

การวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้อัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดิน ในแนวเส้นทางรถ Bangkok BRT ลดลง

An Analysis a Lower Growth Rate of Land Value Along the Bangkok BRT Line

พรวรรณ์ พงษ์ประเสริฐ

นักศึกษาปริญญาโท Department of Civil Engineering, Yokohama National University, Japan

บทคัดย่อ

การขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพมหานครต้องเผชิญกับปัญหาจราจรที่ติดขัดเป็นอย่างมาก การสร้างระบบขนส่งมวลชนเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาเมืองเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของคนในกรุงเทพและปริมณฑล และถือเป็นกลไกที่สำคัญในการพัฒนาประเทศด้วย ในปี 2553 กรุงเทพมหานคร ได้เปิดให้บริการระบบรถประจำทางด่วนพิเศษกรุงเทพ (Bangkok Bus Rapid Transit-BRT) สายแรก สาทร-ราชพฤกษ์ ซึ่งจะวิ่งบนช่องทางเฉพาะของรถโดยสาร BRT ทางช่องขาสุดของถนนไม่ปะปนกับรถอื่น รถสามารถวิ่งผ่านทางแยกต่างๆ ได้อย่างคล่องตัว ระบบนี้ยังเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS ที่สถานีทองหล่อ นี้นักวางผังเมืองเชื่อว่า ระบบรถประจำทางด่วนพิเศษ BRT นี้ จะช่วยให้ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ขยายตัวมากขึ้น และราคาประเมินที่ดินจะปรับตัวเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงขึ้นได้ หลังจากเปิดให้บริการระบบ BRT แต่ในความเป็นจริง ราคาประเมินที่ดินในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT และที่ดินใกล้เคียงมีราคาที่สูงขึ้นแบบถดถอย เมื่อเปรียบเทียบกับราคาประเมินที่ดินในช่วงระหว่างก่อสร้างรถโดยสาร BRT (ปี 2547-2550), ช่วงทดลองการให้บริการ (ปี 2551-2554) และช่วงเปิดให้บริการแบบเต็มประสิทธิภาพ (ปี 2555-2558) อันเป็นผลจากระบบรถโดยสาร BRT ขาดประสิทธิภาพในการให้บริการ คือ ขาดความตรงต่อเวลา, ความถี่ของรถให้บริการน้อยเกินไป, เส้นทางเดินรถค่อนข้างอ้อม, ความยากในการเข้าถึงสถานี และความสะดวกสบายของสิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานีรถโดยสาร BRT ทั้งหมดนี้มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการของผู้โดยสาร และผู้ที่คิดจะย้ายเข้าไปอยู่อาศัยในพื้นที่นั้นในอนาคต ซึ่งระบบขนส่งมวลชนที่ขาดประสิทธิภาพนี้ มีผลให้ราคาที่ดินไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นกว่าปกติ เหมือนกับพื้นที่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS

คำสำคัญ : ราคาประเมินที่ดิน รถประจำทางด่วนพิเศษกรุงเทพ ประสิทธิภาพในการให้บริการ

Abstract

Fast economic growth in Thailand affects to the terrible traffic congestion in Bangkok city. Developing a decent public transit system is the key to city development for better living of people. In 2010, Bangkok Metropolitan Administration (BMA) opened the new public bus system called "The Bus Rapid Transit system - BRT". The first line of Bangkok BRT provides service from Sathorn to Ratchapruk Road and connects with BTS skytrain system at Chongnonsi station. Buses run on the dedicated lane as the right of way along the local road with no other vehicles allowed. Therefore, they will run smoothly and on-time performance. The urban planner believed that BRT system will help real estate business expansion and land value along the line will increase at a higher rate. But in fact, its land value is increasing at a lower rate which compared during the period of BRT's construction phase (2004 – 2007), the trial runs period (2008-2011) and full service of BRT system (2012-2015). It is the result from lack of bus system performance in case of unpunctuality, low bus frequency, very indirect route, difficulty of station accessibility and facilities on BRT station. These aforementioned affect to user satisfaction and people who are wishing to move into this residential area in

the future. An inefficient bus system performance is the main reason why land value along BRT line did not increase at a higher rate as that of BTS skytrain.

Keyword: Land value, Bangkok Bus Rapid Transit, Bus system performance

1. บทนำ

การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วในกรุงเทพมหานคร และในเขตศูนย์กลางทางธุรกิจ (Central Business District: CBD) มีผลให้เกิดการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เพื่อรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ และอาจส่งผลให้ราคาประเมินที่ดินในบริเวณนั้นมีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้น โดยทั่วไปการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดิน จะขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัยหลัก คือ ศักยภาพในการพัฒนาที่ดิน, การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งสาธารณะ โดยในแนวเขตศูนย์กลางทางธุรกิจ (CBD) ปัจจัยทางด้านการขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีความสำคัญอย่างยิ่ง ดังเช่น ราคาประเมินที่ดินในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS มนถนนสีลมและสาทร ที่อัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินสูงสุดในพื้นที่สูงขึ้นมากกว่า 2 เท่าในระหว่างปี 2547-2555 ระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้เกิดงานวิจัยนี้

งานวิจัยนี้ได้มุ่งเน้นการวิเคราะห์ราคาประเมินที่ดินบนถนนในแนวเส้นทางรถโดยสาร Bangkok BRT ซึ่งประกอบไปด้วยถนนรัชดาภิเษก, ถนนพระราม 3 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ว่ามีอัตราการเติบโตเป็นอย่างไร โดยปกติเส้นทางนี้ประสบปัญหาจราจรติดขัด และมีความหนาแน่นจราจรในช่วงเร่งด่วนสูงมาก เพื่อเป็นการผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของคนเมืองโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะกันมากขึ้น กรุงเทพมหานครได้นำแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขนาดเบาแบบใหม่มาใช้ในเส้นทางนี้ เรียกว่า “รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษกรุงเทพ Bangkok BRT” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นระบบขนส่งมวลชนรองที่สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ช่วยให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น ในปี พ.ศ. 2550 กรุงเทพมหานคร ได้เริ่มทำการก่อสร้างรถโดยสาร BRT สายสาทร-ราชพฤกษ์ ซึ่งถือเป็นเส้นทางสายแรก และเริ่มทดลองวิ่งตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม - 31 สิงหาคม 2553 โดยไม่เก็บค่าโดยสาร และเริ่มทดลองเก็บค่าโดยสารในอัตรา 10 บาทตลอดสาย ในต้นเดือนกันยายน 2553 และเปิดให้ใช้บริการอย่างเต็มรูปแบบในวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2554 เส้นทางนี้มีระยะทางทั้งสิ้น 15.69 กิโลเมตร มีสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารทั้งหมด 12 สถานี ใช้รูปแบบการเดินรถแบบสองช่องทางขบเกาะกลางในทิศทางเดียวกับกระแสจราจรถนนด้านนอกตลอดแนวเส้นทาง เปิดให้บริการเวลา 6.00-24.00 น. ในช่วงเร่งด่วนให้บริการทุก 5 นาที (6.30-9.30 น. และ 16.00-20.00 น.) ส่วนนอกเวลาเร่งด่วนให้บริการทุก 10 นาที (สำนักงานจราจรและขนส่ง (สจส.), 2553) และสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้มากถึง 35,000 คนต่อวัน โดยกรุงเทพมหานครแนะนำว่า รถโดยสาร BRT เป็นระบบขนส่งที่มีส่วนผสมอย่างลงตัวระหว่างข้อดีของระบบรถไฟฟ้าและข้อได้เปรียบของระบบขนส่งทางถนน โดยมีทางวิ่งเป็นช่องทางเฉพาะรถโดยสาร BRT ในช่องทางขวาสุดของถนน และไม่ปะปนกับรถอื่น รถสามารถวิ่งผ่านทางแยกต่างๆ ได้อย่างคล่องตัว โดยใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System-ITS) ในการควบคุมการเดินรถ นอกจากนี้ ยังมีสถานีรับส่งผู้โดยสารจากสองฟากถนน โดยใช้ระบบตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ (Automatic Fare Collection) เช่นเดียวกับรถไฟฟ้า เพื่อเดินทางไปกับรถโดยสาร BRT ที่ทันสมัย มีระบบปรับอากาศ และไม่ก่อมลพิษ ซึ่งในช่วงการวางแผน กรุงเทพมหานครมีการคาดการณ์ว่าระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT จะทำให้จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนเส้นทาง ลดลงได้ประมาณ 6,000 คัน ซึ่งจะช่วยลดจำนวนรถในเส้นทางได้วันละกว่า 5,000 คัน ทำให้เส้นทางนี้มีความหนาแน่นจราจรลดลง และช่วยลดระยะเวลาการเดินทางให้กับคนในพื้นที่ได้อีกด้วย

ในเรื่องศักยภาพของการพัฒนาที่ดินบริเวณแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT นั้น พบว่า บริเวณนี้มีพื้นที่สำนักงานเกือบ 500,000 ตารางเมตร และพื้นที่ค้าปลีกประมาณ 53,000 ตารางเมตร ได้แก่ แมคโคร สาทร, ฟิวเจอร์ มาร์ท พลาซ่า และ เทสโก้ โลตัส ที่ตอบสนองการเจริญเติบโตของย่านอย่างต่อเนื่องในอนาคต ซึ่งนักวางผังเมืองเชื่อว่า การเดินทางไปยังย่านนี้หรือการเข้าตัวเมืองชั้นในนั้นจะมีความสะดวกสบายมากขึ้นโดยอาศัยรถโดยสาร BRT และทำให้ความต้องการที่ดินและการ

พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT จะเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามมูลค่าของที่ดินและอสังหาริมทรัพย์จะเพิ่มขึ้นมากเท่าใดนั้น ก็ขึ้นอยู่กับคุณภาพการให้บริการของระบบรถโดยสาร BRT ด้วย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในพื้นที่เขตศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (CBD)

ผลสรุปของงานวิจัยนี้ จะแสดงถึงอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT ตั้งแต่ปี 2547-2558 โดยใช้ปัจจัยสำคัญในการวิเคราะห์ คือผลจากการขยายตัวของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะในพื้นที่ และประสิทธิภาพในการให้บริการของรถโดยสาร BRT นั่นคือ ระยะเวลาในการเดินทาง, ความถี่ในการให้บริการ และความยาก/ง่าย และความสะดวกสบายในการเข้าถึงสถานีของผู้โดยสาร ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อความพึงพอใจและการตัดสินใจของผู้ที่จะเข้ามาอยู่อาศัยใหม่ในพื้นที่นี้ รวมทั้งมีการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงระบบรถโดยสาร BRT ในขั้นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และผู้โดยสารจะได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ เมื่อการลงทุนของภาครัฐในระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งมีประสิทธิภาพแล้ว แนวโน้มของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ก็จะขยายตัวมากขึ้น เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากรในพื้นที่ และนั่นหมายความว่า ราคาประเมินที่ดินในบริเวณนั้นจะมีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นเป็นผลตามมา

2. จุดประสงค์งานวิจัย

เป็นงานวิจัยเพื่อนำเสนอข้อเท็จจริง ที่สามารถนำไปสนับสนุนสมมุติฐานเกี่ยวกับความไม่เป็นไปตามที่คาดหวังของการเติบโตของราคาประเมินที่ดินในแนวเส้นทางเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ Bangkok BRT ภายหลังจากเปิดให้ใช้บริการ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขระบบขนส่งรถโดยสาร BRT ในอนาคต อีกทั้งยังเป็นข้อมูลเชิงวิเคราะห์พื้นฐานเพื่อสามารถนำไปขยายผลต่อการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องต่อไปได้

3. วิธีการวิจัย

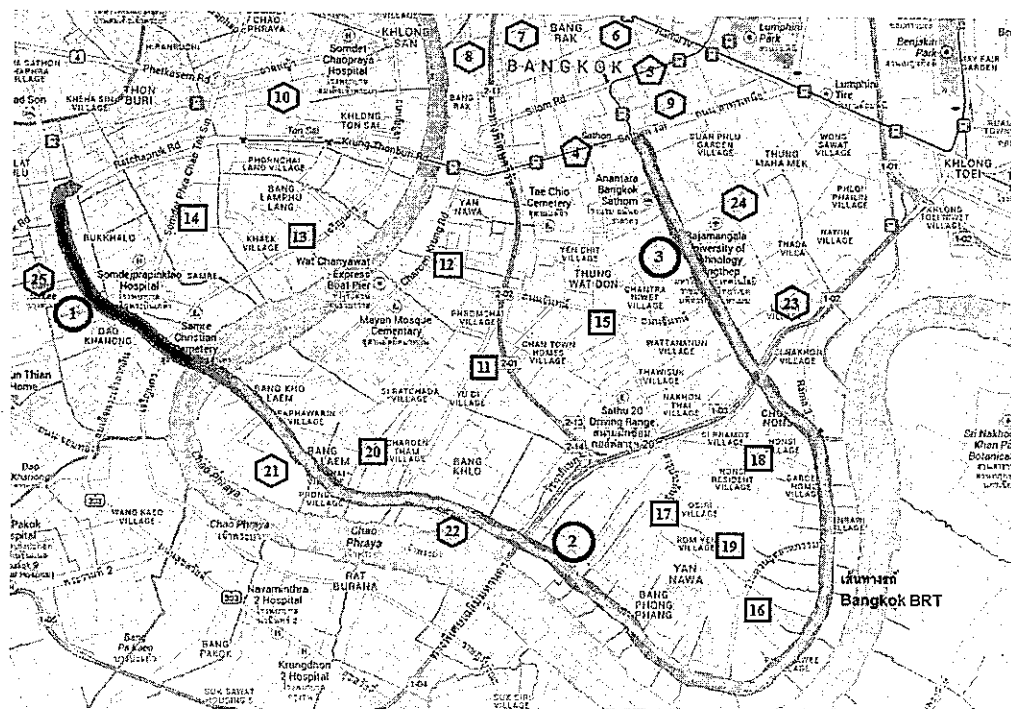
การได้มาซึ่งลักษณะของการเติบโตของราคาประเมินที่ดินบนถนนในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT และวิเคราะห์ประสิทธิภาพของการให้บริการรถประจำทางด่วนพิเศษ BRT ทางผู้วิจัยมีวิธีการดำเนินการด้วย การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยทางผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดและสูงที่สุด จัดทำขึ้นโดยกรมธนารักษ์ ตั้งแต่ปี 2547 ซึ่งแบ่งเป็น 3 ช่วง คือ ระหว่างปี 2547-2550, 2551-2554 และ 2555-2558 และเลือกพื้นที่บนถนนตัวอย่างทั้งหมด 25 เส้นทาง ที่สามารถเป็นตัวแทนของ 5 บริเวณที่พิจารณา นั่นคือ 1) บนถนนในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT 2) บนถนนในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS 3) บนพื้นที่ใกล้เคียงรถไฟฟ้า BTS ระยะห่างไม่เกิน 1 กิโลเมตร 4) บนพื้นที่ระหว่างแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS และ รถโดยสาร BRT 5) บนถนนใกล้เคียงแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT ที่อยู่ฝั่งติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา และทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุด และสูงที่สุดในแต่ละบริเวณ รวมทั้งสรุปการเปรียบเทียบลักษณะการเติบโตของราคาประเมินเฉลี่ยบนพื้นที่ในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT, รถ BTS และโดยรวมของกรุงเทพมหานคร ในส่วนของการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) นั้น ผู้วิจัยจะใช้การเปรียบเทียบข้อมูลของโครงการที่วางแผนเอาไว้ กับข้อมูลในการให้บริการจริง เช่น ระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยในแต่ละช่วงเวลา และความถี่ในการให้บริการ รวมทั้งวิเคราะห์ส่วนประกอบหลักของระบบ Bangkok BRT เช่น เส้นทาง, ระยะห่างระหว่างสถานี และสิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานีและรถโดยสาร BRT เป็นต้น

4. ผลการวิจัย

4.1 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินในแต่ละพื้นที่

ปัจจุบันราคาประเมินที่ดินทั้งประเทศมีการจัดทำโดยกรมธนารักษ์ทุก ๆ 4 ปี (ซึ่งมีการโอนสำนักประเมินราคาทรัพย์สิน จากกรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2545) และเริ่มจัดทำครั้งแรกในช่วงปี 2547-2550

โดยจะมีข้อมูลที่ละเอียดมากกว่าที่จัดทำขึ้นโดยกรมที่ดิน ดังนั้น งานวิจัยนี้จะเปรียบเทียบอัตราเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินเริ่มตั้งแต่ช่วงปี 2547-2550 จนถึงข้อมูลล่าสุดในช่วงปี 2555-2558 โดยกรมธนารักษ์มีการประกาศอัตราการเติบโตโดยรวมของราคาประเมินที่ดินในเขตกรุงเทพมหานคร ในช่วงปี 2551-2554 เพิ่มขึ้น 5.76% จากช่วงปี 2547-2550 และล่าสุดในช่วงปี 2555-2558 มีอัตราเพิ่มขึ้น 17.13% จากช่วงปี 2551-2554 (กรมธนารักษ์, 2555) เมื่อพิจารณาราคาประเมินที่ดินในพื้นที่ทั้งหมด 5 บริเวณ คือ 1) ราคาประเมินที่ดินบนถนนในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT (ถนนราชวิภาวดีนครินทร์, ถนนพระราม 3 และ ถนนรัชดาภิเษก), 2) ราคาประเมินที่ดินบนถนนในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS (ถนนสาทร และถนนสีลม), 3) ราคาประเมินที่ดินบนพื้นที่ใกล้เคียงรถไฟฟ้า BTS ระยะห่างไม่เกิน 1 กิโลเมตร (ถนนสุรวงศ์, ถนนมไหศวรรย์, ถนนสันติภาพ, ถนนสีลมซอย 3 และถนนเย็นจิตร, 4) ราคาประเมินที่ดินที่อยู่บนพื้นที่ระหว่างแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS และรถ BRT (ถนนเจริญราษฎร์, ถนนเจริญกรุง, ถนนเจริญนคร, ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน, ถนนจันทร์, ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม, ถนนสาทรประดิษฐ์, ถนนนนทบุรี, ถนนยานนาวา และถนนประตู่) และ 5) ราคาประเมินที่ดินที่อยู่บนถนนใกล้เคียงกับเส้นทางรถ BRT ที่อยู่ฝั่งติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา (ถนนพระราม 3 ซอย 6, 14, 16, 26, 46, 54, 56, ถนนนางลิ้นจี่, ถนนสวนพลู และถนนเทอดไท 33) โดยทำการเปรียบเทียบช่วงเวลาทั้งหมด 3 ช่วงด้วยกัน คือ 1) ในปี 2547-2550 (ช่วงระหว่างก่อสร้างรถ Bangkok BRT) 2) ในปี 2551-2554 (ช่วงการเปิดทดลองใช้ระบบขนส่งรถ BRT และ 3) ในปี 2555-2558 (ช่วงเปิดให้บริการ BRT แบบเต็มรูปแบบ) ดังแสดงใน รูปที่ 1 และ ตาราง 1



รูปที่ 1 แผนที่ของเส้นทางรถประจำทางด่วนพิเศษ ตำแหน่งของพื้นที่ที่ทำการสำรวจราคาที่ดิน

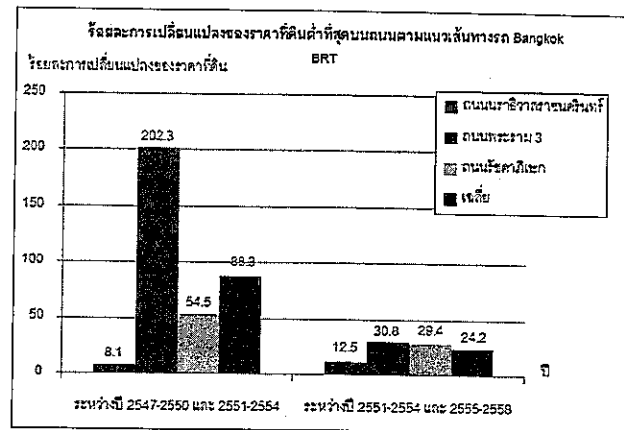
ตารางที่ 1: ราคาประเมินที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปในแนวรถไฟฟ้าทางด่วนพิเศษ Bangkok BRT ระหว่างปี 2547 ถึง 2558

	ถนน	ช่วง 1: ราคาประเมินที่ดิน ปี 2547-2550	ช่วง 2: ราคาประเมินที่ดิน ปี 2551-2554	ช่วง 3: ราคาประเมินที่ดิน ปี 2555-2558	% ราคาที่ดินเปลี่ยนแปลง ช่วง 1&2	% ราคาที่ดินเปลี่ยนแปลง ช่วง 2&3
1	ถนนราชวิลาสราชนครินทร์	370,000-430,000	400,000-450,000	450,000-550,000	8.1% - 4.7%	12.5% - 22.2%
2	ถนนพระราม 3	43,000-130,000	130,000-170,000	170,000-230,000	202.3% - 30.8%	30.8% - 35.3%
3	ถนนรัชดาภิเษก	55,000-85,000	85,000-130,000	110,000-150,000	54.5% - 52.9%	29.4% - 15.4%
4	ถนนสาทร	260,000-340,000	400,000-420,000	450,000-600,000	53.8% - 23.5%	12.5% - 42.9%
5	ถนนสีลม	340,000-600,000	550,000-650,000	650,000-850,000	61.8% - 8.3%	18.2% - 30.8%
6	ถนนสุขุมวิท	370,000-470,000	400,000-470,000	450,000-500,000	8.1% - 0%	12.5% - 6.4%
7	ถนนมไหศวรรย์	300,000-340,000	300,000-350,000	400,000	0% - 2.9%	33.3% - 14.3%
8	ถนนสันติภาพ	200,000-210,000	250,000	250,000	25% - 19%	0%
9	ถนนสีลมซอย 3	210,000-340,000	350,000	400,000	66.7% - 2.9%	14.3%
10	ถนนเย็นจิตร์	59,000-85,000	100,000	160,000	69.5% - 17.6%	60%
11	ถนนเจริญราษฎร์	80,000-120,000	120,000-150,000	130,000-170,000	50% - 25%	8.3% - 13.3%
12	ถนนเจริญกรุง	51,000-380,000	150,000-420,000	180,000-450,000	194.1% - 10.5%	20% - 7.1%
13	ถนนเจริญนคร	60,000-68,000	85,000-130,000	100,000-165,000	41.7% - 91%	17.6% - 26.9%
14	ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	50,000-130,000	100,000-130,000	130,000-165,000	50% - 0%	30% - 26.9%
15	ถนนจันทร์	55,000-130,000	200,000	225,000	263.6% - 53.8%	12.50%
16	ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	43000-55000	100,000	130,000	132.6% - 81.8%	30%
17	ถนนสาธุประดิษฐ์	65,000	100,000	150,000	53.80%	50%
18	ถนนนนทบุรี	60,000	100,000-150,000	120,000-200,000	66.67% - 150%	20% - 33.3%
19	ถนนยานนาวา	85,000-120,000	120,000	150,000	41.2% - 0%	25%
20	ถนนประตู่	34,000-85,000	85,000	90,000	135.3% - 0%	5.9%
21	ถนนพระราม 3 ซอย 6 (ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา)	60,000-68,000	80,000	90,000-100,000	33.3% - 17.6%	12.5% - 25%
22	ถนนพระราม 3 ซอย 14, 16 (ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา)	60,000	80,000	100,000	33.30%	25%
23	ถนนนางลิ้นจี่	43,000-130,000	140,000-160,000	150,000-200,000	225.6% - 23.1%	7.1% - 25%
24	ถนนสวนพูล	100,000-130,000	180,000	230,000	80% - 38.5%	27.8%
25	ถนนเทอดไท 33	17,000-38,000	30,000-40,000	40,000-42,000	76.5% - 5.3%	33.3%-5%

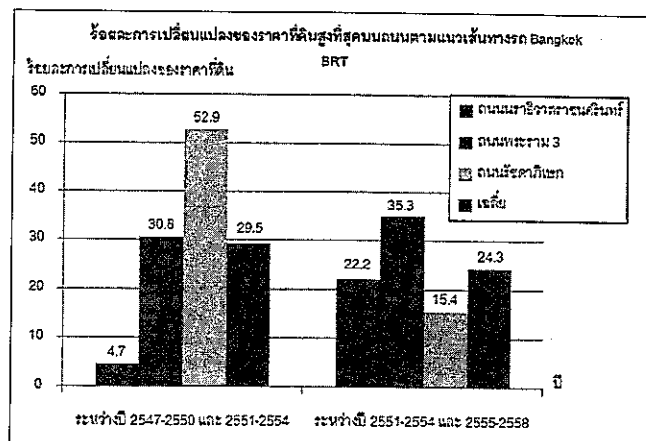
ที่มา: สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน, กรมธนารักษ์

การเปรียบเทียบอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดและสูงที่สุดบนที่ดินที่พิจารณาทั้งหมด 5 บริเวณ แสดงอยู่ในรูปของแผนภูมิแท่ง ดังต่อไปนี้

4.1.1 ที่ดินบนถนนตามแนวเส้นทางรถ Bangkok BRT



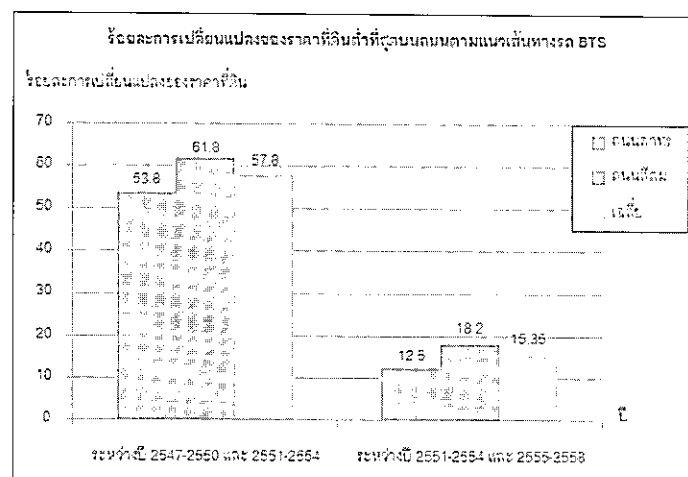
รูปที่ 2 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดบนถนนตามแนวเส้นทางรถ Bangkok BRT



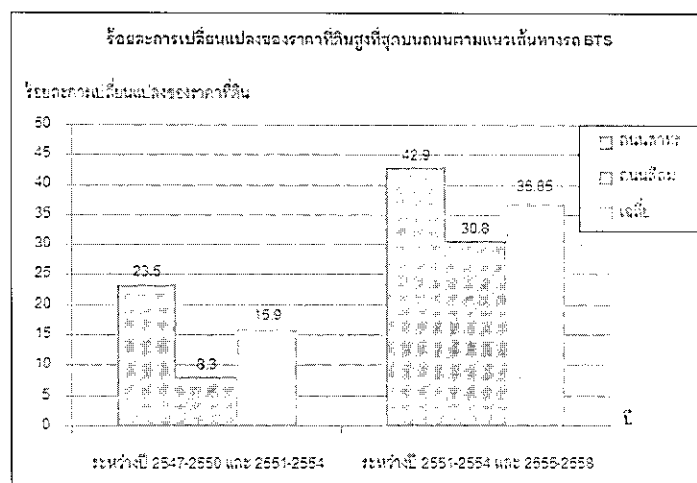
รูปที่ 3 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดบนถนนตามแนวเส้นทางรถ Bangkok BRT

จากรูปที่ 2 และ 3 จะเห็นได้ว่า ที่ดินตามเส้นทางรถโดยสาร BRT ซึ่งประกอบด้วยถนนหลัก 3 เส้น คือ ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระรามที่ 3 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดและต่ำที่สุดเฉลี่ยเพิ่มขึ้นด้วยอัตราที่ลดลง เมื่อเปรียบเทียบราคาประเมินระหว่างในช่วงปี 2547-2550 กับ 2551-2554 และ 2551-2554 กับ 2555-2558 ซึ่งเป็นช่วงระหว่างก่อสร้างระบบรถโดยสาร BRT และหลังจากเปิดให้บริการรถโดยสาร BRT แบบเต็มรูปแบบ โดยรูปที่ 2 แสดงราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดของทุกถนนมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นแบบลดลง ค่าเฉลี่ยจากร้อยละ 88.3 เป็นร้อยละ 24.2 ซึ่งบนถนนพระรามที่ 3 มีอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดลดลงมากที่สุดจากร้อยละ 202.3 เป็นร้อยละ 30.8 และจากรูปที่ 3 อัตราการเติบโตเฉลี่ยของราคาที่ดินสูงที่สุดลดลงจากร้อยละ 29.5 เป็นร้อยละ 24.3 โดยถนนรัชดาภิเษกมีอัตราการเติบโตของราคาที่ดินสูงที่สุดลดลงมากที่สุดจากร้อยละ 52.9 เป็นร้อยละ 15.4 สามารถสรุปได้ว่า หลังจากเปิดให้บริการรถโดยสาร BRT ไม่มีผลให้เกิดอัตราการเติบโตของราคาที่ดินในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT สูงขึ้นได้

4.1.2 ที่ดินบนถนนตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS



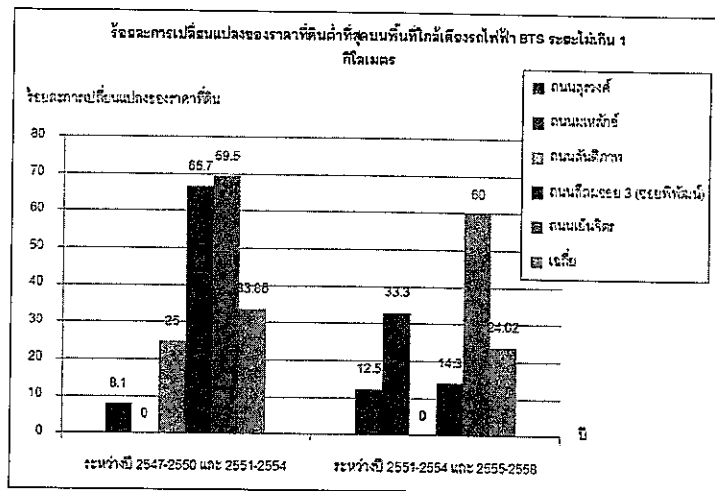
รูปที่ 4 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดบนถนนตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS



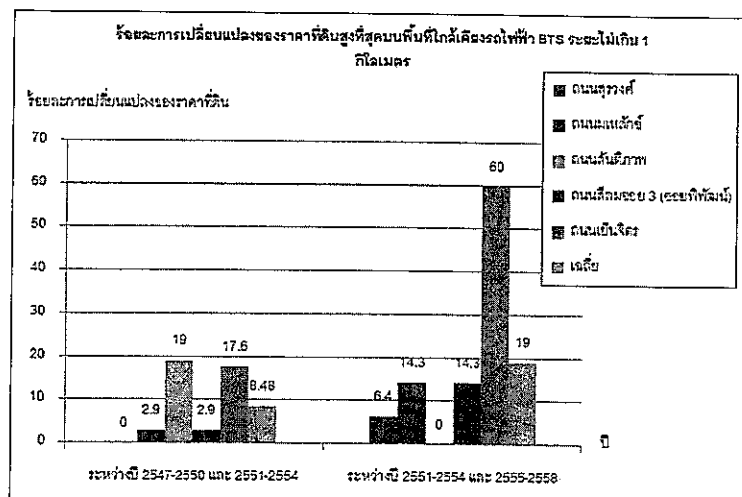
รูปที่ 5 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดบนถนนตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS

จากรูปที่ 5 แสดงอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดของทั้งถนนสี่เลนและถนนสายที่มีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่อง โดยถนนสี่เลนมีอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดมากที่สุด จากร้อยละ 8.3 เป็นร้อยละ 30.8 และโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15.9 เป็นร้อยละ 36.85 อันเป็นผลจาก ระบบขนส่งรถไฟฟ้า BTS สร้างความดึงดูดกับผู้ใช้โดยสารได้มากกว่าในเรื่องของความรวดเร็วในการเดินทาง, ความสะดวกสบาย, ความปลอดภัยในการใช้บริการ และความสามารถในการจุผู้โดยสารได้ในปริมาณที่มากสำหรับการขนส่งครั้งเดียว รวมทั้งเส้นทางของรถไฟฟ้านั้นเป็นเส้นทางตรงเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองได้เลย แต่สำหรับเส้นทางของรถโดยสาร BRT เป็นเพียงระบบขนส่งมวลชนรอง เพื่อเชื่อมต่อไปสู่ระบบขนส่งมวลชนหลัก นั่นคือ ระบบรถไฟฟ้า BTS และรูปที่ 4 ราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดมีอัตราการเติบโตแบบถดถอยทั้งหมดนั้น มีผลมาจากราคาฐานของพื้นที่นั้นค่อนข้างสูงอยู่แล้ว และที่ดินส่วนใหญ่อยู่บนถนนนั้นๆ จริง แต่ไม่ติดกับแหล่งชุมชน ห้างสรรพสินค้า สำนักงานและสถานีรถไฟฟ้า BTS นั่นเอง

4.1.3 ที่ดินอยู่บนถนนในบริเวณใกล้เคียงรถไฟฟ้า BTS ที่ระยะไม่เกิน 1 กิโลเมตร



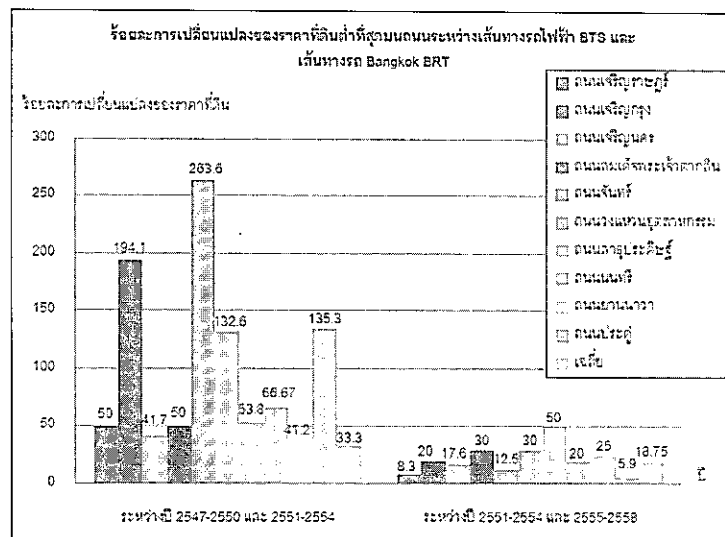
รูปที่ 6 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดบนพื้นที่ใกล้เคียงรถไฟฟ้า BTS ระยะไม่เกิน 1 กิโลเมตร



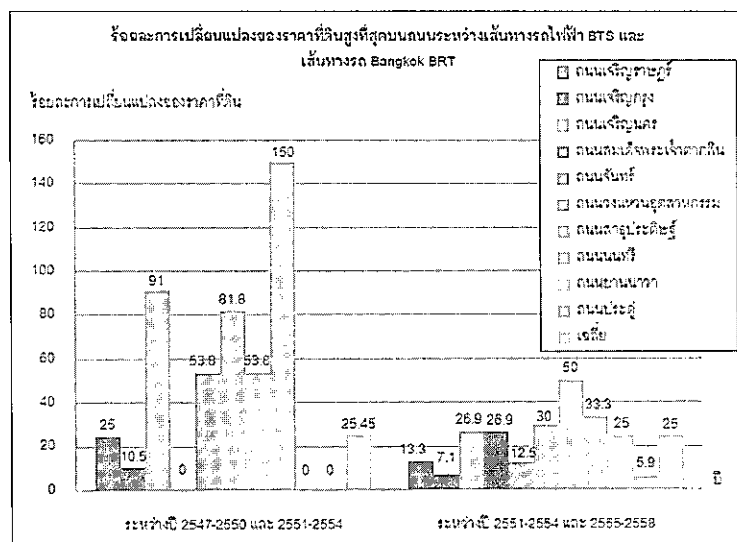
รูปที่ 7 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดบนพื้นที่ใกล้เคียงรถไฟฟ้า BTS ระยะไม่เกิน 1 กิโลเมตร

จากรูปที่ 6 จะเห็นว่า มีเพียงถนน 2 เส้น คือ ถนนสุขุมวิท และถนนพหลโยธินที่มีราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดเพิ่มขึ้นด้วยอัตราที่สูงขึ้น แต่โดยเฉลี่ยมีอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินลดลง จากร้อยละ 33.86 เป็นร้อยละ 24.02 และรูปที่ 7 การเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดบนพื้นที่ส่วนใหญ่จะมีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้น นั่นคือ บนถนนสุขุมวิท, ถนนพหลโยธิน, ถนนสีลมซอย 3 และถนนเพลินจิต และโดยเฉลี่ยราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดสูงขึ้นจากร้อยละ 8.48 เป็นร้อยละ 19 ซึ่งมีผลมาจาก พื้นที่นี้อยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS ในรัศมีไม่เกิน 1 กิโลเมตร สะดวกสบายในการเดินทาง มีการลงทุนทางด้านธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่องในบริเวณนี้

4.1.4 ที่ดินอยู่บนถนนระหว่างแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS และ Bangkok BRT



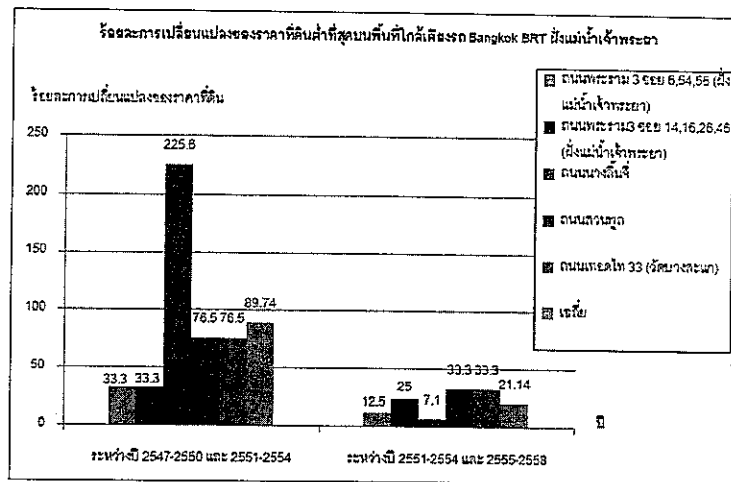
รูปที่ 8 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดบนถนนระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้า BTS และรถ BRT



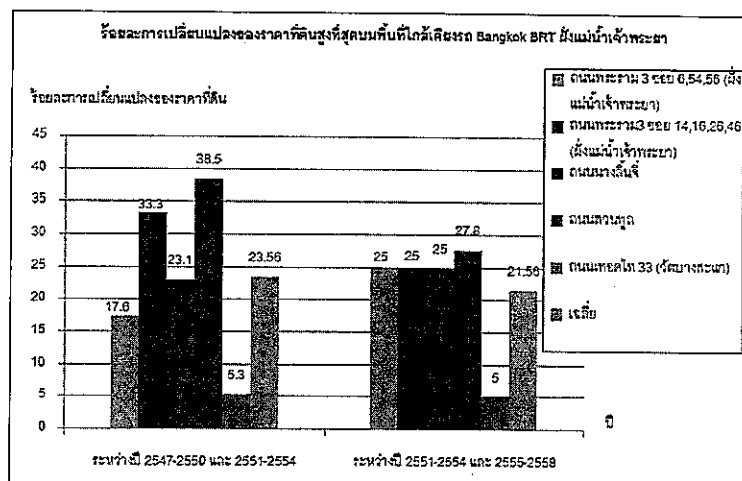
รูปที่ 9 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดบนถนนระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้า BTS และรถ BRT

เมื่อพิจารณาราคาประเมินที่ดินบนถนนหลักทั้งหมด 10 เส้น ที่อยู่ระหว่างแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS และรถโดยสาร BRT จากรูปที่ 8 และ 9 ทั้งราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดและสูงที่สุดส่วนใหญ่จะมีอัตราการเติบโตแบบถดถอย โดยรูปที่ 8 จะเห็นว่า ถนนทุกเส้นมีอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดลดลงทั้งหมด ค่าเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 33.3 เป็นร้อยละ 18.75 และรูปที่ 9 มีเพียงถนนหลัก 3 เส้น คือ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนยานนาวา และถนนปทุมวัน ที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินสูงสุดเพิ่มขึ้นจากเดิม โดยค่าเฉลี่ยแล้วของอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดลดลงจากร้อยละ 25.45 เป็นร้อยละ 25 อาจได้กล่าวว่า อัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดไม่เปลี่ยนแปลง

1.1.5 ที่ดินอยู่บนถนนหลักใกล้เคียงกับเส้นทางรถ Bangkok BRT ฟังติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา



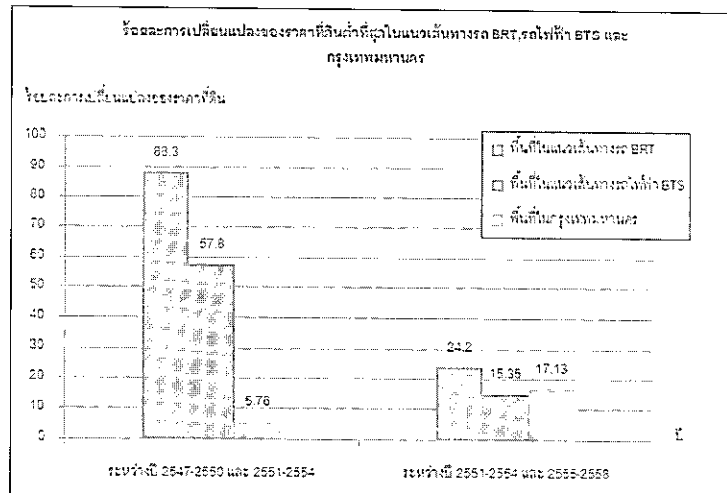
รูปที่ 10 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดบนพื้นที่ใกล้เคียงรถ Bangkok BRT ฟังติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา



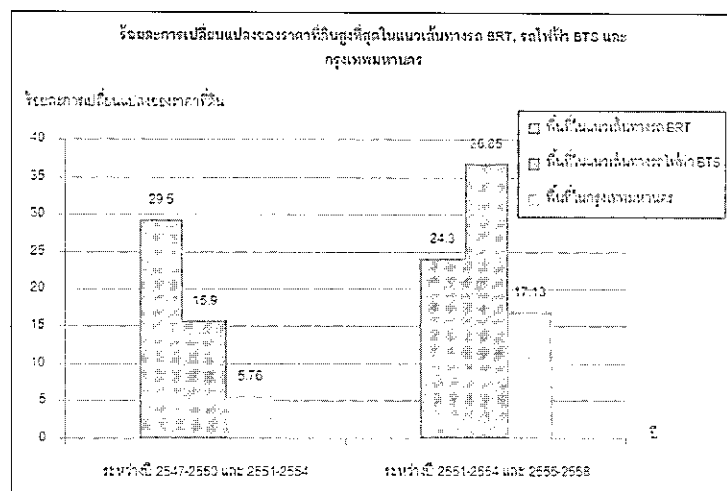
รูปที่ 11 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดบนพื้นที่ใกล้เคียงรถ Bangkok BRT ฟังติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา

จากรูปที่ 10 และ 11 แสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดและสูงที่สุด ตามลำดับบนถนนพระราม 3 ซอย 6, 14, 16, 26, 46, 54, 56, ถนนนางลิ้นจี่, ถนนถนนสวนพลู และถนนเทอดไท 33 โดยเกือบทุกถนนที่มีอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินลดลง เนื่องจากขาดศักยภาพในการพัฒนาที่ดิน เพราะส่วนใหญ่จะเป็นชอยตัน รวมทั้งมีย่านอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือตั้งอยู่ในพื้นที่ติดฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาค่อนข้างมาก จากรูปที่ 10 ทุกถนนมีอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดลดลงมาก ค่าเฉลี่ยจากร้อยละ 89.74 เป็นร้อยละ 21.14 และรูปที่ 11 ราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดในถนนพระราม 3 ซอย 6, 54, 56 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นสูงที่สุดจากร้อยละ 17.6 เป็นร้อยละ 25 ค่าเฉลี่ยของอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดในพื้นที่นี้ลดลงจาก 25.45% เป็น 25% ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า การสร้างระบบรถประจำทางด่วนพิเศษกรุงเทพ (Bangkok BRT) ในพื้นที่นี้ไม่มีผลทำให้ราคาประเมินที่ดินบริเวณนี้เติบโตที่สูงขึ้น

การเปรียบเทียบอัตราการเติบโตเฉลี่ยของราคาประเมินที่ดินโดยรวมของทั้งพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT รถไฟฟ้า BTS และเฉลี่ยในกรุงเทพมหานคร (กรมธนารักษ์, 2551 และ 2555) แสดงในรูปที่ 12 และ 13



รูปที่ 12 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินต่ำที่สุดในแนวเส้นทางรถ BRT, รถไฟฟ้า BTS และกรุงเทพมหานคร



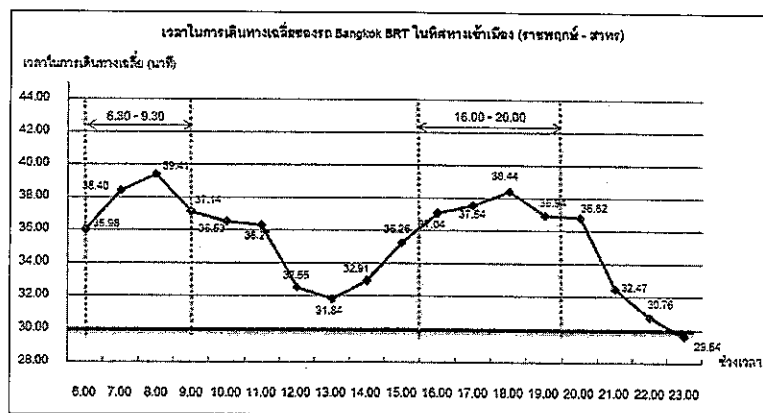
รูปที่ 13 ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินสูงที่สุดในแนวเส้นทางรถ BRT รถไฟฟ้า BTS และกรุงเทพมหานคร

จะเห็นว่า พื้นที่ในแนวเส้นทางของรถโดยสาร BRT มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของทั้งราคาประเมินที่ดินต่ำที่สุดและสูงที่สุดเพิ่มขึ้นแบบถดถอย แต่ยังมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าในกรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 24.2 สำหรับราคาประเมินที่ดินต่ำสุด และร้อยละ 24.3 ในราคาประเมินที่ดินสูงสุด และโดยรวมของกรุงเทพฯ คือ ร้อยละ 17.13) ในขณะที่ทั้งพื้นที่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS และโดยรวมในกรุงเทพมหานครนั้น มีอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินสูงที่สุดเพิ่มขึ้น

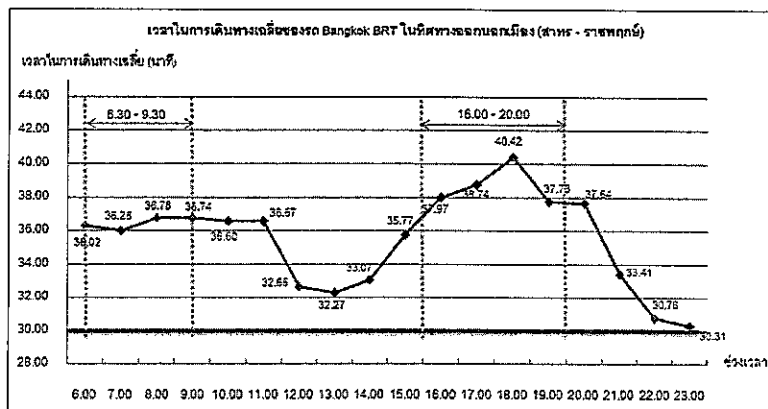
4.2 วิเคราะห์ประสิทธิภาพของระบบรถประจำทางด่วนพิเศษ Bangkok BRT เส้นทาง สาทร-ราชพฤกษ์

4.2.1 เวลาในการเดินทาง (Travel time) :

กรุงเทพมหานครมีการโฆษณาผ่านสื่อต่าง ๆ เกี่ยวกับระบบรถประจำทางด่วนพิเศษ BRT สายแรกว่า จะใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 30 นาที จากต้นถึงปลายสถานี แต่จากข้อมูลของระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยของรถโดยสาร BRT ในเดือนมีนาคม 2555 (บริษัท กรุงเทพธนาคม, 2555) แสดงให้เห็นถึงการขาดประสิทธิภาพในเรื่องของการควบคุม ระยะเวลาในการเดินทางตลอดเวลาให้บริการ



รูปที่ 14 เวลาในการเดินทางเฉลี่ยของรถ BRT ในทิศทางเข้าเมือง (ราชพฤกษ์-สาทร)



รูปที่ 15 เวลาในการเดินทางเฉลี่ยของรถ BRT ในทิศทางออกนอกเมือง (สาทร-ราชพฤกษ์)

ที่มา: บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (ผู้ให้บริการเดินรถ Bangkok BRT), มีนาคม 2555

หลังจากเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในเดือนกุมภาพันธ์ 2554 การขาดการประชาสัมพันธ์สำหรับระบบขนส่งรถโดยสาร BRT อย่างต่อเนื่องและกฎหมายจราจรที่ไม่เข้มงวดภายในเส้นทางเดินรถโดยสาร BRT จะพบปัญหาที่สำคัญมาก คือ มีผู้ร่วมใช้ถนนส่วนใหญ่ฝ่าฝืนเข้าไปใช้บนถนนเฉพาะสำหรับรถโดยสาร BRT (exclusive lane) ในช่วงเวลาสูงสุด ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดภายในเส้นทางรถโดยสาร BRT ในช่วงโมงเร่งด่วน และเกิดความล่าช้าในระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยมากกว่าที่วางแผนเอาไว้ตามมา ดังรูปที่ 14 และ 15 ซึ่งเป็นข้อมูลเวลาการเดินทางเฉลี่ยในเดือนมีนาคม 2555 ของรถโดยสาร BRT ในทั้งสองทิศทาง (ขาเข้าและขาออกนอกเมือง ตามลำดับ) รูปที่ 14 เห็นได้ว่า ในทิศทางเข้าเมืองจาก

สถานีราชพฤกษ์สู่สถานีสาทร ค่าเฉลี่ยของระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (6.30-9.30 น. และ 16.00-20.00 น.) คือ 37.61 นาที และนอกเวลาชั่วโมงเร่งด่วน คือ 33.51 นาที เวลาเฉลี่ยในการเดินทางมากที่สุดเกิดขึ้นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า คือ 39.40 นาที และจากรูปที่ 15 ในทิศทางออกนอกเมือง จากสถานีสาทรสู่สถานีราชพฤกษ์ ค่าเฉลี่ยของระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คือ 37.59 นาที และนอกเวลาชั่วโมงเร่งด่วน คือ 33.90 นาที เวลาเฉลี่ยในการเดินทางมากที่สุดเกิดขึ้นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเย็น คือ 40.42 นาที เห็นได้ว่า รถโดยสาร BRT จะล่าช้ากว่าเวลาที่วางแผนและโฆษณาเอาไว้ที่ไม่เกิน 30 นาที เกือบตลอดระยะเวลาการให้บริการในแต่ละวัน แสดงให้เห็นถึง ความไม่แน่นอนในการเดินทางที่เกิดขึ้นกับระบบรถโดยสาร BRT

4.2.2 ความถี่ในการให้บริการ (Bus frequency):

กรุงเทพมหานคร กำหนดให้ความถี่ของการเดินรถระบบ Bangkok BRT ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนคือ ทุกๆ 5 นาทีต่อคัน (6.30-9.30 น. และ 16.00-20.00 น.) และนอกชั่วโมงเร่งด่วนคือ ทุกๆ 10 นาทีต่อคัน (รวมวันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์) ความถี่ของการเดินรถเปรียบเสมือนระยะเวลาในการรอคอยรถเข้าสู่สถานีของผู้โดยสาร เมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาการรอคอยระบบขนส่งมวลชนอื่นในเส้นทางเดียวกัน อาจจะใช้เวลาในการรอคอยที่น้อยกว่า 5-10 นาที ในการขึ้นรถแต่ละครั้ง รวมทั้งผู้โดยสารยังสามารถเลือกใช้บริการระบบขนส่งอื่นๆ ได้มากกว่าการรอคอยเฉพาะรถโดยสาร BRT ในเลนกลางของถนน สิ่งนี้ไม่ดึงดูดให้คนส่วนใหญ่เข้าใช้บริการรถโดยสาร BRT มากนัก

4.2.3 เส้นทางเดินทางของรถโดยสาร BRT (Route direction):

แนวเส้นทางเดินรถโดยสาร BRT ถือว่าค่อนข้างอ้อมเป็นอย่างมาก และไม่ผ่านสถานที่สำคัญเป็นส่วนใหญ่ เช่น ศูนย์ราชการ สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้าและสถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งมีความต้องการการเดินทางสูง รวมทั้งยังมีปัญหาจราจรติดขัดมากในเส้นทางนี้อีกด้วย ถ้ามองตามความเป็นจริง มีผู้โดยสารจำนวนน้อยมากในแนวเขตของถนนเจริญสุขุมวิท ถนนเพชรเกษม แยกท่าพระ และถนนราชพฤกษ์ ที่จะนั่งรถประจำทางหรือเดินมายังสถานี เพื่อขึ้นรถโดยสาร BRT และนั่งรถอ้อมผ่านไปตามถนนพระราม 3 และนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งใช้เวลาเดินทางเฉลี่ยประมาณ 37 นาที ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อต่อไปยังรถไฟฟ้า BTS เพราะยังมีอีกหลายทางเลือกที่ผู้โดยสารสามารถใช้บริการได้และรวดเร็วมากกว่า เช่น รถตู้ขนส่งมวลชน, รถประจำทาง และรถสามล้อสาธารณะ เป็นต้น เพื่อไปยังเส้นทางรถไฟฟ้าที่สถานีวงเวียนใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ในพื้นที่นั้นมากกว่า โดยรวมแล้วจะใช้เวลาในการเดินทางถึงจุดหมายปลายทางได้รวดเร็วมากกว่าการใช้บริการของรถโดยสาร BRT

4.2.4 ระยะห่างระหว่างสถานี (Station spacing):

ตัวอย่างของระบบรถโดยสาร BRT ในประเทศอื่นๆ ที่ถือได้ว่าประสบความสำเร็จมาก เช่น TransJakarta ในประเทศอินโดนีเซีย และ TransMilenio ในเมือง Bogota ของประเทศโคลัมเบีย เป็นต้น ระยะทางระหว่างสถานีโดยเฉลี่ยจะถูกกำหนดให้อยู่ในช่วงประมาณ 500-750 เมตร (Cracknell, J, p.7) ซึ่งเป็นระยะทางที่ไม่ห่างมากนัก ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงสถานีได้ง่ายด้วยการเดินเท้าหรือขึ้นจักรยาน แต่สำหรับระบบรถโดยสาร Bangkok BRT ระยะห่างระหว่างสถานีมีความแตกต่างกันมาก เฉลี่ยประมาณ 1.43 กิโลเมตร (15.69 กิโลเมตร ทั้งหมด 12 สถานี) โดยเฉพาะระหว่างสถานีราชพฤกษ์ (สถานีที่ 12) และ สถานีพระราม 3 (สถานีที่ 11) มีระยะห่างกัน 3.29 กิโลเมตร ซึ่งถือว่าค่อนข้างห่างกันมาก ความสามารถในการเข้าถึงสถานีของผู้โดยสารนั้นทำได้ยากมาก

4.2.5 สิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานี (Facilities on station):

กรุงเทพมหานครใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูงในการสร้างระบบขนส่งรถโดยสาร BRT และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ เช่น การสร้างบันไดเลื่อนขึ้นทุกสถานี, ลิฟต์สำหรับผู้พิการ (Chairlift), เครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) และระบบตั๋วไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) เช่นเดียวกับระบบรถไฟฟ้า เป็นต้น จากข้อมูลของข้อร้องเรียนจากผู้ใช้บริการปัจจุบัน ส่วนใหญ่เรื่องบันไดเลื่อนที่ไม่สามารถใช้งานได้เป็นเวลานาน

และขาดการบำรุงรักษา เป็นปัญหาคอขวดหนึ่งที่มีผลต่อความรู้สึกของผู้ใช้บริการทุกวัน เนื่องจากผู้โดยสารต้องข้ามถนนไปขึ้นสถานีที่อยู่ในเกาะกลาง บันไดเลื่อนอัตโนมัติจะช่วยเหลือระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความสะดวกสบายของผู้ใช้บริการได้เป็นอย่างมาก

5. สรุป

การศึกษาอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินบนถนนในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT และพื้นที่โดยรอบเส้นทางรถโดยสาร BRT ซึ่งเป็นพื้นที่ในเขตศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (CBD) และมีการคาดการณ์ว่า จะมีการเติบโตที่สูงขึ้นได้ภายหลังการเปิดให้บริการรถโดยสาร Bangkok BRT ในปี 2553 นั้น ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ ทั้งราคาประเมินที่ดินต่ำสุดและสูงสุดบนถนนในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT และบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT ผังติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา (ไม่มีผลจากระบบรถไฟฟ้า BTS) มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยลดลงทั้งหมด โดยอัตราการเติบโตที่ลดลงมากที่สุดในการประเมินราคาประเมินที่ดินต่ำสุดและสูงสุดในแนวเส้นทางรถโดยสาร BRT นั้นอยู่บนถนนพระรามที่ 3 และถนนรัชดาภิเษก ตามลำดับ ซึ่งตรงข้ามกับการคาดการณ์ในตอนแรก ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า เป็นผลมาจากประสิทธิภาพในการให้บริการของระบบรถโดยสาร BRT และความไม่ประสบความสำเร็จในจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยในแต่ละวันหลังจากเปิดให้บริการ

เมื่อวิเคราะห์ถึงประสิทธิภาพในการให้บริการของรถโดยสาร BRT พบว่า 1) ตลอดระยะเวลาการให้บริการในแต่ละวันรถโดยสาร BRT ใช้เวลาการเดินทางเฉลี่ยประมาณ 37 นาที ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และประมาณ 34 นาที นอกชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งต่ำกว่าที่วางแผนและสื่อสารกับผู้โดยสารเอาไว้ (ต่ำกว่า 30 นาทีต่อการเดินทางตลอด 12 สถานี) 2) เรื่องความถี่ในการให้บริการ ทุก 5 นาที และ 10 นาที ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนและนอกชั่วโมงเร่งด่วนนั้น ถือว่านานเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับระบบรถโดยสาร BRT ที่ประสบความสำเร็จในประเทศอื่นๆ และมาตรฐานการออกแบบระบบรถโดยสาร BRT ที่อยู่ระหว่าง 2-5 นาที ซึ่งในปัจจุบัน ผู้โดยสารส่วนใหญ่อาจต้องรอนานมากกว่า 10 นาทีในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัดบนถนนเฉพาะของรถโดยสาร BRT เพราะขาดการสื่อสารอย่างต่อเนื่องกับผู้ร่วมใช้ถนน และกฎหมายจราจรที่ไม่เคร่งครัดมากพอ 3) ระยะทางระหว่างสถานีห่างมากเกินไป ในระบบ Bangkok BRT มีระยะห่างระหว่างสถานีเฉลี่ย 1.43 กิโลเมตร โดยระยะห่างมากที่สุด คือ 3.29 กิโลเมตร ระหว่างสถานีราชพฤกษ์กับสถานีพระราม 3 ซึ่งยากต่อการเข้าถึงสถานีด้วยการเดินเท้า 4) แนวเส้นทางของรถโดยสาร Bangkok BRT เป็นเส้นทางอ้อม ไม่ช่วยลดระยะเวลาเดินทางโดยรวมสำหรับผู้โดยสารจากชานเมืองอย่างแท้จริง รวมทั้ง 5) สิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานีและรถชำรุดเสียหายบ่อย ขาดการบำรุงรักษา ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคม และปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จะช่วยสร้างคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นในสังคม นอกจากนี้แล้ว ความต้องการเข้าพักอาศัยในพื้นที่จะมีมากขึ้น และน่าจะทำให้เกิดการขยายตัวในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์มากกว่าในปัจจุบัน ส่งผลให้ราคาประเมินที่ดินบริเวณนั้นจะปรับตัวสูงขึ้นตามมาได้อีก

6. ข้อเสนอแนะ

การปรับปรุงระบบรถโดยสาร Bangkok BRT มีแนวโน้มจะส่งผลให้ราคาประเมินที่ดินในพื้นที่เติบโตเพิ่มขึ้นอีกครั้งจากการวิเคราะห์ผลการวิจัย สามารถอธิบายข้อเสนอแนะขั้นต้นสำหรับการปรับปรุงระบบรถโดยสาร Bangkok BRT ได้ดังต่อไปนี้ คือ 1) สร้างกฎจราจรที่เข้มงวด และเพิ่มความถี่ในการตรวจตราการเดินทางในแนวเส้นทางของรถโดยสาร BRT ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นเป็นอย่างมาก ซึ่งจะช่วยลดปริมาณรถยนต์ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและเข้าใช้ถนนเฉพาะของรถโดยสาร BRT ได้ ความคล่องตัวในการเดินทางรถโดยสาร BRT จะมีมากขึ้น ความล่าช้าในการเดินทางจะลดลง 2) เพิ่มจำนวนรถโดยสาร BRT ให้มากขึ้นจาก 25 คันเป็น 30 คัน และเพิ่มความถี่ในการเดินทางให้อยู่ระหว่าง 3-5 นาที ทำให้สามารถลดระยะเวลาการรอคอยรถโดยสาร BRT ทั้งชั่วโมงเร่งด่วน และนอกชั่วโมงเร่งด่วนได้ 3) เพิ่มระบบขนส่งรอง (Feeder system) เพื่อบริการผู้โดยสารให้เข้าสู่ระบบรถโดยสาร BRT มากขึ้น เช่น การเพิ่มบริการรถ Shuttle bus เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารที่อยู่ระหว่างสถานีที่อยู่ห่างกันมากเกินไป รวมทั้งการเพิ่มเส้นทางของรถประจำทางที่สามารถรับผู้โดยสาร

จากขานเมืองและเข้าสู่สถานีปลายทางของระบบรถโดยสาร BRT ซึ่งจะช่วยให้ผู้โดยสารมีความง่ายต่อการเข้าถึงสถานี BRT มากขึ้น 4) เพิ่มพื้นที่จอดรถสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล, รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ที่อยู่ใกล้สถานีรถโดยสาร BRT รวมทั้งอุปกรณ์ที่สร้างความปลอดภัยให้ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้าในตัวเมืองชั้นใน และจอดรถส่วนตัวเพื่อเปลี่ยนไปใช้บริการรถโดยสาร BRT หรือที่เรียกว่า จอดแล้วจร (Park and Ride) 5) เพิ่มการบำรุงรักษาสถานอำนวยความสะดวกต่างๆ ทั้งบนสถานีและรถโดยสาร BRT ที่มีผลต่อการเดินทางของผู้โดยสาร เช่น บันไดเลื่อน, ลิฟท์สำหรับผู้พิการ, เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ และป้ายบอกเวลารถเข้าจอดสถานี เป็นต้น สิ่งเหล่านี้มีผลต่อความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ และผู้โดยสารที่คาดว่าจะใช้บริการรถโดยสาร BRT ในอนาคตทั้งสิ้น จากการวิจัยประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสาร Bangkok BRT ที่ไม่ประสบความสำเร็จ และมีผลต่ออัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดินที่ลดลงนั้น การแก้ไขและปรับปรุงการให้บริการของระบบรถโดยสาร BRT อาจทำให้ราคาประเมินที่ดินในบริเวณนี้มีอัตราการเติบโตที่เพิ่มขึ้น แต่นอกจากนี้แล้วควรวิเคราะห์ปัจจัยอีก 2 ปัจจัย เพิ่มเติมด้วย นั่นคือ ศักยภาพในการพัฒนาที่ดินบริเวณนั้น และการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ดังได้กล่าวมาแล้วในตอนต้น

7. เอกสารอ้างอิง

- กาย ไพรินทร์. (2550), **BRT กระตุ้นที่ดินพระราม 3 คึก** ราคาที่ดินขยับนักลงทุนรุกคืบหัวหาด, หนังสือพิมพ์ตลาดวิเคราะห์, ฉบับที่ 209 (กันยายน 2550)
- สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2553), **คู่มือโดยสาร BRT.**
- สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2553), **หนังสือที่ระลึกความสำเร็จของโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษสายแรกของประเทศไทย.**
- สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2553), **แผนผังประชาสัมพันธ์ รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT.**
- สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน (2555), **ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี ปี พ.ศ. 2555-2558**, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2556 จาก http://www.treasury.go.th/internet/land/bangkok/bkk_New.pdf
- สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน (2550), **ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี ปี พ.ศ. 2551-2554**, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2556 จาก http://www.pattanakit.net/images/column_1288157820/Land.pdf
- สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน (2546), **ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน รอบบัญชี ปี พ.ศ. 2547-2550**, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2556 จาก <http://www.land.co.th/land-info-top-3-15.asp>
- หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ (2550), **‘ป๊อาร์ที’ ปลุกอสังหาฯ พระราม 3**, ฉบับที่ 825 (กันยายน 2550), สืบค้นเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2556 จาก http://www.siamturakij.com/home/news/print_news.php?news_id=6326
- Cracknell. J, **Transmilenio Busway-Based Mass Transit, Bogota, Colombia**, World Bank organization, Retrieved August 13, 2013 from <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/Factsheet-TransMilenio.pdf>
- Hook, W., and J. Ernst. 2005 **Bus Rapid Transit in Jakarta, Indonesia: Success and “Lessons Learned”.** Institute for Transportation and Development Policy. Retrieved August 13, 2013 from <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/340136-1120662668760/hook.pdf>
- Kodukula K. S. 2010, **A short survey, Bangkok Rapid Transit – BRT system of Bangkok, Thailand.**, Retrieved August 9, 2013 from <http://www.sutp.org/news-archive-mainmenu-156/sutp-news-mainmenu-155/2279-giz-survey-report-on-bangkok-brt>