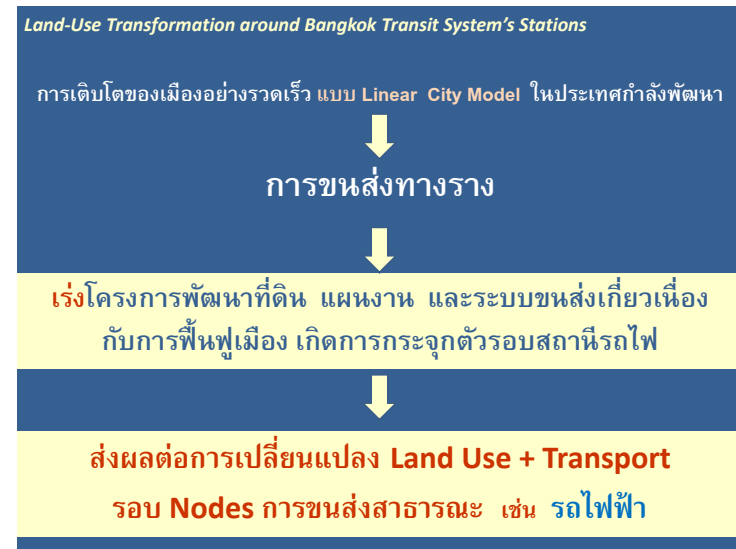


การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้า
ของบริษัทรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (มหาชน)
Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations



อายุวัฒน์ จิตประเสริฐ
Aryuwat Jitprasert
Ph.D. Candidate
Urban and Regional Planning
Architecture Faculty,
Chulalongkorn University

August 26, 2011
SCS11-005



Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

ปรากฏการณ์ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากอิทธิพลระบบรางในเขตเมือง - 1

สหรัฐอเมริกา

เกิดการลงทุน + พัฒนาที่ดิน + เพิ่มมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ถึง 50 % + mixed use +
เข้าถึงบริการง่าย + ปริมาณผู้สัญจรเพิ่มขึ้น + เกิดข้อกำหนดการลงทุนย่าน CBD +
High Density (ประชากร) + ชุมชนและรูปทรงเปลี่ยนแปลงในรัศมี 0.25 ไมล์ +
เกิดความสัมพันธ์ที่ดี (ความหนาแน่น ประชากร การจ้างงาน และเกิดเที่ยวการสัญจร) +
แรงดึงดูดการเดินทาง + ผู้ซื้อที่อยู่อาศัยใหม่ถึง 43 % + เกิดศูนย์กลางการจ้างงาน +
เกิดที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อยเชื่อมต่อกับศูนย์กลางการจ้างงาน + ค่าความเข้มข้น
การเป็นศูนย์กลางเมือง (Central city) สูงกว่าพื้นที่ที่ไม่มีสถานีรถไฟ (Meyer และ Miller
(2001 : 132-133)

อังกฤษ

มูลค่าที่ดินสูงขึ้น + นักลงทุนพัฒนาการใช้ที่ดินรอบสถานีมากขึ้น เช่น North West London
(Land use planning and the GB Rail Network , Association for European Transport : 2002)

Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

ปรากฏการณ์ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากอิทธิพลระบบรางในเขตเมือง - 2

บราซิล เมืองคูริติบา

ความหนาแน่นสูง + เชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางและรถโดยสาร + มุ่งเน้นพัฒนาทาง
เศรษฐกิจและสาธารณูปโภคในทางเดียวกัน (Case Studies of Transit-oriented development :
2011)

แวนคูเวอร์

โครงการพัฒนาที่ดินความหนาแน่นสูง + บนแนวคิดเมืองหลายศูนย์กลาง
(Case Studies of Transit-oriented development : 2011)

ญี่ปุ่น

โครงการพัฒนาที่ดิน + เกิดเที่ยวการเดินทางเพิ่มขึ้น 20.9 % + เพิ่ม land use ที่พัก
อาศัย (Fukuda : 2010 , Land Readjustment Project near Akihabara Station)

จีน (เซี่ยงไฮ้)

land use change โดยรอบสถานี + ภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจ
วางแผนขนส่งและการใช้ที่ดิน (Pan : 2006)

ข้อค้นพบเบื้องต้น Pilot Study (Existing Land Use+Transport+Socio-Economic) Catchment Area 500 m.													
ชนิดสถานี	สถานี	Existing Land Use								Transport			Socio-Eco
		Com	Res	Institute	Edu	Infra	Recre	Indus	Agri	Mix use	ถนน	ระบบอื่น	
Type A Dead-End Station (3 สถานี)	สถานีท่าพระราชวัติ VV1	■	■	■	□	□	□	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	วงเวียนใหญ่ S8	■	■	□	□	□	□	□	-	■	A+C+L	F	I+M
	ชอนนุช E9	■	■	□	□	□	□	□	-	■	A+C+L	F	I+M
Type B Dead-End and Transfer Station	หมอชิต N8 (1 สถานี)	■	■	■	□	□	■	-	-	■	A+C+L	F	I+M
Type C Central Station	สยามสแควร์ Central Station	■	□	■	□	□	□	-	-	■	A+C+L	F	I+M
Type D Transfer station (3 สถานี)	อโศก E4	■	■	□	□	□	□	□	-	■	A+C+L	F	I+M
	ศาลาแดง S2	■	□	■	□	□	■	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	พญาไท N2	■	■	■	□	□	□	-	-	■	A+C+L	F	I+M
สัญลักษณ์ :		Land Use				Transport				Socio-Economic			
		■ ลักษณะเด่น				A = ถนนสายหลัก				I = หาบเหว่งถอย			
		■ ลักษณะรอง				C = ถนนสายรอง				M = จักรยานยนต์รับจ้าง			
		□ มีบ้าง				L = ถนนซอย							
						F = ระบบอื่นอื่นโดยสาย เช่น รถโดยสาร							

ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์พื้นที่, มีนาคม 2554

ข้อค้นพบเบื้องต้น Pilot Study (Existing Land Use+Transport+Socio-Economic) Catchment Area 500 m.													
ชนิดสถานี	สถานี	Existing Land Use								Transport			Socio-Eco
		Com	Res	Institute	Edu	Infra	Recre	Indus	Agri	Mix use	ถนน	ระบบอื่น	
Type E General Station (17 สถานี)	กรุงธนบุรี S7	■	■	□	□	□	□	□	-	■	C+L	F	I+M
	สะพานตากสิน S6	■	■	□	□	□	□	□	-	■	C+L	F	I+M
	ชองนบุรี S3	■	■	□	□	□	□	-	-	■	C+L	F	I+M
	ราชดำริ S1	■	■	□	□	□	■	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	สุรศักดิ์ S5	■	■	□	□	□	-	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	ราชเทวี N1	■	■	□	□	□	-	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ N3	■	■	■	□	□	□	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	สนามเป้า N4	■	■	■	□	□	-	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	อารีย์ N5	■	■	□	□	□	-	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	สะพานควาย N7	■	■	□	□	□	□	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	ชิดลม E1	■	□	□	□	□	□	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	เพลินจิต E2	■	■	□	□	□	□	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	นานา E3	■	■	□	□	□	-	-	-	■	A+C+L	F	I+M
	พร้อมพงษ์ E5	■	■	□	□	□	□	□	-	■	A+C+L	F	I+M
	ทองหล่อ E6	■	■	□	□	□	□	□	-	■	A+C+L	F	I+M
	เอกมัย E7	■	■	■	□	□	□	□	-	■	A+C+L	F	I+M
	พระโขนง E8	■	■	□	□	□	□	□	-	■	A+C+L	F	I+M

ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์พื้นที่, มีนาคม 2554

Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

Pilot Study สถานีรถไฟและการใช้ที่ดิน

สถานีอารีย์ : กทม.

ภาพถ่ายทางอากาศ และผังการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามารีย์
เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร ปี 2009



ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์พื้นที่เบื้องต้น <http://www.google.com/earth/index.html> และกองสำรวจและแผนที่
สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร การสำรวจภาคสนาม ปี พ.ศ. 2549

Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

Pilot Study สถานีรถไฟและการใช้ที่ดิน

สถานีทองหล่อ : กทม.

ภาพถ่ายทางอากาศ และผังการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามารีย์
เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร ปี 2009



ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์พื้นที่เบื้องต้น <http://www.google.com/earth/index.html> และกองสำรวจและแผนที่
สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร การสำรวจภาคสนาม ปี พ.ศ. 2549

Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

Pilot Study สถานีรถไฟและการใช้ที่ดิน

สถานีศาลาแดง : กทม.

ภาพถ่ายทางอากาศ และผังการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟศาลาแดง
เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร ปี 2009



ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์พื้นที่เบื้องต้น <http://www.google.com/earth/index.html> และกองสำรวจและแผนที่
สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร การสำรวจภาคสนาม ปี พ.ศ. 2549

Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

Pilot Study สถานีรถไฟและการใช้ที่ดิน

สถานีเพลินจิต : กทม.

ภาพถ่ายทางอากาศ และผังการใช้ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟเพลินจิต
เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2009



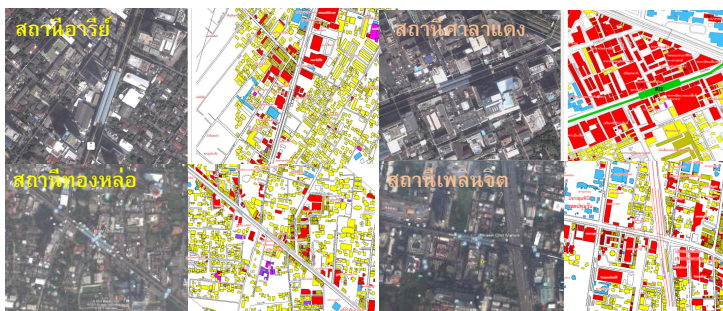
ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์พื้นที่เบื้องต้น <http://www.google.com/earth/index.html> และกองสำรวจและแผนที่
สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร การสำรวจภาคสนาม ปี พ.ศ. 2549

Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

ผลการศึกษา กลุ่มตัวอย่าง 4 สถานี

กลุ่มที่ 1 : สถานีอารีย์ + สถานีทองหล่อ
ประเภทการใช้ที่ดิน
พักอาศัย > พาณิชยกรรม

กลุ่มที่ 2 : สถานีศาลาแดง+สถานีเพลินจิต
ประเภทการใช้ที่ดิน
พาณิชยกรรม เต็มสุด



Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

ทำเลที่ตั้งสถานีรถไฟ + ระยะทางการเข้าถึง + ความหนาแน่นของอาคาร +
ความหนาแน่นของประชากร + ประเภทของ Land Use + ลักษณะกิจกรรมในพื้นที่ +
ขนาดแปลงที่ดิน + ราคาที่ดิน + การส่งเสริมทางการตลาด+ ลำดับศักยภาพของโครงข่ายถนน +
ระบบขนส่งสาธารณะ + รายได้ + การถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน

อภิปราย และสรุป

25 สถานี มีรูปแบบการเปลี่ยนแปลงที่ต่างกันในแต่ละบริบทของตนเอง
ซึ่งเกี่ยวข้องกับที่ตั้งของสถานี ขนาดแปลงที่ดิน และระยะทางการเข้าใช้บริการ
อิทธิพลหลักที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบนพื้นที่บริการรอบสถานีรถไฟประกอบด้วย
การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่งและโครงข่าย ตลอดจนเศรษฐกิจและสังคม
โดยมีลักษณะเด่นของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบทุกสถานี
เป็นประเภทผสม พาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยตามลำดับ
โครงข่ายการให้บริการขนส่งจะมีระบบป้อนผู้โดยสาร เช่น รถโดยสารประจำทาง รถตู้
แท็กซี่ จักรยานยนต์รับจ้าง เชื่อมโยงโครงข่ายถนนในทุกลำดับศักยภาพ (หลัก รอง
และซอย) และมีhabenเร่งแปลงอโยกระจายตัวอยู่โดยรอบ

Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

จบการนำเสนอ ขอบคุณครับ Q & A



Land-Use Transformation around Bangkok Transit System's Stations

Type Station (จัดกลุ่มเบื้องต้น) :

ประเภทของสถานีรถไฟฟ้า BTS โดยจัดกลุ่มเบื้องต้นจากการสำรวจและ Transfer Behavior (Function) จากทั้งหมด 25 สถานี

Type A Dead-End Station = สถานีเริ่มและสิ้นสุดการให้บริการโดยเป็นสถานีแบบแยกสองด้าน ได้แก่ **สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีวงเวียนใหญ่ และสถานีอ่อนนุช (รวม 3 สถานี)**

Type B Dead-End and Transfer Station = สถานีเริ่มและสิ้นสุดการให้บริการและสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางไปยังระบบรถไฟฟ้าอื่น (MRT) โดยเป็นสถานีแบบแยกสองด้าน ได้แก่ **สถานีหมอชิต (รวม 1 สถานี)**

Type C Central Station = สถานีศูนย์กลางขนาดใหญ่ที่กำหนดให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสำคัญในระบบ BTS เดียวกัน ตั้งอยู่ในย่านพาณิชย์ยกรรม โดยเป็นสถานีแบบแยกสองด้าน ได้แก่ **สถานีสยามสแควร์ (รวม 1 สถานี)**

Type D Transfer station = สถานีให้บริการและสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางไปยังระบบรถไฟฟ้าอื่น คือ MRT หรือ แอร์พอร์ตลิงก์ โดยเป็นสถานีแบบแยกสองด้าน ได้แก่ **สถานีโอโซน สถานีศาลาแดง และสถานีพญาไท (รวม 3 สถานี)**

Type E General Station = สถานีให้บริการทั่วไปและไม่สามารถเชื่อมต่อไปยังระบบรถไฟฟ้าอื่นได้ โดยเป็นสถานีแบบแยกสองด้าน ได้แก่ **สถานีกรุงธนบุรี สถานีสะพานตากสิน สถานีช่องนนทรี สถานีราชดำริ สถานีราชเทวี สถานีสนามเป้า สถานีจตุรัส สถานีสะพานควาย สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนาฬิกา สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง และสถานีแบบด้านเดียว ได้แก่ สถานีสุรศักดิ์ (รวม 17 สถานี)**