

## บทสรุปและข้อเสนอแนะ

กรุงเทพมหานคร มีลักษณะเป็นเมืองเอกนคร แต่การปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่ง ไม่ได้สัดส่วนกับจำนวนประชากร ก่อให้เกิดปัญหานานาประการ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด และส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปทำงานในเมืองของประชาชนอย่างมาก ทั้งนี้ย่อมรวมถึงบุคลากรของจุฬาฯ

รถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่ที่ส่งเสริมประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพได้วิธีหนึ่ง ถ้าประชาชนหันมาใช้บริการในจำนวนมาก ก็จะเกิดผลดีทั้งส่วนตัวและส่วนรวม เนื่องจากคุณสมบัติที่สามารถขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก สะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ปลอดภัย และช่วยลดมลพิษทางอากาศ และที่สำคัญสามารถเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดได้ดีกว่าวิธีอื่น ๆ

การวิจัยนี้มีความมุ่งหมายที่จะศึกษาถึง แนวโน้มผลกระทบของรถไฟฟ้า ที่ทำให้บุคลากรจุฬาฯ มีโอกาสในการเลือกรูปแบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และกลุ่มใดบ้างที่จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า และมีเหตุผลอะไร แนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่หรือไม่ และกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนทั้งรูปแบบการเดินทางและเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยนั้น จะเลือกแหล่งและลักษณะที่อยู่อาศัยใหม่อย่างไร โครงการวิจัยที่จัดทำนี้ เป็นการศึกษาแบบเฉพาะในจุฬาฯ เพื่อควบคุมตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มของการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย ตัวแปรที่ควบคุม ได้แก่ ที่ตั้งที่ทำงาน คือ จุฬาฯ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และมี 2 สถานีที่อยู่ใกล้ในระยะที่เดินถึงได้จากจุฬาฯ คือ สถานีร่วมสยามสแควร์ และสถานีสามย่าน ซึ่งจะทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงจากผลของรถไฟฟ้าชัดเจน

### 6.1 สรุปข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษา

**ประเด็นที่ 1** สรุปแนวโน้มผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาพบว่า บุคลากรจุฬาฯ มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถไฟฟ้าเป็นส่วนใหญ่ นับว่าโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางของบุคลากรจุฬาฯ เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะลูกจ้าง พบว่ามีแนวโน้มจะใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่าข้าราชการ ขค และคณาจารย์ เนื่องจากวิธีเดินทางไปทำงานเป็นประจำ ในปัจจุบันส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถประจำทาง จึงต้องการได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็วมากขึ้น และควบคุมเวลาในการเดินทางได้ จากการเดินทางด้วย

รถไฟฟ้า ประกอบกับมีรายได้ครอบคลุมครัวต่อเดือนน้อยกว่าบุคลากรประเภทงานอื่น และส่วนใหญ่ยินดีเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ยาวเดียวจากบ้านไปที่ทำงานไม่เกิน 30 บาท รถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ดีของลูกจ้างในจุฬาฯ แต่เมื่อพิจารณาโดยรวมเหตุผลที่ใช้รถไฟฟ้าอันดับที่ 1 คือ การควบคุมเวลาในการเดินทางได้ รองลงมาคือ ความสะดวกสบาย รวดเร็วมากขึ้น และปลอดภัยมากขึ้น ตามลำดับ ส่วนบุคลากรจุฬาฯ ที่จะยังไม่ใช้รถไฟฟ้าซึ่งมีเพียงส่วนน้อย ด้วยเหตุผลอันดับที่ 1 คือ คิดว่ายังไม่มีความจำเป็น อันดับที่ 2 คือ ระยะทางจากที่อยู่อาศัยไกลจากสถานีมาก และอันดับที่ 3 มีสัมภาระประจำวันมาก

ในกลุ่มที่คาดว่าจะใช้บริการรถไฟฟ้า มีส่วนหนึ่ง คาดว่าจะใช้บริการเป็นประจำ และส่วนใหญ่ คาดว่าจะใช้บริการเป็นครั้งคราว ด้วยเหตุผลอันดับที่ 1 คือ กรณีเร่งด่วน อันดับที่ 2 คือ รายได้ยังไม่เพียงพอที่จะใช้ประจำได้ ส่วนเส้นทางรถไฟฟ้าที่เลือกใช้ พบว่า เส้นทางสีเขียว หรือ โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (บีทีเอส) ถูกเลือกใช้มากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาคือ เส้นทางสีน้ำเงิน หรือ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร และอันดับที่ 3 คือ เส้นทางสีแดง หรือ โครงการรถไฟฟ้าไฮปเวสต์ โดยส่วนใหญ่เลือกขึ้นสถานีต้นทางจากที่ทำงานไปบ้าน อันดับที่ 1 คือ สถานีสยามสแควร์ รองลงมาคือ สถานีสามย่าน ส่วนสถานีปลายทางจะกระจายไปตามเขตที่อยู่อาศัยต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเขตเมืองกรุงเทพฯ สถานีที่เลือกใช้สูงสุดคือ สถานีบางแค สถานีรัชโยธิน และสถานีหมอชิต ตามลำดับ โดยจะเลือกวิธีขึ้นรถโดยสารประจำทางจากสถานีที่ลงมากับมากที่สุด และยินดีเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มจากการเดินทางจากสถานีกลับบ้านไม่เกิน 15 บาท

**ประเด็นที่ 2** สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงแหล่งที่อยู่อาศัยของบุคลากรจุฬาฯ โดยเฉพาะกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง จากผลกระทบของรถไฟฟ้า

ผลจากการศึกษาพบว่า บุคลากรจุฬาฯ กลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนรูปแบบของการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

**กลุ่มที่ 1** ผู้ที่เปลี่ยนเพียงรูปแบบการเดินทาง แต่ไม่เปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย ส่วนเหตุผลที่คาดว่าจะยังไม่เปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย อันดับที่ 1 คือ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยแล้ว อันดับที่ 2 คือ ที่อยู่อาศัยเดิมใกล้สถานีรถไฟฟ้าอยู่แล้ว และอันดับที่ 3 คือ ยังไม่มีกำลังซื้อ

**กลุ่มที่ 2** ผู้ที่เปลี่ยนทั้งรูปแบบการเดินทางและเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย ซึ่งมีประมาณ 1 ใน 3 ของกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า และพบว่าในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นลูกจ้าง จึงศึกษาต่อและพบว่ามี 3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย ได้แก่ รายได้ครอบคลุมต่อเดือน รูปแบบที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ซึ่งลูกจ้างส่วนใหญ่มีรายได้ไม่เกิน 11,000 บาทต่อเดือน รูปแบบที่อยู่อาศัยปัจจุบันแบบอาคารชุดพักอาศัยมากกว่าข้าราชการ ข ค และการครอบครองที่อยู่อาศัยในลักษณะการเช่ารายเดือน อยู่บริเวณเขตเมืองกรุงเทพฯ ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กลุ่มลูกจ้าง มีแนวโน้มจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่มากกว่ากลุ่มคณาจารย์ และข้าราชการสาย ข ค

เนื่องจากเหตุผลอันดับที่ 1 คือสามารถเลือกอยู่บริเวณที่มีสภาพแวดล้อมดีกว่าในเมือง และมีความสะดวกเรื่องการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นที่ 1 เรื่องแนวโน้มการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า ของกลุ่มลูกจ้างสูงถึงร้อยละ 79.9 แต่เมื่อพิจารณาโดยรวมเหตุผลที่คาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย อันดับที่ 1 คือ ต้องการมีที่อยู่อาศัยใหม่ที่มีความสะดวกเรื่องการเดินทาง อันดับที่ 2 คือ สามารถเลือกอยู่บริเวณที่มีสภาพแวดล้อมดีกว่าในเมือง และอันดับที่ 3 คือ ต้องการยกระดับคุณภาพชีวิต ซึ่งกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่นี้ จะเปลี่ยนในลักษณะซื้อใหม่ เป็นส่วนใหญ่ มีเพียงส่วนน้อยมากที่จะเปลี่ยนในลักษณะ การเช่า

ส่วนกลุ่มที่คาดว่าจะยังไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า จะมีส่วนหนึ่งที่มีแผนการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยในลักษณะการซื้อใหม่ แต่ส่วนใหญ่ไม่มีแผนการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย ในกลุ่มที่ไม่มีแผนดังกล่าวนี้จะมีส่วนหนึ่งคาดว่าจะผลกระทบของรถไฟฟ้าจะมีผลต่อการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยในอนาคต

ในกรณี กรุงเทพฯ ๑ มีโครงการที่อยู่อาศัยนอกเมืองที่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า ให้นुकลากรซื้อในราคาถูก โดยให้ดาวน์น้อย แต่ผ่อนจ่ายระยะยาวนั้น สรุปได้ว่าแนวโน้มในการซื้อประมาณ ร้อยละ 48.0 ซึ่งสูงกว่ากลุ่มที่คาดว่าจะยังไม่ซื้อเพียงเล็กน้อย ส่วนมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มการซื้อที่อยู่อาศัยโครงการกรุงเทพฯ ๑ นี้ขึ้นอยู่กับรายได้ครอบครัวต่อเดือน ซึ่งในกลุ่มที่คาดว่าจะซื้อส่วนใหญ่มีรายได้ครอบครัวไม่เกิน 11,000 บาทต่อเดือน ด้วยเหตุผลในการซื้ออันดับที่ 1 คือ แก้ปัญหาระยะยาวเรื่องการเดินทาง เช่น เวลา ค่าใช้จ่าย อันดับที่ 2 คือ ได้มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง ส่วนเหตุผลที่จะยังไม่ซื้อ อันดับที่ 1 คือ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยแล้ว อันดับที่ 2 คือ ยังไม่มีกำลังซื้อ

ประเด็นที่ 3 สรุปแนวโน้มการเลือกแหล่ง และลักษณะที่อยู่อาศัยใหม่ของกรุงเทพฯ ๑ เฉพาะกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนทั้งรูปแบบการเดินทางและเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

### 1. แนวโน้มการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่

ผลจากการศึกษาพบว่า นुकลากรกรุงเทพฯ ๑ ที่คาดว่าจะเปลี่ยนทั้งรูปแบบการเดินทาง และเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่นั้น จะเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ โดยคณาจารย์ที่มีปัจจัยในการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัย อันดับที่ 1 คือ เดินทางสะดวกด้วยการใช้บริการรถไฟฟ้า มีจำนวนสูงสุด ปัจจัยอันดับที่ 2 คือ สภาพแวดล้อมดีเพราะไปไกลจากเมืองได้มากขึ้น ชำร่าชกร ๒ ค ที่มีปัจจัยอันดับที่ 1 คือ เดินทางสะดวกด้วยการใช้บริการรถไฟฟ้า ปัจจัยอันดับที่ 2 คือ มีกำลังซื้อ ส่วนลูกจ้างมีปัจจัยอันดับที่ 1 คือ เดินทางสะดวกด้วยการใช้บริการรถไฟฟ้า ปัจจัยอันดับที่ 2 คือ รัดับราคาบ้านและที่ดินถูกเนื่องจากไกลจากเมือง ซึ่งส่วนใหญ่จะเลือกที่อยู่อาศัยใหม่ในเขตจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพฯ ๑ ที่ระบบรถไฟฟ้าไปถึง เช่น นนทบุรี ปทุมธานี รonglom คือ เขตเมืองกรุงเทพฯ ๑ ที่มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั่วถึง และเขตเมืองกรุงเทพฯ ๑ ชั้นใน ที่มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอยู่อย่างทั่วถึง และสะดวกสบาย ซึ่งการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย นुकลากรกรุงเทพฯ ๑ ส่วนใหญ่คาด

ว่าจำเป็นต้องเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟท่า เนื่องจากเหตุผลอันดับที่ 1 คือ ประหยัดเวลา เหตุผลอันดับที่ 2 คือ เพื่อความสะดวกสบาย และเหตุผลอันดับที่ 3 คือ ประหยัดค่าใช้จ่าย แต่ก็มีบุคคลากรจุฬา ฯ ส่วนน้อยที่คาดว่าไม่จำเป็นจะต้องเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟท่า เนื่องจากคณาจารย์ และข้าราชการ ข ค มีเหตุผลอันดับที่ 1 มีจำนวนสูงสุด คือ เมื่อใช้รถไฟฟ้าจะลดเวลาเดินทางแล้ว สำหรับลูกจ้างมีเหตุผลอันดับที่ 1 คือ เมื่อใช้รถไฟฟ้าแล้วจะลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแล้ว มีจำนวนสูงสุด และเหตุผลอันดับที่ 2 คือ สามารถเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยได้มากขึ้น ส่วนระยะทางจากที่อยู่อาศัยไปยังสถานีรถไฟท่าที่ส่วนใหญ่รับได้คือ 1 - 2 กม. และสถานีรถไฟท่าในเขตจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพฯ จะถูกเลือกเป็นทำเลที่อยู่อาศัยใหม่สูงสุด เช่น สถานีสนามบินน้ำ สถานีรังสิต และสถานีตลิ่งชัน ตามลำดับ ส่วนเรื่องช่วงเวลาการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยนี้ แตกต่างกันระหว่างประเภทงาน ดังนี้ คือ คณาจารย์คาดว่าไม่เกิน 3 ปี (ภายในปี 2544) และภายในไม่เกิน 5 ปี (ภายในปี 2546) มีจำนวนสูงสุดพอ ๆ กัน ข้าราชการ ข ค คาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยไม่เกิน 3 ปี (ภายในปี 2544) มีจำนวนสูงสุด ส่วนลูกจ้างคาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยไม่เกิน 5 ปี (ภายในปี 2546) มีจำนวนสูงสุด แต่ถ้าพิจารณาช่วงเวลาที่จะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยตามรายได้ครอบครัวต่อเดือน พบว่ากลุ่มที่มีรายได้ ไม่เกิน 11,000 บาทต่อเดือน คาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยไม่เกิน 5 ปี (ภายในปี 2546) สำหรับกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 11,000 บาทต่อเดือน ขึ้นไป คาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยไม่เกิน 3 ปี (ภายในปี 2544) โดยจะเปลี่ยนที่อยู่อาศัยด้วยวิธีผ่อนชำระเป็นงวดสูงสุด สำหรับการเปลี่ยนด้วยวิธีการผ่อนชำระเป็นงวดนั้น ต้องการผ่อนชำระภายใน 15 ปี สูงสุด และเงินงวดที่ยินดีผ่อนจ่ายนั้นแตกต่างกันตามประเภทงาน คณาจารย์ที่ยินดีผ่อนจ่าย 7,501 - 12,000 บาทต่อเดือน มีจำนวนสูงสุด ข้าราชการ ข ค ที่ยินดีผ่อนจ่าย 5,301 - 7,500 บาทต่อเดือน มีจำนวนสูงสุด และลูกจ้างที่ยินดีผ่อนจ่าย 1,000 - 3,000 บาทต่อเดือน มีจำนวนสูงสุด ส่วนเงินออมที่พอจะตาวบ้านนั้น คณาจารย์ที่มีเงินดาวน์ 375,001 - 1,500,000 บาท มีจำนวนสูงสุด ส่วนข้าราชการ ข ค และลูกจ้างที่มีเงินดาวน์ไม่เกิน 75,000 บาท มีจำนวนสูงสุด ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้ จะแตกต่างกันไปตามรูปแบบที่อยู่อาศัยที่จะเลือกซื้อ และรายได้ครอบครัวต่อเดือน กลุ่มที่เลือกซื้อบ้านเดี่ยว มีเพียงกลุ่มที่มีรายได้ครอบครัวต่อเดือน มากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน ซึ่งมีเพียงร้อยละ 10.4 ที่มีรายได้ครอบครัวต่อเดือนสอดคล้องกับระดับราคากันเดี่ยวที่จะเลือกซื้อ และรายได้ครอบครัวต่อเดือนจะส่งผลต่อเงินงวดที่ยินดีผ่อนจ่ายต่อเดือน ซึ่งมีเพียงร้อยละ 14.6 เท่านั้นที่สอดคล้องกับระดับราคากันเดี่ยวที่จะเลือกซื้อ แต่ถ้าพิจารณาเงินออมพอที่จะตาวบ้านสูงสุดของกลุ่มที่คาดว่าจะเลือกซื้อบ้านเดี่ยว มีถึงร้อยละ 18.8 ที่มีจำนวนเงินดาวน์ที่สอดคล้องกับระดับราคากันเดี่ยวที่จะเลือกซื้อ แสดงว่าบุคคลากรจุฬา ฯ กลุ่มที่มีเงินออมค่อนข้างสูง และกลุ่มนี้ที่เป็นคณาจารย์มีจำนวนสูงกว่าข้าราชการ ข ค และลูกจ้าง

## 2. แนวโน้มของการเลือกลักษณะที่อยู่อาศัยใหม่

จากการศึกษาพบว่าบุคคลากรจุฬา ฯ คณาจารย์ ที่คาดว่าจะเลือกซื้อที่อยู่อาศัยใหม่แบบบ้านเดี่ยวมีจำนวนสูงสุด รองลงมาคือ บ้านแบบทาวน์เฮ้าส์ และอาคารชุดพักอาศัย ตามลำดับ ส่วนข้าราชการสาย ข ค ที่คาดว่าจะเลือกซื้อบ้านแบบทาวน์เฮ้าส์และบ้านเดี่ยว มีจำนวนสูงสุด รองลงมาคือ อาคารชุดพักอาศัย

ในขณะที่ลูกจ้างที่คาดว่าจะเลือกซื้ออาคารชุดพักอาศัยมีจำนวนสูงสุด รองลงมา คือ ทาวน์เฮ้าส์ และบ้านเดี่ยว ตามลำดับ

1). ลักษณะที่อยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยว บุคลากรจupa ฯ ที่เลือกบ้านเดี่ยวในทำเลเขตจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพฯ ฯ เช่น นนทบุรี ปทุมธานี เป็นต้น มีจำนวนสูงสุดรองลงมาคือ เขตเมืองกรุงเทพฯ ฯ ส่วนในเขตกรุงเทพฯ ฯ ชั้นในนั้นไม่มี ซึ่งจะเลือกซื้อบ้านเดี่ยวในระดับราคา ไม่เกิน 2,000,000 บาท ขนาดที่ดินไม่น้อยกว่า 50 ตรว. จำนวน 2 ชั้น 3 ห้องนอน 2 ห้องน้ำ และต้องการห้องพระ ห้องทำงาน และที่จอดรถ 2 คัน ในลักษณะแบบบ้านทั่วไป มีจำนวนสูงสุด

2). ลักษณะที่อยู่อาศัยแบบบ้านทาวน์เฮ้าส์ บุคลากรจupa ฯ ที่เลือกบ้านทาวน์เฮ้าส์ในเขตจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพฯ ฯ มีจำนวนสูงสุดรองลงมา คือ เขตเมืองกรุงเทพฯ ฯ เขตกรุงเทพฯ ฯ ชั้นในไม่มี ซึ่งจะเลือกซื้อบ้านแบบทาวน์เฮ้าส์ระดับราคาไม่เกิน 800,000 บาท ขนาดที่ดินไม่เกิน 20 ตรว. จำนวน 2 ชั้น 3 ห้องนอน 2 ห้องน้ำ ที่จอดรถ 1 คัน และต้องการบ้านเล่นระดับ มีดาดฟ้า ในลักษณะแบบบ้านทั่วไปมีจำนวนสูงสุด

3). ลักษณะที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุดพักอาศัย บุคลากรจupa ฯ จะเลือกซื้ออาคารชุดพักอาศัยในเขตจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพฯ ฯ มีจำนวนสูงสุด รองลงมา คือ เขตเมืองกรุงเทพฯ ฯ และเขตกรุงเทพฯ ฯ ชั้นใน ตามลำดับ ซึ่งจะเลือกซื้ออาคารชุดที่ระดับราคา 300,001 - 500,000 บาท ขนาดพื้นที่ใช้สอย 31 - 40 ตรม. ต้องการห้องโถง ห้องนอน 1 ห้อง ห้องน้ำ 1 ห้อง ส่วนเตรียมอาหาร ระเบียง ลานซักล้าง ที่จอดรถ 1 คัน ตกแต่งพร้อม รวมทั้งโทรศัพท์ ส่วนค่าใช้จ่ายในการดูแลทรัพย์สินส่วนกลาง ประมาณ 500 - 1,000 บาทต่อเดือน มีจำนวนสูงสุด

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 6.2 ข้อเสนอแนะสำหรับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยให้บุคลากรในอนาคต

เนื่องจากการวิจัยนี้เป็นการศึกษาแบบเฉพาะจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผลที่ได้จากการศึกษาจึงสามารถนำไปวางแผนแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในจุฬาฯ ได้ เช่น ปัญหาที่จอดรถยนต์ จากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงแบบการเดินทางของบุคลากร คงจะบรรเทาปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอในจุฬาฯ ได้ในระดับหนึ่ง ปัญหาการเดินทางของบุคลากร ปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัยของบุคลากร เพื่อบรรลุถึงประโยชน์สูงสุดที่บุคลากรจุฬาฯ ควรจะได้รับ และเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตบุคลากรในองค์กร เนื่องจากบุคลากรนั้นเป็นกำลังสำคัญในการผลิตบัณฑิตที่ดีมีคุณภาพและคุณธรรมสู่สังคม จากการศึกษาพบว่า บุคลากรประเภทลูกจ้างมีปัญหาเรื่องการเดินทาง และเรื่องที่อยู่อาศัย มากกว่า กลุ่มคณาจารย์ และข้าราชการสาย ช ค เนื่องจากส่วนใหญ่มีรายได้ครอบครัวไม่เกิน 11,000 บาท ต่อเดือน ส่งผลให้ยังไม่มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง ดังนั้นถ้ามีโครงการที่อยู่อาศัยสำหรับบุคลากรจุฬาฯ ที่สอดคล้องกับเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ก็จะช่วยแก้ปัญหาระยะยาวเรื่องการเดินทางได้อีกทาง และยังเป็น การเสริมสร้างขวัญและกำลังใจแก่บุคลากรจุฬาฯ เพื่อประสิทธิผลในการบรรลุถึงวัตถุประสงค์ของมหาวิทยาลัยชั้นนำของประเทศ จึงขอเสนอแนะที่อยู่อาศัยสำหรับบุคลากรจุฬาฯ ดังนี้

1. การเลือกที่ตั้งโครงการที่อยู่อาศัย จากการศึกษาแนวโน้มการเลือกแหล่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยของบุคลากรจุฬาฯ ทำให้ทราบว่าบุคลากรส่วนใหญ่คาดว่าจะเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยในเขตจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพฯ บริเวณสถานีปลายทาง เช่น สถานีเมืองทองธานี หรือบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากมีแผนพัฒนาพื้นที่เหล่านี้ให้เป็นแหล่งพักอาศัย ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 30 นาที มีระยะจากที่ตั้งโครงการถึงสถานีประมาณ 3 - 4 กม. และใช้วิธีเดินหรือจักรยานมาที่สถานีเพื่อมาขึ้นรถไฟฟ้า เนื่องจากมีแผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะที่จะพัฒนาสาธารณูปการและการขนส่ง รองรับเพื่อเสริมความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้รถไฟฟ้า และมีรถโดยสารขนาดเล็กของจุฬาฯ รองรับบริเวณสถานีร่วมสยามสแควร์ สถานีสามย่าน มาลงในจุฬาฯ เพื่อสร้างความสะดวกสบายในการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานมากขึ้น
2. ลักษณะที่อยู่อาศัยในโครงการ จากการศึกษาพบว่าบุคลากรจุฬาฯ คาดว่าจะเลือกซื้อที่อยู่อาศัยใหม่แบบบ้านเดี่ยว มีจำนวนสูงสุด รองลงมาคือ บ้านทาว์นเฮ้าส์ และอาคารชุดตามลำดับ แต่จากการวิเคราะห์กำลังซื้อ มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่กำลังซื้อสอดคล้องกับระดับราคาที่อยู่อาศัย ดังนั้น ควรมีที่อยู่อาศัยทั้ง 3 รูปแบบเพื่อตอบสนองตามเกณฑ์รายได้ครอบครัวต่อเดือน เช่น บ้านเดี่ยว สำหรับคณาจารย์ บ้านทาว์นเฮ้าส์สำหรับข้าราชการสาย ช ค และอาคารชุดพักอาศัยสำหรับลูกจ้าง
  - 2.1 ลักษณะบ้านเดี่ยว ระดับราคาไม่เกิน 2,000,000 บาท ขนาดที่ดินประมาณ 50 ตรว. 2 ชั้น 3 ห้องนอน 2 ห้องน้ำ ห้องทำงาน ที่จอดรถ 1 คัน และแบบบ้านทั่วไป
  - 2.2 ลักษณะบ้านทาว์นเฮ้าส์ ระดับราคาไม่เกิน 800,000 บาท ขนาดที่ดิน ไม่เกิน 20 ตรว. 2 ชั้น 3 ห้องนอน 2 ห้องน้ำ ที่จอดรถ 1 คัน และแบบบ้านทั่วไป

2.3 ลักษณะอาคารชุด ระดับราคา 300,001 - 500,000 บาท ขนาดพื้นที่ใช้สอย 31 - 40 ตรม. มีห้องโถง 1 ห้องนอน 1 ห้องน้ำ มีส่วนเตรียมอาหาร ระเบียง ลานซักล้าง ที่จอดรถ 1 คัน

### 6.3 ข้อเสนอแนะการศึกษาแนวทางเดียวกันต่อไป

จากการวิจัยนี้พบว่า การศึกษาแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของบุคลากรจุฬาฯ เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เป็นเรื่องที่น่าสนใจ โดยพบว่า ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการเดินทางและส่งผลต่อการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยของบุคลากรจุฬาฯฯ ถึงร้อยละ 19.3 ของกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด แต่เนื่องจากการวิจัยนี้เป็นการศึกษาเฉพาะราย ผลที่ได้จากการศึกษาจึงไม่กว้างขวางครอบคลุมในทุกพื้นที่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของประชากรทั้งหมดได้

ดังนั้น สำหรับนักวิจัยที่มีแนวความคิดว่า การศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถไฟฟ้า เป็นวิธีการที่ดี ในการหาแนวโน้มการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย และทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่สามารถนำไปวางแผนด้านที่อยู่อาศัยในอนาคตได้ ก็มีแนวทางการวิจัยขั้นต่อไปที่ขอเสนอแนะไว้ดังนี้

1. การศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย ที่มีทำเลที่ตั้งของแหล่งงานใกล้เคียงกันหรือคล้ายคลึงกับจุฬาฯฯ ให้มากขึ้นหลาย ๆ โครงการ จะทำให้ได้ข้อมูลที่เป็นนัยทั่วไปที่สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยในอนาคตได้
2. การศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของประชากรในหน่วยงานขนาดใหญ่ ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน จะเป็นส่วนหนึ่งในการทราบแนวโน้มแหล่งและลักษณะที่อยู่อาศัยใหม่ เพื่อใช้ในการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยในอนาคตสำหรับหน่วยที่มีที่ตั้งบริเวณสถานีรถไฟฟ้า

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย