



ระดับปริญญาตรีขึ้นไป และคนที่ออกจากระบบการศึกษา ก่อนระดับปริญญาตรี

ดังนั้น กรุงเทพฯจึงมีคนจำนวนมากอาศัยอยู่ และมากกว่าจำนวนที่แจ้งในสำมะโนประชากรที่มีประมาณ 5.48 ล้านคน อาจจะมากกว่าจำนวนนี้ขึ้นไปถึง 1 เท่า ก็เป็นไปได้

**นายสุรเชษฐ์ กองชัย** กรรมการผู้จัดการบริษัท ฟินิกซ์ พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ แอนด์ คอนสัลแทนซ์ จำกัด กล่าวให้ความเห็นต่อการพัฒนาเมืองรอบนอกกรุงเทพฯว่า วิกฤตโควิด-19 อาจจะกลายเป็นจุดเริ่มต้นให้มีการทบทวน เรื่อง “แนวคิดของการกระจายความเจริญ” หรือดึงระบบเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพฯมากขึ้น โดยการกระจายความเจริญออกไปจากกรุงเทพฯ หรือพัฒนาจังหวัดอื่นๆ ที่มีศักยภาพให้มีความเจริญมากขึ้น แม้ว่าอาจจะไม่สามารถเทียบกับกรุงเทพฯได้ แต่ก็ยังเปลี่ยนจังหวัดนั้นๆ หรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ให้กลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอย่างแท้จริง ไม่ใช่แบบที่เห็นในปัจจุบัน เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่มีอาคารสำนักงานแบบกรุงเทพฯ เพื่อรองรับคนจำนวนมากได้ และสุดท้ายแล้วอาจจะ เป็นแหล่งงานของคนกรุงเทพฯในอนาคต เมื่อระบบการเดินทางมีการเชื่อมต่อหรือสะดวกสบายกว่าในปัจจุบัน

การที่จังหวัดอื่นๆ จะเปลี่ยนแปลงทางกายภาพได้นั้น จำเป็นต้องมีจุดเปลี่ยนขนาดใหญ่ ซึ่งจุดเปลี่ยนขนาดใหญ่นั้นมีอยู่แล้ว และกำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางใดก็ตาม ล้วนแล้วแต่เอื้อประโยชน์ให้เกิดการพัฒนาทั้งสิ้น การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงตามแนวความคิด TOD (Transit Oriented Development) หรือการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง ให้เป็นแบบศูนย์รวมด้านพาณิชยกรรม และเศรษฐกิจ เป็น 1 ในปัจจัยสำคัญแน่นอนในการพัฒนาจังหวัด หรือพื้นที่ต่างๆ นอกกรุงเทพฯ แต่การจะพัฒนาพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งในระยะยาวนั้น นอกจากเรื่องของแนวคิด และวิธีการแล้ว จำเป็นต้องมีการปรับกฎหมายให้เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาแบบเต็มๆในระยะยาว ซึ่งในช่วง 5-10 ปีแรก อาจมองไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงในบางพื้นที่ แต่ในระยะยาวก็เอื้อประโยชน์แน่นอน

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงภายใต้แนวคิดแบบ TOD อาจจะยังมองไม่เห็นภาพแบบชัดเจนในปัจจุบัน โดยเฉพาะในกรุงเทพฯที่หลายคนอาจจะเข้าใจจุดนั้น จุดนี้มักจะเกิดจาก TOD เพราะเส้นทางรถไฟในกรุงเทพฯมีมากที่หลังการพัฒนาในหลายๆพื้นที่ โดยเฉพาะใน CBD การวางเส้นทางรถไฟความเร็วสูง จึงเป็นการวางตามแนวถนนที่ผ่านพื้นที่ที่มีการพัฒนามาก่อนหน้านี้ เส้นทางรถไฟอื่นๆที่กำลังก่อสร้างอยู่ก็อาจจะยังไม่ชัดเจนเช่นกัน เพราะอาคารสำนักงานที่มีมากมายใน CBD กลบความเชื่อมั่นในการพัฒนาอาคารสำนักงานในพื้นที่อื่นๆ ไปจนหมด แต่ถ้าเป็นพื้นที่ใหม่ ทำเลใหม่ เช่น พื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่จำนวนสถานีไม่มากนัก และอยู่ในพื้นที่หรือทำเลที่น่าสนใจทั้งหมด อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่ผ่านจังหวัดที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรม

ขนาดใหญ่ของประเทศไทย เช่น ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งอยู่ในพื้นที่ EEC เป็น 3 จังหวัดที่กำลังมีการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชนต่างๆ อยู่แล้ว การออกกฎหมายก็มีการเปลี่ยนแปลงให้เอื้อต่อการพัฒนาในหลายๆพื้นที่เช่นกัน

เพียงแต่ตอนนี้ อาจจะยังไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงมากนัก ระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งกว่าจะแล้วเสร็จทั้งระบบยังคงต้องใช้เวลามาก โดยเฉพาะระบบคมนาคมทางราง เพราะระบบคมนาคมทางรางในประเทศไทย อาจจะช้ากว่าการพัฒนาประเทศหลายปีเกินไป ถ้ามาในช่วงที่ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจดีๆ อาจจะเห็นการเปลี่ยนแปลงที่เร็วกว่าปัจจุบัน

การพัฒนาของ 3 จังหวัดในพื้นที่ EEC มีความเป็นไปได้ที่ในอนาคต จะกลายเป็นแหล่งงานของคนในกรุงเทพฯ และเป็นพื้นที่ที่รองรับคนทำงานจากจังหวัดอื่นๆ ด้วยเช่นกัน ซึ่งตอนนี้อาจจะหนักไปทางด้านอุตสาหกรรมที่มีโรงงาน และแรงงานในภาคอุตสาหกรรมซึ่งถ้ามีการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ การค้า และธุรกิจให้มากขึ้นกว่าในปัจจุบัน ก็อาจจะมีการย้ายอาคารสำนักงานหรือแหล่งงานอื่นๆ ตามมา ซึ่งถ้าเป็นแบบนั้นในอนาคต กรุงเทพฯ อาจจะมีความหนาแน่นลดลง เพราะคนเดินทางออกไปทำงานที่อื่นๆ มากขึ้นแบบเดียวกับที่คนจากจังหวัดปริมณฑลที่ทำงานในกรุงเทพฯ แล้วมีการเช่าหรือซื้อ คอนโดฯในพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นที่พักในช่วงวันทำงานเสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุด จึงกลับไปที่บ้านของตนเอง

“ในอนาคตอาจจะเห็นแบบนี้ก็ได้ในจังหวัดอื่นๆ ที่คนในกรุงเทพฯจำนวนมาก เดินทางไปทำงานแล้วกลับมาที่กรุงเทพฯ ในเวลาเลิกงานหรือวันหยุด ซึ่งการจะเป็นแบบนี้ได้ ต้องมีการพัฒนาแบบจริงจัง และสอดคล้องกันในทุกๆ ภาคส่วน ซึ่งจะช่วยให้ความเจริญกระจายออกไปจากกรุงเทพฯ ไปพัฒนาต่างๆ จะกระจายไปยังจังหวัดอื่นๆ มากขึ้น ซึ่งอาจต้องใช้เวลามากเป็น 10 ปี และต้องมีการพัฒนาต่อเนื่องไม่หยุด อีกทั้งยังต้องมีการวางแผนหรือวางระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในแต่ละจังหวัดให้สอดคล้องกันไปในระยะยาว”

**คอนโดฯขายต่ำแสน/ตร.ม.มาแรง**  
**รับดีมานด์คนซื้อรอบชานเมือง กทม.**

**นายณัฐฐา คหาปนะ** รองกรรมการผู้จัดการและหัวหน้าสำนักงานไนท์แฟรงค์ ภูเก็ต บริษัท ไนท์แฟรงค์ ประเทศไทย จำกัด กล่าวว่า คอนโดฯที่เปิดขายใหม่ในไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ส่วนใหญ่เป็นคอนโดฯระดับเกรดบี ราคาขายตารางเมตร (ตร.ม.) ละ 80,000-150,000 บาท คิดเป็นอัตราส่วน 41% รองลงมา คอนโดฯ ระดับเกรดซี ราคาขายต่ำกว่า ตร.ม.ละ 80,000 บาท คิดเป็น 31% และ เกรดเอ ที่มีระดับราคาขายเกินกว่า ตร.ม.ละ 150,000 บาท คิดเป็น 24% ขณะที่คอนโดฯระดับซูเปอร์พรีเมียมมีอุปทานเปิดขายใหม่เพียง 4% เท่านั้น

หากพิจารณาในแง่สถานที่ตั้ง พบว่า คอนโดฯที่เปิดขายใหม่ส่วนใหญ่ มีสถานที่ตั้งอยู่บริเวณชานเมือง

กรุงเทพฯ คิดเป็น 50% ตามมาด้วยคอนโดฯที่ตั้งอยู่บริเวณรอบเขตศูนย์กลางธุรกิจ คิดเป็น 46% และคอนโดฯที่มีสถานที่ตั้งอยู่กลาง CBD คิดเป็น 4%

“ผู้ประกอบการให้ความสนใจพัฒนาโครงการคอนโดฯใหม่ราคาขายต่ำกว่า 100,000 บาทต่อ ตร.ม. เดินทางสะดวก มีขนาดห้องที่ใหญ่ขึ้น เพิ่มสัดส่วนพื้นที่ทำงานที่บ้าน เพื่อให้ตอบโจทย์เทรนด์ความต้องการที่อยู่อาศัยในปี 2564 โดยจะมีการตั้งราคาขายให้จับต้องง่ายขึ้น เน้นให้ตรงกับกลุ่มลูกค้าเรียลติมานด์ และกลุ่มลูกค้าที่มีฐานเงินเดือนไม่สูง ซึ่งราคาขายจะอยู่ที่ประมาณ 1-3 ล้านบาท และโครงการที่เปิดขายใหม่คาดว่าจะกระจายอยู่ในบริเวณชานเมืองเป็นส่วนใหญ่”

ด้านศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ระบุ ท่ามกลางราคาที่ดินเปล่าก่อนการพัฒนาเพิ่มขึ้นมากในไตรมาส 1 ปี 2564 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยแนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางแค-พุทธมณฑล สาย 4) ที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคตเป็นที่ดินโซนตะวันตกของกรุงเทพมหานครซึ่งมีการปรับดัชนีราคาเพิ่มขึ้นสูงสุด เส้นทางสายนี้เป็นแนวรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อกับแนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค) ที่เปิดให้บริการแล้ว

ส่วนที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีทอง (ธนบุรี-ปทุมธานี) ที่เพิ่งเปิดให้บริการไปเมื่อเดือนธันวาคม 2563 และสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค) และ สายสีส้ม (ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม) ที่เป็นโครงการที่มีแผนจะก่อสร้างในอนาคต มีการปรับเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับ 2 ในไตรมาส สำหรับที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า สายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) ซึ่งเป็นโครงการที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างที่มีความคืบหน้าการก่อสร้างโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ 79.44 (ณ มีนาคม 2564) มีอัตราขยายตัวของราคาที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.7 ดัชนีราคานี้ทำให้เห็นว่าราคาที่ดินโซนตะวันตก และโซนตะวันออกของกรุงเทพมหานครมีราคาเพิ่มขึ้นมากในไตรมาส

**อ.ดร.พรรัตน์ พงษ์ประเสริฐ** ภาควิชาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ให้มุมมองว่า โครงการอสังหาริมทรัพย์ ทั้งโครงการที่อยู่อาศัยและโครงการเชิงพาณิชย์กรรมในเมือง มีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นในเมือง โดยเฉพาะตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ เช่น รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน ซึ่งก็สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่มุ่งเน้นให้เกิดความหนาแน่นของโครงการที่อยู่อาศัย และมีแหล่งจ้างงานในพื้นที่ใกล้สถานีขนส่ง เพื่อให้กลายเป็นเมืองกระชับ (Compact city) รอบสถานีขนส่ง เป็นเหมือนเมืองย่อยๆ รอบจุดสถานีขนส่งสาธารณะ (Transit node) ทั้งยังเป็นการสนับสนุนให้คนเมืองส่วนใหญ่ ได้มีโอกาสอยู่อาศัยใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า และหันมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น ลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนตัวที่มีแนวโน้มมากขึ้นทุกวันได้

สำหรับประเทศไทยนั้น ได้เริ่มให้ความสำคัญและมีการกำหนดทิศทางการพัฒนาเมือง ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนสาธารณะไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 7 และ 9 ที่ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในประเทศ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายผังเมือง การสร้างอัตลักษณ์ของพื้นที่ และให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD) โดยในแผนยุทธศาสตร์ชาตินี้ มีเป้าหมายที่สำคัญในการสร้างความยั่งยืนในการพัฒนาเมืองและประเทศ

ในแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD) ถูกนำมาใช้ในการพัฒนาเมืองให้เป็นระเบียบ เพื่อลดการเติบโตของเมืองแบบกระจายและไร้ทิศทาง (Urban sprawl) ปรากฏจากการวางแผน ซึ่งมีลักษณะที่เห็นได้ง่ายคือ เมืองมีการขยายตัว หลายครอบครัวย้ายไปอาศัยในย่านชานเมือง ซึ่งอยู่ห่างไกลจากแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น แต่คนกลุ่มนี้ ส่วนใหญ่ยังต้องเข้ามาทำงานในเมืองในแต่ละวันด้วยการใช้รถยนต์ส่วนตัว แม้จะมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามากขึ้นก็ตาม ยิ่งไปกว่านั้นแนวคิด TOD ยังช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับผู้อยู่อาศัยในเขตเมืองได้ โดยลักษณะโครงการ TOD นั้น เน้นให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีขนส่งแบบผสมผสาน และมีความหนาแน่นสูง

การวางตำแหน่งการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความหลากหลายและมีความหนาแน่น ภายในพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ ในระยะรัศมีที่การเดินทางเข้าได้ถึง จะทำให้เกิดอัตราการเดินทาง และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นในเมืองกระชับ อย่างไรก็ตาม แนวคิด TOD ได้มีการแนะนำการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมรอบสถานีขนส่งนั้น โดยในพื้นที่ที่ติดสถานีขนส่งหรือพื้นที่โซนชั้นในของพื้นที่โครงการ TOD ควรสนับสนุนให้พัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ หรือ Mixed-use เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและเศรษฐกิจในเมืองกระชับรอบสถานี

ปัจจุบันในกรุงเทพฯที่มีจำนวนผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้จำกัด ไม่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางเข้าออกพื้นที่มากขึ้นด้วยการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มากไปกว่านั้น การสร้างอัตลักษณ์พื้นที่รอบสถานีของแต่ละสถานีก็มีความสำคัญ พื้นที่โซนชั้นนอกในระยะรัศมีของ TOD นั้น จะกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับโครงการที่พักอาศัยหลากหลายประเภท ที่สามารถรองรับกลุ่มผู้อยู่อาศัยหลากหลายระดับรายได้ สนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย (Affordable housing) ในพื้นที่ด้วย โดยคำนึงถึงประโยชน์ของการจ้างงาน และการสร้างความสมดุลกันระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน เพื่อให้เกิดการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในภาคธุรกิจของผู้ที่มีรายได้มากและผู้มีรายได้น้อย เมื่อคนอยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน ต้นทุนการเดินทางในแต่ละวันก็จะลดลง

สถานการณ์ปัจจุบันของประเทศไทย ที่เน้นการลงทุนด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์เป็นหลัก โดยเฉพาะ



ในกรุงเทพฯ ที่อยู่ระหว่างการขยายเส้นทางบริการรถไฟฟ้าเป็น 10 สาย จำนวนสถานีให้บริการเพิ่มขึ้นเป็นเกือบ 500 สถานีภายในปี พ.ศ.2572 เมื่อเส้นทางรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่เมืองมากขึ้น แต่สิ่งแวดล้อมรอบสถานียังคงไม่ได้ส่งเสริมให้เกิดการใช้รถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

นอกจากนั้น การสร้างที่จอดรถในคอนโดฯ จำนวนมากๆ เป็นหลักการที่ขัดแย้งกับแนวคิดของ TOD อย่างสิ้นเชิงจากงานวิจัยที่ผ่านมา Pongprasert and Kubota (2017b) พบว่า ในกรุงเทพฯ มีการสร้างที่จอดรถในคอนโดฯในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตรในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) ของกรุงเทพฯ นั้น สูงมากเฉลี่ยมากกว่า 100% ต่อจำนวนห้องทั้งหมด (1 ห้องมีที่จอดรถขั้นต่ำ 1 คัน) ในขณะที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าในโซนด้านนอกศูนย์กลางธุรกิจ (Non-CBD) สูงเช่นกันเฉลี่ย 76% และ 67% ต่อจำนวนห้องทั้งหมด โดยในพื้นที่ใกล้สถานีห้องหรูและวงเวียนใหญ่ และแนวโน้มจำนวน

ที่จอดรถยังสูงขึ้นในคอนโดฯ ที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามากขึ้น ทำให้ราคาห้องชุดสูงขึ้น เพราะถูกรวมต้นทุนค่าก่อสร้างที่จอดรถเข้าไปด้วย

นั่นทำให้กลุ่มผู้มีระดับรายได้ปานกลางถึงน้อย ไม่สามารถจ่ายต้นทุนค่าที่พักอาศัยที่เพิ่มขึ้นเช่นนี้ได้มากนัก และจำเป็นต้องย้ายออกไปอยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองหรือที่อยู่ห่างไกลจากระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ซึ่งภาพที่ผ่านมาก่อนเกิดโควิด กระแสการลงทุนโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการอยู่อาศัยในเมือง กลายเป็นการลงทุนเพื่อขายให้กับนักลงทุนเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนักลงทุนชาวไทยและต่างชาติเพื่อการปล่อยเช่าและขายเพื่อเก็งกำไรมากกว่าเน้นการขายไว้ ไม่เน้นพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่ออยู่อาศัยจริง ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อการพัฒนาเมือง แม้ว่าลักษณะการทำธุรกิจแบบนี้ จะส่งผลต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศในแง่ของการซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นแต่ไม่ได้สร้างความยั่งยืนให้สังคมเมือง .