

ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวม
กรุงเทพมหานคร



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE RESULTS OF PERFORMANCE FOR FAR BONUS MEASUREMENT ON DEVELOPMENT
ACCORDING TO THE BANGKOK COMPREHENSIVE PLAN

Miss Krongkamon Tangchivawattanakul



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and

Regional Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2016

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวกรองกมล ตั้งชีววัฒนกุล

สาขาวิชา

การวางแผนภาคและเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร. พนิต ภูจินดา

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะขิทธิ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ดร. พรสวรรค์ วิเชียรประดิษฐ์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร. พนิต ภูจินดา)

..... กรรมการ
(ดร. ณิชพงศ์ พันธุ์น้อย)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร. กฤตพร หัวใจเจริญ)

5773349125 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS: RESULTS OF PERFORMANCE / FAR BONUS / FAR BONUS MEASUREMENT / PRIVATE DEVELOPMENT / THE BANGKOK COMPREHENSIVE PLAN

KRONGKAMON TANGCHIVAWATTANAKUL: THE RESULTS OF PERFORMANCE FOR FAR BONUS MEASUREMENT ON DEVELOPMENT ACCORDING TO THE BANGKOK COMPREHENSIVE PLAN. ADVISOR: ASSOC. PROF. PANIT PUJINDA, Ph.D., 207 pp.

Floor Area Ratio Bonus Measure (FAR Bonus Measure) is an incentives measure for the development of the area on private sector by providing prizes or rewards to entrepreneurs who develop project according to the conditions. The objective is to increase public space for the city. To achieve the objective, there are measures to increase the floor area ratio (FAR) according to the comprehensive Bangkok city plan to make the city more livable as announced in the Bangkok Comprehensive Plan 2013 (B.E.2556) including these 5 categories: 1) housing for low-income households or original residents, 2) public space or park, 3) car park for the general public within a radius of 500 meters from the public transit station, 4) retention pond, and 5) energy-efficient building. When considering using bonus in the past, it was found that there were only 8 projects that would exercise their rights divided into two categories: 2 projects of a public space or park and 6 projects for a retention pond. From a low number of projects that used the bonus and in only two categories, it led to a study of a decision to use the bonus according to the Bangkok Comprehensive Plan of entrepreneurs who have the authority to decide including the results of performance of floor area ratio bonus measure on development according to the Bangkok Comprehensive Plan.

This research used a mixed methods approach including both qualitative research and quantitative research. To support the quality of the research to be better, data were directly collected by three methods: 1) survey to study the physical characteristic, 2) observation to study social behavior in the usage of bonus area, and 3) interview to gather the attitude of the entrepreneurs involved in making the decision. The data will be analyzed in conjunction with official documents, related researches from literature review, photos, and maps in order to analyze the results and conclusions.

The study found that the decision to continue Floor Area Ratio Bonus Measure (FAR Bonus Measure) is correlated with type or expertise of entrepreneurs. The entrepreneurs of residential building were interested in the measures that will not lead to the loss of private space of the project such as a retention pond and an energy-efficient building. For entrepreneurs of office building, hotel, and commercial or shopping mall, they are interested in measures following order: energy-efficient building, public space or park, and car park. For the measure of housing for low-income households, no entrepreneur was interest. In addition, in the projects that have implemented the measures to increase the floor area ratio, it was found that they affect the public as in the target of the measures. Projects with a public space or park can increase green area to reduce congestion and projects with a retention pond can help slow down water flow out the projects when there is a heavy rain, which can alleviate problems caused when water floods the area.

Department: Urban and Regional Planning

Student's Signature

Field of Study: Urban and Regional Planning

Advisor's Signature

Academic Year: 2016

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จรูกลงได้ด้วยความรู้จากรองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา ที่ให้ความกรุณาอย่างยิ่งในการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาพร้อมกับสละเวลาอันมีค่าของท่านในการให้คำแนะนำต่างๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัดทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งคอยรับฟังปัญหาและตอบข้อสงสัยของผู้วิจัย ตลอดจนการถ่ายทอดความรู้ วิธีการทำงาน และการสื่อความหมายเพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์แบบมากที่สุด ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ด้วยความเคารพยิ่ง

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ ดร. พรสวรรค์ วิเชียรประดิษฐ์ อาจารย์ ดร. ญัฐพงศ์ พันธุ์น้อย และอาจารย์ ดร. กฤตพร หัวเจริญ ที่ได้สละเวลามาเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ เพื่อรับฟังการนำเสนองานวิทยานิพนธ์พร้อมกับให้ข้อเสนอแนะและแนวทางเพื่อใช้ในการปรับปรุงวิทยานิพนธ์ รวมทั้งช่วยแนะนำหนังสือที่มีประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับใช้เป็นข้อมูลในการอ้างอิงงานวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณบุคลากรและเจ้าหน้าที่ทุกท่านในสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร บริษัทที่ปรึกษาด้านการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานอื่นๆ ที่ให้ความอนุเคราะห์ รวมทั้งการเอื้อเฟื้อข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง รวมทั้งขอขอบพระคุณผู้ประกอบการภาคเอกชนและพนักงานทุกท่านที่ให้ความกรุณาในการสัมภาษณ์ข้อมูล ตลอดจนความช่วยเหลือด้านต่างๆ และข้อคิดเห็นเพิ่มเติมที่ทำให้ข้อมูลในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้บรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษา

อนึ่งกำลังใจสำคัญที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ดำเนินการจนสำเร็จผลลุล่วงด้วยดีเกิดจากความรักรัก ความเข้าใจและแรงผลักดันของบุคคลหลายท่าน ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อและคุณแม่ผู้เป็นกำลังสนับสนุนอย่างเต็มที่ในทุกด้าน อีกทั้งญาติพี่น้อง เพื่อนๆ บุคคลใกล้ชิด และมีตรสหายทุกท่านที่คอยถามไถ่ด้วยความห่วงใยตลอดมา ซึ่งผู้วิจัยซาบซึ้งและระลึกถึงไว้เป็นกำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์เสมอมาจึงขอขอบคุณด้วยใจจริง

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณตัวเองที่มีความมานะอดทนต่อความยากลำบากในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จเสร็จสิ้นตามกระบวนการ ถึงแม้จะเจอปัญหาในระหว่างการทำวิทยานิพนธ์หลายครั้งที่ทำให้เกิดความท้อแท้ แต่ก็ได้รับคำแนะนำและกำลังใจที่ดีจากบุคคลที่กล่าวไปแล้วข้างต้น รวมทั้งใจที่ไม่ยอมแพ้ของตัวเองจนกลับมาตั้งใจทำวิทยานิพนธ์จนสัมฤทธิ์ผลในที่สุด ดังนั้นหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านใดๆ ก็ตาม ผู้วิจัยขอขอบคุณงามความดีให้แก่บุคคลที่ผู้วิจัยกล่าวถึงทั้งสิ้น แต่หากมีข้อผิดพลาดประการใดในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้วิจัยขอรับความผิดพลาดไว้เองและขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฉ
สารบัญรูปภาพ.....	ต
บทที่ 1	1
บทหน้า.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามการวิจัย.....	2
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	3
1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่.....	3
1.4.3 ขอบเขตด้านเวลา.....	4
1.5 โครงสร้างของงานวิจัย.....	4
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
1.7 ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย.....	6
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2	8
แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	9
2.1.1 การบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	9
2.1.2 การจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	14
2.1.3 การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	16
1) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR).....	16
2) อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR).....	17
3) พื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF)	20
4) ขนาดแปลงที่ดินต่ำสุด (Minimum Lot Size).....	21
5) ความสูง (Height).....	22
6) ระยะถอยร่น (Set Back).....	22
2.2 มาตรการทางผังเมือง	22
2.2.1 มาตรการเชิงลบ (Negative Measures).....	22
2.2.2 มาตรการเชิงบวก (Positive Measures).....	24
2.2.3 มาตรการสร้างความเป็นธรรม (Corrective Measures).....	26
2.2.4 มาตรการส่งเสริมการพัฒนา (Incentive Measures).....	28
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	29
2.3.1 ความเป็นมาของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	29
2.3.2 การดำเนินการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	30
2.3.3 ประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	32
1) ประเภทที่ 1 การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมใน พื้นที่โครงการ	32
2) ประเภทที่ 2 การจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ	34
3) ประเภทที่ 3 การจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป	36

4) ประเภทที่ 4 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ	37
5) ประเภทที่ 5 การจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน.....	41
2.3.4 ผลที่คาดหวังจากมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	43
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ	45
2.4.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ	46
2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	49
บทที่ 3	50
ระเบียบวิธีการวิจัย.....	50
3.1 ประเภทของงานวิจัย.....	50
3.2 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	51
3.2.1 การกำหนดหัวข้องานวิจัย.....	51
3.2.2 การทบทวนวรรณกรรม	52
3.2.3 การออกแบบเครื่องมือในการวิจัยเพื่อตอบคำถามงานวิจัย.....	52
3.2.4 การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล	52
3.2.5 การสรุปผลการวิจัย	53
3.3 ประเด็นในการศึกษา และเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล.....	53
3.4 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	55
3.5 แหล่งที่มาของข้อมูล และวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	56
3.5.1 แหล่งของข้อมูลชั้นรองหรือข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources).....	56
3.5.2 แหล่งของข้อมูลชั้นต้นหรือข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)	57
3.6 ประชากร การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง	57
3.6.1 ประชากร.....	57
3.6.2 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	58

3.6.3	กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง.....	59
3.7	การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา.....	60
3.8	เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	62
3.8.1	การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการจำแนกประเภทข้อมูล (Classification Data).....	63
3.8.2	การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics).....	63
3.8.3	การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการสร้างตารางไขว้ (Cross Tabulation).....	63
3.9	ข้อจำกัดในงานวิจัย.....	64
3.9.1	ข้อจำกัดด้านเวลา.....	64
3.9.2	ข้อจำกัดด้านการเข้าถึงผู้ประกอบการ.....	64
บทที่ 4	65
ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา	65
4.1	โครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน.....	65
4.1.1	โครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ.....	65
1)	โครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ (AIA Capital Center).....	66
2)	โครงการไฮแอท รีเจนซี่ แอนด์ ไฮด์ (Hyatt Regency & Hyde).....	69
4.1.2	โครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ.....	72
1)	โครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์ (FYI Center).....	72
2)	โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ (Ideo Mobi).....	76
3)	โครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ (Aspire).....	79
4)	คิว สุขุมวิท (Q Sukhumvit).....	82
5)	ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม (UOB).....	85
6)	โครงการเดอะ ดิพลอแมท 39 (The Diplomat 39).....	87

4.1.3 การประมวลผลลักษณะทางกายภาพของโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน.....	91
4.2 โครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	93
4.2.1 การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงกายภาพ.....	93
1) ประเภทของโครงการและรูปแบบโครงการ	94
2) ขนาดพื้นที่โครงการและแปลงที่ดิน.....	96
3) การเชื่อมต่อบริบบนส่งมวลชนและโครงข่ายคมนาคม	97
4.2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงผังเมือง.....	98
1) ย่านทำเลที่ตั้ง	99
2) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556	102
4.2.3 การประมวลผลลักษณะทางกายภาพของโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน.....	103
บทที่ 5	106
กระบวนการตัดสินใจและผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	106
5.1 โครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	107
5.1.1 โครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ.....	107
1) โครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ (AIA Capital Center).....	107
2) โครงการไฮแอท รีเจนซี่ แอนด์ ไฮด์ (Hyatt Regency & Hyde).....	111
5.1.2 โครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ	114
1) โครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์ (FYI Center)	115
2) โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ (Ideo Mobi).....	117
3) แอสปาย สาทร-ท่าพระ (Aspire).....	119
4) คิว สุขุมวิท (Q Sukhumvit)	121
5) ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม (UOB).....	122

6) เดอะ ดิพลอแมท 39 (The Diplomat 39)	125
5.1.3 การประมวลผลการดำเนินมาตรการของโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	126
5.2 โครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	129
5.2.1 ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือที่อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ	134
1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB1	134
2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB1	135
5.2.2 ประเภทการจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ	137
1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB2	137
2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB2	141
5.2.3 ประเภทการจัดให้มีที่จอดรถยนต์สาธารณะ	143
1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB3	143
2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB3	147
5.2.4 ประเภทการจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ	149
1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB4	150
2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB4	154
5.2.5 ประเภทอาคารประหยัดพลังงาน	157
1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB5	157
2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB5	162
5.2.6 การประมวลผลโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	168
บทที่ 6	174
สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	174
6.1 สรุปภาพรวมของเนื้อหา	174

6.2 ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	176
6.2.1 ผู้ประกอบการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	176
6.2.2 ผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	179
6.3 ข้อเสนอแนะ	181
รายการอ้างอิง	184
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	207



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 โครงสร้างของงานวิจัย.....	4
ตารางที่ 2 ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย.....	6
ตารางที่ 3 การประโยชน์การใช้ประโยชน์ที่ดิน และวัตถุประสงค์ของการประโยชน์การใช้ ประโยชน์ที่ดินที่จำแนกเป็นบริเวณ ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556	14
ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างกำหนด FAR OSR และการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	19
ตารางที่ 5 การคำนวณพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF) จากพื้นที่อาคารรวมและพื้นที่ว่าง อันปราศจากสิ่งปกคลุม (OSR).....	21
ตารางที่ 6 ประเด็นในการศึกษา และเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล.....	54
ตารางที่ 7 กลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง.....	60
ตารางที่ 8 รายชื่อโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินแยกประเภท	61
ตารางที่ 9 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน.....	62
ตารางที่ 10 ลักษณะทางกายภาพของโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ ที่ดิน.....	92
ตารางที่ 11 ปัจจัยทางกายภาพ การกำหนดเกณฑ์ และวิธีการกำหนดเกณฑ์	93
ตารางที่ 12 ปัจจัยทางผังเมือง การกำหนดเกณฑ์ และวิธีการกำหนดเกณฑ์.....	99
ตารางที่ 13 การประมวผลผลการดำเนินมาตรการของโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วน พื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน.....	128
ตารางที่ 14 ทักษะคติของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ ที่ดิน.....	132
ตารางที่ 15 รายละเอียดและเงื่อนไขของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน	133
ตารางที่ 16 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย (FB1).....	135

ตารางที่ 17 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ (FB2)	138
ตารางที่ 18 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ (FB3).....	144
ตารางที่ 19 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ (FB4).....	150
ตารางที่ 20 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน (FB5)	158
ตารางที่ 21 การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจำแนกตามประเภท.....	165
ตารางที่ 22 ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจำแนกตามประเภท.....	167



สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่ 1 สัดส่วนประเภทของโครงการ	94
แผนภูมิที่ 2 สัดส่วนรูปแบบของโครงการ	95
แผนภูมิที่ 3 ขนาดพื้นที่โครงการและแปลงที่ดินของโครงการ	96
แผนภูมิที่ 4 การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนของโครงการ	97
แผนภูมิที่ 5 การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมของโครงการ	98
แผนภูมิที่ 6 ย่านทำเลที่ตั้งของโครงการ	100
แผนภูมิที่ 7 การใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการจำแนกตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	102
แผนภูมิที่ 8 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB1.....	137
แผนภูมิที่ 9 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB2	139
แผนภูมิที่ 10 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB2.....	140
แผนภูมิที่ 11 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB2	141
แผนภูมิที่ 12 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB2	142
แผนภูมิที่ 13 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB2	143
แผนภูมิที่ 14 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB3	145
แผนภูมิที่ 15 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB3.....	146
แผนภูมิที่ 16 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB3	147
แผนภูมิที่ 17 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB3	148
แผนภูมิที่ 18 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB3	149
แผนภูมิที่ 19 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยที่สนใจ FB4	151
แผนภูมิที่ 20 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB4.....	152
แผนภูมิที่ 21 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB4.....	153

แผนภูมิที่ 22 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB4	154
แผนภูมิที่ 23 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB4	156
แผนภูมิที่ 24 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB4	157
แผนภูมิที่ 25 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยที่สนใจ FB5	159
แผนภูมิที่ 26 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB5	160
แผนภูมิที่ 27 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB5	161
แผนภูมิที่ 28 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB5	162
แผนภูมิที่ 29 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB5	163
แผนภูมิที่ 30 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB5	164

สารบัญรูปร่าง

หน้า

รูปที่ 1 ผังลิทซ์ฟิลด์และผังนครหลวง.....	10
รูปที่ 2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556	12
รูปที่ 3 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและองค์ประกอบ.....	13
รูปที่ 4 การกำหนดค่า FAR ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่อาคารรวมและแปลงที่ดิน	17
รูปที่ 5 การกำหนดค่า OSR ที่มีความสัมพันธ์กับร้อยละของพื้นที่ว่างกับพื้นที่อาคารรวม	18
รูปที่ 6 การคำนวณพื้นที่อาคารรวมจากการกำหนดค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR).....	18
รูปที่ 7 ลักษณะของพื้นที่ว่างที่ปราศจากสิ่งปกคลุม (OSR) และพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF).....	20
รูปที่ 8 การคำนวณพื้นที่น้ำซึมผ่านเพื่อปลูกต้นไม้.....	21
รูปที่ 9 ตัวอย่างมาตรการเชิงลบ (Negative Measures).....	24
รูปที่ 10 ตัวอย่างมาตรการเชิงบวก (Positive Measures).....	26
รูปที่ 11 ตัวอย่างมาตรการสร้างความเป็นธรรม (Corrective Measures).....	28
รูปที่ 12 ตัวอย่างมาตรการส่งเสริมการพัฒนา (Incentive Measures).....	29
รูปที่ 13 การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ	33
รูปที่ 14 การจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ	35
รูปที่ 15 การจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป	36
รูปที่ 16 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ	38
รูปที่ 17 การจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน.....	42
รูปที่ 18 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	53
รูปที่ 19 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	56

รูปที่ 20 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์	67
รูปที่ 21 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์.....	70
รูปที่ 22 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์.....	74
รูปที่ 23 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเทอร์เน็ตเซนจ์.....	77
รูปที่ 24 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ.....	80
รูปที่ 25 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการคิวิสุขุมวิท	83
รูปที่ 26 ตำแหน่งที่ตั้งธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม	86
รูปที่ 27 ตำแหน่งที่ตั้งธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม	89
รูปที่ 28 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการและปัจจัยทางกายภาพ.....	103
รูปที่ 29 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการและปัจจัยทางผังเมือง.....	104
รูปที่ 30 การจัดกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพื่อใช้ประเมินผลการตัดสินใจต่อมาตรการ	105
รูปที่ 31 ผังแสดงพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์.....	108
รูปที่ 32 แบบขยายพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์.....	108
รูปที่ 33 พื้นที่สาธารณะประโยชน์และพื้นที่ต่อเนื่อง โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์.....	110
รูปที่ 34 กิจกรรม รูปแบบ และช่วงเวลาบนพื้นที่สาธารณะประโยชน์และพื้นที่ต่อเนื่อง	111
รูปที่ 35 ผังโครงการโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์.....	112
รูปที่ 36 ผังอาณาเขตพื้นที่ประโยชน์สาธารณะโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์.....	113
รูปที่ 37 การออกแบบพื้นที่สาธารณะและการใช้งานพื้นที่.....	114
รูปที่ 38 ผังการระบายน้ำโครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์	117
รูปที่ 39 ผังการระบายน้ำโครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเทอร์เน็ตเซนจ์	118
รูปที่ 40 ผังการระบายน้ำโครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเทอร์เน็ตเซนจ์	119
รูปที่ 41 ผังการระบายน้ำโครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ.....	120

รูปที่ 42 ผังการระบายน้ำโครงการคิว สุขุมวิท.....	122
รูปที่ 43 ผังโครงการธนาคารยูโอบี.....	124
รูปที่ 44 ผังการระบายน้ำโครงการยูโอบี.....	124
รูปที่ 45 ผังการระบายน้ำโครงการเดอะ ดีโพลแมท 39.....	126
รูปที่ 46 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์ สาธารณะ.....	169
รูปที่ 47 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการประเภทที่จอดรถยนต์ สาธารณะ.....	171
รูปที่ 48 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ.....	172
รูปที่ 49 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการประเภทอาคารประหยัด พลังงาน.....	173

บทที่ 1

บทนำ

จากหัวข้อวิจัยเรื่อง ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครโดยในบทนี้จะกล่าวถึงความเป็นมาและความสำคัญองงานวิจัยที่นำไปสู่คำถาม วัตถุประสงค์ ขอบเขตงานวิจัย ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย นิยามศัพท์เฉพาะ แหล่งที่มาของข้อมูล ระยะเวลาดำเนินงานวิจัย และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของงานวิจัย

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครประสบปัญหาการขาดแคลนที่ดินสาธารณะเพื่อการใช้ในสาธารณะประโยชน์ จึงนำมาสู่ความพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการนำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เข้ามาใช้เป็นมาตรการเชิงบวก (Positive Measures) เพื่อสร้างแรงจูงใจ (Incentive) ให้เอกชนหันมาพัฒนาพื้นที่ของตนแลกกับสิทธิในการพัฒนาอาคารที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ไม่ได้มีข้อบังคับใช้ทางกฎหมายจึงถือเป็นความร่วมมือของเอกชนตามความสมัครใจ ซึ่งผลตอบแทนจากการพัฒนาหรือจัดหาที่ดินสาธารณะประโยชน์จะเป็นการให้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) จึงเป็นเพียงช่องทางในการจ่ายชดเชยในการแบ่งปันพื้นที่สาธารณะประโยชน์แก่สังคม อันจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในภาพรวมต่อเมือง

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เพื่อแก้ไขปัญหาดขาดแคลนที่ดินสาธารณะเริ่มใช้ ขึ้นเป็นครั้งแรกในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่2) พ.ศ. 2549 ซึ่งครอบคลุมปัญหาเมือง 2 ประเภท ได้แก่ 1) การจัดให้มีที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ เกิดขึ้นจากการขาดแคลนที่โล่งเพื่อประกอบกิจกรรมของประชาชนและ 2) การจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้นจากอาคารสาธารณะที่ตั้งอยู่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดศูนย์กลางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่กำหนด เกิดขึ้นจากการขาดแคลนที่จอดรถที่เข้าถึงง่ายของประชาชน ซึ่งหลังจากประกาศใช้มาตรการดังกล่าวแล้วพบว่าประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ยังคงมีความหลากหลายน้อยไม่สามารถแก้ไขปัญหามืองที่เพิ่มขึ้นได้ ภายหลังจากจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่3) พ.ศ.2556 จึงให้มีการปรับปรุง แก้ไข และเพิ่มเติมส่วน

ของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ด้วยเพื่อให้สามารถแก้ไข ปัญหาเมืองได้ครอบคลุมมากขึ้น ประกอบด้วย 5 ประเภท ได้แก่ 1) การสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มี รายได้น้อย เพิ่มเติมขึ้นจากปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัยที่เป็นมาตรฐานของการดำรงชีวิต ซึ่งจัดทำ ให้เป็นบริการสังคมสำหรับผู้มีรายได้น้อย 2) การจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือ สวนสาธารณะ เพิ่มเติมเงื่อนไขประเภทสวนสาธารณะ เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมือง 3) การจัดให้มีที่ จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้นจากอาคารสาธารณะที่ตั้งอยู่ในรัศมี 500 เมตร รอบสถานที่ กำหนด โดยแก้ไขเงื่อนไขจุดรัศมีให้มีระยะรัศมีมากขึ้น เพื่อความดึงดูดใจเอกชนพัฒนาพื้นที่รอบ สถานีได้กว้างขึ้น ส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบขนส่งทางราง 4) การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ เพิ่มเติมขึ้นเพื่อ แก้ไขปัญหาน้ำท่วม บทเรียนจากปัญหาหามาอุทกภัยกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2554 และ 5) การก่อสร้าง อาคารประหยัดพลังงาน เพิ่มเติมขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน เมื่อพิจารณาคำร้องขอใช้สิทธิ์โบนัส รวมตั้งแต่ผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 จนถึงปัจจุบันผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า มีจำนวนการขอใช้สิทธิ์เพียง 8 โครงการ และมีการเลือกใช้เพียง 2 ประเภทเท่านั้น ได้แก่ 1) ประเภทการจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ จำนวน 2 โครงการ และ 2) ประเภทการจัดให้ มีพื้นที่รับน้ำ จำนวน 6 โครงการ (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2558)

จากการพิจารณาข้อมูลของโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) พบว่ามีจำนวนโครงการที่ขอใช้มาตรการค่อนข้างน้อย จึงนำมาสู่ประเด็นความสนใจใน การศึกษาถึงผลของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาของเอกชน และส่วนรวม รวมทั้งการตัดสินใจเลือกใช้มาตรการที่แตกต่างกันของผู้ประกอบการ เพื่อวิเคราะห์ถึง ปัจจัย โอกาส และข้อจำกัดในการนำมาตราการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ไปใช้ ทั้งนี้เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงจุดด้อยของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อ พื้นที่ดิน (FAR Bonus) ให้สามารถมีการนำไปใช้ปฏิบัติได้จริงและเกิดประโยชน์ต่อเมืองตาม วัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

1.2 คำถามการวิจัย

1.2.1 มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเกิดผลตามวัตถุประสงค์ของ มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครหรือไม่

1.2.2 ผู้ประกอบการภาคเอกชนหรือนักพัฒนาที่ดินมีความคิดเห็นอย่างไรกับมาตรการเพิ่ม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.3.1 เพื่ออธิบายมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
- 1.3.2 เพื่อตรวจสอบความสำเร็จหรือผลสัมฤทธิ์ของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
- 1.3.3 เพื่อสำรวจและวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ประกอบการภาคเอกชนหรือนักพัฒนาที่ดินที่มีต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
- 1.3.3 เพื่อเสนอแนะข้อแก้ไขเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินหรือข้อสนับสนุนการมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัยนี้กำหนดไว้ 3 ด้าน ประกอบด้วยขอบเขตด้านเนื้อหา ขอบเขตด้านพื้นที่ และขอบเขตด้านเวลา ซึ่งแต่ละด้านจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาถึงผลของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาของเอกชนและส่วนรวม จึงเน้นศึกษาเนื้อหาเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เป็นสำคัญ แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน สำหรับส่วนแรกจะศึกษาโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โดยมีประเด็นการศึกษา ดังนี้ ผลที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการ และการใช้มาตรการและความสอดคล้องตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยมีประเด็นการศึกษา ดังนี้ ทำการศึกษาการตัดสินใจเลือกมาตรการ และทัศนคติต่อการเลือกหรือไม่เลือกมาตรการ

1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษาในงานวิจัยนี้จะยึดถือตามข้อมูลจากการตรวจสอบรายชื่อโครงการที่ขอใช้สิทธิมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2558) และทำการขออนุญาตก่อสร้างจากสำนักการโยธาแล้วโดยอ้างอิงข้อมูลตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ โครงการที่ได้มีการขอใช้สิทธิตามกฎหมายกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549

ประเภทการจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ จำนวน 2 โครงการ และโครงการที่ได้มีการขอใช้สิทธิ์ตามกฎหมายกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ประเภทการจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ จำนวน 6 โครงการ รวมทั้งหมด 8 โครงการ

1.4.3 ขอบเขตด้านเวลา

ช่วงเวลาการศึกษาเริ่มต้นตั้งแต่การประกาศใช้บังคับกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ซึ่งประกาศใช้บังคับเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2549 ที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เป็นครั้งแรก จนถึงประกาศใช้บังคับกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ซึ่งระยะเวลาใช้กฎหมายกระทรวงครอบคลุมถึงปัจจุบันปี 2559 รวมระยะเวลา 10 ปี

1.5 โครงสร้างของงานวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงประจักษ์ เป็นการวิจัยที่ใช้วิธีการสืบค้น รวบรวมข้อมูลโดยวิธีธรรมชาติ (Naturalistic Method) เพื่อแสดงผลของงานวิจัยแบบเป็นลำดับขั้นตอน ซึ่งมีรายละเอียดโครงสร้างของงานวิจัยแบ่งออกเป็น 6 บทที่มีความเชื่อมโยงกันดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 โครงสร้างของงานวิจัย

บทที่	หัวข้อที่ศึกษา
บทที่ 1 บทนำ	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นมาและความสำคัญของงานวิจัย - คำถามการวิจัย - วัตถุประสงค์ของงานวิจัย - ขอบเขตของการวิจัย - โครงสร้างของงานวิจัย - นิยามศัพท์เฉพาะ - ระยะเวลาดำเนินงานวิจัย - ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของงานวิจัย

บทที่	หัวข้อที่ศึกษา
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> - แนวคิดเกี่ยวกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร - แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการทางผังเมือง - แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน - แนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ - ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย	<ul style="list-style-type: none"> - ประเภทของงานวิจัย - ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย - ประเด็นในการศึกษา และเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล - กรอบแนวคิดการวิจัย - แหล่งที่มาของข้อมูล และวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล - ประชากร การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง - การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา - เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล - ข้อจำกัดในงานวิจัย
บทที่ 4 ลักษณะทางกายภาพ ของพื้นที่ศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน - โครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
บทที่ 5 การดำเนินมาตรการเพิ่ม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อ พื้นที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน - โครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ	<ul style="list-style-type: none"> - สรุปมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน - ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร - ข้อเสนอแนะ

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.6.1 มาตรการอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) หมายถึง การสร้างแรงจูงใจให้การพัฒนาเมืองเป็นไปตามแนวทางที่ตั้งไว้ โดยกำหนดเงื่อนไขให้สามารถเพิ่มอัตราส่วน

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.8.1 สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่สร้างอาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครได้เป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยผลจากการศึกษาจะช่วยในการตัดสินใจของเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการรายอื่นในการดำเนินการขอใช้สิทธิ์ ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพื่อสาธารณะมากขึ้น สำหรับกรุงเทพมหานครสามารถใช้อ้างอิงถึงผลสำเร็จของมาตรการ

1.8.2 ส่งเสริมให้พื้นที่อื่นเกิดการพัฒนา โดยผลการศึกษานำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาพื้นที่หรือมาตรการของรัฐอื่นๆ หรือใช้ประกอบการวางแผนการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ที่อื่นมีลักษณะใกล้เคียงกัน



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร” จำเป็นต้องอาศัยการศึกษาทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน เพื่อสร้างความเข้าใจเชิงนโยบายทางผังเมือง และนำองค์ความรู้ที่ได้ไปใช้ประกอบการวิเคราะห์ผลที่เกิดขึ้นต่อการพัฒนาของเอกชนและส่วนรวม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

- 2.1.1 กระบวนการเกิดและการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
- 2.1.2 การจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร
- 2.1.2 การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการทางผังเมือง

- 2.2.1 มาตรการเชิงลบ (Negative Measures)
- 2.2.2 มาตรการเชิงบวก (Positive Measures)
- 2.2.3 มาตรการสร้างความเป็นธรรม (Corrective Measures)
- 2.2.4 มาตรการส่งเสริมการพัฒนา (Incentive Measures)

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

- 2.3.1 มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
- 2.3.2 การดำเนินการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
- 2.3.3 ประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
- 2.3.4 ผลที่คาดหวังจากมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

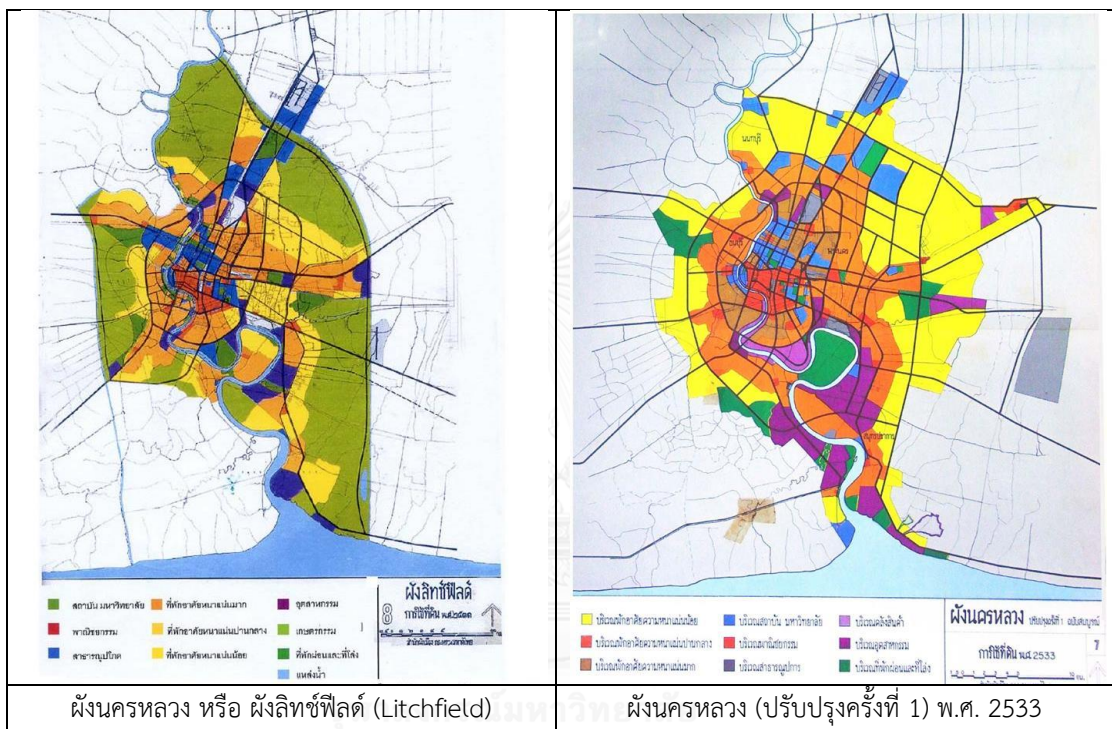
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

2.1.1 การบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

การวางผังเมืองรวม (Comprehensive Plan) ของกรุงเทพมหานครเกิดขึ้นจากความพยายามจัดทำโครงการพัฒนาพื้นที่เป็นบางบริเวณหรือบางส่วนของเมือง ที่เกิดปัญหาจากการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการไม่สามารถรองรับได้เพียงพอ และทั่วถึงกับจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากขาดหลักวิชาการด้านการวางผังเมืองที่ครอบคลุมแบบเบ็ดเสร็จ ใน พ.ศ. 2503 รัฐบาลไทยจึงได้ว่าจ้างบริษัทลิทซ์ฟิลด์ ไวท์ทิงบาวน์ แอนด์ แอสโซซิเอท เป็นบริษัทที่ปรึกษาจากสหรัฐอเมริกา (Litchfield Whiting Bowne and Associates, Architects and Engineers of New York City) เข้ามาดำเนินการสำรวจและจัดทำโครงการผังแม่บทการพัฒนาฉบับแรกร่วมกับเทศบาลนครกรุงเทพและเทศบาลนครธนบุรี มีขอบเขตการวางผังครอบคลุมพื้นที่ต่อเนื่องของเมืองในเขตจังหวัดพระนครและธนบุรี เรียกว่า “ผังนครหลวง พ.ศ. 2533” (The Greater Bangkok Plan) หรือ “ผังลิทซ์ฟิลด์” (Litchfield) (รูปที่ 1-1) มีแผนการพัฒนา 30 ปี (พ.ศ. 2503 – พ.ศ. 2533) รายละเอียดของผังนครหลวง พ.ศ. 2533 ประกอบด้วยแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนผังโครงการคมนาคมและขนส่ง และแผนผังโครงการสาธารณูปโภค มีเป้าหมายประชากรไว้ 4.5 ล้านคน แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าการขยายตัวของกรุงเทพมหานครได้ดำเนินมาโดยมิได้สอดคล้องกับผังดังกล่าว จึงมีการนำผังลิทซ์ฟิลด์มาปรับปรุงใหม่ในปี พ.ศ. 2513 โดยสำนักผังเมือง (กรมการผังเมือง) เพื่อขยายขอบเขตวางผังให้ครอบคลุมกับการขยายตัวของเมืองจากพระนครธนบุรี เป็นเขตพื้นที่ต่อเนื่องของเมืองในเขตจังหวัดพระนคร ธนบุรี นนทบุรี และสมุทรปราการ เรียกว่า “ผังนครหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 1)” (จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์ กรมศิลปากร, 2525) ซึ่งคณะกรรมการที่กระทรวงมหาดไทยตั้งขึ้นได้พิจารณาเห็นชอบให้ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติร่วมกัน อย่างไรก็ตามการขาดกฎหมายผังเมืองที่สมบูรณ์ทำให้ผังนครหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 1) ไม่มีผลในทางปฏิบัติ และไม่สามารถใช้บังคับให้เมืองเกิดการพัฒนาที่เป็นไปตามแผนผัง (รูปที่ 1)

จนกระทั่งเมื่อได้มีการตราพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งให้อำนาจต่อการใช้บังคับผังเมืองรวมแล้ว ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครจึงได้แต่งตั้งคณะที่ปรึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2529 ให้ร่าง “ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร” โดยผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ.

2535 ในกฎกระทรวงฉบับที่ 116 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 มีอายุบังคับใช้เป็นระยะเวลา 5 ปี และขยายเวลาการใช้บังคับได้ครั้งละ 1 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง มีขอบเขตครอบคลุมเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบไปด้วยแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังแสดงโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง



รูปที่ 1 ผังลิทซ์ฟิลด์และผังนครหลวง

ที่มา : รายงานการปรับปรุงผังนครหลวง ครั้งที่ 1, สำนักผังเมือง

ภายหลังเมื่อระยะเวลาของการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 สิ้นสุดลง กรุงเทพมหานครจึงได้เตรียมการปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยคณะกรรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้มีมติให้กรุงเทพมหานครดำเนินการวางและจัดทำ “ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1) พ.ศ. 2542 ” เพื่อใช้แทนกฎกระทรวงฉบับที่ 116 ซึ่งนับว่าเป็นผังเมืองรวมฉบับแรกของประเทศที่ดำเนินการวางและจัดทำเองโดยหน่วยงานท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และประกาศบังคับใช้เป็นกฎกระทรวง ฉบับที่ 414 เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2542 ที่มีการกำหนดแผนผังแสดงที่โล่งเพิ่มเติมขึ้นจากองค์ประกอบในผังเมืองรวมฉบับเดิม

ในระหว่างการประกาศใช้บังคับกฎกระทรวงฉบับที่ 414 นั้น กรุงเทพมหานครได้พิจารณาเห็นว่าสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมได้เปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญ จึงได้เสนอขออนุมัติจาก

คณะกรรมการผังเมืองเพื่อดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) โดยมีการรวบรวมข้อมูลการจัดทำแล้วเสร็จ และมีผลบังคับใช้โดย “กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ. 2549” เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2556) สำหรับการควบคุมความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio หรือ FAR) และ อัตราส่วนของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (Open Space Ratio หรือ OSR) รวมถึงการกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) 2 ประเภท ได้แก่ ประเภทการจัดให้มีพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ และประเภทการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป ขึ้นเป็นครั้งแรกในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครดำเนินการพัฒนาเมืองตาม “กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556” (รูปที่ 2) เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 ซึ่งมีการปรับปรุงผังตามสถานการณ์ทางด้านการดำเนินการของภาครัฐและเอกชน การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากร ตลอดจนปัญหาสิ่งแวดล้อม ประสิทธิภาพในการใช้บังคับ ปัญหาด้านการตีความและช่องว่างทางกฎหมาย เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสภาพการพัฒนาเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ในองค์ประกอบของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556 ได้ระบุให้มีแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง แผนผังแสดงที่โล่ง และกำหนดแผนผังแสดงโครงการกิจการสาธารณูปโภคเพิ่มเติมขึ้นจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับก่อนหน้า สำหรับการควบคุมความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินได้กำหนดให้เพิ่มอัตราส่วนพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (Biotope Area Factor หรือ BAF) รวมทั้งการกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เพิ่มขึ้นใหม่อีก 3 ประเภท ได้แก่ การจัดให้มีที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ประเภทการจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ และประเภทการจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน จึงกล่าวได้ว่าผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556 มีองค์ประกอบของผังเมืองรวมครบถ้วนตามมาตรา 17 ของพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 เป็นครั้งแรก มีใจความดังนี้

.....“มาตรา 17 ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 ก่อนการแก้ไขในปี พ.ศ. 2558 ได้กำหนดองค์ประกอบของผังเมืองรวมไว้ 5 ประการ ดังนี้

- 1) วัตถุประสงค์ในการวางและจัดทำผังเมืองรวม
- 2) แผนที่แสดงเขตของผังเมืองรวม
- 3) แผนผังซึ่งทำขึ้นเป็นฉบับเดียวหรือหลายฉบับพร้อมด้วยข้อกำหนด โดยมีสาระสำคัญทุกประการหรือบางประการดังต่อไปนี้

(ก) แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภท

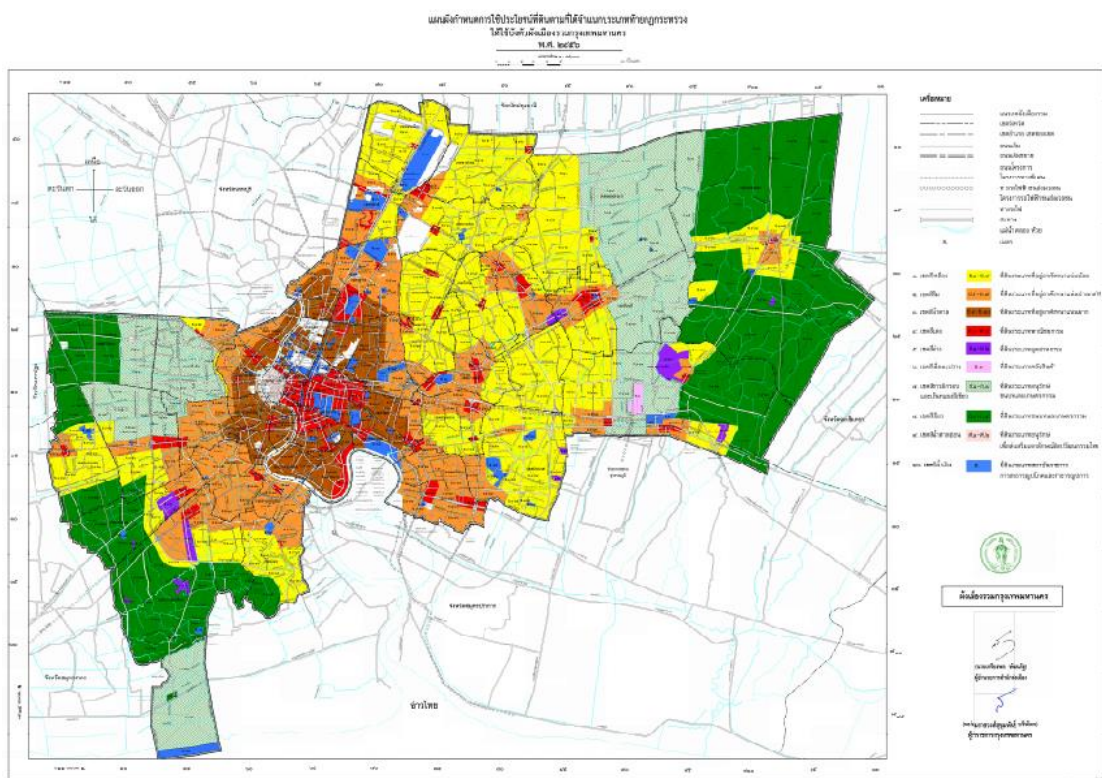
(ข) แผนผังแสดงที่โล่ง

(ค) แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง

(ง) แผนผังแสดงโครงการกิจการสาธารณูปโภค

- 4) รายการประกอบแผนผัง

5) นโยบาย มาตรการและวิธีดำเนินการ เพื่อปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม”.....



รูปที่ 2 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556

ที่มา : สำนักผังเมือง

จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน กล่าวว่าผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นผังที่เกิดขึ้นเพื่อแนวทางในการพัฒนากรุงเทพมหานคร โดยจะมีการให้ใช้บังคับเป็นระยะเวลา 5 ปี และสามารถต่อระยะเวลาได้ 2 ปี ในการจัดทำผังเมืองรวมฉบับใหม่จะมีการปรับปรุงข้อมูลจากผังเมืองรวมฉบับเดิม เพื่อเพิ่มความสามารถในการควบคุมการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ ซึ่งสามารถนำมาสรุปถึงองค์ประกอบของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่มีการเปลี่ยนแปลง ปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติมในรายละเอียดแต่ละฉบับ ดังนี้ (รูปที่ 3)



รูปที่ 3 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและองค์ประกอบ

ที่มา : ผู้วิจัย

2.1.2 การจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครประกอบด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินจำนวน 10 ประเภท ที่จำแนกไว้เพื่อส่งเสริมสุขภาพ ลักษณะ ความปลอดภัยของประชาชน และสวัสดิภาพของสังคม ให้สอดคล้องเหมาะสมกับศักยภาพของการให้บริการของระบบคมนาคม และขนส่ง การสาธารณสุข โภค และการสาธารณสุขการในแต่ละบริเวณ ตลอดจนเพื่อรองรับการพัฒนาของเมืองในอนาคตตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม (ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2556) มีรายละเอียดแต่ละบริเวณ ดังนี้

ตารางที่ 3 การประโยชน์การใช้ประโยชน์ที่ดิน และวัตถุประสงค์ของการประโยชน์การใช้ประโยชน์ที่ดินที่จำแนกเป็นบริเวณ ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

ประเภทที่ดิน	วัตถุประสงค์
ที่อยู่อาศัย หนาแน่นน้อย (ย.1 ถึง ย.4)	<ul style="list-style-type: none"> - ย.1 เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยบริเวณชานเมือง - ย.2 เพื่อรองรับการขยายตัวของอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมดีในบริเวณชานเมือง - ย.3 เพื่อดำรงรักษาการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมดีในบริเวณชานเมือง - ย.4 เพื่อดำรงรักษาการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมดีในบริเวณชานเมืองซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน
ที่อยู่อาศัย หนาแน่นปานกลาง (ย.5 ถึง ย.7)	<ul style="list-style-type: none"> - ย.5 เพื่อรองรับการขยายตัวของอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน - ย.6 เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน ศูนย์ชุมชน ชานเมือง เขตอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรม - ย.7 เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นในซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน
ที่อยู่อาศัย หนาแน่นมาก (ย.8 ถึง ย.10)	<ul style="list-style-type: none"> - ย.8 เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่มีการส่งเสริมและดำรงรักษาทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ - ย.9 เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน - ย.10 เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่ต่อเนื่องกับย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองและเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน

ประเภทที่ดิน	วัตถุประสงค์
<p>พาณิชย์กรรม (พ.1 ถึง พ.5)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - พ.1 เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมของชุมชน เพื่อกระจายกิจกรรมการค้าและการบริการที่อำนวยความสะดวกต่อการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณชานเมือง - พ.2 เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์ชุมชนชานเมืองเพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่จะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงานของประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมือง - พ.3 เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป - พ.4 เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมรองเพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการ ในบริเวณโดยรอบเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน - พ.5 เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชย์กรรมหลัก เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ นันทนาการ และการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
<p>อุตสาหกรรม (อ.1 ถึง อ.2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - อ. 1 เพื่อเป็นเขตการบริหารและจัดการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการประกอบกิจกรรมประเภทอุตสาหกรรมการผลิตที่มีมลพิษน้อย - อ.2 เพื่อเป็นเขตการบริหารและจัดการด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับการประกอบกิจกรรมประเภทอุตสาหกรรมการผลิต
<p>คลังสินค้า (อ.3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - อ.3 เพื่อเป็นคลังสินค้าสำหรับการขนส่งในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
<p>อนุรักษ์ชนบท และเกษตรกรรม (ก.1 ถึง ก.3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ก.1 เพื่อการสงวนรักษาสภาพทางธรรมชาติของพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม ในบริเวณที่มีข้อจำกัดด้านการระบายน้ำและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัย - ก.2 เพื่อการสงวนรักษาสภาพทางธรรมชาติของพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม - ก.3 เพื่อการสงวนรักษาสภาพทางธรรมชาติของพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม และการส่งเสริมการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มและน้ำกร่อยบริเวณชายฝั่งทะเล
<p>ชนบทและเกษตรกรรม (ก.4 ถึง ก.5)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ก.4 เพื่อเกษตรกรรม การสงวนรักษาสภาพทางธรรมชาติ และการส่งเสริมเศรษฐกิจการเกษตร - ก.5 เพื่อเป็นชุมชนและศูนย์กลางการให้บริการทางสังคมและการส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนในพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม

ประเภทที่ดิน	วัตถุประสงค์
อนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย (ศ.1 ถึง ศ.2)	<ul style="list-style-type: none"> - ศ.1 เพื่อการอนุรักษ์และส่งเสริมเอกลักษณ์ ศิลปวัฒนธรรมของชาติ และส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว - ศ.2 เพื่อการอนุรักษ์และส่งเสริมเอกลักษณ์ ศิลปวัฒนธรรมของชาติ และส่งเสริมกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม การบริการ และการท่องเที่ยวในเขตอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม
สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	- เพื่อเป็นสถาบันราชการและการดำเนินกิจการของรัฐที่เกี่ยวกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์

2.1.3 การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

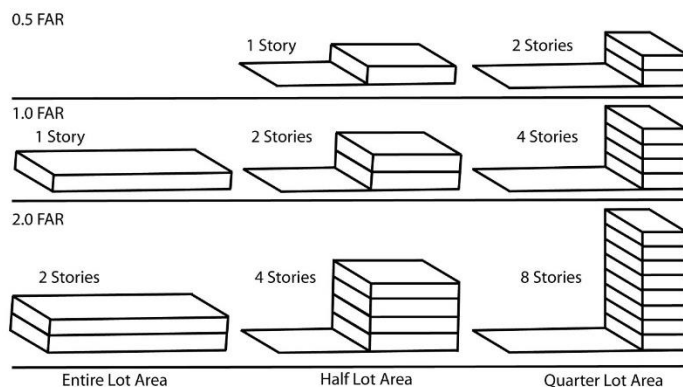
การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อให้เป็นไปตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ทำได้โดยการกำหนดระดับความหนาแน่นของมวลอาคารเพื่อใช้ควบคุมสภาพแวดล้อมและเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละบริเวณ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR)

อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หมายถึง อัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังต่อพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งของอาคาร (Floor Area Ratio หรือ FAR) (กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2549) ซึ่งการกำหนด FAR จะช่วยควบคุมพื้นที่อาคารให้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อให้ความหนาแน่นของการพัฒนามีความสอดคล้องกับการให้บริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

สูตรการคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR)

$$FAR = \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลัง}}{\text{พื้นที่ดิน}}$$



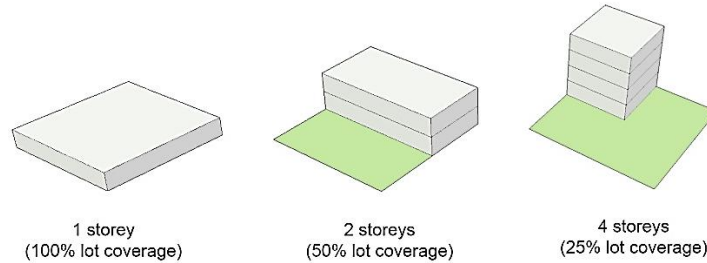
รูปที่ 4 การกำหนดค่า FAR ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่อาคารรวมและแปลงที่ดิน
ที่มา : seattleslandusecode.wordpress.com/2011/03/09/what-is-floor-area-ratio-far/

2) อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR)

อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม หมายถึง อัตราส่วนของพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมต่อพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกัน (Open Space Ratio หรือ OSR) (กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2549) ซึ่งการกำหนดอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมจะช่วยให้มีพื้นที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมที่มีความสัมพันธ์กับขนาดพื้นที่ของอาคาร

สูตรการคำนวณอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR)

$$OSR = \frac{\text{พื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม} \times 100}{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลัง}}$$

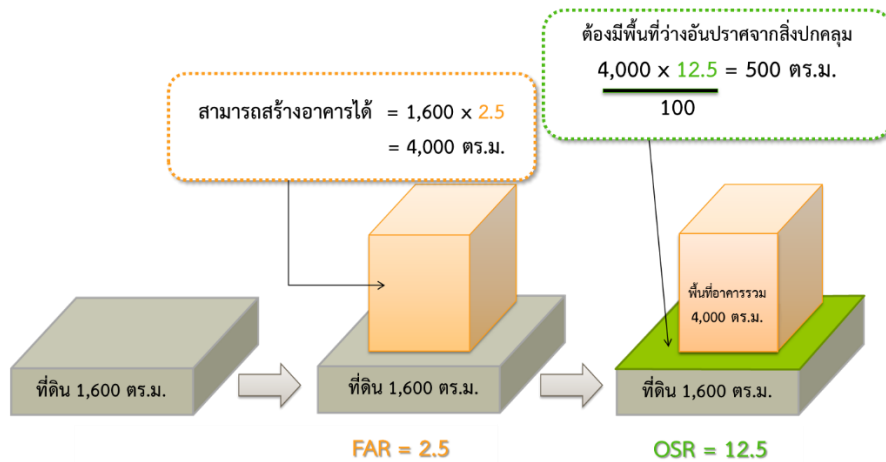


รูปที่ 5 การกำหนดค่า OSR ที่มีความสัมพันธ์กับร้อยละของพื้นที่ว่างกับพื้นที่อาคารรวม
ที่มา : boobsimge.com/2015/10/22/building+floor+area

ตัวอย่าง การคำนวณหาพื้นที่อาคารที่สามารถสร้างได้จากการกำหนดค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมจากการกำหนดค่าอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR)

หากเจ้าของที่ดิน มีแปลงที่ดินขนาด 1 ไร่ (1,600 ตร.ม.) ตั้งอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย บริเวณ ย.3 ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ซึ่งกำหนดค่า FAR 2.5 : 1 และ OSR ร้อยละ 12.5

ดังนั้นเจ้าของที่ดินจะสามารถปลูกสร้างอาคารที่มีพื้นที่อาคารรวมได้ไม่เกิน 2.5 เท่าของขนาดแปลงที่ดิน ซึ่งก็คือไม่เกิน 4,000 ตร.ม. และต้องออกแบบอาคารให้มีพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมในแปลงที่ดิน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 12.5 หรือ 500 ตร.ม.



รูปที่ 6 การคำนวณพื้นที่อาคารรวมจากการกำหนดค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมจากการกำหนดค่าอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR)

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามผังเมืองรวม กรุงเทพมหานครด้วยการกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ควบคู่กับแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จำแนกประเภทที่ดิน โดยยกตัวอย่างการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมในผังเมืองตามกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 สามารถนำมาคำนวณขนาดพื้นที่อาคารที่สามารถสร้างได้และการเตรียมพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม หากเจ้าของที่ดิน มีแปลงที่ดินขนาด 1 ไร่ (1,600 ตร.ม.) ดังนี้ (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างกำหนด FAR OSR และการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประเภทที่ดิน	กำหนด FAR	กำหนด OSR	ขนาดอาคารที่สร้างได้สูงสุด (FAR maximum)	ขนาดพื้นที่ว่างอย่างน้อยที่สุด (OSR Minimum)
ย.1	1	40	1,600 ตร.ม.	640 ตร.ม.
ย.2	1.5	20	2,400 ตร.ม.	480 ตร.ม.
ย.3	2.5	12.5	4,000 ตร.ม.	500 ตร.ม.
ย.4	3	10	4,800 ตร.ม.	480 ตร.ม.
ย.5	4	7.5	6,400 ตร.ม.	480 ตร.ม.
ย.6	4.5	6.5	7,200 ตร.ม.	468 ตร.ม.
ย.7	5	6	8,000 ตร.ม.	480 ตร.ม.
ย.8	6	5	9,600 ตร.ม.	480 ตร.ม.
ย.9	7	4.5	11,200 ตร.ม.	504 ตร.ม.
ย.10	8	4	12,800 ตร.ม.	512 ตร.ม.
พ.1	5	6	8,000 ตร.ม.	480 ตร.ม.
พ.2	6	5	9,600 ตร.ม.	480 ตร.ม.
พ.3	7	4.5	11,200 ตร.ม.	504 ตร.ม.
พ.4	8	4	12,800 ตร.ม.	512 ตร.ม.
พ.5	10	3	16,000 ตร.ม.	480 ตร.ม.

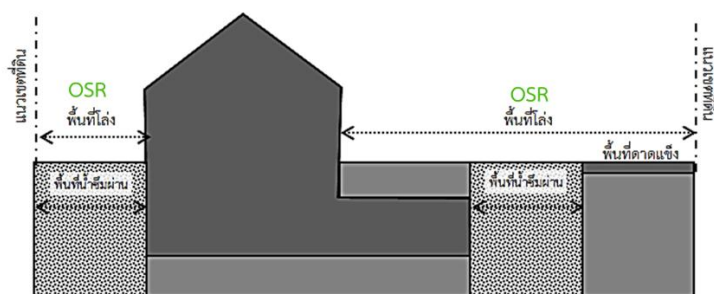
จากการคำนวณความสัมพันธ์ระหว่างกำหนด FAR OSR และการใช้ประโยชน์ที่ดินพบว่า หากเจ้าของที่ดินมีแปลงที่ดินขนาด 1 ไร่ (1,600 ตร.ม.) อยู่ในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ย.1 เจ้าของที่ดินสามารถปลูกสร้างอาคารได้สูงสุด หรือ FAR maximum ขนาด 1,600 ตร.ม. และจะต้องจัดเตรียมพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมอย่างน้อยที่สุด หรือ OSR Minimum ขนาด 640 ตร.ม. ในขณะเดียวกันหากเจ้าของที่ดินมีแปลงที่ดินอยู่ในที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พ.5

เจ้าของที่ดินสามารถปลูกสร้างอาคารได้สูงสุด หรือ FAR maximum ขนาด 16,000 ตร.ม. และจะต้องจัดเตรียมพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมอย่างน้อยที่สุด หรือ OSR Minimum ขนาด 480 ตร.ม. จะเห็นว่าพื้นที่ พ.1 มีความหนาแน่นมากกว่าพื้นที่ ย.1

ดังนั้นการกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ในการใช้ประโยชน์ที่ดินสามารถควบคุมความหนาแน่นให้มีความแตกต่างกันในแต่ละบริเวณได้

3) พื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF)

พื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (Biotope Area Factor หรือ BAF) หมายถึง พื้นที่ในระดับดินที่จัดไว้เพื่อให้น้ำบนผิวดินซึมผ่านลงสู่ใต้ดินได้โดยสะดวกซึ่งไม่มีส่วนของอาคารอยู่ใต้ผิวดินและต้องมีการปลูกต้นไม้ประเภทไม้ยืนต้นเป็นองค์ประกอบหลักในพื้นที่ (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2558)

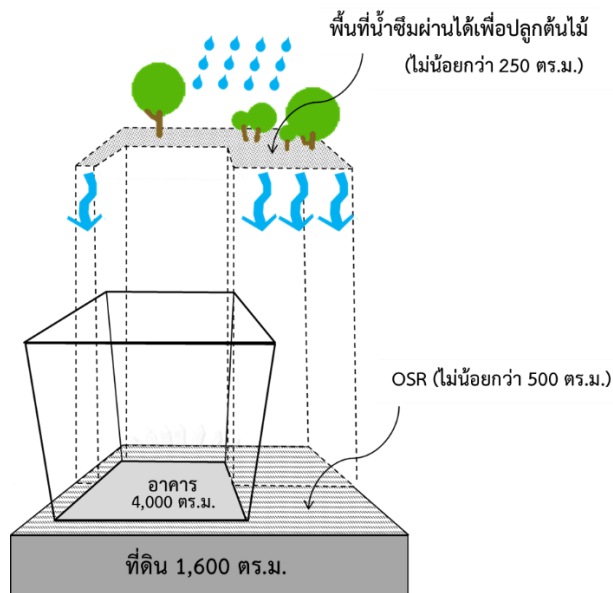


รูปที่ 7 ลักษณะของพื้นที่ว่างที่ปราศจากสิ่งปกคลุม (OSR) และพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF)

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

การกำหนดสัดส่วนพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF)

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 กำหนดว่า ให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของพื้นที่ว่าง ดังนั้น เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ในการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภท



รูปที่ 8 การคำนวณพื้นที่น้ำซึมผ่านเพื่อปลูกต้นไม้

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 5 การคำนวณพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF) จากพื้นที่อาคารรวมและพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม (OSR)

พื้นที่อาคารรวมที่สร้างได้ (ตร.ม.)	ต้องจัดให้มีพื้นที่ว่างอันปราศจาก สิ่งปกคลุม (OSR) (ตร.ม.)	ต้องมีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูก ต้นไม้ (BAF) (ตร.ม.)
4,000	500	≥ 250
3,000	375	≥ 187.5
2,000	250	≥ 125
3,000	125	≥ 62.5

4) ขนาดแปลงที่ดินต่ำสุด (Minimum Lot Size) ขนาดแปลงที่เล็กที่สุดในการพัฒนาที่ดิน มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความแออัดของชุมชน และรักษาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ และสามารถควบคุมความหนาแน่นของประชากร หรือระดับของกิจกรรมของการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยใช้เป็นฐานการคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio หรือ FAR) รวมทั้งการกำหนดขนาดต่ำสุดของแปลงที่ดินในมาตรการควบคุมการจัดสรรที่ดิน (Land Subdivision Control)

5) ความสูง (Height) ระยะความสูงจากระดับถนนถึงยอดผนังชั้นบนสุดของอาคาร โดยมีกำหนดขึ้นเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์เมือง นำมาใช้ในการกำหนดความสูงสูงสุดของอาคาร (Maximum Building Height)

6) ระยะถอยร่น (Set Back) ระยะจากเขตที่ดินถึงแนวอาคาร ซึ่งเป็นที่ว่าง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาสภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์เมือง และความเป็นส่วนตัว นำมาใช้ในการกำหนดที่ว่างด้านหน้า ซ้ำ และหลังอาคาร เพื่อลดความแออัดของเมืองและสร้างสภาพพื้นที่ส่วนบุคคลจากอาคารใกล้เคียง

2.2 มาตรการทางผังเมือง

2.2.1 มาตรการเชิงลบ (Negative Measures)

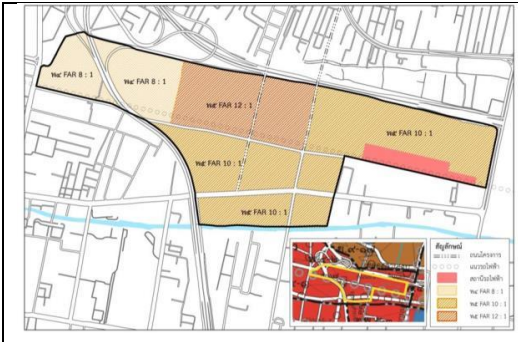
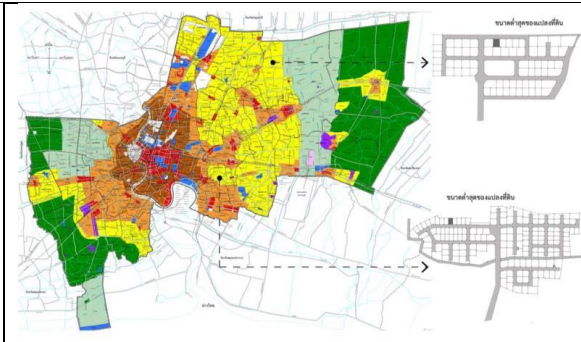
มาตรการเชิงลบเป็นมาตรการที่ใช้ควบคุมการพัฒนา เช่น ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Control) ตามที่กำหนดไว้ในแผนผังต่างๆ เป็นการดำเนินการที่หน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะอาศัยอำนาจตามกฎหมายในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชาชนหรือภาคเอกชนซึ่งโดยทั่วไปจะจำแนกออกเป็นย่าน (Zone) ต่างๆ ได้แก่ ย่านที่อยู่อาศัย ย่านพาณิชยกรรม ย่านอุตสาหกรรม และย่านเกษตรกรรม การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวจะเป็นการดำเนินการเพื่อให้แผนผัง การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต (Future Land Use Plan) ตามที่ได้กำหนด ในผังเมืองรวมมีผลในทางปฏิบัติ โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือการชี้แนะและควบคุมให้การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในพื้นที่วางแผนเป็นไปตามนโยบายการพัฒนาและหลักการพื้นฐานที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวม กระบวนการออกมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินจะเป็นไปตามกระบวนการออกระเบียบข้อบังคับที่เป็นธรรมเนียมปฏิบัติในแต่ละประเทศและแต่ละเขตการปกครอง โดยใช้อำนาจตามกฎหมาย ของหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบด้านการวางผังเมือง และควรต้องมีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ในการรับฟังและให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับรายละเอียดของการควบคุม โดยที่การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินจะประกอบด้วย มาตรการ 2 ลักษณะ คือ 1) มาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน และ 2) การควบคุมความหนาแน่น หรือความเข้มข้นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตัวอย่างการนำมาตรการเชิงลบไปใช้ในการควบคุมการพัฒนา ได้แก่

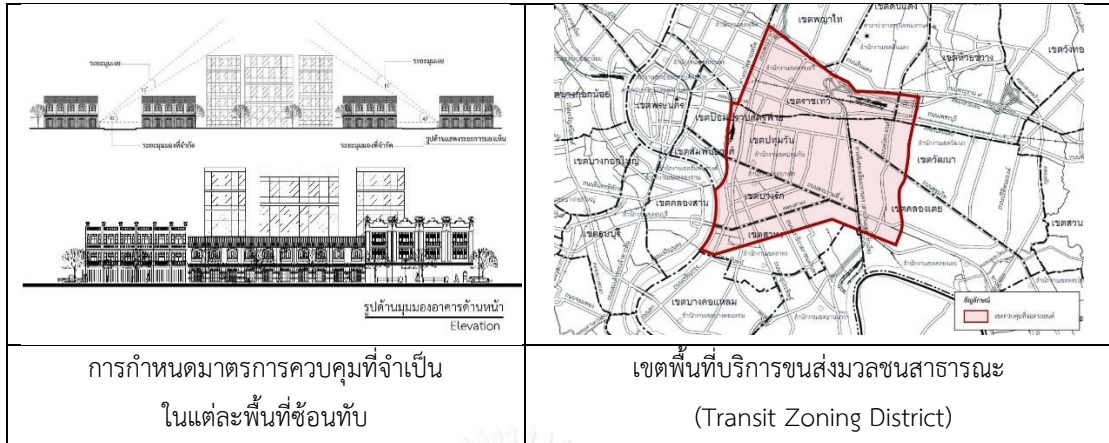
1) การจัดทำแผนผังโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ (Planned Unit Development หรือ PUD) เป็นแนวคิดการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และอาคารภายในโซนให้เป็นระเบียบ ซึ่งในกลุ่มอาคารหรือพื้นที่ที่มีการจัดทำแผนผังโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ จะมีข้อกำหนด กฎเกณฑ์ เพิ่มขึ้นใหม่จากข้อกำหนดในการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเดิม เช่น ในพื้นที่ที่มีทั้งอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ อาคารที่อยู่อาศัย บ้านเดี่ยว อาคารพาณิชย์ แผนผังโครงการก็จะเป็นการรวมแปลงที่ดินให้เกิดการดูแลร่วม และจัดการปันผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน โดยมาตรการนี้จะเกิดขึ้นได้ในเขตผังเมืองรวม

2) การควบคุมการจัดสรรที่ดิน (Land subdivision control) สำหรับที่ดินแปลงใหญ่ที่ต้องการแบ่งย่อย โดยจะควบคุมความกว้างและขนาดพื้นที่ต่ำสุดของแปลงที่ดิน การควบคุมมาตรฐานของถนน การควบคุมมาตรฐานสาธารณูปโภค และการควบคุมมาตรฐานสาธารณูปการ

3) การยกเว้นพิเศษ (Special Exceptions) การยกเว้นพิเศษจะเป็นไปเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นของการบังคับใช้มากขึ้น ได้แก่ การยกเว้นการใช้บังคับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการอนุญาตการใช้ประโยชน์ที่ดินพิเศษ โดยเงื่อนไขนั้นจะต้องผ่านทางหน่วยงานที่ดูแลพื้นที่อยู่

4) การควบคุมเขตพื้นที่ซ้อนทับ (Overlay Zoning) การควบคุมเขตพื้นที่ซ้อนทับเป็นการเพิ่มรายละเอียดจากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอยู่เดิม แต่เพิ่มรายละเอียดให้เฉพาะเจาะจงมากขึ้นโดยมีกระบวนการกำหนดเขตพื้นที่ซ้อนทับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการกำหนดวัตถุประสงค์ของเขตพื้นที่ซ้อนทับที่ชัดเจน เฉพาะเจาะจง และสอดคล้องกับผังเมืองรวม จากนั้นระบุตำแหน่งที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ของเขตพื้นที่ซ้อนทับ และกำหนดรายละเอียดของกฎเกณฑ์หรือข้อกำหนดที่เฉพาะเจาะจงสำหรับเขตพื้นที่ซ้อนทับนั้น

	
<p>การจัดทำแผนผังโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ (PUD)</p>	<p>การควบคุมการจัดสรรที่ดิน (Land subdivision control)</p>



รูปที่ 9 ตัวอย่างมาตรการเชิงลบ (Negative Measures)

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

2.2.2 มาตรการเชิงบวก (Positive Measures)

มาตรการเชิงบวกหรือมาตรการดำเนินโครงการเป็นมาตรการเพื่อส่งเสริมการพัฒนาของภาคเอกชน ที่ดำเนินการโดยภาครัฐหรือร่วมมือกับภาคเอกชน เนื่องจากผังเมืองนั้นมีหน้าที่ในการชี้นำทิศทางการพัฒนาของเมือง โดยจะต้องครอบคลุมการพัฒนาในทุกมิติ หากจะดำเนินการให้สำเร็จจึงจำเป็นต้องมีการสร้างหรือจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา การสื่อสารโทรคมนาคม การป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ การรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย และการจัดเก็บและกำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ฯลฯ และสาธารณูปการ ซึ่งได้แก่ การศึกษา การแพทย์และสาธารณสุข การนันทนาการ การศาสนา และการบริหารปกครอง ฯลฯ โดยมาตรการนี้เป็นการชี้นำการพัฒนาของภาคเอกชน (Infrastructure-Led Development) โดยกลไกการดำเนินการนั้นอาจเป็นการบันทึกข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (Memorandum of Understanding หรือ MOU) การตั้งคณะทำงานสำหรับโครงการพัฒนาเมือง (Urban Development Task Force) หรือกลไกโดยให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการและรัฐเป็นผู้จัดจ้าง เช่น การสร้างการเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnerships หรือ PPP) เป็นต้น ตัวอย่างการดำเนินมาตรการเชิงบวก ได้แก่

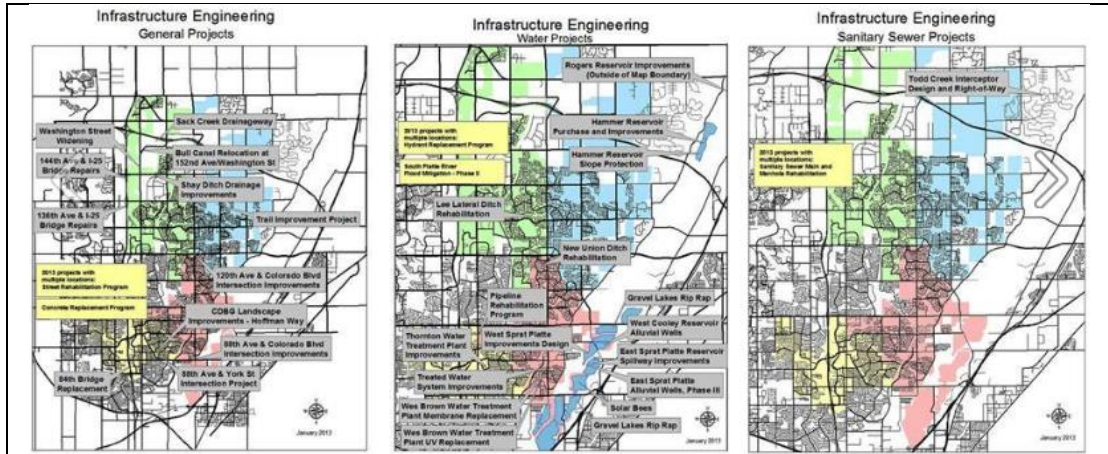
1) การจัดทำแผนงบประมาณโครงสร้างพื้นฐาน (Capital Improvement Program หรือ CIP) เป็นเครื่องมือสำคัญในการวางแผนและบริหารจัดการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในเมือง ที่ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับการจัดทำงบประมาณ ทั้งในระยะสั้นและระยะกลาง ซึ่งระบุรายละเอียดเกี่ยวกับช่วงเวลา ตำแหน่งที่ตั้ง และแหล่งที่มาของงบประมาณ แผนการลงทุนนี้

ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพ โดยมีรายละเอียดที่ระบุถึงโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามลำดับความสำคัญ กำหนดเวลาของการลงทุน การประมาณต้นทุนโครงการและแหล่งเงินทุน แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็นเครื่องมือสำคัญในการนำผังเมืองรวมและแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ ของเมืองไปสู่การปฏิบัติ

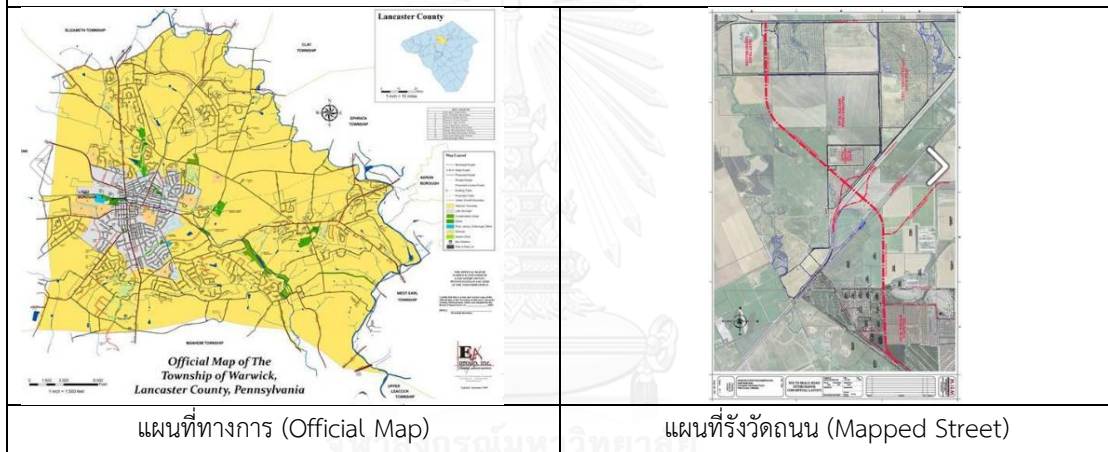
2) การสงวนสิทธิ์การใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต (Land Reservation) การสงวนสิทธิ์การใช้ประโยชน์ที่ดินคือการกั้นพื้นที่บางส่วนเพื่อรอการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือการพัฒนาอื่นๆ ตามแผนนโยบาย โดยเฉพาะโครงการถนน โครงการสาธารณูปโภค และโครงการสาธารณูปการ ซึ่งจะเป็นไปตามแผนงบประมาณโครงสร้างพื้นฐาน และสามารถทำได้โดยอำนาจตามกฎหมาย ได้แก่ การจัดทำแผนที่ทางการ (Official Map) หรือการจัดทำเป็นแผนที่รังวัดถนน (Mapped Street)

3) การกำหนดระดับการบริการสาธารณะขั้นพื้นฐานและการบริหารความสอดคล้องของบริการพื้นฐาน (Adequate Public Facilities And Concurrency Management) การกำหนดระดับการบริการสาธารณะขั้นพื้นฐานเป็นเครื่องมือหนึ่งในการสร้างความสอดคล้องและสมดุลระหว่างโครงการพัฒนาที่ดินใหม่กับแผนการใช้จ่ายงบประมาณสาธารณะเพื่อบริการพื้นฐานต่างๆ โดยการกำหนดเงื่อนไขของการออกใบอนุญาตการพัฒนาให้ขึ้นอยู่กับหลักฐานที่เจ้าของโครงการต้องแสดงว่าจะมีการจัดเตรียมสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการในระดับที่เพียงพอให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาใหม่

4) ผังโครงการพิเศษ (Special project plan) การจัดทำผังโครงการพิเศษมีวัตถุประสงค์คือเพื่อให้ผังเมืองรวมที่ได้จัดทำไว้มีโครงการพัฒนา ที่เป็นรูปธรรมและเป็นไปตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ มากไปกว่าการควบคุมการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนด้วยมาตรการเชิงลบ โดยหน่วยงานด้านการพัฒนาเมืองสามารถใช้ผังโครงการพิเศษเป็นเครื่องมือในการประสานโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในพื้นที่เป้าหมายได้ และมีผลขึ้นทำให้การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวมีลำดับขั้นตอนของการดำเนินโครงการที่ชัดเจน ทั้งนี้ผังโครงการพิเศษจะกำหนดเป็นพื้นที่ภายในเขตของผังเมืองรวม โดยจะระบุรายละเอียดของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภายใต้กรอบที่ได้กำหนดไว้ในผังเมืองรวม และเป็นไปตามกรอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ควบคุมประเภทและความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่นั้น



การจัดทำแผนงบประมาณโครงสร้างพื้นฐาน (CIP) : โครงการพัฒนาทั่วไป ท่อระบายน้ำ



แผนที่ทางการ (Official Map)

แผนที่ที่รังวัดถนน (Mapped Street)

รูปที่ 10 ตัวอย่างมาตรการเชิงบวก (Positive Measures)

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

2.2.3 มาตรการสร้างความเป็นธรรม (Corrective Measures)

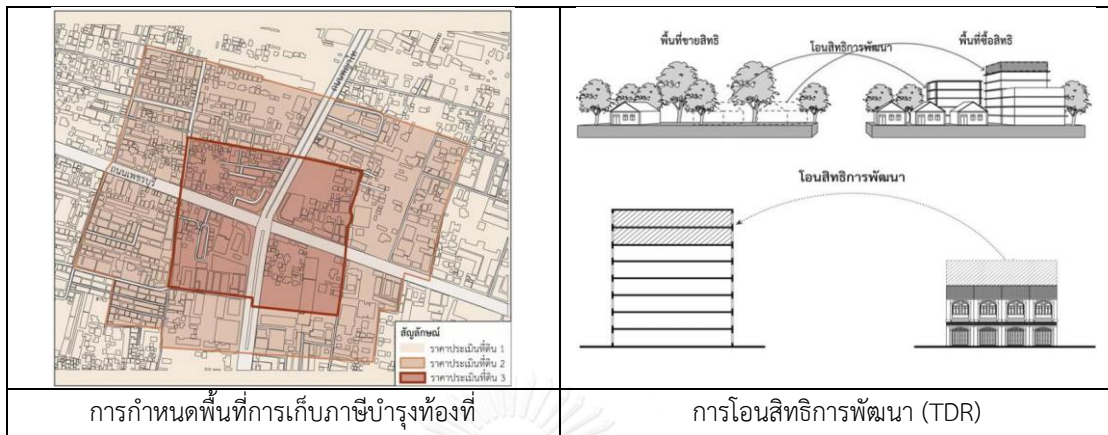
มาตรการสร้างความเป็นธรรม หรือเรียกอีกอย่างว่ามาตรการชดเชย เป็นมาตรการที่เกิดจากการชดเชยเกิดผลกระทบทั้งเชิงลบอาจไม่เป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดิน ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไปจากมาตรการเชิงลบและเชิงบวก จึงได้จำเป็นจะต้องมีมาตรการที่ทำให้เกิดความเป็นธรรมมากขึ้น โดยจะพบ 2 ลักษณะ คือ มาตรการสร้างความเป็นธรรมที่ชดเชยและเยียวยา (Compensatory and Curative Measures) และมาตรการเก็บคืนมูลค่าส่วนเพิ่ม (Value-Capture Measures) ในการดำเนินโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานตามมาตรการเชิงบวกโดยทั่วไป มักมีความจำเป็นในการให้ได้มาซึ่งที่ดินโดยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์จากการใช้อำนาจทางกฎหมายของรัฐ ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อเจ้าของที่ดิน ในกรณีนี้ย่อมต้องมีการชดเชย รวมถึงการจ่ายเงินค่า

ทดแทนให้แก่เจ้าของทรัพย์สินตลอดจนบุคคลผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวอย่างเป็นธรรม ตัวอย่างการดำเนินมาตรการสร้างความเป็นธรรม ได้แก่

1) มาตรการถ่ายโอนสิทธิการพัฒนา (Transfer of Development Right หรือ TDR) เป็นมาตรการสร้างความเป็นธรรมในกรณีที่เจ้าของที่ดินบางรายได้รับผลกระทบจากมาตรการเชิงลบที่ควบคุมประเภท และความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินในบางพื้นที่ เป็นผลให้เจ้าของที่ดินสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้ต่ำกว่าศักยภาพและที่ดินมีมูลค่าน้อยลงซึ่งไม่เป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดินนั้น ในกรณีนี้ภาครัฐสามารถใช้มาตรการสร้างความเป็นธรรมเพื่อชดเชยหรือเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้นเพื่อบรรเทาความไม่เป็นธรรมได้ โดยเจ้าของที่ดินที่ถูกควบคุมภายใต้ข้อบังคับ การอนุรักษ์ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี หรือการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้รับการชดเชยจากการถ่ายโอนสิทธิการพัฒนาไปยังพื้นที่ที่ได้รับการส่งเสริมให้มีการพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้นตามนโยบายการพัฒนาเมือง เช่น การส่งเสริมการพัฒนาบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนทางราง

2) ผู้ได้ประโยชน์เป็นผู้จ่าย (Beneficiary-Pays Principle) เป็นมาตรการที่เกิดขึ้นในกรณีที่ใช้มาตรการเชิงบวกของรัฐด้วยการพัฒนาและจัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่ขึ้นำการพัฒนาเมืองก็อาจสร้างความไม่เป็นธรรมทางสังคมได้เช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น การสร้างถนนและระบบขนส่งมวลชนทางรางจะทำให้ที่ดินบริเวณข้างเคียงมีมูลค่า เพราะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากขึ้น แต่มูลค่าที่ดินที่สูงขึ้นนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจากการลงทุนของเจ้าของที่ดินเอง แต่เป็นการลงทุนของรัฐบาลที่ใช้รายได้จากภาษีของประชาชน และเป็นการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินที่ไม่ได้เกิดจากน้ำพักน้ำแรงของเจ้าของที่ดิน (Unearned Increment) หรือเป็นลาภลอย (Windfall) ที่ถือว่าไม่เป็นธรรมสำหรับประชาชนทั่วไปจึงมีแนวความคิดที่สร้างความเป็นธรรมในสังคมด้วยการเก็บคืนมูลค่าส่วนเพิ่ม (Value-Capture Measures) ให้เป็นไปตามหลักการผู้ได้ประโยชน์เป็นผู้จ่าย

3) เครื่องมือทางการเงินเพื่อสร้างความเป็นธรรม (Corrective Financial Measures) ตัวอย่างเช่น การจัดเก็บภาษีตามมาตรการภาษีทรัพย์สิน (Property Tax) ค่าธรรมเนียมในการพัฒนา (Development Impact Fees) และการกำหนดเขตประเมินภาษีพิเศษ (Special Assessment District) หรือการใช้มาตรการ เครื่องมือ หรือการพัฒนาเมืองที่เจ้าของที่ดินต้องรับภาระร่วมกันในการลงทุนสร้างและจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การจัดรูปที่ดิน (Land Readjustment) และการรวมแปลงที่ดินเพื่อการฟื้นฟูเมือง (Land Consolidation)



รูปที่ 11 ตัวอย่างมาตรการสร้างความเป็นธรรม (Corrective Measures)

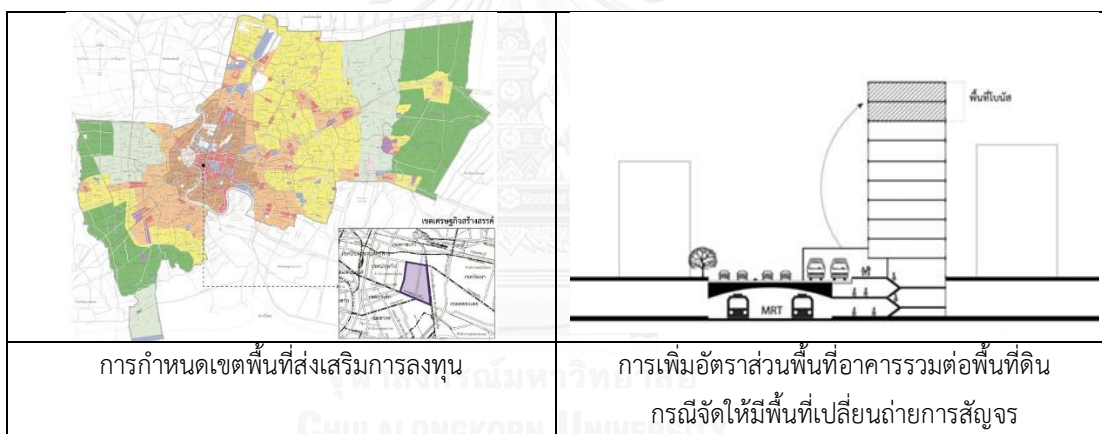
ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

2.2.4 มาตรการส่งเสริมการพัฒนา (Incentive Measures)

มาตรการส่งเสริมการพัฒนา หรือมาตรการสร้างแรงจูงใจ เป็นการสนับสนุนและชี้้นำการพัฒนาของภาคเอกชน (Infrastructure Led Development) รัฐต้องการดึงดูดให้เอกชนลงทุนพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ ขนาด และตำแหน่งที่ตั้งให้เป็นไปในทิศทางตามที่กำหนดในผังเมืองรวม มี 2 รูปแบบคือ

1) การส่งเสริมด้านการเงิน เช่น การให้เงินอุดหนุน การลดหย่อนภาษีทรัพย์สิน ภาษีรายได้นิติบุคคล ภาษีธุรกิจ และภาษีประเภทอื่นๆ ตัวอย่างมาตรการส่งเสริมการพัฒนาด้วยการส่งเสริมด้านการเงิน ได้แก่ การกำหนดเขตส่งเสริมการลงทุน (Investment Promotion Zone) ซึ่งในประเทศไทยได้มีการกำหนดเขตส่งเสริมการลงทุน (BOI Zone) ตามปัจจัยทางเศรษฐกิจ โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) (Board of Investment : BOI) เป็นหน่วยงานที่ช่วยในการส่งเสริมการลงทุน โดยให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร เช่น การยกเว้น/ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล การยกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักร และวัตถุดิบ/วัสดุจำเป็น และสิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับภาษีอากร เช่น การบริการอำนวยความสะดวกในการนำช่างฝีมือ และผู้ชำนาญการชาวต่างชาติเข้ามาทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริม รวมทั้งการให้สิทธิกรรมสิทธิ์ที่ดินแก่นักลงทุนในการดำเนินการตามโครงการเมื่อทำการพัฒนาโครงการในพื้นที่ที่กำหนด

2) การลดหย่อนการควบคุมการพัฒนา เช่น มาตรการเพิ่มความหนาแน่นในการพัฒนาโดยการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) หรือมีชื่อทางการว่ามาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio Bonus หรือ FAR Bonus) เป็นมาตรการที่จะให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมมือโดยการให้สิทธิพิเศษสำหรับการพัฒนาที่สนับสนุนนโยบายที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ คือหากภาคเอกชนรายใดจัดให้มีพื้นที่กักเก็บน้ำฝน มีการก่อสร้างอาคารประหยัดพลังงาน การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ การจัดที่จอดรถยนต์สาธารณะสำหรับประชาชนทั่วไป หรือจัดพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ รัฐก็จะให้ผลตอบแทนเพื่อสนับสนุนให้เอกชนพัฒนาอาคารให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะ โดยสามารถสามารถแลกพื้นที่การก่อสร้างอาคารที่เพิ่มขึ้นซึ่งเป็นไปตามการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio Bonus)



รูปที่ 12 ตัวอย่างมาตรการส่งเสริมการพัฒนา (Incentive Measures)

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

2.3.1 ความเป็นมาของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ธงชัย โจรนกนนท (2545) กล่าวว่า มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเกิดจากความพยายามควบคุมความหนาแน่นของเมืองในประเทศตะวันตกตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 เริ่มต้นจากการปรากฏหลักฐานในการควบคุมความสูงอาคารของเมืองต่างๆ เช่น ทศวรรษที่ 1870 กรุงปารีสกำหนดความสูงอาคารไม่เกิน 60 ฟุต ทศวรรษที่ 1880 กรุงเบอร์ลินควบคุมความสูงอาคารไม่เกิน 78 ฟุต ทศวรรษที่ 1890 นครบอสตันควบคุมความสูงอาคารไม่เกิน 125 ฟุต ทศวรรษที่ 1900 นครซูริคควบคุมความสูงอาคารไม่เกิน 43 ฟุต และกรุงลอนดอนควบคุมความสูงอาคารไม่เกิน 80 ฟุต

จากตัวอย่างข้างต้นแสดงให้เห็นว่า การควบคุมความสูงอาคารเป็นมาตรการควบคุมการพัฒนาเมืองในยุคแรกที่หลายประเทศในยุโรปและสหรัฐอเมริกาใช้

ทั้งนี้เมื่อมีการประดิษฐ์ลิฟท์ทำให้อาคารสูงถูกสร้างขึ้นเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในชิคาโกและนิวยอร์กของประเทศสหรัฐอเมริกา การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีส่วนสำคัญในการพัฒนาการวางผังเมืองให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อแก้ไขไม่ให้เมืองเกิดความหนาแน่นมากเกินไป โดยเรย์มอนด์ ฮูด (Raymond Hood) สถาปนิกชาวอเมริกาได้เสนอการควบคุมพื้นที่ใช้สอยอาคารเป็นครั้งแรกและนิยามว่า Floor Area Ratio หรือ FAR ถูกอ้างถึงในปี ค.ศ. 1935 โดยมีรากฐานมาจากเกณฑ์มาตรฐานการวัดขนาดพื้นที่ใช้สอยอาคารสำนักงาน ค.ศ. 1915 (The Standard Method of Floor Measurement for Office Buildings) และมีการนำมาใช้ควบคุมการพัฒนามหานครนิวยอร์กในปี ค.ศ. 1961

2.3.2 การดำเนินการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ความหมายของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio Bonus) หรือ (FAR Bonus) หมายถึง มาตรการส่งเสริมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการวางและจัดทำผังเมืองรวม โดยการพัฒนาหลักเกณฑ์ต่างๆ กำหนดในงานผังเมือง เพื่อใช้ป้องกันและแก้ไขปัญหาต่างๆ ของเมือง ดังนั้นผังเมืองในประเทศที่พัฒนาแล้วจึงใช้มาตรการอื่นๆ เพื่อสอดรับการเปลี่ยนแปลง และเตรียมความพร้อมรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต (ธงชัย โจรจนกันนท์, 2545)

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน จึงเป็นมาตรการที่จะให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมมือโดยการให้สิทธิพิเศษสำหรับการพัฒนาที่สนับสนุนนโยบายที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ ซึ่งจะสามารถแลกพื้นที่การก่อสร้างอาคารที่เพิ่มขึ้นอันเป็นไปตามการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (นพพันธ์ ตาปานนท์, 2554) โดยมีการกำหนดเงื่อนไขให้สามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ได้ในสัดส่วนที่กำหนดสำหรับการก่อสร้างอาคารที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น (ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง, 2558) ซึ่งจะเป็นการสร้างแรงจูงใจให้การพัฒนาเมืองเป็นไปตามแนวทางที่ตั้งไว้

การดำเนินการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เพื่อเป็นมาตรการการจูงใจในการพัฒนาพื้นที่ในกรุงเทพมหานครเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2549 นับเป็นเมืองแรกของประเทศไทย (เกรียงพล พัฒนรัฐ, 2557) โดยการกำหนดให้มีมาตรการเพิ่ม

อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน เพิ่มเติมขึ้นใหม่และระบุเป็นหมวดของ “นโยบาย มาตรการ และวิธีดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม” ไว้ในกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ. 2549 โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ชั้นในกรุงเทพมหานคร บริเวณถนนวงแหวนรัชดาภิเษก รวมถึงที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้งใต้ดินและบนดิน ในรัศมี 500 เมตร จากศูนย์กลางสถานีรถไฟฟ้า (นายสมศักดิ์ เศรษฐนันท์, 2549)

โดยผู้ประกอบการที่มีลักษณะเป็นอาคารสาธารณะ ตามกฎหมายควบคุมอาคาร อยู่ในรัศมี 500 เมตร ตามที่ได้กำหนดไว้ในเงื่อนไข จะได้สิทธิการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้น ต้องไม่เกิน 30 ตารางเมตร ต่อที่จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น 1 คันหรือเพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่า ถ้าหากผู้ประกอบการสร้างที่จอดรถสำหรับประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่จอดรถของอาคารสาธารณะนั้น โดยไม่คิดค่าตอบแทน โดยวัตถุประสงค์ที่กรุงเทพมหานครจะได้จากมาตรการนี้คือ เพื่อต้องการให้มีที่จอดรถยนต์เพิ่มขึ้น สำหรับบริการผู้มาใช้รถไฟฟ้าและเป็นการส่งเสริมให้พลเมืองหันมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและช่วยประหยัดพลังงานของประเทศ

นอกจากนี้ระบบรางวัล (Bonus system) ยังกำหนดให้มีการจัดที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะโดยอาคารสาธารณะทั่วไป ที่สามารถให้พลเมืองเข้าไปพื้นที่ได้ จะได้รับสิทธิการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้นอีก 5 เท่าของพื้นที่สวนที่มีอยู่ เช่น มีพื้นที่ 1 ไร่ หรือประมาณ 1,600 ตารางเมตร ได้ใช้ที่ดินเพิ่มขึ้น 5 เท่า หรือ 8,000 ตารางเมตร เพื่อลดความหนาแน่นแออัดของเมือง

ทั้งนี้ภายหลังการปรับปรุงกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556 มีการเปลี่ยนแปลงตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นระบบรางมากขึ้น (นพนนท์ ตาปนานนท์, 2554) โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนที่มีผลต่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างเห็นได้ชัดตามแนวเส้นทางขนส่งมวลชนระบบราง ดังนั้นการปรับปรุงมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจะต้องมีการปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติม เพื่อแก้ไขปัญหาของเมืองที่เพิ่มขึ้นในกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปัจจุบัน

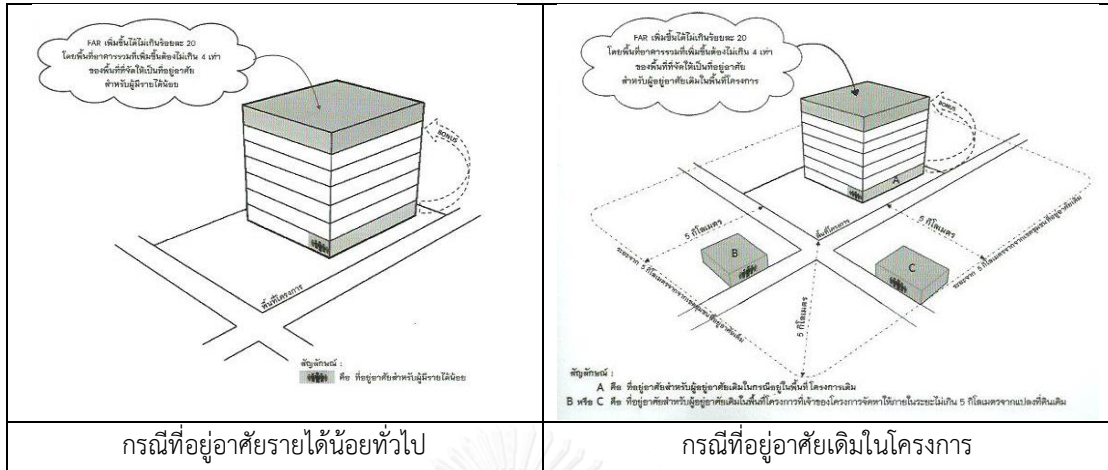
2.3.3 ประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3) พ.ศ. 2556 จึงกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจ โดยการให้สิทธิพิเศษ (Bonus) ในการเพิ่มพื้นที่อาคาร โดยให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มมากขึ้นจากข้อกำหนดในกรณีที่มีการพัฒนาหรือดำเนินการที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยที่มีการกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน สำหรับกรุงเทพมหานคร ไว้ 5 ประเภท ดังต่อไปนี้ (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2558)

1) ประเภทที่ 1 การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ

ผู้มีรายได้น้อย หมายความว่า บุคคลที่มีรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่ารายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนในเขตท้องที่กรุงเทพมหานครไม่น้อยกว่าร้อยละยี่สิบ และที่อยู่อาศัยที่มีราคาต่ำกว่าท้องตลาด ต้องมีราคาต่ำกว่าราคาขายเฉลี่ยต่อตารางเมตรของโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ซึ่งการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ ต้องอยู่ในบริเวณที่ห่างจากเขตชุมชนที่อยู่อาศัยเดิมไม่เกิน 5 กิโลเมตร (กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2556)

จากวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในการส่งเสริมมาตรฐานการดำรงชีวิตของประชาชนโดยการพัฒนาบริการทางสังคมในด้านที่อยู่อาศัยให้เพียงพอและได้มาตรฐาน จึงกำหนดมาตรการสนับสนุนให้มีการสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย โดยโครงการที่อยู่อาศัยที่จัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ จะได้รับสิทธิ์ให้มีอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มขึ้น โดยพื้นที่อาคารส่วนที่เพิ่มต้องไม่เกิน 4 เท่าของพื้นที่ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยทั้งนี้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจะเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20



รูปที่ 13 การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ

ที่มา : สกน กผังเมืองกรุงเทพมหานคร

เงื่อนไขในการรับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทที่ 1 การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ มีแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

- “การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย” ครอบคลุมการอยู่อาศัยทุกประเภท

- ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ คือ ที่อยู่อาศัยที่ขายต่ำกว่าราคาขายเฉลี่ยต่อตารางเมตรต่อชั้นของโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 โดยที่มีมาตรฐานการก่อสร้างและตกแต่งเดียวกันกับทั้งโครงการ

- ผู้มีรายได้น้อย หมายถึง บุคคลที่มีรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่ารายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

- ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ ต้องอยู่ในบริเวณโครงการหรือห่างจากเขตชุมชนที่อยู่อาศัยเดิมไม่เกิน 5 กิโลเมตร วัดจากแนวเขตที่ดินที่เป็นที่ตั้งโครงการ

- กรณีขอใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) การยื่นขออนุญาตก่อสร้างอาคารให้ใช้แบบฟอร์ม “การขอใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

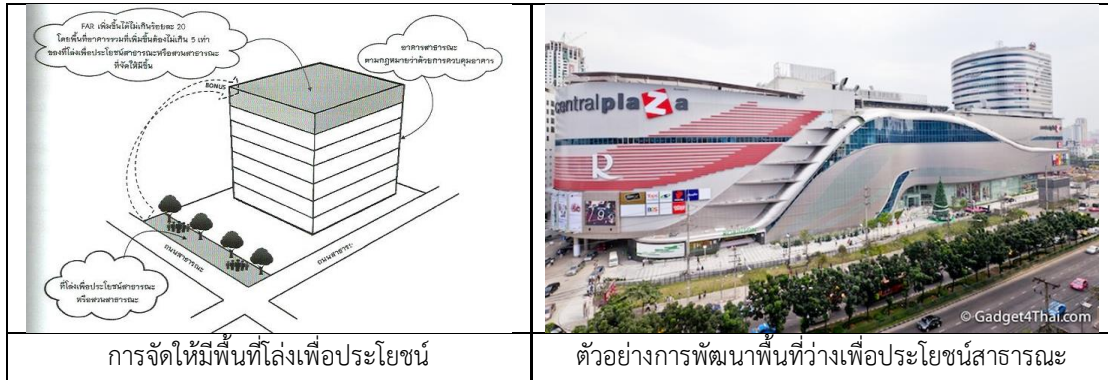
(FAR Bonus)” โดยระบุตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือที่อยู่อาศัยสำหรับผู้
อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการให้ชัดเจนในแบบขออนุญาตก่อสร้าง

- ให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างฯ ระบุในใบอนุญาตฯ
ว่า “พื้นที่ดังกล่าวได้ใช้สิทธิอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่ม (FAR Bonus) จากการจัดให้มีที่
อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการแล้ว” และระบุเงื่อนไขแนบท้ายใบ
อนุญาตฯ ว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่
โครงการ ไม่น้อยกว่า ตารางเมตร”

- พื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้นจากกรณีนี้ ไม่ต้องนำมาคำนวณอัตราส่วนพื้นที่
อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ของโครงการ แต่ต้อง
นำมาคิดในการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2528)
ออกตามความใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2552

2) ประเภทที่ 2 การจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

จากวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในการส่งเสริมมาตรฐานการ
ให้บริการสาธารณสุข การสงวนรักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ การแก้ไขปัญหาภาวะ
โลกร้อนโดยการเพิ่มพื้นที่สีเขียว จึงกำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดพื้นที่โล่งสาธารณะภายในเมือง
โดยกำหนดให้อาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคาร ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ได้แก่
บริเวณ ย.8 ย.9 ย.10 พ.2 พ.3 พ.4 และ พ.5 ที่จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือ
สวนสาธารณะจะได้รับสิทธิให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มขึ้น โดยพื้นที่อาคาร
ส่วนที่เพิ่มต้องไม่เกิน 5 เท่าของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ทั้งนี้ อัตราส่วน
พื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจะเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20



รูปที่ 14 การจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

ที่มา : สกน กผังเมืองกรุงเทพมหานคร

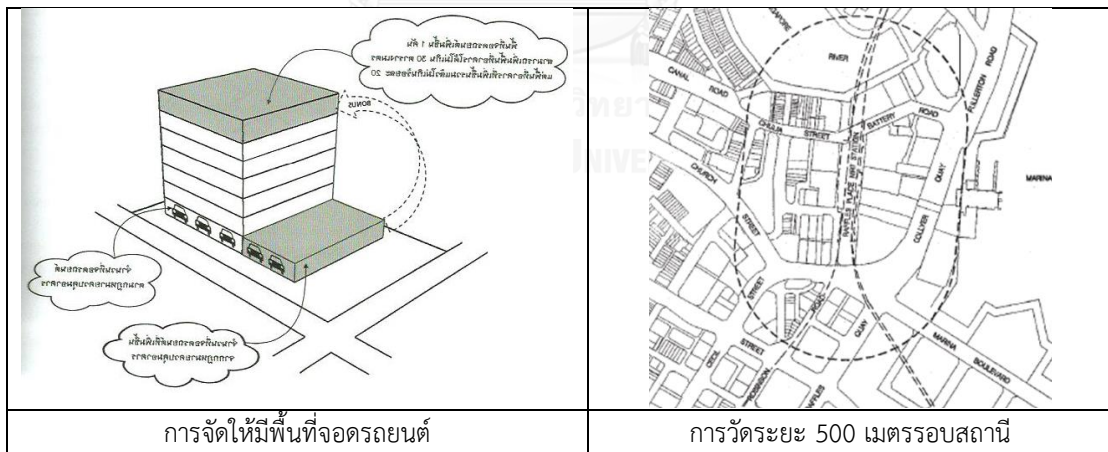
เงื่อนไขในการรับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทที่ 2 การจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ มีแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

- พื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ กำหนดให้ตั้งในอยู่แปลงที่ดินโครงการและต่อเนื่องกับพื้นที่สาธารณะ เช่น ถนน ทางเท้า เป็นต้น
- พื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ต้องเอื้อต่อการเข้าใช้งานของประชาชนทั่วไป
- พื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ อาจใช้ร่วมกับพื้นที่สีเขียวที่ตามเกณฑ์การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
- กรณีขอใช้สิทธิอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) การยื่นขออนุญาตก่อสร้างอาคารให้ใช้แบบฟอร์ม “การขอใช้สิทธิอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)” โดยระบุตำแหน่งที่ตั้งและขนาดของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะให้ชัดเจนในผังบริเวณ
- ให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างฯ ระบุในใบอนุญาตฯ ว่า “พื้นที่ดังกล่าวได้ใช้สิทธิอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่ม (FAR Bonus) จากการจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะแล้ว” และระบุเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตฯ ว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ไม่น้อยกว่า ตารางเมตร”

- พื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้นจากกรณีนี้ ไม่ต้องนำมาคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ของโครงการ แต่ต้องนำมาคิดในการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2528) ออกตามความใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2552

3) ประเภทที่ 3 การจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป

จากวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง จึงกำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการจัดพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปในอาคารสาธารณะเพิ่มขึ้นจากที่กฎหมายควบคุมอาคารกำหนด สำหรับอาคารที่ตั้งอยู่ในรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 8 สถานี ได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีอ่อนนุช สถานีลาดกระบัง สถานีหัวหมาก สถานีบางบำหรุ สถานีตลิ่งชัน สถานีอุดมสุข และสถานีเบิ่ง หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่กฎหมายควบคุมอาคารกำหนด ให้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มขึ้นได้ไม่เกินร้อยละ 20 โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน 30 ตารางเมตร ต่อที่จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น 1 คัน



รูปที่ 15 การจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

เงื่อนไขในการรับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทที่ 3 การจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป มีแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

- กรณีขอใช้สิทธิอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) การยื่นขออนุญาตก่อสร้างอาคารให้ใช้แบบฟอร์ม “การขอใช้สิทธิอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)” โดยระบุตำแหน่งที่ตั้งและจำนวนที่จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจากที่กฎหมายควบคุมอาคารกำหนดให้ชัดเจนในแบบขออนุญาตก่อสร้าง

- ให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างฯ ระบุในใบอนุญาตฯ ว่า “พื้นที่ดังกล่าวได้ใช้สิทธิอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่ม (FAR Bonus) จากการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปในอาคารสาธารณะแล้ว” และระบุเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตฯ ว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจากที่กฎหมายควบคุมอาคารสำหรับประชาชนทั่วไป เป็นจำนวนไม่น้อยกว่า คัน”

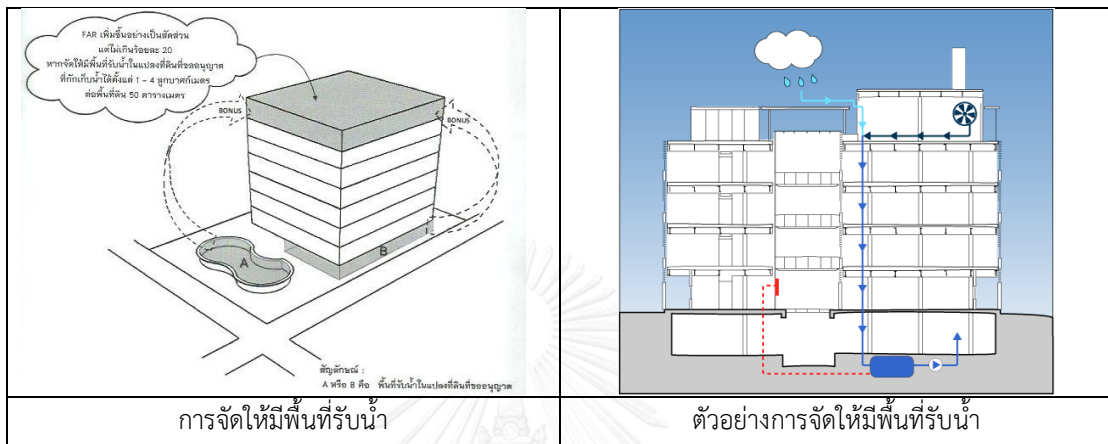
- พื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้นจากกรณีนี้ ไม่ต้องนำมาคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ของโครงการ แต่ต้องนำมาคิดในการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2528) ออกตามความใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2552

4) ประเภทที่ 4 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ

พื้นที่รับน้ำ หมายถึง สระ บ่อ หรือพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคาร หรือพื้นที่อื่นใดที่ใช้สำหรับกักเก็บน้ำฝนไว้เพื่อประโยชน์ในการชะลอการระบายน้ำเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม (กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2556) ที่มีการกำหนดขึ้นใหม่ ซึ่งไม่ปรากฏนิยามศัพท์คำนี้ในกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 การเพิ่มมาตรการจัดให้มีพื้นที่รับน้ำเป็นการเพิ่มมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในเขตผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ที่เกิดจากความตระหนักถึงปัญหาอุทกภัยครั้งใหญ่ พ.ศ. 2554 จึงได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับพื้นที่รับน้ำขึ้น

จากวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในการแก้ไขปัญหามลภาวะโลกร้อน และบรรเทาปัญหาภัยพิบัติจากธรรมชาติและการกระทำของมนุษย์ จึงกำหนดมาตรการพื้นที่รับน้ำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการพัฒนาต่างๆ สู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ โดยโครงการที่จัดให้มีพื้นที่รับน้ำในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต จะได้รับสิทธิให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มขึ้นอย่างเป็นสัดส่วน หากสามารถกักเก็บน้ำได้ในสัดส่วนไม่

น้อยกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร ต่อพื้นที่ดิน 50 ตารางเมตร ให้มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้ไม่เกินร้อยละ 5 หากสามารถกักเก็บน้ำได้มากกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร ให้มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ตามสัดส่วน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินร้อยละ 20



รูปที่ 16 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ

ที่มา : สภานักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

เงื่อนไขในการรับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทที่ 4 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ มีแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

- ลักษณะของพื้นที่รับน้ำตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 (ปรับปรุงครั้งที่ 3) ครอบคลุม 4 ประเภท คือ บ่อรับน้ำบนดินภายในอาคาร บ่อรับน้ำใต้ดินที่อยู่ในอาคาร บ่อรับน้ำใต้ดินที่อยู่ภายนอกอาคาร และเส้นท่อ

- พื้นที่รับน้ำในกรณีนี้ สามารถใช้ร่วมกับพื้นที่ว่างตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (OSR) หรือ ที่ว่าง ที่โล่ง พื้นที่สีเขียว พื้นที่หนองน้ำ ตามกฎหมายอื่น โดยไม่ขัดต่อเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร กฎหมายว่าด้วยสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- พื้นที่รับน้ำในกรณีนี้ สามารถใช้เป็นพื้นที่น้ำซึมผ่านได้เพื่อปลูกต้นไม้ (BAF) หากพื้นผิวไม่มีลักษณะลาดและน้ำสามารถซึมผ่านได้

- การจัดพื้นที่รับน้ำที่อยู่ในอาคาร ไม่ถือว่าเป็นพื้นที่ใช้สอยของอาคารจึงไม่ต้องนำพื้นที่ดังกล่าวมาคิดรวมเป็นพื้นที่อาคารรวม

- กรณีขอใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) การยื่นขออนุญาตก่อสร้างอาคารให้ใช้แบบฟอร์ม “การขอใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)” โดยระบุตำแหน่งที่ตั้ง รูปแบบ ขนาด และความจุของพื้นที่รับน้ำ รวมทั้งแสดงรายละเอียดของระบบรวบรวม การกักเก็บน้ำฝน และระบบการระบายน้ำออกสู่แหล่งน้ำหรือระบบระบายน้ำสาธารณะให้ชัดเจนในแบบขออนุญาตก่อสร้าง

- ให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างฯ ระบุในใบอนุญาตฯ ว่า “พื้นที่ดังกล่าวได้ใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่ม (FAR Bonus) จากการจัดให้มีพื้นที่รับน้ำแล้ว” และระบุเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตฯ ว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีพื้นที่รับน้ำที่มีความจุไม่น้อยกว่า ลูกบาศก์เมตร”

- พื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้นจากกรณีนี้ ไม่ต้องนำมาคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ของโครงการ แต่ต้องนำมาคิดในการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2528) ออกตามความใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2552

ตัวอย่าง การคำนวณพื้นที่รับน้ำ และพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้น

กำหนดให้พื้นที่บริเวณที่ขอใช้การเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทที่ 4 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ มีรายละเอียดดังนี้

FAR 10:1

แปลงที่ดินขนาด 1 ไร่ (1,600 ตร.ม.)

ดังนั้น พื้นที่อาคารรวมที่สามารถสร้างได้สูงสุดในแปลงที่ดินนั้น

$= 1,600 \times 10$

$= 16,000$ ตร.ม.

ตามกฎหมายกระทรวง ข้อ 55 ระบุว่า หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่รับน้ำ 1 ลบ.ม. ต่อพื้นที่ดิน 50 ตร.ม. จะได้ค่าอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มร้อยละ 5 ถ้าสามารถเก็บน้ำได้มากกว่า 1 ลบ.ม. ให้เพิ่มตามสัดส่วนแต่ไม่เกินร้อยละ 20

ถ้าต้องการ FAR เพิ่ม 5%

$$\begin{aligned}\text{ต้องมีพื้นที่รับน้ำ} &= \text{แปลงที่ดิน} / 50 \\ &= 1,600 / 50 \\ &= 32 \text{ ลบ.ม.}\end{aligned}$$

ถ้าต้องการ FAR เพิ่ม 10%

$$\begin{aligned}\text{ต้องมีพื้นที่รับน้ำ} &= \text{แปลงที่ดิน} / 50 \times 2 \\ &= 1,600 / 50 \times 2 \\ &= 64 \text{ ลบ.ม. (2 เท่าของ 5\%)}\end{aligned}$$

ถ้าต้องการ FAR เพิ่ม 15%

$$\begin{aligned}\text{ต้องมีพื้นที่รับน้ำ} &= \text{แปลงที่ดิน} / 50 \times 3 \\ &= 1,600 / 50 \times 3 \\ &= 96 \text{ ลบ.ม. (3 เท่าของ 5\%)}\end{aligned}$$

ถ้าต้องการ FAR เพิ่ม 20%

$$\begin{aligned}\text{ต้องมีพื้นที่รับน้ำ} &= \text{แปลงที่ดิน} / 50 \times 4 \\ &= 1,600 / 50 \times 4 \\ &= 128 \text{ ลบ.ม. (4 เท่าของ 5\%)}\end{aligned}$$

ดังนั้นพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้น

FAR เพิ่ม 5%	พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้น	= 16,000 × 5/100	= 800	ตร.ม.
FAR เพิ่ม 10%	พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้น	= 16,000 × 10/100	= 1,600	ตร.ม.
FAR เพิ่ม 15%	พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้น	= 16,000 × 15/100	= 2,400	ตร.ม.
FAR เพิ่ม 20%	พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้น	= 16,000 × 20/100	= 3,200	ตร.ม.

5) ประเภทที่ 5 การจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน

อาคารประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Building) หมายถึง อาคารประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (พันธฺุตา พุฒิปโรจณ, 2557) เกิดขึ้นจากปัญหาเรื่องพลังงานซึ่งถือว่าเป็นเรื่องสำคัญในระดับประเทศ โดยพลังงานที่ใช้ในอาคารภาคธุรกิจมีสัดส่วนที่สูงมากขึ้นพร้อมกับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมก็ยิ่งทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน การออกแบบอาคารจึงจำเป็นต้องมีการขยายขอบเขตให้มีการคำนึงเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จนเกิดคำว่า "อาคารเขียว" (Green Building) เพื่อให้มีความหมายครอบคลุมมาตรฐานที่เน้นเรื่องการพัฒนาอาคารประหยัดพลังงานที่มีความยั่งยืน (Sustainable Building)

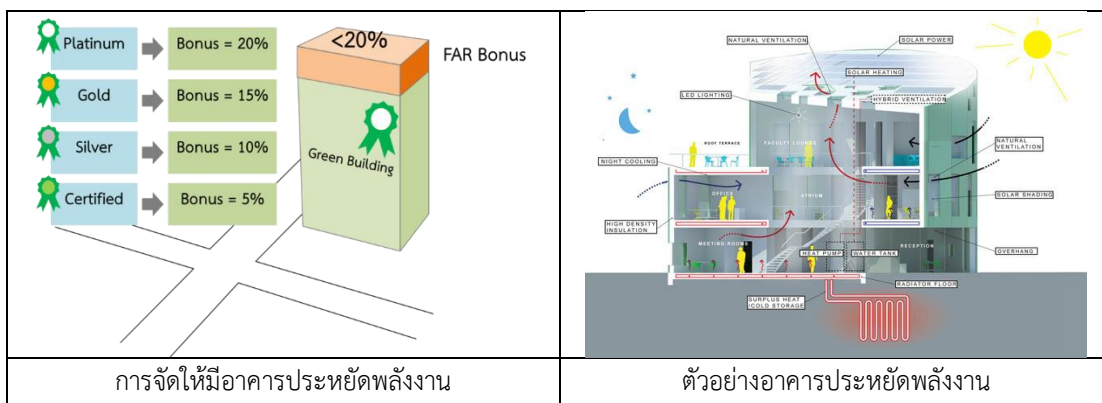
จากวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในการสงวนรักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ การแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน ได้กำหนดมาตรการให้อาคารอนุรักษ์พลังงานตามมาตรฐานที่มูลนิธิอาคารเขียวไทย (TGBI หรือ Thailand Green Building Institute) รับรองและมีเปลือกอาคาร (หลังคาและผนังของอาคาร) ที่อยู่ใน "เกณฑ์การประเมินความยั่งยืนทางพลังงานและสิ่งแวดล้อมสำหรับการเตรียมความพร้อมการก่อสร้างและอาคารปรับปรุงใหม่" (TREES-NC หรือ Thai's Rating for Energy and Environmental Sustainability for New Construction and Major Renovation) (สถาบันอาคารเขียวไทย, 2557) ตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน จะได้รับสิทธิให้มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) แบ่งเป็น 4 ระดับ ดังนี้

ระดับที่ 1 ให้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 5 เมื่อเป็นอาคารที่ได้รับการรับรองการอนุรักษ์พลังงานระดับที่ 1 (Certified)

ระดับที่ 2 ให้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 10 เมื่อเป็นอาคารที่ได้รับการรับรองการอนุรักษ์พลังงานระดับที่ 2 (Silver)

ระดับที่ 3 ให้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 15 เมื่อเป็นอาคารที่ได้รับการรับรองการอนุรักษ์พลังงานระดับที่ 3 (Gold)

ระดับที่ 4 ให้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 20 เมื่อเป็นอาคารที่ได้รับการรับรองการอนุรักษ์พลังงานระดับที่ 4 (Platinum)



รูปที่ 17 การจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน

ที่มา : สกน กผังเมืองกรุงเทพมหานคร

เงื่อนไขในการรับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทที่ 5 การจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน มีแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

- การขออนุญาตก่อสร้างอาคารใหม่และการขออนุญาตดัดแปลง ต่อเติมอาคาร เจ้าของหรือผู้ประกอบการต้องนำแบบขออนุญาตก่อสร้างไปยื่นที่มูลนิธิอาคารเขียวไทยหรือองค์กรอื่นซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผังเมืองเพื่อรับการประเมินและใบรับรองว่าเป็นอาคารอนุรักษ์พลังงานระดับใดแล้วจากนั้นให้นำแบบขออนุญาตก่อสร้างพร้อมใบรับรองมายื่นที่กองควบคุมอาคาร สำนักงานโยธาหรือสำนักงานเขตเพื่อตรวจสอบและพิจารณาออกใบอนุญาตก่อสร้างต่อไป

- กรณีขอใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) การยื่นขออนุญาตก่อสร้างอาคารให้ใช้แบบฟอร์ม “การขอใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)” โดยที่การพิจารณาอนุญาตก่อสร้าง จะต้องพิจารณาประเด็นเปลือกอาคาร (หลังคาและผนังของอาคาร) ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

- ให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างฯ ระบุในใบอนุญาตฯ ว่า “พื้นที่ดังกล่าวได้ใช้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่ม (FAR Bonus) จากการจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงานแล้ว”

- พื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้นจากกรณีนี้ ไม่ต้องนำมาคำนวณอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ของโครงการ แต่ต้องนำมาคิดในการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2528) ออกตามความใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2552

2.3.4 ผลที่คาดหวังจากมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

นพพันธ์ ตาปนานนท์ ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมืองซึ่งเป็นผู้ริเริ่มในการนำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) มาใช้ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กล่าวว่า มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินแต่ละประเภทเกิดจากความพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับเมืองและสอดคล้องหรือเป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ตามที่ได้กำหนดไว้ในหมวดที่หนึ่ง เรื่องวัตถุประสงค์ในการวางและจัดทำผังเมืองรวม จำนวน 12 ข้อ โดยมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในแต่ละประเภทจะเป็นการพัฒนาเพื่อส่งเสริมหรือแก้ไขปัญหาตามวัตถุประสงค์อย่างน้อยหนึ่งข้อหรือมากกว่าหนึ่งข้อก็ได้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปตามที่คาดหวังไว้ (สัมภาษณ์ 27 ก.พ. 2559) โดยที่สามารถสรุปถึงผลที่คาดหวังจากมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่พัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ดังนี้

1) ประเภทที่ 1 การจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ ตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อส่งเสริมมาตรฐานการดำรงชีวิตของประชาชนโดยการพัฒนาบริการทางสังคมในด้านที่อยู่อาศัยให้เพียงพอและได้มาตรฐาน จึงทำการกำหนดมาตรการเพื่อช่วยแก้ไขปัญหา ดังนี้

- ให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐาน ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายซื้อ/เช่าที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถครอบครองที่อยู่อาศัยได้ง่ายขึ้น

- ให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับชุมชนผู้มีรายได้น้อย เพื่อแก้ไขปัญหาการสาธารณสุข สุข ปัญหาความรุนแรงในชุมชน และความไม่ปลอดภัย โดยการจัดที่อยู่อาศัยใหม่ของชุมชนผู้มีรายได้น้อยให้มีมาตรฐานมากขึ้น ช่วยลดปัญหาความขัดแย้งในการติดถิ่นที่อยู่เดิมให้น้อยลง โดยการให้มีการพัฒนาจากชุมชนเดิม 5 กิโลเมตร

2) ประเภทที่ 2 การจัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการสาธารณสุข การสงวนรักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ การแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อนโดยการเพิ่มพื้นที่สีเขียว จึงทำการกำหนดมาตรการเพื่อช่วยแก้ไขปัญหา ดังนี้

- ให้มีการจัดพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือสวนสาธารณะเพื่อช่วยลดความหนาแน่นแออัดของกรุงเทพมหานคร ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชนในเมือง

- ให้มีการใช้สอยประโยชน์สาธารณะบนพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าไปใช้งานได้ โดยการไม่ล้อมรั้ว หรือไม่มีพนักงานรักษาความปลอดภัย (รปภ.) มาคอยไล่ประชาชนออกจากพื้นที่

3) ประเภทที่ 3 การจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป ตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง จึงทำการกำหนดมาตรการเพื่อช่วยแก้ไขปัญหา ดังนี้

- ให้มีที่จอดรถยนต์สาธารณะ ในอาคารสาธารณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่กำหนดไว้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจากพื้นที่ชานเมืองได้ง่ายขึ้น เป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง

4) ประเภทที่ 4 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ ตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อนและบรรเทาปัญหาภัยพิบัติจากธรรมชาติและจากการกระทำของมนุษย์ และการเพิ่มขึ้นของปริมาณน้ำฝนในพื้นที่เมืองจากปัญหาอุทกภัย พ.ศ. 2554 จึงทำการกำหนดมาตรการเพื่อช่วยแก้ไขปัญหา ดังนี้

- ให้มีพื้นที่กักเก็บน้ำ หรือบ่อหนองน้ำเพื่อชะลอการระบายน้ำออกไปสู่พื้นที่สาธารณะ ช่วยลดปัญหาปริมาณน้ำฝนที่ไหลสู่พื้นที่สาธารณะ และลดภาระการระบายน้ำของท่อน้ำสาธารณะ แก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังเมื่อฝนตกหนัก

- หากโครงการมีการจัดการบ่อหนองน้ำที่ดี สามารถนำน้ำกลับมาใช้ซ้ำได้ จะเป็นการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยประหยัดทรัพยากรน้ำ

5) ประเภทที่ 5 การจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน ตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อสงวนรักษาสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและ การแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน จึงทำการกำหนดมาตรการเพื่อช่วยแก้ไขปัญหา ดังนี้

- ให้มีอาคารอนุรักษ์พลังงาน ตามมาตรฐานที่รับรองโดยสถาบันอาคารเขียวไทย เพื่อถ่ายเทความร้อนให้กับอาคาร ลดปัญหาการใช้พลังงานให้น้อยลงและลดภาวะโลกร้อน

ทั้งนี้การคำนวณความคุ้มค่าของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินสามารถคำนวณได้ 4 ทาง คือ 1) การคำนวณค่าการลงทุนของผู้ประกอบการ 2) การคำนวณผลตอบแทนที่ได้จากการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการ 3) ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อสาธารณะ และ 4) ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสาธารณะ การคำนวณดังกล่าวสามารถทำได้เมื่อโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ดำเนินการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์และมีจำนวนมากเพียงพอ หรือมีความพร้อมของข้อมูลเพียงพอต่อการพิจารณาความคุ้มค่าของมาตรการ

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

ความหมายของการตัดสินใจได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายไว้แตกต่างกันดังนี้ บาร์นาร์ด (Barnard, 1938) ได้ให้ความหมายของการตัดสินใจไว้ว่า คือ "เทคนิคในการที่จะพิจารณาทางเลือกต่างๆ ให้เหลือทางเลือกเดียว" ในขณะที่ไซมอน (Simon) ได้ให้ความหมายว่า การตัดสินใจ เป็นกระบวนการของการหาโอกาสที่จะตัดสินใจ การหาทางเลือกที่พอเป็นไปได้ และทางเลือกจากที่มีอยู่ และโจนส์ (Jones) ได้ให้ความหมายของการตัดสินใจองค์การว่าเป็นกระบวนการ ที่จะแก้ไขปัญหาขององค์กร โดยการค้นหาทางเลือก และเลือกทางเลือกหรือแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กรที่ได้กำหนดไว้ จากคำนิยามข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า นิยามของ "การตัดสินใจ" มีมุมมองของนักวิชาการที่แตกต่างกันไปบ้างในรายละเอียดแต่ประเด็นหลักที่นักวิชาการมีมุมมองเหมือนกัน มีดังนี้

1) การตัดสินใจเป็นกระบวนการ (Process) นั้นหมายความว่า การตัดสินใจต้องผ่านกระบวนการคิด พิจารณาไตร่ตรอง วิเคราะห์แล้ว ค่อยตัดสินใจเลือก ทางที่ดีที่สุด โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร (Search) การออกแบบ (Design) และการเลือก (Choice) เพื่อให้สามารถเลือกทางเลือกได้ดีที่สุด

2) การตัดสินใจเกี่ยวข้องกับทางเลือก (Solution) การตัดสินใจเป็นการพยายามสร้างทางเลือกให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทางเลือกที่น้อยอาจปิดโอกาสให้เกิดความคิดสร้างสรรค์หรือทางเลือกที่ดีกว่าได้

ดังนั้นการตัดสินใจ (Decision Making) หมายถึงกระบวนการเลือกทางเลือกใดทางเลือกหนึ่งจากหลาย ๆ ทางเลือกที่ได้พิจารณา หรือประเมินอย่างดีแล้วว่า เป็นทางให้บรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายขององค์กร การตัดสินใจจึงเป็นสิ่งสำคัญและเกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้บริหารหรือผู้ประกอบการ

2.4.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

จากการศึกษาความหมายและนิยามของการตัดสินใจ สะท้อนว่าการตัดสินใจจะเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางเลือกเพื่อตัดสินใจเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด ดังนั้นข้อมูล (Information) จึงมีผลอย่างมากต่อการตัดสินใจ ซึ่งผู้ประกอบการจะพิจารณาครอบคลุมข้อมูลหลายส่วนหรือหลายปัจจัย เช่น กลุ่มข้อมูลหรือปัจจัยทางกายภาพ กลุ่มข้อมูลหรือปัจจัยทางเศรษฐกิจ และกลุ่มข้อมูลหรือปัจจัยทางสังคม ในงานวิจัยนี้จะศึกษาเฉพาะปัจจัยทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

พิมลพร พันธุ์ถาวรนาวิน (2553) ศึกษาความเป็นไปได้และการหาทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของอาคารชุด (Condominium) กล่าวว่า ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการมากที่สุด ซึ่งทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมจะเกี่ยวข้องกับปัจจัยรองหลายส่วน ดังนี้

1) การคมนาคมสะดวก กล่าวว่า การคมนาคมที่สะดวกจะต้องอยู่ในทำเลที่ตั้งที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก รวมทั้งมีบริการรถโดยสารหรือบริการสาธารณะที่ช่วยอำนวยความสะดวก เช่น รถโดยสาร เรือโดยสาร และสถานีรถไฟไฟฟ้าไว้บริการ โดยบริการสาธารณะประเภทสถานีรถไฟฟ้าจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกมากที่สุดเนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็ว

2) ใกล้แหล่งอำนวยความสะดวก กล่าวว่า ในทำเลที่ตั้งที่ดีจะต้องอยู่ใกล้กับแหล่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นโรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้า สถานีตำรวจ ธนาคาร สำนักงาน สถานศึกษา หรือแม้แต่สวนสาธารณะ ซึ่งแหล่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้จะต้องสามารถเข้าถึงได้ด้วยการคมนาคมที่สะดวกทั้งโดยรถส่วนตัว หรือรถโดยสารที่พร้อมให้บริการในช่วงโมงเร่งด่วน

3) อยู่ใจกลางเมือง กล่าวว่ ทำเลที่ตั้งที่ดีจะอยู่ในใจกลางเมือง โดยตัวอย่างที่พิมล-
พร พันธุ์ถาวรนาวิน ทำการศึกษาเป็นอยู่ในบริเวณถนนสุขุมวิท 16 ซึ่งอยู่ใกล้กับแยกอโศกพัฒนาตัด
กับถนนสุขุมวิท ที่ได้ชื่อว่าเป็นย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นการอยู่ในใจกลางเมือง หรือ
ย่านทำเลที่ตั้งจึงมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

4) การสาธารณูปโภค กล่าวว่ ในเขตเมืองที่มีความเจริญสูง ซึ่งรัฐบาลและทุกภาค
ส่วนที่เกี่ยวข้องได้วางระบบสาธารณูปโภคต่างไว้พร้อมเพรียงและสะดวกสบาย จะมีผลต่อการ
ตัดสินใจของผู้ประกอบการ

5) ค่าที่ดิน ราคาที่ดินจะมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการเพราะมีผลต่อต้นทุน
ในการก่อสร้าง โดยราคาที่ดินจะมีความสัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดินซึ่งจะแตกต่างกันไปในแต่ละย่าน
ทำเลที่ตั้ง

นอกจากนี้สุวดี คงสุข (2557) ศึกษาแบบจำลองการคัดเลือกทำเลเพื่อการพัฒนา
อาคารชุดพักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร จากกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นประยุกต์
(Modified Analytical Hierarchy Process: Modified AHP) เพื่อวิเคราะห์การตัดสินใจของ
ผู้ประกอบการ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการมากที่สุดคือ ด้านการคมนาคม
มีค่าความสำคัญ 0.636 รองลงมาคือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน มีค่าความ
สำคัญ 0.204 ด้านแหล่งงานและอุตสาหกรรม มีค่าความสำคัญ 0.112 และด้านสิ่งอ่า
นวยความสะดวกและบริการของรัฐมีลำดับความสำคัญน้อยที่สุดที่ 0.048 และจากผลการวิเคราะห์ค่า
ลำดับความสำคัญของเกณฑ์ย่อยที่มีผลต่อการตัดสินใจ พบว่าด้านการคมนาคม ที่ดินตั้งอยู่ใกล้ระบบ
ขนส่งมวลชน BTS/MRT/Airport link มีค่าความสำคัญสูงมากที่สุด รองลงมา คือ ใกล้ถนนสายหลัก
และใกล้ทางด่วน ด้านสิ่งอ่า นวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน พบว่าผู้ประกอบการนิยมเลือกทำเล
ใกล้ห้างสรรพสินค้ามีความสำคัญมากที่สุด ด้านสิ่งอ่า นวยความสะดวกและบริการของรัฐ
ผู้ประกอบการเลือกใกล้สถานีตำรวจมีความสำคัญกว่าใกล้หน่วยบริการพยาบาล และเกณฑ์ด้านแหล่ง
งานและอุตสาหกรรม พบว่า ใกล้โรงเรียนและมหาวิทยาลัยมีความสำคัญมากที่สุด รองลงมาคือใกล้
ศูนย์บริการราชการและใกล้อาคารสำนักงาน

จากการทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับแนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ และ ทฤษฎีทางผังเมืองทางผังเมืองเกี่ยวกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยสามารถสรุปปัจจัยที่ เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเลือกมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ปัจจัยเชิงกายภาพ ได้แก่ ประเภทโครงการ (Category) ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size) การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit) และการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม (Access Road) มีรายละเอียดดังนี้

- ประเภทโครงการ (Category) จำแนกเป็น โครงการอยู่อาศัย โครงการ พาณิชยกรรมและห้างสรรพสินค้า โครงการสำนักงาน และโครงการโรงแรม

- ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size) จำแนกเป็น พื้นที่ไม่เกิน 2,000 ตร.ม. (หรือ ประมาณไม่เกิน 1.25 ไร่) พื้นที่ไม่เกิน 5,000 ตร.ม. (หรือประมาณไม่เกิน 3.12 ไร่) พื้นที่ไม่เกิน 10,00 ตร.ม. (หรือประมาณไม่เกิน 6.25 ไร่) และพื้นที่เกิน 10,000 ตร.ม. (หรือประมาณ 6.25 ไร่ขึ้นไป)

- การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit) จำแนกเป็น สามารถ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าได้ในระยะ 500 เมตร (BTS MRT และเชื่อมต่อได้ทั้ง BTS และ MRT)

- การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม (Access Road) สามารถเชื่อมต่อได้กับ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย

2) ปัจจัยเชิงผังเมือง ได้แก่ ย่านทำเลที่ตั้ง (Zoning) และการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) มีรายละเอียดดังนี้

- ย่านทำเลที่ตั้ง (Zoning) จำแนกเป็น ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ย่าน ศูนย์กลางพาณิชยกรรม ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว ย่านชานเมืองตะวันออก และย่านชานเมืองตะวันตก

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) จำแนกเป็น การใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (ย.1 – ย.4) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปาน กลาง (ย.5 – ย.7) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.8 – ย.10) และ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (พ.1 – พ.5)

2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อัมพิกา พรหมประทาน (2552) ศึกษาเรื่อง “มาตรการและแรงจูงใจทางผังเมืองการรับรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร” โดยการกำหนดตัวแปรที่ศึกษา ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจของในเรื่องของการควบคุมทางผังเมือง ทศนคติของประชาชนที่มีต่อมาตรการสร้างแรงจูงใจทางผังเมือง และทัศนคติต่อการปรับปรุงมาตรการทางผังเมือง วิธีการศึกษาใช้การสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม และนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ทราบถึงการกำหนดให้มีมาตรการในทางผังเมือง แต่ไม่ทราบถึงรายละเอียดที่ชัดเจนของแต่ละมาตรการที่กำหนดไว้ เนื่องจากมาตรการเป็นเรื่องใหม่ที่ประชาชนทั่วไปไม่มีความรู้มากนัก ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะว่า หากมาตรการทางผังเมืองได้มีการพัฒนารูปแบบสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้มีความชัดเจนและเข้าใจได้ง่าย เป็นรูปธรรมช่วยให้ประชาชนเข้าใจได้มากขึ้น และหากมีการพัฒนารูปแบบควรควรให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่นั้นๆ

พิรุณพงศ์ จุลกลางกูร (2558) ศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาพื้นที่โล่งรอบอาคารพาณิชย์กรรมเพื่อสาธารณประโยชน์ : กรณีศึกษาพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจกรุงเทพมหานคร” ทำการศึกษาเพื่อหารูปแบบการออกแบบพื้นที่ที่เข้าข่ายเป็นพื้นที่สาธารณะที่ถือครองโดยเอกชน (Privately Owned Public Space หรือ POPS) ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่สาธารณะ จากการศึกษาพื้นที่โล่งรอบอาคารจะกระจุกตัวใน 3 ย่าน ได้แก่ ย่านการค้าสยาม-ประตูน้ำ ย่านธุรกิจสีลม-สาทร และย่านอโศก-สุขุมวิท พบว่าลักษณะทางกายภาพ และลักษณะการใช้งานมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งองค์ประกอบด้านอื่นๆของพื้นที่สีเขียว และการเข้าถึงสามารถดึงดูดให้พื้นที่มีการใช้งานได้จริง และนำแนวทางการออกแบบที่เสนอจะมีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

การกำหนดระเบียบวิธีการวิจัยเรื่อง “ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีผลต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร” มีหัวข้อการอธิบายประกอบด้วย ประเภทของงานวิจัย ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย ประเด็นในการศึกษา กรอบแนวคิดการวิจัย แหล่งที่มาของข้อมูล ประชากร การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง การสุ่มตัวอย่าง การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล และข้อจำกัดในงานวิจัย

3.1 ประเภทของงานวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Approach) โดยการผสมผสานทั้ง การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เพื่อสนับสนุนคุณภาพของงานวิจัยให้ดียิ่งขึ้นจากการผนวกกรอบวิธีทั้งการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ (อโณทัย งามวิชัยกิจ, 2558) โดยการวิจัยนี้จะเน้นศึกษามาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่กำหนดขึ้นในผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ในลักษณะการศึกษาแบบภาพรวม อาทิเช่น การศึกษาความสำคัญและเหตุผลที่ทำให้เกิดมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หลักการของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในแต่ละประเภท วิธีการนำมาตราการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปใช้ รวมถึงผลที่ได้หลังจากการนำมาตราการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปปฏิบัติ โดยข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมเอกสารและแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจะนำไปใช้ในการประมวลผลและการวิเคราะห์ผลโดยวิธีการวิจัยเชิงความสัมพันธ์ (Interrelationship Studies) ที่ผ่านการวิเคราะห์ตัวแปรเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างกัน และแสดงผลการศึกษาของงานวิจัยนี้ในรูปแบบของการบรรยายเชิงพรรณนา (Descriptive Research) เพื่ออธิบายให้เข้าใจถึงผลของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีผลต่อการพัฒนาของเอกชนและส่วนรวม

3.2 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

3.2.1 การกำหนดหัวข้องานวิจัย

การกำหนดหัวข้องานวิจัย และการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) รวมทั้งการนำมาตรการไปใช้จริงของโครงการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการทำวิจัยนี้ โดยรวบรวมและยืนยันข้อมูลโครงการที่นำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ไปปฏิบัติแล้วจากเอกสารราชการ และเอกสารวิชาการ ดังนี้

1) ข้อมูลจากเอกสารราชการ ข้อมูลในส่วนนี้รวบรวมจากเอกสารและการสอบถามเจ้าพนักงานรัฐจากหน่วยงาน 2 แห่ง ได้แก่ 1) สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร และ 2) สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร จากการสอบถามและขอข้อมูลจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครทำให้ทราบว่า มีผู้ประกอบการรายใดบ้างที่ดำเนินการยื่นขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ทั้ง 5 ประเภท ได้แก่ ประเภทการสร้างที่อยู่อาศัยรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมในโครงการ ประเภทพื้นที่โล่งสาธารณะ ประเภทที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป ประเภทพื้นที่รับน้ำ และประเภทอาคารประหยัดพลังงาน) ตั้งแต่การประกาศใช้กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 จนถึงปัจจุบัน จากนั้นนำจำนวนผู้ประกอบการที่ขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปตรวจสอบการดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างกับสำนักการโยธากรุงเทพมหานคร เพื่อให้ได้ข้อมูลของผู้ประกอบการที่ดำเนินการยื่นขอใช้สิทธิ์และขอใบอนุญาตก่อสร้างอาคาร ซึ่งเป็นโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างตามสิทธิ์การเพิ่มพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) แล้วจำนวน 8 โครงการ แบ่งเป็น การขอใช้สิทธิ์ประเภทพื้นที่โล่งสาธารณะ จำนวน 2 โครงการ และการขอใช้สิทธิ์ประเภทพื้นที่รับน้ำ จำนวน 6 โครงการ

2) ข้อมูลจากเอกสารวิชาการ ข้อมูลในส่วนนี้รวบรวมจากรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ที่บริษัทเอกชนเป็นผู้จัดทำขึ้น เนื่องจากโครงการที่ขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ทั้ง 9 โครงการ เป็นโครงการที่ต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงนำข้อมูลในส่วนนี้มาศึกษารายละเอียดและข้อมูลทั่วไปของโครงการเพื่อความเข้าใจถึงพื้นที่ศึกษาในเบื้องต้น

3.2.2 การทบทวนวรรณกรรม

เริ่มจากการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และแผนที่ โดยเน้นถึงเนื้อหาในบริบทของการวางแผนเมืองในเชิงนโยบาย ซึ่งประกอบด้วย พระราชบัญญัติ การผังเมือง การวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร การบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อทราบถึงหลักการและเหตุผลในการวางแผนกรุงเทพมหานครตามหลักการแห่งการวางผังเมือง และศึกษาเนื้อหาในบริบทของการกำหนดนโยบายและเครื่องมือทางผังเมือง ซึ่งประกอบด้วย เครื่องมือในการทำให้เป็นไปตามผังเมืองรวม โดยเฉพาะมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เครื่องมือทางผังเมือง และเครื่องมือในการสร้างแรงจูงใจ (Incentive Measurements) อื่นๆ นอกจากนี้ยังศึกษาถึงกระบวนการในการตัดสินใจหรือปัจจัยที่มีส่วนกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างความเข้าใจในทัศนคติของผู้ประกอบการที่มีผลต่อการตัดสินใจ เลือกใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ทั้งนี้ข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมจะนำมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยเพื่อเป็นกรอบสำหรับใช้ดำเนินงานวิจัยต่อไป

3.2.3 การออกแบบเครื่องมือในการวิจัยเพื่อตอบคำถามงานวิจัย

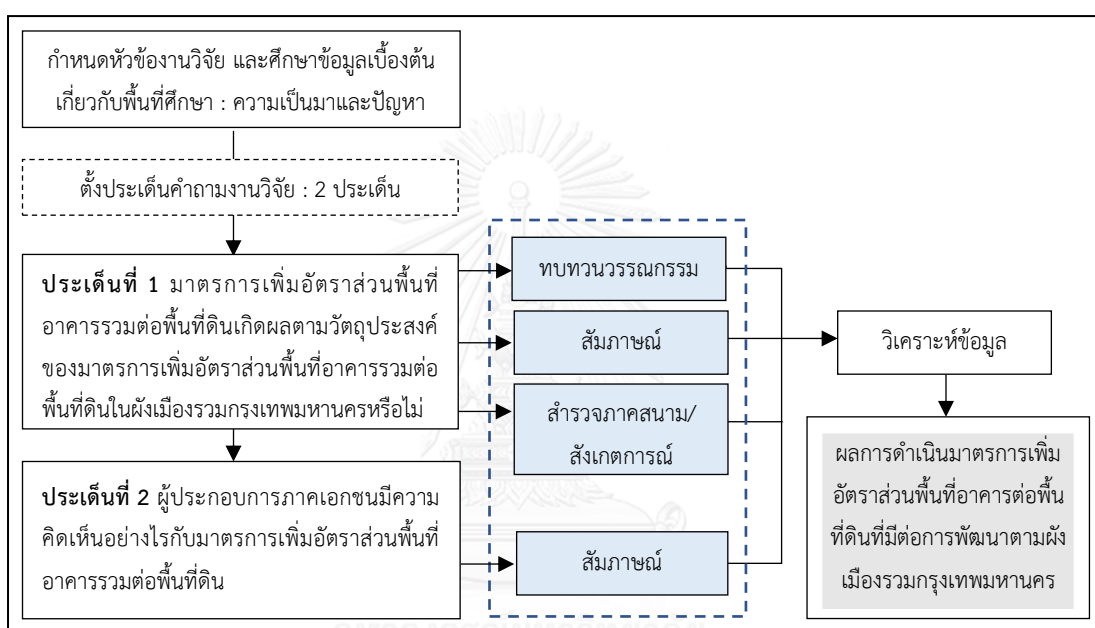
ทำการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการอธิบายวิทยานิพนธ์แบบข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) โดยข้อมูลที่นำมาใช้ศึกษาเพื่อหาคำตอบของงานวิจัยส่วนใหญ่มาจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ดังนั้นการเก็บรวบรวมและบันทึกข้อมูลใช้วิธีการสำรวจ การสังเกต การสัมภาษณ์ จากแหล่งข้อมูลโดยตรง รวมทั้งประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โดยการประเมินผลที่เกิดขึ้นภายหลังจากการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เกิดกับโครงการ

3.2.4 การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนนี้จะเป็นการนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม รวบรวมเอกสาร การสำรวจภาคสนาม และการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างมาทำการประมวลผลด้วยการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนาและตารางไขว้ (Cross-tabulation Table) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ระหว่าง เพื่อวิเคราะห์กระบวนการตัดสินใจที่มีต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

3.2.5 การสรุปผลการวิจัย

จากขั้นตอนในการศึกษาทั้งหมดนำมาใช้สรุปผลการวิจัยผลการดำเนินการมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และนำเสนอข้อค้นพบบางประการเพื่อเสนอในการปรับปรุง แก้ไข หรือเพิ่มเติมเพื่อนำมาปรับใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เหมาะสมมากขึ้น



รูปที่ 18 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย
ที่มา : ผู้วิจัย

3.3 ประเด็นในการศึกษา และเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล

ประเด็นในการศึกษาและเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล จัดทำในรูปแบบของรายการตรวจสอบ (Check List) ที่จัดหมวดหมู่ไว้ให้เข้าใจได้ง่ายขึ้น โดยประเด็นในการศึกษาจะประกอบด้วย 1) วรรณกรรมที่เกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) 2) ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่สร้างอาคารรวมต่อพื้นที่ดินของเอกชนเครื่องมือ และ 3) ผลการดำเนินการมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีผลต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล จะประกอบด้วย 1) ข้อมูลจากเอกสารและบทความ 2) ข้อมูลจากแผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ 3) ข้อมูลจากการสำรวจ 4) ข้อมูล

จากการสัมภาษณ์ 5) ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ และ 6) ข้อมูลจากการคำนวณ ซึ่งสามารถสรุปเป็น ตารางประเด็นในการศึกษา และเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล ดังนี้

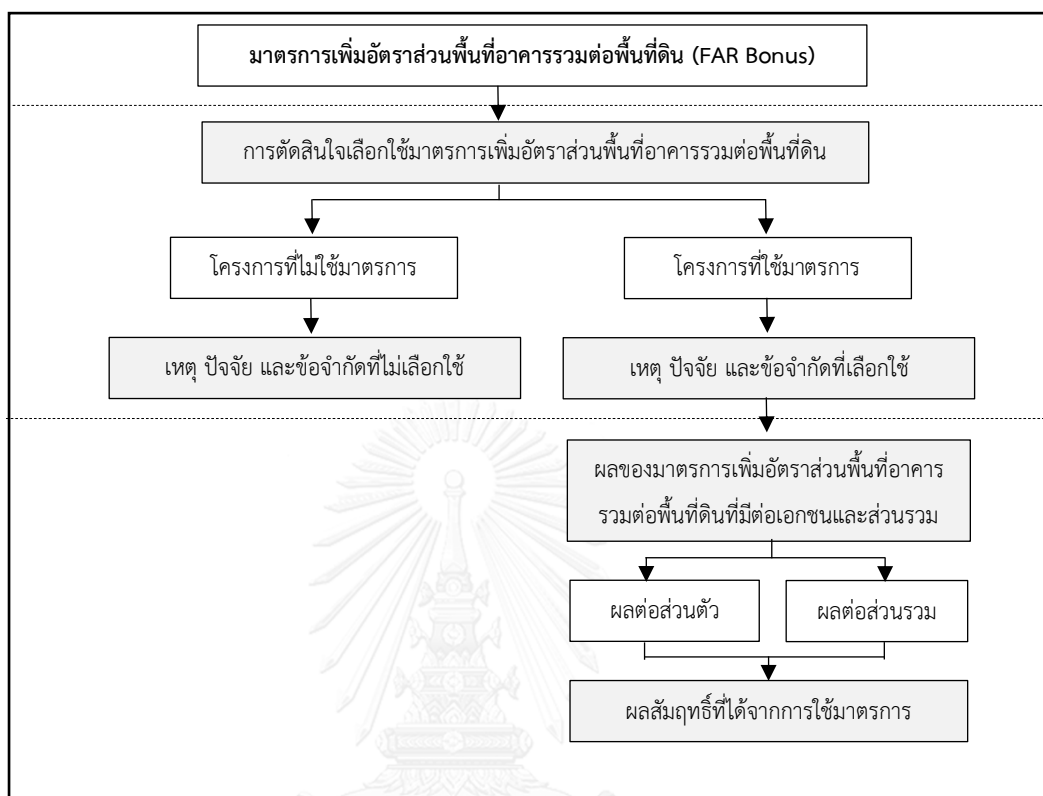
ตารางที่ 6 ประเด็นในการศึกษา และเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล

ประเด็นที่ศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	เครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล					
	เอกสาร/ บทความ	แผนที่/ ภาพถ่าย ทางอากาศ	การ สำรวจ	การ สังเกต	การ สัมภาษณ์	การ คำนวณ
1. วรรณกรรมที่เกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)						
1.1 กฎหมาย/ นโยบาย						
1) พระราชบัญญัติการผังเมือง	X					
2) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	X	X				
- Land Use Plan	X	X				
- FAR	X					
- FAR Bonus	X					
3) รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	X					
4) แผนการพัฒนาเมือง	X					
- แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร	X	X				
1.2 แนวคิด/ ทฤษฎี						
1) แรงจูงใจ (Incentive measurement)	X					
2) การตัดสินใจ (Decision Making)	X					
1.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	X					
2. ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่สร้างอาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ของเอกชน						
2.1 ปัจจัยด้านกายภาพ						
1) ประเภทโครงการ			X	X		
2) รูปแบบโครงการ						
3) ขนาดพื้นที่โครงการรวม	X					X
4) ขนาดแปลงที่ดินโครงการ	X					
5) การเชื่อมต่อขนส่งมวลชน		X	X			
6) การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม		X	X			
2.2 ปัจจัยด้านผังเมือง						
1) ย่านทำเลที่ตั้ง	X	X	X			
2) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม กทม.	X	X	X			
3) ข้อจำกัดและเงื่อนไขทางกฎหมาย	X				X	

ประเด็นที่ศึกษาและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	เครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูล					
	เอกสาร/ บทความ	แผนที่/ ภาพถ่าย ทางอากาศ	การ สำรวจ	การ สังเกต	การ สัมภาษณ์	การ คำนวณ
3. ผลของการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่ อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีผลต่อเอกชนและ ส่วนรวม						
3.1 โครงการประเภทพื้นที่โล่งสาธารณะ						
1) ลักษณะของพื้นที่โล่งสาธารณะ	X	X	X			
2) ขนาดพื้นที่โบนัสและพื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้น	X	X				X
3) ประเภทของกิจกรรม รูปแบบ และช่วงเวลา			X	X		
3.2 โครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ						
1) ลักษณะของพื้นที่รับน้ำ	X	X				
2) ขนาดพื้นที่โบนัสและพื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้น	X					X
3) ความสามารถในการกักเก็บน้ำและชะลอน้ำ	X					X
<u>หมายเหตุ</u> เครื่องหมาย X แทน เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล						

3.4 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากตารางแสดงประเด็นที่ศึกษา ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และเครื่องมือที่ใช้รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นในการศึกษาผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร สามารถนำมาสร้างกรอบแนวคิดการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 19 กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา : ผู้วิจัย

3.5 แหล่งที่มาของข้อมูล และวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพแบบศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study Research) การรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยนี้แบ่งประเภทของข้อมูลออกเป็น 2 ประเภท คือ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

3.5.1 แหล่งของข้อมูลชั้นรองหรือข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources)

แหล่งของข้อมูลชั้นรองหรือข้อมูลทุติยภูมิเป็นแหล่งข้อมูลที่ได้มาจากเอกสารหลักฐานทางวิชาการของหน่วยงานราชการ ที่ได้ผ่านขั้นตอนการวิเคราะห์มาแล้วในเบื้องต้น ได้แก่ ข้อมูลและรายละเอียดโครงการที่ขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่ รวมถึงการทบทวนวรรณกรรม (Literature Review) ที่เกี่ยวข้อง

เพื่อสร้างความเข้าใจพื้นฐานเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ซึ่งจะนำมาพิจารณาเป็นพื้นที่ศึกษาของงานวิจัยนี้

3.5.2 แหล่งของข้อมูลขั้นต้นหรือข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

แหล่งของข้อมูลขั้นต้นหรือข้อมูลปฐมภูมิเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม การสังเกตการณ์ และการสัมภาษณ์ เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการ และพื้นที่โครงการในเชิงลึก ซึ่งเนื้อหาของข้อมูลนี้ประกอบด้วย ข้อมูลเชิงกายภาพ ข้อมูลเชิงสังคม และข้อมูลเชิงทัศนคติ ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 3 วิธี คือ

1) วิธีการเก็บข้อมูลแบบสำรวจภาคสนาม (Site Survey) เป็นการศึกษาข้อมูลเชิงกายภาพของพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย สภาพทั่วไปของโครงการ ประเภทโครงการ รูปแบบโครงการ การเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม

2) วิธีการเก็บข้อมูลแบบสังเกตการณ์ (Observation) เป็นการศึกษาข้อมูลเชิงสังคม โดยศึกษาพฤติกรรมการใช้พื้นที่ ประเภทกิจกรรม รูปแบบกิจกรรม และช่วงเวลา

3) วิธีการเก็บข้อมูลแบบการสัมภาษณ์ (Interview) เป็นการศึกษาข้อมูลเชิงทัศนคติ และความคิดเห็นของผู้มีอำนาจตัดสินใจเลือกใช้หรือไม่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้แก่ ผู้ประกอบการ เจ้าของที่ดิน และนักลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ หรือเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการนำมาตราการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินมาใช้ในพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถาปนิกผู้ออกแบบโครงการ วิศวกรผู้ควบคุมการก่อสร้างโครงการ ทีมงานที่ปรึกษาพัฒนาโครงการ นักการตลาดของโครงการ ที่มีความแตกต่างกันในแต่ละโครงการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของโครงการ

3.6 ประชากร การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง

3.6.1 ประชากร

ประชากรในการวิจัยนี้คือ ผู้ประกอบการที่มีการดำเนินโครงการอสังหาริมทรัพย์ ในช่วงที่มีการประกาศใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ไว้ในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 จนถึง ปัจจุบัน ใช้กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

พ.ศ. 2556 ตามข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมจากข้อมูลโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment หรือ EIA) (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2559) จำนวน 117 บริษัท

3.6.2 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างในกรณีนี้ผู้วิจัยทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนแล้ว จึงทำการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์การกำหนดเป็นร้อยละของประชากรในการพิจารณา ดังนี้ (ธีรวุฒิ เอกะกุล, 2543)

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักร้อยละ ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 25%

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักพัน ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 10%

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักหมื่น ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 5%

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักแสน ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 1%

จากวิธีการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยการกำหนดเกณฑ์ร้อยละของประชากร โดยที่ประชากรในงานวิจัยนี้มีจำนวนที่แน่นอนแล้ว 117 บริษัท ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ของขนาดประชากรหลักร้อยละ ที่ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อยร้อยละ 25 ซึ่งสามารถคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม} &= \frac{\text{จำนวนประชากรที่แน่นอน} \times 25}{100} \\ &= \frac{117 \times 25}{100} \\ &= 29.25 \end{aligned}$$

ดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมในงานวิจัยนี้เท่ากับ 29.25 บริษัท ผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างไว้ 30 บริษัท

3.6.3 กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

จากการกำหนดขนาดตัวอย่างที่เหมาะสมกับงานวิจัยนี้จำนวน 30 บริษัท สามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) บุคคลสำคัญ (Key Person) และ 2) บุคคลทั่วไป เพื่อกำหนดวิธีการสุ่มตัวอย่างและทำการรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ในประเด็นที่แตกต่างกัน สามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง 2 วิธี มีรายละเอียดดังนี้

1) บุคคลสำคัญ (Key Person) เป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หรือนำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินมาใช้ในการพัฒนาโครงการแล้ว โดยทำการรวบรวมรายชื่อผู้ประกอบการแล้วในเบื้องต้นจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครและสำนักการโยธากรุงเทพมหานคร จำนวน 8 บริษัท

สำหรับวิธีการสุ่มตัวอย่างใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อดูเน้นสัมภาษณ์บุคคลสำคัญ ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการที่มีการดำเนินการก่อสร้างโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินแล้ว มีประเด็นในการสัมภาษณ์ คือ เหตุผลในการนำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินมาใช้ในการพัฒนาโครงการ ประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่เลือกใช้ ผลที่เกิดขึ้นภายหลังจากการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

2) บุคคลทั่วไป เป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หรือยังไม่ได้นำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปใช้ในการพัฒนาโครงการ โดยทำการรวบรวมข้อมูลจากประชากรที่มีการดำเนินโครงการในช่วงที่มี FAR Bonus ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกทม. พ.ศ. 2549 จนถึง ปัจจุบัน จำนวน 22 บริษัท

สำหรับวิธีการสุ่มตัวอย่างใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบพิจารณาตามความสะดวก (Convenience Sampling) จะใช้สำหรับการสัมภาษณ์บุคคลทั่วไป ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการเสนอมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน มีประเด็นในการสัมภาษณ์ คือ ความคาดหวังของผู้ประกอบการเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อ

พื้นที่ดิน ทศนคติที่มีต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในแต่ละประเภท และความสนใจเลือกใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในโครงการอนาคต

ตารางที่ 7 กลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง

วิธีการสุ่มตัวอย่าง	กลุ่มตัวอย่าง	เกณฑ์การเลือกกลุ่มตัวอย่าง	ประเด็นการสัมภาษณ์
แบบเจาะจง (Purposive Sampling)	บุคคลสำคัญ (8 บริษัท) - ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ - ผู้ที่เกี่ยวข้องในการเสนอให้ใช้ FAR Bonus - ผู้ตรวจสอบการดำเนินการใช้ FAR Bonus	- มีการดำเนินการก่อสร้างโครงการตามการอนุญาตก่อสร้างอาคารที่ใช้สิทธิ์ FAR Bonus แล้ว	- เหตุผลในการนำ FAR Bonus มาใช้ในโครงการ - ประเภทของ FAR Bonus ที่เลือกใช้ - ผลที่เกิดขึ้นหลังจากการใช้ FAR Bonus
พิจารณาตามความสะดวก (Convenience Sampling)	บุคคลทั่วไป (22 บริษัท) - ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ - ผู้ที่เกี่ยวข้องในการเสนอ FAR Bonus	- ผู้ประกอบการที่มีการดำเนินโครงการในช่วงที่มี FAR Bonus ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกทม. พ.ศ. 2549 จนถึง ปัจจุบัน - ดำเนินโครงการอยู่ในขอบเขตของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	- ความคาดหวังของผู้ประกอบการที่มีต่อ FAR Bonus - ทศนคติที่มีต่อ FAR Bonus ในแต่ละประเภท

3.7 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาในงานวิจัยนี้คือ โครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในความครอบครองของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งดำเนินโครงการอยู่ในขอบเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จากการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 บริษัท ในจำนวนนี้แบ่งเป็นผู้ประกอบการโครงการที่ดำเนินก่อสร้างโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) จำนวน 8 และผู้ประกอบการโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ (FAR Bonus) จำนวน 22 บริษัท

จากการรวบรวมข้อมูลเอกสารและหลักฐานจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร สำนักการโยธากรุงเทพมหานคร และรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สามารถสรุปรายชื่อโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 จนถึงปัจจุบัน กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 แบ่งเป็นโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ประเภทพื้นที่โล่งสาธารณะ จำนวน 2 โครงการ และโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ประเภทบ่อรับน้ำจำนวน 6 โครงการ (ตารางที่ 3-4 และตารางที่ 3-5)

ตารางที่ 8 รายชื่อโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินแยกประเภท

รายชื่อโครงการ	ที่ตั้งโครงการ	ประเภทของโบนัส (Type of FAR Bonus)		วันที่อนุมัติโครงการ ตามรายงาน วิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
		ที่ สาธารณะ	ที่รับน้ำ	
1..AIA Capital Center	ถ.รัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง	X		15 พ.ย. 2554
2.Hyatt Regency & Hyde	ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา	X		13 ก.ย. 2556
3.FYI Center	ถ.พระรามที่ 4 เขตคลองเตย		X	20 ต.ค. 2557
4.Ideo Mobi Wongsawang	ถ.กรุงเทพนนทบุรี แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ		X	13 ม.ค. 2558
5.Aspire Sathorn-Thapra	ถ.ราชพฤกษ์ แขวงบुकคโล เขตธนบุรี		X	09 มี.ค. 2558
6.Q Sukhumvit	ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย		X	24 มี.ค. 2558
7.UOB	ถ.เพชรเกษม แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ		X	07 พ.ค. 2558
8.The Diplomat 39	ถ.สุขุมวิท แขวงคลองตัน เขตวัฒนา		X	22 มี.ย. 2558

ตารางที่ 9 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ประเภทของโบนัส	โครงการที่ขอใช้สิทธิ์
ที่โล่งสาธารณะ	1. Hyatt Regency & Hyde 2. AIA Capital Center
พื้นที่รับน้ำ	3. UOB 4. Aspire Sathorn-Thapra 5. FYI Center 6. Q Sukhumvit 7. The Diplomat 39 8. Ideo Mobi

3.8 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแยกแยะความคิดของการวิจัย จะใช้ข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลขั้นต้นหรือข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลชั้นรองหรือข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) มาจัดลำดับความคิด และแยกแยะองค์ประกอบของตัวแปรหรือปัจจัยแล้วนำมาวิเคราะห์ (Analysis) เพื่อจัดลำดับความสัมพันธ์ แล้วนำผลที่ได้มาทำการสังเคราะห์ (Synthesis) เพื่อให้เห็นความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน และเป็นการสรุปองค์ความรู้ใหม่ที่สำคัญ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลจะใช้เครื่องมือ ดังต่อไปนี้

3.8.1 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการจำแนกประเภทข้อมูล (Classification Data)

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการจำแนกประเภทข้อมูลเป็นวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาข้อมูลจำนวนมากให้เข้าใจได้ง่ายขึ้น จะใช้วิธีการกำหนดเกณฑ์เพื่อจำแนกข้อมูลเป็นกลุ่มตามปัจจัยที่ศึกษา ประกอบด้วย ปัจจัยด้านกายภาพ ได้แก่ ประเภทโครงการ รูปแบบโครงการ ขนาดพื้นที่โครงการรวม ขนาดแปลงที่ดินโครงการ การเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะ การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม และปัจจัยด้านกฎหมาย ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 สำหรับการแสดงผลของข้อมูลใช้วิธีการแสดงแบบภาพรวมเชิงพื้นที่เพื่อสร้างความเข้าใจเป็นแผนที่และภาพ ด้วยโปรแกรมอาร์คจีไอเอส (ArcGIS) สำหรับประยุกต์ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ และโปรแกรมอะโดบี โฟโตชอป (Adobe Photoshop) สำหรับสร้างภาพ และตกแต่งภาพ

3.8.2 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics)

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาเป็นการนำเสนอข้อมูลที่เก็บรวบรวมมา โดยนำมาบรรยายถึงลักษณะของข้อมูลที่เก็บมาได้ ที่รวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบด้วยโปรแกรมเอสพีเอสเอส (Statistical Package for the Social Science for Windows หรือ SPSS) ซึ่งเป็นโปรแกรมที่มีประสิทธิภาพสูง ในการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ และการจัดการข้อมูล และทำการแปรผลในรูปกราฟ เช่น กราฟแท่ง กราฟวงกลม

3.8.3 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการสร้างตารางไขว้ (Cross Tabulation)

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการสร้างตารางไขว้ เป็นวิธีการวิเคราะห์ตัวแปรหรือปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันตั้งแต่ 2 ตัวแปรขึ้นไป เพื่อตรวจสอบความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงของตัวแปรและปัจจัยต่างๆ เพื่อนำมาอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างมีเหตุและผล

3.9 ข้อจำกัดในงานวิจัย

3.9.1 ข้อจำกัดด้านเวลา

ในการทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้มีกำหนดระยะเวลาตามภาคการศึกษาของมหาวิทยาลัย ทำให้ผู้วิจัยต้องวางแผนงานวิจัยเนื้อหาบทต่างๆ ในระยะเวลาค่อนข้างสั้น จึงทำให้ไม่สามารถศึกษางานวิจัยได้สมบูรณ์ครบทุกด้าน ซึ่งในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะเลือกศึกษาเฉพาะปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

3.9.2 ข้อจำกัดด้านการเข้าถึงผู้ประกอบการ

จากข้อจำกัดด้านเวลาที่มีจำกัด รวมทั้งความยากลำบากในการเข้าถึงผู้ประกอบการที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกใช้มาตรการ เพื่อทำการขอสัมภาษณ์ทัศนคติ ทำให้ผู้วิจัยทำการสุ่มตัวอย่างจากกลุ่มตัวอย่างของผู้ประกอบการที่ไม่ได้ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินด้วยวิธีการพิจารณาตามความสะดวก (Convenience Sampling) โดยการเลือกสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่พร้อมให้สัมภาษณ์ก่อนจนครบจำนวน 22 บริษัท ซึ่งการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีนี้ทำให้เกิดอคติในการเลือกบุคคลเข้ามาในการศึกษา (Selection Bias) นอกจากนี้อีก 8 โครงการใช้วิธีการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อเก็บข้อมูลของโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ครบทุกโครงการ ตามข้อมูลของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร และสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

บทที่ 4

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาในบทนี้จะเป็นการศึกษาข้อมูลเชิงพื้นที่และสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพเป็นหลักประกอบด้วย ข้อมูลและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา เพื่อสร้างความเข้าใจในรายละเอียดเชิงกายภาพ ทั้งนี้ผู้วิจัยได้แบ่งการศึกษาลักษณะทางกายภาพออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) โครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน และ 2) โครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน มีการวิเคราะห์ ดังนี้

4.1 โครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

จากการรวบรวมข้อมูลรายชื่อผู้ประกอบการโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จำนวน 8 โครงการ พบว่ามีการนำมาตราการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินมาใช้ในการพัฒนาโครงการ 2 ประเภท ได้แก่ 1) ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ จำนวน 2 โครงการ และ 2) ประเภทพื้นที่รับน้ำ จำนวน 6 โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 โครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

โครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ เป็นโครงการที่เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้ดำเนินการขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ (FAR Bonus) ประเภทการจัดให้มีพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ในช่วงที่มีการประกาศกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 มีเงื่อนไขคือ 1) ให้ทำได้ในที่ดินประเภท ย. 8 ถึง ย. 10 และ พ. 2 ถึง พ. 5 2) ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 และ 3) พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน 5 เท่าของพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ 4) พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะไม่รวมถึงที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม (OSR) ที่กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ดังนั้นผู้วิจัยจึงไม่นำที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมมาใช้ในการคำนวณ จากการศึกษาพบว่าการดำเนินการขอใช้และก่อสร้างโครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ จำนวน 2 โครงการ ดังนี้

1) โครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ (AIA Capital Center)

ที่ตั้งและอาณาเขต โครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ตั้งอยู่ถนนรัชดา รัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัท อเมริกันอินเตอร์แนชชั่นแนลแอสซิวรันส์ จำกัด ขนาดพื้นที่โครงการรวม 9-1-13 ไร่ หรือ 14,852 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักของโครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ให้ใช้เป็นอาคารสำนักงานเช่า มีลักษณะการดำเนินโครงการให้เข้าพื้นที่เพื่อใช้เป็นสำนักงาน พาณิชยกรรม และภัตตาคาร มีพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารรวมที่ใช้คิดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 108,224 ตารางเมตร และเข้าข่ายการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร จึงจัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าที่ให้บริการในพื้นที่โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร (สายเฉลิมรัชมงคล) มีสถานีทั้งหมด 18 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานีหัวลำโพง สิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ โดยสถานีที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรม ห่างจากพื้นที่โครงการ 135 เมตร

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมทางถนน บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับทางเข้า - ออกโครงการ 1 สาย เป็นถนนสายหลัก คือ ถนนรัชดาภิเษก รายละเอียดดังนี้

- ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายหลักตามแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมต่อกับถนนรัชดาภิเษกด้านตะวันออกโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 8 ช่องจราจร (4 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางจราจรมีการเปิดเกาะกลางเพื่อเป็นจุดกลับรถบริเวณใกล้โครงการ 2 จุด



รูปที่ 20 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์

ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง ซึ่งจัดอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม เป็นเขตเมืองชั้นในที่มีการขยายตัวด้านธุรกิจประเภทการค้าบริการ และสำนักงานเนื่องจากมีความสะดวกของระบบโครงข่ายการคมนาคม ลักษณะทางสังคมตลอดจนลักษณะการดำเนินชีวิตของชุมชน โดยรอบจัดเป็นกลุ่มสังคมเมือง โดยบริเวณริมถนนรัชดาภิเษก ประกอบไปด้วย อาคารสำนักงาน ซึ่งเป็นอาคารขนาดใหญ่ อาทิ เช่น ทู ทาวเวอร์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) นอกจากนี้ ยังเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ อาทิเช่น อาคารฟอร์จูนทาวน์ และเอสพลานาด สถานเอกอัครราชทูตแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และยังมีพื้นที่ว่างอีกเล็กน้อย สำหรับภายในถนนซอยย่อยจะประกอบไปด้วยสถาบันเทววิทยารวมมิตรอยู่ทั่วไป และกลุ่มบ้านพักอาศัย

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 พบว่า “โครงการตั้งอยู่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 9-19 (สีน้ำตาล)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ได้กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 7 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์ ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต 854 ตารางเมตร ทำให้โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์ สามารถกำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ได้เกิน 7 : 1 โดยมีเงื่อนไขการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{FAR} &= \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}} \\ &= \frac{108,224}{14,852} \\ &= 7.29 \end{aligned}$$

หากพิจารณาตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินบริเวณโครงการที่เท่ากับ 7:1 โครงการจะมีพื้นที่อาคารรวมได้สูงสุดเท่ากับ 103,964 ตารางเมตร {คำนวณจาก ขนาดพื้นที่โครงการ 14,852 x 7 (FAR)} ซึ่งโครงการมีพื้นที่อาคารรวม 108,224 ตารางเมตร ดังนั้น จึงมีพื้นที่อาคารรวมเพิ่มขึ้น 4,260 ตารางเมตร {คำนวณจาก (108,224 – 103,964)} ซึ่งโครงการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณประโยชน์ขนาด 854 ตารางเมตร ดังนั้น พื้นที่อาคารรวมของโครงการที่เพิ่มขึ้น

จึงคิดเป็น 4.9 เท่าของพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณประโยชน์ จึงสอดคล้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคารเท่ากับ 7.29 : 1 ซึ่งเกิน 7: 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ 5 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

2) โครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ (Hyatt Regency & Hyde)

ที่ตั้งและอาณาเขต โครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ (เดิมชื่อเดอะ รีเจนท์ แบงคอก ไฮเทล แอนด์ เรสซิเดนซ์) ตั้งอยู่ที่ซอยสุขุมวิท 13 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัทแกรนด์ แอสเสท ไฮเทคส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน) ขนาดพื้นที่โครงการรวม 5-3-71 ไร่ หรือ 9,484 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักของโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ ให้ใช้เป็นอาคารชุดพักอาศัยและโรงแรม มีลักษณะการดำเนินการเป็น 2 ส่วน คือส่วนที่พักอาศัย และส่วนโรงแรม มีพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารที่ใช้คิดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 100,336 ตารางเมตร บริเวณพื้นที่ที่ดำเนินการขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินส่วนใหญ่ครอบคลุมพื้นที่อาคารส่วนโรงแรมจึงเข้าข่ายการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร จึงจัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการในพื้นที่โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท) มีสถานีทั้งหมด 22 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานีหมอชิต สิ้นสุดที่สถานีบางรี โดยสถานีที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการได้แก่ สถานีนาana ห่างจากพื้นที่โครงการ 220 เมตร

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมทางถนน บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับทางเข้า - ออกโครงการ 2 สาย โดยมีถนนสายหลักคือ ถนนสุขุมวิท และถนนสายรอง คือ ซอยสุขุมวิท 13 รายละเอียดดังนี้

- ถนนสุขุมวิท เป็นถนนสายหลักวางตัวตามแนวตะวันออก – ตะวันตก เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิทด้านหน้าโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

- ซอยสุขุมวิท 13 เป็นถนนสายรองวางตัวตามแนวเหนือ – ใต้โครงการ เชื่อมต่อกับซอยสุขุมวิท 13 ด้านขวาโครงการ มีจำนวน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจร/ทิศทาง) ไม่มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร



รูปที่ 21 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการไฮแอท รีเจนซี่ แอนด์ ไฮด์
ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านถนนสุขุมวิท เขตวัฒนา ซึ่งจัดอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม เป็นเขตเมืองชั้นในที่มีการขยายตัวด้านธุรกิจประเภทการค้า บริการ และสำนักงานเนื่องจากมีความสะดวกของระบบโครงข่ายการคมนาคม ลักษณะทางสังคมตลอดจนลักษณะการดำเนินชีวิตของชุมชน โดยรอบจัดเป็นกลุ่มสังคมเมือง โดยบริเวณริมถนนสุขุมวิท

ประกอบไปด้วย อาคารสำนักงาน ซึ่งเป็นอาคารขนาดใหญ่ อาทิ เช่น ไทมส์ สแควร์ (Times Square) นอกจากนี้ ยังเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ อาทิเช่น โรบินสัน สุขุมวิท (Robinson) และ เทอร์มินัล 21 (Terminal 21) สำหรับภายในถนนซอยย่อยจะประกอบไปด้วยกลุ่มบ้านพักอาศัยตั้งกระจายอยู่ทั่วไป

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 พบว่า “โครงการตั้งอยู่ที่พื้นที่พาณิชยกรรม พ. 5-3 (สีแดง)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ได้กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 10 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โครงการโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต 1,125 ตารางเมตร ทำให้โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์ สามารถกำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ได้เกิน 10 : 1 โดยมีเงื่อนไขการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{FAR} &= \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}} \\ &= \frac{100,336}{9,484} \\ &= 10.58 \end{aligned}$$

หากพิจารณาตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินบริเวณโครงการที่เท่ากับ 10:1 โครงการจะมีพื้นที่อาคารรวมได้สูงสุดเท่ากับ 94,840 ตารางเมตร {คำนวณจาก ขนาด

พื้นที่โครงการ 9,484 x 10 (FAR) ซึ่งโครงการมีพื้นที่อาคารรวม 100,336 ตารางเมตร ดังนั้น จึงมีพื้นที่อาคารรวมเพิ่มขึ้น 5,496 ตารางเมตร {คำนวณจาก (100,336 - 94,840)} ซึ่งโครงการได้จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณประโยชน์ขนาด 1,125 ตารางเมตร ดังนั้น พื้นที่อาคารรวมของโครงการที่เพิ่มขึ้นจึงคิดเป็น 4.8 เท่าของพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณประโยชน์ จึงสอดคล้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคารเท่ากับ 10.58 : 1 ซึ่งเกิน 10 : 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ 5 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

4.1.2 โครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ

โครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ เป็นโครงการที่เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้ดำเนินการขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ (FAR Bonus) ประเภทการจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ ในช่วงที่มีการประกาศกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีเงื่อนไขคือ 1) ต้องกักเก็บน้ำได้ในสัดส่วนไม่น้อยกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร ต่อพื้นที่ 50 ตารางเมตร ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 5 2) หากสามารถกักเก็บน้ำได้มากกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ตามสัดส่วน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินร้อยละ 20 จากการศึกษาพบว่ามีการดำเนินการขอใช้และก่อสร้างโครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ จำนวน 6 โครงการ ดังนี้

1) โครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์ (FYI Center)

ที่ตั้งและอาณาเขต โครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์ ตั้งอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัท แผ่นดินทอง พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) โดยการเช่าพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ มีขนาดพื้นที่โครงการรวม 8-3-75.28 ไร่ หรือ 14,301.12 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักของโครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์ มีลักษณะเป็นการให้บริการห้องพักอาศัยในรูปแบบโรงแรม และสำนักงาน มีพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารที่คิดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 100,732.56

ตารางเมตร บริเวณพื้นที่ที่ดำเนินการขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินส่วนใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่อาคารโรงแรม และสำนักงานจึงเข้าข่ายการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคาร สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร จึงจัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้ามหานคร (สายเฉลิมรัชมงคล) มีสถานีทั้งหมด 18 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานีหัวลำโพง สิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ โดยสถานีที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการได้แก่ สถานีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ห่างจากพื้นที่โครงการ 350 เมตร

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับทางเข้า - ออกโครงการ 1 สาย เป็นถนนสายหลัก คือ ถนนพระรามที่ 3 และบริเวณรอบโครงการประกอบด้วยถนนพระรามที่ 4 และถนนซอยไฟลิ่งโต รายละเอียดดังนี้

- ถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนสายหลักวางตัวตามแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมต่อกับถนนรัชดาภิเษกด้านซ้ายโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 8 ช่องจราจร (4 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

- ถนนพระรามที่ 4 เป็นถนนสายหลักวางตัวตามแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 4 ด้านหน้าโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 8 ช่องจราจร (4 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

- ถนนซอยไฟลิ่งโต เป็นถนนสายรองวางตัวตามแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมต่อกับถนนซอยไฟลิ่งโตด้านขวาโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจร/ทิศทาง) ไม่มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย ซึ่งจัดอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม เป็นเขตเมืองชั้นในที่มีการขยายตัวด้านธุรกิจประเภทการค้า บริการ และสำนักงานเนื่องจากมีความสะดวกของระบบโครงข่ายการคมนาคม ลักษณะทางสังคมตลอดจนลักษณะการดำเนินชีวิตของชุมชน โดยรอบจัดเป็นกลุ่มสังคมเมือง โดยบริเวณริมถนนพระรามที่ 4 ยังเป็นที่ตั้งของศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ โรงเรียนคลองเตยวิทยา สำหรับภายในถนนซอยย่อยจะประกอบไปด้วยสถานรับเลี้ยงเด็ก ชุมชนริมคลองไฟลิ่งโต และชุมชนเจริญสุข



รูปที่ 22 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอพวยไอ เซ็นเตอร์

ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า “โครงการตั้งอยู่พื้นที่พาณิชยกรรม พ. 3-27 (สีแดง)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 7 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 โดยอาคารของโครงการมีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นโรงแรม 239 ห้อง (เกิน 80 ห้อง) แต่อยู่ในแนวเขตที่ดินที่ติดกับถนนรัชดาภิเษกซึ่งมีขนาดกว้าง 40.ม. (ไม่น้อยกว่า 16 ม.) ดังนั้นการพัฒนาโครงการเพื่อเป็นกิจการโรงแรม จึงเป็นกิจการที่ได้รับการยกเว้นให้สามารถดำเนินการได้ในที่ดินประเภท พ.3

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โครงการอพวยไอ เซ็นเตอร์ ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่พื้นที่รับน้ำในแปลงที่ดินที่ขออนุญาตกักเก็บน้ำ โดยจัดให้มีบ่อหนองน้ำ 1 บ่อ ขนาดความจุ 333.6 ลบ.ม. ทำให้โครงการสามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้ร้อยละ 5 (ปริมาณการหนองน้ำที่ต้องการคือ 286 ลบ.ม.) ทั้งนี้จากการคำนวณ พบว่า โครงการอพวยไอเซ็นเตอร์ มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 7.04:1

การพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคาร (FAR) ที่เพิ่มขึ้นจากบ่อหนองน้ำของโครงการถ้าต้องการ FAR เพิ่มร้อยละ 5 โครงการต้องจัดให้มีพื้นที่รับน้ำที่กักเก็บน้ำได้

$$\begin{aligned}
 &= \text{พื้นที่ดิน} / 50 \\
 &= 14,301.12 / 50 \\
 &= 286.02 \text{ ลบ.ม.}
 \end{aligned}$$

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{FAR} &= \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}} \\
 &= \frac{100,732.56}{14,301.12} \\
 &= 7.04
 \end{aligned}$$

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคาร เท่ากับ 7.04 : 1 ซึ่งเกิน 7: 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ 5 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

2) โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ (Ideo Mobi)

ที่ตั้งและอาณาเขต โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ ตั้งอยู่ที่ ถนนกรุงเทพ - นนทบุรี แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัทอนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) มีขนาดพื้นที่โครงการรวม 2-2-24.4 ไร่ หรือ 4,097.6 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักของโครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ มีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม รูปแบบโครงการแบบปิดจึงไม่จัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ มีพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารที่ใช้คิดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 29,355 ตารางเมตร

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าที่ให้บริการในพื้นที่โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานีบางใหญ่ สิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ โดยสถานีที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการได้แก่ สถานีบางซื่อ ห่างจากพื้นที่โครงการ 100 เมตร

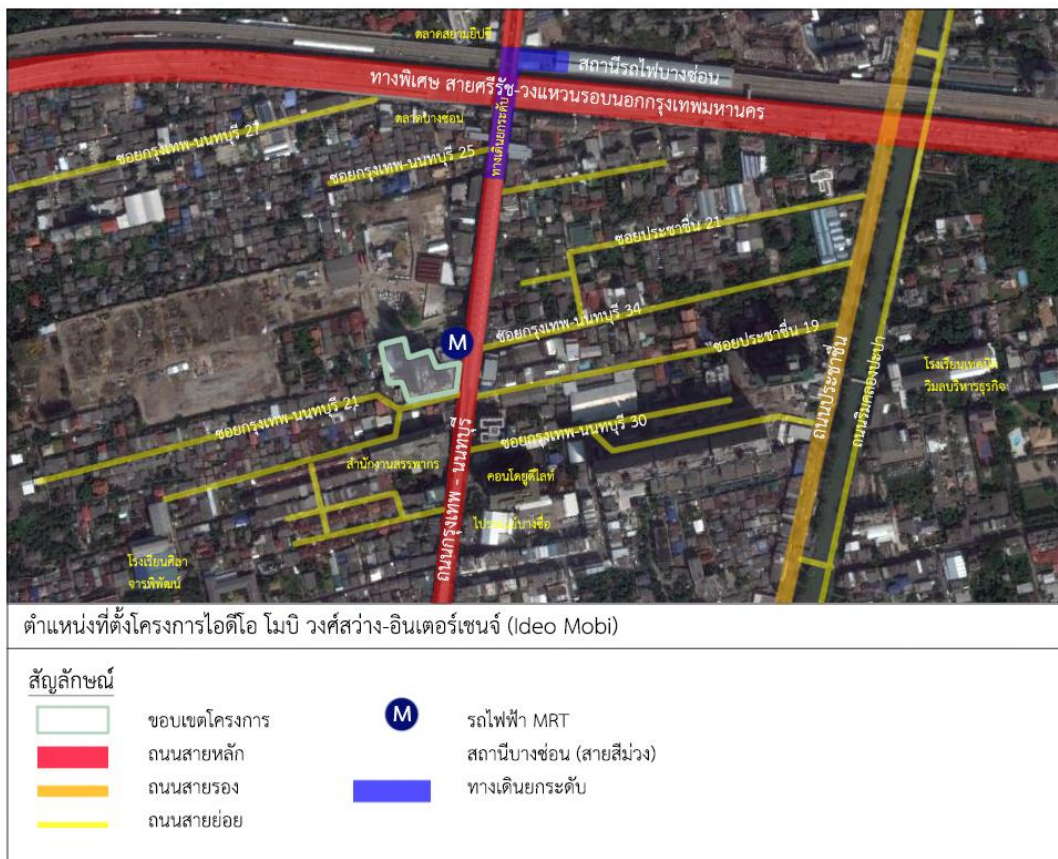
การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับทางเข้า - ออกโครงการ 2 สาย โดยมีถนนสายหลัก คือ ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี และถนนสายย่อย คือ ซอยกรุงเทพ - นนทบุรี 23 รายละเอียดดังนี้

- ถนนกรุงเทพ - นนทบุรี เป็นถนนสายหลักวางตัวตามแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมต่อกับถนนกรุงเทพ - นนทบุรี ด้านตะวันออกของโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

- ถนนซอยกรุงเทพ - นนทบุรี 23 เป็นถนนสายรองวางตัวตามแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมต่อกับถนนซอยกรุงเทพ - นนทบุรี 23 ด้านเหนือของโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจร/ทิศทาง) ไม่มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านถนนกรุงเทพ - นนทบุรี เขตบางซื่อ จัดอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่อยู่อาศัยทั้งบ้านเดี่ยว และตึกแถว ประมาณ 2-5 ชั้น นอกจากนี้ยังมีอาคารสำนักงานสรรพกรพื้นที่ และไปรษณีย์บางซื่อ จึงทำให้ริมทางถนนจะมีร้านค้าร้านอาหารให้เลือกทั้งร้านค้าในตึกแถวและร้านรถเข็นซึ่งจะมีตลอดทั้งวัน โดยบริเวณ

ริมถนนกรุงเทพ - นนทบุรี ประกอบไปแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง ทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ มีทางเดินยกระดับ (Sky Walk) เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมืองที่สถานีบางซื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อเมือง



รูปที่ 23 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการไอดีโอ โมบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซ็นจ์
ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า “โครงการตั้งอยู่พื้นที่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 8-2 (สีน้ำตาล)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 6 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่รับน้ำในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต กักเก็บน้ำ โดยจัดให้มีบ่อหนองน้ำ 1 บ่อ ขนาดความจุ 360 ลบ.ม. ทำให้โครงการสามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้ร้อยละ 20 (ปริมาณการหนองน้ำที่ต้องการคือ 327.8 ลบ.ม.) ทั้งนี้จากการคำนวณ พบว่า โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 7.16:1

การพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคาร (FAR) ที่เพิ่มขึ้นจากบ่อ หนองน้ำของโครงการถ้าต้องการ FAR เพิ่มร้อยละ 20 โครงการต้องจัดให้มีพื้นที่รับน้ำที่กักเก็บน้ำได้

$$\begin{aligned} &= \text{พื้นที่ดิน} / 50 \\ &= 4,097.6 / 50 \times 4 \\ &= 327.8 \text{ ลบ.ม.} \end{aligned}$$

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{FAR} &= \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}} \\ &= \frac{29,355}{4,097.6} \\ &= 7.16 \end{aligned}$$

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคาร เท่ากับ 7.16 : 1 ซึ่งเกิน 6 : 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ 20 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

3) โครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ (Aspire)

ที่ตั้งและอาณาเขต โครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ ตั้งอยู่ที่ถนนราชพฤกษ์ แขวงบुकคโโล เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัทพีเอ็มเอ็ม เรสซิเดนซ์ จำกัด มีขนาดพื้นที่โครงการรวม 5-1-20.4 ไร่ หรือ 8,481.6 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักของโครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ มีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม ความสูง 30 ชั้น จำนวน 1 อาคาร และอาคารความสูง 1 ชั้น จำนวน 1 อาคาร ประกอบด้วย ห้องชุดพักอาศัย 1,219 ห้อง ห้องสำนักงาน 1 ห้อง และร้านค้า 1 ห้อง รูปแบบโครงการให้บริการแบบปิดจึงไม่จัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ มีพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารที่ใช้คิดอัตราส่วนกับพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 65,455 ตารางเมตร

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าที่ให้บริการในพื้นที่โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (สายสีลม) มีสถานีทั้งหมด 15 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สิ้นสุดที่สถานีบางหว้า โดยสถานีที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการได้แก่ สถานีตลาดพลู ห่างจากพื้นที่โครงการ 160 เมตร

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับทางเข้า - ออกโครงการ 1 สาย โดยมีถนนสายหลัก คือ ถนนราชพฤกษ์ รายละเอียดดังนี้

- ถนนราชพฤกษ์ เป็นถนนสายหลักวางตัวตามแนวเหนือ - ใต้ เชื่อมต่อกับถนนถนนราชพฤกษ์ด้านเหนือของโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร



รูปที่ 24 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ

ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านถนนราชพฤกษ์ เขตธนบุรี จัดอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก่า สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นชุมชนเก่าแก่ตลาดพลู ประกอบด้วย อาคารชุดพักอาศัย อาคารพาณิชย์ บ้านพักอาศัย พื้นที่ก่อสร้าง ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ท่าพระ (The Mall Tha Phra) และพื้นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ ประกอบกับบริเวณนี้มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รองรับอย่างเพียงพอและครบครันซึ่งทุกกิจกรรมใช้ที่ดินในบริเวณนี้มีความสอดคล้องและเอื้ออำนวยต่อการดำเนินการของแต่ละกิจกรรม

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า “โครงการตั้งอยู่พื้นที่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 9-22 (สีน้ำตาล)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้มี

อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 7 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่พื้นที่รับน้ำในแปลงที่ดินที่ขออนุญาตกักเก็บน้ำ โดยจัดให้มีบ่อหน่วงน้ำ 1 บ่อ ขนาดความจุ 380 ลบ.ม. ทำให้โครงการสามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้ร้อยละ 10 (ปริมาณการหน่วงน้ำที่ต้องการคือ 339.26 ลบ.ม.) ทั้งนี้จากการคำนวณ พบว่า โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซ็นจ์ มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 7.16:1

การพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคาร (FAR) ที่เพิ่มขึ้นจากบ่อหน่วงน้ำของโครงการถ้าต้องการ FAR เพิ่มร้อยละ 10 โครงการต้องจัดให้มีพื้นที่รับน้ำที่กักเก็บน้ำได้

$$= \frac{\text{พื้นที่ดิน}}{50}$$

$$= 8,481.6 / 50 \times 2$$

$$= 339.26 \text{ ลบ.ม.}$$

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\text{FAR} = \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}}$$

$$= \frac{65,455}{8,481.6}$$

$$= 7.72$$

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคาร เท่ากับ 7.72 : 1 ซึ่งเกิน 7 : 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ 10 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

4) คิว สุขุมวิท (Q Sukhumvit)

ที่ตั้งและอาณาเขต โครงการคิว สุขุมวิท ตั้งอยู่ที่ซอยสุขุมวิท 6 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัทควอลิตี้เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) มีขนาดพื้นที่โครงการรวม 3-1-69.8 ไร่หรือ 5,479.20 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักของโครงการคิว สุขุมวิทมีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม ความสูง 42 ชั้น และชั้นใต้ดิน 1 ชั้น จำนวน 1 อาคาร ประกอบด้วย ห้องชุดพักอาศัย 273 ห้อง และร้านค้าพาณิชย์ 1 ห้อง รูปแบบโครงการให้บริการแบบปิดจึงไม่จัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ มีพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารที่ใช้คิดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 65,558 ตารางเมตร

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการในพื้นที่โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท) มีสถานีทั้งหมด 22 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานีหมอชิต สิ้นสุดที่สถานีบางรี โดยสถานีที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณโครงการได้แก่ สถานีนานา ห่างจากพื้นที่โครงการ 150 เมตร

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมทางถนน บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับทางเข้า - ออกโครงการ 2 สาย โดยมีถนนสายหลักคือ ถนนสุขุมวิท และถนนสายรอง คือ ซอยสุขุมวิท 6 รายละเอียดดังนี้

- ถนนสุขุมวิท เป็นถนนสายหลักวางตัวตามแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิทด้านเหนือโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

- ซอยสุขุมวิท 6 เป็นถนนสายรองวางตัวตามแนวเหนือ - ใต้โครงการ เชื่อมต่อกับซอยสุขุมวิท 13 ด้านตะวันตกโครงการ มีจำนวน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจร/ทิศทาง) ไม่มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร



รูปที่ 25 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการคิวสุขุมวิท

ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านถนนสุขุมวิท เขตคลองเตย จัดอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม ซึ่งช่วงถนนสุขุมวิทบริเวณนานา เป็นบริเวณที่มีโครงการคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากเพื่อรองรับแหล่งงานที่เกิดบนย่านธุรกิจนี้ ดังนั้น ที่ดินส่วนใหญ่บริเวณนี้ถูกนำไปพัฒนาเป็นเชิงพาณิชย์ เช่น โรงแรมระดับกลาง และร้านอาหารผับบาร์ค่อนข้างเยอะ

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า “โครงการตั้งอยู่พื้นที่พาณิชย์กรรม ย. 5-4 (สีแดง)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 10 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โครงการคิว สุขุมวิท ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่พื้นที่รับน้ำในแปลงที่ดินที่ขออนุญาตกักเก็บน้ำ โดยจัดให้มีบ่อหน่วงน้ำ 1 บ่อ ขนาดความจุ 455 ลบ.ม. ทำให้โครงการสามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้ร้อยละ 20 ทั้งนี้จากการคำนวณ พบว่า โครงการไอทีโอ โมบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซ็นจ์ มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 7.16:1

การพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคาร (FAR) ที่เพิ่มขึ้นจากบ่อหน่วงน้ำของโครงการถ้าต้องการ FAR เพิ่มร้อยละ 20 โครงการต้องจัดให้มีพื้นที่รับน้ำที่กักเก็บน้ำได้

$$\begin{aligned} &= \text{พื้นที่ดิน} / 50 \\ &= 5,479.20 / 50 \times 4 \\ &= 438.33 \text{ ลบ.ม.} \end{aligned}$$

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{FAR} &= \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}} \\ &= \frac{65,558}{5,479.20} \\ &= 11.96 \end{aligned}$$

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคารเท่ากับ 11.96 : 1 ซึ่งเกิน 10 : 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ 20 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

5) ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม (UOB)

ที่ตั้งและอาณาเขต ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม ตั้งอยู่ที่ถนนเพชรเกษม แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัทธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน) มีขนาดพื้นที่โครงการรวม 4-1-42.7 ไร่หรือ 6,973.8 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักของธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษมมีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารสำนักงาน จำนวน 3 อาคาร ได้แก่ อาคาร ความสูง 16 ชั้น อาคารความสูง 18 ชั้น และ อาคารความสูง 3 ชั้น รูปแบบโครงการให้บริการแบบ เปิด จึงจัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ มีพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารที่ใช้คิดอัตราส่วนพื้นที่อาคาร รวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 38,286.66 ตารางเมตร

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าที่ให้บริการในพื้นที่โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) มีสถานีทั้งหมด 11 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานี วัดมิ่งกรมลาวาสสิ้นสุดที่สถานีหลักสอง โดยสถานีที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการได้แก่ สถานีภาษีเจริญ ห่างจากพื้นที่โครงการ 270 เมตร

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมทางถนน บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับทางเข้า - ออกโครงการ 1 สาย โดยมีถนน สายหลักคือ เพชรเกษม รายละเอียดดังนี้

- ถนนเพชรเกษม เป็นถนนสายหลักวางตัวตามแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษมด้านเหนือโครงการ มีจำนวนช่องจราจรทั้งหมด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร/ทิศทาง) มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านเพชรเกษม เขตภาษีเจริญ จัดอยู่ในย่านชานเมืองตะวันตก ที่รองรับการขยายตัวของชุมชนเมือง ซึ่งมีสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดสองฝั่งถนนเพชรเกษม ส่วนใหญ่เพื่อการอยู่อาศัย มีลักษณะเป็นตึกแถวหรืออาคารพาณิชย์ ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ขนาดความสูง 3 ถึง 4 ชั้น นอกจากนี้บริเวณใกล้เคียงเป็นที่ตั้งของ ศูนย์การค้าซีคอน บางแค (Saecon Bangkae)



รูปที่ 26 ตำแหน่งที่ตั้งธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม

ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า “โครงการตั้งอยู่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ย. 7-18 (สีส้ม)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 5 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่รับน้ำในแปลงที่ดินที่ขออนุญาตกักเก็บน้ำ โดยจัดให้มีบ่อหน่วงน้ำ 1 บ่อ ขนาดความจุ 320 ลบ.ม. ทำให้โครงการสามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคาร

รวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้ร้อยละ 10 ทั้งนี้จากการคำนวณ พบว่า โครงการไอดีโอ โมบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซ็นจ์ มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 5.49 :1

การพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคาร (FAR) ที่เพิ่มขึ้นจากบ่อ
 หนองน้ำของโครงการถ้าต้องการ FAR เพิ่มร้อยละ 10 โครงการต้องจัดให้มีพื้นที่รับน้ำที่กักเก็บน้ำได้

$$\begin{aligned} &= \text{พื้นที่ดิน} / 50 \\ &= 6,973.8 / 50 \times 2 \\ &= 278.95 \text{ ลบ.ม.} \end{aligned}$$

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
 (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{FAR} &= \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}} \\ &= \frac{38,286.66}{6,973.8} \\ &= 5.49 \end{aligned}$$

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคาร
 เท่ากับ 5.49 : 1 ซึ่งเกิน 5: 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ
 10 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

6) โครงการเดอะ ดิพลอแมท 39 (The Diplomat 39)

ที่ตั้งและอาณาเขต โครงการเดอะ ดิพลอแมท 39 ตั้งอยู่ที่ซอยสุขุมวิท 39
 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตัน เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยบริษัทเคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์
 ปอเรชั่น จำกัด มีขนาดพื้นที่โครงการรวม 1-3-20.5 ไร่หรือ 2,820.95 ตารางเมตร

ประเภทและรูปแบบโครงการ การใช้ประโยชน์อาคารหลักโครงการเดอะ ดิ
 พลอแมท 39 มีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม ความสูง 31 ชั้น จำนวน 1 อาคาร
 เป็นห้องชุดพักอาศัย 156 ห้อง มีรูปแบบโครงการให้บริการแบบเปิด จึงไม่จัดว่าเป็นอาคารสาธารณะ มี

พื้นที่อาคารรวม และพื้นที่อาคารที่ใช้คิดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 23,696 ตารางเมตร

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการในพื้นที่
โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท) มีสถานีทั้งหมด 22 สถานี เริ่มต้นบริการที่สถานีหมอชิต สิ้นสุดที่สถานีบางรีง โดยสถานีที่อยู่ใกล้บริเวณโครงการ ได้แก่ สถานีพร้อมพงษ์ ห่างจากพื้นที่โครงการ 200 เมตร

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมทางถนน บริเวณพื้นที่โครงการ มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับทางเข้า - ออกโครงการ 1 สาย เป็นถนนสายรอง คือ ถนนซอยสุขุมวิท 39 มีรายละเอียดดังนี้

- ซอยสุขุมวิท 39 เป็นถนนสายรองวางตัวตามแนวเหนือ - ใต้โครงการ เชื่อมต่อกับซอยสุขุมวิท 13 ด้านขวาโครงการ มีจำนวน 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจร/ทิศทาง) ไม่มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

ย่านทำเลที่ตั้ง พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในย่านนอศอก เขตวัฒนา จัดอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม ซึ่งจัดเป็นย่านที่มีการขยายตัวด้านธุรกิจประเภทการค้า การบริการ และที่พักอาศัย เนื่องจากมีความสะดวกของระบบโครงข่ายคมนาคม โดยตามแนวถนนสุขุมวิท และถนนซอยสุขุมวิท 39 ประกอบด้วยโครงการเอ็มควอเทียร์ โครงการชุดพักอาศัย กลุ่มพาณิชย์กรรม นอกจากนี้ยังมีอาคารสำนักงาน ร้านค้า ร้านอาหาร ธนาคาร และสถานประกอบการต่างๆ เรียงรายตามแนว

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า “โครงการตั้งอยู่พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 10-4 (สีน้ำตาล)” ซึ่งผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ไม่เกิน 8 : 1 และให้มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4



รูปที่ 27 ตำแหน่งที่ตั้งธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม

ที่มา : ภาพถ่ายระบบสารสนเทศ Google Earth และปรับปรุงโดยผู้วิจัย

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โครงการเดอะ ดิพลอแมท 39 ได้ดำเนินการขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มีพื้นที่พื้นที่รับน้ำในแปลงที่ดินที่ขออนุญาตกักเก็บน้ำ โดยจัดให้มีบ่อหน่วงน้ำ 1 บ่อ ขนาดความจุ 60 ลบ.ม. ทำให้โครงการสามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้ร้อยละ 5 ทั้งนี้จากการคำนวณ พบว่า โครงการไอทีโอ โมบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซ็นจ์ มีการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เท่ากับ 8.4 : 1

การพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคาร (FAR) ที่เพิ่มขึ้นจากบ่อ
 หนองน้ำของโครงการถ้าต้องการ FAR เพิ่มร้อยละ 5 โครงการต้องจัดให้มีพื้นที่รับน้ำที่กักเก็บน้ำได้

$$= \text{พื้นที่ดิน} / 50$$

$$= 2,820.95 / 50$$

$$= 56.41 \text{ ลบ.ม.}$$

การพิจารณาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่ดินต่อพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน
 (FAR Bonus) ที่เพิ่มขึ้นใหม่ สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\text{FAR} = \frac{\text{พื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของโครงการ}}{\text{พื้นที่โครงการ}}$$

$$= \frac{23,696}{2,820.95}$$

$$= 8.4$$

ดังนั้น สัดส่วนพื้นที่อาคารทั้งหมดต่อพื้นที่โครงการ (FAR) ของอาคาร
 เท่ากับ 8.4 : 1 ซึ่งเกิน 8 : 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ไม่เกินร้อยละ
 5 ตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus)

4.1.3 การประมวลผลลักษณะทางกายภาพของโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

การศึกษาข้อมูลทางกายภาพของโครงการที่ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจำนวน 8 โครงการ พบว่า โครงการประเภทสำนักงาน และโรงแรมจะเลือกใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ ในขณะที่โครงการประเภทที่อยู่อาศัยจะเลือกใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทพื้นที่รับน้ำ

เมื่อพิจารณาการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและโครงการคมนาคม พบว่า ทุกโครงการสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก และสายรอง ประกอบกับการพิจารณาย่านทำเลที่ตั้งและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งโครงการส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมและอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากจนถึงพาณิชย์กรรม มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) อยู่ในช่วง 5 – 10 หรือมีค่าเฉลี่ยของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่ 7.5

ดังนั้นจึงอนุมานได้ว่า ปัจจัยด้านกายภาพและผังเมืองมีผลต่อการตัดสินใจใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โดยการใช้มาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะจะต้องทำการจัดพื้นที่สาธารณะ ซึ่งโครงการเหล่านี้จัดทำพื้นที่สาธารณะไว้เพียงเล็กน้อย จึงทำให้ได้โบนัสเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนน้อยเพียงร้อยละ 5 ส่วนการใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ เป็นการจัดทำบ่อน้ำซึ่งไม่เสียพื้นที่ให้สาธารณะ โครงการเหล่านี้จึงสามารถจัดทำบ่อน้ำได้ขนาดใหญ่ จึงทำให้ได้โบนัสเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนมากถึงร้อยละ 15 โดยเฉลี่ย (ตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 ลักษณะทางกายภาพของโครงการที่เข้ามาตราการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ข้อมูล	กายภาพ				ผังเมือง				
	ประเภทโครงการ	ขนาดแปลงที่ดิน (ตร.ม.)	ระบบขนส่งมวลชน	โครงข่ายคมนาคม	ย่านทำเลที่ตั้ง	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	FAR ที่เพิ่มขึ้น	ประเภทของ FAR Bonus	พื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้น (ตร.ม.)
โครงการ									
1.เอไอเอ แคมป์คอลลีเจีย	สำนักงาน	14,852	MRT	สายหลัก	ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย.9 FAR 7 : 1	Bonus 5% FAR 7.29	ที่สาธารณะ 854 ตร.ม.	4,260
2.ไอเอท รีเจนซี แอนด์ไฮด์	โรงแรม/ ที่อยู่อาศัย	9,484	BTS	สายหลัก สายรอง	ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	พ.5 FAR 10 : 1	Bonus 5% FAR 10.58	ที่สาธารณะ 1,125 ตร.ม.	5,496
3.เอฟวายไอ เซ็นเตอร์	โรงแรม/ สำนักงาน	14,301.12	MRT	สายหลัก	ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	พ.3 FAR 7 : 1	Bonus 5% FAR 7.04	พื้นที่รับน้ำ 333.6 ตร.ม.	624.72
4.ไอทีโอ โนบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เนชัน	ที่อยู่อาศัย	4,097.6	MRT	สายหลัก	ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย.8 FAR 6 : 1	Bonus 20% FAR 7.16	พื้นที่รับน้ำ 360 ตร.ม.	4,749.4
5.แอสปาย สาทร-ท่าพระ	ที่อยู่อาศัย	8,481.6	BTS	สายหลัก	ศูนย์กลางเมืองเก่า	ย.9 FAR 7 : 1	Bonus 10% FAR 7.72	พื้นที่รับน้ำ 380 ตร.ม.	6,083.8
6.คิว สุขุมวิท	ที่อยู่อาศัย	5,479.20	BTS	สายหลัก	ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	พ.5 FAR 10 : 1	Bonus 20% FAR 11.96	พื้นที่รับน้ำ 455 ตร.ม.	10,766
7.ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม	สำนักงาน	6,973.8	MRT	สายหลัก	ชานเมืองตะวันตก	ย.7 FAR 5 : 1	Bonus 10% FAR 5.49	พื้นที่รับน้ำ 320 ตร.ม.	3,417.66
8.เดอะ ดีโพลแนท 39	ที่อยู่อาศัย	2,820.95	BTS	สายรอง	ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย.10 FAR 8 : 1	Bonus 5% FAR 8.4	พื้นที่รับน้ำ 60 ตร.ม.	1,128.4

4.2 โครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

4.2.1 การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงกายภาพ

การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงกายภาพ จากการการศึกษาโครงการของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หรือไม่ได้นำมาตราการไปพัฒนาโครงการแต่อยู่ในเงื่อนไขหรือมีสิทธิ์ที่สามารถขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ทำการรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจ และประมวลผลการศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านกายภาพของโครงการ ผู้วิจัยทำการกำหนดรายละเอียดและแบ่งเกณฑ์การศึกษา ตามเกณฑ์สรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 11 ปัจจัยทางกายภาพ การกำหนดเกณฑ์ และวิธีการกำหนดเกณฑ์

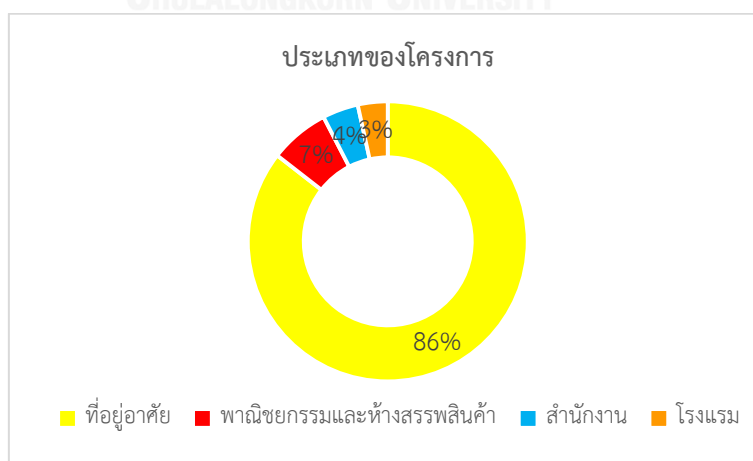
ปัจจัยกายภาพ	การกำหนดเกณฑ์	วิธีการกำหนดเกณฑ์
ประเภทโครงการ (Category)	<ul style="list-style-type: none"> - ที่อยู่อาศัย - พาณิชยกรรม - สำนักงาน - โรงแรม 	แบ่งเกณฑ์ตามความหมายตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522
รูปแบบโครงการ (Type)	<ul style="list-style-type: none"> - อาคารสาธารณะ - อาคารไม่ใช่อาคารสาธารณะ (ส่วนบุคคล) 	อาคาร พ.ศ. 2522
ขนาดพื้นที่ โครงการ (Utility Space)	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ไม่เกิน 2,000 ตร.ม. (อาคารขนาดใหญ่) - พื้นที่ไม่เกิน 5,000 ตร.ม. (อาคารขนาดใหญ่พิเศษ) - พื้นที่ไม่เกิน 10,00 ตร.ม. (อาคารขนาดใหญ่พิเศษ) - พื้นที่เกิน 10,000 ตร.ม. (อาคารขนาดใหญ่พิเศษ) 	แบ่งเกณฑ์ตามตารางสรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556
ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size)	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่น้อยกว่า 5,000 ตร.ม. (ไม่เกิน 3.12 ไร่) - พื้นที่ 5,000 - 10,000 ตร.ม. (ไม่เกิน 6.25 ไร่) - พื้นที่มากกว่า 10,000 ตร.ม. (เกิน 6.25 ไร่) 	แบ่งเกณฑ์ตามตารางสรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556
การเชื่อมต่อ ระบบขนส่ง มวลชน (Mass Transit)	<ul style="list-style-type: none"> - สามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้ในระยะ 500 ม. - ไม่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้ในระยะ 500 ม. 	แบ่งเกณฑ์ตามความสามารถในการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า 500 ม. อ้างอิงกับมาตรการ ประเภทที่จอดรถยนต์

ปัจจัยกายภาพ	การกำหนดเกณฑ์	วิธีการกำหนดเกณฑ์
การเชื่อมต่อ โครงข่ายคมนาคม (Access Road)	- ติดกับถนนสายหลัก - ติดกับถนนสายรอง - ติดกับถนนสายย่อย	แบ่งเกณฑ์ตามทฤษฎีลำดับ ศักย์ถนน (Road Hierarchy)

เนื่องจากปัจจัยบางปัจจัยมีเนื้อหาที่สอดคล้องหรือใกล้เคียงกัน ผู้วิจัยจึงนำมาสรุปข้อมูลร่วมกันเพื่อให้เห็นความเชื่อมโยงกันของข้อมูลให้เข้าใจได้ง่ายขึ้น ซึ่งจะแบ่งเป็น 1) ปัจจัยประเภทโครงการและรูปแบบโครงการ 2) ปัจจัยขนาดพื้นที่โครงการและแปลงที่ดิน 3) ปัจจัยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและการเชื่อมต่อคมนาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ประเภทของโครงการและรูปแบบโครงการ

ประเภทของโครงการที่พบในการศึกษา แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ โครงการประเภทที่อยู่อาศัย โครงการประเภทพาณิชยกรรมและห้างสรรพสินค้า โครงการประเภทสำนักงาน และโครงการประเภทโรงแรม จากการศึกษาพบว่า โครงการประเภทที่อยู่อาศัยมีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 86 รองลงมาเป็นโครงการประเภทพาณิชยกรรมและห้างสรรพสินค้า ร้อยละ 4 สำหรับโครงการประเภทสำนักงาน ร้อยละ 4 และโครงการประเภทโรงแรมมีสัดส่วน ร้อยละ 3

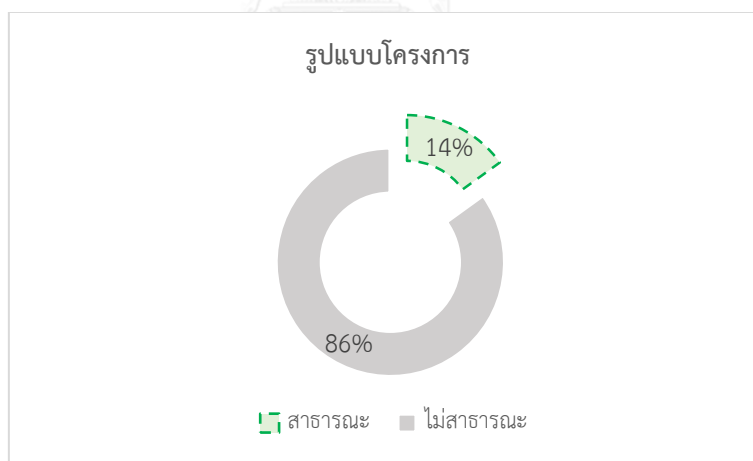


แผนภูมิที่ 1 สัดส่วนประเภทของโครงการ

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

ประเภทของโครงการจะให้ความหมายตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ดังนี้ 1) อาคารอยู่อาศัย หมายความว่า อาคารซึ่งโดยปกติบุคคลใช้อยู่อาศัยได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ไม่ว่าจะเป็นการอยู่อาศัยอย่างถาวร หรือชั่วคราว 2) อาคารพาณิชย์ หมายความว่า อาคารที่ใช้เพื่อประโยชน์ในการพาณิชย์กรรม หรือ บริการธุรกิจ หรืออุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรที่มีกำลังการผลิตเทียบได้ไม่เกิน 5 แรงม้าและให้ หมายความว่ารวมถึงอาคารอื่นใดที่ก่อสร้างห่างจากถนนหรือทางสาธารณะไม่เกิน 20 เมตร ซึ่งอาจใช้เป็นอาคารเพื่อประโยชน์ในการพาณิชย์กรรมได้ 3) สำนักงาน หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่ง ส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นสำนักงานหรือที่ทำการ และ 4) โรงแรม หมายความว่า อาคารหรือส่วนหนึ่ง ส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นโรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม

สำหรับรูปแบบของโครงการที่พบในการศึกษา แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ รูปแบบ อาคารสาธารณะ และ อาคารไม่ใช่สาธารณะ หรือ เป็นอาคารส่วนบุคคล จากการศึกษพบว่า รูปแบบอาคารไม่ใช่สาธารณะ หรือ เป็น อาคารส่วนบุคคลมีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 86 สำหรับ อาคารสาธารณะพบเพียงร้อยละ 14



แผนภูมิที่ 2 สัดส่วนรูปแบบของโครงการ

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

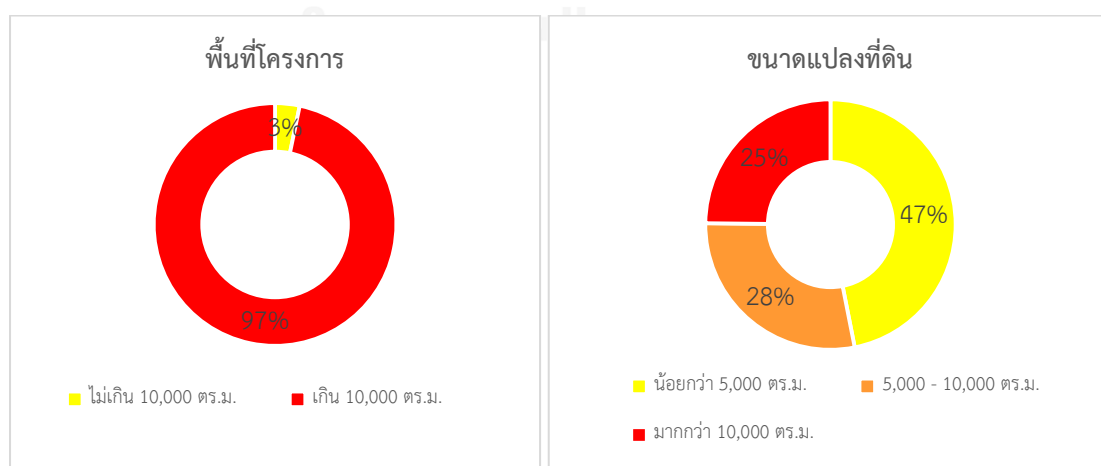
โดยรูปแบบของโครงการจะให้ความหมายตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ดังนี้ อาคารสาธารณะ หมายความว่า อาคารที่ใช้เพื่อประโยชน์ในการชุมนุมคนได้โดยทั่วไป เพื่อกิจการทางราชการ การเมือง การศึกษา การศาสนา การสังคม การนันทนาการ หรือการพาณิชย์กรรม เช่น โรงแรมหรู หอประชุม โรงแรม โรงพยาบาล สถานศึกษา หอสมุด สนามกีฬากลางแจ้ง สถานกีฬาในร่ม ตลาด ห้างสรรพสินค้า

ศูนย์การค้า สถานบริการ ท่าอากาศยาน อุโมงค์ สะพาน อาคารจอดรถ สถานีรถ ท่าจอดเรือ โป๊ะจอดเรือ สุสาน ฌาปนสถาน ศาสนสถาน เป็นต้น ดังนั้น สำหรับรูปแบบอาคารอื่นที่ไม่เข้าข่ายอาคารสาธารณะข้างต้นจะถือเป็นอาคารไม่ใช่สาธารณะ หรือ อาคารส่วนบุคคล

2) ขนาดพื้นที่โครงการและแปลงที่ดิน

ขนาดพื้นที่โครงการและแปลงที่ดินในการศึกษามีขนาดพื้นที่โครงการและแปลงที่ดินหลากหลาย ผู้วิจัยทำการแบ่งเกณฑ์เพื่อการศึกษาเป็น 4 ระดับ อ้างอิงจากรายงสรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 โดยคัดเลือกเฉพาะเกณฑ์ที่เข้าข่ายอาคารขนาดใหญ่ และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ทั้งนี้ โครงการขนาดใหญ่ มีพื้นที่อาคารรวมไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร และโครงการขนาดใหญ่พิเศษ มีพื้นที่อาคารรวมตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตร ขึ้นไป จากการศึกษาพบว่า พื้นที่โครงการที่พบเป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษเท่านั้น แบ่งเป็น อาคารขนาดใหญ่พิเศษ พื้นที่เกิน 10,000 ตารางเมตร ร้อยละ 97 และอาคารขนาดใหญ่พิเศษ พื้นที่ไม่เกิน 10,000 ตารางเมตร ร้อยละ 3

นอกจากนี้ พบว่า โครงการส่วนใหญ่จะก่อสร้างบนพื้นแปลงที่ดินที่มีขนาดน้อยกว่า 5,000 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 47 รองลงมา มีขนาดแปลงที่ดิน 5,000 – 10,000 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 28 และน้อยที่สุดมีขนาดแปลงที่ดินมากกว่า 10,000 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 25



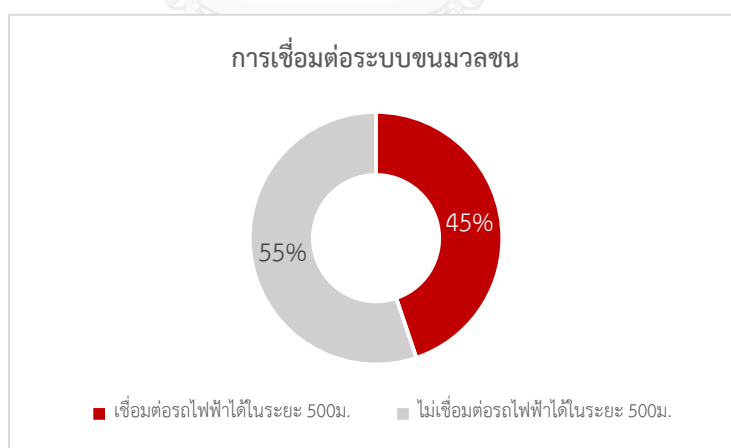
แผนภูมิที่ 3 ขนาดพื้นที่โครงการและแปลงที่ดินของโครงการ

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

โดยขนาดของโครงการจะให้ความหมายตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ดังนี้ 1) อาคารขนาดใหญ่ หมายความว่า อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นใดชั้นหนึ่งตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป หรืออาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร และมีพื้นที่รวมกันทุกหรือชั้นใดชั้นหนึ่ง เกิน 1,000 ตารางเมตร 2) อาคารขนาดใหญ่พิเศษ หมายความว่า อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้น หรือชั้นใดชั้นหนึ่งในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป

3) การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและโครงข่ายคมนาคม

การพิจารณาปัจจัยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในการศึกษานี้ จะศึกษาโครงการที่สามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชน แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ 1) โครงการสามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ได้แก่ บีทีเอส (BTS Skytrain) หรือรถไฟฟ้ามหานคร (Metropolitan Rapid Transit หรือ MRT) ได้ในระยะ 500 เมตร 2) โครงการไม่สามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ได้แก่ บีทีเอส (BTS Skytrain) หรือรถไฟฟ้ามหานคร (Metropolitan Rapid Transit หรือ MRT) ได้ในระยะ 500 เมตร จากการศึกษาพบว่า โครงการส่วนใหญ่ไม่สามารถเชื่อมต่อได้ทั้งรถไฟฟ้าได้ในระยะ 500 เมตร มีสัดส่วนร้อยละ 55 นอกนั้นเป็นโครงการที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้ในระยะ 500 เมตร มีสัดส่วนร้อยละ 45

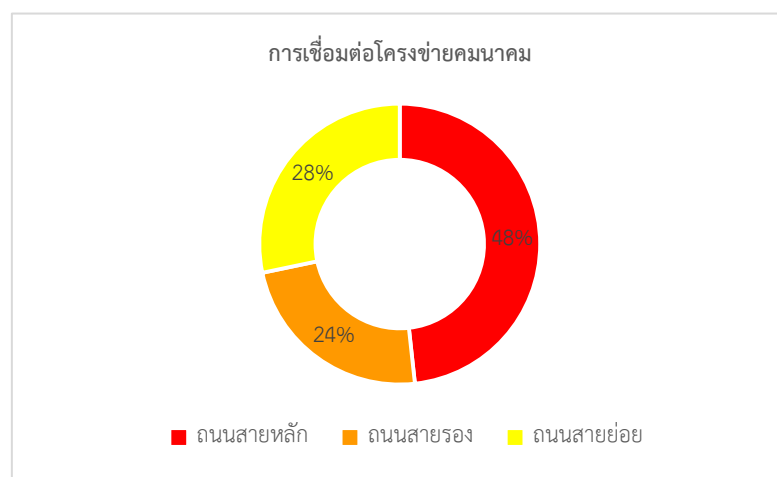


แผนภูมิที่ 4 การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนของโครงการ

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

โดยการกำหนดระยะ 500 เมตร มาจากเงื่อนไขของการใช้สิทธิ์เพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ประเภทการจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

สำหรับปัจจัยการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมจะแบ่งข้อมูลตามทฤษฎีลำดับชั้นถนน (Road Hierarchy) ซึ่งจะพิจารณาถึงโครงการที่สามารถเชื่อมต่อได้ด้วยถนนสายหลัก โครงการที่สามารถเชื่อมต่อได้ด้วยถนนสายรอง และโครงการที่สามารถเชื่อมต่อได้ด้วยถนนสายย่อย จากการศึกษารวบรวมข้อมูลพบว่า โครงการส่วนใหญ่สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมาสามารถเชื่อมต่อกับถนนสายย่อย คิดเป็นร้อยละ 28 นอกนั้นสามารถเชื่อมต่อกับถนนรอง คิดเป็นร้อยละ 24



แผนภูมิที่ 5 การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมของโครงการ
ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

4.2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงผังเมือง

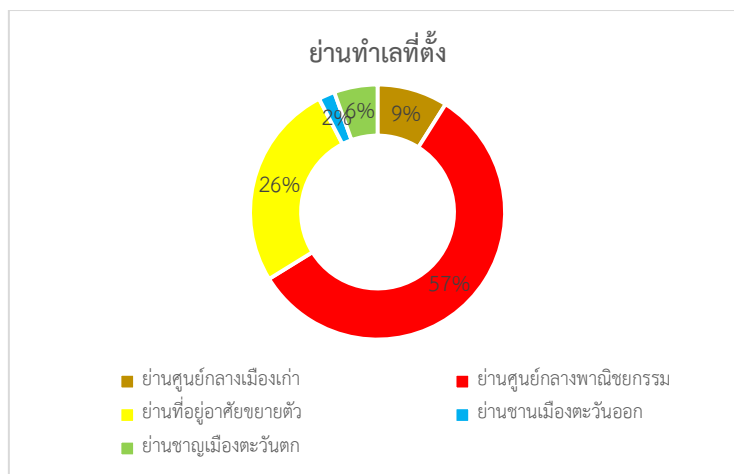
การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงผังเมืองจากการการศึกษาผู้ประกอบการโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน โดยการรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจ และประมวลผลการศึกษาถึงลักษณะที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านผังเมืองของโครงการ ผู้วิจัยทำการกำหนดรายละเอียดและแบ่งเกณฑ์การศึกษา ตามเกณฑ์สรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 12 ปัจจัยทางผังเมือง การกำหนดเกณฑ์ และวิธีการกำหนดเกณฑ์

ปัจจัยผังเมือง	การกำหนดเกณฑ์	วิธีการกำหนดเกณฑ์
ย่านทำเลที่ตั้ง (Zoning)	<ul style="list-style-type: none"> - ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า - ย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม - ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว - ย่านชานเมืองตะวันออก - ย่านชานเมืองตะวันตก 	แบ่งเกณฑ์ตามการอ้างอิงจากแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร สู่เมืองน่าอยู่ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575) สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use)	<ul style="list-style-type: none"> - ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ย.1 FAR 1 OSR 40 ย.2 FAR 1.5 OSR 20 ย.3 FAR 2.5 OSR 12.5 ย.4 FAR 3 OSR 10 	แบ่งเกณฑ์ตามการจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายการทรวผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 และการควบคุมทางผังเมือง
	<ul style="list-style-type: none"> - ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ย.5 FAR 4 OSR 7.5 ย.6 FAR 4.5 OSR 6.5 ย.7 FAR 5 OSR 6 	
	<ul style="list-style-type: none"> - ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ย.8 FAR 6 OSR 5 ย.9 FAR 7 OSR 4.5 ย.8 FAR 8 OSR 4 	
	<ul style="list-style-type: none"> - พาณิชยกรรม ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> พ.1 FAR 5 OSR 6 พ.2 FAR 6 OSR 5 พ.3 FAR 7 OSR 4.5 พ.4 FAR 8 OSR 4 พ.5 FAR 10 OSR 3 	

1) ย่านทำเลที่ตั้ง

ย่านทำเลที่ตั้งของโครงการที่พบในการศึกษานี้ แบ่งเป็น 5 ประเภท ได้แก่ ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว ย่านชานเมืองตะวันออก และย่านชานเมืองตะวันตก จากการศึกษาพบว่า โครงการที่อยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมมีสัดส่วนมากที่สุดร้อยละ 57 รองลงมาอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 26 ย่านศูนย์กลางเมืองเก่าร้อยละ 9 ย่านชานเมืองตะวันตกร้อยละ 6 นอกนั้นมีโครงการอยู่ในย่านชานเมืองตะวันออกร้อยละ 2



แผนภูมิที่ 6 ย่านทำเลที่ตั้งของโครงการ

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

โดยการกำหนดย่านทำเลที่ตั้ง อ้างอิงมาจากแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร สู่เมืองน่าอยู่ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575) (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2556) ซึ่งแผนพัฒนากรุงเทพมหานครได้กำหนดบทบาทการพัฒนาเมืองสำหรับพื้นที่ 12 กลุ่มเขต ทั้งนี้เมื่อพิจารณาข้อมูลพบว่าบางกลุ่มเขตมีลักษณะใกล้เคียงกันมาก ผู้วิจัยจึงได้กำหนดย่านที่มีลักษณะเฉพาะและแนวโน้มในการพัฒนาในที่เป็นแนวทางเดียวกัน กำหนดไว้ 5 ย่าน มีรายละเอียด ดังนี้

- ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.6 - ย.7) จนถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.8 - ย.9) และพาณิชย์กรรม (พ.3 - พ.4) มี FAR อยู่ในช่วงไม่เกิน 4.5 - 7 และ OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 - 6.5 สภาพทั่วไปเป็นแหล่งประวัติศาสตร์ ประกอบด้วยอาคารสถาปัตยกรรม ศิลปกรรม และจิตกรรมหลายบริเวณ ซึ่งเป็นที่ตั้งของกรุงธนบุรีและกรุงรัตนโกสินทร์ในอดีต เป็นผลให้สภาพปัจจุบันของพื้นที่ในย่านนี้ยังคงมีร่องรอยการตั้งถิ่นฐานของชุมชนดั้งเดิมเหลืออยู่ ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครจึงกำหนดให้บริเวณนี้เป็นพื้นที่อนุรักษ์และปรับปรุงฟื้นฟูย่านประวัติศาสตร์และใช้ประโยชน์เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวเพื่อสร้างเศรษฐกิจชุมชน

- ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.5 - ย.7) จนถึงที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.8 - ย.10) และพาณิชย์กรรม (พ.3 - พ.5) มี FAR อยู่ในช่วงไม่เกิน 4 - 10 และ OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 - 7.5 สภาพทั่วไปเป็นย่านธุรกิจและพาณิชย์กรรม เช่น บริเวณย่านสีลม สาทร และบางรัก ที่ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน

หลายแห่ง มีการดำเนินธุรกิจหลากหลายประเภท รวมทั้งเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่หลายแห่ง นอกจากนี้บริเวณนี้ยังเป็นที่ตั้งของศูนย์คมนาคมพลโยธิน ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งศูนย์คมนาคมมักกะสันที่จะมีการพัฒนาในอนาคต และกำหนดพื้นที่พัฒนาในเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 อีกด้วย ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครจึงกำหนดให้บริเวณนี้เป็นพื้นที่ส่งเสริมบทบาทความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจวิทยากร

- ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (ย.1 - ย.4) อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.5 - ย.7) และพาณิชยกรรม (พ.1 - พ.3) มี FAR อยู่ในช่วงไม่เกิน 1 - 7 และ OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 - 40 สภาพทั่วไปเป็นย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง การพัฒนาส่วนใหญ่เกิดจากการลงทุนของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว เพื่อตอบสนองความต้องการที่อยู่อาศัยที่ไม่ไกลจากแหล่งงานซึ่งอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม ตลอดจนการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิที่ทำให้เกิดการจ้างงาน และการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของเมือง ในขณะที่ภาครัฐยังจัดหาบริการพื้นฐานไม่ทันกับการพัฒนาของเอกชน ดังนั้นเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตและความเป็นเมืองน่าอยู่ ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครจึงกำหนดให้บริเวณนี้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่มีความพร้อมด้านการให้บริการพื้นฐาน รวมทั้งย่านการค้าและบริการย่อย ให้มีองค์ประกอบของที่อยู่อาศัยตามมาตรฐานผังเมือง

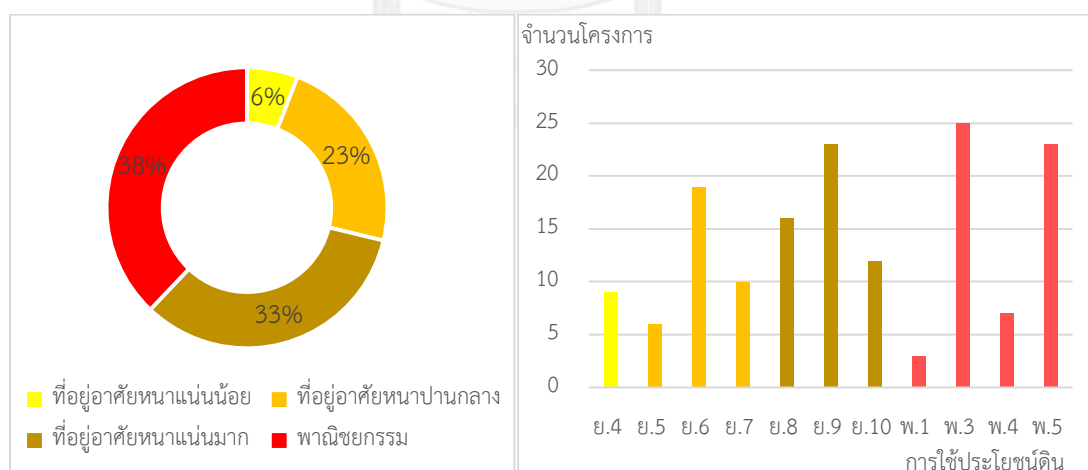
- ย่านชานเมืองตะวันออก มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (ย.1 - ย.3) อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.5 - ย.6) และพาณิชยกรรม (พ.1) มี FAR อยู่ในช่วงไม่เกิน 1 - 5 และ OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 - 40 สภาพทั่วไปเป็นพื้นที่ชานเมืองที่ยังคงถูกจำกัดการพัฒนา เนื่องจากยังไม่มีความพร้อมในการให้สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และมีที่ตั้งไกลจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองมากที่สุด เป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยมีที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ทั่วไปโดยเฉพาะตามแนวถนนสายหลัก การพัฒนาในพื้นที่บริเวณนี้จะมีลักษณะเป็นเมืองอุทยานนคร ประกอบด้วยที่อยู่อาศัยบางเบาพิเศษ ผสมกับพื้นที่เกษตรกรรมและสวนสาธารณะ ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครจึงกำหนดให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นที่อยู่อาศัยแบบอุทยานนคร มีการพัฒนาศูนย์บริการชุมชนเพื่อให้เป็นศูนย์กลางในการให้บริการด้านการค้า การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

- ย่านชานเมืองตะวันตก มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (ย.2 - ย.4) อาศัยหนาแน่นปานกลาง (ย.5 - ย.7) และพาณิชยกรรม (พ.1 - พ.3) มี

FAR อยู่ในช่วงไม่เกิน 1.5 - 7 และ OSR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 - 20 สภาพทั่วไปเป็นพื้นที่ชานเมืองที่มีการพัฒนาแบบผสมผสานกัน ทั้งย่านที่อยู่อาศัย โรงงานอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตรที่มีทั้งเกษตรน้ำกร่อย และสวนผลไม้ ขณะเดียวกันยังมีพื้นที่ป่าชายเลนที่มีสภาพค่อนข้างสมบูรณ์ การพัฒนากลุ่มเขตนี้จึงเน้นการควบคุมและรักษาสภาพแวดล้อมของเมือง ซึ่งอาจเกิดผลกระทบจากโรงงานอุตสาหกรรมที่มีอยู่จำนวนมาก การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติป่าชายเลน และความขัดแย้งเรื่องน้ำสำหรับเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมือง เพื่อเป็นแหล่งงาน ย่านการค้าและบริการตามที่ได้กำหนดไว้ในผังเมืองรวม ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครจึงกำหนดให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นศูนย์บริการชุมชนในพื้นที่เกษตรกรรม

2) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

เมื่อพิจารณาภาพรวมของการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่าโครงการจะเลือกที่ตั้งโครงการบนพื้นที่ที่กำหนดให้มีความหนาแน่นมาก ได้แก่ พื้นที่พาณิชยกรรม มีสัดส่วนร้อยละ 38 รองลงมาคือ พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีสัดส่วนร้อยละ 33 ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีสัดส่วนร้อยละ 23 และน้อยที่สุดในพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีสัดส่วนร้อยละ 6

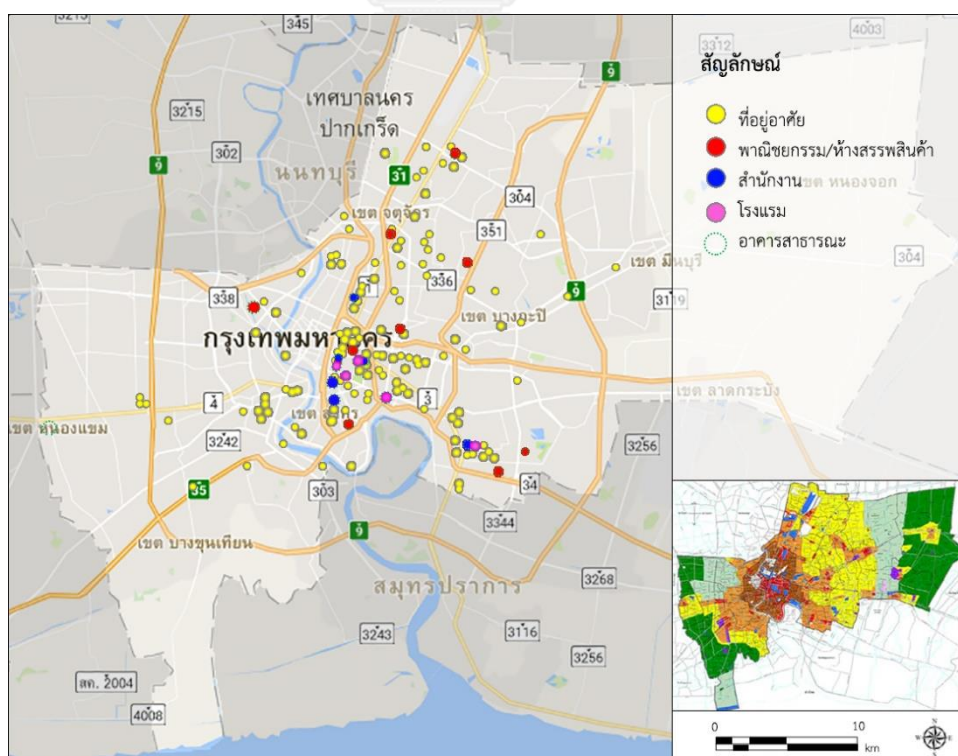


แผนภูมิที่ 7 การใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการจำแนกตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

4.2.3 การประมวลผลลักษณะทางกายภาพของโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

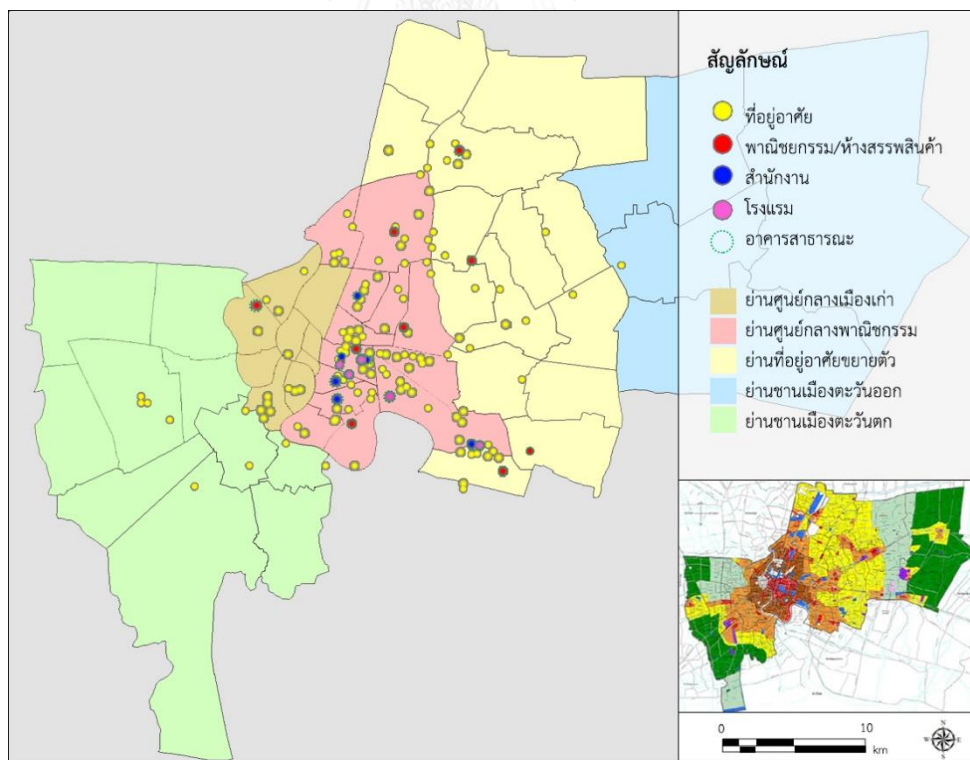
จากการศึกษาข้อมูลของผู้ประกอบการโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย หรือเป็นมีความเชี่ยวชาญในการพัฒนาโครงการประเภทอาคารชุดพักอาศัยและคอนโดมิเนียม จะมีตำแหน่งที่ตั้งของโครงการที่อยู่อาศัยบางส่วนกระจายตัวออกไปในจากพื้นที่กลางเมืองกรุงเทพมหานครที่มีความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคและบริการขนส่งมวลชนน้อยกว่าบริเวณกลางเมือง รองลงมาเป็นผู้ประกอบการประเภทพาณิชย์กรรม หรือมีความเชี่ยวชาญในการพัฒนาโครงการประเภทพาณิชย์กรรมและห้างสรรพสินค้า จะมีตำแหน่งที่ตั้งของโครงการอยู่บริเวณกลางเมืองและกระจายตัวไปยังพื้นที่ต่างๆ ตามแหล่งที่อยู่อาศัยที่อยู่ไกลจากกลางเมืองเพื่อเป็นแหล่งกระจายสินค้าภายนอกเมือง นอกนั้นเป็นผู้ประกอบการสำนักงานและโรงแรมมีจำนวนน้อยที่สุด จะมีตำแหน่งที่ตั้งของโครงการอยู่บริเวณกลางเมืองและเกาะตัวอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกันเพื่อความสะดวกในการติดต่อและดำเนินธุรกิจซึ่งมีความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคและบริการขนส่งมวลชน (รูปที่ 28)



รูปที่ 28 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการและปัจจัยทางกายภาพ

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

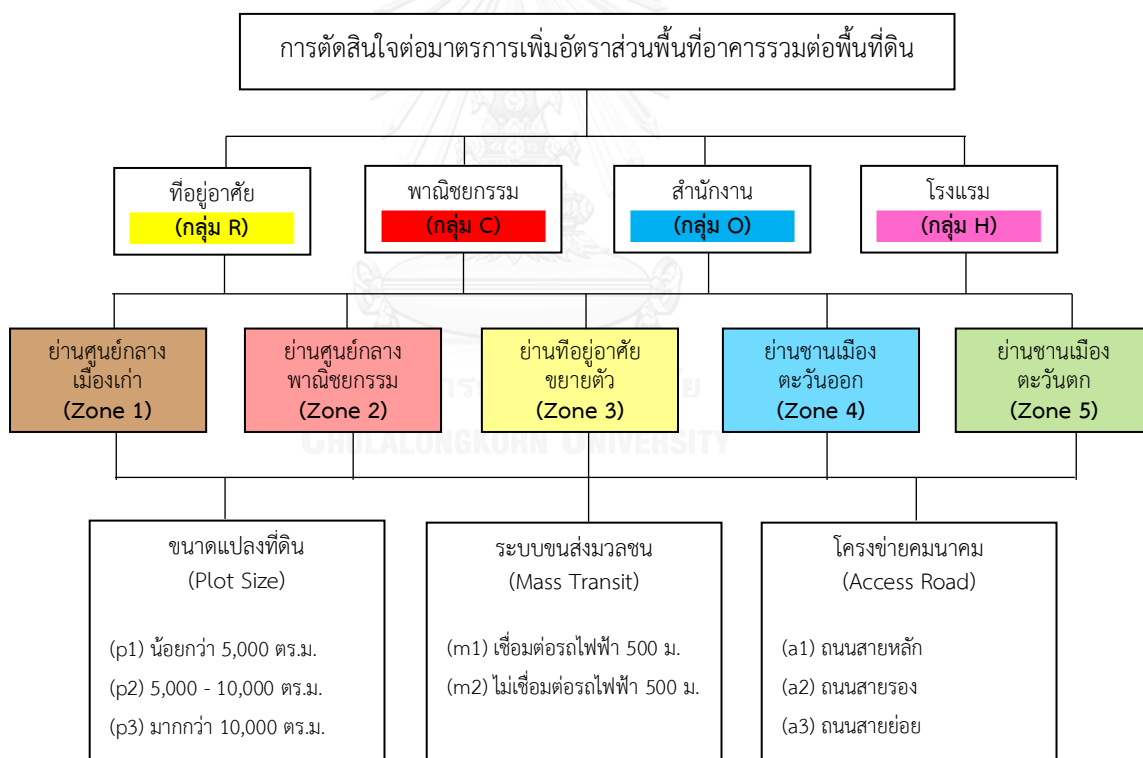
จากการศึกษาข้อมูลย่านทำเลที่ตั้งของโครงการที่ผู้ประกอบการภาคเอกชน ครอบครองอยู่ พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะมีการพัฒนาโครงการอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์- กรรมมากที่สุดโดยเฉพาะโครงการประเภทพาณิชย์กรรม สำนักงาน และโรงแรมที่เข้าข่ายเป็นอาคาร สาธารณะ และอยู่ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งสามารถดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคาร รวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะและอาคาร ประสิทธิภาพ การพัฒนาโครงการรองลงมาอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวและย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการประเภทที่อยู่อาศัย และมีโครงการประเภทพาณิชย์กรรมบางส่วนที่สามารถ ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ที่จอดรถยนต์หากมี ตำแหน่งที่ตั้งภายในระยะ 500 เมตรรอบสถานีรถไฟที่กำหนด และอาคารประสิทธิภาพ การพัฒนา โครงการในย่านชานเมืองตะวันออกและตะวันตกมีลักษณะเป็นโครงการประเภทที่อยู่อาศัยเพียงอย่าง เดียว ซึ่งโครงการประเภทที่อยู่อาศัยสามารถดำเนินมาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในโครงการได้ในทุกย่านทำเลที่ตั้ง นอกจากนี้ผู้ประกอบการทุกประเภทที่มีการ พัฒนาโครงการทั้ง 5 ย่านก็สามารถเลือกดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำได้เช่นเดียวกัน



รูปที่ 29 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการและปัจจัยทางผังเมือง

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินทั้งปัจจัยด้านกายภาพและผังเมือง พบว่า ประเภทของผู้ประกอบการหรือความเชี่ยวชาญในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และย่านทำเลที่ตั้งของโครงการที่แตกต่างกันมีผลต่อความสามารถประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่สามารถดำเนินการพัฒนาได้ โดยมีเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแต่ละประเภทแตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงกำหนดให้ประเภทของผู้ประกอบการและย่านทำเลที่ตั้งเป็นปัจจัยหลัก (Main Factor) หรือปัจจัยตั้งต้นในการพิจารณา สำหรับขนาดแปลงที่ดิน การเชื่อมต่อบนขนส่งมวลชน และการเชื่อมต่อบนโครงข่ายคมนาคมกำหนดให้เป็นปัจจัยรอง (Secondary Factor) ในการพิจารณาซึ่งจะนำไปใช้ในการประมวลผลการตัดสินใจต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในบทถัดไป



รูปที่ 30 การจัดกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพื่อใช้ประมวลผล

การตัดสินใจต่อมาตรการ

ที่มา : ผู้วิจัย

บทที่ 5

กระบวนการตัดสินใจและผลการดำเนินการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์กระบวนการตัดสินใจเลือกใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ของผู้ประกอบการ โดยการวิเคราะห์กระบวนการตัดสินใจด้วยความถี่ของข้อมูล และจัดทำตารางแจกแจงข้อมูลด้วยการสร้างตารางไขว้ (Cross Tabulation) เพื่อสรุปถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน และทำการศึกษาผลของการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในโครงการที่นำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปใช้แล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.1 โครงการที่ดำเนินการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

5.1.1 โครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

5.2.2 โครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ

5.1.3 การประมวลผลโครงการที่ดำเนินการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

5.2 โครงการที่ไม่ดำเนินการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

5.2.1 ประเภทที่อยู่อาศัยรายได้ต่ำหรือผู้อยู่อาศัยเดิม

5.2.2 ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

5.2.3 ประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ

5.2.4 ประเภทพื้นที่รับน้ำ

5.2.5 ประเภทอาคารประหยัดพลังงาน

5.2.6 การประมวลผลโครงการที่ไม่ดำเนินการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่

ที่ดิน

5.1 โครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

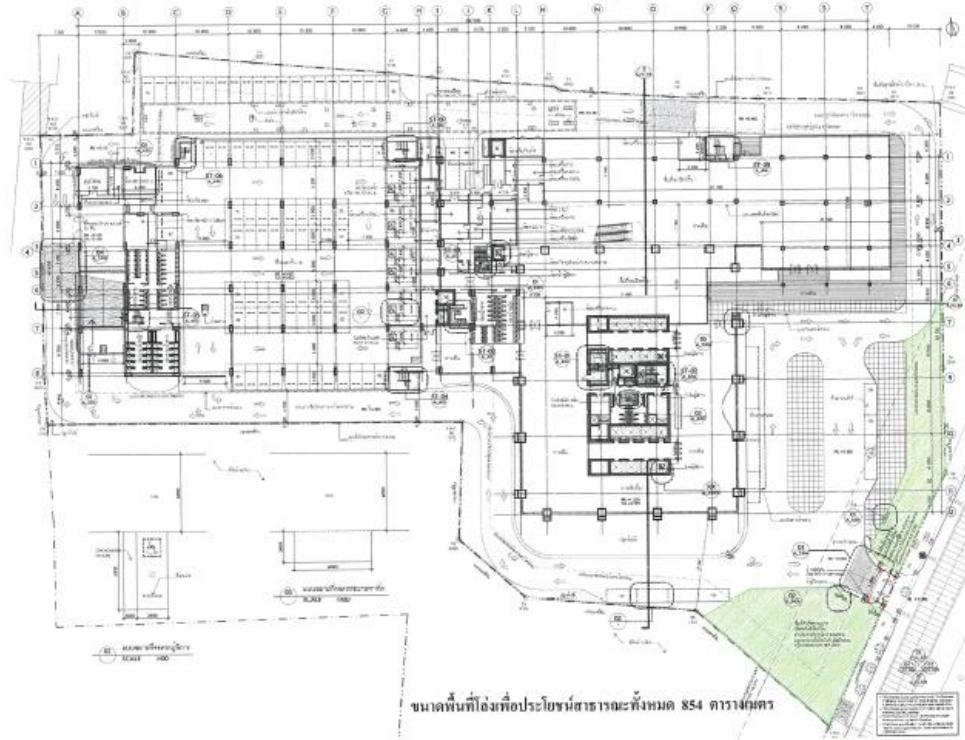
5.1.1 โครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 มีวัตถุประสงค์หนึ่งที่ยึดมั่นในการส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการสาธารณูปการ การสงวนรักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ การแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน โดยการเพิ่มพื้นที่สีเขียว จึงกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ เพื่อส่งเสริมให้เกิดพื้นที่โล่งสาธารณะภายในเมือง ซึ่งมีเงื่อนไขการให้สิทธิ์ในอาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคาร และกำหนดไว้ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ได้แก่ บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.8 ย.9 และ ย.10) และประเภทพาณิชยกรรม (พ.2 พ.3 พ.4 และ พ.5)

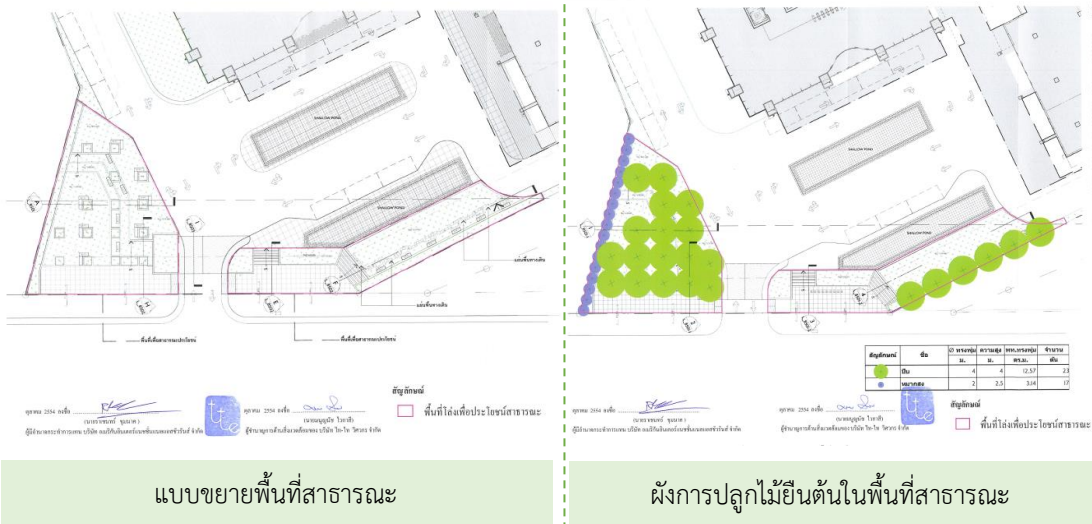
การศึกษาผลของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ในส่วนนี้จะทำการศึกษาการเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 และการสำรวจพื้นที่ภาคสนามเพื่อสรุปผลจากการใช้พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยการพิจารณาถึงรูปแบบของพื้นที่ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ ทั้งนี้จากการรวบรวมข้อมูลเอกสารจากราชการ พบว่า มีการดำเนินโครงการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ 2 โครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) โครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ (AIA Capital Center)

โครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ดำเนินการโดยบริษัทอเมริกันอินเตอร์แนชชั่นแนล แอสเซ็ทส์ จำกัด ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ตั้งอยู่ที่ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 9-19 (สีน้ำตาล) ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 7:1 การจัดทำพื้นที่โล่งสาธารณะ 854 ตารางเมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 7.29:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารสำนักงาน



รูปที่ 31 ผังแสดงพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์
ที่มา : รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)



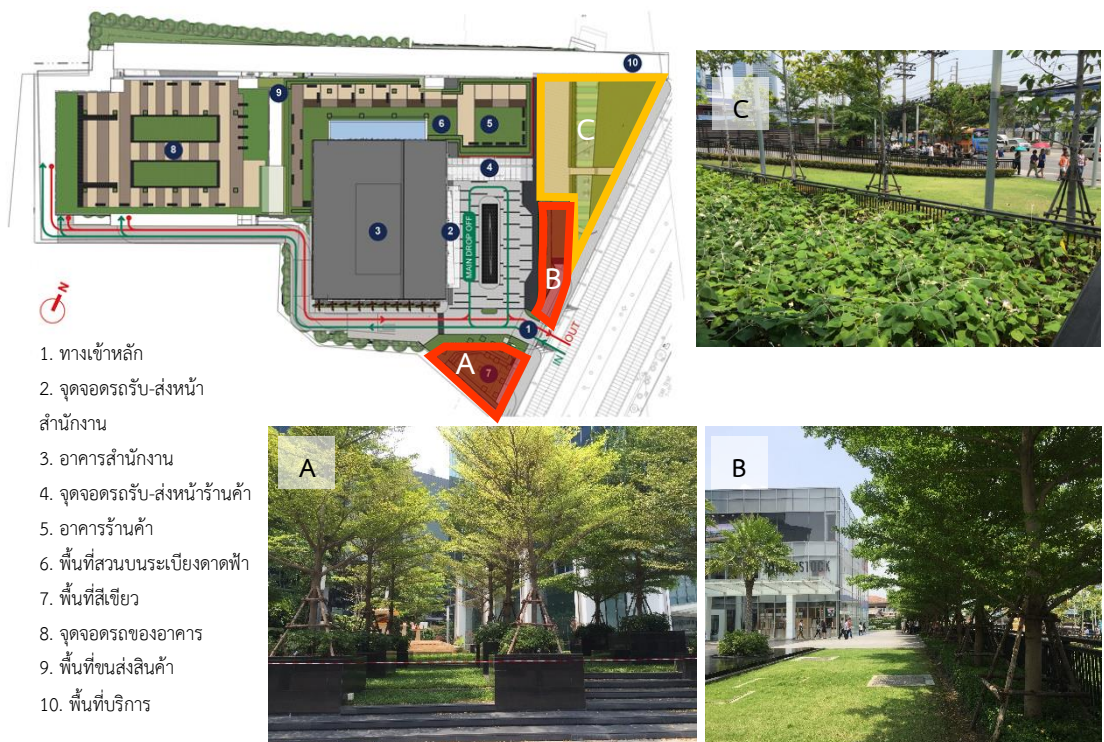
รูปที่ 32 แบบขยายพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ โครงการเอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์
ที่มา : รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

จากการสำรวจภาพสนาม พบว่าการออกแบบพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะของโครงการเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว ผู้วิจัยได้แบ่งพื้นที่สาธารณะประโยชน์ของโครงการออกเป็น 3 ส่วน เพื่ออธิบายให้เข้าใจถึงลักษณะพื้นที่ ดังนี้

1) พื้นที่ A เป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ ก่อสร้างบริเวณด้านหน้าโครงการติดกับถนนรัชดาภิเษก การออกแบบพื้นที่มีการยกพื้นที่ขึ้นสูงมีลักษณะเป็นพื้นที่หินชั้นบันได ปูหญ้าและปลูกไม้ยืนต้นกระจายตัวไว้ทั่วทั้งบริเวณ และเป็นที่ตั้งศาลพระภูมิ บริเวณทางขึ้นพื้นที่สาธารณะในส่วนนี้มีการปิดกั้นไว้ด้วยเชือก ทำให้ไม่มีประชาชนเข้าไปใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะนี้

2) พื้นที่ B เป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ ก่อสร้างบริเวณด้านหน้าโครงการติดกับถนนรัชดาภิเษก การออกแบบพื้นที่มีการยกพื้นที่ขึ้นสูงและทำเป็นชั้นบันได มีลักษณะเป็นลานโล่งกว้าง ปูหญ้าเรียบและปลูกไม้ยืนต้นให้ร่มเงาตามแนวรั้ว

3) พื้นที่ C เป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากพื้นที่สาธารณะประโยชน์ ที่โครงการจัดไว้เป็นที่ว่าง เนื่องจากพื้นที่ในส่วนนี้เป็นที่ดินขนาดเล็กมีลำคลองพาดผ่านแยกขาดจากแปลงที่ดินทั้งหมดของโครงการรูปร่างที่ดินเป็นสามเหลี่ยมซึ่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ โครงการจึงเว้นพื้นที่บริเวณนี้ไว้เป็นพื้นที่สีเขียว และทำการขอใช้สิทธิ์การเพิ่มมาตรการพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เพราะต้องการพื้นที่พัฒนาอาคารเพิ่ม ลักษณะของพื้นที่บริเวณนี้เป็นสนามหญ้า และปลูกไม้ยืนต้น ในส่วนลำคลองมีการจัดทำรั้วกันไว้เพื่อความปลอดภัยและปลูกพืชน้ำตลอดแนวคลอง (รูปที่ 33)



รูปที่ 33 พื้นที่สาธารณะประโยชน์และพื้นที่ต่อเนื่อง โครงการเออี แคปปิตอล เซ็นเตอร์
 ที่มา : การสำรวจและปรับปรุงข้อมูลโดยผู้วิจัย

กิจกรรมที่พบบนพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ต่อเนื่องพื้นที่สาธารณะ พบว่ามีการใช้งานพื้นที่ที่ประปรายจะและใช้งานหนาแน่นในช่วงเวลากลางวัน โดยผู้ที่ใช้งานส่วนใหญ่เป็นพนักงานที่ทำงานภายในโครงการเอง โดยรูปแบบกิจกรรมจะเป็นการพักผ่อน สถานที่นัดพบเพื่อพบปะพูดคุยกัน บริเวณใต้ร่มไม้ซึ่งอยู่ในแนวรั้ว จากการออกแบบพื้นที่ให้ยกสูงขึ้นมาและมีแนวรั้วทำให้ประชาชนทั่วไปไม่เข้ามาใช้พื้นที่ เนื่องจากคิดว่าเป็นพื้นที่ของอาคาร การจัดพื้นที่เป็นสนามหญ้าโล่งไม่มีสตรีทเฟอร์นิเจอร์ (Street Furniture) ทำให้พื้นที่สาธารณะไม่ดึงดูดให้ประชาชนเข้าไปใช้พื้นที่ได้เท่าที่ควร (รูปที่ 34) อย่างไรก็ตามการเปิดทางเข้าร้านค้าสะดวกซื้อเซเว่น อีเลฟเว่น (7-Eleven) ให้มีประตูหันออกมาจากตัวอาคารมีส่วนช่วยให้เกิดแรงดึงดูดต่อประชาชนให้เข้ามายังพื้นที่โครงการซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อร้านค้าและกิจการพาณิชย์กรรมอื่นๆที่อยู่ภายในโครงการ

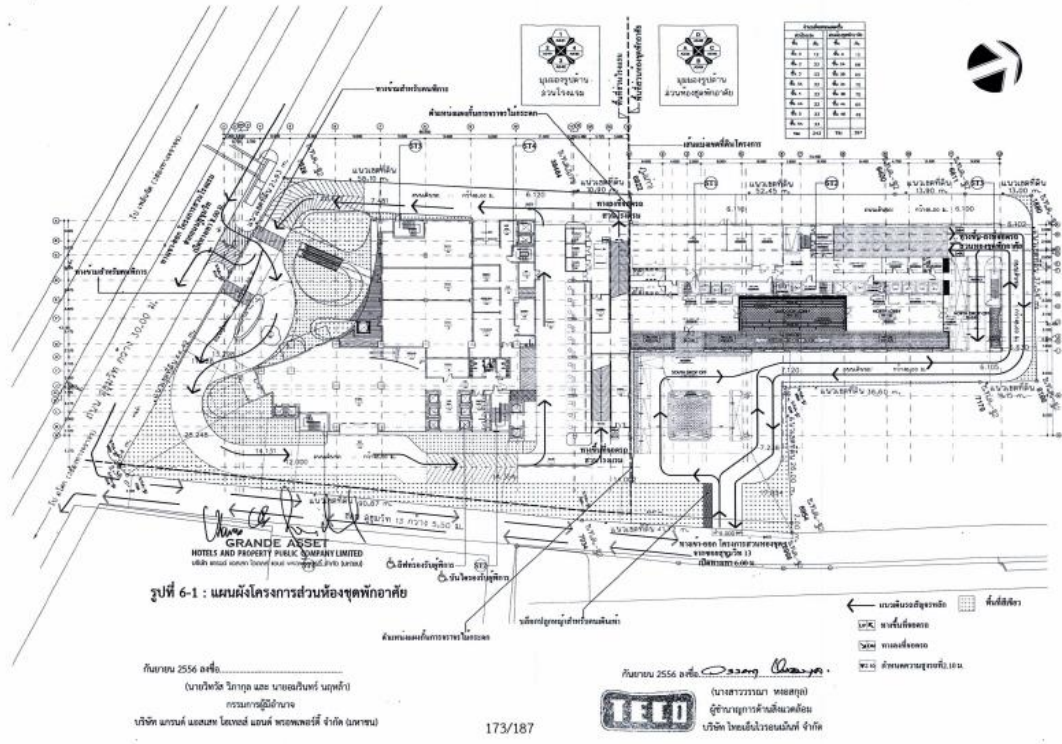


รูปที่ 34 กิจกรรม รูปแบบ และช่วงเวลาบนพื้นที่สาธารณะประโยชน์และพื้นที่ต่อเนื่อง
ที่มา : การสำรวจโดยผู้วิจัย

การจัดทำพื้นที่พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ ขนาด 854 ตารางเมตร ของโครงการ เอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์สามารถเพิ่มพื้นที่สีเขียวได้จริงตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กิจกรรมที่พบบนพื้นที่สาธารณะเป็นกิจกรรมนันทนาการ และพักผ่อน ประเภทกิจกรรมคือใช้สูบบุหรี่, พบปะพูดคุย ช่วงเวลาที่พบกิจกรรมหนาแน่นเวลาพักกลางวัน (12.00 น.-13.00 น.) และเลิกงาน (17.00 น. – 18.00 น.)

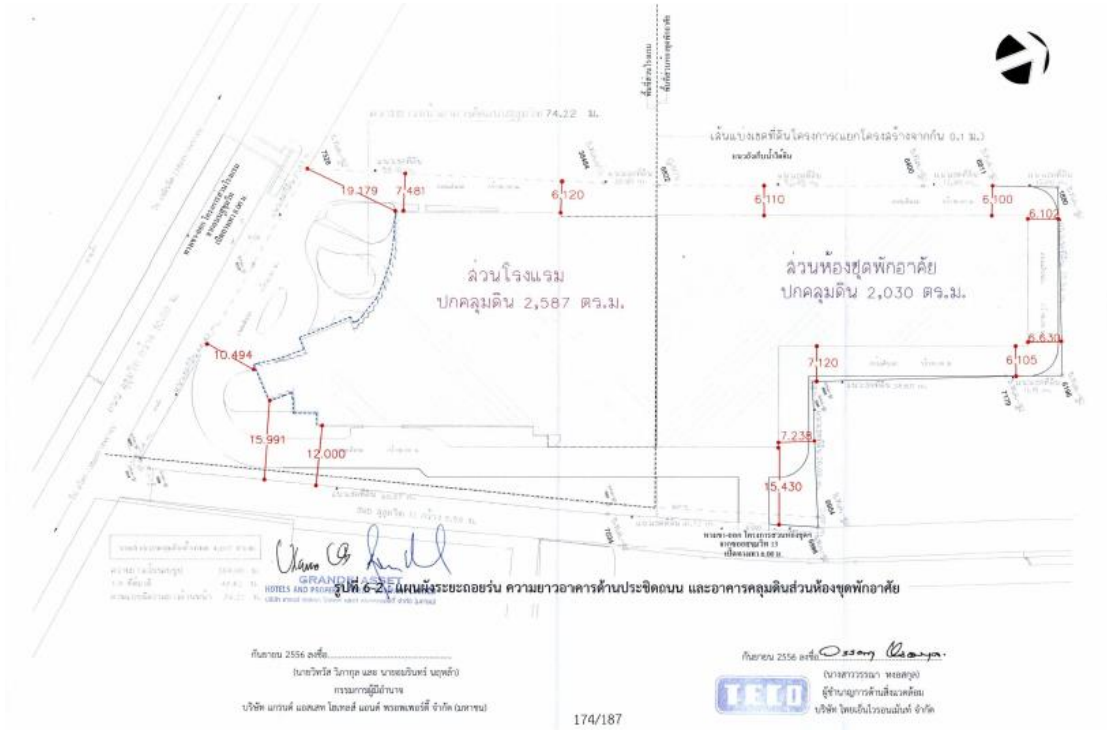
2) โครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ (Hyatt Regency & Hyde)

โครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ (เดิมชื่อโครงการ The Regent Bangkok Hotel & Residences) ดำเนินการโดยบริษัทแกรนด์ แอสเสท ไฮเทิลส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ตั้งอยู่ที่ซอยสุขุมวิท 13 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา ในเขตพื้นที่พาณิชย์กรรม พ. 5-3 (สีแดง) ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 10:1 การจัดทำพื้นที่โล่งสาธารณะ 1,125 ตารางเมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 10.53:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารโรงแรม และอาคารพักอาศัย



รูปที่ 35 ผังโครงการโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์
 ที่มา : รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

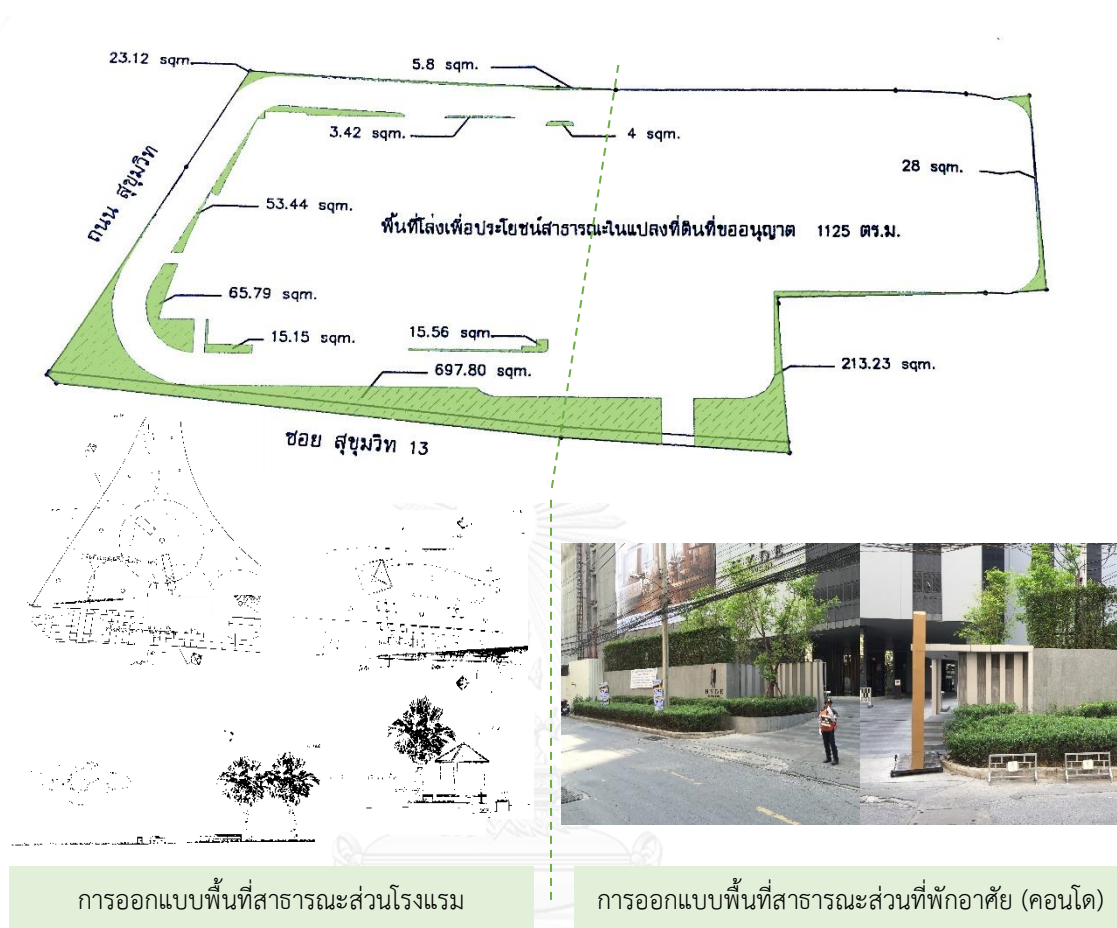
การออกแบบผังโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ แสดงให้เห็นว่ามีการดำเนินการออกออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ส่วนโรงแรม และ 2) ส่วนที่พักอาศัย ทั้งนี้เมื่อพิจารณาผังโครงการพบว่าส่วนโรงแรมมีพื้นที่ 2,587 ตารางเมตร ซึ่งมากกว่าส่วนที่พักอาศัยมีพื้นที่ 2,030 ตารางเมตร จึงสรุปว่าโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ จะมีการดำเนินการประเภทโรงแรมเป็นหลักซึ่งเป็นส่วนที่มีพื้นที่หน้าอาคารติดกับถนนสุขุมวิท ดังนั้นการออกแบบพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณพื้นที่ส่วนโรงแรม (รูปที่ 36) ซึ่งมีสัดส่วนของพื้นที่ประโยชน์สาธารณะบริเวณส่วนโรงแรมคิดเป็นร้อยละ 79 และบริเวณส่วนที่พักอาศัยคิดเป็นร้อยละ 21



รูปที่ 36 ผังอาณาเขตพื้นที่ประโยชน์สาธารณะโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์
ที่มา : รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

จากการสำรวจภาพสนาม พบว่าการออกแบบพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะของโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ตามแผนการก่อสร้าง เนื่องจากโครงการดำเนินการก่อสร้างในส่วนที่พักอาศัยก่อน สภาพปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้ว สำหรับส่วนโรงแรม สภาพปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างซึ่งคาดว่าจะสร้างแล้วเสร็จในช่วงต้นปี พ.ศ. 2561 (สัมภาษณ์สถาปนิกโครงการ, 10 สิงหาคม 2559) (รูปที่ 37)

การจัดทำพื้นที่พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ ขนาด 1,125 ตารางเมตร ของโครงการไฮแอท รีเจนซี แอนด์ ไฮด์ สามารถเพิ่มพื้นที่สีเขียวได้จริงตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 แต่จากการที่โครงการยังอยู่ในช่วงดำเนินการก่อสร้าง ผู้วิจัยจึงไม่สามารถสรุปถึงประสิทธิภาพของพื้นที่สาธารณะได้ เนื่องจากพื้นที่สาธารณะที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ (ส่วนที่พักอาศัย) เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีสัดส่วนน้อยของโครงการ หรือมีสัดส่วนร้อยละ 21 เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก ไม่มีลานหรือบริเวณสำหรับประกอบกิจกรรม จึงไม่พบกิจกรรมที่เกิดจากการใช้งานพื้นที่สาธารณะ



รูปที่ 37 การออกแบบพื้นที่สาธารณะและการใช้งานพื้นที่

ที่มา : รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (ขวา) การสำรวจโดยผู้วิจัย (ซ้าย)

5.1.2 โครงการประเภทพื้นที่รับน้ำ

จากวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อนและบรรเทาปัญหาภัยพิบัติจากธรรมชาติและการกระทำของมนุษย์ ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 จึงกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ประเภทพื้นที่รับน้ำขึ้น เพื่อประโยชน์ในการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการพัฒนาต่างๆ สู่ระบบระบายน้ำสาธารณะจากการรวบรวมข้อมูลและสำรวจภาคสนามพบว่า โครงการที่ขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทพื้นที่รับน้ำ ทั้ง 6 โครงการ มีการดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2558 ซึ่งมีความล่าช้ากว่าการอนุญาตให้ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ประมาณ 1 ปี ความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากกระบวนการดำเนินการขอใช้สิทธิ์ ตลอดจนขั้นตอนการจัดทำแบบโครงการ ทำให้โครงการที่ใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทพื้นที่รับน้ำทั้ง 6 โครงการ ยังคงอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งยังไม่เสร็จสมบูรณ์

การศึกษาผลของการมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทพื้นที่รับน้ำ ในส่วนนี้ จึงเป็นการศึกษาถึงความสามารถในการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ สู่อ่างระบายน้ำสาธารณะ ที่มีการกำหนดไว้ในขั้นตอนการออกแบบโครงการก่อนการดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างแล้ว ซึ่งการตรวจสอบความสามารถในการชะลอการระบายน้ำ สามารถคำนวณได้จากสูตรการคำนวณเพื่อตรวจสอบความสามารถในการชะลอการระบายน้ำ เป็นการคำนวณเพื่อหาค่าอัตราการระบายน้ำของน้ำฝน(Q) จะใช้วิธีการประเมินน้ำไหลนอง (Rational Method) โดยมีรายละเอียดดังนี้

$$\text{จากสูตร} \quad Q = 0.278 \times 10^{-6} C.I.A.$$

$$\text{เมื่อ} \quad Q = \text{อัตราการระบายน้ำ; ลบ.ม./วินาที}$$

$$C = \text{สัมประสิทธิ์การไหลนองของพื้นที่}$$

$$I = \text{ความเข้มเฉลี่ยของฝนตกในรอบ 5 ปี (มม./ ชม.) = 80 (กทม.)}$$

$$A = \text{พื้นที่ระบายน้ำ; ตร.ม.}$$

$$tc = \text{เวลาการรวมตัวของน้ำ}$$

วิธีการประเมินน้ำไหลนอง สามารถคำนวณหาปริมาณน้ำฝนของพื้นที่โครงการก่อนและหลังการพัฒนา โดยข้อมูลค่าอัตราการระบายน้ำของน้ำฝน (Q) สามารถสรุปได้จากการรวบรวมเอกสาร ประกอบด้วย แบบการก่อสร้างโครงการ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเอกสารราชการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) โครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์ (FYI Center)

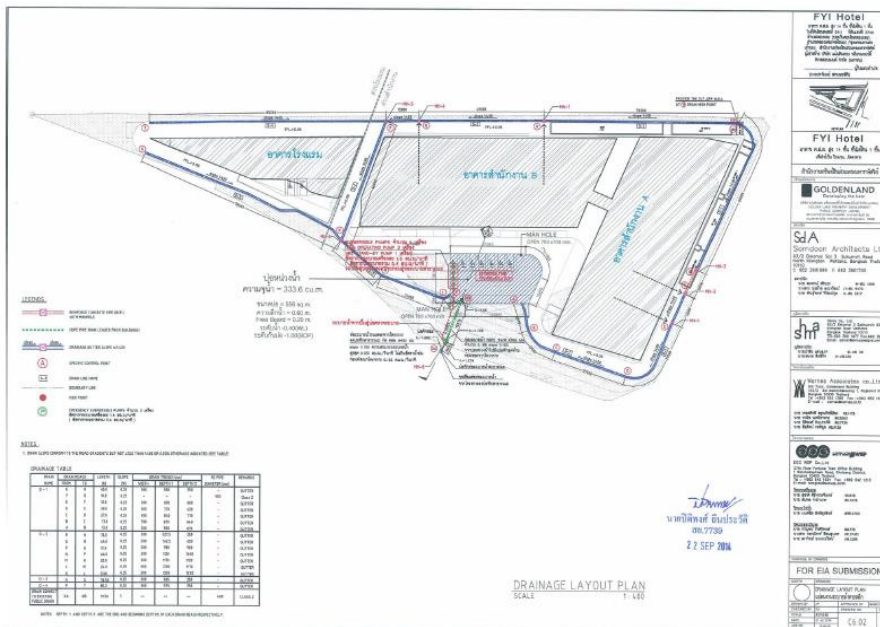
โครงการเอฟ วาย ไอ เซ็นเตอร์ ดำเนินการโดยบริษัทแผ่นดินทอง พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย ในเขตพื้นที่พาณิชย์กรรม พ. 3-27 (สีแดง) และ พ. 5-4 (สีแดง) ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่

ที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 7:1 การจัดทำพื้นที่รับน้ำมีลักษณะเป็นบ่อกักเก็บน้ำ 333.6 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 7.04:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารสำนักงาน และโรงแรม สภาพปัจจุบันกำลังตกแต่งอาคาร

เมื่อการพัฒนาอาคารแล้วเสร็จจะทำให้อัตราการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมก่อนมีการพัฒนาโครงการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอัตราการระบายน้ำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อด้านการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมต่อพื้นที่ใกล้เคียงได้ ผลการประเมินพบว่า

ก) ก่อนพัฒนาโครงการ		
- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.155	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที
ข) หลังพัฒนาโครงการ		
- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.394	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที
ค) การจัดทำบ่อหน่วงน้ำ		
- บ่อหน่วงน้ำ	= 333.6	ลูกบาศก์เมตร
- อัตราการสูบ	= 0.03	ลูกบาศก์เมตร/วินาที

ทั้งนี้โครงการสามารถควบคุมอัตราการระบายน้ำก่อนที่จะระบายออกสู่ภายนอกโครงการ ไม่ให้เกินอัตราการระบายน้ำสูงสุดก่อนการพัฒนาโครงการ คือ 0.155 ลูกบาศก์เมตร/วินาที ซึ่งโครงการ สามารถควบคุมอัตราการระบายน้ำก่อนการระบายน้ำออกจากโครงการได้ 0.03 ลูกบาศก์เมตร/วินาที จึงสามารถสรุปได้ว่าการจัดทำบ่อหน่วงน้ำของโครงการโครงการเอฟวายไอ เซ็นเตอร์ สามารถช่วยชะลอการระบายน้ำได้

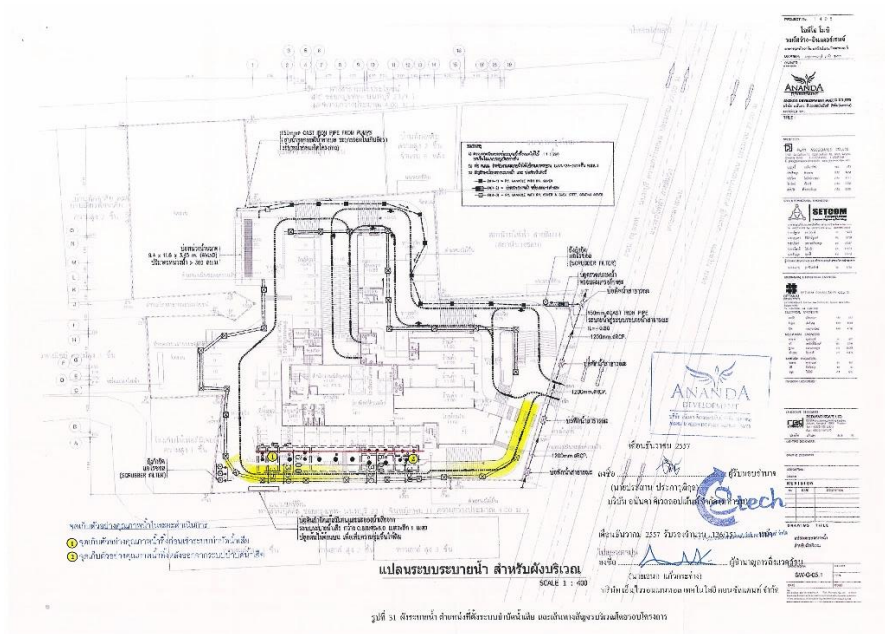


รูปที่ 38 ผังการระบายน้ำโครงการอพวยไอ เซ็นเตอร์
ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการอพวยไอ เซ็นเตอร์

2) โครงการไอดีโอ โมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ (Ideo Mobi)

โครงการไอดีโอโมบิ วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนจ์ ดำเนินการโดยบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ซอยกรุงเทพมหานครนบุรี 23 ถนนกรุงเทพมหานครนบุรี แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 8-2 (สีน้ำตาล) ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 6:1 การจัดทำพื้นที่รับน้ำมีลักษณะเป็นบ่อกักเก็บน้ำ 360 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 7.16:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารพักอาศัย สภาพปัจจุบันกำลังตกแต่งอาคาร

เมื่อการพัฒนาอาคารแล้วเสร็จจะทำให้อัตราการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมก่อนมีการพัฒนาโครงการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอัตราการระบายน้ำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อด้านการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมต่อพื้นที่ใกล้เคียงได้ ผลการประเมินพบว่า



รูปที่ 40 ผังการระบายน้ำโครงการไอทีโอ โมบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซ็นจ์
ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการไอทีโอ โมบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซ็นจ์

3) แอสปาย สาทร-ท่าพระ (Aspire)

โครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ ดำเนินการโดยบริษัท พรีเมียม เรสซิเดนซ์ จำกัด ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ถนนราชพฤกษ์ แขวง บุคโคล เขตธนบุรี ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 9-22 (สีน้ำตาล) ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 7:1 การจัดทำพื้นที่รับน้ำมีลักษณะเป็นบ่อกักเก็บน้ำ 380 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 7.71:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารพักอาศัย สภาพปัจจุบันกำลังก่อสร้างโครงสร้างชั้น ดาดฟ้า

เมื่อการพัฒนาอาคารแล้วเสร็จจะทำให้อัตราการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมก่อนมีการพัฒนาโครงการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอัตราการระบายน้ำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อด้านการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมต่อพื้นที่ใกล้เคียงได้ ผลการประเมินพบว่า

ก) ก่อนพัฒนาโครงการ

- อัตราการระบายน้ำสูงสุด = 0.024 ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ = 180 นาที
- ปริมาณน้ำสะสมผิวดิน = 259.20 ลูกบาศก์เมตร

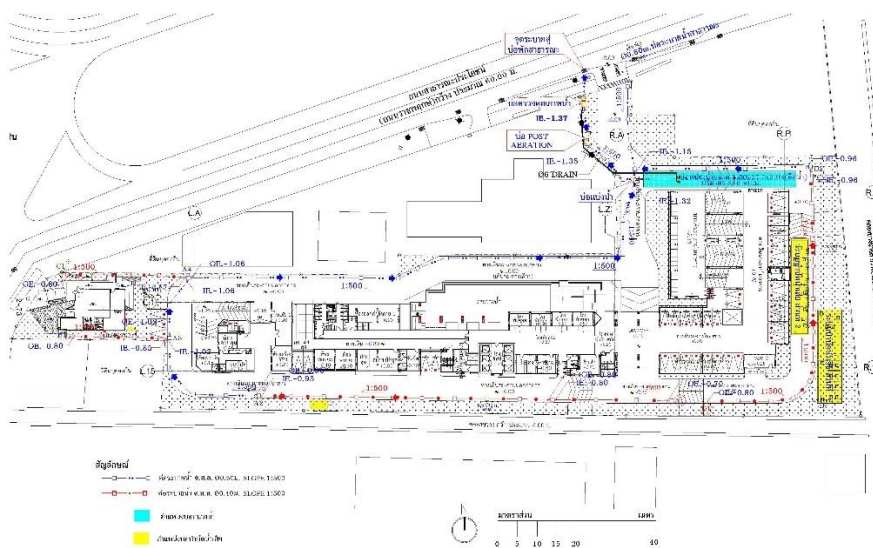
ข) หลังพัฒนาโครงการ

- อัตราการระบายน้ำสูงสุด = 0.059 ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ = 180 นาที
- ปริมาณน้ำสะสมผิวดิน = 637.20 ลูกบาศก์เมตร

ค) การจัดทำบ่อน้ำ

- บ่อน้ำ = 378 ลูกบาศก์เมตร
- อัตราการสูบ = 0.03 ลูกบาศก์เมตร/วินาที

ดังนั้นโครงการสามารถบ่อน้ำฝนส่วนเกินที่มากกว่าอัตราการระบายน้ำฝนก่อนมีโครงการ โดยโครงการต้องชะลอน้ำฝนไว้ในโครงการก่อน 378 ลูกบาศก์เมตร โครงการจึงจัดทำบ่อน้ำ 380 ลูกบาศก์เมตร เพื่อบ่อน้ำฝนส่วนเกินก่อนระบายออกสู่ภายนอกโครงการ



รูปที่ 41 ผังการระบายน้ำโครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ
ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการแอสปาย สาทร-ท่าพระ

4) คิว สุขุมวิท (Q Sukhumvit)

โครงการคิว คอนโด สุขุมวิท ดำเนินการโดยบริษัท ควอลิตี้ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ซอยสุขุมวิท 6 ถนน สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย ในเขตพื้นที่ศูนย์พาณิชยกรรมหลัก พ. 5-4 (สีแดง) ตาม อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 10:1 การจัดทำพื้นที่รับน้ำมี ลักษณะเป็นบ่อกักเก็บน้ำ 455 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคาร รวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 11.96:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารพักอาศัย สภาพปัจจุบันกำลัง ก่อสร้างโครงสร้างชั้นใต้ดิน

เมื่อการพัฒนาอาคารแล้วเสร็จจะทำให้อัตราการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่ โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมก่อนมีการพัฒนาโครงการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอัตราการ ระบายน้ำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมต่อพื้นที่ใกล้เคียงได้ ผลการ ประเมินพบว่า

ก) ก่อนพัฒนาโครงการ

- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.060	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที

ข) หลังพัฒนาโครงการ

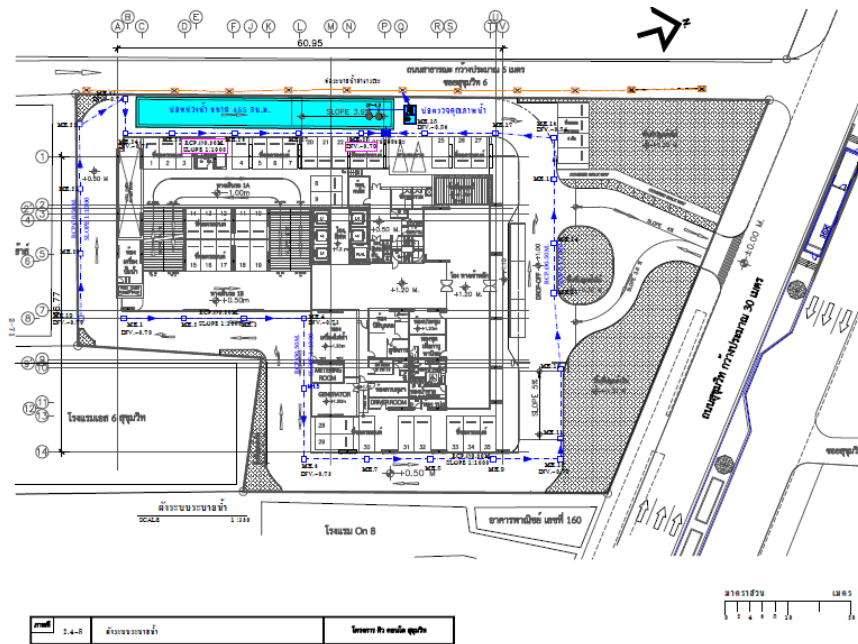
- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.142	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที

ค) การจัดทำบ่อหน่วงน้ำ

- บ่อหน่วงน้ำ	= 455	ลูกบาศก์เมตร
- อัตราการสูบ	= 0.047	ลูกบาศก์เมตร/วินาที

ทั้งนี้โครงการคิว สุขุมวิท สามารถควบคุมอัตราการระบายน้ำก่อนที่จะ ระบายออกสู่ภายนอกโครงการ ไม่ให้เกินอัตราการระบายน้ำสูงสุดก่อนการพัฒนาโครงการ คือ 0.060 ลูกบาศก์เมตร/วินาที ซึ่งโครงการ สามารถควบคุมอัตราการระบายน้ำก่อนการระบายน้ำออกจาก

โครงการได้ 0.004 ลูกบาศก์เมตร/วินาที จึงสามารถสรุปได้ว่าการจัดทำบ่อน้ำของโครงการคิ้ว สุขุมวิท สามารถช่วยชะลอการระบายน้ำได้



รูปที่ 42 ผังการระบายน้ำโครงการคิ้ว สุขุมวิท

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการคิ้ว สุขุมวิท

5) ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม (UOB)

โครงการสำนักงานเพชรเกษม ยูโอบี ดำเนินการโดยธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ถนนเพชรเกษม แขวง บางหว้า เขตภาษีเจริญ ในเขตพื้นที่ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ย. 7-18 (สีส้ม) และที่โล่งเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณริมถนนและริมแม่น้ำลำคลอง ล. 3-23 ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 5:1 การจัดทำพื้นที่รับน้ำมีลักษณะเป็นบ่อกักเก็บน้ำ 320 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 5.49:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารสำนักงาน สภาพปัจจุบันกำลังกำลังก่อสร้างโครงสร้างชั้นใต้ดิน

เมื่อการพัฒนาอาคารแล้วเสร็จจะทำให้อัตราการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมก่อนมีการพัฒนาโครงการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอัตราการระบายน้ำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่ออัตราการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมต่อพื้นที่ใกล้เคียงได้ ผลการประเมินพบว่า

ก) ก่อนพัฒนาโครงการ

- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.074	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที
- ปริมาณน้ำหลากส่วนเกิน	= 319.5	ลูกบาศก์เมตร

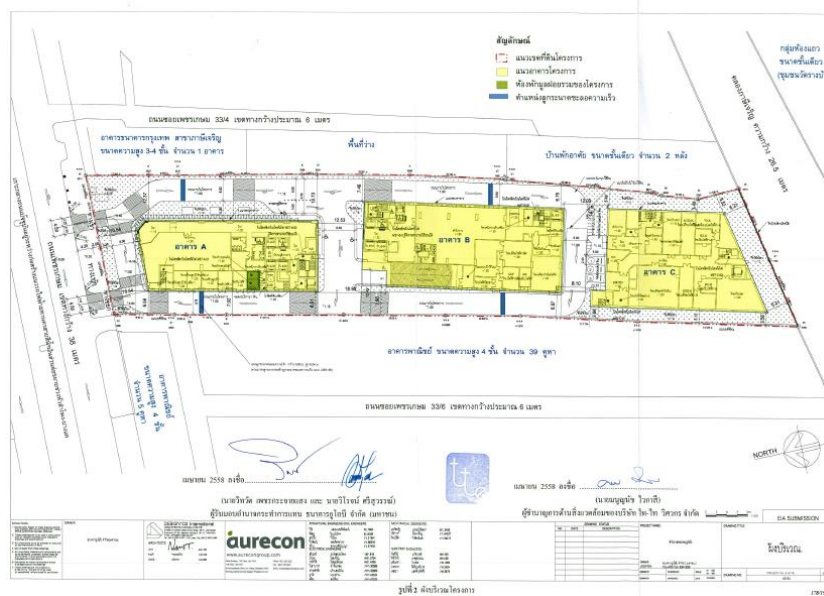
ข) หลังพัฒนาโครงการ

- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.232	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที

ค) การจัดทำบ่อหน่วงน้ำ

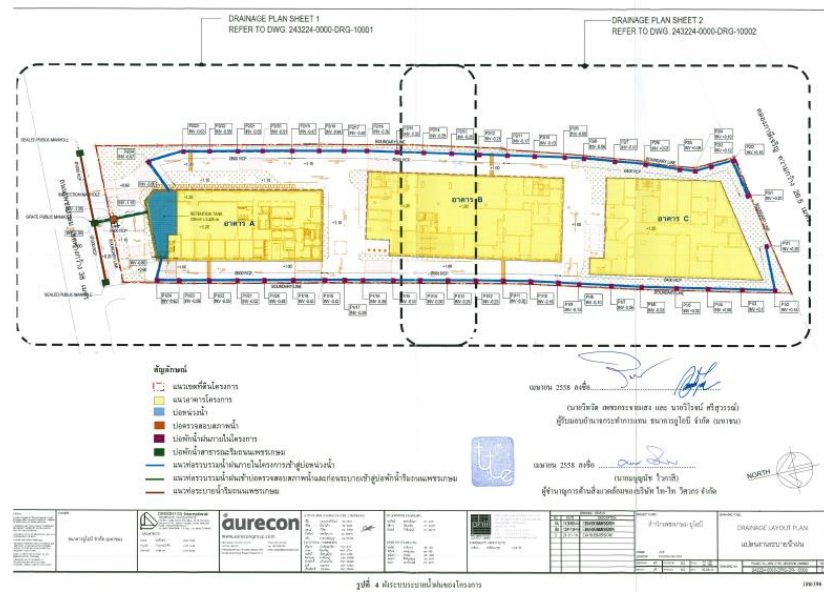
- บ่อหน่วงน้ำ	= 320	ลูกบาศก์เมตร
- อัตราการสูบ	= 0.038	ลูกบาศก์เมตร/วินาที

ทั้งนี้โครงการสามารถควบคุมอัตราการระบายน้ำก่อนที่จะระบายออกสู่ภายนอกโครงการ ไม่ให้เกินอัตราการระบายน้ำสูงสุดก่อนการพัฒนาโครงการ คือ 0.074 ลูกบาศก์เมตร/วินาที ซึ่งโครงการ สามารถควบคุมอัตราการระบายน้ำก่อนการระบายน้ำออกจากโครงการได้ 0.038 ลูกบาศก์เมตร/วินาที จึงสามารถสรุปได้ว่าการจัดทำบ่อหน่วงน้ำของธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม สามารถช่วยชะลอการระบายน้ำได้



รูปที่ 43 ผังโครงการธนาคารยูโอบี

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการยูโอบี



รูปที่ 44 ผังการระบายน้ำโครงการยูโอบี

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการยูโอบี

6) เดอะ ดิพลอแมท 39 (The Diplomat 39)

โครงการเดอะ ดิพลอแมท 39 ดำเนินการโดยบริษัท เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น จำกัด ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ตั้งอยู่ที่ซอยสุขุมวิท 39 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตัน เขตวัฒนา ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 10-4 (สีน้ำตาล) ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) บริเวณโครงการที่เท่ากับ 8:1 การจัดทำพื้นที่รับน้ำมีลักษณะเป็นบ่อกักเก็บน้ำ 60 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการมีออกแบบให้อาคารมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เป็น 8.4:1 และใช้ประโยชน์อาคารเป็นอาคารพักอาศัย สภาพปัจจุบันกำลังก่อสร้างลงเสาเข็ม

เมื่อการพัฒนาอาคารแล้วเสร็จจะทำให้อัตราการชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิมก่อนมีการพัฒนาโครงการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอัตราการระบายน้ำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อด้านการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมต่อพื้นที่ใกล้เคียงได้ ผลการประเมินพบว่า

ก) ก่อนพัฒนาโครงการ		
- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.016	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที
- ปริมาณน้ำหลากส่วนเกิน	= 59.5	ลูกบาศก์เมตร
ข) หลังพัฒนาโครงการ		
- อัตราการระบายน้ำสูงสุด	= 0.073	ลูกบาศก์เมตร/วินาที
- ระยะเวลาเก็บน้ำ	= 180	นาที
ค) การจัดทำบ่อหน่วงน้ำ		
- บ่อหน่วงน้ำ	= 60	ลูกบาศก์เมตร
- อัตราการสูบ	= 0.015	ลูกบาศก์เมตร/วินาที

ทั้งนี้โครงการสามารถควบคุมอัตราการระบายน้ำก่อนที่จะระบายออกสู่ภายนอกโครงการ ไม่ให้เกินอัตราการระบายน้ำสูงสุดก่อนการพัฒนาโครงการ คือ 0.016 ลูกบาศก์

1) โครงการที่ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ พบว่า ผู้ประกอบการที่นำมาตรการไปพัฒนาโครงการมีจำนวน 2 โครงการ โดยการพัฒนาในรูปแบบของพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ มีลักษณะเป็นลานหญ้าโล่งที่ยกระดับสูงกว่าทางเดินเท้า และแนวไม้พุ่มที่ไม่สามารถใช้งานได้ อย่างไรก็ตามการจัดทำพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะในลักษณะนี้เป็นการทำตามข้อตกลงและวัตถุประสงค์ของมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะในการเพิ่มพื้นที่สีเขียว แต่เมื่อคำนึงถึงผลที่คาดหวังจากมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง (อ้างถึงในหัวข้อ 2.3.4) พบว่า พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะไม่สามารถเอื้อประโยชน์ใช้สอยแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการออกแบบทางยกระดับจากทางเดินเท้าทำให้ขาดการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะและทางเดินเท้าสาธารณะ ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะเข้าถึงได้ยาก

2) โครงการที่ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ พบว่า ผู้ประกอบการที่นำมาตรการไปพัฒนาโครงการมีจำนวน 6 โครงการ โดยการพัฒนาในรูปแบบของพื้นที่รับน้ำ มีลักษณะเป็นบ่อหนองน้ำใต้ดินทั้งแบบภายในอาคารและแบบภายนอกอาคาร ซึ่งการจัดทำพื้นที่รับน้ำในลักษณะนี้เป็นการเป็นการทำตามข้อตกลงและวัตถุประสงค์ของมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำให้มีการหนองน้ำหรือช่วยชะลอน้ำออกจากโครงการตามที่ได้คำนวณไว้ อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงผลที่คาดหวังจากมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง (อ้างถึงหัวข้อ 2.3.4) พบว่า ผู้เชี่ยวชาญได้คำนึงถึงคุณประโยชน์ของพื้นที่รับน้ำประการอื่นเพิ่มเติม ด้วยการจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพโดยการนำน้ำกลับมาใช้ซ้ำ แต่เนื่องจากโครงการที่ดำเนินการพัฒนาโครงการพื้นที่รับน้ำอยู่ในระหว่างการก่อสร้างและตกแต่งโครงการ ซึ่งยังไม่มีการบริหารจัดการน้ำอย่างเต็มรูปแบบจึงไม่สามารถประเมินความสามารถของบ่อหนองน้ำตามผลที่คาดหวังได้

ตารางที่ 13 การประเมินผลผลการดำเนินงานโครงการของโครงการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ข้อมูลโครงการ	สถานะโครงการ				FAR Bonus				สรุป	
	วันที่อนุมัติโครงการ	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	FAR ตามฉ.มร.	ประเภทของ FAR Bonus	ขนาดพื้นที่ FAR Bonus	ลักษณะพื้นที่โบนัส	การใช้พื้นที่ของส่วนรวม	ประโยชน์ตามผังเมืองรวม	ประโยชน์ตาม Expert's opinion	ประโยชน์ตามผังเมืองรวม
1.เอไอเอ แคปิตอล เซ็นเตอร์	15 พ.ย. 2554	เสร็จสมบูรณ์	ย.9 FAR 7 : 1	Bonus 5% FAR 7.29	ที่สาธารณะ 854 ตร.ม.	สถานพญำโสังย ยกสูงต่างระดับ	นับพนทการ บางช่วงเวลา	เพิ่มพื้นที่สีเขียว บรรจุจุดประสงค	ไม่จุดใจให้พื้นที่ ไม่บรรจุจุดตามที่ตั้งไว้	
2.ไอเอท รีเจนซี แอนด์ โฮเทล	13 ก.ย. 2556	เสร็จเฉพาะส่วนคอมัด	พ.5 FAR 10 : 1	Bonus 5% FAR 10.58	ที่สาธารณะ 1,125 ตร.ม.	แนวไม้พุ่ม	ไม่พบการ ใช้งานจริง	เพิ่มพื้นที่สีเขียว บรรจุจุดประสงค	ไม่สามารถใช้งานได้ ไม่บรรจุจุดตามที่ตั้งไว้	
3.อพวยโอ เซ็นเตอร์	20 ต.ค. 2557	กำลังก่อสร้าง ตคแต่งอาคาร	พ.3 FAR 7 : 1	Bonus 5% FAR 7.04	พื้นที่รับน้ำ 333.6 สบ.ม.	บ่อพวงน้ำ	พวงน้ำเพิ่มขึ้น	ช่วยในการชลอน้ำ บรรจุจุดประสงค	อยู่ในขั้นตอนก่อสร้าง ประเมินผลไม่ได้	
4.ไออีไอ โนบี วงศ์สว่าง-อินเตอร์เซนดู	13 ม.ค. 2558	กำลังก่อสร้าง ตคแต่งอาคาร	ย.8 FAR 6 : 1	Bonus 20% FAR 7.16	พื้นที่รับน้ำ 360 สบ.ม.	บ่อพวงน้ำ	พวงน้ำเพิ่มขึ้น	ช่วยในการชลอน้ำ บรรจุจุดประสงค	อยู่ในขั้นตอนก่อสร้าง ประเมินผลไม่ได้	
5.แอสพาย สาทร-ท่าพระ	09 มี.ค. 2558	กำลังก่อสร้าง ชั้นดาดฟ้า	ย.9 FAR 7 : 1	Bonus 10% FAR 7.72	พื้นที่รับน้ำ 380 สบ.ม.	บ่อพวงน้ำ	พวงน้ำเพิ่มขึ้น	ช่วยในการชลอน้ำ บรรจุจุดประสงค	อยู่ในขั้นตอนก่อสร้าง ประเมินผลไม่ได้	
6.คิว สุขุมวิท	24 มี.ค. 2558	กำลังก่อสร้าง ชั้นใต้ดิน	พ.5 FAR 10 : 1	Bonus 20% FAR 11.96	พื้นที่รับน้ำ 455 สบ.ม.	บ่อพวงน้ำ	พวงน้ำเพิ่มขึ้น	ช่วยในการชลอน้ำ บรรจุจุดประสงค	อยู่ในขั้นตอนก่อสร้าง ประเมินผลไม่ได้	
7.ธนาคารยูโอบี สาขาเพชรเกษม	07 พ.ค. 2558	กำลังก่อสร้าง ชั้นใต้ดิน	ย.7 FAR 5 : 1	Bonus 10% FAR 5.49	พื้นที่รับน้ำ 320 สบ.ม.	บ่อพวงน้ำ	พวงน้ำเพิ่มขึ้น	ช่วยในการชลอน้ำ บรรจุจุดประสงค	อยู่ในขั้นตอนก่อสร้าง ประเมินผลไม่ได้	
8.เดอะ ดีโพลแนท 39	22 มี.ย. 2558	กำลังก่อสร้าง ลงเสาเข็ม	ย.10 FAR 8 : 1	Bonus 5% FAR 8.4	พื้นที่รับน้ำ 60 สบ.ม.	บ่อพวงน้ำ	พวงน้ำเพิ่มขึ้น	ช่วยในการชลอน้ำ บรรจุจุดประสงค	อยู่ในขั้นตอนก่อสร้าง ประเมินผลไม่ได้	

5.2 โครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ในการศึกษาโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการ 22 บริษัท ที่ดำเนินโครงการตั้งแต่มีการประกาศใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ไว้ในกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 จนถึง ปัจจุบัน ใช้กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 จึงทำการศึกษารายละเอียดและเงื่อนไขของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 เพื่อใช้วิเคราะห์ถึงการตัดสินใจของผู้ประกอบการ หลักการที่สัมพันธ์กันกับมาตรการ รวมทั้งเงื่อนไขต่างๆ ในแต่ละประเภทของมาตรการที่แตกต่างกันที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่า มีการกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไว้ 5 ประเภท จึงนำมาสรุปเป็นประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่ผู้ประกอบการสามารถตัดสินใจเลือกได้ ดังนี้

- ทางเลือก FB 1 ที่อยู่สำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ
- ทางเลือก FB 2 พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ
- ทางเลือก FB 3 ที่จอดรถยนต์สาธารณะ สำหรับประชาชนทั่วไป โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า
- ทางเลือก FB 4 พื้นที่รับน้ำ
- ทางเลือก FB 5 อาคารประหยัดพลังงาน

จากการรวบรวมทัศนคติของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หรือผู้ประกอบการภาคเอกชนและนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาตรรกะไปใช้ในการพัฒนาโครงการ โดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ประกอบการในภาพรวม เพื่อนำมาสรุปทัศนคติที่มีต่อมาตรการโดยการจำแนกในแต่ละทางเลือกดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 14)

1) ทางเลือก FB 1 มาตรการประเภทที่อยู่สำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ พบว่า ไม่มีผู้ประกอบการกลุ่มมีความสนใจที่จะนำมาตรการไปพัฒนาโครงการ

2) ทางเลือก FB 2 มาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 13 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 87 กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 100 กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 83 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 13 และกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 40 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 60

3) ทางเลือก FB 3 มาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ สำหรับประชาชนทั่วไป โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยไม่มีความสนใจต่อมาตรการร้อยละ 100 กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 100 กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 17 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 83 และกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 20 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 80

4) ทางเลือก FB 4 มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 94 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 6 กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 100 กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 67 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 33 และกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 80 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 20

5) ทางเลือก FB 5 มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 71 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 29 กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 80 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 20 กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 33 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ

67 และกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจหรือมีแนวโน้มที่จะทำมาตรการไปพัฒนาโครงการร้อยละ 60 นอกนั้นไม่สนใจมาตรการร้อยละ 40

สามารถสรุปได้ว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ให้ความสนใจในมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ (FB4) มากที่สุด ในขณะที่มาตรการประเภทที่อยู่สำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ (FB1) ไม่มีผู้ประกอบการรายใดให้ความสนใจ และมาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ สำหรับประชาชนทั่วไป โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า (FB3) มีกลุ่มผู้ประกอบการให้ความสนใจในมาตรการน้อยที่สุด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงเงื่อนไขของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ (FB2) และประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ สำหรับประชาชนทั่วไป โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า (FB3) พบว่ามีเงื่อนไขให้จัดทำหรือพัฒนาได้ในอาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคารเท่านั้น ซึ่งจากการสัมภาษณ์พบว่าผู้ประกอบการประเภทที่อยู่อาศัยจำนวนหนึ่งให้ความสนใจหรือมีแนวโน้มที่ต้องการนำมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ (FB2) ไปใช้ในการพัฒนาโครงการ (ตารางที่ 14 และตารางที่ 15) จึงแสดงให้เห็นว่ามีผู้ประกอบการบางส่วนที่ยังไม่เข้าใจถึงหลักการและเงื่อนไขในการจัดทำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

จากตารางที่ 14 รายละเอียดและเงื่อนไขของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในแต่ละประเภท พบว่า มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินมีรายละเอียดและเงื่อนไขที่แตกต่างกันไป โดยเฉพาะการอนุญาตให้ดำเนินการเฉพาะในอาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคารในมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะและประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ หรือการกำหนดสามารถดำเนินการโดยใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัยในมาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ ดังนั้นผู้วิจัยจึงทำการศึกษาทัศนคติของผู้ประกอบการ โดยการจำแนกเฉพาะผู้ประกอบการที่เข้าข่ายหรือสามารถดำเนินการพัฒนาโครงการได้ตามเงื่อนไขของมาตรการ โดยแยกอธิบายมาตรการในแต่ละประเภทที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 14 ทักษะของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

กลุ่ม ผู้ประกอบการ	FB 1			FB 2			FB 3			FB 4			FB 5			
	สนใจ	ไม่ สนใจ	Total	สนใจ	ไม่ สนใจ	Total	สนใจ	ไม่ สนใจ	Total	สนใจ	ไม่ สนใจ	Total	สนใจ	ไม่ สนใจ	Total	
กลุ่ม R	RZ1		10%	10%	2%	8%	10%		10%	10%	10%		10%	6%	3%	10%
	RZ2		56%	56%	8%	48%	56%		56%	56%	53%	2%	56%	40%	16%	56%
	RZ3		26%	26%	3%	23%	26%		26%	26%	23%	2%	26%	20%	6%	26%
	RZ4		2%	2%		2%	2%		2%	2%	1%	2%	2%		2%	2%
	RZ5		6%	6%		6%	6%		6%	6%	6%		6%	5%	2%	6%
	Total		100%	100%	13%	87%	100%		100%	100%	94%	6%	100%	71%	29%	100%
กลุ่ม C	CZ1		10%	10%	10%		10%		10%	10%		10%		10%	10%	
	CZ2		50%	50%	50%		50%		50%	50%		50%	10%	40%	50%	
	CZ3		40%	40%	40%		40%		40%	40%		40%	10%	30%	40%	
	Total		100%	100%	100%		100%		100%	100%		100%	20%	80%	100%	
กลุ่ม O	OZ2		83%	83%	83%		83%	17%	67%	83%	50%	33%	83%	33%	50%	83%
	OZ3		17%	17%		17%	17%		17%	17%	17%		17%	17%	17%	
	Total		100%	100%	83%	17%	100%	17%	83%	100%	67%	33%	100%	33%	67%	100%
กลุ่ม H	HZ2		80%	80%	40%	40%	80%	20%	60%	80%	60%	20%	80%	40%	40%	80%
	HZ3		20%	20%		20%	20%		20%	20%	20%		20%	20%	20%	
	Total		100%	100%	40%	60%	100%	20%	80%	100%	80%	20%	100%	60%	40%	100%

สัญลักษณ์

R = กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย

C = กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม

O = กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงาน

H = กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรม

Z1 = ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า

Z2 = ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

Z3 = ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว

Z4 = ย่านชานเมืองตะวันออก

Z5 = ย่านชานเมืองตะวันตก

ตารางที่ 15 รายละเอียดและเงื่อนไขของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ทางเลือก	ประเภท	เงื่อนไข
FB1	การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อจัดให้มีหรือพัฒนา <u>ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย</u> หรือผู้อยู่อาศัยเดิม ภายในพื้นที่โครงการ <ul style="list-style-type: none"> - ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 - พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน 4 เท่าของพื้นที่ที่จัดให้ - ต้องมีราคาต่ำกว่าราคาขายเฉลี่ยต่อตารางเมตรของโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 - ต้องอยู่ในบริเวณที่ห่างจากเขตชุมชนที่อยู่อาศัยเดิมไม่เกินห้ากิโลเมตร 	* ผู้มีรายได้น้อย คือ บุคคลที่มีรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่ารายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนในเขตท้องที่กรุงเทพฯ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ** ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย
FB2	เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มี <u>พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ</u> หรือสวนสาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> - ทำได้ในที่ดินประเภท ย. 8 ถึง ย. 10 และประเภท พ. 2 ถึง พ. 5 - ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 - พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน 5 เท่าของพื้นที่โล่ง 	* พื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ ไม่รวมถึงที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตาม (OSR) ที่กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารกำหนด ** เป็นอาคารสาธารณะ
FB3	เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าได้จัดให้มี <u>ที่จอดรถยนต์</u> สำหรับประชาชนทั่วไป <ul style="list-style-type: none"> - ตั้งอยู่ภายในระยะ 500 เมตร จากบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉพาะสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีอ่อนนุช สถานีลาดกระบัง สถานีหัวหมาก สถานีบางบำหรุ สถานีตลิ่งชัน สถานีอุดมสุข หรือสถานีแบริ่ง - ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 พื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน 30 ตารางเมตรต่อที่จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น 1 คัน 	* พื้นที่จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินและอัตราส่วนของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม (FAR และ OSR) ** เป็นอาคารสาธารณะ

ทางเลือก	ประเภท	เงื่อนไข
FB4	เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มี <u>พื้นที่รับน้ำ</u> - กักเก็บน้ำได้ในสัดส่วนไม่น้อยกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร ต่อพื้นที่ดิน 50 ตารางเมตร ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มเติมไม่เกินร้อยละ 5 ถ้าสามารถกักเก็บน้ำได้มากกว่า 1 ลูกบาศก์เมตร ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มเติมได้ตามสัดส่วน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินร้อยละ 20	
FB5	เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้จัดให้มี <u>อาคารประหยัดพลังงาน</u> - ตามมาตรฐานที่รับรองโดยสถาบันอาคารเขียวไทย แบ่งเป็น 4 ระดับ ดังนี้ - ระดับที่ 1 ให้มียุทธศาสตร์พื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มเติมไม่เกินร้อยละ 5 - ระดับที่ 2 ให้มียุทธศาสตร์พื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มเติมไม่เกินร้อยละ 10 - ระดับที่ 3 ให้มียุทธศาสตร์พื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มเติมไม่เกินร้อยละ 15 - ระดับที่ 4 ให้มียุทธศาสตร์พื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มเติมไม่เกินร้อยละ 20	* อาคารประหยัดพลังงาน ต้องมีคุณสมบัติในการถ่ายเทความร้อนของผนังด้านนอกและหลังคาอาคารตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

5.2.1 ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทที่ 1 การจัดที่อยู่สำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ หรือทางเลือก FB1 มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมมาตรฐานการดำรงชีวิตของประชาชนโดยการพัฒนาระบบบริการทางสังคมในด้านที่อยู่อาศัยให้เพียงพอ และได้มาตรฐาน จึงกำหนดให้มีการสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ โดยการจัดให้มีราคาต่ำกว่าท้องตลาด คือ ราคาต่ำกว่าราคาขายเฉลี่ยต่อตารางเมตรของโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย

1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB1

การศึกษาการตัดสินใจของผู้ประกอบการในมาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ มีการกำหนดเงื่อนไขให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย จึงทำการศึกษาผู้ประกอบการเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย (ตารางที่ 16)

ตารางที่ 16 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย (FB1)

การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย (FB1)

ประเภทโครงการ		ทำเลที่ตั้งโครงการ					Total
		ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า	ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว	ย่านชานเมืองตะวันออก	ย่านชานเมืองตะวันตก	
ที่อยู่อาศัย	สนใจ						
	ไม่สนใจ	10%	56%	26%	2%	6%	100%
	รวม	10%	56%	26%	2%	6%	100%
Total	สนใจ						
	ไม่สนใจ	10%	56%	26%	2%	6%	100%
	รวม	10%	56%	26%	2%	6%	100%

- กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย พบว่า ไม่มีกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย รายใดที่สนใจใช้มาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ ทางเลือก FB1 คิดเป็นร้อยละ 100

2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB1

จากการศึกษาการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยในภาพรวม พบว่า ผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย ไม่สนใจใช้มาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือทางเลือก FB1 ทั้งหมดร้อยละ 100 (ตารางที่ 16) จึงทำการศึกษาทศนคติในการตัดสินใจของกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ ดังนี้

- กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 8)

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการมากที่สุด ร้อยละ 38 มีความคิดเห็นว่า กลุ่มผู้มีรายได้น้อยไม่ใช่กลุ่มเป้าหมาย หรือลูกค้าของโครงการ จึงไม่สนใจใช้มาตรการประเภทนี้

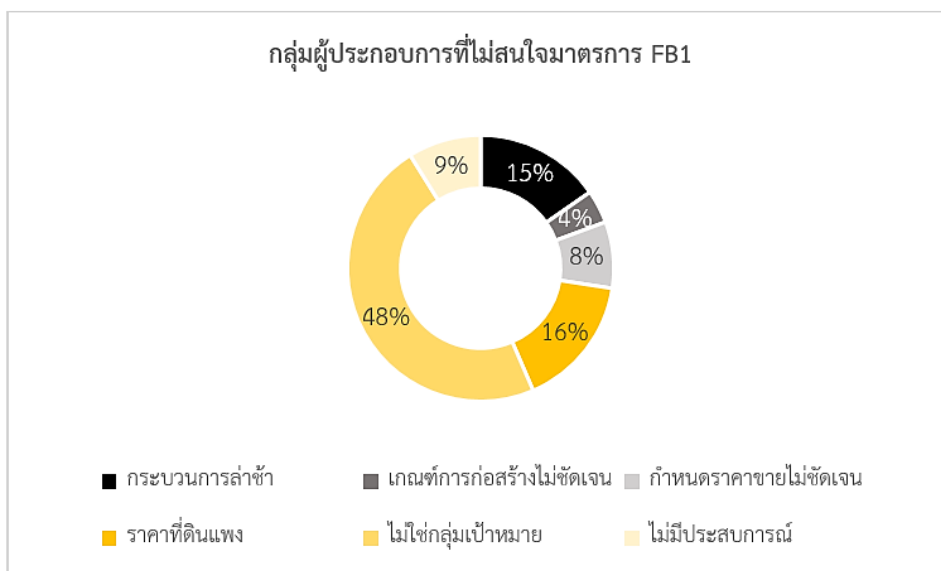
กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการรองลงมา ร้อยละ 16 มีความคิดเห็นว่า โดยปกติโครงการมักจะหาทำเลที่ตั้งที่อยู่ในศูนย์กลางเมือง มีบริการรถไฟฟ้าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า ซึ่งส่งผลให้โครงการมีต้นทุนด้านที่ดินที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นการจัดทำโครงการสำหรับผู้มีรายได้น้อยจึงไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ ร้อยละ 15 มีความคิดเห็นว่า การดำเนินการขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน มีการดำเนินการที่ยุ่งยากซับซ้อน และใช้เวลา ซึ่งล่าช้ากว่าแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์โครงการกับโครงการอื่นที่เป็นคู่แข่งทางธุรกิจ ส่งผลให้โครงการเสียโอกาสทางธุรกิจ

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ ร้อยละ 9 มีความคิดเห็นว่า โครงการไม่มีประสิทธิภาพในการทำที่อยู่อาศัยรายได้น้อย ซึ่งโครงการมีความเชี่ยวชาญในการทำโครงการที่อยู่อาศัยแบบปกติจนถึงระดับสูง จึงไม่สนใจใช้มาตรการประเภทที่อยู่อาศัยรายได้น้อย

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ ร้อยละ 8 มีความคิดเห็นว่า ระบบการตั้งราคาขายสำหรับผู้มีรายได้น้อยยังไม่ชัดเจน ซึ่งจะส่งผลถึงการตลาดของโครงการที่ต้องมีการประกาศราคาขายล่วงหน้าเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้บริโภค ดังนั้นการกำหนดราคาขายจึงต้องอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study)

นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ ร้อยละ 4 มีความคิดเห็นว่า เกณฑ์การก่อสร้างที่อยู่อาศัยรายได้น้อยตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินยังไม่ชัดเจน โดยการพิจารณาให้ใช้สิทธิ์จะขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของคณะกรรมการพิจารณา ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความไม่มั่นใจว่าจะได้รับสิทธิ์หรือไม่ และจะกระทบไปถึงการศึกษาความเป็นไปได้ การก่อสร้าง จนถึงการกำหนดราคาขายและการโฆษณา จึงทำให้กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยไม่สนใจมาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย



แผนภูมิที่ 8 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB1

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

5.2.2 ประเภทการจัดให้มีที่พื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทที่ 2 การจัดให้มีที่พื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ หรือทางเลือก FB2 มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดพื้นที่โล่งสาธารณะภายในเมือง กำหนดให้ใช้ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ได้แก่ พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย. 8 - ย. 10) และที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (พ.2 - พ.5) และจะต้องจัดทำในพื้นที่โครงการซึ่งเป็นอาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคาร

1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB2

จากเงื่อนไขที่กำหนดให้จัดพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะไว้ในอาคารสาธารณะ ดังนั้นการศึกษาการตัดสินใจของผู้ประกอบการในมาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ จึงทำการแบ่งผู้ประกอบการออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มพาณิชยกรรม 2) กลุ่มสำนักงาน และ 3) กลุ่มโรงแรม โดยมีรายละเอียดของแต่ละกลุ่มผู้ประกอบการ ดังนี้ (ตารางที่ 17)

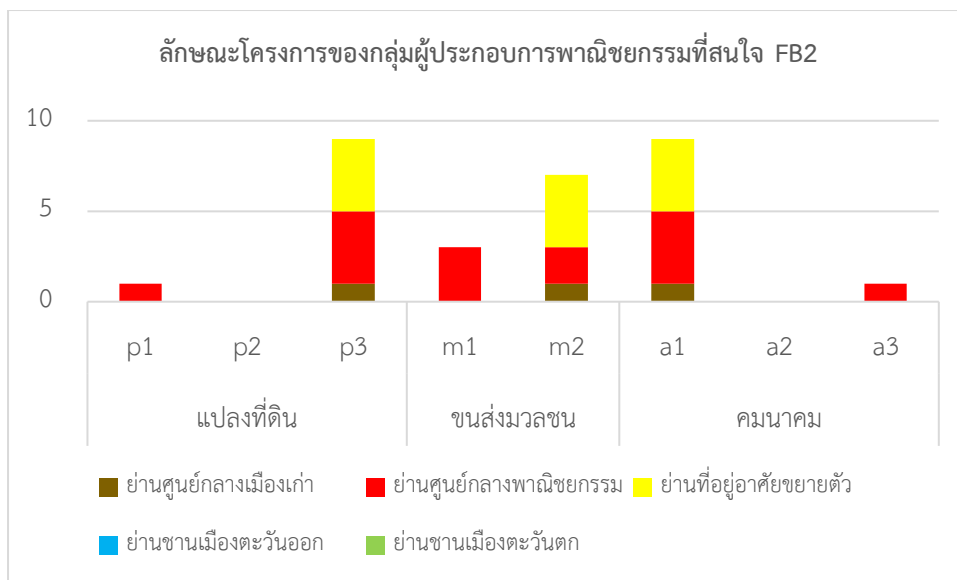
ตารางที่ 17 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ (FB2)

การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ (FB2)

ประเภทโครงการ		ทำเลที่ตั้งโครงการ					Total
		ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า	ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว	ย่านชานเมืองตะวันออก	ย่านชานเมืองตะวันตก	
พาณิชย์กรรม	สนใจ	10%	50%	40%			100%
	ไม่สนใจ						
	รวม	10%	50%	40%			100%
สำนักงาน	สนใจ		83%				83%
	ไม่สนใจ			17%			17%
	รวม		83%	17%			100%
โรงแรม	สนใจ		40%				40%
	ไม่สนใจ		40%	20%			60%
	รวม		80%	20%			100%
Total	สนใจ	5%	57%	19%			81%
	ไม่สนใจ		10%	10%			19%
	รวม	5%	67%	29%			100%

- กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม มีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ หรือทางเลือก FB3 ทั้งร้อยละ 100 โดยผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมมากที่สุดร้อยละ 50 รองลงมา มีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 40 และนอกนั้น มีโครงการอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ร้อยละ 10

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินมากกว่า 10,000 ตร.ม. ไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 9)

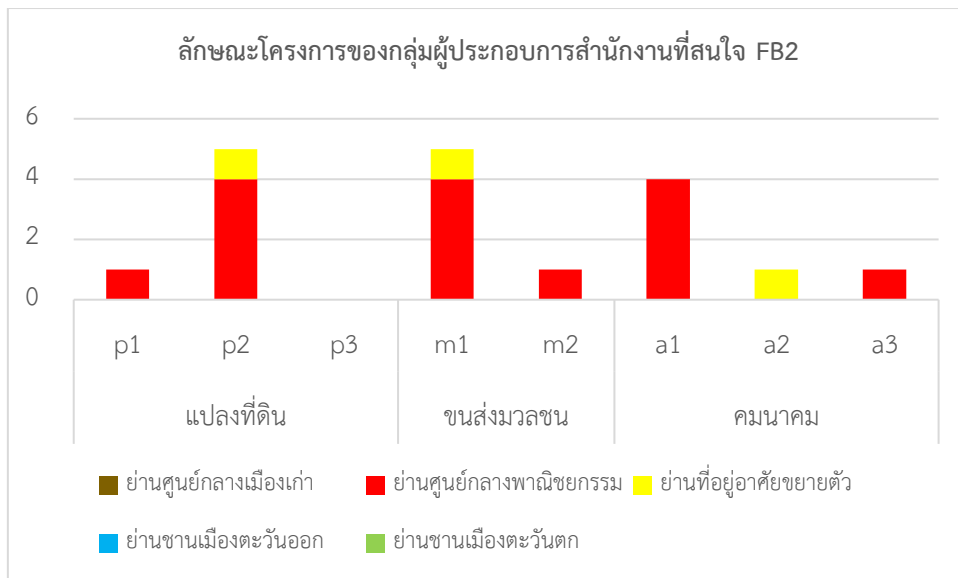


แผนภูมิที่ 9 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB2

ที่มา : สํารวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานพบว่า กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ หรือทางเลือก FB2 เป็นสัดส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 83 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 17 โดยผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมทั้งหมดร้อยละ 83

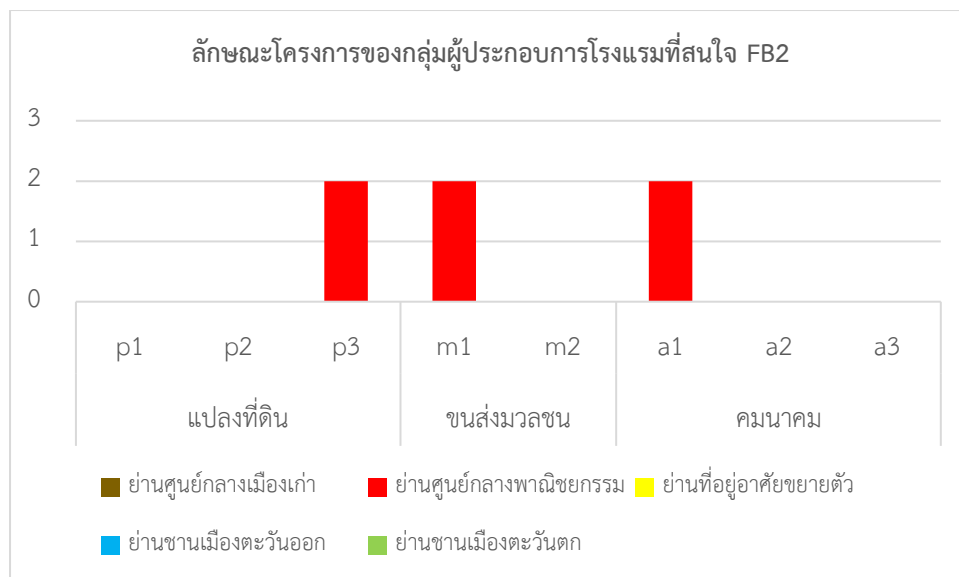
ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดิน ตั้งแต่ 5,000 - 10,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 10)



แผนภูมิที่ 10 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB2
ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมพบว่า กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ หรือทางเลือก FB2 เป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ มีสัดส่วนร้อยละ 60 โดยผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมทั้งหมดร้อยละ 40

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินมากกว่า 10,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 11)



แผนภูมิที่ 11 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB2

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB2

จากการศึกษาการตัดสินใจของทุกกลุ่มผู้ประกอบการในภาพรวม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการมีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ หรือทางเลือก FB2 เป็นสัดส่วนร้อยละ 81 นอกจากนั้นไม่สนใจใช้มาตรการร้อยละ 19 (ตารางที่ 17) จึงนำมาใช้แบ่งกลุ่มผู้ประกอบการเพื่อศึกษาทัศนคติในการตัดสินใจออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ และกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ

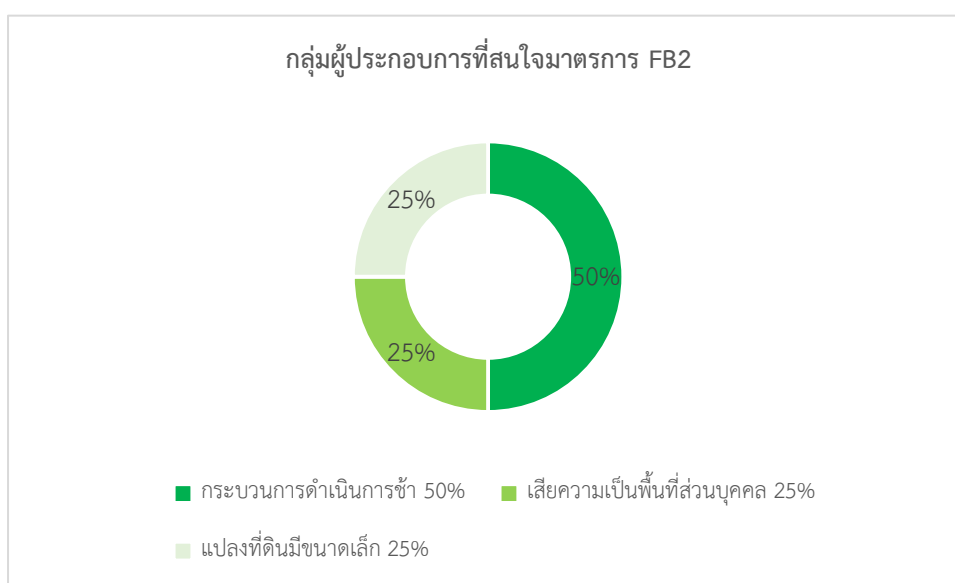
- กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 12)

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการมากที่สุด ร้อยละ 88 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะบริเวณด้านหน้าอาคารหรือในพื้นที่โครงการ ทำให้โครงการมีความน่าสนใจเพิ่มมากขึ้น ช่วยดึงดูดให้ลูกค้าสนใจโครงการ ซึ่งเป็นผลดีต่อร้านค้าหรือกิจการพาณิชย์กรรมต่างๆ ภายในโครงการ หรือแม้แต่ช่วยเพิ่มยอดขายหรือเช่าโครงการได้เร็วยิ่งขึ้น

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการรองลงมา มีสัดส่วนเท่ากับที่ร้อยละ 6 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ มีต้นทุนค่าก่อสร้าง การบริหารจัดการ

และการดูแลบำรุงรักษาที่ค่อนข้างต่ำ รวมทั้งความง่ายในการดำเนินการที่ไม่ยุ่งยากซับซ้อนเมื่อเทียบกับมาตรการประเภทอื่นๆ จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้ผู้ประกอบการสนใจ

สำหรับผู้ประกอบการส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 6 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ จะสามารถช่วยลดความขัดแย้งกับพื้นที่ข้างเคียงโครงการในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างได้



แผนภูมิที่ 12 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB2

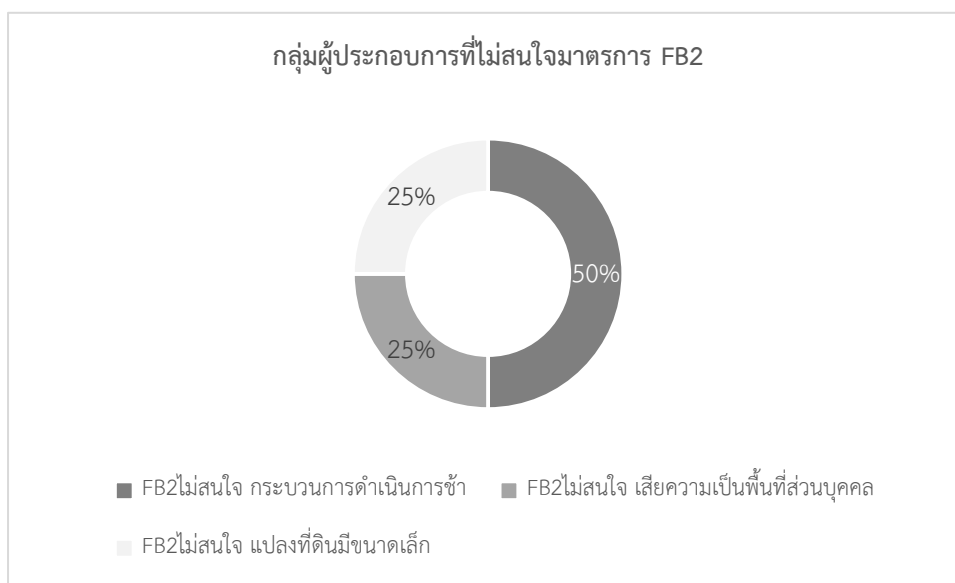
ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 13)

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการมากที่สุด ร้อยละ 50 มีความคิดเห็นว่าการะบวนการและขั้นตอนในการดำเนินการขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) มีระยะเวลาดำเนินการล่าช้า และจะเป็นสาเหตุที่ทำให้โครงการเสียโอกาสในการแข่งขันทางการตลาดได้

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการร้อยละ 25 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ ทำให้โครงการสูญเสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล และต้องเสียค่าดูแลรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

สำหรับผู้ประกอบการส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 25 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะจะต้องเปิดพื้นที่ให้แก่สาธารณะ ซึ่งโครงการมีแปลงที่ดินขนาดเล็ก จึงไม่สามารถแบ่งพื้นที่ให้แก่สาธารณะได้



แผนภูมิที่ 13 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB2

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

5.2.3 ประเภทการจัดให้มีที่จอดรถยนต์สาธารณะ

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทที่ 3 การจัดให้มีที่จอดรถยนต์สาธารณะ สำหรับประชาชนทั่วไป โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า หรือทางเลือก FB3 มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง กำหนดให้ใช้ในอาคารที่ตั้งอยู่ในรัศมี 500 เมตร รอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 8 สถานี ได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีอ่อนนุช สถานีลาดกระบัง สถานีหัวหมาก สถานีบางบำหรุ สถานีตลิ่งชัน สถานีอุดมสุข และสถานีแบริ่ง นอกจากนี้ยังกำหนดให้จัดทำในพื้นที่โครงการซึ่งเป็นอาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคาร

1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB3

จากเงื่อนไขที่กำหนดให้จัดที่จอดรถยนต์สาธารณะไว้ในอาคารสาธารณะ ดังนั้น การศึกษาการตัดสินใจของผู้ประกอบการในมาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ จึงทำการแบ่ง

ผู้ประกอบการออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มพาณิชย์กรรม 2) กลุ่มสำนักงาน และ 3) กลุ่มโรงแรม โดยมีรายละเอียดของแต่ละกลุ่มผู้ประกอบการ ดังนี้ (ตารางที่ 18)

ตารางที่ 18 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทที่จ่อครdynต์สาธารณสุข (FB3)

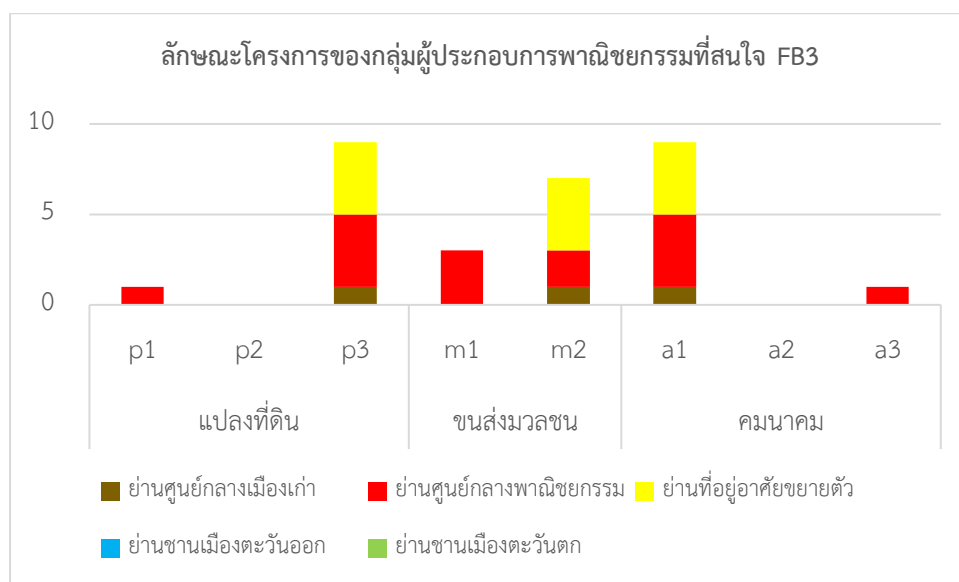
การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทที่จ่อครdynต์สาธารณสุข (FB3)

ประเภทโครงการ		ทำเลที่ตั้งโครงการ					Total
		ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า	ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว	ย่านชานเมืองตะวันออก	ย่านชานเมืองตะวันตก	
พาณิชย์กรรม	สนใจ	10%	50%	40%			100%
	ไม่สนใจ						
	รวม	10%	50%	40%			100%
สำนักงาน	สนใจ		17%				17%
	ไม่สนใจ		67%	17%			83%
	รวม		83%	17%			100%
โรงแรม	สนใจ		20%				20%
	ไม่สนใจ		60%	20%			80%
	รวม		80%	20%			100%
Total	สนใจ	5%	33%	19%			57%
	ไม่สนใจ		33%	10%			43%
	รวม	5%	67%	29%			100%

- กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม มีความสนใจใช้มาตรการประเภทที่จ่อครdynต์สาธารณสุข หรือทางเลือก FB3 ทั้งร้อยละ 100 โดยผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมมากที่สุดร้อยละ 50 รองลงมาคือโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 40 และนอกนั้นก็มีโครงการอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ร้อยละ 10

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจใช้มาตรการประเภทที่จ่อครdynต์สาธารณสุข ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินมากกว่า 10,000

ตร.ม. ไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้ามวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 14)

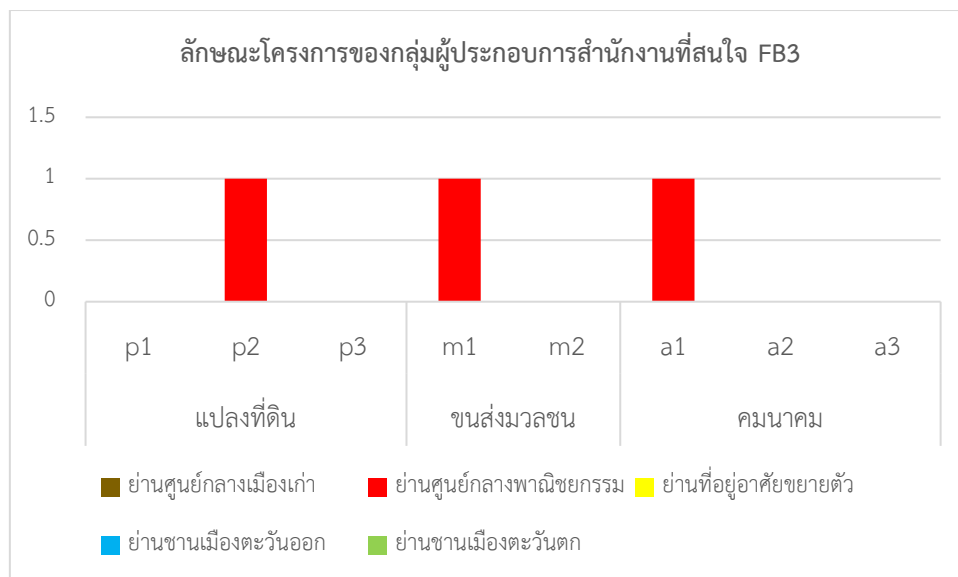


แผนภูมิที่ 14 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB3

ที่มา : สํารวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานพบว่า กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจใช้มาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ หรือทางเลือก FB3 เป็นสัดส่วนร้อยละ 17 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 83 โดยผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมทั้งหมดร้อยละ 17

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดิน ตั้งแต่ 5,000 - 10,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้ามวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 15)

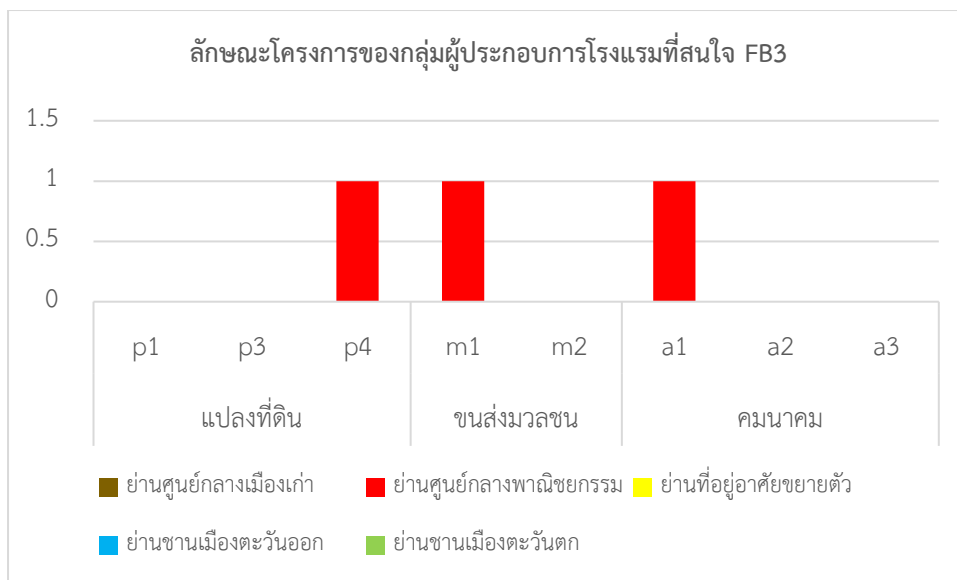


แผนภูมิที่ 15 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB3

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจใช้มาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ หรือทางเลือก FB3 ร้อยละ 20 และไม่สนใจมาตรการ ร้อยละ 80 โดยผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมทั้งหมดร้อยละ 20

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจใช้มาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินมากกว่า 10,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 16)



แผนภูมิที่ 16 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB3

ที่มา : สํารวจโดยผู้วิจัย

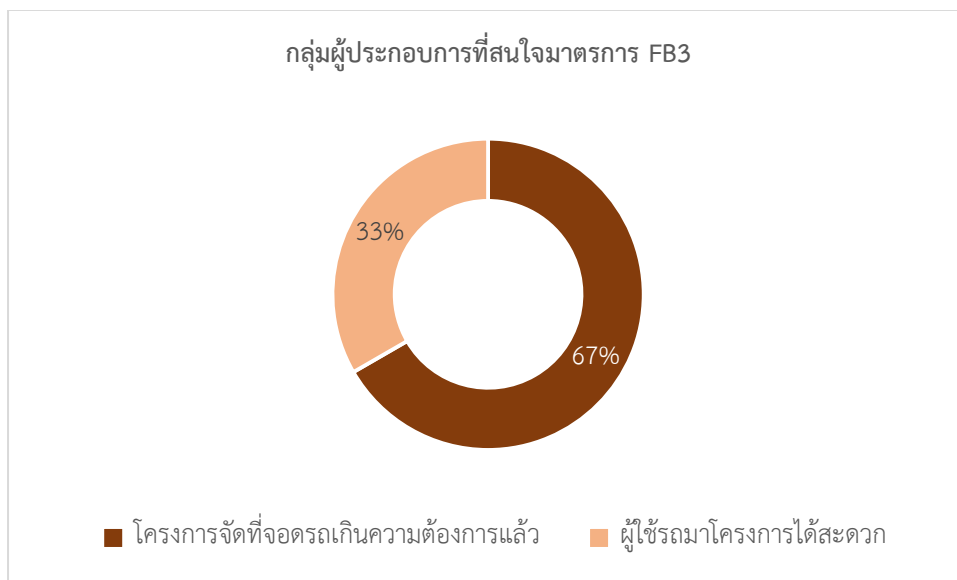
2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB3

จากการศึกษาการตัดสินใจของทุกกลุ่มผู้ประกอบการในภาพรวม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการมีความสนใจใช้มาตรการประเภทที่จอตรยนต์สาธารณะ หรือทางเลือก FB3 เป็นสัดส่วนร้อยละ 57 นอกจากนั้นไม่สนใจใช้มาตรการร้อยละ 43 (ตารางที่ 18) จึงนำมาใช้แบ่งกลุ่มผู้ประกอบการเพื่อศึกษาทัศนคติในการตัดสินใจออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ และกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ

- กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 17)

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการส่วนใหญ่ ร้อยละ 67 มีความคิดเห็นว่าการปรับโครงสร้างมักจะทำที่จอตรยนต์เพื่อรองรับลูกค้า หรือผู้มาโครงการอยู่แล้วในลักษณะเกิดความต้องการอยู่แล้ว (Over Demand) ดังนั้นการจัดทำที่จอตรยนต์สาธารณะจึงเป็นสิ่งที่กลุ่มผู้ประกอบการให้ความสนใจ เนื่องจากสามารถทำได้

นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการที่เหลือ ร้อยละ 33 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำที่จอตรยนต์จะสามารถช่วยอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า หรือผู้มาโครงการได้ดีมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้เกิดความต้องการมายังโครงการได้ง่ายกว่าโครงการคู่แข่ง



แผนภูมิที่ 17 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB3

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 18)

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการส่วนใหญ่ ร้อยละ 50 มีความคิดเห็นว่า การจัดทำที่จอดรถยนต์สาธารณะมีต้นทุนในการก่อสร้างสูง ในขณะที่เดียวกันก็มีความกังวลเกี่ยวกับการเพิ่มต้นทุนในการบริหารจัดการดูแลความเรียบร้อย รวมทั้งการดูแลรักษาความปลอดภัยที่จะต้องเพิ่มเข้มงวดมากขึ้นเนื่องจากการเป็นที่จอดรถยนต์สาธารณะ ซึ่งหากมีปัญหาที่เกิดจากการจัดการที่ไม่ดี หรือความปลอดภัยต่ำที่ส่งผลต่อการเสียหายทางทรัพย์สินของลูกค้าที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการ ก็จะทำให้โครงการเสียชื่อเสียงได้ จากความกังวลต่างๆ ที่ส่งผลต่อเนื่องกันทำให้กลุ่มผู้ประกอบการไม่สนใจมาตรการ

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการรองลงมา มีสัดส่วนเท่ากันที่ ร้อยละ 13 มีความคิดเห็นว่า แปลงที่ดินมีขนาดเล็ก และไม่มีแปลงที่ดินอยู่ในเงื่อนไข โดยผู้ประกอบการที่มีแปลงที่ดินขนาดเล็กจะไม่สามารถแบ่งพื้นที่เพื่อจัดทำที่จอดรถยนต์สาธารณะได้ ในขณะที่อีกส่วนหนึ่งไม่มีที่ดินอยู่ในเงื่อนไขรอบสถานีรถไฟฟ้า 8 สถานี ในระยะ 500 เมตร ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการมีความเข้าใจเกี่ยวกับเงื่อนไขในการขอใช้มาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ

นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการน้อยที่สุด มีสัดส่วนเท่ากันที่ ร้อยละ 12 มีความคิดเห็นว่า เกณฑ์ในการก่อสร้างมีความยุ่งยาก รวมทั้งการพิจารณาเพื่อให้ได้สิทธิ์ตามมาตรการขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการซึ่งจะพิจารณาไปเป็นรายการ การไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนจึงทำให้กลุ่มผู้ประกอบการเกิดความไม่มั่นใจในการขอใช้มาตรการ นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการบางส่วนมีความคิดเห็นว่า การจัดทำที่จอดรถยนต์สาธารณะจะทำให้โครงการเสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลได้ เช่น ความเป็นส่วนตัวของลูกค้านโครงการประเภทโรงแรม



แผนภูมิที่ 18 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB3

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

5.2.4 ประเภทการจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทที่ 4 การจัดให้มีพื้นที่รับน้ำ หรือทางเลือก FB4 มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาปัญหาภัยพิบัติจากธรรมชาติและจากการกระทำของมนุษย์ โดยการกำหนดให้จัดทำพื้นที่รับน้ำเพื่อชะลอการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ สู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ โดยพื้นที่รับน้ำมีลักษณะครอบคลุม 4 ประเภท ได้แก่ บ่อรับน้ำบนดินภายในอาคาร บ่อรับน้ำใต้ดินภายในอาคาร น้ำใต้ดินภายนอกอาคาร และเส้นท่อ

1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB4

การศึกษาการตัดสินใจของผู้ประกอบการในมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ ไม่มีการกำหนดเงื่อนไขของประเภทอาคารและรูปแบบอาคาร จึงทำการศึกษาผู้ประกอบการทั้ง 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มที่อยู่อาศัย 2) กลุ่มพาณิชย์กรรม 3) กลุ่มสำนักงาน และ 4) กลุ่มโรงแรม โดยมีรายละเอียดของแต่ละกลุ่มผู้ประกอบการ ดังนี้ (ตารางที่ 19)

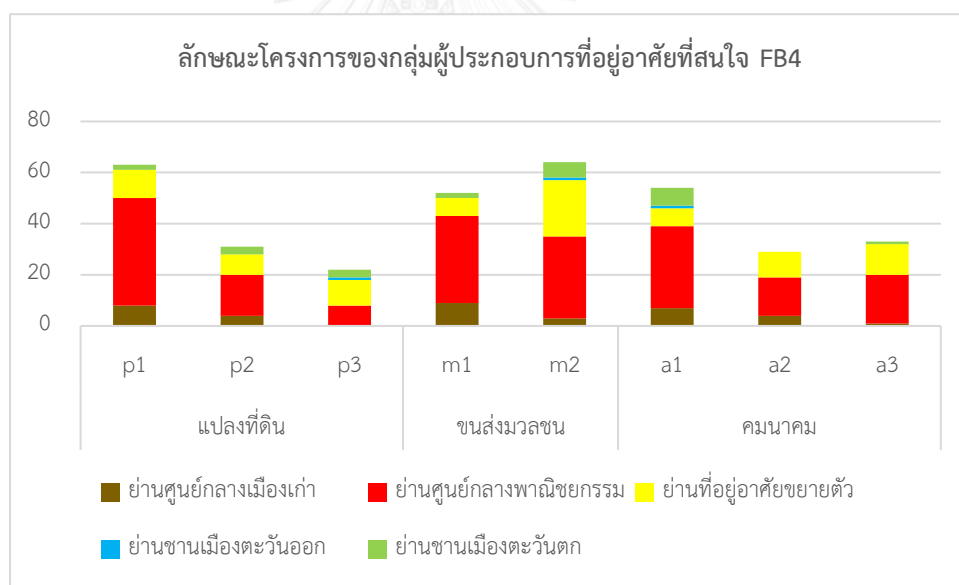
ตารางที่ 19 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ (FB4)

การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ (FB4)

ประเภทโครงการ		ทำเลที่ตั้งโครงการ					Total
		ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า	ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว	ย่านชานเมืองตะวันออก	ย่านชานเมืองตะวันตก	
ที่อยู่อาศัย	สนใจ	10%	53%	23%	1%	6%	94%
	ไม่สนใจ		2%	2%	2%		6%
	รวม	10%	56%	26%	2%	6%	100%
พาณิชย์กรรม	สนใจ	10%	50%	40%			100%
	ไม่สนใจ						
	รวม	10%	50%	40%			100%
สำนักงาน	สนใจ		50%	17%			67%
	ไม่สนใจ		33%				33%
	รวม		83%	17%			100%
โรงแรม	สนใจ		60%	20%			80%
	ไม่สนใจ		20%				20%
	รวม		80%	20%			100%
Total	สนใจ	9%	53%	24%	1%	6%	92%
	ไม่สนใจ		4%	2%	1%		8%
	รวม	9%	57%	26%	2%	6%	100%

- กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยมีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ หรือทางเลือก FB4 ร้อยละ 94 และไม่สนใจร้อยละ 6 โดยผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมมากที่สุดร้อยละ 53 รองลงมา มีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 23 มีโครงการอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก่าร้อยละ 10 มีโครงการอยู่ในย่านชานเมืองตะวันตกร้อยละ 6 และนอกนั้น มีโครงการอยู่ในย่านเมืองตะวันออก ร้อยละ 1

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยที่สนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินน้อยกว่า 5,000 ตร.ม. ไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 19)

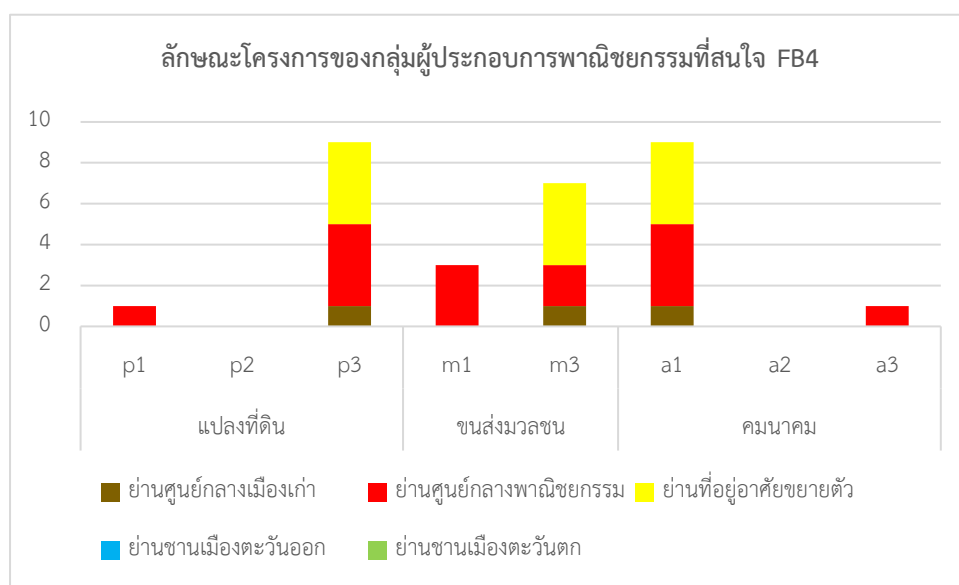


แผนภูมิที่ 19 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยที่สนใจ FB4

ที่มา : สํารวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมมีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ หรือทางเลือก FB4 ทั้งร้อยละ 100 โดยผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมมากที่สุดร้อยละ 50 รองลงมา มีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 40 และนอกนั้น มีโครงการอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ร้อยละ 10

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจใช้มาตรการประเภที่รับน้ำ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินมากกว่า 10,000 ตร.ม. ไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 20)

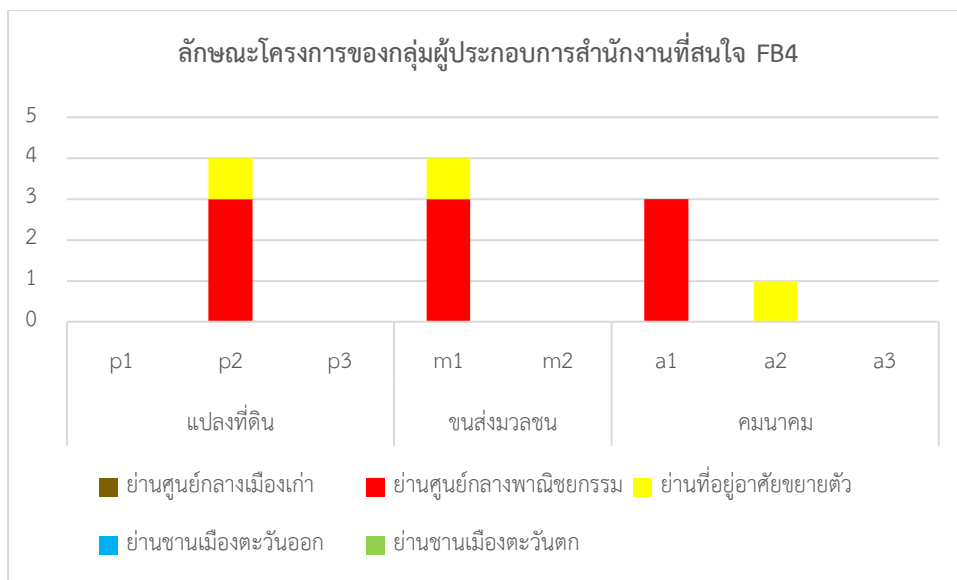


แผนภูมิที่ 20 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB4

ที่มา : สํารวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงาน พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจใช้มาตรการประเภที่รับน้ำ หรือทางเลือก FB4 ร้อยละ 67 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 33 โดยผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมร้อยละ 50 และมีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 17

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการประเภที่รับน้ำ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินตั้งแต่ 5,000 - 10,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 21)

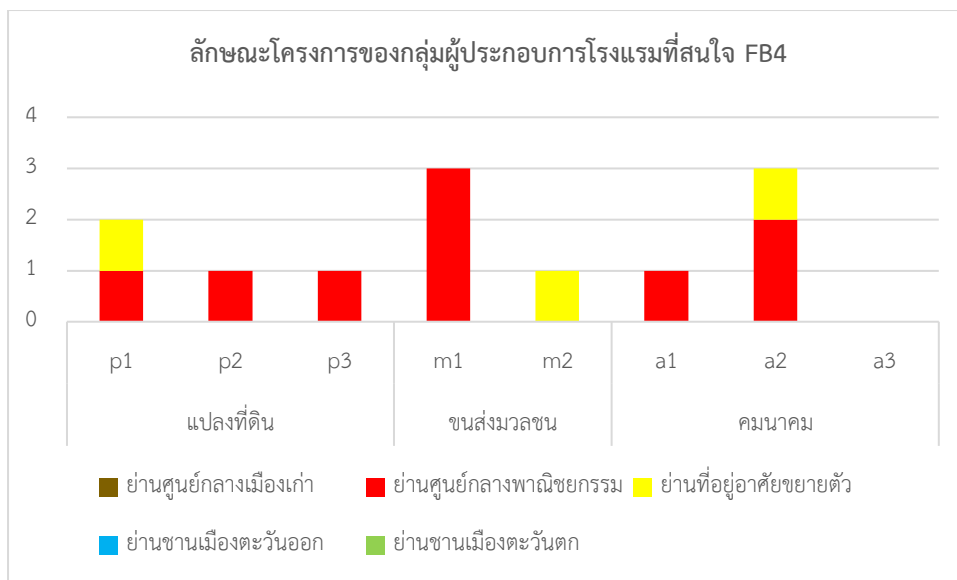


แผนภูมิที่ 21 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB4

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ หรือทางเลือก FB4 ร้อยละ 80 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 20 โดยผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมร้อยละ 60 และมีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 20

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินน้อยกว่า 5,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายรอง (แผนภูมิที่ 22)



แผนภูมิที่ 22 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB4

ที่มา : สํารวจโดยผู้วิจัย

2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB4

จากการศึกษาการตัดสินใจของทุกกลุ่มผู้ประกอบการในภาพรวม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการมีความสนใจใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ หรือทางเลือก FB4 เป็นสัดส่วนร้อยละ 92 นอกจากนั้นไม่สนใจใช้มาตรการร้อยละ 8 (ตารางที่ 19) จึงนำมาใช้แบ่งกลุ่มผู้ประกอบการเพื่อศึกษาทัศนคติในการตัดสินใจออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ และกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ

- กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 23)

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการส่วนใหญ่ ร้อยละ 38 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำบ่อบำบัดน้ำมีต้นทุนค่าก่อสร้างต่ำ นอกจากนี้การบริหารจัดการบ่อบำบัดน้ำสามารถดูแลได้ง่ายและไม่ซับซ้อน จึงทำให้ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในการก่อสร้างรวมทั้งการบริหารจัดการอยู่ในเกณฑ์ต่ำเมื่อเทียบกับจัดพื้นที่หรือก่อสร้างตามมาตรการประเภทอื่นๆ

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการรองลงมาร้อยละ 22 มีความคิดเห็นว่าการโครงการมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถก่อสร้างพื้นที่รับน้ำหรือบ่อบำบัดน้ำได้ ทั้งนี้การจัดพื้นที่รับ

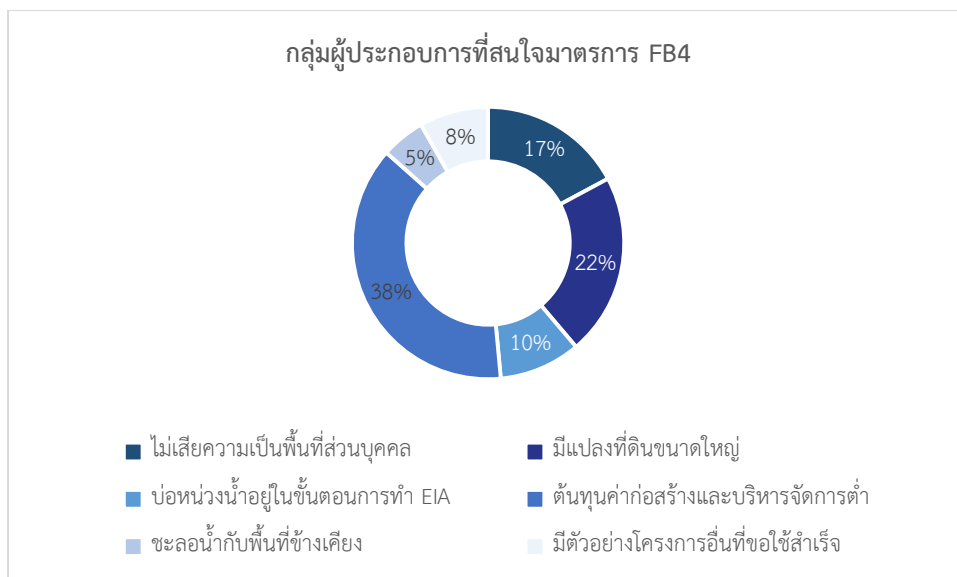
น้ำในสัดส่วนที่ใหญ่ขึ้น เป็นผลให้โครงการได้การเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในสัดส่วนที่มากขึ้นด้วย

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการร้อยละ 17 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำบ่อหน่วงน้ำทำให้โครงการได้ประโยชน์ในการเพิ่มพื้นที่อาคารรวม แต่ไม่สูญเสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งจะมีผลดีต่อโครงการประเภทที่อยู่อาศัย ที่ไม่มีผลกระทบต่อลูกค้าโครงการ โดยผู้ประกอบการจะเลือกทำบ่อหน่วงน้ำในลักษณะที่อยู่ใต้ดิน

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการร้อยละ 10 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำบ่อหน่วงน้ำอยู่ในขั้นตอนของการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่แล้ว ทำให้ผู้ประกอบการสนใจจัดทำบ่อหน่วงน้ำที่เพิ่มขึ้นจาก EIA แต่ได้ผลประโยชน์ในการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปในคราวเดียวกัน

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการร้อยละ 8 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำบ่อหน่วงน้ำตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินสามารถทำได้จริง เนื่องจากมีโครงการอื่นที่ดำเนินการขอใช้สิทธิ์ตลอดจนดำเนินการก่อสร้างแล้ว ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความมั่นใจถึงผลสำเร็จในการขอใช้และได้สิทธิ์มาตรการพื้นที่รับน้ำ

นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการร้อยละ 5 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำบ่อหน่วงน้ำจะสามารถช่วยชะลอน้ำออกจากโครงการไปยังพื้นที่ข้างเคียงได้ ซึ่งจะเกิดผลประโยชน์ให้กับสังคม



แผนภูมิที่ 23 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB4

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 24)

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการส่วนใหญ่ ร้อยละ 80 มีความคิดเห็นว่า กระบวนการและขั้นตอนในการขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน มีความซับซ้อนและใช้เวลาในการดำเนินการค่อนข้างนาน ส่งผลให้โครงการเสียโอกาสในการแข่งขันทางการตลาดกับโครงการคู่แข่งอื่นๆ

นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ ร้อยละ 20 มีความคิดเห็นว่า โครงการตั้งอยู่บนแปลงที่ดินที่มีราคาแพง ซึ่งการสร้างพื้นที่รับน้ำจะไม่คุ้มค่ากับการลงทุน



แผนภูมิที่ 24 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB4

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

5.2.5 ประเภทอาคารประหยัดพลังงาน

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ประเภทที่ 5 การจัดให้มีอาคารประหยัดพลังงาน หรือทางเลือก FB5 มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมรักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน โดยกำหนดให้มีอาคารอนุรักษ์พลังงานตามมาตรฐานมูลนิธิอาคารเขียวไทย (TGBI)

1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB5

การศึกษาการตัดสินใจของผู้ประกอบการในมาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน ไม่มีการกำหนดเงื่อนไขของประเภทอาคารและรูปแบบอาคาร จึงทำการศึกษาผู้ประกอบการทั้ง 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มที่อยู่อาศัย 2) กลุ่มพาณิชย์กรรม 3) กลุ่มสำนักงาน และ 4) กลุ่มโรงแรม โดยมีรายละเอียดของแต่ละกลุ่มผู้ประกอบการ ดังนี้ (ตารางที่ 20)

ตารางที่ 20 การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน (FB5)

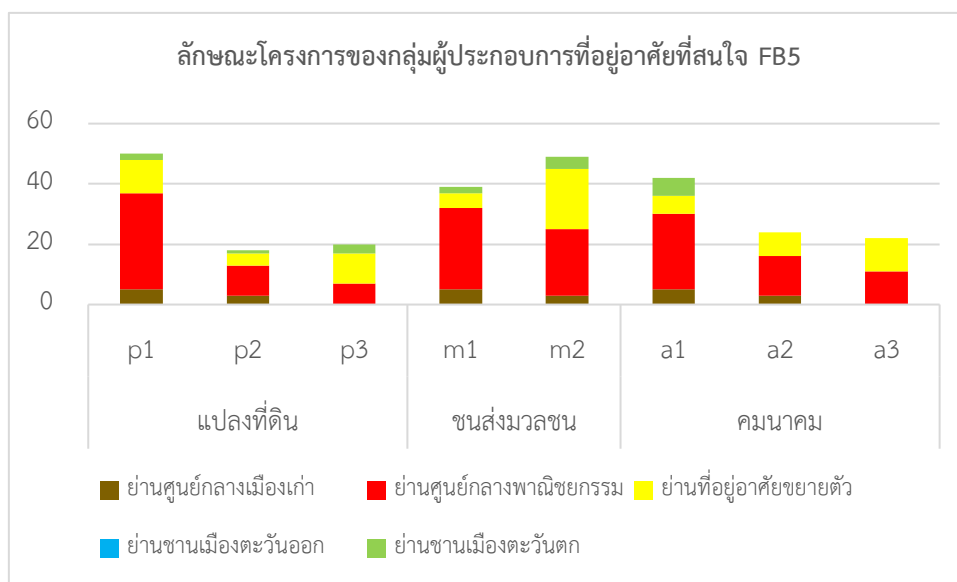
การตัดสินใจต่อมาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน (FB5)

ประเภทโครงการ		ทำเลที่ตั้งโครงการ					Total
		ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า	ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม	ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว	ย่านชานเมืองตะวันออก	ย่านชานเมืองตะวันตก	
ที่อยู่อาศัย	สนใจ	6%	40%	20%		5%	71%
	ไม่สนใจ	3%	16%	6%	2%	2%	29%
	รวม	10%	56%	26%	2%	6%	100%
พาณิชย์กรรม	สนใจ		10%	10%			20%
	ไม่สนใจ	10%	40%	30%			80%
	รวม	10%	50%	40%			100%
สำนักงาน	สนใจ		33%				33%
	ไม่สนใจ		50%	17%			67%
	รวม		83%	17%			100%
โรงแรม	สนใจ		40%	20%			60%
	ไม่สนใจ		40%				40%
	รวม		80%	20%			100%
Total	สนใจ	6%	37%	19%		4%	66%
	ไม่สนใจ	3%	20%	8%	2%	1%	34%
	รวม	9%	57%	26%	2%	6%	100%

- กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยมีความสนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน หรือทางเลือก FB5 ร้อยละ 71 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 29 โดยผู้ประกอบการที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมมากที่สุดร้อยละ 40 รองลงมามีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 20 อยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก้าร้อยละ 6 และนอกนั้นมิได้โครงการอยู่ในย่านชานเมืองตะวันตก ร้อยละ 5

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยที่สนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินน้อยกว่า 5,000

ตร.ม. ไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 25)

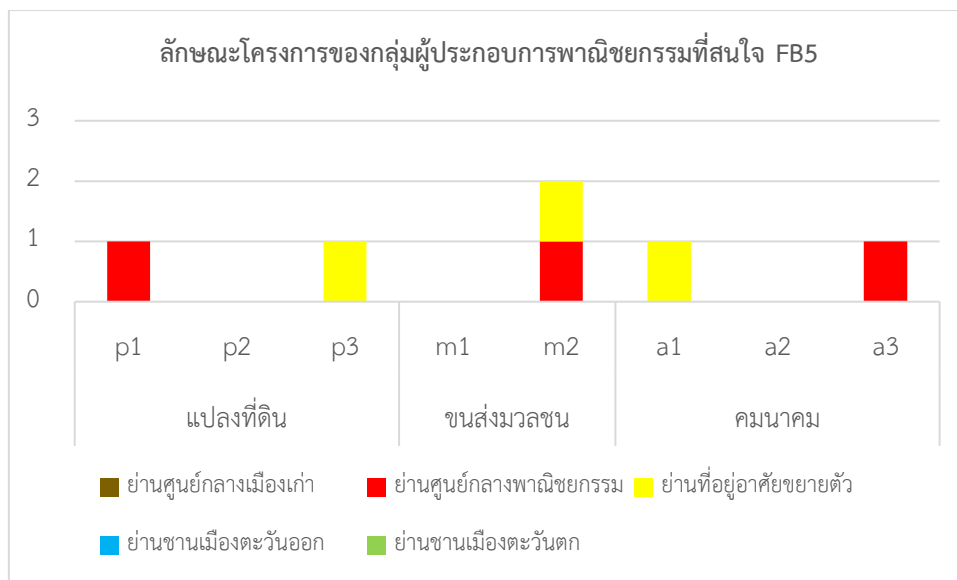


แผนภูมิที่ 25 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยที่สนใจ FB5

ที่มา : สํารวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม มีความสนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน หรือทางเลือก FB5 ร้อยละ 20 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 80 โดยผู้ประกอบการที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมร้อยละ 10 และมีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวร้อยละ 10

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินน้อยกว่า 5,000 ตร.ม. หรือมากกว่า 10,000 ตร.ม. ไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลักหรือถนนสายย่อย (แผนภูมิที่ 26)

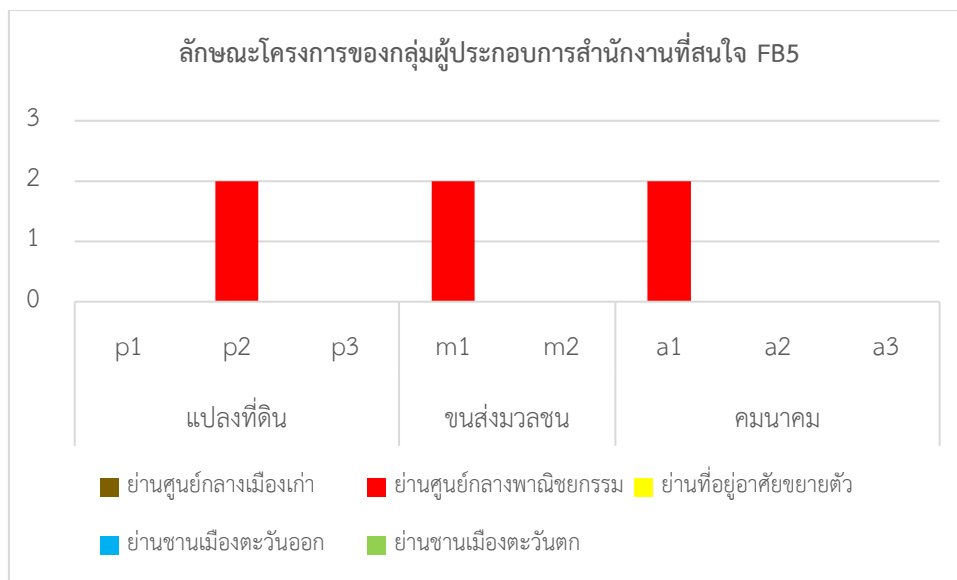


แผนภูมิที่ 26 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมที่สนใจ FB5

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงาน พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานมีความสนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน หรือทางเลือก FB5 ร้อยละ 33 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 67 โดยผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมทั้งหมดร้อยละ 33

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินตั้งแต่ 5,000 - 10,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายหลัก (แผนภูมิที่ 27)

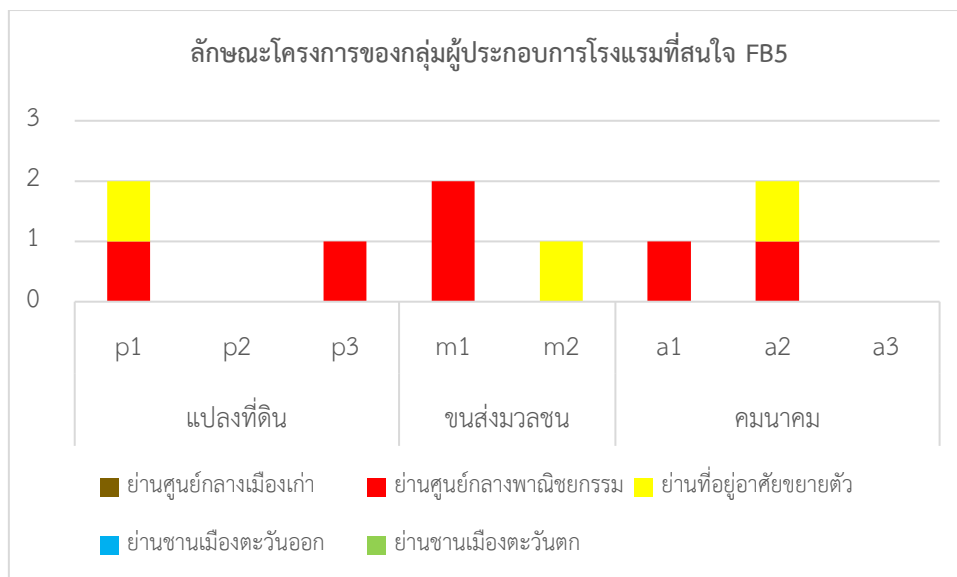


แผนภูมิที่ 27 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจ FB5

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

- กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมมีความสนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน หรือทางเลือก FB5 ร้อยละ 60 และไม่สนใจมาตรการร้อยละ 40 โดยผู้ประกอบการสำนักงานที่สนใจใช้มาตรการ มีโครงการอยู่ในทำเลที่ตั้งย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมร้อยละ 40 นอกนั้นมีโครงการอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว

ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน ส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงการ ดังนี้ โครงการที่มีขนาดแปลงที่ดินน้อยกว่า 5,000 ตร.ม. สามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ในระยะ 500 เมตร และสามารถเข้าถึงได้ด้วยถนนสายรอง (แผนภูมิที่ 28)



แผนภูมิที่ 28 ลักษณะโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรมที่สนใจ FB5

ที่มา : สำรวจโดยผู้วิจัย

2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อทางเลือก FB5

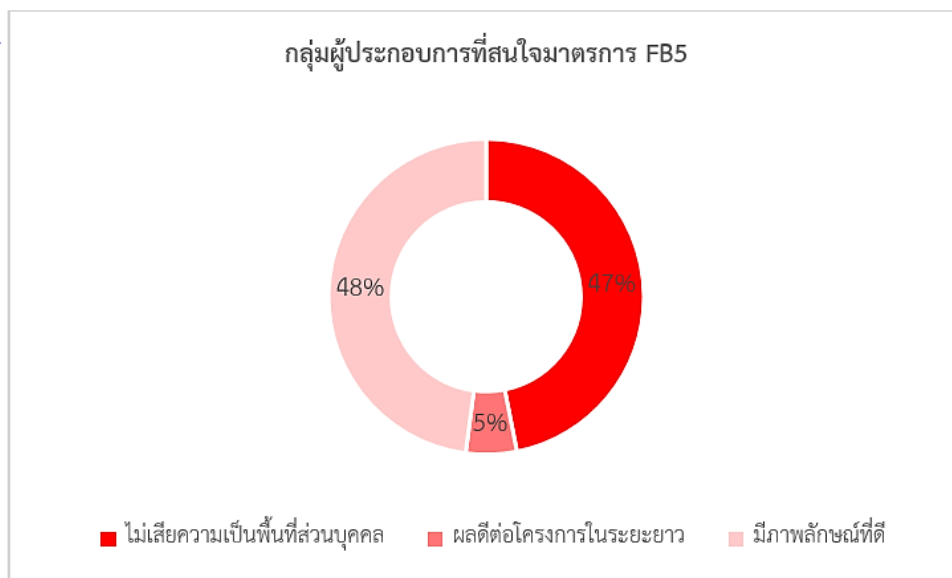
จากการศึกษาการตัดสินใจของทุกกลุ่มผู้ประกอบการในภาพรวม พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการมีความสนใจใช้มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงานหรือทางเลือก FB5 เป็นสัดส่วนร้อยละ 66 นอกจากนั้นไม่สนใจใช้มาตรการร้อยละ 34 (ตารางที่ 20) จึงนำมาใช้แบ่งกลุ่มผู้ประกอบการเพื่อศึกษาทัศนคติในการตัดสินใจออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ และกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ

- กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 29)

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการส่วนใหญ่ ร้อยละ 48 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำอาคารประหยัดพลังงานจะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีแก่โครงการในการเป็นอาคารประหยัดพลังงาน และสามารถใช้เป็นจุดขายในการโฆษณาทำให้โฆษณาน่าสนใจมากขึ้น

กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการรองลงมาร้อยละ 47 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำอาคารประหยัดพลังงานเป็นการดำเนินการภายในโครงการ ทำให้โครงการรักษาความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลของโครงการได้

นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการร้อยละ 5 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำอาคารประหยัดพลังงานจะเป็นผลดีต่อโครงการในระยะยาว ในแง่ของค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค เช่น การประหยัดค่าไฟฟ้า และน้ำปะปา



แผนภูมิที่ 29 กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการ FB5

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

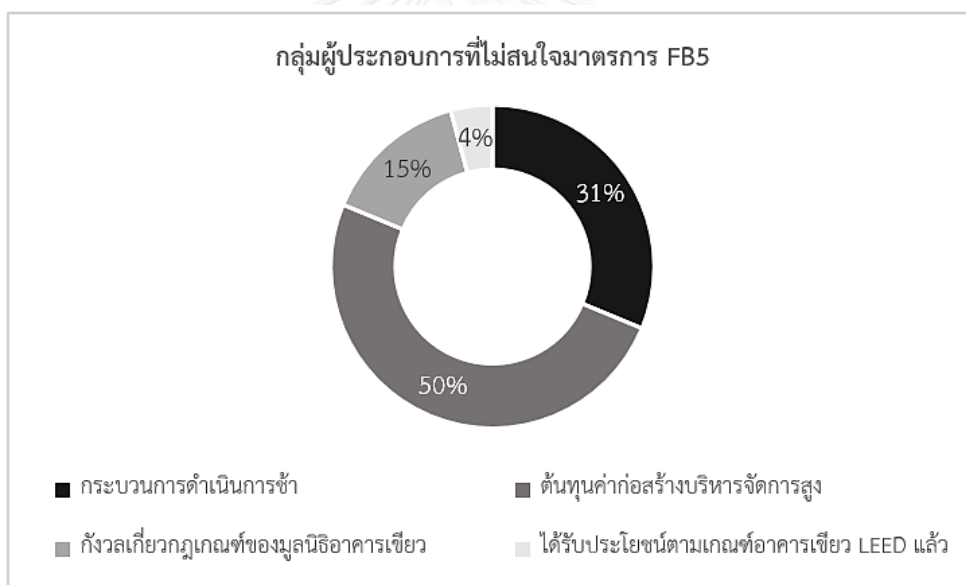
- กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ (แผนภูมิที่ 30)

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการมากที่สุดร้อยละ 50 มีความคิดเห็นว่าการจัดทำอาคารประหยัดพลังงานมีต้นทุนในการออกแบบและการก่อสร้างที่มีมูลค่าสูง และใช้ระยะเวลาในการวางแผนนาน นอกจากนี้หากโครงการดำเนินการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วผู้ประกอบการก็ต้องเตรียมงบประมาณในการดูแลและบำรุงรักษาอาคารเพื่อให้เป็นไปตามแผนการประหยัดพลังงานด้วย

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการรองลงมาร้อยละ 31 มีความคิดเห็นว่าการดำเนินการขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินมีระยะเวลาการดำเนินการล่าช้า ซึ่งทำให้โครงการเสียโอกาสทางธุรกิจได้ นอกจากนี้ในช่วงระหว่างดำเนินการขอใช้มาตรการที่มีระยะเวลานานแล้ว โครงการก็จะต้องเสียดอกเบี้ยในการกู้เงินเพื่อจัดทำโครงการ ซึ่งหากการดำเนินการขอใช้ไม่ผ่านก็จะทำให้โครงการขาดทุน และไม่เป็นไปตามการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study)

กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการร้อยละ 15 มีความคิดเห็นว่ามี ความกังวลเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ของมูลนิธิอาคารเขียว เนื่องจากยังไม่แน่ใจว่าจะสามารถทำได้ตามเกณฑ์ นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่า มีผู้ประกอบการบางส่วนที่ไม่เข้าใจถึงกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินอาคารประหยัดพลังงาน โดยเข้าใจว่าจะต้องสร้างอาคารก่อนแล้วจึงประเมิน ซึ่งผู้วิจัยได้อธิบายให้เข้าใจถึงเกณฑ์การประเมินความยั่งยืนทางพลังงานและสิ่งแวดล้อมสำหรับการเตรียมความพร้อมการก่อสร้างและอาคารปรับปรุงใหม่ (TREES - PRE NC) เรียบร้อยแล้ว

นอกนั้นกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการร้อยละ 4 มีความคิดเห็นว่าการที่โครงการที่ครอบครองอยู่มีการนำเกณฑ์การประเมินอาคารเขียวของสหรัฐอเมริกา (LEED : Leadership in Energy and Environmental Design) มาใช้ในโครงการแล้ว



แผนภูมิที่ 30 กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจมาตรการ FB5

ที่มา : สัมภาษณ์โดยผู้วิจัย

จากการศึกษาโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ (FAR Bonus) ที่กล่าวถึงข้างต้นสามารถนำมาจัดทำข้อมูลสรุปโดยตารางเพื่อรวบรวมข้อมูลให้เข้าใจได้ง่ายในภาพรวม โดบแบ่งเป็นหัวข้อดังนี้ 1) การตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจำแนกตามประเภท (ตารางที่ 21) และ 2) ทศนคติในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจำแนกตามประเภท (ตารางที่ 22) ดังนี้

ตารางที่ 21 การตัดสินใจของผู้ประกอบการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเจ้าเนกตามประเภท

โครงการที่สนใจ	FB1 ที่อยู่อาศัยรายได้น้อย	FB2 พื้นที่สาธารณะ	FB3 ที่จอดรถยนต์สาธารณะ	FB4 พื้นที่รับน้ำ	FB5 อาคารประหยัดพลังงาน
กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินทั้งหมด	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผู้สนใจมาตรการ 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มพาณิชย์กรรม 45% - กลุ่มสำนักงาน 37% - กลุ่มโรงแรม 18% 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มพาณิชย์กรรม 73% - กลุ่มสำนักงาน 12% - กลุ่มโรงแรม 15% 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มที่อยู่อาศัย 28% - กลุ่มพาณิชย์กรรม 29% - กลุ่มสำนักงาน 20% - กลุ่มโรงแรม 23% 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มที่อยู่อาศัย 38% - กลุ่มพาณิชย์กรรม 11% - กลุ่มสำนักงาน 18% - กลุ่มโรงแรม 33%
กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยทั้งหมดไม่สนใจใช้มาตรการประเภทนี้	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยทั้งหมดไม่สนใจใช้มาตรการประเภทนี้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถใช้มาตรการประเภทนี้ได้ เนื่องจากไม่ใช่อาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคาร 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถใช้มาตรการประเภทนี้ได้ เนื่องจากไม่ใช่อาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคาร 	<ul style="list-style-type: none"> - ย่านทำเลที่ตั้ง - ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม 53% - ที่อยู่อาศัยรายตัว 23% - ศูนย์กลางเมืองเก่า 10% - ขานเมืองตะวันตก 6% - ขานเมืองตะวันออก 1% - ไม่สนใจมาตรการ 6% - ลักษณะโครงการ - แปลงที่ดิน < 5,000 ตร.ม. - ไม่เชื่อมต่อน้ำฟ้า 500 ม. - เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> - ย่านทำเลที่ตั้ง - ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม 40% - ที่อยู่อาศัยรายตัว 20% - ศูนย์กลางเมืองเก่า 6% - ขานเมืองตะวันตก 5% - ไม่สนใจมาตรการ 29% - ลักษณะโครงการ - แปลงที่ดิน < 5,000 ตร.ม. - ไม่เชื่อมต่อน้ำฟ้า 500 ม. - เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก

โครงการที่สนใจ	FB1 ที่อยู่อาศัยรายได้น้อย	FB2 พื้นที่สาธารณะ	FB3 ที่จอดรถสาธารณะ	FB4 พื้นที่รับน้ำ	FB5 อาคารประหยัดพลังงาน
กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรร	<ul style="list-style-type: none"> ไม่สามารถใช้มาตรการประเภทนี้ได้ เนื่องจากกำหนดให้ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 50% ที่อยู่อาศัยขยายตัว 40% ศูนย์กลางเมืองเก่า 10% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน > 10,000 ตร.ม. ไม่เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 50% ที่อยู่อาศัยขยายตัว 40% ศูนย์กลางเมืองเก่า 10% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน > 10,000 ตร.ม. ไม่เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 50% ที่อยู่อาศัยขยายตัว 40% ศูนย์กลางเมืองเก่า 10% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน > 10,000 ตร.ม. ไม่เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 10% ที่อยู่อาศัยขยายตัว 10% ไม่สนใจมาตรการ 80% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน < 5,000 ตร.ม. หรือ > 10,000 ตร.ม. ไม่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก/สายย่อย เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก/สายย่อย
กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ไม่สามารถใช้มาตรการประเภทนี้ได้ เนื่องจากกำหนดให้ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 83% ไม่สนใจมาตรการ 17% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน 5,000 - 10,000 ตร.ม. เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 17% ไม่สนใจมาตรการ 83% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน 5,000 - 10,000 ตร.ม. เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 50% ที่อยู่อาศัยขยายตัว 17% ไม่สนใจมาตรการ 33% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน 5,000 - 10,000 ตร.ม. เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 33% ไม่สนใจมาตรการ 67% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน 5,000 - 10,000 ตร.ม. เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก
กลุ่มผู้ประกอบการโรงแรม	<ul style="list-style-type: none"> ไม่สามารถใช้มาตรการประเภทนี้ได้ เนื่องจากกำหนดให้ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 60% ไม่สนใจมาตรการ 40% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน > 10,000 ตร.ม. ไม่เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 20% ไม่สนใจมาตรการ 80% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน > 10,000 ตร.ม. ไม่เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 60% ที่อยู่อาศัยขยายตัว 20% ไม่สนใจมาตรการ 20% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน < 5,000 ตร.ม. เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายกรร 	<ul style="list-style-type: none"> ย่านทำเลที่ตั้ง ศูนย์กลางพาณิชย์กรร 40% ที่อยู่อาศัยขยายตัว 20% ไม่สนใจมาตรการ 40% ลักษณะโครงการ แปลงที่ดิน < 5,000 ตร.ม. เชื่อมต่อรถไฟฟ้า 500 ม. เชื่อมต่อกับถนนสายกรร

ตารางที่ 22 ที่ค้นคิดในการตัดสินใจของผู้ประกอบการต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจำแนกตามประเภท

โครงการที่สนใจ	FB1 ที่อยู่อาศัยรายได้น้อย	FB2 พื้นที่สาธารณะ	FB3 ที่จอดรถยนต์สาธารณะ	FB4 พื้นที่รับน้ำ	FB5 อาคารประหยัดพลังงาน
กลุ่มผู้ประกอบการที่สนใจใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินทั้งหมด	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผู้สนใจมาตรการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ทำให้โครงการมีความน่าสนใจเพิ่มมากขึ้น ดีต่อลูกค้าและร้านค้าในโครงการ 88% - ต้นทุนค่าก่อสร้าง การบริหารจัดการ และค่าดูแลรักษาค่อนข้างต่ำ 6% - ช่วยลดความขัดแย้งกับพื้นที่รอบข้างโครงการ 6% 	<ul style="list-style-type: none"> - ปกติโครงการจะจัดที่จอดรถเกินความต้องการแล้ว 67% - ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถที่มียังโครงการได้ 33% 	<ul style="list-style-type: none"> - ต้นทุนค่าก่อสร้างและบริหารจัดการต่ำกว่ามาตรฐานประเภทอื่น 38% - มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ สามารถก่อสร้างเพื่อให้เกิดสัดส่วน FAR Bonus ในระดับสูงได้ 22% - ไม่สูญเสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลโครงการไม่เกิดปัญหากับลูกค้า 17% - บ่อน้ำมันอยู่ในขั้นตอนการทำ EIA อยู่แล้วจึงขอใช้มาตรการด้วย 10% - มีตัวอย่างโครงการอื่นๆ ที่ขอใช้มาตรการแล้วสำเร็จ 8% - ช่วยลดต้นทุนพื้นที่ข้างเคียง 5% 	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมภาพลักษณ์ให้แก่โครงการใช้เป็นจุดขายในการโฆษณาทำให้โฆษณาจำนวนมากขึ้น 48% - รักษาความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลของโครงการได้ 47% - เป็นผลต่อโครงการในระยะด้านค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภค 5%
กลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่สนใจใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินทั้งหมด	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้มีรายได้น้อยไม่ใช้กลุ่มเป้าหมาย หรือลูกค้าของโครงการ 48% - ราคาที่ดินแพง ลงทุนไม่คุ้มค่า 16% - กระบวนการดำเนินการมาตรการก่อสร้างล่าช้า 15% - ไม่มีประสิทธิภาพทำโครงการที่อยู่อาศัยรายได้น้อย 9% - การตั้งราคาขายไม่ชัดเจน 8% - เกณฑ์การก่อสร้างไม่ชัดเจน 4% 	<ul style="list-style-type: none"> - กระบวนการสูญเสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล และต้องเสียค่าดูแลรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น 25% - มีแปลงที่ดินขนาดเล็กไม่สามารถแบ่งพื้นที่จัดทำได้ 25% 	<ul style="list-style-type: none"> - เสียเพิ่มเติมต้นทุนค่าก่อสร้างและการบริหารจัดการเพิ่ม 50% - ไม่มีแปลงที่ดินอยู่ในเงื่อนไข 13% - แปลงที่ดินขนาดเล็กไม่สามารถแบ่งไปทำที่จอดรถยนต์ได้ 13% - เกณฑ์การก่อสร้างไม่ชัดเจน 12% - สูญเสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล 12% 	<ul style="list-style-type: none"> - กระบวนการดำเนินการมาตรการล่าช้า 80% - ที่ดินมีราคาแพง 20% 	<ul style="list-style-type: none"> - อาคารประหยัดพลังงานมีต้นทุนในการออกแบบและการก่อสร้างที่มีการออกแบบและการก่อสร้างที่มีมูลค่าสูง 50% - กระบวนการดำเนินการมาตรการล่าช้า 31% - กังวลเกี่ยวกับกฎหมายของมูลนิธิอาคารเขียว 15% - โครงการใช้เกณฑ์ที่ประเมินอาคารเขียว (LEED) แล้ว 4%

5.2.6 การประมวลผลโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

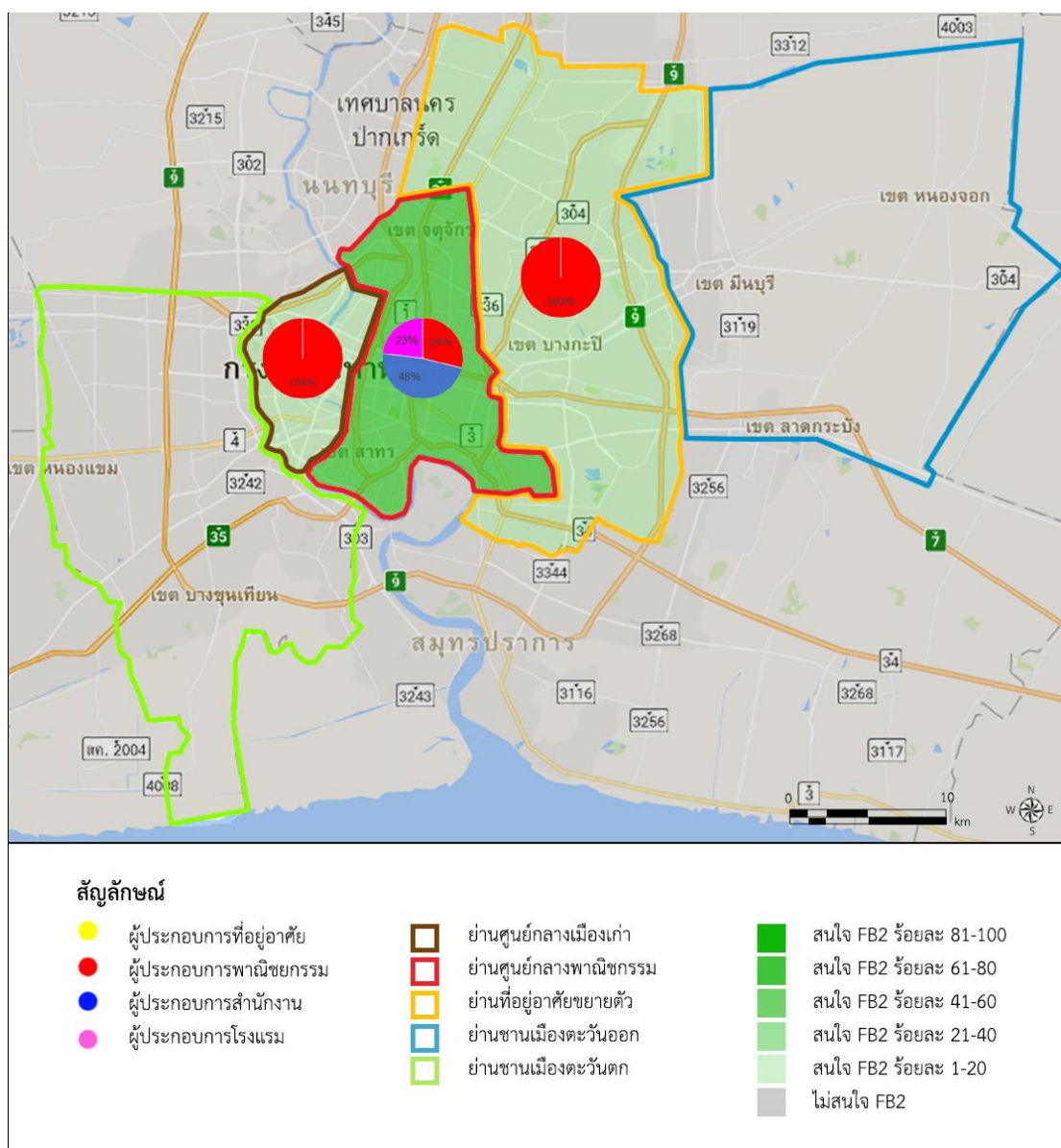
สำหรับโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินจะทำการประมวลผลมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินโดยการจำแนกตามประเภทของมาตรการ โดยการรวบรวมข้อมูลของกลุ่มผู้ประกอบการภาคเอกชนหรือนักพัฒนาที่มีความเชี่ยวชาญในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทออกเป็น 4 กลุ่ม (Category) ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย กลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม กลุ่มผู้ประกอบการสำนักงาน และกลุ่มผู้ประกอบการโรงแรม ที่เข้าชายหรือผ่านเงื่อนไขในขอใช้สิทธิ์มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินได้นำมาวิเคราะห์ร่วมกับย่านทำเลที่ตั้งของโครงการเพื่อดูลักษณะทางกายภาพของโครงการในภาพรวมที่มีลักษณะเฉพาะในแต่ละย่าน เช่น ระดับราคาของแปลงที่ดินส่งผลถึงขนาดแปลงที่ดินที่ผู้ประกอบการสามารถครอบครองได้ ความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและความสามารถในการเชื่อมต่อระบบคมนาคมที่จะลดล้นระดับความสำคัญไปตามรัศมีจากย่านศูนย์กลางเมืองไปจนถึงย่านชานเมือง โดยผู้วิจัยได้แบ่งย่านทำเลที่ตั้งออกเป็น 5 ย่าน (Zoning) ได้แก่ ย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม ย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว ย่านชานเมืองตะวันออก และย่านชานเมืองตะวันตก

จากนั้นนำมาประมวลผลเป็นแผนภูมิวงกลม (Pie Chart) เพื่อแสดงสัดส่วนของกลุ่มผู้ประกอบการที่มีความสนใจต่อมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการไปใช้ในการพัฒนาโครงการที่แตกต่างกันไปในแต่ละย่าน และทำการสรุปผลทัศนคติของผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการโดยการแสดงระดับความสนใจต่อมาตรการในลักษณะของค่าน้ำหนักสี (Tone) ไล่ระดับจากเข้มไปอ่อนเพื่อแสดงถึงความสนใจในระดับสูงไปจนถึงต่ำ โดยผู้วิจัยได้ทำการสรุปแยกแต่ละประเภทของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ดังนี้

1) มาตรการประเภทที่อยู่สำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ ไม่พบว่าผู้ประกอบการรายใดให้ความสนใจจึงไม่สามารถนำมาสรุปถึงทัศนคติของผู้ประกอบการที่มีความสนใจต่อมาตรการประเภทที่อยู่สำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการได้

2) มาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ พบว่าผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการไปพัฒนาโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ใน

ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมมากที่สุดมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 41-60 แบ่งเป็นผู้ประกอบการสำนักงานร้อยละ 48 ผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมร้อยละ 29 และผู้ประกอบการโรงแรมร้อยละ 23 ผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการรองลงมาอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว และย่านศูนย์กลางเมืองเก่ามีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 1-20 เป็นผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมร้อยละ 100 (รูปที่ 46)



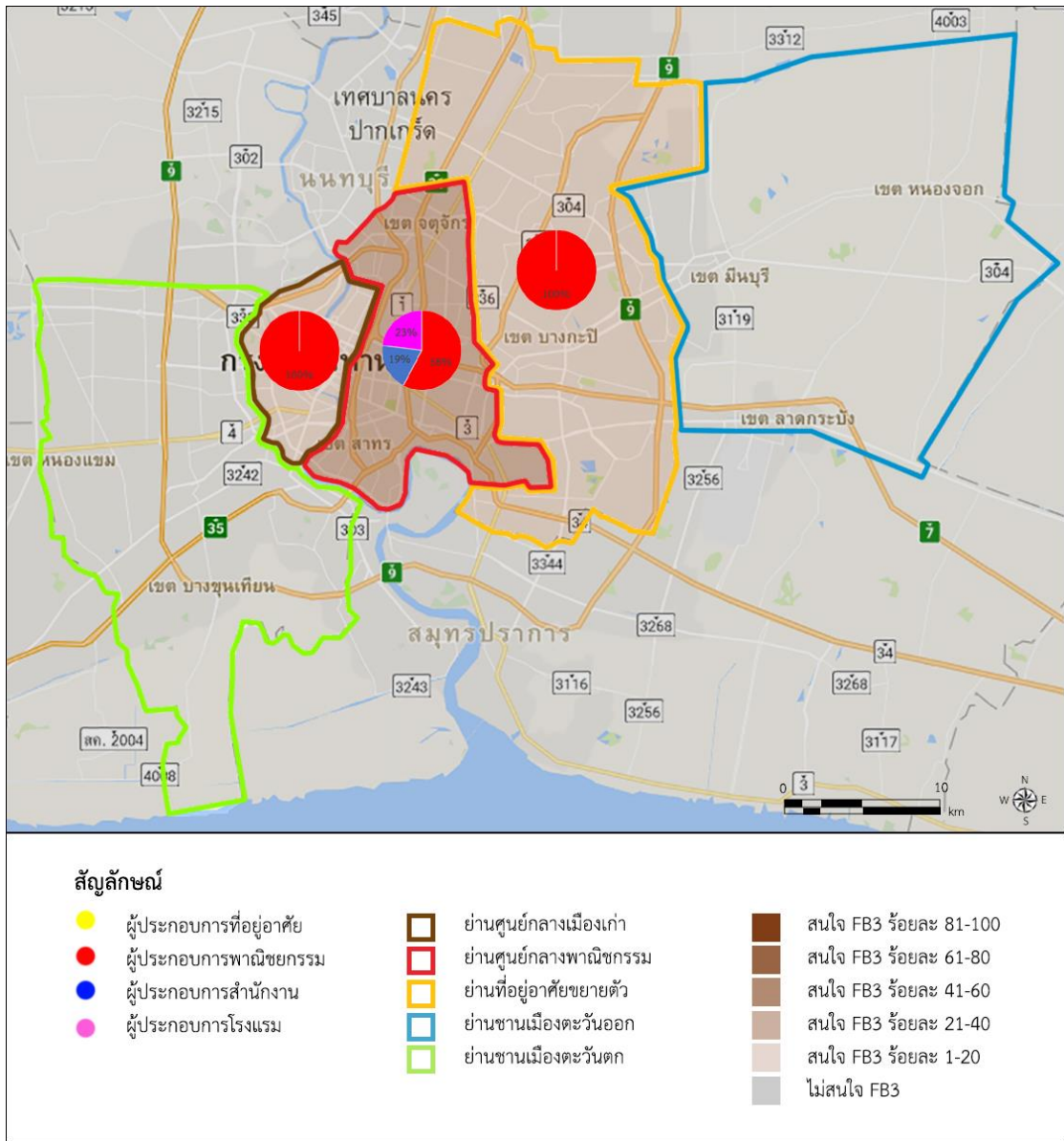
รูปที่ 46 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ

ที่มา : จากการสำรวจ สัมภาษณ์ และการปรับปรุง Google Earth

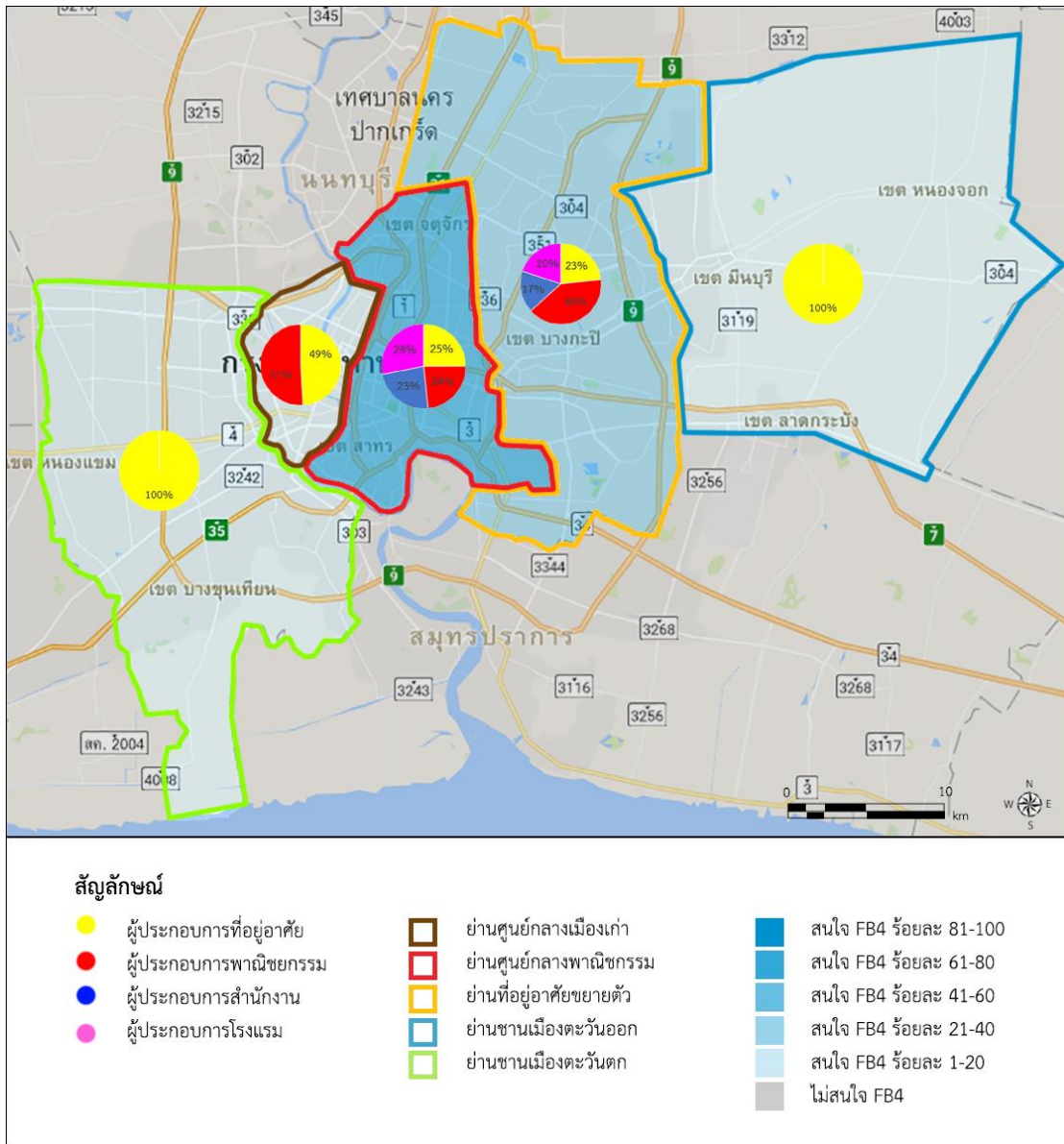
3) มาตรการประเภทที่จอตระยนต์สาธาณะ สำหรับประชาชนทั่วไป โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า พบว่าผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการไปพัฒนาโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมมากที่สุดมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 21-40 แบ่งเป็นผู้ประกอบการพาณิชยกรรมร้อยละ 58 ผู้ประกอบการโรงแรมร้อยละ 23 และผู้ประกอบการสำนักงานร้อยละ 19 ผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการรองลงมาอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว และย่านศูนย์กลางเมืองเก่ามีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 1-20 เป็นผู้ประกอบการพาณิชยกรรมร้อยละ 100 (รูปที่ 47)

4) มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ พบว่าผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการไปพัฒนาโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมมากที่สุดมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 41-60 แบ่งเป็นผู้ประกอบการโรงแรมร้อยละ 28 ผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยร้อยละ 25 ผู้ประกอบการพาณิชยกรรมร้อยละ 24 และผู้ประกอบการสำนักงานร้อยละ 23 ผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการรองลงมาอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวที่สุดมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 21-40 แบ่งเป็นผู้ประกอบการพาณิชยกรรมร้อยละ 40 ผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยร้อยละ 23 ผู้ประกอบการโรงแรมร้อยละ 20 และผู้ประกอบการสำนักงานร้อยละ 17 ผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการน้อยที่สุดอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก่า ย่านชานเมืองตะวันออก และย่านชานเมืองตะวันตกมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 1-20 โดยในย่านศูนย์กลางเมืองเก่า แบ่งเป็นผู้ประกอบการพาณิชยกรรมร้อยละ 51 และผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยร้อยละ 49 สำหรับย่านชานเมืองตะวันออกและตะวันตกมีผู้สนใจมาตรการเป็นประกอบการที่อยู่อาศัยร้อยละ 100 (รูปที่ 48)

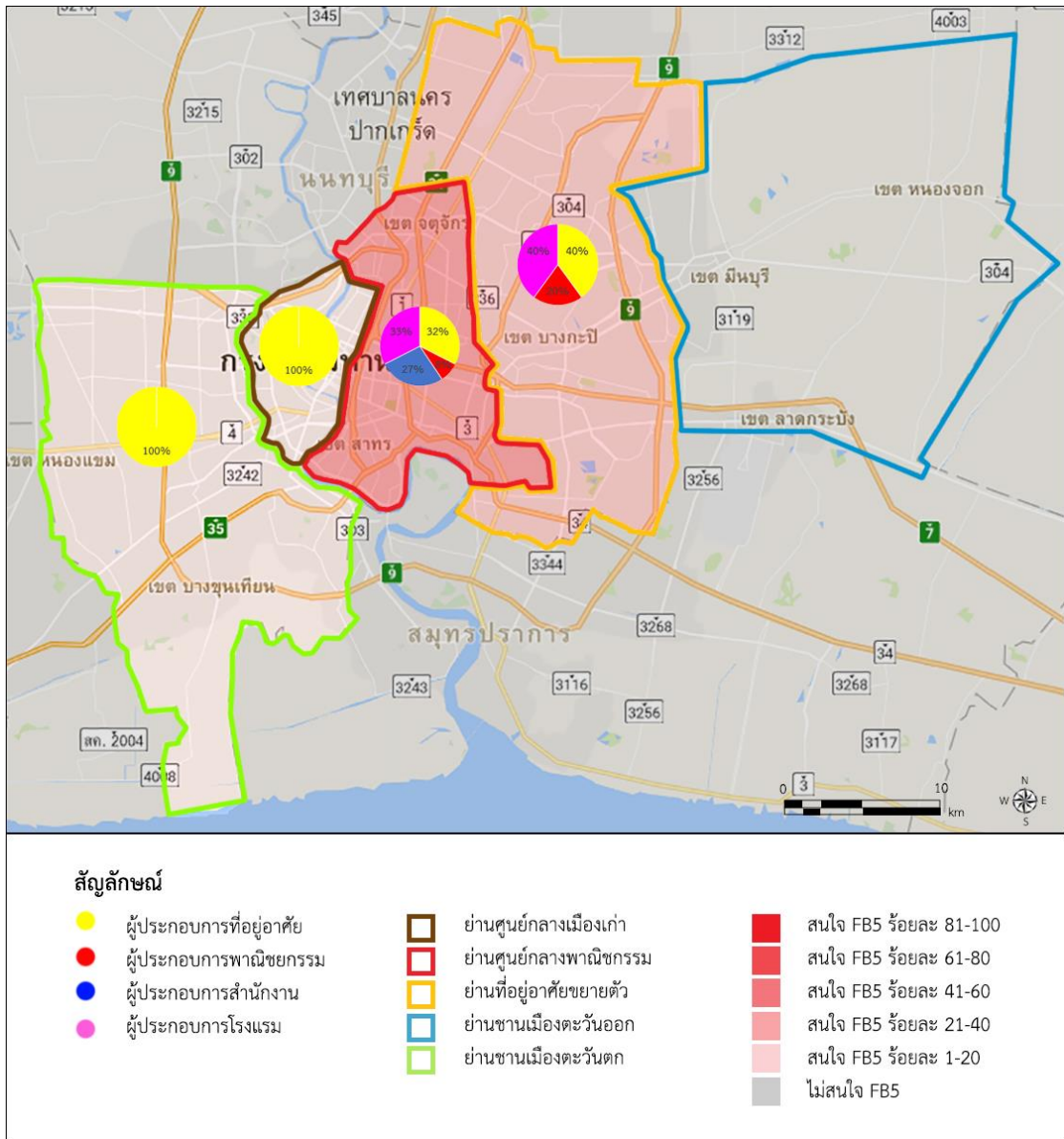
5) อาคารประหยัดพลังงาน พบว่าผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการหรือมีแนวโน้มที่จะนำมาตรการไปพัฒนาโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมมากที่สุดมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 41-60 แบ่งเป็นผู้ประกอบการโรงแรมร้อยละ 33 ผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยร้อยละ 32 ผู้ประกอบการสำนักงานร้อยละ 27 และผู้ประกอบการพาณิชยกรรมร้อยละ 8 ผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการรองลงมาอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยขยายตัวที่สุดมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 21-40 แบ่งเป็นผู้ประกอบการโรงแรมร้อยละ 40 ผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยร้อยละ 40 และผู้ประกอบการพาณิชยกรรมร้อยละ 20 ผู้ประกอบการที่สนใจมาตรการน้อยที่สุดอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองเก่า และย่านชานเมืองตะวันตกมีระดับความสนใจอยู่ในช่วงร้อยละ 1-20 เป็นผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยร้อยละ 100 (รูปที่ 49)



รูปที่ 47 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการประเภทที่จอตระยนต์สาธารณะ
ที่มา : จากการสำรวจ สัมภาษณ์ และ การปรับปรุง Google Earth



รูปที่ 48 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินการประเภทพื้นที่รับน้ำ
ที่มา : จากการสำรวจ สัมภาษณ์ และการปรับปรุง Google Earth



รูปที่ 49 สรุปผลการตัดสินใจของผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน
ที่มา : จากการสำรวจ สัมภาษณ์ และการปรับปรุง Google Earth

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพ โครงการที่ดำเนินการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2549 จนถึงปัจจุบัน และผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน รวมทั้งการศึกษาทัศนคติของผู้ประกอบการที่มีต่อการตัดสินใจเลือกใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ที่กล่าวไปแล้วในบทก่อนหน้า สำหรับในบทนี้จะเป็นการสรุปเนื้อหาทั้งหมดที่ได้ทำการวิเคราะห์ไว้เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวม โดยจะแบ่งเนื้อหาออกเป็น การสรุปภาพรวมเนื้อหา และการสรุปผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร จำแนกผลการสรุปเป็นโครงการที่ดำเนินมาตรการ และโครงการที่ไม่ดำเนินมาตรการ ซึ่งสรุปตามประเภทของมาตรการไว้ทั้ง 5 ประเภท และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินให้สามารถนำไปใช้ได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

6.1 สรุปภาพรวมของเนื้อหา

มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) เป็นมาตรการที่รัฐนำมาใช้เพื่อสร้างแรงจูงใจ (Incentive Measure) และส่งเสริมให้เอกชนหันมาพัฒนาพื้นที่ที่จะทำให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะ ที่มีการกำหนดไว้ครั้งแรกในกฎกระทรวงให้บังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ. 2549 โดยที่มีการจำแนกไว้ 2 ประเภท ได้แก่ ประเภทที่จอตระยนต์สำหรับประชาชนทั่วไป บริเวณสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 500 เมตร และประเภทพื้นที่ประโยชน์สาธารณะ ทั้งนี้ได้มีการนำมาตราการใช้เพียงประเภทเดียว คือ ประเภทพื้นที่ประโยชน์สาธารณะ จำนวน 2 โครงการ ซึ่งจำนวนโครงการที่นำมาตราการใช้จริงมีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับช่วงเวลา พ.ศ. 2549 - พ.ศ. 2556 หรือระยะเวลา 7 ปีที่มีการอนุญาตให้ใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน แสดงให้เห็นว่ามาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ไม่สามารถจูงใจเอกชนได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ

ต่อมาภายหลังที่มีการปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครใหม่ (ปรับปรุงครั้งที่ 3) ใน พ.ศ. 2556 ทำให้มีการจำแนกประเภทของมาตรการเพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาเมืองที่มีมากขึ้น ในช่วงที่ผ่านมา จำแนกไว้ 5 ประเภท ได้แก่ 1) ประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ 2) ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ 3) ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ 4) ประเภทพื้นที่รับน้ำ และ 5) ประเภทอาคารประหยัดพลังงาน การปรับปรุงมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครครั้งนี้ทำให้ออกชนมีทางเลือกในการใช้มาตรการเพิ่มขึ้น พบว่า มีผู้ประกอบการภาคเอกชนนำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปใช้ในพัฒนาโครงการเป็นจำนวน 6 โครงการ ในช่วงเวลา พ.ศ. 2556 - ปัจจุบัน หรือระยะเวลา 3 ปี ซึ่งเห็นได้ว่ามาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่ปรับปรุงใหม่ครั้งนี้สามารถจูงใจเอกชนให้พัฒนาตามมาตรการได้มากกว่าเดิม แต่เมื่อพิจารณาประเภทของมาตรการที่เอกชนเลือกใช้ พบว่า ผู้ประกอบการภาคเอกชนทั้งหมดเลือกใช้มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ จึงแสดงให้เห็นว่ามาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทอื่นๆ ไม่สามารถจูงใจเอกชนได้เช่นเดิม ทั้งนี้จากการที่มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเป็นเพียงเครื่องมือที่ช่วยสร้างแรงจูงใจให้เอกชน โดยการให้สิทธิพิเศษในการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) เมื่อดำเนินโครงการตามเงื่อนไขด้วยความสมัครใจ โดยไม่มีผลในการบังคับให้เอกชนนำไปใช้ตามกฎหมาย จึงทำให้ปัจจุบันยังคงมีจำนวนโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินทั้งหมด 8 โครงการ ซึ่งถือว่ามีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับปีที่มีการอนุญาตให้ใช้มาตรการ เป็นระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2549 - ปัจจุบัน พ.ศ. 2559

นอกจากกลุ่มผู้ประกอบการที่ดำเนินโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินแล้ว ยังมีกลุ่มผู้ประกอบการภาคเอกชนหรือนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายอื่นที่ไม่ได้ดำเนินโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินอีกส่วนหนึ่ง ที่มีสิทธิ์หรืออยู่ในเงื่อนไขสามารถขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินได้ โดยแบ่งผู้ประกอบการออกเป็น 4 กลุ่ม คือ 1) กลุ่มที่อยู่อาศัย 2) กลุ่มพาณิชย์กรรม 3) กลุ่มสำนักงาน และ 4) กลุ่มโรงแรม และทำการสำรวจทัศนคติที่มีต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน จากนั้นนำมาแสดงผลเป็นลักษณะทางกายภาพที่สอดคล้องกับทัศนคติของผู้ประกอบการ พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการมีผลต่อความสนใจและการตัดสินใจเลือกประเภทของมาตรการแตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่ม และผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่ไม่สนใจต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินรวมทุกประเภทมากกว่าผู้ที่สนใจ สามารถสรุปเป็นผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่

อาคารรวมต่อพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยแยกเป็น 2 ประเด็น คือ 1) ผู้ประกอบการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน และ 2) ผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.2 ผลการดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่มีต่อการพัฒนาตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

6.2.1 ผู้ประกอบการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ผู้ประกอบการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เป็นการศึกษาคู่มือโครงการที่ผู้ประกอบการได้ขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินหรือนำมาตรการมาใช้ในการพัฒนาโครงการแล้ว ประกอบด้วย 2 ประเภท ได้แก่ 1) มาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ และ 2) มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ โดยมีข้อค้นพบดังนี้

1) มาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ พบว่าผู้ประกอบการที่ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ เป็นโครงการที่พัฒนาตั้งแต่การประกาศใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 จำนวน 2 โครงการ เป็นโครงการประเภทสำนักงาน 1 โครงการ และเป็นโครงการประเภทโรงแรม 1 โครงการ จากเงื่อนไขที่จะต้องจัดทำในอาคารสาธารณะและความแปลกใหม่มาตรการที่เกิดขึ้นใหม่ทำให้มีผู้ประกอบการนำมาตรการไปพัฒนาโครงการจำนวนน้อย โดยสาเหตุที่ผู้ประกอบการจะนำมาตรการมาใช้ในการพัฒนาโครงการเกิดจากความต้องการเพิ่มพื้นที่อาคารรวม หรือพื้นที่ใช้สอยของอาคารโดยรวมให้เพิ่มมากขึ้นจากความสามารถของแปลงที่ดินที่สามารถสร้างพื้นที่ได้สูงสุดเดิมตามผังเมืองรวมตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร อันเป็นผลจากการกำหนดด้วยอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) และอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) เนื่องจากปัญหาด้านแปลงที่ดิน โดยพื้นที่อาคารรวมที่สามารถสร้างได้สูงสุดไม่เพียงพอต่อการจัดหาประโยชน์ทางพาณิชย์กรรม ผู้ประกอบการจึงนำมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไปใช้พัฒนาโครงการเนื่องจากมาตรการเป็นทางออกเดียวที่สามารถเพิ่มพื้นที่อาคารรวมให้กับโครงการ

นอกจากประโยชน์ในการเพิ่มพื้นที่อาคารตามเงื่อนไขการใช้สิทธิ์ที่เป็นผลประโยชน์ทางตรงที่ผู้ประกอบการได้จากการพัฒนาโครงการตามมาตรการแล้ว ผลประโยชน์ทางอ้อมคือ การ

พัฒนาเพื่อประโยชน์สาธารณะในลักษณะพื้นที่ว่างและลานโล่งที่มีการจัดให้มีพื้นที่อยู่บริเวณด้านหน้าโครงการสามารถสร้างความสนใจแก่ผู้คนที่ผ่านไปมาในบริเวณโครงการ นอกจากนี้ยังมีทางเดินจากฟุตบอลเชื่อมถึงพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะกับตัวอาคาร ประกอบกับการวางตำแหน่งร้านสะดวกซื้อ (7-Eleven) โดยหันด้านประตูออกมาภายนอกโครงการ ยิ่งเป็นการเพิ่มแรงดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่ในโครงการมากขึ้นอันจะเกิดผลดีต่อธุรกิจร้านค้าปลีกและพาณิชยกรรมภายในโครงการที่มีการออกแบบไว้ในชั้นล่างที่เป็นส่วนบริการร้านค้าของโครงการ จึงส่งผลดีต่อโครงการในแง่ของภาพรวมในเชิงเศรษฐกิจของผู้ประกอบการหรือเจ้าของอาคาร และผู้ประกอบการร้านค้าปลีกรายย่อยภายในโครงการด้วย

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเฉพาะส่วนของพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ พบว่าเป็นการออกแบบในลักษณะของการเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร มากกว่าการเพิ่มอรรถประโยชน์ให้กับพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ เนื่องจากการออกแบบพื้นที่ที่จัดให้เป็นพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะมีขนาดเล็ก อันเป็นผลมาจากการเปิดพื้นที่ให้สาธารณะซึ่งผู้ประกอบการเห็นว่าไม่คุ้มค่าทางการลงทุนหากทำเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ เนื่องจากราคาที่ดินในเมืองมีราคาสูง ประกอบการออกแบบให้เข้าถึงพื้นที่ได้ยากในบางพื้นที่ เช่น การยกพื้นที่สูงกว่าระดับทางเดินเท้า การสร้างรั้วกั้นในด้านที่เชื่อมกับทางเดินเท้า หรือการปลูกต้นไม้เป็นแนวรั้ว ทำให้เชื่อมโยงระหว่างทางเดินเท้ากับพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะไม่มีประสิทธิภาพ การใช้พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะเป็นกิจกรรมทั่วไป เช่น การพบปะพูดคุย และเป็นพื้นที่สูบบุหรี่ภายนอกอาคารในช่วงพักกลางวันของพนักงาน จึงสามารถสรุปได้ว่าพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครจะเกิดประโยชน์แก่ผู้ที่อยู่ภายในโครงการ เช่น พนักงาน หรือเจ้าของธุรกิจรายย่อยในโครงการ

2) มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ พบว่า ผู้ประกอบการที่ดำเนินมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ เป็นโครงการที่พัฒนาตามการประกาศใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 จำนวน 6 โครงการ เป็นโครงการประเภทที่อยู่อาศัย 4 โครงการ และเป็นโครงการประเภทสำนักงาน 2 โครงการ ถือว่ามาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำประสบความสำเร็จในการจูงใจเอกชนได้มากกว่าประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยสาเหตุที่ผู้ประกอบการจะนำมาตรการมาใช้ในการพัฒนาโครงการเกิดจากความง่ายในการจัดทำบ่อหน่วงน้ำ ซึ่งผู้ประกอบการเข้าใจถึงหลักการและวิธีการของบ่อหน่วงน้ำเป็นอย่างดีอยู่แล้ว เนื่องจากการทำบ่อหน่วงน้ำเป็นหลักเกณฑ์ที่จะต้องเตรียมไว้สำหรับการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ด้วย ประกอบกับการจัดทำบ่อหน่วงน้ำตามค่านิยมของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทพื้นที่รับน้ำ ไม่มีการกำหนดเงื่อนไข

ใดๆ ทำให้ผู้ประกอบการทุกประเภทโครงการ และผู้ประกอบการที่มีแปลงที่ดินในทุกย่านทำเลที่ตั้งภายในกรุงเทพมหานครสามารถพัฒนาโครงการตามมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำได้ โดยผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการคาดหวังคือการได้รับพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ประกอบการไม่เสียผลประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ

ผลประโยชน์เกิดขึ้นและเป็นผลประโยชน์โดยตรงที่ผู้ประกอบการได้รับจากการพัฒนาโครงการตามมาตรการเพิ่มเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน คือ การได้พื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่ม เห็นได้ชัดเจนจากโครงการประเภทที่อยู่อาศัยซึ่งส่วนใหญ่จะมีแปลงที่ดินขนาดกลาง ซึ่งการจัดทำบ่อหวน้ำตามมาตรการทำให้โครงการได้พื้นที่จัดหาประโยชน์เพิ่มมากขึ้นแต่ยังคงรักษาความเป็นส่วนตัว (Privacy) ให้กับลูกค้าของโครงการหรือผู้อยู่อาศัยในโครงการได้ ทำให้ผู้ประกอบการมองว่าการพัฒนาตามมาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ จะได้ประโยชน์ที่มากกว่าการเสียประโยชน์ทางเศรษฐกิจจึงมีดำเนินการขอใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเฉพาะส่วนของพื้นที่พื้นที่รับน้ำ พบว่าเป็นการออกแบบมีลักษณะเป็นบ่อหวน้ำใต้ดินที่สามารถช่วยชะลอน้ำฝนที่จะออกจากโครงการสู่ระบบการระบายน้ำสาธารณะได้ตามการวิธีการประเมินน้ำไหลนอง (Rational Method) จึงถือเป็นผลทางอ้อมที่เกิดประโยชน์แก่สาธารณะในการช่วยลดปริมาณน้ำบริเวณโครงการ ซึ่งตรงตามวัตถุประสงค์ของมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินประเภทพื้นที่รับน้ำเพื่อการชะลอน้ำออกจากโครงการ สามารถช่วยลดปัญหาน้ำท่วมบริเวณย่านโครงการเมื่อฝนตกหนัก

สำหรับมาตรการประเภทอื่นๆ 3 ประเภท ได้แก่ 1) มาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ 2) มาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และ 3) มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน ไม่สามารถประเมินผลของมาตรการที่เกิดจากการพัฒนาได้เนื่องจากไม่มีผู้ประกอบการภาคเอกชนหรือนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใดนำมาตราการเหล่านี้มาใช้พัฒนาโครงการจึงไม่มีตัวอย่างเพื่อการศึกษา

6.2.2 ผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

ผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เป็นการศึกษากลุ่มผู้ประกอบการภาคเอกชนหรือนักพัฒนาที่ดินรายอื่นที่ไม่ได้พัฒนาโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินทั้ง 5 ประเภท ได้แก่ 1) มาตรการประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ 2) มาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ 3) มาตรการประเภทที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า 4) มาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ และ 5) มาตรการประเภทอาคารประหยัดพลังงาน โดยมีข้อค้นพบดังนี้

1) ประเภทที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้อยู่อาศัยเดิมภายในพื้นที่โครงการ พบว่า ไม่มีผู้ประกอบการรายใดมีความสนใจมาตรการประเภทนี้เลย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่จัดทำโครงการที่อยู่อาศัยอยู่แล้ว ทั้งนี้จากเงื่อนไขข้อบังคับที่ต้องพัฒนาพื้นที่ในโครงการหรือห่างจากชุมชนเดิมไม่เกิน 5 กิโลเมตรยังเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่สนใจใช้โบนัสประเภทนี้เนื่องจากมองว่าการพัฒนาไม่คุ้มกับการลงทุนที่จะต้องเสียไป ประกอบกับราคาที่ดินมีมูลค่าสูงในเมือง โดยกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมเป็นกลุ่มที่ไม่สนใจมาตรการมากที่สุด เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านขนาดที่ดิน ส่วนใหญ่จะมีขนาดที่ดินไม่เกิน 5,000 ตารางเมตร และมีที่ดินอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 500 เมตร ประกอบกับการเชื่อมต่อถนนสายหลัก ทำให้ราคาที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพง ผู้ประกอบการกลุ่มที่อยู่อาศัยในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมจึงไม่สามารถจัดทำโครงการสำหรับผู้มีรายได้น้อยได้ เพราะผู้มีรายได้น้อยไม่ใช่กลุ่มลูกค้าของผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม เมื่อพิจารณาผู้ประกอบการกลุ่มที่อยู่อาศัยในย่านชานเมืองตะวันออกและตะวันตก พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มนี้จะมีแปลงที่ดินขนาดใหญ่มากกว่า 10,000 ตารางเมตร โดยในย่านนี้จะมีการกำหนด FAR อยู่ในช่วง 1 – 7 และ OSR 4.5 – 40 ซึ่งถือว่ามีความหนาแน่นค่อนข้างต่ำ ดังนั้นผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยในย่านนี้จึงไม่สนใจใช้มาตรการ และมีความคิดเห็นว่าการขอใช้มีความยุ่งยากซับซ้อน ทำให้เสียโอกาสในการก่อสร้างประกาศขายก่อน นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการอาคารพาณิชย์กรรม สำนักงาน และโรงแรม จะเป็นโครงการที่เน้นการขายและทำกำไรมากที่สุด ดังนั้นผู้ประกอบการในกลุ่มนี้จึงไม่สนใจ เพราะไม่มีประสบการณ์ในการทำโครงการสำหรับผู้มีรายได้น้อย

2) ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ พบว่ากลุ่มผู้ประกอบการโครงการพาณิชย์กรรม และสำนักงาน จะสนใจใช้มาตรการประเภทนี้มากที่สุด โดยเฉพาะโครงการที่อยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม และย่านที่อยู่อาศัยขยายตัว เนื่องจากโครงการในกลุ่มนี้จะมีแปลงที่ดินขนาดกลางถึงใหญ่ ประมาณ 5,000 ตารางเมตรขึ้นไป ซึ่งอยู่ติดกับถนนสายหลักเป็นส่วนใหญ่ การจัดทำพื้นที่ประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะบริเวณด้านหน้าอาคารจึงสามารถมองเห็นได้ง่าย จึงเป็นผลดีต่อโครงการสามารถดึงดูดให้ผู้คนสนใจโครงการได้ โดยผู้จะมองในมุมของลูกค้าที่สนใจโครงการ ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจในทางอ้อม เช่น กลุ่มพาณิชย์กรรมและห้างสรรพสินค้า จะดึงดูดให้ลูกค้าอยากมาใช้พื้นที่เพราะรู้สึกกว้างขวางสะดวกสบาย เมื่อลูกค้าเข้ามาในโครงการย่อมส่งผลต่อการขายสินค้าในโครงการด้วย และกลุ่มสำนักงาน เห็นว่าการทำพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะจะส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานให้ดีขึ้น มีผลต่อยอดการขายพื้นที่หรือเช่าสำนักงานได้ง่ายขึ้น อีกทั้งต้นทุนในการจัดพื้นที่สาธารณะมีต้นทุนต่ำ สำหรับโครงการกลุ่มที่อยู่อาศัย ไม่สนใจใช้เป็นจำนวนมากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มโรงแรม เพราะการทำพื้นที่สาธารณะจะสูญเสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งกลุ่มโครงการทั้ง 2 กลุ่มเป็นโครงการที่ต้องการความเป็นส่วนตัว สูง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า แต่ทั้งพบว่าโครงการกลุ่มที่อยู่อาศัยไม่ผ่านเงื่อนไขโครงการสาธารณะอยู่แล้ว

3) ประเภทที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า พบว่ามีกลุ่มโครงการพาณิชย์กรรมและห้างสรรพสินค้าเพียงกลุ่มเดียวที่มีสัดส่วนสนใจหรือมีแนวโน้มจะใช้มาตรการประเภทนี้ เนื่องจากผู้ประกอบการพาณิชย์กรรม มักจะมีขนาดแปลงที่ดินขนาดใหญ่สามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้ในระยะ 500 เมตรอยู่แล้ว ซึ่งเข้าเกณฑ์เงื่อนไขประเภทที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ในขณะที่เดียวกันโครงการกลุ่มพาณิชย์กรรมและห้างสรรพสินค้า มักมีการจัดทำพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับลูกค้าไว้เกินความต้องการอยู่แล้ว (Over Demand) ตามพฤติกรรมการเดินทางของผู้บริโภคที่มักจะขับรถมา แต่ที่ผู้ประกอบการยังไม่เลือกใช้ เพราะ จากพฤติกรรมการเดินทางของผู้บริโภค จะมีความต้องการเดินในแนวราบได้นานกว่าเดินขึ้นในแนวตั้ง ดังนั้นสิ่งที่ผู้ประกอบการจึงไม่ใช่ว่าการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR) ที่จะทำให้อาคารสามารถสร้างเพิ่มได้สูงขึ้น โดยสิ่งที่ผู้ประกอบการต้องการคือ การลดพื้นที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุม (OSR) เพื่อขยายอาคารได้ในแนวราบตามพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มลูกค้า

4) ประเภทพื้นที่รับน้ำ พบว่ามีสัดส่วนการสนใจใช้มากกว่ามาตรการประเภทอื่นๆ และมีสัดส่วนการสนใจมากในทุกกลุ่มผู้ประกอบการ เนื่องจากการจัดทำพื้นที่รับน้ำ สามารถจัดทำ

4 รูปแบบ ได้แก่ บ่อรับน้ำบนดินภายในอาคาร บ่อรับน้ำใต้ดินที่อยู่ภายในอาคาร บ่อรับน้ำใต้ดินที่อยู่ภายนอกอาคาร และเส้นท่อที่ใช้ในการรับน้ำ โดยสามารถนำมาคำนวณเป็นพื้นที่รับน้ำเพื่อขอใช้สิทธิมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารได้ ซึ่งตามปกติการจัดทำพื้นที่รับน้ำหรือบ่อหน่วงน้ำ จะต้องมีการจัดไว้ขั้นต่ำตามการพิจารณาของรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่แล้ว ผู้ประกอบการจึงจัดพื้นที่รับน้ำหรือบ่อหน่วงน้ำให้ใหญ่ขึ้นเพื่อให้ได้อัตราส่วนพื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้น (FAR Bonus) โดยที่ไม่สูญเสียพื้นที่ให้สาธารณะ และยังคงรักษาความเป็นส่วนตัวของโครงการได้ โดยกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยจะใช้มากที่สุดเพราะส่วนใหญ่จะมีขนาดที่ดินขนาดเล็กจนถึงขนาดกลางสามารถเชื่อมต่อสถานีรถไฟ และถนนได้ง่าย ซึ่งทำให้ที่ดินราคาแพง การขอใช้สิทธิมาตรการเพื่อให้ได้พื้นที่อาคารรวมเพิ่มจึงมีความคุ้มค่ามาก นอกจากนี้ผู้ประกอบการมีความมั่นใจในมาตรการประเภทนี้เนื่องจากมีโครงการที่ขอใช้และทำสำเร็จให้เห็น

5) ประเภทอาคารประหยัดพลังงาน พบว่าผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยสนใจใช้เป็นส่วนมากที่สุด ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับประเภทพื้นที่รับน้ำ คือได้ประโยชน์ และไม่เสียความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล และยังเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของโครงการสามารถนำไปใช้เป็นจุดขายได้ แต่ทั้งนี้การจัดทำอาคารประหยัดพลังงานจะมีต้นทุนการออกแบบและบริหารจัดการที่แพงขึ้น ส่งผลต่อราคาขายโครงการ และระดับกลุ่มลูกค้าของโครงการ นอกจากนี้กลุ่มที่ไม่สนใจมีความเห็นว่า กระบวนการดำเนินการขอใช้สิทธิ หลายส่วนยังเห็นว่ามีคามยุ่งยากซับซ้อน เนื่องจากจะต้องมีการออกแบบอาคารให้ผ่านเกณฑ์ประเมินอาคารเขียวของสถาบันอาคารเขียวไทยมีชื่อว่า “เกณฑ์การประเมินความยั่งยืนทางพลังงานและสิ่งแวดล้อมไทย” หรือ “TREES” โดยระยะเวลาที่ดำเนินการนาน ทำให้โครงการมีต้นทุนระหว่างก่อสร้างเพิ่มสูงขึ้น (ดอกเบี้ยการกู้เงินเพื่อสร้างอาคาร) ซึ่งจะทำให้ราคาขายบานปลายไม่เป็นไปตามที่โฆษณา หรือประกาศขายไว้

6.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษามาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินในหลายมิติ ทั้งในส่วนของผู้ประกอบการภาคเอกชนที่นำมาตราการใช้ในการพัฒนา ผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินมาตรการรวมทั้งทัศนคติของผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน สามารถนำมาสรุปเป็นข้อเสนอแนะต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ได้ดังนี้

1) แก้ไขความเข้าใจผิดของผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการบางส่วนที่ยังไม่เข้าใจในรายละเอียดและเงื่อนไขของ

ประเภทอาคารที่สามารถพัฒนาโครงการตามมาตรการได้ เช่น มีกลุ่มผู้ประกอบการสนใจมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ แต่ผู้ประกอบการกลุ่มที่อยู่อาศัยไม่สามารถพัฒนาโครงการตามมาตรการประเภทนี้ได้เนื่องจากมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะอนุญาตให้ดำเนินการเฉพาะอาคารสาธารณะตามกฎหมายควบคุมอาคาร ดังนั้นภาครัฐหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจึงควรสร้างความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการในรูปแบบที่สามารถเข้าใจได้ง่าย เช่น การสรุปเป็นตารางเพื่อแบ่งแยกประเภทและเงื่อนไขอย่างชัดเจน หรือนำการออกแบบรูปภาพ (Graphic Design) เพื่อสื่อความหมายสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการเข้าใจถึงหลักการและเงื่อนไขของมาตรการในแต่ละประเภทในภาพรวม

2) การตรวจสอบผลมาตรการ จากการศึกษาพบว่ามาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินยังขาดในส่วนของการติดตามและประเมินผลการพัฒนาโครงการตามมาตรการ หรือกำหนดระยะเวลาก่อสร้างเสร็จ ทำให้โครงการที่ได้สิทธิ์ หรือพื้นที่ตามสิทธิ์นั้นจะเสื่อมสภาพไปตามระยะเวลา และไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดนเฉพาะกรณีที่สาธารณะหรือประชาชนสามารถเข้าไปใช้งานได้ เช่น ประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ และประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะรอบสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้นผู้วิจัยจึงเสนอแนะให้มีการจัดหน่วยงานภาครัฐหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจสอบหรือประเมินผลโครงการที่ดำเนินมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน เพื่อรักษาผลประโยชน์แก่สาธารณะ

3) การเพิ่มคุณภาพประโยชน์ให้กับพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ จากการศึกษาลักษณะการออกแบบพื้นที่สาธารณะพบว่า พื้นที่สาธารณะจะจัดไว้ในลักษณะของการเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามเงื่อนไขของมาตรการประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ เช่น การออกแบบในลักษณะพื้นที่ต่างระดับ ประกอบกับแนวรั้วต้นไม้ทำให้พื้นที่ดังกล่าวไม่เกิดประโยชน์แก่สาธารณะเท่าที่ควร ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางผังเมืองมีความคาดหวังว่าพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะควรจะสามารถให้เอกชนเข้าไปใช้งานได้เพื่อเป็นพื้นที่นันทนาการของเมือง สามารถช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนในเมืองได้ โดยการออกแบบพื้นที่ที่ช่วยส่งเสริมหรือจูงใจให้ประชาชนเข้าไปใช้งาน เช่น การนำวิธีการออกแบบสากล (Universal Design) มาใช้ในพื้นที่ หรือการเพิ่มเฟอร์นิเจอร์หรือที่นั่งพักผ่อน และร่มเงาไม้เพื่อให้พื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะมีประสิทธิภาพและสามารถใช้งานได้หลากหลายช่วงเวลา หรือการนำเสนอรูปแบบการจัดพื้นที่เพื่อสาธารณะที่ดีไว้ในเป็นแนวทางให้กับผู้ประกอบการในการจัดที่โล่งซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของ (Private Owned Public Spaces หรือ POPS)

4) การกำหนดมาตรการหรือแรงจูงใจทางอื่นสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการที่มีความต้องการแตกต่างกัน จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการประเภทพาณิชย์กรรมซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มห้างสรรพสินค้า เป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่สามารถดำเนินหรือพัฒนาโครงการตามมาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินได้ทั้งประเภทพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะ ประเภทที่จอดรถยนต์สาธารณะ ประเภทพื้นที่รับน้ำ และประเภทอาคารประหยัดพลังงาน เนื่องจากกลุ่มผู้ประกอบการห้างสรรพสินค้ามักมีโครงการพัฒนาอยู่ในทำเลที่เข้าข่ายตามมาตรการ เช่น การอยู่ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน และมีกำลังในการพัฒนาสูง แต่ผลตอบแทนที่ผู้ประกอบการได้จากมาตรการไม่ใช่สิ่งที่ผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมต้องการ โดยพฤติกรรมการใช้ห้างสรรพสินค้าของผู้บริโภคและการจัดพื้นที่ค้าขายของห้างสรรพสินค้าจะมีความต้องการพื้นที่ดินในระดับชั้นที่ 1 – 4 ซึ่งการได้ผลตอบแทนเป็นพื้นที่อาคารโบนัสนั้นไม่ใช่สิ่งที่ผู้ประกอบการห้างสรรพสินค้าต้องการเนื่องจากไม่เกิดผลประโยชน์ในเชิงธุรกิจ

ในขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการประเภทที่อยู่อาศัย เช่น อาคารชุดพักอาศัย หรือคอนโดมิเนียม จะต้องการใช้มาตรการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพราะต้องการพื้นที่จัดหาประโยชน์ที่เพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยจะเลือกใช้มาตรการที่มีลักษณะโครงสร้างไม่รบกวนแก่ผู้อยู่อาศัยภายในโครงการ เช่น การจัดทำบ่อน้ำมามาตรการประเภทพื้นที่รับน้ำ เนื่องจากโครงการประเภทที่อยู่อาศัยจะต้องการความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล (Privacy) ในระดับสูง

รายการอ้างอิง

- Barnard, C. I. (1983). *Functions of an Executive*: MA. Harvard University Press.
- Benson, D. J. (1969). *Bonus or Incentive Zoning--Legal Implications* (Vol. 21).
- Chong, T. S. (2007). *The Urban Redevelopment Policy in Tokyo: Case Studies of Roppongi Hills and Tokyo Midtown Projects*.
- Cui, Z.-D., Tang, Y.-Q., Yan, X.-X., Yan, C.-L., Wang, H.-M., & Wang, J.-X. (2010). *Evaluation of the geology-environmental capacity of buildings based on the ANFIS model of the floor area ratio* (Vol. 69).
- Goldman, H. (2005). *Inclusionary Housing in New York City's Zoning Resolution* (Vol. 11).
- Greeley, A. H. a. (1960). *Litchfield Whiting Bowne and Associates Greater Bangkok Plan 2533*. Bangkok: Ministry of Interior.
- Griffiths, D. E. (1959). *Administrative theory*. New York: Appleton-Century Crofts.
- Joshi, K. K. (2009). *Optimization of floor area ratio regulation in a growing city*: Tohoku University.
- Kono, T., Kaneko, T., & Morisugi, H. (2010). *Necessity of minimum floor area ratio regulation: a second-best policy* (Vol. 44).
- Lau, S. S., Giridharan, R., & Ganesan, S. (2003). *Policies for implementing multiple intensive land use in Hong Kong* (Vol. 18).
- Németh, J. (2009). *Defining a public: The management of privately owned public space* (Vol. 46).
- Simon, H. A. (1974). *Administrative Behavior*. New York: Macmillan.
- โสภณ พรโชคชัย. (2556). *ควรปรับแก้ไขผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและปฏิรูปการผังเมืองทั่วประเทศ*. Retrieved from http://www.area.co.th/thai/area_announce/area_anpg.php?strquey=area_anno_uncement593.htm

- โสภณ พรโชคชัย. (2557). วิพากษ์ผังเมือง. กรุงเทพฯ: มูลนิธิประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย.
กรุงเทพมหานคร. (2546). ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง
กรุงเทพมหานคร.
- กรุงเทพมหานคร. (2554). ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง
กรุงเทพมหานคร.
- ฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล. (2533). สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่
ในแนวรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท (เคหพัฒนาศาสตร
มหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชมรมสถาปนิกกรุงเทพมหานคร. (2553). FAR : OSR มันคืออะไร? แล้วเกี่ยวข้องอย่างไร? กับการ
ออกแบบอาคาร. Retrieved from <http://oknation.nationtv.tv/blog/architect-bma-club/2010/12/22/entry-1>
- ฐานเศรษฐกิจ. (2554). เอกชนเมินโบนัส 20% ผังกทม.ใหม่ไม่คุ้มทุนขอพัฒนาที่ในขอ. Retrieved
from
[http://www.reic.or.th/home_eng/news/news_detail.asp?nID=38301&p=1&s=15
&t=15](http://www.reic.or.th/home_eng/news/news_detail.asp?nID=38301&p=1&s=15&t=15)
- ตรายุทธ อังสนันรตนา. (2554). ความคุ้มค่าทางการเงินของการลงทุนโครงการอาคารชุดเพื่อให้ได้รับ
การส่งเสริมการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (F.A.R. Bonus) จากการผ่าน
เกณฑ์ TREES-PRE NC :กรณีศึกษาโครงการไอดีโอโมบี ในกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์
ปริญญาเคหพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทิพวรรณบุญ ญย์เพิ่ม. (2009). มาตรการควบคุมทางกายภาพสำหรับการพัฒนาเมือง: กรณีศึกษา
ประเทศญี่ปุ่น (Vol. 7).
- ธงชัย โรจนกันนนท์. (2553). การกำหนดสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยอาคาร (Floor Area Ratio : FAR).
Retrieved from
<http://eservices.dpt.go.th/edocument/data/urban/u007/u007.pdf>

- นิพนธ์ วิเชียรน้อย. (2557). การผังเมืองและการพัฒนาเมือง : กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (พ. 2 Ed.).
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ประเสริฐ ศักดิ์ธนากุล. (2545). มาตรการบังคับใช้ผัง : การบริหารผังเมืองและพื้นฐานทางกฎหมาย.
กรุงเทพฯ: ไลบรารีเนาย.
- ประยูร ศรีประสาน. (2536). ทฤษฎีและแนวปฏิบัติในการบริหารการศึกษา. นนทบุรี:
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- พดุมิเชษฐ์ เลิศอุดมพุกษา. (2558). แนวทางการออกแบบพื้นที่เมืองเพื่อแก้ปัญหาที่วุ่นวายภายใต้
มาตรการการให้สิทธิ์อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่ม. (การวางแผนภาคและเมือง
มหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พลวุฒิ ไชยนิวดี. (2556). การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ ของอาคารประหยัดพลังงานที่ได้รับการ
ส่งเสริมการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิมลพร พันธุ์ถาวรนาวิน. (2533). การศึกษาความเป็นไปได้และการหาทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของ
อาคารชุด (Condominium) กรณีศึกษา โครงการ The A บริษัท AAA จำกัด. (บริหารธุรกิจ
มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- พิรุณพงศ์ จุลกลางกูร. (2558). แนวทางการพัฒนาพื้นที่โล่งรอบอาคารพาณิชย์กรรมเพื่อสาธารณะ
ประโยชน์ : กรณีศึกษาพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจกรุงเทพมหานคร. (การวางแผนภาคและเมือง
มหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วศินี คันฉ่อง. (2551). นโยบายที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย : ศึกษาเปรียบเทียบกรณีโครงการบ้าน
เอื้ออาทรกับโครงการบ้านมั่นคง. (เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วุฒิชัย จำนงค์. (2523). พฤติกรรมการตัดสินใจ. กรุงเทพฯ: บารมีการพิมพ์.
- สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. (2542a). กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความใน
พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร.
- สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. (2542b). มาตรการทางผังเมืองของกรุงเทพมหานครและกฎหมายที่
เกี่ยวข้อง. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร.

สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. (2556). สรุปสาระสำคัญของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.

2556. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร.

สิทธิโชค สุระตโก. (2555). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงอัตราส่วนพื้นที่ปกคลุมอาคารต่อพื้นดิน
ในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรุงเทพมหานคร.

สุวดี คงสุข. (2557). แบบจำลองการคัดเลือกทำเลเพื่อการพัฒนาอาคารชุดพักอาศัยในเขต
กรุงเทพมหานคร. (วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อัมพิกา พรพรหมประทาน. (2552). มาตรการและแรงจูงใจทางผังเมือง: การรับรู้ของประชาชนใน
กรุงเทพมหานคร. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อาสา ทองธรรมชาติ. (2556). จุดเด่นของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนา
ที่ดินในเมือง. Retrieved from

http://www.thaiappraisal.org/download_file/doc_download.php?cid=MjM2



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 23 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 1 ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 1							ผลรวมแนวนอน	
			เลือก	ไม่เลือก							
			-	เชิงเศรษฐกิจ		เชิงกฎหมาย			เชิงสังคม		
			-	ทำให้แผนการตลาดซ้ำ	ราคาที่ดินแพง	เกณฑ์ก่อสร้างไม่ชัดเจน	เกณฑ์ตั้งราคาขายไม่ชัดเจน	บริษัทข้ามชาติ	ไม่ใช่กลุ่มเป้าหมาย		ไม่มีประสิทธิภาพ
โครงการที่อยู่อาศัย : ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size)	ย่าน RZ1	≥ 2,000							1	1	
		≥ 5,000		1		1		5		7	
		≥ 10,000				1		2	1	4	
		≤ 10,000								0	
		รวม	0	0	1	0	2	0	7	2	12
	ย่าน RZ2	≥ 2,000		1					4		5
		≥ 5,000		5	5		3		22	3	38
		≥ 10,000		2	6		1		5	3	17
		≤ 10,000		2	0		1		6		9
		รวม	0	9	12	0	5	0	37	6	69
	ย่าน RZ3	≥ 2,000				1					1
		≥ 5,000			4	3			3		10
		≥ 10,000		4	2				3	2	11
		≤ 10,000		1	1		3		4	1	10
		รวม	0	5	7	4	3	0	10	3	32
	ย่าน RZ4	≥ 2,000									0
		≥ 5,000									0
		≥ 10,000									0
		≤ 10,000		3							3
		รวม	0	3	0	0	0	0	0	0	3
ย่าน RZ5	≥ 2,000				1					1	
	≥ 5,000							1		1	
	≥ 10,000		2					1		3	
	≤ 10,000							3		3	
	รวม	0	2	0	1	0	0	5	0	8	
ผลรวมแนวตั้ง			0	19	20	5	10	0	59	11	124

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 1							ผลรวมแนวนอน	
			เลือก	ไม่เลือก							
			-	เชิงเศรษฐกิจ		เชิงกฎหมาย			เชิงสังคม		
			-	ทำให้แผนการ ตลาดค้า	ราคาที่ดินแพง	เกณฑ์ก่อสร้าง ไม่ชัดเจน	เกณฑ์ตั้งราคา ขายไม่ชัดเจน	บริษัทข้ามชาติ	ไม่ใช่ กลุ่มเป้าหมาย		ไม่มี ประสิทธิภาพ
โครงการที่อยู่อาศัย : ขนส่งมวลชน (Mass Transit)	ย่าน RZ1	BTS		1		0		5	2	8	
		MRT		0		0		1	0	1	
		ไม่เชื่อมต่อ		0		2		1	0	3	
		รวม		0	1	0	2	0	7	2	12
	ย่าน RZ2	BTS		0	3		1		17	3	24
		MRT		3	1		2		3	1	10
		ไม่เชื่อมต่อ		6	8		2		17	2	35
		รวม	0	9	12	0	5	0	37	6	69
	ย่าน RZ3	BTS		1	3				3	1	8
		MRT									0
		ไม่เชื่อมต่อ		4	4	4	3		7	2	24
		รวม	0	5	7	4	3	0	10	3	32
	ย่าน RZ4	BTS									0
		MRT									0
		ไม่เชื่อมต่อ		3							3
		รวม	0	3	0	0	0	0	0	0	3
	ย่าน RZ5	BTS		0		1			0		1
		MRT		0		0			1		1
		ไม่เชื่อมต่อ		2		0			4		6
		รวม	0	2	0	1	0	0	5	0	8
ผลรวมแนวตั้ง			0	0	19	20	5	0	59	11	124
โครงการที่อยู่อาศัย : โครงการคมนาคม (Access Road)	ย่าน RZ1	สายหลัก		1		1		3	2	7	
		สายรอง					1		3		4
		สายย่อย							1		1
		รวม	0	0	1	0	2	0	7	2	12
	ย่าน RZ2	สายหลัก		4	8		3		14	3	32
		สายรอง			4				9	2	15
		สายย่อย		5			2		14	1	22
		รวม	0	9	12	0	5	0	37	6	69
	ย่าน RZ3	สายหลัก		1	3	1			3		8
		สายรอง		3	2		1		4	1	11
		สายย่อย		1	2	3	2		3	2	13
		รวม	0	5	7	4	3	0	10	3	32
	ย่าน RZ4	สายหลัก		1							1
		สายรอง									0
		สายย่อย		2							2
		รวม	0	3	0	0	0	0	0	0	3
	ย่าน RZ5	สายหลัก		1		1			5		7
		สายรอง									0
		สายย่อย		1							1
		รวม	0	2	0	1	0	0	5	0	8
ผลรวมแนวตั้ง			0	19	20	5	10	0	59	11	124

ตารางที่ 25 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการสำนักงานต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 2 พื้นที่ประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 2								ผลรวมแน่นอน
			เลือก				ไม่เลือก				
			โครงการนำ ติดตั้ง ขยับดี	ต้นทุนก่อสร้าง บริหารต่ำ	ลดความขัดแย้ง ชุมชนรอบข้าง	ทำให้แผนการ ตลาดล่าช้า	เกณฑ์ก่อสร้าง ไม่ชัดเจน	เสียพื้นที่ส่วน บุคคล	ที่ดินราคาแพง	ที่ดินขนาดเล็ก	
โครงการสำนักงาน : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน OZ2	≥ 5,000	1								1
		≥ 10,000	2	1	1						4
		รวม	3	1	1	0	0	0	0	0	5
	ย่าน OZ3	≥ 5,000									0
		≥ 10,000				1					1
	รวม	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			3	1	1	1	0	0	0	0	6
โครงการสำนักงาน : ขนส่งมวลชน	ย่าน OZ2	BTS	1	1	1						3
		MRT	1								1
		ไม่เชื่อมต่อ	1								1
		รวม	3	1	1	0	0	0	0	0	5
	ย่าน OZ3	BTS				1					1
MRT										0	
ไม่เชื่อมต่อ										0	
	รวม	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			3	1	1	1	0	0	0	0	6
โครงการสำนักงาน : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน OZ2	สายหลัก	2	1	1						4
		สายรอง									0
		สายย่อย	1								1
		รวม	3	1	1	0	0	0	0	0	5
	ย่าน OZ3	สายหลัก									0
		สายรอง				1					1
		สายย่อย									0
	รวม	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			3	1	1	1	0	0	0	0	6

ตารางที่ 26 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการโรงแรมต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 2 พื้นที่ประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 2								ผลรวมแนวตั้ง
			เลือก				ไม่เลือก				
			โครงการนำ ติดตั้ง ขยายดี	ต้นทุนก่อสร้าง บริหารต่ำ	ลดความขัดแย้ง ชุมชนรอบข้าง	ทำให้แผนการ ตลาดล่าช้า	เกณฑ์ก่อสร้าง ไม่ชัดเจน	เสียพื้นที่ส่วน บุคคล	ที่ดินราคาแพง	ที่ดินขนาดเล็ก	
โครงการโรงแรม : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน HZ2	≥ 5,000						1			1
		≥ 10,000				1					1
		≤ 10,000	1								1
		รวม	1	0	0	1	0	1	0	0	3
	ย่าน HZ3	≥ 5,000								1	1
≥ 10,000										0	
≤ 10,000										0	
รวม		0	0	0	0	0	0	0	1	1	
ผลรวมแนวตั้ง			1	0	0	1	0	1	0	1	4
โครงการโรงแรม : ขนส่งมวลชน	ย่าน HZ2	BTS	1			1		1			3
		ไม่เชื่อมต่อ									0
		รวม	1	0	0	1	0	1	0	0	3
	ย่าน HZ3	BTS									0
		ไม่เชื่อมต่อ								1	1
รวม	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
ผลรวมแนวตั้ง			1	0	0	1	0	1	0	1	4
โครงการโรงแรม : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน HZ2	สายหลัก	1								1
		สายรอง	0			1		1			2
		รวม	1	0	0	1	0	1	0	0	3
	ย่าน HZ3	สายหลัก									0
		สายรอง								1	1
รวม	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
ผลรวมแนวตั้ง			1	0	0	1	0	1	0	1	4

ตารางที่ 28 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการสำนักงานต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 3 ที่ จอทรถยนต์สาธารณะ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 3									ผลรวมแนวตั้ง
			เลือก			ไม่เลือก						
			ต้องทำที่จอดรถ เยอะอยู่แล้ว	สะดวกแก่ผู้ใช้ รถมากโครงการ	ทำให้แผนการ ตลาดล่าช้า	เกณฑ์ก่อสร้าง ไม่ชัดเจน	เสียพื้นที่ส่วน บุคคล	ที่ดินราคาแพง	ที่ดินขนาดเล็ก	เสียต้นทุน บริหาร/	ไม่มีที่ดินใน สถานีเงื่อนไข	
โครงการสำนักงาน : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน OZ2	≥ 5,000								1		1
		≥ 10,000		1		1				1	1	4
		รวม	0	1	0	1	0	0	0	2	1	5
	ย่าน OZ3	≥ 5,000										0
		≥ 10,000								1		1
	รวม	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	0	0	0	3	1	6
โครงการสำนักงาน : ขนส่งมวลชน	ย่าน OZ2	BTS				1				1	1	3
		MRT		1								1
		ไม่เชื่อมต่อ								1		1
		รวม	0	1	0	1	0	0	0	2	1	5
	ย่าน OZ3	BTS								1		1
		MRT										0
		ไม่เชื่อมต่อ										0
	รวม	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			0	1		1				3	1	6
โครงการสำนักงาน : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน OZ2	สายหลัก		1		1				1	1	4
		สายรอง										0
		สายย่อย								1		1
		รวม	0	1	0	1	0	0	0	2	1	5
	ย่าน OZ3	สายหลัก										0
		สายรอง								1		1
		สายย่อย										0
		รวม	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	0	0	0	3	1	6

ตารางที่ 29 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการโรงแรมต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 3 ที่จอต รถยนต์สาธารณะ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และ โครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 3									ผลรวมแนวนอน	
			เลือก			ไม่เลือก							
			ต้องทำที่จอดรถ เยอะอยู่แล้ว	สะดวกแก่ผู้ใช้ รถมอเตอร์ไซด์	ทำให้แผนการ ตลาดล่าช้า	เกณฑ์ก่อสร้าง ไม่ชัดเจน	เสียพื้นที่ส่วน บุคคล	ที่ดินราคาแพง	ที่ดินขนาดเล็ก	เสียต้นทุน บริหาร/	ไม่มีที่ดินใน สถานที่เงื่อนไข		
โครงการโรงแรม : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน HZ2	≥ 5,000					1					1	
		≥ 10,000							1			1	
		≤ 10,000		1								1	
		รวม		1			1			1		3	
	ย่าน HZ3	≥ 5,000							1				1
		≥ 10,000											
		≤ 10,000											
		รวม							1				1
ผลรวมแนวตั้ง				1			1		1	1		4	
โครงการโรงแรม : ขนส่งมวลชน	ย่าน HZ2	BTS		1			1			1		3	
		ไม่เชื่อมต่อ											
		รวม		1			1			1		3	
	ย่าน HZ3	BTS											
		ไม่เชื่อมต่อ							1				1
		รวม							1				1
ผลรวมแนวตั้ง				1			1		1	1		4	
โครงการโรงแรม : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน HZ2	สายหลัก		1								1	
		สายรอง					1			1		2	
		รวม		1			1			1		3	
	ย่าน HZ3	สายหลัก											
		สายรอง							1				1
		รวม							1				1
ผลรวมแนวตั้ง				1			1		1	1		4	

ตารางที่ 30 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 4 ที่พื้นที่รับน้ำ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

		ทัศนคติต่อ FAR Bonus 4									
		เลือก						ไม่เลือก		ผลรวมแน่นอน	
		ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	มีพื้นที่สามารถก่อสร้างได้	บ่อน้ำมันอยู่ในขั้นตอน EIA	ต้นทุนก่อสร้าง/บริการต่ำ	ช่วยเหลือน้ำกับพื้นที่	มีตัวอย่างที่ใช้สำเร็จแล้วได้	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ราคาที่ดินแพง		
โครงการที่อยู่อาศัย : ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size)	ย่าน RZ1	≥ 2,000	1								1
		≥ 5,000	1	4		2					7
		≥ 10,000	1	2		1					4
		≤ 10,000									0
		รวม	3	6	0	3	0	0	0	0	12
	ย่าน RZ2	≥ 2,000		1		1		3			5
		≥ 5,000	11	2	1	17		6	1		38
		≥ 10,000	6	2	4	3		1	1		17
		≤ 10,000		1	1	6			1		9
		รวม	17	6	6	27	0	10	3	0	69
	ย่าน RZ3	≥ 2,000			1						1
		≥ 5,000			1	7	2				10
		≥ 10,000	1	2	1	3	1		3		11
		≤ 10,000	2	3		4		1			10
		รวม	3	5	3	14	3	1	3	0	32
	ย่าน RZ4	≥ 2,000									0
		≥ 5,000									0
		≥ 10,000									0
		≤ 10,000			1				2		3
		รวม	0	0	1	0	0	0	2	0	3
ย่าน RZ5	≥ 2,000			1						1	
	≥ 5,000				1					1	
	≥ 10,000			2	1					3	
	≤ 10,000				3					3	
	รวม	0	0	3	5	0	0	0	0	8	
ผลรวมแนวดิ่ง			23	17	13	49	3	11	8	0	124

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 4								
			เลือก					ไม่เลือก			ผลรวมแนวนอน
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	มีพื้นที่สามารถก่อสร้างได้	บ่อน้ำมันอยู่ในชั้นตอน EA	ต้นทุนก่อสร้าง/บริการต่ำ	ช่วยเหลือหน้ากับพื้นที่ข้างเคียง	มีตัวอย่างที่ใช้สำเร็จและได้จริง	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ราคาที่ดินแพง	
โครงการที่อยู่อาศัย : ขนส่งมวลชน (Mass Transit)	ย่าน RZ1	BTS	3	3		2					8
		MRT		1							1
		ไม่เชื่อมต่อ		2		1					3
		รวม	3	6	0	3	0	0	0	0	12
	ย่าน RZ2	BTS	4	4	2	13		1			24
		MRT	4		1	3		2			10
		ไม่เชื่อมต่อ	9	2	3	11		7	3		35
		รวม	17	6	6	27	0	10	3	0	69
	ย่าน RZ3	BTS		1		5	1		1		8
		MRT									0
		ไม่เชื่อมต่อ	3	4	3	9	2	1	2		24
		รวม	3	5	3	14	3	1	3	0	32
	ย่าน RZ4	BTS									0
		MRT									0
		ไม่เชื่อมต่อ			1				2		3
		รวม	0	0	1	0	0	0	2	0	3
ย่าน RZ5	BTS			1						1	
	MRT				1					1	
	ไม่เชื่อมต่อ			2	4					6	
	รวม	0	0	3	5	0	0	0	0	8	
ผลรวมแนวตั้ง			23	17	13	49	3	11	8	0	124
โครงการที่อยู่อาศัย : โครงการคมนาคม (Access Road)	ย่าน RZ1	สายหลัก	3	3		1					7
		สายรอง		2		2					4
		สายย่อย		1							1
		รวม	3	6	0	3	0	0	0	0	12
	ย่าน RZ2	สายหลัก	10	2	4	11		5			32
		สายรอง	5	1		8		1			15
		สายย่อย	2	3	2	8		4	3		22
		รวม	17	6	6	27	0	10	3	0	69
	ย่าน RZ3	สายหลัก	1	1	1	4			1		8
		สายรอง	1	2	1	5		1	1		11
		สายย่อย	1	2	1	5	3		1		13
		รวม	3	5	3	14	3	1	3	0	32
	ย่าน RZ4	สายหลัก			1						1
		สายรอง									0
		สายย่อย							2		2
		รวม	0	0	1	0	0	0	2	0	3
	ย่าน RZ5	สายหลัก			2	5					7
		สายรอง									0
		สายย่อย			1						1
		รวม	0	0	3	5	0	0	0	0	8
ผลรวมแนวตั้ง			23	17	13	49	3	11	8	0	124

ตารางที่ 31 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 4 ที่พื้นที่รับน้ำ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และ โครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 4								ผลรวมแนวตั้ง
			เลือก					ไม่เลือก			
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	มีพื้นที่สามารถก่อสร้างได้	บ่อน้ำมันอยู่ในขั้นตอน EIA	ต้นทุนก่อสร้าง/บริการต่ำ	ช่วยเหลือน้ำพื้นที่ข้างเคียง	มีตัวอย่างที่ใช้สำเร็จแล้ว	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ราคาที่ดินแพง	
โครงการพาณิชย์กรรม : ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size)	ย่าน CZ1	≥ 5,000									0
		≤ 10,000		1							1
		รวม	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	ย่าน CZ2	≥ 5,000		1							1
		≤ 10,000		4							4
		รวม		5	0	0	0	0	0	0	5
	ย่าน CZ2	≥ 5,000									
		≤ 10,000		4							4
		รวม	0	4	0	0	0	0	0	0	4
ผลรวมแนวตั้ง			0	10	0	0	0	0	0	0	10
โครงการพาณิชย์กรรม : ขนส่งมวลชน (Mass Transit)	ย่าน CZ1	BTS									0
		MRT									0
		ไม่เชื่อมต่อ		1							1
		รวม	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	ย่าน CZ2	BTS		1							1
		MRT		2							2
		ไม่เชื่อมต่อ		2							2
		รวม	0	5	0	0	0	0	0	0	5
	ย่าน CZ3	BTS									0
		MRT									0
		ไม่เชื่อมต่อ		4							4
		รวม	0	4	0	0	0	0	0	0	4
ผลรวมแนวตั้ง			0	10	0	0	0	0	0	0	10
โครงการพาณิชย์กรรม : โครงข่ายคมนาคม (Access Road)	ย่าน CZ1	สายหลัก		1							1
		สายย่อย									0
		รวม	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	ย่าน CZ2	สายหลัก		4							4
		สายย่อย		1							1
		รวม	0	5	0	0	0	0	0	0	5
	ย่าน CZ2	สายหลัก		4							4
		สายย่อย									0
		รวม	0	4	0	0	0	0	0	0	4
	ผลรวมแนวตั้ง			0	10	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 32 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการสำนักงานต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 4 ที่พื้นที่รับน้ำ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 4								ผลรวมแนวตั้ง	
			เลือก					ไม่เลือก		ผลรวมแนวอน		
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	มีพื้นที่สามารถก่อสร้างได้	บ่อน้ำมันอยู่ในขั้นตอน EIA	ต้นทุนก่อสร้าง/บริการต่ำ	ช่วยเหลือน้ำพื้นที่ข้างเคียง	มีตัวอย่างที่ใช้สำเร็จแล้วได้	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า			ราคาที่ดินแพง
โครงการสำนักงาน : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน OZ2	≥ 5,000								1	1	
		≥ 10,000		1		1	1			1	4	
		รวม	0	1	0	1	1	0	0	2	5	
	ย่าน OZ3	≥ 5,000										0
		≥ 10,000					1					1
	รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	2	0	0	2	6	
โครงการสำนักงาน : ขนส่งมวลชน	ย่าน OZ2	BTS				1	1			1	3	
		MRT		1							1	
		ไม่เชื่อมต่อ								1	1	
		รวม	0	1	0	1	1	0	0	2	5	
	ย่าน OZ3	BTS					1					1
		MRT										
		ไม่เชื่อมต่อ										
	รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	2	0	0	2	6	
โครงการสำนักงาน : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน OZ2	สายหลัก		1		1	1			1	4	
		สายรอง										
		สายย่อย								1	1	
		รวม	0	1	0	1	1	0	0	2	5	
	ย่าน OZ3	สายหลัก										
		สายรอง					1					1
		สายย่อย										
	รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	2	0	0	2	6	

ตารางที่ 33 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการโรงแรมต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 4 ที่พื้นที่รับน้ำ จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 4								ผลรวมแน่นอน
			เลือก					ไม่เลือก			
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	มีพื้นที่สามารถก่อสร้างได้	บ่อน้ำมันอยู่ในขั้นตอน EIA	ต้นทุนก่อสร้าง/บริการต่ำ	ช่วยเหลือน้ำกับพื้นที่	มีตัวอย่างที่ใช้สำเร็จแล้ว	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ราคาที่ดินแพง	
โครงการโรงแรม : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน HZ2	≥ 5,000				1					1
		≥ 10,000					1				1
		≤ 10,000		1							1
		รวม	0	1	0	1	1	0	0	0	3
	ย่าน HZ3	≥ 5,000					1				1
		≥ 10,000									0
		≤ 10,000									0
รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	1		
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	2	0	0	0	4
โครงการโรงแรม : ขนส่งมวลชน	ย่าน HZ2	BTS		1		1	1				3
		ไม่เชื่อมต่อ									0
		รวม	0	1	0	1	1	0	0	0	3
	ย่าน HZ3	BTS									0
		ไม่เชื่อมต่อ					1				1
รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	1		
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	2	0	0	0	4
โครงการโรงแรม : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน HZ2	สายหลัก		1							1
		สายรอง				1	1				2
		รวม	0	1	0	1	1	0	0	0	3
	ย่าน HZ3	สายหลัก									
		สายรอง					1				1
รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	1		
ผลรวมแนวตั้ง			0	1	0	1	2	0	0	0	4

ตารางที่ 34 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 5 อาคารประหยัดพลังงาน จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

		ทัศนคติต่อ FAR Bonus 5								
		เลือก				ไม่เลือก				ผลรวมแน่นอน
		ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	เกิดเสียดีต่อค่าสาธารณูปโภค	ภาพลักษณ์/จุดขายโครงการ	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ต้นทุนก่อสร้าง/บริหารสูง	กังวลเกณฑ์ TREES-Pre NC	ใช้เกณฑ์ LEED อยู่แล้ว		
โครงการที่อยู่อาศัย : ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size)	ย่าน RZ1	≥ 2,000	1							1
		≥ 5,000	2		2		3			7
		≥ 10,000	3				1			4
		≤ 10,000								0
		รวม	6	0	2	0	4	0	0	12
	ย่าน RZ2	≥ 2,000			1		1	3		5
		≥ 5,000	15		16	2	2	3		38
		≥ 10,000	8		2	2	4	1		17
		≤ 10,000	1		6	2				9
		รวม	24	0	25	6	7	7	0	69
	ย่าน RZ3	≥ 2,000	1							1
		≥ 5,000	4		6					10
		≥ 10,000	1		3	4	3			11
		≤ 10,000	6		4					10
		รวม	12	0	13	4	3	0	0	32
	ย่าน RZ4	≥ 2,000								0
		≥ 5,000								0
		≥ 10,000								0
		≤ 10,000				3				3
		รวม	0	0	0	3	0	0	0	3
ย่าน RZ5	≥ 2,000	1							1	
	≥ 5,000			1					1	
	≥ 10,000			1	2				3	
	≤ 10,000			3					3	
	รวม	1	0	5	2	0	0	0	8	
ผลรวมแนวตั้ง			43	0	45	15	14	7	0	124

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 5							ผลรวมแน่นอน
			เลือก			ไม่เลือก				
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	เกิดผลดีต่อค่าสาธารณูปโภค	ภาพลักษณ์/จุดขายโครงการ	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ต้นทุนก่อสร้าง/บริหารสูง	กังวลเกณฑ์ TREES-Pre NC	ใช้เกณฑ์ LEED อยู่แล้ว	
โครงการที่อยู่อาศัย : ขนส่งมวลชน (Mass Transit)	ย่าน RZ1	BTS	4		1		3			8
		MRT					1			1
		ไม่เชื่อมต่อ	2		1					3
		รวม	6	0	2	0	4	0	0	12
	ย่าน RZ2	BTS	6		12		5	1		24
		MRT	7		2	1				10
		ไม่เชื่อมต่อ	11		11	5	2	6		35
		รวม	24	0	25	6	7	7	0	69
	ย่าน RZ3	BTS	1		4	1	2			8
		MRT								0
		ไม่เชื่อมต่อ	11		9	3	1			24
		รวม	12	0	13	4	3	0	0	32
	ย่าน RZ4	BTS								0
		MRT								0
		ไม่เชื่อมต่อ				3				3
		รวม	0	0	0	3	0	0	0	3
	ย่าน RZ5	BTS	1							1
		MRT			1					1
		ไม่เชื่อมต่อ			4	2				6
		รวม	1	0	5	2	0	0	0	8
ผลรวมแนวตั้ง			43	0	45	15	14	7	0	124
โครงการที่อยู่อาศัย : โครงข่ายคมนาคม (Access Road)	ย่าน RZ1	สายหลัก	4		1		2			7
		สายรอง	2		1		1			4
		สายย่อย					1			1
		รวม	6	0	2	0	4	0	0	12
	ย่าน RZ2	สายหลัก	15		10	1	4	2		32
		สายรอง	6		7		1	1		15
		สายย่อย	3		8	5	2	4		22
		รวม	24	0	25	6	7	7	0	69
	ย่าน RZ3	สายหลัก	2		4	1	1			8
		สายรอง	4		4	2	1			11
		สายย่อย	6		5	1	1			13
		รวม	12	0	13	4	3	0	0	32
	ย่าน RZ4	สายหลัก				1				1
		สายรอง								0
		สายย่อย				2				2
		รวม	0	0	0	3	0	0	0	3
	ย่าน RZ5	สายหลัก	1		5	1				7
		สายรอง								0
		สายย่อย				1				1
		รวม	1	0	5	2	0	0	0	8
ผลรวมแนวตั้ง			43	0	45	15	14	7	0	124

ตารางที่ 35 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 5 อาคารประหยัดพลังงาน จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 5							ผลรวมคะแนน	
			เลือก				ไม่เลือก				
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	เกิดเสียดังกล่าว	สาธารณูปโภค	ภาพลักษณ์/จุดขายโครงการ	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ต้นทุนก่อสร้าง/บริหารสูง	กังวลเกณฑ์ TREES-Pre NC		ใช้เกณฑ์ LEED อยู่แล้ว
โครงการพาณิชย์กรรม : ขนาดแปลงที่ดิน (Plot Size)	ย่าน CZ1	≥ 5,000								0	
		≤ 10,000					1			1	
		รวม	0	0	0	0	1	0	0	1	
	ย่าน CZ2	≥ 5,000		1				0			1
		≤ 10,000					4				4
		รวม	0	1	0	0	4	0	0	5	
	ย่าน CZ2	≥ 5,000									0
		≤ 10,000		1			3				4
		รวม	0	1	0	0	3	0	0	4	
ผลรวมแนวตั้ง			0	2	0	0	8	0	0	10	
โครงการพาณิชย์กรรม : ขนส่งมวลชน (Mass Transit)	ย่าน CZ1	BTS								0	
		MRT								0	
		ไม่เชื่อมต่อ					1				1
		รวม	0	0	0	0	1	0	0	1	
	ย่าน CZ2	BTS					1				1
		MRT					2				2
		ไม่เชื่อมต่อ		1			1				2
		รวม	0	1	0	0	4	0	0	5	
	ย่าน CZ3	BTS									0
		MRT									0
		ไม่เชื่อมต่อ		1			3				4
		รวม	0	1	0	0	3	0	0	4	
ผลรวมแนวตั้ง			0	2	0	0	8	0	0	10	
โครงการพาณิชย์กรรม : โครงข่ายคมนาคม (Access Road)	ย่าน CZ1	สายหลัก					1			1	
		สายย่อย								0	
		รวม	0	0	0	0	1	0	0	1	
	ย่าน CZ2	สายหลัก					4				4
		สายย่อย		1							1
		รวม	0	1	0	0	4	0	0	5	
	ย่าน CZ2	สายหลัก		1			3				4
		สายย่อย									0
		รวม	0	1	0	0	3	0	0	4	
	ผลรวมแนวตั้ง			0	2	0	0	8	0	0	10

ตารางที่ 36 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการสำนักงานต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 5 อาคารประหยัดพลังงาน จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 5							ผลรวมแนวนอน	
			เลือก				ไม่เลือก				
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	เกิดผลดีต่อค่าสาธารณูปโภค	ภาพลักษณ์/จุดขายโครงการ	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ต้นทุนก่อสร้าง/บริหารสูง	กังวลเกณฑ์ TREES-Pre NC	ใช้เกณฑ์ LEED อยู่แล้ว		
โครงการสำนักงาน : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน OZ2	≥ 5,000							1	1	
		≥ 10,000		2	1				1	4	
		รวม	0	2	1	0	0	0	2	5	
	ย่าน OZ3	≥ 5,000									
		≥ 10,000					1				1
	รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			0	2	1	0	1	0	2	6	
โครงการสำนักงาน : ขนส่งมวลชน	ย่าน OZ2	BTS		1	1				1	3	
		MRT		1						1	
		ไม่เชื่อมต่อ							1	1	
		รวม	0	2	1	0	0	0	2	5	
	ย่าน OZ3	BTS					1				1
MRT											
ไม่เชื่อมต่อ											
	รวม	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
ผลรวมแนวตั้ง			0	2	1	0	1	0	2	6	
โครงการสำนักงาน : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน OZ2	สายหลัก		2	1				1	4	
		สายรอง									
		สายย่อย							1	1	
		รวม	0	2	1	0	0	0	2	5	
	ย่าน OZ3	สายหลัก									
		สายรอง					1			1	
		สายย่อย									
	รวม	0	0	0	0	1	0	0	1		
ผลรวมแนวตั้ง			0	2	1	0	1	0	2	6	

ตารางที่ 37 การรวบรวมข้อมูลทัศนคติของผู้ประกอบการโรงแรมต่อ FAR Bonus ประเภทที่ 5 อาคารประหยัดพลังงาน จำแนกตามย่านทำเลที่ตั้งที่สัมพันธ์กับขนาดแปลงที่ดิน ระบบขนส่งมวลชน และโครงข่ายคมนาคม

			ทัศนคติต่อ FAR Bonus 5								
			เลือก				ไม่เลือก				ผลรวมแนวตอน
			ไม่เสียพื้นที่ส่วนบุคคล	เกิดผลดีต่อค่าสาธารณูปโภค	ภาพลักษณ์/จุดขายโครงการ	ทำให้แผนการตลาดล่าช้า	ต้นทุนก่อสร้าง/บริหารสูง	กังวลเกณฑ์ TREES-Pre NC	ใช้เกณฑ์ LEED อยู่แล้ว		
โครงการโรงแรม : ขนาดแปลงที่ดิน	ย่าน HZ2	≥ 5,000	1							1	
		≥ 10,000					1			1	
		≤ 10,000		1						1	
		รวม	1	1	0	0	1	0	0	3	
	ย่าน HZ3	≥ 5,000	1							1	
		≥ 10,000								0	
		≤ 10,000								0	
รวม	1	0	0	0	0	0	0	1			
ผลรวมแนวตั้ง			2	1	0	0	1	0	0	4	
โครงการโรงแรม : ขนส่งมวลชน	ย่าน HZ2	BTS	1	1			1			3	
		ไม่เชื่อมต่อ								0	
		รวม	1	1	0	0	1	0	0	3	
	ย่าน HZ3	BTS								0	
		ไม่เชื่อมต่อ	1							1	
		รวม	1	0	0	0	0	0	0	1	
	ผลรวมแนวตั้ง			2	1	0	0	1	0	0	4
โครงการโรงแรม : โครงข่ายคมนาคม	ย่าน HZ2	สายหลัก		1						1	
		สายรอง	1				1			2	
		รวม	1	1	0	0	1	0	0	3	
	ย่าน HZ3	สายหลัก								0	
		สายรอง	1							1	
		รวม	1	0	0	0	0	0	0	1	
	ผลรวมแนวตั้ง			2	1	0	0	1	0	0	4

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวกรองกมล ตั้งชีววัฒนกุล เกิดวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2535 สำเร็จการศึกษา
ระดับมัธยมศึกษาจากโรงเรียนอำมาตย์พานิชนุกูล เมื่อปี พ.ศ. 2552 และสำเร็จการศึกษาระดับ
ปริญญาตรี การผังเมืองบัณฑิต ด้วยเกียรตินิยมอันดับสอง ในสาขาวิชาการผังเมือง คณะ
สถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา พ.ศ. 2556 จากนั้น
เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโท หลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต ในสาขาการวางแผน
ภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา พ.ศ. 2557

