครงการก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ นั่นคือ โครงการที่มีระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน  
ผ่านในพื้นที่ และมีระยะทางอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส จะมีอิทธิพลต่อเสนอราคาค่าเช่าในอัตรา  
ที่สูงกว่า และปัจจัยด้านราคาที่ดินมีผลต่อราคาค่าเช่าในประเด็นที่ว่า หอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีทำ  
เลอยู่ในพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง จะมีการเสนอราคาค่าเช่าที่สูงกว่าเช่นกัน

และเมื่อแทนค่าแบบจำลองความสัมพันธ์ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ที่มีปัจจัยด้าน  
ต่างๆเหมือนกัน แต่มีระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ต่างกัน ว่าในระยะ 100 เมตร ที่  
ถอยห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้นจะส่งผลต่อราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมอย่างไร ดังนั้น จึง  
จะทำการกำหนดตัวอย่างของระยะความแตกต่างเป็น 2 ระยะ ในการแสดงตัวอย่างของแบบจำลอง  
ดังนี้

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า 100 เมตร (BTS\_DIST = 100)

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า 200 เมตร (BTS\_DIST = 200)

ซึ่งตัวอย่างทั้งสองกลุ่มข้างต้นมีปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เหมือนกัน คือ อยู่ในระยะ 800 เมตร จาก  
สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT=1) เป็นห้องพักที่มีขนาดเท่ากัน (ROOM SIZE=1) มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพักครบครัน (AMENITIES=1) มีระบบfacility ภายในโครงการที่สะดวกสบาย

(FACILITY=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ราคาที่ดิน 140,000 บาท/ตารางวา (LAND PRICE=140,000) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(100) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26966.44$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,966.44 บาท/ตารางเมตร

$$\text{RENT\_CONDO} = -6639.952 - 2.682(200) + 8158.065(1) + 250.034(1) + 11069.800(1) + 9216.693(1) + 0.037(140,000) = 26698.24$$

ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับ 26,698.24 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ในทุกๆ ระยะ 100 เมตร ที่เข้าใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้น จะส่งผลให้ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม เพิ่มขึ้น ประมาณ 268 บาท/ตารางเมตร

## 2) การวิเคราะห์แบบจำลองราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน กับระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

ในการสร้างแบบจำลองการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม เรื่องการเปลี่ยนแปลงราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน เนื่องจากระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) เช่นกัน สามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

$$\text{OFFICE\_RENT} = -0.297 (\text{BTS\_DIST}) + 0.361 (\text{MRT}) - 0.451 (\text{BUILDING AGE}) + 0.547 (\text{LAND PRICE})$$

และสามารถอธิบายโดยสรุปได้ว่า ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ทั้งการมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในพื้นที่ และระยะทางที่ยังอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ล้วนมีอิทธิพลต่อการเสนอราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน ส่วนลักษณะทางกายภาพด้านอายุการก่อสร้างของอาคารก็มีผลต่อราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานในแง่ที่ว่ายังเป็นอาคารที่มีอายุการก่อสร้างใหม่ ก็จะมีโอกาสในการเสนอราคาค่าเช่าที่สูง รวมทั้งปัจจัยด้านราคาที่ดินมีผลในแง่ที่ว่า หากอาคารสำนักงานใดตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง ก็จะมีการเสนอราคาค่าเช่าพื้นที่อาคาร ในอัตราที่สูงกว่าเช่นกัน

และเมื่อแทนค่าแบบจำลองความสัมพันธ์ราคาค่าเช่าของอาคารสำนักงาน ที่มีปัจจัยด้านต่างๆ เหมือนกัน แต่มีระยะทางความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ต่างกัน ว่าทุกระยะ 100 เมตร ที่ถอยห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้นจะส่งผลต่อราคาค่าเช่าของอาคารสำนักงานอย่างไร ดังนั้น จึง

จะทำการกำหนดตัวอย่างของระยะความแตกต่างเป็น 2 ระยะ ในการแสดงตัวอย่างของแบบจำลอง ดังนี้

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า BTS 100 เมตร (BTS\_DIST = 100)

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงานที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า BTS 200 เมตร (BTS\_DIST = 200)

ซึ่งตัวอย่างทั้งสองกลุ่มข้างต้นมีปัจจัยด้านอื่นที่เหมือนกันทุกประการ คือ อยู่ในระยะ 800 เมตร ของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT=1) เป็นอาคารที่มีอายุการก่อสร้างเท่ากัน (BUILDING AGE=1) ตั้งอยู่ในพื้นที่ราคาที่ดิน 289,850 บาท/ตารางวาเหมือนกัน (LAND PRICE=289,850) ซึ่งเมื่อแทนค่าในแบบจำลองจะพบว่า

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(100) + 111.247(1) - 9.909(1) + 0.001(289,850) = 872.829$$

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน อยู่ในระดับ 872.829 บาท/ตารางเมตร

$$\text{OFFICE\_RENT} = 489.986 - 0.083(200) + 111.247(1) - 9.909(1) + 0.001(289,850) = 864.529$$

ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน อยู่ในระดับ 864.529 บาท/ตารางเมตร

สรุปได้ว่า ในทุกๆระยะ 100 เมตร ที่เข้าใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส นั้นจะส่งผลให้ราคาค่าเช่าอาคารสำนักงาน ที่อยู่บริเวณรอบๆพื้นที่สถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส เพิ่มขึ้น ประมาณ 8 บาท/ตารางเมตร

โดยผลที่ได้สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า พื้นที่ที่ยังอยู่ใกล้ระบบขนส่ง นั้นยังส่งผลให้พื้นที่เหล่านั้นมีมูลค่าที่ดินสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งกิจกรรม รวมทั้งจุดหมายปลายทางอื่นๆ ได้มากกว่า ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบที่นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดิน อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดการลงทุน ที่ยังอยู่ใกล้สถานีมากกว่าก็จะมีโอกาสในการเสนอราคาค่าเช่าได้สูงมากกว่า

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

จากผลการศึกษา เรื่องผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส ซึ่งพบว่าการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่ นั้น ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินจริง ซึ่งทำให้พื้นที่เหล่านั้นกลายเป็นพื้นที่ที่

มีมูลค่าสูง อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการลงทุน ด้วยข้อได้เปรียบด้านความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ที่สะดวกรวดเร็ว

แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่ได้มีมาตรการจัดการพื้นที่เหล่านั้นอย่างจริงจัง ทำให้การพัฒนาในพื้นที่เป็นไปอย่างไร้ระบบแผน ดังนั้น ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางการจัดการบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟ บีทีเอส ในอนาคต ดังนี้

### 1. ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในอนาคตเมื่อมีโครงการขยายการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่บริเวณใดแล้วนั้น ภาครัฐควรเป็นผู้เข้าไปดูแล และบริหารจัดการพื้นที่ โดยอาจเป็นการเวนคืนที่ดิน ในรัศมี 500 – 1,000 ม. โดยรอบพื้นที่ของสถานีรถไฟที่จะมีโครงการก่อสร้าง ซึ่งถือเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูงกว่าบริเวณพื้นที่อื่นๆ ซึ่งสอดคล้องตามกฎหมายผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 พ.ศ. 2549 ที่จะให้สิทธิพิเศษสำหรับผู้ที่มีที่ดินอยู่ในรัศมี 500 เมตร จากระบบรถไฟ

โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ที่อยู่ในรัศมี 500 ม. นั้น ควรเป็นลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ที่มีอาคารประเภท อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และอาคารที่พักอาศัยประเภท คอนโดมิเนียมที่มีราคาค่อนข้างสูง รวมทั้งสถานที่ราชการที่สำคัญสำหรับประชาชน ที่จะสามารถเดินทางมาทำงาน และใช้บริการได้อย่างสะดวกสบายด้วยระบบรถไฟ

และประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับรัศมี 600 - 1,000 ม. ที่ห่างออกไปจากสถานีรถไฟนั้น ควรเป็นลักษณะอาคารที่อยู่อาศัยแนวตั้ง ประเภท คอนโดมิเนียม ที่มีราคาปานกลาง ที่มีระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้บริการเชื่อมต่อคมนาคมด้วยระบบรถไฟได้อย่างสะดวกสบาย รวมทั้งการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟด้วยการเดินเท้า หรือด้วยจักรยาน

สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟนั้น ควรเป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยที่มีราคาในระดับปานกลางที่ประชาชนทั่วไปสามารถพักอาศัยได้ รวมทั้งอาคารสำนักงานขนาดกลางและขนาดเล็กลงมา ซึ่งทั้งหมดควรมีระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสามารถเชื่อมต่อเข้าถึงสถานีรถไฟได้อย่างสะดวกสบายเช่นกัน

### 2. ลักษณะการบริหารจัดการ

จากการศึกษาพบว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ มีความเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ด้านการลงทุนที่สูง รวมทั้งมูลค่าที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่สูงขึ้นด้วย ซึ่งนั่นอาจทำให้เกิดปัญหาด้านต่างๆ ขึ้นในระบบเมือง ทั้งปัญหาด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ไม่เต็มศักยภาพเท่าที่ควรจะเป็น ปัญหาด้านการแข่งขันของนักลงทุน ปัญหาด้านการเหลื่อมล้ำของการได้รับบริการสาธารณะของผู้ใช้บริการ ฯลฯ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ดังนั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ภาครัฐควรเป็นผู้เข้าไปมีบทบาทในการจัดการด้านที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฯ ดังข้อเสนอแนะด้านประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างต้น ที่ว่าภาครัฐควรเข้าไปเวนคืนที่ดินที่อยู่ในรัศมี 500 - 1,000 ม. จากสถานีรถไฟฯที่จะมีโครงการก่อสร้างต่อไปในอนาคต โดยอาจมีการร่วมมือด้านการพัฒนาพื้นที่กับภาคเอกชน หรือนักลงทุนที่ต้องการลงทุนในพื้นที่เหล่านั้น ภายใต้เงื่อนไขที่รัฐบาลกำหนดไว้

ดังที่จะเห็นได้ว่าเมื่อรัฐบาลเข้าไปเป็นผู้มีบทบาทด้านการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณรอบๆ สถานีรถไฟฯ นั้น จะเกี่ยวข้องกับการลงทุนที่มีมูลค่ามหาศาล อาจนำมาซึ่งปัญหาด้านการปฏิบัติงานที่จำเป็นต้องมีความสุจริตและยุติธรรม พร้อมทั้งมีระบบการจัดการด้านการเงินที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้

### 3. รูปแบบการพัฒนาเมืองในอนาคต

สำหรับข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาเมืองนั้น จากการสำรวจลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบๆ พื้นที่สถานีรถไฟฯ บีทีเอส ในปัจจุบัน พบว่าบางสถานีนั้น มีการพัฒนาพื้นที่หรือใช้ประโยชน์น้อยกว่าศักยภาพของพื้นที่เท่าที่ควรจะเป็น ซึ่งการพัฒนานั้น ส่วนใหญ่พบว่าพื้นที่สถานีบริเวณใจกลางเมืองส่วนใหญ่ จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ค่อนข้างหนาแน่นคุ่มค่ามากกว่าพื้นที่ชานเมือง หรือพื้นที่ที่ห่างไกลออกไป ซึ่งก่อให้เกิดการเหลื่อมล้ำด้านการพัฒนา หรือการใช้ประโยชน์พื้นที่ไม่คุ้มค่าเท่าที่ควรจะเป็น

ดังนั้น ผู้วิจัยขอเสนอแนะ รูปแบบการพัฒนาเมืองรอบๆ บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฯที่จะมีการก่อสร้างต่อไปในอนาคตนั้น ควรมีการขยายการพัฒนาพื้นที่หรือการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คุ่มค่าออกไปสู่พื้นที่ชานเมืองที่จะมีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่ โดยอาจได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อชักจูงให้นักลงทุนหันไปลงทุนในพื้นที่สถานีรถไฟฯบริเวณชานเมืองด้วยมาตรการจูงใจต่างๆ เช่น การยกเว้นภาษี หรือการได้รับสิทธิพิเศษบางอย่าง รวมทั้งพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ในพื้นที่ชานเมืองให้มีความพร้อมเหมาะแก่การรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น เพื่อลดความแออัดพื้นที่บริเวณใจกลางเมืองลง อีกทั้งยังก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าสูงเหมาะแก่การพัฒนาได้อย่างคุ้มค่า พร้อมทั้งควรมีการวางแผนเพื่อการรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมาในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านการจราจร ปัญหาด้านมลพิษต่างๆ เพราะเมื่อพื้นที่มีการพัฒนาอย่างเต็มที่นั้น ก็ย่อมมีปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นในเมืองตามมาด้วยเช่นกัน

และอีกประเด็นที่ผู้วิจัยเสนอแนะ คือ ที่ดินเปล่าที่อยู่ห่างจากสถานีรถไฟฯที่จะมีการก่อสร้างต่อไปในอนาคต ที่อยู่ในระยะที่ห่างออกไปจากสถานี ที่ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์หรือไม่ได้รับการพัฒนาใดๆ จากเจ้าของ ที่ดินเหล่านี้ควรนำมาเสียภาษีทรัพย์สินเพิ่มขึ้น เนื่องจากที่ดินเปล่าที่ไม่ใช้ประโยชน์ แต่กลับมีมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาสาธารณูปโภคของรัฐแต่กลับเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไม่มีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้คุ้มค่าเท่าที่ควรจะเป็น จึงสมควรเป็นอย่างยิ่งที่พื้นที่เหล่านี้ควรได้รับการจัดเก็บภาษีที่มากกว่าพื้นที่อื่นๆ

### ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ผลการศึกษาที่ได้นี้ เป็นตัวอย่างของการศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส โดยผู้ที่สนใจในเรื่องดังกล่าว อาจจะสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ เพราะปัจจุบันรัฐบาลได้มีนโยบายการลงทุนด้านระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่หลายโครงการ ทั้งโครงการส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้า บีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ซึ่งรูปแบบของการพัฒนารวมทั้งการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินในพื้นที่ต่างๆ นั้น อาจมีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป โดยในการศึกษาครั้งต่อไป หากผู้ที่สนใจจะศึกษาเรื่องผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่นั้น สามารถศึกษาปัจจัยด้านอื่นๆ ที่อาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดิน เช่น ความโดดเด่นของทำเลที่ตั้งของพื้นที่ ระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ หรือสภาพการปั่นราคาที่ดินของนักเก็งกำไรที่ดิน ฯ มาร่วมในการวิเคราะห์ด้วยก็อาจได้คำตอบที่มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น เพราะเหล่านั้นก็เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่ดินเช่นกัน รวมทั้งอาจมีการเปลี่ยนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา เช่น อาคารศูนย์การค้าขนาดใหญ่ หรือกลุ่มที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว หรือทาวน์เฮาส์ ที่อาจได้รูปแบบของการศึกษาที่แตกต่างกันออกไป

## บรรณานุกรม

- กฤษฎา เพ็ชรประยูร. 2549. มูลค่าที่ดินในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัย: กรณีศึกษา บริษัท จัสติสพร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ แอพไพร์ซัล จำกัด. กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ ภาควิชาสหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2540. การวิเคราะห์ข้อมูลด้วย SPSS for Windows. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชนิทร เนินสุวรรณ. 2539. ความต้องการที่อยู่อาศัยของผู้ที่ทำงานในสำนักงานย่านถนนพหลโยธิน. กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชัยยะ พัฒนเจริญ. 2532. การเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในทาวน์เฮาส์ 2 ชั้น ที่อยู่อาศัยในโครงการ ที่อยู่อาศัยขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ย่านบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี. กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ต่อศักดิ์ มีสุข. 2547. ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ที่เช่า ในเขตห้วยขวางเมื่อมีระบบรถไฟฟ้ามหานคร. กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ เหน่งพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บริษัท อัลฟา รีเสิร์ช จำกัด. 2538. วิเคราะห์ราคาประเมินที่ดิน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2535-2538. กรุงเทพฯ. บริษัทสุภูมิและบุตร จำกัด
- ประทีป จารุวิริยะรุ่ง. 2535. การศึกษาความต้องการลักษณะที่อยู่อาศัยในทศวรรษหน้าของคนรุ่นใหม่ในกลุ่มบัณฑิต มหาวิทยาลัยของรัฐ ในเขตกรุงเทพมหานคร ยกเว้นมหาวิทยาลัยเปิด. กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ เหน่งพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ณัฐวรรณ นิยมาคม. 2548. การศึกษาพฤติกรรมในการเช่าอพาร์ทเมนต์และปัจจัยที่ผู้เช่าใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์ กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- ลดดา เกียรติพงษ์พันธ์. 2541. ปัจจัยด้านการตลาดที่มีผลต่อการเลือกใช้อาคารสำนักงานของผู้ประกอบการในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่. เชียงใหม่: รายงานการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง (บธ.ม.) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วรรณศิลป์ พีรพันธ์ และ นพนันต์ ตาปานานท์. 2539. ความสัมพันธ์ของตัวแปรเฉพาะกับราคาที่ดินเพื่อสนับสนุนพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนดราคาสูงขึ้นหรือลดลง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของอสังหาริมทรัพย์ที่เหลือจากการเวนคืน.กรุงเทพฯ: สถาบันดำรงราชานุภาพ สำนักงาน ปลัดกระทรวงมหาดไทย.

ศักดิ์สิทธิ์ เถลิงพงศ์. 2551. ผลกระทบของความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ต่อราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอาศัยใน กรุงเทพมหานคร. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง.  
สมบัติ พันธวิศิษฎ์. 2544. การศึกษาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินของจังหวัดนนทบุรี ในช่วง พ.ศ. 2528-2539. นนทบุรี : สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

Goodall, Brain. 1972. **The Economic of Urban Areas.** Department of Geography University of Reading.

Hildebrand Frey. 1999. **Designing the City : Towards a More Sustainable Urban Form** London: E&FN Spon.

Paul N. Balchin, Paul N. and Jeffrey L. Kieve. 1972. **Urban Land Economic**, 2 nd ed. London: Macmillan Press.

Peter Calthorpe. 1993. **Peter Calthorpe's Urban Network Concept.** Princeton Architectural Press, p.175.

Robert Cervero and Michael Duncan. 2001. **Rail Transit's Value-Added: Effects of Proximity to Light and Commuter Rail Transit on Commercial Land Values in Santa Clara County, California.** Paper prepared for the Urban Land Institute National Association of Realtors Worchington D.C.

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.

Rosen, S. 1974. **Hedonic Prices and Implicit Markets: Product Differentiation in Pure Competition.** The Journal of Political Economy 82(1): 34-55.

Thomas Robert Malthus. 1815. **An Inquiry into the Nature and Progress of Rent.** East India Collage.

Winston S. Churchill. 1942. **On Human Rights.** Melbourne: Henry George Foundation, p.12.

BusinessThai. 2007. **The Only Marketing Newspaper in Thailand.** [Online]. Available: [http://www.business thai.co.th/content.php?data=412901\\_Ranking](http://www.business thai.co.th/content.php?data=412901_Ranking).

Sagittarius (มหาชน). 2005. **ชีบี ริชาร์ด สรุปลักษณะตลาดอสังหาริมทรัพย์กรุงเทพฯปี 2547 และแนวโน้มปี 2548.** [Online]. Available : <http://www.taladhoon.com/taladhoon/smfboard>.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นสพ.ไทยรัฐออนไลน์. 2005. สีส้มครองแชมป์ที่ดินแพงหูฉี่ ตร.ว.6.5 หมิ่นบาท. [Online].

Available: <http://www.thairath.co.th/online.php?section=newsthairathonline&content=7261>

ประชาชาติธุรกิจ. 2550. ผลสำรวจที่ดิน ทำเลรถไฟฟ้า ราคาพุ่งก่อนโครงการแจ้งเกิด. [Online].

Available: <http://www.area.co.th/THAI/NewsExternal/04-01-50-Maticchon.htm>

สยามรัฐออนไลน์. 2009. การพัฒนาและฟื้นฟูเมืองรอบศูนย์คมนาคม / คิดใหม่ ไทยเปลี่ยน.

[Online]. Available: <http://www.siamrath.co.th/uifont/ArticleDetail.aspx?nid=3874&acid=3874>



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ก

รายชื่ออาคารสำนักงาน ที่ใช้ในการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่ออาคารสำนักงาน	เขต	ค่าเช่า/ตรม.	ค่าน้ำ	ค่าไฟ	ขนาดพื้นที่ (ตรม.)	จำนวนชั้น	AIR	อาคาร(ปี)	ระยะห่างจาก BTS (ม.)	ราคาประเมิน ที่ดิน
อาคารเมอร์คิวรี	ปทุมวัน	700	30	4.5	21267	23	2	2541	100	390000
อาคาร ต้นสนทาวเวอร์	ปทุมวัน	700	20	4	21000	19	2	2541	200	390000
อาคาร ยูนิโก้ ปิยะเพลส	ปทุมวัน	550	6/ค	4.7			2	2549	450	390000
อาคารมณียา	ปทุมวัน	580	ฟรี	5.79		16	2	2531	50	390000
อาคารอลซีซั่น ทาวเวอร์	ปทุมวัน	780			190-1500		2	2535	550	350000
อาคารมหาทุน ทลาซ่า	ปทุมวัน	550	20		13450	18	2	2528	27	350000
อาคารเทียนหงวน	ปทุมวัน	650	ฟรี	5.5	15000	20	2	2531	389	350000
อาคารสยามคิดส์พาร์คเซ็นเตอร์	ปทุมวัน	700			200-1500		2	2537	235	350000
อัมรินทร์ ทาวเวอร์	ปทุมวัน	680	20	4	24000	20	2	2528	181	350000
จามจุรี แสควร์	ปทุมวัน	750	20	4.5	90000	40	99	-	1200	350000
อาคารเพลินิจิต ทาวเวอร์	ปทุมวัน	700			19000	22	2	2535	180	350000
อาคาร ศรีจุลทรัพย์	ปทุมวัน	400	18	5	15000	22	99	2539	968	350000
อาคาร สยามทาวเวอร์	ปทุมวัน	700	20	4.5		30	2	2541	80	350000
อาคารอัลมาลิ่งค์	ปทุมวัน	700	ฟรี	5	14000	20	2	2535	167	350000
Athenee Tower	ปทุมวัน	800	23	5	40000	34	2	2550	200	350000
Goldenland Building	ปทุมวัน	500	20	5	13000	8	1	-	100	350000
GPF Witthayu Building	ปทุมวัน	650	20	4.5	27000	18	2	2535	651	350000
Millennia Tower	ปทุมวัน	650		4	15879	25	99	2540	500	350000
President Tower	ปทุมวัน	660	20	4.25	15000	36	1	2542	500	350000
Regent House	ปทุมวัน	480	20	4.5	20000	20	2	2528	100	390000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่ออาคารสำนักงาน	เขต	ค่าเช่า/ตรม.	ค่าน้ำ	ค่าไฟ	ขนาดพื้นที่ (ตรม.)	จำนวนชั้น	AIR	อาคาร(ปี)	ระยะห่างจาก BTS (ม.)	ราคาประเมิน ที่ดิน
สินธร ทาวเวอร์	ปทุมวัน	650	ฟรี	5	30000	29	2	2537	600	350000
The Office@Central World	ปทุมวัน	750	20.5	4		45	1	2548	500	350000
UnicoHouseBuilding	ปทุมวัน	600	6	4.7		20	2	-	150	350000
อาคาร วานิสตา	ปทุมวัน	600		4	12500	25	2	2535	218	390000
เวฟเพลส	ปทุมวัน	750	20	4.5	20151	21	2	2539	129	350000
อาคารวรวัฒน์	บางรัก	480	17.5	4	27540	22	1	2539	487	575000
อาคารวรวิทย์	บางรัก	360	19.26	4.8			2	2540	745	425000
Bangkok Union Insurance	บางรัก	450	20	5			2	2543	580	475000
เอสเอส พิกทาวเวอร์	บางรัก	480	20	4.5	15000	28	99	-	324	575000
อาคารแสงทองธานี	บางรัก	420		3.5	30000	34	99	2538	354	410000
อาคารไทยสมุทร	บางรัก	400		4.5			2	-	468	425000
อาคารพระวินธร	บางรัก	600	24	5			2	-	552	410000
อาคารธนิยะ	บางรัก	600	ฟรี	5	520	29	99	2533	50	575000
คาร์เธย์เฮ้าส์	บางรัก	300	5/ตรม				99	-	700	390000
LIBERTY SQUARE	บางรัก	650		5	19500	22	2	2538	173	575000
อาคารสีลมคอมเพล็กซ์	บางรัก	680	20	5	34000	32	1	2535	44	575000
สีลม เซ็นเตอร์	บางรัก	450		5	12805	22	2	2527	205	575000
อาคารชาณุอิสระ	บางรัก	380	28	3.9			2	-	184	390000
JewelleryCentreBuilding	บางรัก	400			42834	34	2	2536	500	280000
อาคารยูไนเต็ดเซ็นเตอร์	บางรัก	650	20	4.8	58000	50	2	2537	100	575000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่ออาคารสำนักงาน	เขต	ค่าเช่า/ตรม.	ค่าน้ำ	ค่าไฟ	ขนาดพื้นที่ (ตรม.)	จำนวนชั้น	AIR	อาคาร(ปี)	ระยะห่างจาก BTS (ม.)	ราคาประเมิน ที่ดิน
ดุมพินีทาวเวอร์	บางรัก	300					2	-	1100	390000
อาคารซีทีทาวเวอร์	บางรัก	600	20	4.41	37000	30	99	-	224	575000
อาคาร ซูริค เฮาส์	บางรัก	675	20	5		9	2	2512	186	390000
อาคารบีไอเอส	บางรัก	350		4.3			2	-	300	275000
อาคารหรั่งหลี	บางรัก	550	20	5	400		2	-	1200	425000
อาคารส่งเสริมประกันภัย	บางรัก	650		5	575	7	2	-	300	380000
อาคารบุญมิตร	บางรัก	400		4.6	18000	13	99	2525	800	410000
อาคารยูดา	บางรัก	580		5	8000	10	2	2523	100	390000
อาคาร เค ซีซี	บางรัก	350		5			2	-	200	575000
อาคารอ้ออ้อเหลือง	บางรัก	800	17	5	57000	41	2	2542	200	390000
สาทรธานี	บางรัก	520					99	-	150	425000
อาคารชาร์เตอร์สแควร์	บางรัก	500			31242	33	99	2539	400	410000
อาคาร ตั้งฮั่ว บิ๊ก	บางรัก	300		6		12	2	-	1500	390000
อาคารกมลสุโกศล	บางรัก	450		5	10000		2	2535	100	575000
อาคารเกษมกิจ	บางรัก	420		5	5600	10	99	2512	101	575000
Q House Convant	บางรัก	550			12485	14	2	2534	398	575000
SSP Tower3	บางรัก	480	20	4.5		28	99	2543	324	575000
อาคาร บุญภูมิ	สาทร	450	20	5	25000	11	2	2545	578	410000
บางกอกจิติทาวเวอร์	สาทร	680	20	4.5	43000	20	2	2542	282	275000
อาคารสาทร จิติ ทาวเวอร์	สาทร	670	20	5	50000	31	1	2539	323	410000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่ออาคารสำนักงาน	เขต	ค่าเช่า/ตรม.	ค่าน้ำ	ค่าไฟ	ขนาดพื้นที่ (ตรม.)	จำนวนชั้น	AIR	อาคาร(ปี)	ระยะห่างจาก BTS (ม.)	ราคาประเมิน ที่ดิน
Asla Centre	สาทร	750	20	5	27000	26	99	2540	372	410000
อาคาร เจซี เควิน	สาทร	430				19	2	-	500	275000
เอ็มไพร์ทาวเวอร์ 1	สาทร	675	20	4.5	53000	58	2	2541	351	410000
Q HOUSE SATHON	สาทร	600	17.25		12189	20	2	2537	1,000	410000
อาคารเอเชียเซ็นเตอร์	สาทร	750			27000	26	1	2538	700	410000
ไทย ซี ซีทาวเวอร์	สาทร	450		4.5		35	1	2537	300	410000
อาคาร ทีพีโอทาวเวอร์	สาทร	330		5.05	60000	37	1	2535	1800	275000
ศาลาเกษตร	สาทร	650	21	5	17000	27	2	2552		410000
สาทร-นราธิวาส	สาทร	350					1	-	180	275000
ลูมินีทาวเวอร์	สาทร	350	18		49958	38	2	2535	1600	390000
อาคารกรุงเทพประกันภัย	สาทร	580	20	4.5	37700	31	1	-	1200	410000
อาคารรุ่งนการ	สาทร	506			42000	32	1	2539	288	410000
ThalWahTower	สาทร	550	14		1110	60	1	2538	1200	410000
TPITower	สาทร	330	16	5	61000	37	2	2535	1963	275000
อาคารเพลินิจิต เซ็นเตอร์	คลองเตย	650	20	4.5	900	26	2	1400	291	230000
อาคาร INTERCHANGE 21	คลองเตย	750	20	5	41454	34	2	2551	500	230000
อาคารเอ็กซ์เชนจ์ ทาวเวอร์	คลองเตย	850		4.5	35000	42	2	2549	201	190000
อาคาร จัสมินซิตี	คลองเตย	650	18	4	18000	40	2	2547	324	100000
อาคารโทมัสเคอร์	คลองเตย	550	17.5	4.5	19600	27	2	2534	186	230000
ยู แปซิฟิคเทล	คลองเตย	600		4.5	20000	22	2	2532	118	230000
อาคารคอดมันน์ ทาวเวอร์	คลองเตย	650	20	6	34000	42	1	-	850	230000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่ออาคารสำนักงาน	เขต	ค่าเช่า/ตรม.	ค่าน้ำ	ค่าไฟ	ขนาดพื้นที่ (ตรม.)	จำนวนชั้น	AIR	อาคาร(ปี)	ระยะห่างจาก BTS (ม.)	ราคาประเมิน ที่ดิน
อาคารพลอยมิตร	คลองเตย	290				7	2	2545	400	230000
LakeRatchada	คลองเตย	500	20			25	99	2534	609	230000
ตึก Richmond Suk 26	คลองเตย	270				3	99	2543	200	130000
BossTower	คลองเตย	300	ฟรี	5	6000	23	1	2538	968	195000
GreenTower	คลองเตย	360			15000	25	2	2535	1064	195000
อาคาร มาลินนท์ทาวเวอร์	คลองเตย	550	20	4	19200	36	99	2537	1022	195000
อาคารมโนรมย์	คลองเตย	290	16		15000	15	2	-	1204	195000
SirinratTower	คลองเตย	250	16		25552	26	2	2536	400	195000
SSPTower 2	คลองเตย	280	15		17714	28	2	2538	2100	130000
อโศก ทาวเวอร์	คลองเตย	380	17		16700	19	2	2530	800	260000
CTITower	คลองเตย	600			32000	32	2	2534	485	190000
EmporiumTower	คลองเตย	700			41505	38	2	2542	50	130000
Time Square	คลองเตย	550	17.5	4.5	19600	27	2	2534	186	230000
อาคารพหลโยธินเพลส	คลองเตย	550	19.1		49838	42	2	2536	372	150000
อาคาร ทองฟรีเวย์	คลองเตย	180	ฟรี	5	3600		99	-	600	137500
ทีปโก้ทาวเวอร์ (TipcoTower)	คลองเตย	300						-	1286	112500
ESVTower	คลองเตย	380		5	7166	27	1	2538	500	150000
EXIMBankBuilding	คลองเตย	375	18.5	3.4	19000	24	2	2536	150	150000
IBMBuilding	คลองเตย	350				18	2	2530	200	150000
Phahonyothin Center	คลองเตย	350				9	2	-	350	150000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่ออาคารสำนักงาน	เขต	ค่าเช่า/ตรม.	ก้ำน้ำ	ก้ำไฟ	ขนาดพื้นที่ (ตรม.)	จำนวนชั้น	AIR	อาคาร(ปี)	ระยะห่างจาก BTS (ม.)	ราคาประเมิน ที่ดิน
Piyawan Tower	คลองเตย	350	22	6	50000	25	1	2543	50	150000
อาคารพญาไทพลาซ่า	พญาไท	300			145	38	2	2532	125	137500
อาคารศรีอยุธยา	พญาไท	380		4	16200		2	2535	739	137500
อาคารเลิศปัญญา	พญาไท	320	20	4	8500	18	2	2537	350	145000
ราชปรารภทาวเวอร์แมนชั่น	พญาไท	6700					2	2545	797	215000
SM Tower	พญาไท	380	25		35000	35	2	2536	100	150000
อาคารเอเวอร์กรีนเพลส	พญาไท	280	3	4.5		10	1	-	500	137500
GoldenTown Office	พญาไท	350	20	6		7	1	2550	500	137500
มหานครยิปซัม	พญาไท	350	ฟรี	4	21000	26	2	2535	848	137500
เคเอสแอลทาวเวอร์	พญาไท	330	ฟรี		18000	21	2	2537	419	145000
อาคารพญาไทนิวอิง	พญาไท	350	20	4	5500	10	1	2528	400	137500
ชาลูนิตระทาวเวอร์	พญาไท	500	20		8400	27	1	2528	700	163000
เดอะ เทนคี่ ออฟฟิศ	พญาไท	420	18	4.5	28000	29	1	-	150	140000
อาคาร เค ทาวเวอร์	พญาไท	550				48	2	-	800	260000
เสริมมิตรทาวเวอร์	พญาไท	520		3.75	51000	32	2	2536	477	260000
อาคารจิวไนท์ ทาวเวอร์	พญาไท	450	20		20400	30	1	2539	392	260000
อาคารโอเชียนทาวเวอร์	พญาไท	450	13		4500	44	2	2536	619	260000
อาคาร P.STower	พญาไท	400					1	-	230	260000
K Tower	พญาไท	550			1300	32	99	-	1100	260000
อาคาร สรชัย	พญาไท	490	20		27000	31	1	2540	459	155000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่ออาคารสำนักงาน	เขต	ค่าเช่า/ตรม.	ค่าน้ำ	ค่าไฟ	ขนาดพื้นที่ (ตรม.)	จำนวนชั้น	AIR	อาคาร(ปี)	ระยะห่างจาก BTS (ม.)	ราคาประเมิน ที่ดิน
253 Building	พญาไท	500	ฟรี	5	17574	34	2	2536	900	230000
BB Building	พญาไท	480	18	4	36700	21	1	2533	700	260000
Fico Building	พญาไท	450	ฟรี	5		13	2	-	500	230000
อาคารรัชต์ภาคย์	พญาไท	350	ฟรี	4.5	12870	18	99	2527	541	260000
บางกอกบิสซิเนส	พญาไท	380		5		30	2	2538	1000	155000
Bio House	พญาไท	350	17	5	6147	22	99	2537	800	140000
Fenlx Tower	พญาไท	600	19		15000	18	99	2549	456	115000
One Pacific Place	พญาไท	570		4.5	17500	20	2	2532	100	230000
อาคารนายเลิศ	เขตวัฒนา	450						2531	229	230000
อาคารเล่าเป่งจ้วน	จตุจักร	470	17	5	58000	32	2	2535	800	100000
ชินวัตรทาวเวอร์3	จตุจักร	580	25	5			2	2545	2100	100000
อาคารอีสวอเตอร์	จตุจักร	500	18	5			2	-	762	100000
อาคารวรสิน	จตุจักร	250	700	5			2	-	2300	100000
อาคารชั้นทาวเวอร์	จตุจักร	650		4.5			2	-	650	100000
อาคาร ไอทาวเวอร์	จตุจักร	500	18.5	5	26143		2	-	2000	100000
อาคารทีพีแอนด์ที	จตุจักร	300		4.5			1	-	2300	100000
อาคาร โกลด์มาร์เก็ต	จตุจักร	250				6	2	-	3000	100500
อาคารแกรนด์แมนชั่น	จตุจักร	350					2	-	3000	40000
ตึกช้าง	จตุจักร	380	17		30738	31	2	2540	2300	100000
อาคารศรีสุข	จตุจักร	330			30		2	-	2300	100000
อาคาร รสา	จตุจักร	650		4.5	20000	28	2	2537	1700	100000



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน	
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ตู้เตียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส			
เวสต์ อินน์	single	33000	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	30	130,000
เดอะไฮสพาร์ทเมนท์		40000	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	100	140,000
Grand President Executive	26	39000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	295	140,000
ไบรท์ซิด์ทาวเวอร์	25	22000	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	308	140,000
เซซแอนด์อิมสวีท	70	89539	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	343	140,000
รอลด์เพสซิเดนซ์	30	40000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	327	140,000
นัคราครอท	30	40000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	419	140,000
ใจดีแมนชั่น	65	45000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	519	140,000
สตาร์สวีทเซอร์วิทอพาร์ทเมนท์	40	17000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	612	140,000
the trendy condo sukhumvit 13	35	25000	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	150	140,000
ดีแกจสวีท	46	59000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	583	110,000
Baan Sukhumwit Boutique Inn	standard	33000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	494	110,000
Jasmine Executive suite	34	63000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	289	110,000
Admiral Premier	32	48000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	481	260,000
ออกัสเตรสซิเดนซ์		50400	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	706	110,000
โมนาสวีท	24	34000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	829	110,000
Watthana Height	350	80,000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	337	120,000
อโศกเพลส	86	30000	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	500	260,000
เดอะคีย์		45,000	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	227	140,000
39 ซิด์เพลส	26	7500	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	800	140,000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ตู้เตียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส		
ศุภาลักษณ์เพลส	140	80000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	3000	140,000
คอน โควเคอร์ฟอร์ด ไคมอนด์	70	30000	1	0	0	0	1	0	1	0	0	900	100,000
ซิดีร์สอร์ท สุขุมวิท49	73	34000	1	1	1	1	1	1	1	0	1	630	44500
เจแอลเฮาส์เอ็กเซกคิวทีฟเอส.	45	35000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	878	44500
ซิดีร์สอร์ท สุขุมวิท39 แอนเน็กซ์		34000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	847	44500
39 บุคคิซท์แอนด์สปา	31	15000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	914	44500
CNC heritage	77	60000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	423	44500
ซีเอ็นซีเรสซิเดนซ์	54	49000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	438	130,000
ลา-คริสเชอร์วิส อพาร์ทเมนท์	20	32000	1	1	1	1	1	1	1	0	1	491	130,000
เช็คอินน์-สุขุมวิท43	26	36000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	308	120,000
พร้อมมิตรเพลส	44	40000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	506	120,000
เดอะทอปคอลลเรสซิเดนซ์	40	35000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1200	98500
DS Tower2	140	40000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	800	140,000
Yado@Thonglor	55	15000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	164	110,000
บุรีเกสเฮาส์	60	15000	1	1	1	1	1	1	1	0	0	20	200,000
กัญเฮาส์	36	8000	1	1	0	0	1	0	1	0	0	30	120,000
ชีวิกปาร์ค2	100	62000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1100	98500
Antique Place	65	45000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1100	130,000
ชีวิกปาร์ค	80	54000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1กม.	70,000
พรีเมียร์ทองหล่อ	55	42000	1	1	1	1	1	1	1	0	0	922	98500

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ผู้เขีน	เฟอร์นิเจอร์ คู่เคียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงอิม, ฟิตเนส		
อินเตอร์คอร์ทพาร์ทเมนท์	18	3800	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1500	170,000
เดอะคอนเท็มป์	28	11000	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1000	170,000
สุขุมวิทแมนชั่น	65	4800	1	0	0	0	1	1	1	0	0	250	170,000
วี.ไอ.พีแมนชั่น	24	7000	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1200	170,000
มีสุวรรณทาวเวอร์	31	4500	1	1	0	0	1	1	1	1	0	2500	170,000
วิสตาการเค้นคอนโด	48	20000	1	1	0	1	1	1	1	1	1	300	170,000
เอสเอสพาร์ทเมนท์	26	5500	1	0	0	0	1	0	1	0	0	300	40,000
ออมนิทาวเวอร์	31	35000	1	0	1	1	1	1	1	1	1	800	140,000
Aspen Suites	33	38000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	518	140,000
NaNa Condo	40	12000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	252	140,000
นิวตันทาวเวอร์	190	50000	1	1	0	0	1	0	0	1	0	211	130,000
The Heritage Condo	105	55,000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	214	140,000
ราชาแมนชั่น	26	11000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	321	140,000
Plus38 Condominium	50	24000	1	1	0	1	1	1	1	1	0	350	100,000
เซ็นเตอร์พอยท์ เซอร์วิส	38	62000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	864	200,000
เอสไชนเรสซิเดนซ์	68	56000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1300	200,000
ดิแอล โคฟเรสซิเดนซ์	60	55000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1500	200,000
49สวิต	40	21000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	636	98500
ทองหล่อทาวเวอร์	48	14000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	500	200,000
เบฟเฟอร์ฮิลล์แมนชั่น	120	35000	1	0	0	0	1	1	1	1	1	2000	155,000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรทัศน์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ผู้เคียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส		
อินเตอร์คอร์ทพาร์ทเมนท์	18	3800	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1500	170,000
เคอะคอนเท็มพ์	28	11000	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1000	170,000
สุขุมวิทแมนชั่น	65	4800	1	0	0	0	1	1	1	0	0	250	170,000
วี.ไอ.พีแมนชั่น	24	7000	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1200	170,000
มีสุวรรณทาวเวอร์	31	4500	1	1	0	0	1	1	1	1	0	2500	170,000
วิศตาคารเค้นคอนโด	48	20000	1	1	0	1	1	1	1	1	1	300	170,000
เอสเอสพาร์ทเมนท์	26	5500	1	0	0	0	1	0	1	0	0	300	40,000
ออมนิทาวเวอร์	31	35000	1	0	1	1	1	1	1	1	1	800	140,000
Aspen Suites	33	38000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	518	140,000
NaNa Condo	40	12000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	252	140,000
นิวัตน์ทาวเวอร์	190	50000	1	1	0	0	1	0	0	1	0	211	130,000
The Heritage Condo	105	55,000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	214	140,000
ราชาแมนชั่น	26	11000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	321	140,000
Plus38 Condominium	50	24000	1	1	0	1	1	1	1	1	0	350	100,000
เซ็นเตอร์พอยท์ เซอร์วิส	38	62000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	864	200,000
แอสไฮน์เรสซิเดนซ์	68	56000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1300	200,000
ดิแอลโคฟเรสซิเดนซ์	60	55000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1500	200,000
49สวีท	40	21000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	636	98500
ทองหล่อทาวเวอร์	48	14000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	500	200,000
เบฟเฟอร์ฮิลล์แมนชั่น	120	35000	1	0	0	0	1	1	1	1	1	2000	155,000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน	
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ผู้เช่า	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส			
วินเซอร์ทาวเวอร์	305	60,000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	604	120,000
Fairview Tower	55	55,000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	600	110,000
ซีทาคินซ์กรุงเทพ สุขุมวิท8	25	41438	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	504	140,000
ดิเอ็มโพเรียม	65	110000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	500	130,000
วอเตอร์ฟอร์ด เซอร์วิส	35	20000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	586	100,000
ควีนส์ปาร์ค ทาวเวอร์	40	59000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	483	130,000
แอดมิรัลซูทเอ็กเซ็กคูทีฟ	37	63000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	546	130,000
บอลลิสต์ดูดิโอสวีท สุขุมวิท	24	34000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	628	120,000
ไฮปแลนด์ เอ็กคลูซีฟ	40	56000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	415	130,000
ทีดับเบิลยูทีแมนชั่น	150	38000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	900	130,000
แรมเบรนต์ทาวเวอร์		75000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	679	120,000
แกรนด์พาร์ควิว	38	19000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	800	260,000
Rembrandt tower serviced	30	40000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	650	120,000
Town Lodge	55	24000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	753	110,000
ซัมเมอร์เซ็ทเลคพอยท์	43	47083	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	767	120,000
Column Residence	62	97000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	432	120,000
ซีทาคินซ์กรุงเทพ สุขุมวิท16	30	48195	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	385	120,000
จิตติสมาร์ทคอนโดมิเนียม	73	45,000	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	289	110,000
อันนี่เฮ้าส์	27	16000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	591	130,000
อันนี่เฮ้าส์	27	16000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	591	130,000

ตารางที่ 1 (ต่อ)รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ตู้เตียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส		
ฮันนี่เฮาส์ 2	45	21600	1	1	1	1	1	0	1	1	0	622	130,000
Boss tower	31	13000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	968	195,000
บ้านสุขุมวิท	42	15000	1	1	0	0	1	1	1	1	0	800	100,000
บอสทาวเวอร์	31	9500	1	1	1	1	1	1	1	1	1	968	195000
38 แมนชั่น	45	19000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	646	100,000
เอเอ เฮาส์	60	5500	1	0	0	0	1	0	1	0	0	500	100,000
บีเฮาส์พาร์ทเมนท์	20	6200	1	1	1	1	1	1	1	1	0	100	100,000
โฟร์ตศตวรรษแมนชั่น	55	15000	1	1	0	0	1	1	1	1	0	500	125000
สุขุมวิทพลัส	60	18,000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	50	125000
โคเปียแมนชั่น	23	50000	1	1	0	0	1	1	1	0	0	3000	65,000
พีพีเฮาส์อ่อนนุช	22	3500	1	0	0	0	1	1	0	0	0	600	65,000
การ์เด็นโกรฟสวีท	68	60000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	800	120,000
MAY FAIR GARDENT	64	14000	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1000	120,000
บรริลลิอัสพาร์ทเมนท์	14	3500	1	0	0	0	1	1	1	0	0	3000	31500
ไทยไพศาลแมนชั่น	35	4500	1	1	0	0	1	1	1	0	0	3000	65,500
โฟร์ตศตวรรษคอนโด	30	4500	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1660	29500
โดมอนตรีชคาเพลลา	30	5000	1	1	0	1	1	1	1	0	0	2500	38,000
tuscany@avenue	24	5900	1	0	0	0	1	1	1	0	0	2500	29500
เซนทรัลรัชโยธินปาร์ค	50	7000	1	1	0	0	1	1	1	1	0	2000	38000
สุภาลัยคอนโด	88	25000	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1000	42,000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ตู้เตียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส		
The Room รัชดา-ลาดพร้าว	40	15000	1	1	0	0	1	1	1	1	1	2000	95000
เดอะพลิมเพลส	38	9000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	800	32000
พรอุทัยสวิต	50	14000	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1500	37000
พันธุ์ไม้ศรีหรือพาร์ทเมนท์	56	3000	0	0	0	0	1	1	1	0	0	2500	40000
ทิวทรัพย์คอนโดเทล	32	4000	1	1	0	0	1	1	1	0	0	2500	31500
โชคชัยร่วมมิตรคอนโดมิเนียม	60	6,500	1	1	0	0	1	1	1	1	1	2000	34,000
รุ่งระวีอพาร์ทเมนต์	20	2,400	0	0	0	0	1	1	1	0	0	3500	32000
อภินันท์แมนชั่น	70	2,800	1	1	0	0	1	1	0	0	0	5000	38500
กรีนสเปซอพาร์ทเมนท์	24	3000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	2000	38000
เพ็ญศิริเพลส	38	7500	1	1	1	1	1	1	1	0	0	3600	61000
รัชดาเทอร์เรส	36	7000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	2500	29500
เบซเลอ์คอนโด	42	6000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	4000	61000
เอกบดินทร์คอนโด	27	6000	1	1	0	0	1	1	1	0	1	2000	
คอนโอเซ็นจูรี่ปาร์ค	33	5500	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1300	31500
พิศวิทย์ทาวเวอร์	69	10000	1	1	0	1	1	1	1	1	0	2500	29500
วิภาวดีสวิต	143	35000	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1200	40000
ปาล์มปาร์คโฮมเทล	30	6000	1	1	1	1	1	1	1	0	1	2700	115000
ทีพีเอสอ้อนนุช	22	3500	1	0	0	0	1	1	0	0	0	600	65,000
เดอะแกรนด์แมนชั่น	45	6000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	800	40000
ไฟร์ดีไฟร์เพลสอพาร์ทเมนท์	24	3800	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1000	32000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ คู่เตียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส		
บ้านสิริดา	22	3800	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1200	42,000
คอนโดบ้านพระยาภิรมณ์	32	3500	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1800	42000
PMTK Residence	48	8000	1	0	0	0	1	1	1	1	0	680	40000
แกรนด์วิวคอนโดมิเนียม	45	12000	1	1	0	0	1	1	1	0	0	550	38000
เค.เพลสอพาร์ทเมนท์	25	4000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	2500	32000
สุวรรณอพาร์ทเมนท์	28	3500	1	1	0	0	1	1	1	0	0	3500	33000
จตุจักรแมนชั่น	45	4000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	3500	40000
นันทสิริอพาร์ทเมนท์	50	7000	1	0	0	0	1	0	1	0	0	3500	37000
พัชรพลอพาร์ทเมนท์	30	2800	0	1	1	0	0	0	1	0	0	3200	115000
รัชดาพาววิลเลียน	126	30000	1	1	0	0	1	1	1	1	1	2700	115000
โมโนเพลส	20	3500	1	0	0	0	0	1	1	0	0	3400	44000
สวีทโฮมแมนชั่น	20	2500	1	0	0	0	1	1	1	0	0	2200	31500
ลักกี้สตาร์คอนโดมิเนียม	32	4500	1	0	0	0	1	1	1	0	0	3900	25000
แพร์วิวคอนโดมิเนียม	80	10000	1	1	0	0	1	1	1	0	0	2800	40000
ปาล์มสวีทคอนโด	25	4500	1	1	1	1	1	1	1	0	0	2200	29500
ทรัพย์สมบูรณ์แมนชั่น	28	3000	1	1	1	1	1	1	1	0	0	4300	44500
ฝั่งหลวงอพาร์ทเมนท์	27	2500	1	0	0	0	1	1	1	0	0	4500	59,000
บางกอกจิวเวลรี่	28	18000	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1100	160000
คอนโดบ้านกลางกรุง	60	30000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	100	160000
Zimple Place	12.25	6500	1	0	0	0	1	0	0	0	0	800	160000

ตารางที่ 1 (ต่อ) รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรทัศน์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ชุดเตียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส		
บ้านพฤษยาสิริ	87	25000	1	1	0	1	1	1	1	1	1	300	160000
บ้านราชเทวี	10	6000	1	1	0	0	1	0	0	0	0	200	160000
ประตูน้ำจิดีอนันท์	60	13000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	769	310,000
prplace	34	8000	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1000	215000
P.AMANSION	55	4,500	0	0	0	0	1	1	1	0	0	800	215000
BP MANSION	45	5,000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1200	160000
คิมกแมนชั่น	30	5,000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	800	123000
EPC(52)	40	3800	0	0	0	0	1	0	1	0	0	500	117500
เนซเซอร์วิลด์	52	120000	1	1	0	0	1	1	1	1	0	500	330,000
บลิสตันสุวรรณ พาร์ควิลด์	70	76000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	331	390000
สมคิดเพลส	88	25000	1	1	1	1	1	1	1	0	0	465	390000
สมคิดการ์เดน	123	55000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	333	390000
นิวอีสต์คอน โคมินิยม	92	35000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	310	390000
เคปอีสต์ เซอร์วิส	45	50000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	336	390000
โนเบิลซีโรไนน์	57.5	45000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	100)	240,000
รอยัลเรสซิเดนซ์ปาร์ค	65	140000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1000	330,000
ปทุมวันอีสต์	24	32000	1	0	1	1	1	0	1	0	0	263	250,000
one siam	66	30000	1	0	0	1	1	1	1	1	1	500	335000
หอพักสตรีพิชชากร	18	5000	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1000	335000
ปทุมวันเพลส คอนโดมิเนียม	35	9800	1	1	1	1	1	1	1	1	0	400	335000

ตารางที่ 1 (ต่อ)รายชื่ออาคารสำนักงาน พร้อมทั้งคุณลักษณะเฉพาะของอาคาร ที่ใช้ในการศึกษา

ชื่อหอพัก	ขนาดห้อง (ตรม.)	ราคา (บาท)	สิ่งอำนวยความสะดวก									รถไฟฟ้า BTS (ม.)	ราคาที่ดิน
			แอร์	โทรศัพท์	ทีวี	ตู้เย็น	เฟอร์นิเจอร์ ตู้เตียง	ที่จอดรถ	ความปลอดภัย	สระว่ายน้ำ	โรงยิม, ฟิตเนส		
เซ็นเตอร์พอยท์เซอร์วิส	40	70000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	393	330,000
เนเชอรัลวิลด์ เอ็กเซกคิวทีฟ	52	120000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	393	330,000
เฟรเซอร์เพลสเทอร์บาน่า	48	82000	1	0	1	1	1	1	1	1	1	386	330,000
The Grand Rajdamri	84	35000	1	1	0	1	1	1	1	1	1	100	335000
Noble Ambience Sarasin(25)	49	35000	1	1	0	1	1	1	1	1	1	700	260,000
คอนโดบ้านเพลินจิต	101	50000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	600	350,000
@Royal Place "Rajadamri"	84	45000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	300	
บ้านณ กา	32	7500	1	1	0	0	1	1	1	0	0	800	290000
ศาลาแดงพาร์ทเมนท์	42.5	43000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	500	350000
คอร์เดียเรสซิเดนซ์	20	20000	1	1	1	1	1	1	1	1	0	300	575000
เดอะซันไรส์เรสซิเดนซ์	45	23000	1	0	0	0	1	1	1	0	0	500	350000
บอดีสตูดิโอสวีทสลิม	24	48000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	127	575000
เดอะรีเจนท์สลิม	24	31000	1	1	1	1	1	0	1	0	0	75	575000
ศาลาแดงเพลส	40	55000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	204	575000
คตอเคียเรสซิเดนซ์ ศาลาแดง	20	16000	1	1	1	1	1	0	1	0	1	346	350000



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

Model Summary (g)

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	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.445(a)	.198	.196	21897.498	.198	82.883	1	335	.000	
2	.585(b)	.343	.339	19859.876	.144	73.268	1	334	.000	
3	.611(c)	.373	.367	19422.353	.031	16.217	1	333	.000	
4	.629(d)	.396	.389	19091.165	.023	12.654	1	332	.000	
5	.644(e)	.415	.406	18816.920	.019	10.748	1	331	.001	
6	.651(f)	.424	.413	18702.796	.009	5.052	1	330	.025	1.706

a Predictors: (Constant), room\_size

b Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix

c Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility

d Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility, LandPrices

e Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility, LandPrices, MRT

f Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility, LandPrices, MRT, BTS\_distance

g Dependent Variable: Price

Coefficients (a)

Model	Unstandardized Coefficients		Std. Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	B	Std. Error
6 (Constant)	-6639.952	3911.215		-1.698	.091					
room_size	250.034	30.331	.355	8.243	.000	.445	.413	.344	.942	1.062
furniture_mix	11069.800	2450.722	.222	4.517	.000	.434	.241	.189	.723	1.382
Facility	9216.693	2264.693	.189	4.070	.000	.393	.219	.170	.810	1.234
LandPrices	.037	.009	.211	4.056	.000	.266	.218	.169	.646	1.547
MRT	8158.065	2480.692	.159	3.289	.001	.037	.178	.137	.750	1.333
BTS_distance	-2.682	1.193	-.106	-2.248	.025	-.315	-.123	-.094	.781	1.280

a Dependent Variable: Price

## ANOVA (g)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	39742337960.649	1	39742337960.649	82.883	.000(a)
	Residual	160632642897.507	335	479500426.560		
	Total	200374980858.155	336			
2	Regression	68640474178.857	2	34320237089.429	87.016	.000(b)
	Residual	131734506679.298	334	394414690.657		
	Total	200374980858.155	336			
3	Regression	74758129182.470	3	24919376394.157	66.059	.000(c)
	Residual	125616851675.686	333	377227782.810		
	Total	200374980858.155	336			
4	Regression	79370086507.151	4	19842521626.788	54.442	.000(d)
	Residual	121004894351.004	332	364472573.347		
	Total	200374980858.155	336			
5	Regression	83175663895.688	5	16635132779.138	46.982	.000(e)
	Residual	117199316962.467	331	354076486.292		
	Total	200374980858.155	336			
6	Regression	84942774612.006	6	14157129102.001	40.473	.000(f)
	Residual	115432206246.149	330	349794564.383		
	Total	200374980858.155	336			

a Predictors: (Constant), room\_size

b Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix

c Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility

d Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility, LandPrices

e Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility, LandPrices, MRT

f Predictors: (Constant), room\_size, furniture\_mix, Facility, LandPrices, MRT, BTS\_distance

g Dependent Variable: Price

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) ราคาเช่าอาคารสำนักงาน

Model Summary(e)

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	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.464(a)	.216	.201	131.899	.216	14.561	1	53	.000	
2	.621(b)	.385	.362	117.870	.170	14.367	1	52	.000	
3	.687(c)	.471	.440	110.381	.086	8.295	1	51	.006	
4	.764(d)	.584	.551	98.871	.113	13.566	1	50	.001	1.429

a Predictors: (Constant), bts\_distance

b Predictors: (Constant), bts\_distance, age\_building

c Predictors: (Constant), bts\_distance, age\_building, land\_price

d Predictors: (Constant), bts\_distance, age\_building, land\_price, mrt

e Dependent Variable: price

## ANOVA (g)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	253331.963	1	253331.963	14.561	.000(a)
	Residual	922061.673	53	17397.390		
	Total	1175393.636	54			
2	Regression	452939.979	2	226469.990	16.301	.000(b)
	Residual	722453.657	52	13893.340		
	Total	1175393.636	54			
3	Regression	554010.138	3	184670.046	15.157	.000(c)
	Residual	621383.499	51	12183.990		
	Total	1175393.636	54			
4	Regression	686621.499	4	171655.375	17.560	.000(d)
	Residual	488772.137	50	9775.443		
	Total	1175393.636	54			

a Predictors: (Constant), bts\_distance

b Predictors: (Constant), bts\_distance, age\_building

c Predictors: (Constant), bts\_distance, age\_building, land\_price

d Predictors: (Constant), bts\_distance, age\_building, land\_price, mrt

e Dependent Variable: price

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**Coefficients(a)**

Model	Unstandardized Coefficients		Std. Coefficients	t	Sig.	Correlations			
	B	Std. Error	Beta	Zero-order	Partial	Part	B	Std. Error	
1	(Constant)	616.756	24.484		25.190	.000			
	bts_distance	-.121	.032	-.464	-3.816	.000	-.464	-.464	-.464
	age_building								
	land_price								
	mrt								
2	(Constant)	798.776	52.771		15.137	.000			
	bts_distance	-.127	.028	-.487	-4.476	.000	-.464	-.527	-.487
	age_building	-10.610	2.799	-.413	-3.790	.000	-.385	-.465	-.412
	land_price								
	mrt								
3	(Constant)	689.563	62.290		11.070	.000			
	bts_distance	-.102	.028	-.390	-3.625	.001	-.464	-.453	-.369
	age_building	-11.219	2.630	-.436	-4.266	.000	-.385	-.513	-.434
	land_price	.000	.000	.310	2.880	.006	.394	.374	.293
	mrt								
4	(Constant)	542.526	68.605		7.908	.000			
	bts_distance	-.078	.026	-.297	-2.988	.004	-.464	-.389	-.272
	age_building	-12.064	2.367	-.469	-5.097	.000	-.385	-.585	-.465
	land_price	.001	.000	.508	4.601	.000	.394	.545	.420
	mrt	120.291	32.660	.386	3.683	.001	.169	.462	.336

a Dependent Variable: price



## ภาคผนวก ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อ  
มูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส

สุนิสา เกร่งกำเนิด \* คร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา \*\*

กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในแต่ละช่วงเวลา (2) ศึกษาความสัมพันธ์มูลค่าที่ดินกับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมบริเวณรอบๆ พื้นที่สถานี (3) ศึกษาแบบจำลองความสัมพันธ์ราคาค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมกับระยะความใกล้ไกลสถานี โดยสามารถแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) การศึกษาในระดับมหภาค (Macro) และ (2) การศึกษาในระดับจุลภาค (Micro) ในการสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ผลการศึกษาพบว่า (1) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ จะส่งผลให้ที่ดินในบริเวณนั้นมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (2) หอพัก/คอนโดมิเนียม ที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้นตามไปด้วย (3) หอพัก/คอนโดมิเนียม ที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส จะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้นตามไปด้วย

Abstract

The objective of this paper is to (1) compare the changes of land prices around BTS stations from the past to the present period (2) study the relationship of land value and rental accommodation around BTS stations (3) develop the relationship model of rental accommodation and distance from BTS station. The study is divided into two parts: (1) Macro level and (2) Micro level for modeling the relationship between land value and Mass Transit System development with multiple regression analysis. The results showed that (1) analysis of the relationship between land value with distance from a skytrain station can be concluded that the development of mass transit system into the area will increase land value (2) Dormitory and Condominium that located in area with high land value will increase highly rental value too (3) Dormitory and Condominium that located in area near the BTS Station will increase highly rental value too.

คำสำคัญ : Land Value, Mass Transit Development

\* นักศึกษาหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง e-mail address : sunisa\_bu@hotmail.com

\*\* (คร.) สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ตีพิมพ์ในวารสารวิชาการซึ่งมีลิขสิทธิ์เป็นของตนเอง ผู้ใช้ที่เห็นหน้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง e-mail address : kuprapat@kmitl.ac.th

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

# มูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษารถไฟฟ้า บีทีเอส

## Land Value Impact of Mass Transit Development in Bangkok:

### A Case Study of BTS Skytrain

สุนิสา เกร่งกำเนิด \* คร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา \*\*

กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง

#### บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ในแต่ละช่วงเวลา (2) ศึกษาความสัมพันธ์มูลค่าที่ดินกับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานี (3) ศึกษาแบบจำลองความสัมพันธ์ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมกับระยะความใกล้ไกลสถานี โดยสามารถแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) การศึกษาในระดับมหภาค (Macro) และ (2) การศึกษาในระดับจุลภาค (Micro) ในการสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ผลการศึกษาพบว่า (1) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สามารถสรุปได้ว่าการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ จะส่งผลให้ที่ดินในบริเวณนั้นมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (2) หอพัก/คอนโดมิเนียม ที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะส่งผลให้มูลค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้นตามไปด้วย (3) หอพัก/คอนโดมิเนียม ที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส จะส่งผลให้มูลค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้นตามไปด้วย

#### Abstract

The objective of this paper is to (1) compare the changes of land prices around BTS stations from the past to the present period (2) study the relationship of land value and rental accommodation around BTS stations (3) develop the relationship model of rental accommodation and distance from BTS station. The study is divided into two parts: (1) Macro level and (2) Micro level for modeling the relationship between land value and Mass Transit System development with multiple regression analysis. The results showed that (1) analysis of the relationship between land value with distance from a skytrain station can be concluded that the development of mass transit system into the area will increase land value (2) Dormitory and Condominium that located in area with high land value will increase highly rental value too (3) Dormitory and Condominium that located in area near the BTS Station will increase highly rental value too.

\* นักศึกษาหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง e-mail address : sunisa\_bu@hotmail.com

\*\* (คร.) สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง e-mail address : kuprapat@kmitl.ac.th

## บทนำ (Introduction)

ที่ดินเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่า โดยมูลค่าที่ดินในแต่ละที่จะมีค่าไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้ง ซึ่งหากที่ดินบริเวณใดอยู่ในที่มีโอกาสในการพัฒนาหรือเหมาะสมต่อการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนสูง ก็ย่อมทำให้ที่ดินในบริเวณนั้นมีมูลค่าที่ดินสูง จากการศึกษาของ Churchill (1942) พบว่า พื้นที่ใดที่มีการก่อสร้างหรือพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหรือระบบสาธารณูปการต่างๆ เช่น ถนน ระบบขนส่งมวลชนทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เข้าไปในพื้นที่มากเท่าใดก็จะยิ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินให้สูงขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้ๆ หรืออยู่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะ และปัจจุบันประเทศไทยได้มีการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ขึ้น ทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้พื้นที่บริเวณรอบๆ สถานีและพื้นที่ข้างเคียงตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า มีการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินที่สูงขึ้นด้วย และจากการศึกษางานวิจัยของ Cervero and Duncan (2002) เรื่องผลกระทบด้านมูลค่าที่ดินจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมือง Los Angeles และ Santa Clara พบว่า การลงทุนด้านระบบขนส่งมวลชนเข้าไปในพื้นที่นั้น ก่อให้เกิดผลประโยชน์ด้านมูลค่าที่ดินจริง เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่จุดหมายปลายทางที่ดีและสะดวก สังกัดได้จากอัตราการเติบโตและมูลค่าที่เพิ่มสูงขึ้นด้านการลงทุนของตลาดอสังหาริมทรัพย์ ทั้งระบบที่พักอาศัย และระบบพาณิชยกรรม บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานี โดยตราบใดที่พื้นที่บริเวณสถานีโดยสารเหล่านั้นยังมีจำนวนจำกัด ก็จะส่งผลให้มูลค่าที่ดินบริเวณนั้นสูงขึ้น อีกทั้งผลประโยชน์ด้านการลงทุนจะเพิ่มสูงขึ้นหากมีความสามารถในการเข้าถึงที่ดีกว่า ซึ่งสัมพันธ์กับระยะห่างจากพื้นที่สถานีโดยสาร ที่จะยิ่งทำให้มูลค่าของตลาดที่ดินบริเวณนั้นสูงมากขึ้น

และเนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีมาตรการบริหารจัดการหรือประเมินผลกระทบด้าน

มูลค่าที่ดิน หลังการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อย่างจริงจัง ดังนั้นงานวิจัยครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อการพิสูจน์มูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางหรือมาตรการเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบๆ สถานีรถไฟฟ้า ที่มีมูลค่าพื้นที่ที่สูง เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่เหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์อันสูงสุด ทั้งต่อประชาชนทั่วไป และต่อประเทศชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการรองรับการพัฒนาขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่กำลังจะมีการดำเนินการก่อสร้างโครงการต่อไป เนื่องจากรัฐบาลได้มีการวางนโยบายที่จะสร้างส่วนต่อขยายทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน-แยกตากสิน หรือโครงการส่วนต่อขยายอ่อนนุช-ลำโพง ฯ หรือแม้กระทั่งรถไฟฟ้าใต้ดิน เช่น ส่วนต่อขยายสถานีบางซื่อ-บางใหญ่ ฯ เพิ่มขึ้นในอนาคตอีกหลายเส้นทาง

## วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. ศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ในแต่ละช่วงเวลา
2. ศึกษาความสัมพันธ์มูลค่าที่ดิน กับมูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม บริเวณรอบๆ พื้นที่สถานี
3. ศึกษาแบบจำลองความสัมพันธ์ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะความใกล้ไกลสถานี

## ระเบียบวิธีวิจัย (Methodology)

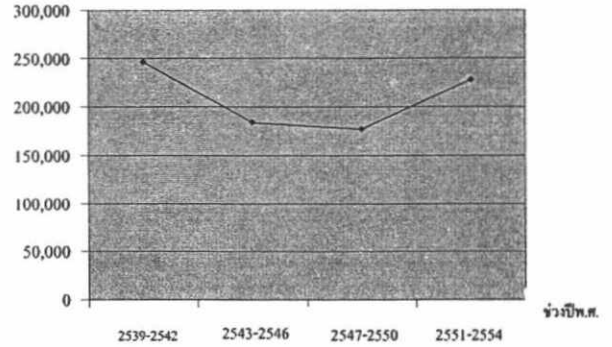
การเก็บข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้จะทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างตามแนวโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ที่ได้เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2542 จำนวนทั้งสิ้น 23 สถานี

โดยวิธีดำเนินการวิจัยพร้อมทั้งการเก็บข้อมูลสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ

1. การศึกษาในระดับมหภาค (Macro) ด้วยวิธีการเปรียบเทียบราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า ตั้งแต่เริ่มมีการเปิดให้บริการ (พ.ศ.2542) ถึง

ช่วงปัจจุบัน (พ.ศ.2552) ประกอบกับการสำรวจลักษณะทางด้านกายภาพของบริเวณสถานีแต่ละพื้นที่สถานี

2. การศึกษาในระดับจุลภาค (Micro) การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม จำนวนทั้งสิ้น 500 ตัวอย่าง ที่อยู่รอบๆ พื้นที่และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส พร้อมทั้งศึกษาแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน กับระยะความใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส



ภาพที่ 1 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

### ผลการวิจัยและอภิปรายผล (Results and Discussion)

#### 1. ผลการศึกษาในระดับมหภาค (Macro)

##### 1.1 วิเคราะห์ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

โดยสามารถวิเคราะห์และสรุปผลได้ว่า

- ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ตั้งแต่ช่วงปี 2539-2542 ซึ่งเป็นช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งแรก มาจนถึงช่วงปี 2543-2546 พบว่าราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดในทุกๆสถานี หรือคิดเป็นอัตราการลดลงถึง - 25.28 เปอร์เซ็นต์

- ต่อมาช่วงปี 2547-2550 การเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี ยังคงมีการอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเทียบกับปี 2543-2546 ที่ผ่านมา หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ - 3.78

- มาจนถึงปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งหมด มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นในเกือบทุกๆ พื้นที่สถานี หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.80 ดังภาพที่ 1

##### 1.2 การเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ในเส้นทางสายสุขุมวิท และเส้นทางสายสีลม

การเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของสถานี ตั้งแต่ที่เริ่มมีการเปิดให้บริการ จนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ในเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิท และสีลมสามารถวิเคราะห์และสรุปผลในภาพรวมได้ว่า

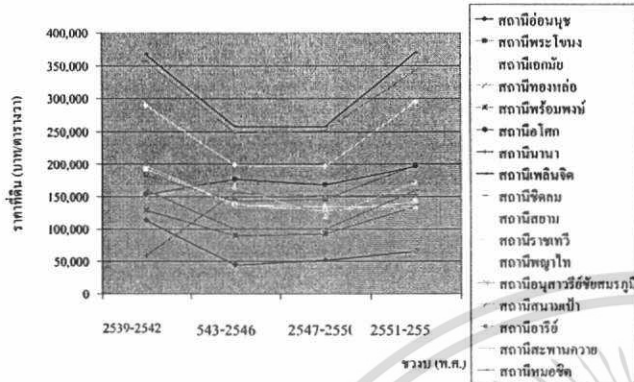
- ทั้งในเส้นทางสายสุขุมวิทและเส้นทางสายสีลม ตั้งแต่ช่วงเวลาเริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าขึ้นเป็นครั้งแรกในช่วงปี พ.ศ.2542 มาถึงช่วงปี พ.ศ.2543-2546 นั้น ค่าเฉลี่ยราคาที่ดินของรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสองสาย มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดในเกือบทุกๆพื้นที่

- ต่อมาช่วงปี 2547-2550 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสองสายนี้ ส่วนใหญ่ยังคงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงแบบคงที่จนถึงลดต่ำลง หรือคิดเป็นอัตราการลดลง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อารีย์นั้น มีอัตราการลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด

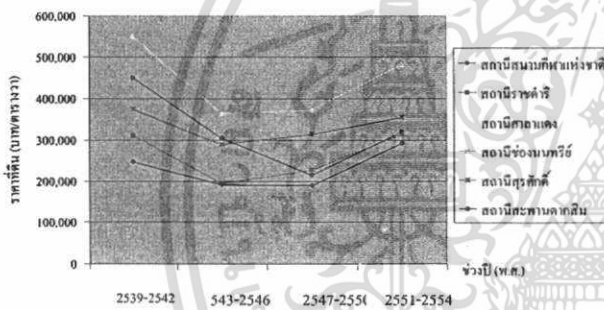
- มาจนถึงช่วงเวลาปัจจุบัน ปี 2551-2554 ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในเส้นทางสายสุขุมวิทและสายสีลม กลับมามีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นในทั้งสองเส้นทาง ดังภาพที่ 2 และ 3

แต่ก็เป็นที่น่าสังเกตว่า ในปัจจุบันขณะที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในอัตราที่เพิ่มขึ้น กลับพบว่าบริเวณพื้นที่สถานีนา

สถานีพญาไท สถานีอารีย์ และสถานีสะพานควาย นั้นมีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในอัตราที่คงที่ ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เส้นทางสายสุขุมวิท



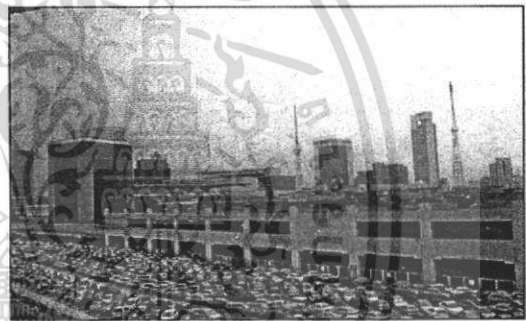
ภาพที่ 3 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เส้นทางสายสีลม

เพื่อความชัดเจนของการศึกษา ดังนั้นจะเลือกพื้นที่ตัวอย่างมาทั้งสิ้น 3 สถานี เพื่อทำการศึกษาลักษณะทางกายภาพของสถานีที่อาจมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าด้วย โดยเลือกจากระดับอัตราการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินในช่วงปัจจุบันที่แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ (1) สถานีที่มีระดับการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินสูง (2) สถานีที่มีระดับเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินปานกลาง และ (3) สถานีที่มีระดับเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินต่ำ

ซึ่งทั้ง 3 สถานีตัวอย่างที่เลือกและผลการวิเคราะห์ มีดังนี้

1. สถานีหมอชิต ที่ปัจจุบันเป็นสถานีที่มีค่าเฉลี่ยราคาที่ดินสูงที่สุด
2. สถานีราชดำริ ที่ปัจจุบันเป็นสถานีที่มีค่าเฉลี่ยราคาที่ดินอยู่ในระดับปานกลาง
3. สถานีสนามเป้า ที่ปัจจุบันเป็นสถานีที่มีค่าเฉลี่ยราคาที่ดินอยู่ในระดับต่ำ

■ สถานีหมอชิต ซึ่งจากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ พบว่า เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญของกรุงเทพฯ เนื่องจากเป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท มีลานจอดรถขนาดใหญ่ให้บริการและยังสามารถเปลี่ยนเส้นทาง ไปยังสถานีสวนจตุจักรและกำแพงเพชรของรถไฟฟ้าได้ดินได้ และอยู่ไม่ไกลจากสถานีขนส่งหมอชิตอีกด้วย ดังตัวอย่างภาพที่ 4



ภาพที่ 4 สถานีหมอชิต

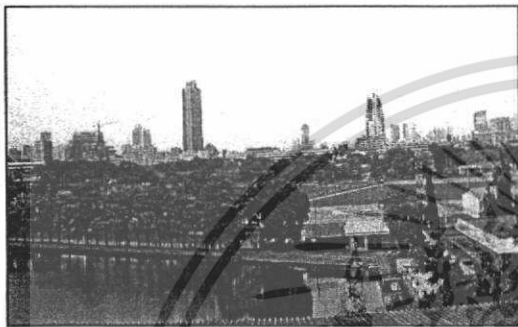
■ สถานีราชดำริ ซึ่งจากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สถานีนั้นจะติดกับสนามม้าราชกรีฑาสโมสร และอาคารที่อยู่บริเวณรอบพื้นที่โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารสำนักงานและเป็นแหล่งคอนโดมิเนียม/อพาร์ทเมนต์ ที่พักอาศัยแนวตั้งขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถมองลงมาเห็นสนามม้า ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบ ดังภาพที่ 5



ภาพที่ 5 สนามม้าราชกรีฑาสโมสร สถานีราชดำริ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และ ร้องอั้งอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

▪ **สถานีสนามเป้า** จากการสำรวจสภาพบริเวณพื้นที่สถานี พบว่า บริเวณรอบๆพื้นที่และตามแนวเส้นทาง โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการ ทั้งค่ายกองพลทหารม้ารักษาพระองค์ 1, 2 สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 และโรงพยาบาลพญาไท 2 ดังภาพด้านล่าง ซึ่งอาจส่งผลให้บริเวณพื้นที่สถานีสนามเป้า มีการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินต่ำกว่าสถานีอื่นๆ



ภาพที่ 6 สถานีสนามเป้า

ซึ่งจากการศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่แต่ละสถานีที่มีระดับการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในช่วงปัจจุบันที่แตกต่างกันนั้น พบว่า ลักษณะทางด้านที่ตั้ง (Location) ของพื้นที่สถานี เป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่เป็นตัวกำหนดระดับความแตกต่างของราคาที่ดินในพื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอสแต่ละสถานีด้วยเช่นกัน

ดังนั้นการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่ดิน โดยวิธีการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินบริเวณที่ตั้งของพื้นที่สถานีนั้น จัดได้ว่าเป็นวิธีการศึกษาในระดับมหภาค (macro) ซึ่งอาจทำให้ได้ผลการศึกษาที่มีความคลาดเคลื่อน เนื่องจากมีปัจจัยที่สำคัญและเกี่ยวข้องด้วยกันหลายปัจจัย ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลในระดับจุลภาค (micro) ด้วย

## 2. ผลการศึกษาในระดับจุลภาค (Micro)

### 2.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดินกับมูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม

ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ตัวแปรด้าน

มูลค่าที่ดินมีความสัมพันธ์กับตัวแปรด้านมูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ =  $-0.226$ ) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรมีความสัมพันธ์ในเชิงบวก ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดินและมูลค่าค่าเช่า

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม (มูลค่าค่าเช่า) p-value (Sig)
มูลค่าที่ดิน	0.226** (0.000)

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ซึ่งสามารถสรุปได้ว่า หอพัก/คอนโดมิเนียมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ดินมีมูลค่าสูง (ซึ่งในที่นี้บ่งชี้ด้วยราคาที่ดินในแต่ละบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า) นั้นจะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมที่อยู่ในพื้นที่สูงขึ้นมาไปด้วย และมูลค่าค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม นั้น สามารถเป็นตัวแทนในการบ่งชี้ให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าได้

### 2.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ในการวิเคราะห์ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับการเพิ่มขึ้นของมูลค่าค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม เพื่อต้องการพิสูจน์ว่าระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้ามีผลต่อราคาเช่า

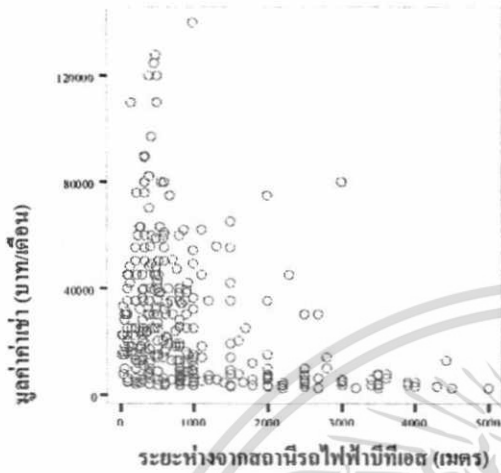
ผลการวิเคราะห์ พบว่า ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม (สหสัมพันธ์ =  $-0.314$ , Sig = 0.000) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า

ตัวแปรอิสระ	ราคาเช่า p-value (Sig)
ระยะความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า	-0.314** (0.000)

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สามารถสรุปได้ว่า การมีระยะทางที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น ส่งผลราคาเช่าห้องพัก/คอนโดมิเนียมจะยิ่งสูงขึ้น



ภาพที่ 8 การกระจายตัวของมูลค่าเช่าและระยะห่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

### 2.3 การวิเคราะห์แบบจำลองราคาเช่าห้องพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ในการศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดิน ได้แสดงตัวอย่างภายใต้แบบจำลองแสดงความสัมพันธ์ด้านราคาเช่าห้องพัก/คอนโดมิเนียม กับระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยใช้ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างของพื้นที่ที่เป็นพื้นที่เดียวกันมีราคาที่ดินเหมือนกัน เพื่อเป็นตัวอย่างในการแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าเช่าของห้องพัก/คอนโดมิเนียม เพื่อการวิเคราะห์ว่าปัจจัยใดส่งผลกระทบต่อมูลค่าเช่ามากที่สุด ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ แสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3 กลุ่มตัวแปรอิสระที่ใช้วิเคราะห์ราคาค่าเช่าห้องพัก/คอนโดมิเนียม

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรอิสระย่อย
1. ราคาประเมินที่ดิน	
2. ระยะใกล้ไกลสถานีรถไฟฟ้า	
3. คุณลักษณะของห้องพัก/คอนโดมิเนียม	
3.1 ขนาดห้อง	
3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องพัก (Furniture)	
3.3. สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการ (Facility)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● เครื่องปรับอากาศ</li> <li>● เฟอร์นิเจอร์ผู้เตียง</li> <li>● โทรทัศน์, ทีวี, ตู้เย็น</li> <li>● บริการส่วนกลาง</li> <li>- ที่จอดรถ - ลิฟท์</li> <li>- ฟิตเนส - สระว่ายน้ำ</li> <li>- ระบบรักษาความปลอดภัย</li> <li>● ค่าน้ำ, ค่าไฟ</li> </ul>
3.4 อัตราค่าสาธารณูปโภค	

ใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression) ซึ่งตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์และมีความสามารถในการพยากรณ์จะถูกคัดเลือกเข้าสู่สมการทีละตัว โดยกำหนดค่าสถิติ F ที่ระดับนัยสำคัญในการคัดเลือกตัวแปรเข้าเป็น 0.05 และระดับนัยสำคัญของการเลือกตัวแปรออกเป็น 0.01 โดยตัวแปรอิสระที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองนี้ได้แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression)

ตัวแปรอิสระ	B	SE.B	Beta	t-value	Sig.
ค่าคงที่	-6639.952	3911.215		-1.698	.091
ระยะ ใกล้ไกลสถานีบีทีเอส	-2.682	1.193	-.106	-2.248	.025
ระยะ ใกล้กับ 300 ม. จาก MRT	8158.065	2480.692	.159	3.289	.001
ขนาดห้อง	250.034	30.331	.355	8.243	.000
สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน	11069.800	2450.722	.222	4.517	.000
ระบบ facility	9216.693	2264.693	.189	4.070	.000
ราคาที่ดิน	.037	.009	.211	4.056	.000

R = 0.651 R<sup>2</sup> = 0.424, Adjust(R<sup>2</sup>) = 0.413 F = 40.473 Sig F = (.000) Durbin-Watson = 1.706

จากแบบจำลองดังกล่าวสามารถอธิบายได้ว่า การเปลี่ยนแปลงด้านราคาเช่าห้องพัก/คอนโดมิเนียม ขึ้นอยู่กับ 1. ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง อันได้แก่ระยะทางทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และการอยู่ในระยะ 800 ม. จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 2. ขนาดห้อง 3. สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน อันประกอบไปด้วย เครื่องปรับอากาศ โทรทัศน์ ทีวี ตู้เย็น เฟอร์นิเจอร์ และ เคเบิลทีวี/ยูพีซี 4. ระบบ facility ภายใน อันได้แก่ ที่จอดรถ, ระบบรักษาความปลอดภัย, สระว่ายน้ำ และ ห้องออกกำลังกาย 5. ปัจจัยภายนอก อันได้แก่ ราคาที่ดิน ซึ่งทั้งหมดมีความสัมพันธ์ในระดับ  $R = 0.651$  กล่าวคือ ตัวแปรดังกล่าวสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงด้านราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ได้ร้อยละ 41 ( $\text{Adjust } R^2 = 0.413$ ) และแบบจำลองนี้มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยที่ตัวแปรด้านระยะทางความใกล้ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS\_DIST) มีความสัมพันธ์เชิงลบกับการเปลี่ยนแปลงราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม ซึ่งทั้งหมดสามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ ได้ดังนี้

$$\text{ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม} = -6639.952 - 2.682(\text{BTS\_DIST}) + 8158.065(\text{MRT}) + 250.034(\text{ROOM SIZE}) + 11069.800(\text{FURNITURE}) + 9216.693(\text{FACILITY}) + 0.037(\text{LAND PRICE})$$

และสามารถนำมาสร้างสมการพยากรณ์ในรูปแบบมาตรฐาน ได้ดังนี้

$$\text{ราคาเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียม} = -0.106(\text{BTS\_DIST}) + 0.159(\text{MRT}) + 0.355(\text{ROOM SIZE}) + 0.222(\text{FURNITURE}) + 0.189(\text{FACILITY}) + 0.211(\text{LAND PRICE})$$

สามารถอธิบายได้ว่าคุณลักษณะเฉพาะด้านกายภาพของโครงการ มีผลต่อความสูงค่าราคาเช่า หอพัก/คอนโดมิเนียม โดยเฉพาะสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ห้องพักมีผลต่อราคาเช่ามากที่สุด อีกทั้งปัจจัยด้านความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ด้วยระบบขนส่งขนาดใหญ่เป็นอีกปัจจัยที่สำคัญต่อราคาเช่า นั่นคือโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินผ่านในพื้นที่ และมีระยะทางอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า BTS มากกว่า จะมีอิทธิพลต่อการเสนอราคาเช่าที่สูงกว่า ส่วนปัจจัยด้านราคาที่ดินมีผลต่อราคาเช่า คือ หอพัก/คอนโดมิเนียมที่มีทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง จะมีการเสนอราคาเช่าที่สูงกว่าเช่นกัน

## สรุปผลการวิจัย (Conclusion)

สรุปผลการเปลี่ยนแปลงด้านมูลค่าที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ จากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการ ปี 2542 จนถึงช่วงปี 2550 พบว่า ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดในทุกๆ สถานี ซึ่งมีความขัดแย้งกับการศึกษาในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งจากการวิเคราะห์ พบว่าในช่วงที่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า นั้น เป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง ซึ่งน่าจะเป็นสาเหตุหลักของการลดต่ำลงของราคาที่ดินในทุกๆ พื้นที่ รวมถึงราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าด้วย เนื่องจากการศึกษาพบว่า ระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนในการกำหนดราคาที่ดินในแต่ละบริเวณ

จนมาถึงช่วงปี 2551 ถึงปัจจุบัน ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานี มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เมื่อพิจารณาจากระดับการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจ (GDP) จะพบว่าระดับการขยายตัวมีอัตราค่อนข้างคงที่จากปีที่ผ่านมา เป็นผลให้ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเอกมัย สถานีพร้อมพงษ์ สถานีเพลินจิต สถานีสยาม สถานีหมอชิต สถานีสนามกีฬา และสถานีสะพานตากสิน ซึ่งพบว่าบางสถานีเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งที่สำคัญระบบอื่นๆ ทั้งระบบรถไฟฟ้าใต้ดินและสถานีขนส่งผู้โดยสาร บางสถานีเป็นสถานีต้นทาง/ปลายทางของเส้นทาง และบางสถานีเป็นย่านธุรกิจ/ย่านพักอาศัยที่สำคัญของเมือง

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่บริเวณใดจะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ ซึ่งพบว่ามูลค่าที่ดินสูงกว่าบริเวณพื้นที่อื่นๆ

และจากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามต่างๆ สามารถอธิบายได้ดังนี้

- จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ จะส่งผลให้ที่ดินในบริเวณนั้นมีมูลค่าเพิ่มขึ้น

- จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน กับมูลค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียม สามารถสรุปได้ว่า มูลค่าเช่าจะผันแปรตามมูลค่าที่ดินในบริเวณที่โครงการตั้งอยู่ คือ ยิ่งเป็นโครงการที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะส่งผลให้มูลค่าเช่าของโครงการหอพัก/คอนโดมิเนียมสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นแสดงว่ามูลค่าเช่าหอพัก/คอนโดมิเนียมสามารถสะท้อนให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินบริเวณสถานีรถไฟ

- จากการวิเคราะห์ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร กับมูลค่าเช่าของหอพัก/คอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่สถานี พบว่า ยิ่งเป็นโครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามหานครเท่าไร จะยิ่งมีโอกาสในการเสนอราคาเช่าได้สูงกว่า

ดังนั้น เมื่อพบว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าไปจะส่งผลให้พื้นที่บริเวณนั้นมีมูลค่าที่ดินที่สูงขึ้นจริง และสามารถก่อให้เกิดความสามารถในการชักจูงให้เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีมูลค่าสูงกว่าพื้นที่บริเวณอื่น ซึ่งอาจนำไปสู่สถานะที่นักลงทุนภาคเอกชนมีความต้องการในเข้าไปแสวงหากำไรอันเกินควร และผลกระทบอาจตกอยู่กับประชาชนทั่วไป ดังนั้น จึงมีข้อเสนอแนะให้ในอนาคตรอบพื้นที่ที่จะมีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ภาครัฐควรเป็นผู้เข้าไปบริหารจัดการพื้นที่ พร้อมทั้งอาจมีมาตรการชักจูงให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุน โดยสนับสนุนให้เกิดการใช้ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม ภายใต้การควบคุมดูแลอย่างเป็นธรรมทั้งด้านระบบภาษี และการจัดสรรการใช้ประโยชน์ในส่วนต่างๆ จากภาครัฐ ซึ่งจาก

การศึกษาในส่วนของมาตรการด้านกฎหมายผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 มีส่วนที่เกี่ยวข้องและเอื้ออำนวยต่อการจัดการพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร โดยหลักคือจะให้สิทธิพิเศษสำหรับผู้ที่มีที่ดินโดยรอบพื้นที่จุดเชื่อมต่อของสถานีรถไฟฟ้ามหานครทั้ง BTS และ ได้ดิน ในรัศมี 500 เมตร ได้รับสิทธิประโยชน์จากการก่อสร้างได้เพิ่มขึ้นมากกว่าปกติ โดยสามารถผ่อนปรนให้ก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ อาคารอยู่อาศัยรวม อาคารสูง อาคารใหญ่พิเศษ ศูนย์ประชุมที่สูงเกิน 10,000 ตารางเมตรได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ช่วยกันพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเต็มที่(สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร; 2549) ดังนั้นหากภาครัฐสามารถจัดการดูแล พร้อมทั้งพัฒนาพื้นที่เหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะนำมาซึ่งผลประโยชน์ทั้งต่อประชาชนทั่วไปในการได้รับสิทธิที่เท่าเทียมกัน และประเทศชาติในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจในอนาคตได้

#### เอกสารอ้างอิง (References)

- [1] Robert Cervero and Michael Duncan, (2001). **Rail Transit's Value-Added: Effects of Proximity to Light and Commuter Rail Transit on Commercial Land Values in Santa Clara County, California.** Paper prepared for the Urban Land Institute National Association of Realtors Worchington D.C.
- [2] 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.
- [3] Winston S. Churchill, (1942). **On Human Rights.** Melbourne: Henry George Foundation, p.12.
- [4] สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. **ตัวบทกฎหมายผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร 2549** [Online]. Available: [http://www.home.co.th/H5\\_home\\_data\\_detail.aspx?S\\_N\\_DATA\\_ID=4808](http://www.home.co.th/H5_home_data_detail.aspx?S_N_DATA_ID=4808)



ที่ประชุมคณะผู้บริหารบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยของรัฐและมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ  
สภาคณะผู้บริหารบัณฑิตศึกษาแห่งประเทศไทย

และ  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

มอบเกียรติบัตรนี้ไว้เพื่อแสดงว่า  
นางสาวสุนิศา เกร็งกำเเนิด

เป็นผู้นำเสนอผลงานวิจัยแบบบรรยาย

ในการประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษาแห่งชาติ ครั้งที่ 18

ณ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

วันที่ 16 เดือน กันยายน พ.ศ. 2553

(รองศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ วัฒนเนสก์)

ประธานที่ประชุมคณะผู้บริหารบัณฑิตศึกษา

มหาวิทยาลัยของรัฐและมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ

(ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ ชำรงธัญวงศ์)

อธิการบดี

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

## ประวัติผู้เขียน

นางสาวสุณิสา เครื่องกำเนิด เกิดเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2526 ที่จังหวัดตราด สำเร็จการศึกษา วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ปีการศึกษา 2548

เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโทการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2549



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้