

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ: TRG5780193

ชื่อโครงการ: การบูรณาการปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสัญญา: กรณีศึกษาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร

ชื่อนักวิจัย: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ดวงพร กาชาสปี
มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

E-mail Address: duangporn.g@chandra.ac.th; honney.pra@gmail.com

ระยะเวลาโครงการ: 2557 - 2560

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะและประเมินปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสัญญาของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะรัศมีเดินเท้า 800 เมตร โดยรอบ 20 สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้าหมอชิตในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ การศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยใกล้สถานี (TOD residents) ว่ามีความสอดคล้องกับพฤติกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ที่เอื้อต่อการใช้รถไฟฟ้าหรือไม่เพื่อเป็นองค์ความรู้ประกอบในการวางแผนพื้นที่รอบสถานีระบบรางของประเทศไทย และพัฒนาแบบจำลองปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสัญญา (TOD) รวมทั้งกลยุทธ์ ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถยนต์มาสู่การใช้คมนาคมขนส่งระบบราง โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่ผู้อยู่อาศัยรอบสถานีที่ศึกษารวมทั้งสิ้น 1,000 คน ผ่านเครื่องมือแบบสอบถามเพื่อทำการรวบรวมข้อมูลปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมใน 3 ด้านหลัก ได้แก่ ปัจจัยด้านศักยภาพการตลาด ปัจจัยด้านการพัฒนาพื้นที่ และปัจจัยด้านการเข้าถึง

ผลการศึกษาจากการประเมินค่าปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสัญญา พบว่า พื้นที่โดยรอบสถานีที่ศึกษาทุกสถานีมีแนวโน้มการเติบโตของอสังหาริมทรัพย์ระดับมาก ในทำนองเดียวกันกับปัจจัยในด้านการพัฒนาพื้นที่ที่ได้รับการประเมินศักยภาพในระดับมากเกือบทุกสถานี ในด้านการเข้าถึง มีบางสถานีที่ได้ค่าคะแนนในปัจจัยนี้ในระดับปานกลาง ได้แก่ สถานีบีทีเอสหมอชิต สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสวนจตุจักร สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเพชรบุรี และ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินลุมพินี เนื่องจากพื้นที่มีสิ่งกีดขวาง แม้ระยะทางเดินเท้าสั้นก็จริง แต่เดินเข้าถึงสถานีได้ไม่สะดวก

ในด้านองค์ความรู้ที่ได้รับจากการศึกษาพบว่า มีความไม่สอดคล้องระหว่างลักษณะการเลือกย่านที่อยู่อาศัยและพฤติกรรมการเดินทางในพื้นที่ศึกษา เนื่องจาก กลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยใกล้สถานียังนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการใช้รถไฟฟ้าน้อยกว่า 3 เที่ยวต่อสัปดาห์ ร้อยละ 33.1 ซึ่งในจำนวนนี้ร้อยละ 71.9 เป็นผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครอง และพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเต็มใจในการเดินสู่สถานีแบบไม่เหน็ดเหนื่อยเพียง 200 เมตร ซึ่งไม่สอดคล้องกับเกณฑ์การพัฒนา TOD จากแนวคิด TOD ของคาลธอร์ป ที่กำหนดระยะมีการเดินเท้าที่ 400-800 เมตร และกลุ่มตัวอย่าง ไม่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวก และความไม่เหมาะสมของโครงข่าย โดยการศึกษาค้นพบจากการทดสอบตัวแบบโลจิสติกส์พบว่า มีปัจจัย 4 ประการที่ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยรอบสถานีให้มาใช้รถไฟฟ้า ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้แก่ การสนับสนุนเชิงนโยบายในการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ พื้นที่ใกล้แหล่งความเจริญมีสถานีที่เป็นศูนย์กลางของชุมชน และสถานที่สาธารณะ เวลาในการเข้าถึงสถานีด้วยการเดินเท้าใน 10 นาที และโครงข่ายทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างที่พักอาศัย กิจกรรมและสถานี ซึ่งนำมาสู่การพัฒนากลยุทธ์หลัก 3 ประการจากการศึกษา ได้แก่ กลยุทธ์การพัฒนาเศรษฐกิจอัจฉริยะ กลยุทธ์การพัฒนาชุมชนอัจฉริยะ และกลยุทธ์การพัฒนาสภาพแวดล้อมอัจฉริยะ ที่ควรบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสัญจรให้เกิดขึ้นในย่านศูนย์กลางเมืองและชุมชนเมืองของกรุงเทพมหานคร ผ่านกลไกการขับเคลื่อนกลยุทธ์สู่การปฏิบัติ 3 ประการหลัก ได้แก่ การจัดทำแผนแม่บทการวางแผนเชิงพื้นที่รอบสถานี การพัฒนารูปแบบการร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ร่วมกับภาครัฐตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการพัฒนาโครงการ และการปรับการพัฒนาใหม่ สำหรับข้อเสนอแนะในการวิจัยในอนาคตควรมุ่งเน้นการขับเคลื่อนกลยุทธ์ TOD ไปสู่ภาคปฏิบัติ โดยเน้นการวิเคราะห์ด้านต่าง ๆ เช่น การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสีย โมเดลรูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสมในพื้นที่ รวมถึงความเสี่ยงของการดำเนินโครงการ เป็นต้น

คำหลัก : การเข้าถึง การพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสัญจร ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม
ศักยภาพการตลาด

Abstract

Project Code:	TRG5780193
Project Title:	Integrating socio-economic factors in Transit-Oriented Development: A case study of metro areas in Bangkok
Investigator:	Assistant Professor Dr.Duangporn Garshasbi Chandrakasem Rajabhat University
E-mail Address:	duangporn.g@chandra.ac.th; honney.pra@gmail.com
Project Period:	2557 - 2560

Abstract

This research aimed to study and assess socioeconomic characteristics regarding Transit-Oriented Development (TOD) Framework with a focus on people who live within an 800-meter radius of 20 BTS skytrain and MRT subway stations in Bangkok. The study included the analysis on whether travel behaviors of residents with proximity to metro stations, called as TOD residents is consistent with TOD behavior that obtains contribution for metro station area planning in Thailand. In this regard, development of socioeconomic factors in TOD model and its strategies which would encourage TOD residents to switch from car use to metro use were carried out. In this study, a sample of 1,000 of residents around the selected stations was chosen to conduct questionnaire survey in gathering 3 aspects of socioeconomic data including market potential, place development and access data.

The results based on socioeconomic TOD score found that areas surrounding all studied stations had a higher trend of property growth rate. Likewise, the findings displayed a high score of place development factors for almost all stations. In term of access aspect, some stations obtained a medium score including BTS Mo Chit, MRT Chatuchak Park, MRT Phetchaburi, and MRT Lumphini due to sidewalk obstructions. Despite the short distance, people were inconvenient to walk to access 2the stations.

Regarding academic contribution, knowledge based on the study indicated mismatch between residential selection and travel behavior as people living close to station still prefer to travel by their own cars in that 33.1 percent used metro service less than 3 times per week with a 71.9 percent of car occupancy. Furthermore, most of residents near stations had a willing to walk with a radial distance of 200 meters from station incompatible with the traditional TOD criteria of Calthorpe that determined walk access distance to station of 400-800 meters. In addition, the sample group rarely used bikes in everyday life with a reason of unsafety, inconvenience and inappropriateness of network. The knowledge based on binary logit model confirmed 4 factors influencing travel behavior of residents near stations to switch from car to metro with a significance level of 0.05 including policy promotion on land use efficiency, areas surrounded by sources of prosperity, community center and public space, access time to station within 10 minute-walk and sidewalk network connected among residences, activities and station. Such outcomes induced the development of 3 strategies comprising smart economy, smart community and smart environment that should be integrated in TOD planning for Bangkok's downtown and urban centers through 3 mechanisms as drivers of strategy implementation including establishing TOD master plan, developing investment model in the form of public private partnership and redevelopment. In advice for future studies, they should give emphasis on how to drive TOD strategies to implementation phase with some potential analyses such as stakeholder analysis, joint investment model and TOD project risk analysis.

Keywords: Access, Transit-oriented Development, Socioeconomic Factors,
Market Potential