

บทที่ 2

ทฤษฎี แนวความคิด และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัย เรื่องสภาพปัจจุบันและความคาดหวังเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของผู้ปกครอง กรณีศึกษา โรงเรียนอัสสัมชัญ กรุงเทพฯ, โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย, โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ เป็นการศึกษาวิจัยภายใต้แนวความคิด เรื่องความต้องการบ้านหลังที่สองในเมืองใกล้โรงเรียนของบุตรและใกล้แหล่งงานของกลุ่มผู้มีรายได้สูง

ซึ่งปรากฏการณ์ของการเกิดความต้องการบ้านหลังที่สองในเมืองของกลุ่มผู้มีรายได้สูงนั้น เป็นสิ่งที่เพิ่งเริ่มเกิดขึ้นอย่างจริงจัง เพียงไม่กี่ปีที่ผ่านมาเอง เป็นแนวโน้มทางออกของผู้มีรายได้สูงซึ่ง มีบุตรที่กำลังเรียนอยู่ในโรงเรียนเอกชนที่มีชื่อเสียงในเมืองและทำงานอยู่ในเมือง แต่ต้องประสบกับปัญหาการจราจรซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ของคนกรุงเทพมหานคร

ประเด็นหลักของการศึกษาวิจัยก็คือการศึกษาสภาพปัจจุบันและความคาดหวังของบ้านหลังที่สองในเมือง ใกล้โรงเรียนของลูกและใกล้แหล่งงานและกลุ่มผู้มีรายได้สูง มีสาเหตุหลัก ๆ เป็นปัจจัยในการกำหนดการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองอย่างไร

ในการศึกษาวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ประชากรของกลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนของกลุ่มผู้มีรายได้สูง คือ กลุ่มผู้ปกครองซึ่งมีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษาจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลายของสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียงในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา โรงเรียนอัสสัมชัญกรุงเทพฯ, โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย และ โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตศูนย์กลางธุรกิจ คือ บริเวณสาทร สีลม สุรวงศ์ เขตบางรัก ขึ้นมาศึกษาวิจัยเป็นกรณีพิเศษ โดยผู้วิจัยพิจารณาเห็นว่า มีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้หลายทฤษฎีด้วยกัน แต่ได้นำมากล่าวถึงเฉพาะทฤษฎีที่สำคัญ ๆ

เท่านั้น และผู้วิจัยได้รวบรวมทฤษฎี แนวความคิด และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการศึกษาวิจัยมาจัดเรียงเป็นหมวดหมู่อันประกอบด้วย ส่วนที่หนึ่ง แนวความคิดเรื่องที่อยู่อาศัย ส่วนที่สอง ความต้องการที่อยู่อาศัยในเมือง และส่วนที่สาม รูปแบบการเดินทางและปัญหาการจราจร เพื่อนำไปสู่เรื่องที่ทำการศึกษาวิจัยต่อไป ในส่วนแรกจะวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการศึกษาและส่วนหลังจะเป็นการนำเสนอ ทฤษฎี แนวความคิด และผลงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว

2.1 แนวความคิดเรื่องตลาดที่อยู่อาศัยในเมือง

ตามปกติเมืองขนาดใหญ่ส่วนมากมักประสบปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัยซึ่ง "การขาดแคลน" ที่ว่านี้ตามทัศนะของนักเศรษฐศาสตร์หมายความว่า อุปทานของสินค้านั้น ๆ มีน้อยกว่าอุปสงค์ ในเมื่อเราพูดถึงอุปสงค์ต่อที่อยู่อาศัย (Demand For Housing) ของบุคคลหนึ่ง ย่อมเป็นที่เข้าใจว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องมีพลังทางการเงินที่จะซื้อที่อยู่อาศัยของตนได้ และเต็มใจที่จะซื้อด้วย การขาดแคลนในลักษณะนี้ในทางเศรษฐศาสตร์จึงไม่ถือเป็นเรื่องรุนแรงเพราะเราถือว่าการขาดแคลนเช่นนี้ย่อมปรับตัวของมันเองได้โดยอัตโนมัติ และรัฐบาลย่อมไม่ถือเป็นภาระความรับผิดชอบแต่อย่างใด การตอบสนองอุปสงค์ในท้องตลาดจัดทำโดยองค์กรเอกชน และโดยทั่วไปองค์กรเอกชนตอบสนองอุปสงค์ของกลุ่มบุคคลที่มีรายได้สูงและรายได้ปานกลางเท่านั้น แต่สำหรับกลุ่มบุคคลที่มีรายได้ต่ำ ธุรกิจของเอกชนมักจะละเลยไป ทั้งนี้ก็เป็นเหตุผลในด้านการลงทุนนั่นเอง การขาดแคลนที่อยู่อาศัยของกลุ่มบุคคลที่มีรายได้ต่ำไม่ใช่การขาดแคลนในลักษณะที่ว่าอุปสงค์ที่อยู่อาศัยมีมากเกินไป แต่เป็นการขาดแคลนที่เกิดจากความจำเป็นที่จะต้องมีที่อยู่อาศัย (Housing Needs) ของบุคคลกลุ่มหนึ่ง ซึ่งสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของเขาไม่เอื้ออำนวยให้คนกลุ่มนี้เกิดอุปสงค์ต่อที่อยู่อาศัยได้ คนกลุ่มนี้แหละที่รัฐบาลจะต้องเข้าไปมีส่วนรับผิดชอบ

2.1.1 ลักษณะตลาดที่อยู่อาศัยในเมือง

นักเศรษฐศาสตร์ถือว่าที่อยู่อาศัยเป็นสินค้าบริโภคคงทนอย่างหนึ่ง (Consumer Durable) กล่าวคือ ผู้ที่อยู่อาศัยจะเกิดความพอใจจากการมีบ้าน เหมือนหนึ่งได้บริโภคสินค้าอย่างอื่นเช่นกัน สำหรับตลาดเสรีราคาสินค้าต่าง ๆ ถูกกำหนดโดยอุปสงค์และอุปทานซึ่งตลาดที่อยู่อาศัยก็มีลักษณะแบบเดียวกัน ดังนั้นการพิจารณาลักษณะตลาดที่อยู่อาศัยจึงควรศึกษาทั้งอุปทานและอุปสงค์ที่อยู่อาศัย

1) อุปทานที่อยู่อาศัย ที่อยู่อาศัยมิได้เป็นสินค้าที่เหมือนกันทุกประการ (Non-homogeneous Products) เนื่องจากประการแรก บ้านมีหลายแบบ หลายประเภท เช่น บ้านไม้ บ้านตึก แฟลต ฯลฯ ประการที่สอง ที่อยู่อาศัยขึ้นอยู่กับประเภทของผู้อาศัย เช่น เป็นเจ้าของบ้านเอง เป็นผู้เช่า หรือเช่าซื้อ เป็นต้น ประการสาม ที่อยู่อาศัยแตกต่างกันไปตามแหล่งที่ตั้ง เช่น บ้านในเขตศูนย์กลางธุรกิจการค้าหรือเขตนอกเมือง ประการที่สี่ บ้านพักมีความแตกต่างกันตามขนาดหรือห้องพัก เช่น บ้านห้องนอนเดียว บ้านสองห้องนอน ฯลฯ ประการที่ห้า ที่อยู่อาศัยอาจแตกต่างกันตามอายุของบ้าน นอกจากนั้น เรายังแบ่งออกเป็นที่อยู่อาศัยของเอกชนหรือของรัฐ

เมื่ออุปทานที่อยู่อาศัยมีหลายแบบดังกล่าวข้างต้นย่อมแสดงว่า ตลาดที่อยู่อาศัย มิได้มีเพียงตลาดเดียว (Single Market) หากตลาดที่อยู่อาศัยแต่ละแบบมีความเกี่ยวพันกัน เช่น ถ้าราคาบ้านแบบหนึ่งเปลี่ยนแปลงไป ย่อมมีผลกระทบต่อราคาของบ้านอีกแบบหนึ่ง

2) อุปสงค์ที่อยู่อาศัย ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายก้อนใหญ่เมื่อเทียบสัดส่วนกับรายได้ของแต่ละครอบครัว อย่างไรก็ตาม คนเรามีความประสงค์ที่จะมีที่อยู่อาศัยของตนเองแทบทั้งสิ้นแม้ว่าที่อยู่อาศัยจะมีราคาสูงมากเพียงใดก็ตาม และถ้ายิ่งการซื้อบ้านสามารถทำได้โดยสะดวก เช่น มีระบบการผ่อนส่ง หรือระบบเช่าซื้อแล้วยิ่งทำให้ความต้องการต่อที่อยู่อาศัยยิ่งเพิ่มมากขึ้น

สิ่งที่ต้องยอมรับกันก็คือการลงทุนเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยมักมีการเก็งกำไร
อุปสงค์ต่อที่อยู่อาศัยจะเพิ่มสูงขึ้น ถ้าหากมีการเก็งกำไรในบ้านและที่ดินมากขึ้น ผลก็คือทำให้
อุปสงค์ต่อที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

2.1.2 ผลที่เกิดจากอุปสงค์ต่อที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

ถ้าตลาดอยู่ในลักษณะแข่งขันกัน การที่อุปสงค์ต่อที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นและ
ทำให้ผลทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังต่อไปนี้

- 1) **ระยะสั้น** ราคาที่อยู่อาศัยในเมืองจะสูงขึ้น ครอบครัวที่เคยอยู่
บ้านใหญ่อาจจะต้องย้ายไปอยู่บ้านเล็ก เจ้าของบ้านที่ไม่เคยคิดจะให้ใครมาอาศัยอยู่ด้วยอาจ
จะต้องเปลี่ยนความตั้งใจ เพราะค่าเช่าบ้านที่สูงขึ้นนั้นเป็นเครื่องดึงดูดใจ โดยทั่ว ๆ ไป ถ้าคิด
อุปทานในแง่พื้นที่แล้วคงจะไม่เปลี่ยนแปลงมาก เพียงแต่ว่าจำนวนที่อยู่อาศัยจะเพิ่มขึ้นบ้าง
และแต่ละครอบครัวได้เนื้อที่เพื่ออยู่อาศัยน้อยลง
- 2) **ระยะยาว** การที่ตลาดอยู่ในภาวะที่แข่งขันกัน ทำให้เกิดมีการลงทุน
ในด้านการก่อสร้างที่อยู่อาศัย ทั้งนี้เป็นเพราะกำไรจากการประกอบธุรกิจด้านนี้สูงขึ้นเป็น
เครื่องล่อใจ

2.2 แนวความคิดในการเลือกที่อยู่อาศัยในเมือง

ปัจจัยแหล่งที่ตั้ง เช่น ภูมิอากาศ ระดับค่าครองชีพในภูมิภาค และบริการ
สาธารณูปโภคของชุมชนจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยของคนเราระหว่าง
ภูมิภาค แต่เมื่อมีการตัดสินใจเข้าไปอยู่ในภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งแล้ว ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพล
น้อยมากต่อการตัดสินใจเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยของเราภายในภูมิภาคหนึ่ง ๆ หรือภายในเมือง

หนึ่ง ๆ เพราะในการเลือกถิ่นที่อยู่อาศัยภายในเมืองใดเมืองหนึ่ง คนเรามักจะพิจารณา 2 ปัจจัย คือ

2.2.1 การเข้าถึงแหล่งจ้างงานและการติดต่อสัมพันธ์ด้านอื่น ๆ ซึ่งวัดด้วยระยะ เวลาที่ต้องใช้ไปในการเดินทาง การเข้าถึงแหล่งการจ้างงานและการติดต่อสัมพันธ์อื่น ๆ วัดด้วยเวลาและต้นทุนที่เสียไปในการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงาน รวมทั้งเวลาที่ต้องใช้ไปในการเดินทางไปซื้อของ ซึ่งทำให้ต้องพิจารณาถึงแหล่งที่ตั้งร้านค้าปลีกและศูนย์การค้าที่อยู่ในบริเวณนั้น การเดินทางไปโรงเรียนของบุตร การเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจ อื่น ๆ -

2.2.2 คุณภาพที่ตั้ง โดยพิจารณาจากชุมชนเพื่อนบ้านและสภาพแวดล้อม คุณภาพชุมชนที่อยู่อาศัยและเพื่อนบ้าน มีความสำคัญต่อการเลือกที่อยู่อาศัยซึ่งจะแตกต่างกันไปตามรสนิยมของแต่ละคน แต่ส่วนใหญ่แล้วคนเราพอใจในความเงียบสงบ เนื้อที่กว้างขวาง มีความเป็นอยู่ที่เป็นระเบียบ มีบริการสาธารณะที่เพียงพอและประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น มีรายได้และความเป็นอยู่เหมือนกัน น้อยคนนักที่จะพอใจที่จะอยู่อาศัยในบริเวณที่มีคนอยู่หนาแน่น นอกจากจะมีความได้เปรียบในแง่ที่ง่ายต่อการเดินทางหรือการมีบริการอื่นมาชดเชย

Brain J.L. Bery and Frank E. Horton⁶ ได้เสนอว่าปัจจัยพื้นฐานที่กำหนด การเลือกที่อยู่อาศัยมี 3 ประการคือ

1. ราคาหรือค่าเช่าที่พักอาศัย
2. ชนิดของที่พักอาศัย
3. ที่ตั้งของที่พักอาศัย

⁶ Murphy. *The American City : An Urban Geography*. 2d ed., 1975 : P.436.

ปัจจัยทั้ง 3 ประการนี้มีความสัมพันธ์ควบคู่ไปกับเหตุผลส่วนตัวในการเลือกที่พักอาศัยของแต่ละบุคคล เช่น จำนวนเงินที่บุคคลพอใจที่จะใช้จ่ายสำหรับที่อยู่อาศัย ซึ่งขึ้นอยู่กับรายได้ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับสถานภาพสมรสและขนาดครอบครัวหรือวิถีทางการดำเนินชีวิต ซึ่งจะมีผลต่างชนิดของชุมชนที่ต้องการจะอยู่ สถานที่ทำงาน รวมทั้งระยะทางจากบ้านไปยังแหล่งงานด้วย

Brain Goodal⁷ กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัยว่าผู้อาศัยจะพิจารณาคูณสมบัติของที่อยู่อาศัย 3 ประการคือ

1. ลักษณะของบ้าน ได้แก่ ความเก่าใหม่ของบ้าน ขนาดของบ้านที่เหมาะสมกับขนาดของครอบครัว และคุณสมบัติของส่วนประกอบภายในบ้าน
2. ลักษณะของชุมชนผู้อยู่อาศัยมักจะเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยที่มีสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเหมือนกับตนเอง
3. ความสัมพันธ์ของที่ตั้งนั้นกับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งงาน ย่านการค้า จุดสาหนกรรม และการติดต่อสัมพันธ์กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

แต่ในทางปฏิบัติปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย ได้แก่

1. รายได้ เขากล่าวว่า รายได้ความพอใจ และการเลือกที่อยู่อาศัยจะมีความสัมพันธ์กันยิ่งขึ้น เมื่อรายได้ของผู้อยู่อาศัยมากขึ้นเท่าใดโอกาสของการเลือกชนิดของบ้าน ที่ตั้ง และความพอใจในสิ่งที่ชอบก็จะได้รับการตอบสนองมากขึ้นเท่านั้น

⁷ Goodal Brain. The Economics of Urban Areas. Great Britain : Biddles Ltd., Guildford, 1974 : P. 151-161.

2. การเข้าถึงแหล่งงาน อาจจะมีอิทธิพลต่อการกระจายตัวของประชากรมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ ครอบครัวจะต้องพิจารณาระหว่างความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัวกับความเป็นไปได้หลาย ๆ ด้านที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปทำงาน ราคาที่ดินที่เหมาะสม ความต้องการด้านอื่น ๆ ในการติดต่อกับเมือง และสิ่งพอใจต่าง ๆ

3. สภาพครอบครัว การที่มีเด็กในครอบครัวมีผลสะท้อนต่อการใช้พื้นที่ของครอบครัว ยังมีเด็กมากเท่าไรก็ยิ่งเป็นเครื่องกระตุ้นให้ต้องการบ้านที่มีพื้นฐานขนาดใหญ่ นอกจากนี้บริเวณที่มีโรงเรียนที่มีมาตรฐานด้านการศึกษาตั้งอยู่จะเป็นบริเวณที่ได้รับความสนใจในการเลือกเป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยมากขึ้น ส่วนครอบครัวที่ไม่มีเด็กมักชอบความสะดวกสบายในการเข้าถึงสิ่งซึ่งน่าพอใจของเมือง และพอใจที่จะมีบ้านที่มีพื้นที่เล็กกว่าที่ตั้งอยู่บริเวณใจกลางของเมือง

4. ปัจจัยอื่น ๆ รายได้และการเข้าถึงแหล่งงานไม่ใช่ปัจจัยเดียวเท่านั้นที่จำกัดขอบเขตแน่นอนว่าผู้อยู่อาศัยจะอยู่ในบริเวณพักอาศัยใดโดยเฉพาะการแบ่งแยกผิวเชื้อชาติและชนชั้น ก็มีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัยเช่นกัน

Jay Siegel⁶ ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัยว่ามีปัจจัยที่สำคัญอยู่ 3 ประการคือ

⁶ Hirsch, Warner Z. Urban Economics Analysis. New York : Mc Graw-Hill, 1975 :

1. ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility)
2. คุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะทางสังคมของชุมชน

สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ บริการสาธารณะสำหรับชุมชน ความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้น เป็นต้น

3. ลักษณะที่ดินที่ใช้ในการปลูกบ้านทำเลที่ตั้ง

William Alonso⁹ กล่าวว่า การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยในเมืองมีความสัมพันธ์กับราคาที่ดิน กล่าวคือบริเวณใจกลางเมืองราคาที่ดินจะสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ ดังนั้น การสร้างที่อยู่อาศัยในเมืองจึงจำเป็นต้องลงทุนสูง ในขณะที่เดียวกันราคาที่ดินจะค่อย ๆ ลดลงตามระยะทางที่ห่างออกไปจากตัวเมือง ทำให้การลงทุนด้านที่อยู่อาศัยลดลงด้วย แต่ราคาที่ดินยังผันแปรกับค่าขนส่งคือระยะทางไกล ราคาที่ดินถูกลงก็จริง แต่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง ดังนั้นผู้ที่มีรายได้สูง ย่อมมีโอกาสเลือกที่อยู่อาศัยนอกเมือง ขณะที่ผู้มีรายได้ต่ำต้องอาศัยอย่างแออัดในเมือง Alonso ได้กล่าวสรุปว่า การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยควรพิจารณาปัจจัย 3 ประการคือ

1. ราคาของที่พักอาศัย ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และความสามารถในการจ่ายสำหรับที่อยู่อาศัยนั้น
2. รูปแบบของที่อยู่อาศัย ที่ก่อให้เกิดความพอใจแก่ผู้อยู่อาศัยซึ่งจะสัมพันธ์กับขนาดครอบครัวและสถานภาพสมรสด้วย
3. ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะห่างจากที่ทำงานด้วย

⁹ Raymond E. Murphy. The American City : An Urban Geography. 2 d ed., 1975 : P.435.

การพิจารณาในการเลือกที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยนั้น จะขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้แรงงานเอง เช่นระดับรายได้ ราคาหรือค่าเช่า ที่พักอาศัย ราคาที่ดิน ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงาน หรือการอยู่ใกล้แหล่งงานและลักษณะของชุมชน เช่นบริเวณที่อยู่อาศัยมีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมเหมือนกัน รวมทั้งลักษณะความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ เช่นการเข้าถึงของที่อยู่อาศัยไปย่านการค้า อุตสาหกรรมและการใช้ที่ดินและประเภทอื่น ๆ เป็นต้น

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าการกระจายตัวของประชากรในพื้นที่พักอาศัย โดยทั่วไปผูกพันกับการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจของกิจกรรมการผลิตและการบริโภค ตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัย แสดงความคงตัวของพื้นที่ที่ซึ่งผูกพันกับค่าเดินทางประจำวัน ซึ่งเป็นส่วนเสียประโยชน์สำหรับผู้พักอาศัยและครอบครัวกับราคาค่าเช่าของที่พักอาศัย หรือกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดของค่าเดินทางประจำวัน ย่อมนำไปสู่ความพอใจสูงสุดสำหรับที่พักอาศัย ซึ่งย่อมหมายถึง ทำเลที่ตั้งที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงสุดด้วยเช่นกัน ในลักษณะของชุมชนเมืองของไทย การเลือกที่ตั้งของการพักอาศัยมีความผูกพันกับเส้นทางคมนาคมและโอกาสทางเศรษฐกิจของที่ตั้งในการแสวงหารายได้ตอบแทนจากพื้นที่อีกส่วนหนึ่ง ลักษณะของที่พักอาศัยมีส่วนผูกพันกับความสามารถในการเข้าถึงและโอกาสทางเศรษฐกิจของที่ดินตำแหน่งนั้น ๆ

Berrie Needham¹⁰ ให้เหตุผลในการรวมตัวของบริเวณที่พักอาศัยว่า

1. ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) ผู้อยู่อาศัยต้องการเดินทางไปทำงาน ศึกษา จับจ่ายซื้อของ และติดต่อธุรกิจ ผู้อยู่อาศัยจึงพอใจที่จะจับกลุ่มอยู่ 2

¹⁰ Barrie Needham, How Cities Works (Pergamon Press, 1977), P.103.

บริเวณ ข้างทางเส้นทางคมนาคม และกระจายอยู่รอบ ๆ ศูนย์กลางธุรกิจ ร้านค้า สถานที่ทำงาน และสถานศึกษานั้น ๆ

2. การประหยัดจากภายนอก (External Economics) การจับกลุ่มของอาคารที่พักอาศัยจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องการใช้บริการสาธารณูปโภคของเมือง

ในปัจจุบันนี้การเลือกที่ตั้งสำหรับที่อยู่อาศัยนั้น ผู้อยู่อาศัยมักจะคำนึงถึงความใกล้ไกลของที่ตั้งกับศูนย์ธุรกิจการค้าและแหล่งงาน เพราะต้องการความสะดวกในการเดินทางไปทำงานหรือติดต่อธุรกิจ ดังนั้นโดยส่วนใหญ่แล้วที่อยู่อาศัยที่นิยมมากจะอยู่ใกล้กับศูนย์กลางธุรกิจของเมืองเพื่อความสะดวกและเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการติดต่อธุรกิจ

ด้วยเหตุนี้¹¹ การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย จึงต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับการใช้ที่ดินภายในเมือง และทิศทางการขยายตัวของเมืองตามศูนย์การค้า ถนนหนทาง แหล่งงาน ฯลฯ เพราะแหล่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดปัญหาการจราจรในเมือง อันเนื่องมาจากการเดินทางไปทำงาน ชื้อของ ทำธุรกิจส่วนตัว ไปโรงเรียน ไปพักผ่อน หรืออื่น ๆ เราจึงกล่าวได้ว่า¹² รูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เป็นตัวกำหนดหลักตัวหนึ่งของโครงสร้างความเป็นเมือง

¹¹ Michalo C. Romanos, Residential spatial structure, (Canada : D.C. Health & company, 1976), P.4.

¹² วงเดือน เกษสุภะ, "การขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรรกับปัญหาการขยายเมือง", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาการผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), หน้า 9.

แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัยในเมือง ปัญหาเรื่องที่ตั้งเป็นสิ่งสำคัญต่อการตัดสินใจ จากบทความ รศ.มานพ พงศทัต¹³ กล่าวไว้ว่าปัญหาเรื่องที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนี้มักจะควบคู่ไปกับ "ปัญหาการเดินทาง" โดยที่ว่าคุณจะต้องมีที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน คือจะต้องมี "Work Place" and "Live Place" และจะต้องเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ 2 แห่งนี้ ในเมืองที่มีการกระจายตัวในแนวราบ เช่น กรุงเทพมหานคร เช่นนี้ก็เท่ากับเป็นการแยกที่อยู่อาศัยออกไปอยู่ชานเมืองและนอกเมืองออกไปไกลจากแหล่งทำงานที่อยู่ในเมือง ทำให้เกิดปัญหาของที่ตั้งระหว่างพื้นที่ที่สำคัญ 2 แห่งนี้ โดยที่มีนักผังเมืองบางท่านได้กล่าวไว้ว่า ... LIVE WHERE YOU WORK OR WORK WHERE YOU LIVE ... นั่นคือเราจะต้องอยู่ติดหรือใกล้กับที่ทำงาน ที่ตั้งของสองแห่งนี้จะต้องติดกันหรือใกล้กันมากที่สุดที่จะทำได้

สำหรับแนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยของผู้มีรายได้สูง มีการศึกษาวิจัยของ ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์¹⁴ ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อที่พักอาศัยในประเทศกำลังพัฒนา และแนวความคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเลือกที่พักอาศัยของประชากรมาทดสอบและค้นหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปรากฏการณ์ของที่พักอาศัยที่พัฒนาโดยภาคเอกชนในกรุงเทพมหานคร โดยทดสอบจากกลุ่มประชากรรายได้ต่าง ๆ กันในพื้นที่เขตปทุมวัน พระโขนง และบางกะปิ ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเลือกที่พักอาศัยของประชากรรายได้สูง ดังนี้

¹³ รศ. มานพ พงศทัต. ทำงานใกล้ที่อยู่หรืออยู่ใกล้ที่ทำงาน ในวิระภัทร พรหมบุตร, ทำเนียบคนโต. กรุงเทพมหานคร : สารมวลชน, 2532 : หน้า 189-191.

¹⁴ ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์. แนวโน้มการพัฒนาเคหการในเขตกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันออกและด้านตะวันออกเฉียงเหนือ). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525 : 72-103.

1. อรรถประโยชน์ของประชากรรายได้สูงเกิดจากการที่ได้มีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์กลางต้องการเสียเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด และมีขนาดพื้นที่อาคารพักอาศัยใหญ่

2. ประชากรรายได้สูงมีเวลาเป็นข้อจำกัดในการเลือกแหล่งที่พักอาศัย ประชากรกลุ่มนี้ต้องการจะลดเวลาที่เสียไปโดยเปล่าประโยชน์ ซึ่งได้แก่เวลาในการเดินทาง เพื่อเพิ่มเวลาให้แก่การทำงานหรือการพักผ่อน ประชากรรายได้สูงจะเลือกที่พักอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์กลาง

3. เพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ ประชากรที่มีรายได้สูงยินดีที่จะอยู่ในที่พักอาศัยที่มีขนาดที่ดินเล็กลง

จากการศึกษาเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองสรุปได้ว่า ขึ้นอยู่กับปัจจัย 5 ปัจจัยคือ

1) ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย และความสะดวกในการเดินทาง เป็นปัจจัยหนึ่งของการเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองที่กล่าวโดย Brain J.L. Berry and Frank E. Horton, Brain Goodal, Jay Siegel and William Alonzo

2) รูปแบบและประโยชน์ใช้สอยของที่อยู่อาศัย เป็นปัจจัยหนึ่งของการเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองที่กล่าวโดย Brain J.L. Berry, Frank E. Horton, Brain Goodal and William Alonzo

3) ราคาหรือค่าเช่าของที่อยู่อาศัย ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และความสามารถในการจ่ายสำหรับที่อยู่อาศัยนั้น เป็นปัจจัยหนึ่งของการเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองที่กล่าวโดย Brain J.L. Berry, Frank E. Horton, Brain Goodal and William Alonzo

4) สภาพแวดล้อมของที่อยู่อาศัย เป็นปัจจัยหนึ่งของการเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองที่กล่าวโดย Jay Siegel

5) ลักษณะของชุมชนและกลุ่มเพื่อนบ้านที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน เป็นปัจจัยหนึ่งของการเลือกที่อยู่อาศัยในเมือง ที่กล่าวโดย Brain Goodal ทั้งนี้ปัจจัยด้านนี้จะรวมถึงด้านความใกล้ชิดพ่อแม่ พี่น้องและญาติมิตร

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับคนเมืองรุ่นใหม่

ในปัจจุบันจากการที่ประเทศไทยมีการพัฒนาเศรษฐกิจเจริญเติบโตไปมาก ทำให้ประชาชนมีรายได้มากขึ้น และการติดต่อคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้นเนื่องจากการพัฒนาเทคโนโลยีในการสื่อสาร การจราจรในเมืองยิ่งมีความแออัดเพิ่มขึ้นเนื่องจากกรเพิ่มจำนวนของรถยนต์ที่มากขึ้น ประชาชนเริ่มมีความต้องการที่อยู่อาศัยที่มีความสะดวกในการเดินทางไปทำงาน โดยเปลี่ยนรูปแบบที่อยู่อาศัยจากการที่อยู่บ้านเดี่ยว บ้านแฝด หรือทาวน์เฮ้าส์ ซึ่งปัจจุบันตั้งอยู่ในทำเลบริเวณชานเมือง มาเป็นการอยู่อาศัยอาคารชุดแทน เพราะสามารถอยู่ใกล้ที่ทำงานได้มากกว่าและการเดินทางก็สะดวกกว่า สิ่งเหล่านี้มีผลให้การดำเนินชีวิตของคนในเมืองเปลี่ยนแปลงไป โดย รศ.มานพ พงศทัต ได้กล่าวถึงลักษณะของคนเมืองรุ่นใหม่จะประกอบไปด้วยลักษณะของ 7'C คือ

2.3.1 CONDOMINIUM หรืออาคารชุด ซึ่งเป็นรูปแบบ ที่อยู่อาศัยแบบใหม่ เนื่อง จากในปัจจุบันที่ดินในเมืองมีราคาสูงขึ้น ดังนั้นการก่อสร้างที่อยู่อาศัยในรูปแบบของบ้านเดี่ยว บ้านแฝด หรือทาวน์เฮ้าส์ ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน จึงมีการเปลี่ยนมาเป็นอาคารชุดแทน เนื่องจากใช้ที่ดินน้อยแต่สามารถอยู่ได้หลายครอบครัว และมีทำเลที่ตั้งอยู่ในเมือง ทำให้ผู้อยู่อาศัยเดินทางไปทำงานได้สะดวก

2.3.2. CAR หรือรถยนต์ ในปัจจุบันรถยนต์นับว่าเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งเพราะทำให้คนสามารถติดต่อธุรกิจได้สะดวกเร็วยิ่งขึ้น และในกลุ่มของผู้ที่มีเงินในปัจจุบันการที่มีรถยนต์ราคาแพง ๆ ก็ถือเป็นเครื่องวัดฐานะอย่างยิ่ง

2.3.3 CREDIT CARD หรือบัตรเครดิต เป็นรูปแบบการจ่ายเงินแบบใหม่ของคนเมือง โดยเป็นการเซ็นชื่อไว้ก่อนและมีการเรียกเก็บเงินทีเดียวในปลายเดือน ทำให้ผู้ใช้บัตรเครดิตสามารถเลือกซื้อสินค้าได้ตามความต้องการมากขึ้นและจ่ายเงินทีหลัง

2.3.4 CLUB MEMBER หรือสมาชิกคลับ เป็นรูปแบบของการนันทนาการอย่างหนึ่งของคนที่มีเงิน เพราะต้องมีการจ่ายเงินสมัครค่าสมาชิกในอัตราที่สูง ซึ่งมีทั้งรูปแบบที่เป็นการออกกำลังกาย และการสังสรรค์ดื่มสุรา การเป็นสมาชิกคลับนี้สามารถใช้เป็นที่รับรองแขกหรือผู้ร่วมงานธุรกิจ และยังเป็นที่พักผ่อนเพื่อรอให้การจราจรที่ติดขัดบนท้องถนนให้เบาบางก่อนกลับบ้าน

2.3.5 COMPUTER หรือเครื่องมือในธุรกิจ ที่ช่วยในการทำงานของธุรกิจมีประสิทธิภาพมากขึ้น ธุรกิจปัจจุบันนี้มักต้องการผู้ที่ทำงานใช้เครื่องคอมพิวเตอร์เป็นเพราะจะทำให้การทำงานได้รวดเร็วและถูกต้องมากขึ้น

2.3.6 COMMUNICATION หรือเครื่องมือการสื่อสาร เนื่องจากธุรกิจในปัจจุบันต้องการการสื่อสารที่รวดเร็วเพื่อให้ทันกับธุรกิจ ในการออกไปติดต่องานนอกสำนักงาน แต่บางครั้งอาจจะมีความต้องการที่จะต้องติดต่องานไปพร้อม ๆ กัน จึงทำให้ต้องใช้เครื่องมือ ติดต่อกัน

ตลอด ซึ่งอาจเป็นวิฤตแบบติดตัวที่สามารถฝากข้อความได้ หรือเป็นโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ตลอดเวลา

2.3.7 CONDOM หรือถุงยางอนามัย เป็นค่านิยมของผู้ชายในปัจจุบันที่ชอบไปเที่ยวโสเภณี อาจเป็นการเลี้ยงต้อนรับแขก หรือเกี่ยวกับเพื่อนฝูง จึงจำเป็นต้องมีการใช้ถุงยางอนามัยเพื่อป้องกันการติดโรคต่าง ๆ

ลักษณะทั้ง 7 ประการนี้ เป็นลักษณะของคนเมืองรุ่นใหม่ที่จะใช้ลักษณะทั้ง 7 อย่างนี้ เนื่องจากความเป็นเมือง โดยธุรกิจมีความก้าวหน้า จึงเป็นสิ่งจำเป็นของคนเมืองรุ่นใหม่ในปัจจุบันนี้

2.4 แนวความคิดที่เกี่ยวกับการย้ายถิ่น และกระบวนการย้ายถิ่น

Willekens¹⁵ มองว่าการย้ายถิ่นเป็นผลของกระบวนการตัดสินใจของบุคคล หรือครัวเรือน กระบวนการตัดสินใจประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ 4 ขั้นตอนได้แก่

1. การพิจารณาโอกาสที่จะย้าย เนื่องจากความไม่พอใจในที่อยู่ปัจจุบันขณะที่ท้องถิ่นมีโอกาสด้านเศรษฐกิจและสังคมดีกว่า ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้มีการพิจารณาอยากจะย้ายที่อยู่
2. การกำหนดเวลาที่จะย้ายเป็นการแสดงความตั้งใจที่จะย้ายที่อยู่
3. การกำหนดรูปแบบของการย้าย เช่น การย้ายออกเป็นรายบุคคล หรือทั้งครอบครัว เป็นต้น

¹⁵ Willekens, Frans. Identification and Measurement of Spatial Movement in National Migration Surveys : Guidelines for Analysis. Edited by Escap. Bangkok : Survey manuals, 1982 : P.74-79.

4. การตัดสินใจเลือกห้องถิ่นปลายทาง คือตัดสินใจว่าจะย้ายไปอยู่
อย่างไร ประกอบอาชีพอะไร อยู่ยาวนานเท่าไร เป็นต้น

Van Arsdol, Sabagh and Butter¹⁶ แบ่งกระบวนการย้ายถิ่นออกเป็น 3
ขั้นตอน คือ

1. การเลือกที่จะย้ายถิ่น (Choice to move) เป็นผลจากความไม่พอใจ
สภาพความเป็นอยู่ในห้องถิ่นปัจจุบัน ซึ่งบางคนมีความคิดต้องการจะย้ายถิ่นไปอยู่ในห้องที่
ใหม่ที่มีโอกาสในทางเศรษฐกิจและสังคมที่ดีกว่าเดิม

2. การวางแผนที่จะย้ายถิ่น (Plan to move) เป็นขั้นตอนที่พิจารณาถึง
เงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับการย้ายถิ่น เช่น ห้องถิ่นปลายทางที่จะย้ายไป รูปแบบของการย้าย
ค่าใช้จ่ายในการขนย้าย เป็นต้น

3. พฤติกรรมที่เกิดตามมา (Subsequent Behavior) คือการตัดสินใจ
ย้ายไปอยู่ในห้องที่ใหม่หรือยังอยู่ที่เดิม

Speare, Goldstein and Frey¹⁷ เห็นว่าการย้ายถิ่นเป็นผลมาจากกระบวนการ
การตัดสินใจที่พิจารณากันอย่างต่อเนื่อง (Ongoing decision-making process) โดยแบ่ง
กระบวนการนี้ออกเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่

¹⁶ Van Arsdol, Maurice ; Sabagh Georges ; and Butter Edger W. Retrospective
and Subsequent Metropolitan Residential Mobility. Demographys (1968) : P.249-267.

¹⁷ Spear, Alden, Jr.; Goldstein Sidney ; and Fray, William Residential Mobility
Migration and Metropolitan Change. Cambridge : Ballinger Publishing Company, n.d. :
P.175-182.

1. ความต้องการที่จะย้ายถิ่นที่อยู่ (Desire to consider moving) เป็นผลมาจากความไม่พอใจต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ในที่อยู่เดิม เช่น ลักษณะที่อยู่อาศัย งานที่ทำ เพื่อนบ้าน ตลอดจนสภาพแวดล้อมอื่น ๆ และความไม่พอใจต่อสิ่งต่างๆ เหล่านี้เกินขีดระดับที่แต่ละคนจะทนได้ (Tolerance Level หรือ Threshold) จึงมีความต้องการพิจารณาที่จะย้ายถิ่น
2. การเลือกทำเลที่อยู่ใหม่ (Selection of and alternative location) เมื่อเกิดความไม่พอใจในที่อยู่มักจะพิจารณาถึงที่อยู่ใหม่ บางคนอาจจะเลือกพิจารณาถึงที่อยู่ใหม่มากกว่าหนึ่งแห่ง โดยประเมินถึงผลประโยชน์ต่าง ๆ ในท้องที่ที่ให้ผลประโยชน์มากที่สุดซึ่งเป็นการประเมินแบบอัตวิสัย (Subjective) ที่อาจแตกต่างกันไปตามประสบการณ์ ความรู้และการรับรู้ข่าวสาร ในท้องที่ใหม่ของแต่ละบุคคล
3. การตัดสินใจย้ายที่อยู่เดิม (Decision to move or to stay) ผู้ย้ายถิ่นจะประเมินผลประโยชน์ทั้งที่เป็นตัวเงิน และไม่เป็นตัวเงินเปรียบเทียบระหว่างท้องที่ใหม่และท้องที่เดิม ตลอดทั้งพิจารณาระยะทางค่าใช้จ่าย และความสามารถในการเคลื่อนย้าย ซึ่งการตัดสินใจย้ายที่อยู่มักจะเกิดขึ้นในผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ที่จะได้รับในท้องที่ใหม่ และสามารถเสียค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายได้ กรณีไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายได้ บุคคลนั้นมักตัดสินใจอยู่ในท้องที่เดิมต่อไป หรือพิจารณาเลือกทำเลที่อยู่ใหม่

อย่างไรก็ตาม Willenkens¹⁸ เห็นว่าการตัดสินใจในกระบวนการต่าง ๆ เหล่านี้อาจจะไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ หรือมีการเปลี่ยนแปลงได้ ทั้งนี้เป็นเพราะผลกระทบจากปัจจัยภายนอกบางอย่าง เช่น สถานการณ์ในที่อยู่อาศัยเดิมอาจจะดีขึ้น หรือค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตลอดทั้งข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับท้องที่ที่คิดจะย้ายไปไม่ถูกต้อง จึงทำให้เลิกล้มความคิดที่จะย้ายในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงในกระบวนการต่าง ๆ เช่น เปลี่ยนแปลงเรื่องเวลา สถานที่ที่จะย้ายไป และรูปแบบของการเคลื่อนย้าย

Rossi¹⁹ ได้ให้ความหมายของความต้องการย้ายถิ่นว่าเป็นความปรารถนาของบุคคลที่อยากจะย้ายที่อยู่ (Wish to move) โดยไม่คำนึงถึงความคาดหวัง (Expectation) หรือความสามารถในการย้าย กล่าวคือ ความต้องการย้ายถิ่นเป็นความรู้สึกที่อยากจะย้ายที่อยู่ไปอยู่ที่อื่น เนื่องจากความไม่พอใจในสถานภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมปัจจุบัน เช่น ที่อยู่อาศัยคับแคบ ไม่พอใจงานที่ทำ ฯลฯ แต่โอกาสที่จะได้ย้ายนั้นขึ้นอยู่กับวิสัยความสามารถของแต่ละบุคคลที่มีความสามารถในประเด็นต่าง ๆ เหล่านี้ได้หรือไม่ เช่น ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย การมีงานทำ การรับรู้ข่าวสารในที่อยู่ใหม่ ตลอดจนลักษณะส่วนตัวของผู้ต้องการย้ายถิ่นด้วย

โดยทั่วไปบุคคลจะมีความผูกพันกับที่อยู่อาศัยของตนเอง งานที่ทำ เพื่อนบ้าน ญาติพี่น้องและสังคมรอบตัว ความผูกพันกับสิ่งเหล่านี้จะแสดงออกในรูปความพอใจในระดับมากน้อยต่างกันในแต่ละบุคคล ส่วนใหญ่แล้วผู้ที่มีความพอใจในสภาพที่อยู่ปัจจุบันจะไม่

¹⁸ Willekens, Frans Speare, Alden, Jr., Goldstein sidney ; and Fray, William Residential. Mobility Migration and Metropolitan Change. Cambridge : Ballinger Publisher Company, n.d. : P.97.

¹⁹ Rossi, Peter H. Why Families Move. Illinois : Fress Press, 1995 : P.101.

คิดย้ายที่อยู่แม้เขาจะได้รับผลประโยชน์จากการได้ย้ายไปอยู่ที่อื่นก็ตาม Speare and Others กล่าวถึงกระบวนการตัดสินใจย้ายถิ่นของผู้ย้ายถิ่นโดยสมัครใจว่าส่วนใหญ่จะเริ่มต้นจากความ ต้องการย้ายถิ่นอันเป็นผลมาจากการเพิ่มระดับของความไม่พอใจในที่อยู่ปัจจุบันที่เกินขีด ที่บุคคลจะสามารถทนต่อไปได้ทำนองเดียวกัน Willekens²⁰ อธิบายว่ากระบวนการตัดสินใจ ย้ายถิ่นเริ่มต้นด้วยการอยากจะย้ายที่อยู่ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับความไม่พอใจในที่อยู่ปัจจุบัน ทั้ง ในด้านสถานการณ์ และโอกาสด้านต่าง ๆ เช่น การทำงาน การศึกษา การติดต่อสังคม รูปแบบ ของครอบครัว เป็นต้น

ความไม่พึงพอใจในที่อยู่อาศัยปัจจุบันสามารถแยกออกเป็น ความไม่พอใจ สภาพแวดล้อมทางกายภาพ และความไม่พอใจสภาพแวดล้อมทางสังคม สำหรับความไม่พอ ใจประการแรกนั้น Rossi²¹ พบว่าการเปลี่ยนแปลงขนาดครอบครัวมีความสัมพันธ์กับความต้องการ ย้ายที่อยู่แต่ละครอบครัวจะต้องการที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ขึ้นเมื่อจำนวนสมาชิกเพิ่มขึ้นและ จะต้องการที่อยู่อาศัยขนาดเล็กลงเมื่อจำนวนสมาชิกลดลง ด้วยสาเหตุของวงจรชีวิตของ ครอบครัวหรือบางครั้งจำนวนสมาชิกไม่ได้เปลี่ยนแปลง แต่สภาพที่อยู่อาศัยทรุดโทรมจนต้อง เปลี่ยนที่อยู่ใหม่ ส่วนความไม่พอใจต่อสภาพแวดล้อมทางสังคมนั้น Van Arsdol and Butter²² กล่าวว่าความไม่พอใจเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพและสังคมเป็นสาเหตุเบื้องต้นที่ทำให้ เกิดภาวะกดดัน (Stress) และเมื่อถึงระดับหนึ่งที่ทนไม่ได้ ภาวะกดดันนี้จะเป็นตัวเร่งให้ บุคคลหาที่อยู่อาศัยใหม่

²⁰ Willekens, Frans. Why Families Move. Illinois : Fress Press, 1955 : P.95.

²¹ Rossi, Peter H. Why Families Move. Illinise : Fress Press, 1955 : P. 175.

²² Van Arsdol, Maurice ; Sabagh Georges ; and Butter, Edgar W. retrospective and Subsequent Metropolitan Residential Mobility. Demography. (1968)..95-96.

กระบวนการเปลี่ยนแปลงภายในเขตที่อยู่อาศัย²³

การย้ายที่อยู่อาศัยภายในเมืองไม่ว่าขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่เกิดขึ้นไม่เว้นแต่ละวัน การย้ายที่อาศัยจากบ้านหนึ่งย่อมมีผลกระทบต่อกิจวัตรประจำวันและบริเวณที่อยู่อาศัยการศึกษาทำความเข้าใจต่อการเปลี่ยนแปลงย้ายที่อยู่อาศัยจะมีประโยชน์ต่อการประเมินผลการตัดสินใจของบุคคลและของส่วนรวมไปในตัว การศึกษาการย้ายที่อยู่ทำให้เข้าใจพฤติกรรมบางอย่างของชาวเมือง

1. สาเหตุของการย้ายที่อยู่

การย้ายที่อยู่ประกอบด้วย การตัดสินใจหาที่อยู่ใหม่และการค้นหา ที่อยู่ใหม่ การตัดสินใจเลือกที่อยู่ใหม่อาจขึ้นกับค่านิยมของคนเราเองหรือเกี่ยวกับวิถีชีวิต สภาพบ้านที่ต้องการ หรือละแวกที่ต้องการอาศัยแม้ว่าค่านิยมเหล่านี้จะเป็นเรื่องวัดยาก คือเป็นเรื่องของแต่ละคนแต่ก็มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของแต่ละคน นอกจากนี้อาจเกี่ยวกับ ตัวบ้านที่จะค้นหาจะใหญ่หรือเล็กเพียงใด มีกี่ห้อง และราคาเป็นอย่างไร เป็นต้น การเลือกที่อยู่อาศัยใหม่มีมูลเหตุมาจาก

1.1 ความจำเป็นต้องย้ายออกจากที่อยู่เก่าด้วยเหตุผลนานาประการ เช่น ถูกไล่ออก ตลอดจนไม่สามารถเสียดำเช่าได้

1.2 เกิดจากความจำเป็นในการปรับฐานะทางสังคม เช่น แต่งงาน ตาย หรือหย่าร้างเกิดขึ้นในครอบครัว หรือเกิดเปลี่ยนงานใหม่ หรือรายได้ของครอบครัวเปลี่ยนไป

²³ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2537 : หน้า 97-100.

1.3 ความต้องการในเรื่องที่อยู่อาศัยเปลี่ยนไปอันอาจเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมบางอย่างภายในบ้านเปลี่ยนไป เช่น ขนาด ของครอบครัวใหญ่ขึ้น

1.4 เกิดจากแรงดึงดูดของย่านที่อยู่อาศัยอันเกิดขึ้นในแถบชานเมืองเป็นตัวดึงดูดสำหรับสาเหตุต่าง ๆ ใน 2 ข้อแรก อาจจะสามารถเรียกได้ว่าเป็นการย้ายที่อยู่แบบถูกบังคับ (Forced moves) ส่วนสองประการหลังเป็นแบบสมัครใจ (Voluntary moves)

2. แรงกระตุ้นอันช่วยให้เกิดการย้ายที่อยู่อาศัย

แทนที่จะพิจารณาสเหตุเป็นแบบรวม ๆ อาจแบ่งสาเหตุออกเป็นข้อย่อย ๆ อีกรักก็ได้ ซึ่งทั้งหมดนี้จัดเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการย้ายเคหสถาน ซึ่งประกอบด้วยแรงกระตุ้นที่ไม่พึงปรารถนา และแรงกระตุ้นอันพึงปรารถนา

2.1 แรงกระตุ้นที่ไม่พึงปรารถนาประกอบด้วย

2.1.1 ขนาดของเคหสถาน แรงกระตุ้นที่สำคัญอันทำให้คนเราต้องย้ายที่อยู่ใหม่ คือ ไม่พอใจที่อยู่อาศัยเก่า ซึ่งอาจเกิดได้ทั้งในวัยเริ่มต้นครอบครัวและวัยชรา วัยเริ่มต้นสมาชิกครอบครัวจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ส่วนวัยชราจำนวนสมาชิกลดน้อยลง อาจต้องมีการปรับขนาดของบ้านให้พอดีกับความต้องการ แต่ทั้งหมดนี้ก็ขึ้นอยู่กับสัญชาตญาณของเจ้าของบ้านเป็นใหญ่ว่าเขามองเนื้อที่ภายในบ้าน เช่น จำนวนห้องพอเพียงกับจำนวนสมาชิกครอบครัวเพียงใด

2.1.2 ราคามบ้าน ปัญหาราคาทรัพย์สิน คือ ตัวบ้านรวมทั้งที่ดิน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดการโยกย้ายที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรายที่เช่าบ้านแพงขึ้นเรื่อย ๆ ก็อาจมีการย้ายที่อยู่ใหม่ ในรายที่มีฐานะดีขึ้นก็อาจขยับขยายไปอยู่ตัวเคหสถานที่มีราคาสูงขึ้นก็ได้

2.1.3 สภาพตัวบ้านและละแวกที่อาศัย สภาพทั่วไปของตัวบ้าน และละแวกที่อยู่อาศัยซึ่งเกี่ยวกับการดูแลรักษา ความสะอาด และปราศจากสิ่งรบกวน เป็นองค์ประกอบสำคัญของสภาพแวดล้อมรอบบ้าน ผู้ที่ตกอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่พึงปรารถนาก็คงอยากที่จะหาที่อยู่ใหม่ถ้าหากเป็นไปได้

2.1.4 ความสะดวกในการเข้าถึง ความสะดวกในเรื่องการเดินทางไปทำงาน ทำธุรกิจตลอดจนรับบริการต่าง ๆ เป็นมูลเหตุที่สำคัญที่ทำให้คนย้ายที่อยู่ใหม่แต่ในขณะเดียวกัน ถ้าหากที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้ใจกลางเมืองเกินไป ใกล้ศูนย์การค้า โรงเรียน โรงพยาบาล หรือสถานพักผ่อนออกกำลังกาย และใกล้ที่ทำงานก็อาจจะไม่เหมาะสม เพราะอาจเป็นแหล่งที่มีเสียงรบกวนจากยานพาหนะ และกลิ่นเหม็นจากโรงงานอุตสาหกรรม ดังนั้นความสะดวกในการเข้าถึงจึงเป็นปัญหาสองแง่สองนัยเป็นเรื่องต่างจิตต่างใจ หรือพฤติกรรมของแต่ละคนมากกว่า

2.1.5 ลักษณะสภาพแวดล้อมของละแวกที่อยู่อาศัยโดยทั่วไปหมายถึงองค์ประกอบทางสังคมของย่านที่อยู่อาศัยซึ่งเปลี่ยนไปในทางใด เช่น โครงสร้างของประชากรในละแวกเปลี่ยนไป อาจมีการย้ายถิ่นเข้ามามาก พวกที่ย้ายเข้ามามีฐานะที่ลำบากกว่าพวกที่อยู่เก่า หรือสภาพสาธารณูปโภคในหมู่บ้านกำลังอยู่ในสภาพที่แย่ง สภาพดังกล่าวทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยก่อนอาจต้องพิจารณาปรับตัว คืออาจย้ายที่อยู่อาศัยได้

2.2 แรงกระตุ้นอันพึงปรารถนา

ประกอบด้วยสาเหตุต่าง ๆ กัน ตั้งแต่แรงดึงดูดจากเขตที่อยู่อาศัยอื่น ซึ่งมีวิถีชีวิตตามที่ผู้นั้นต้องการ หรือไม่ก็มีสภาพแวดล้อมเหมือนดังที่คาดหวัง สมมุติว่าพบที่ต้องการก็อาจย้ายเข้าไปอยู่ได้ สาเหตุในการดึงดูดอื่น ๆ อาจมีดังนี้

2.2.1 ความหวังในเรื่องการอยู่ดีกินดี แรงด้านทางด้านนี้เกิด

จากความสะดวกสบายทางวัตถุของสังคมสมัยใหม่ในแง่ทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยซึ่งสนองความต้องการดังกล่าวได้ดี คือ อพาร์ทเมนท์อันตั้งอยู่ในเมืองใกล้กับความสะดวกทุกอย่าง ซึ่งอาจถูกใจคนโสด หรือคู่แต่งงานที่อยู่ในวัยหนุ่มสาวซึ่งยังไม่มีบุตร และในขณะเดียวกันอาจดึงดูดคู่สามีภรรยา ที่ชราแล้วและไม่มีบุตรเป็นภาระอีกแล้ว เช่นกันกับการดูแลรักษาบ้านขนาดใหญ่และการขาดความสะดวกเป็นปัญหาของคนในวัยเหล่านี้

2.2.2 คาดหวังชื่อเสียงทางสังคม ส่วนมากเกิดจากวิถีชีวิตใน

อาชีพที่ประกอบและชุมชนที่อาศัยอยู่ โดยทั่วไปในสังคมตะวันตกก็คือ การมีเคหสถานอยู่ตามชานเมือง เพราะเป็นละแวกของชุมชนชั้นกลางขึ้นไป บ้านช่องก็มีราคาแพงและมักจะได้รับการดึงดูดโฆษณาจากผู้จัดสรรที่ดินว่าเป็นละแวกที่อยู่อาศัยของชุมชนที่มีฐานะดีเหมือน ๆ กัน

2.2.3 ความหวังเกี่ยวกับครอบครัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพ

แวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเติบโตของเด็ก ๆ ตัวบ้านสนามหญ้าและอุปกรณ์อื่น ๆ ซึ่งได้รับการตกแต่งอย่างดีและเป็นปัจจัยดึงดูดให้ครอบครัวของชนชั้นกลางขึ้นไปอาศัยอยู่ในย่านเดียวกัน

2.2.4 ความหวังเกี่ยวกับชุมชน เรื่องนี้จัดเป็นวิถีชีวิตซึ่ง

ประสบผลสำเร็จ ถ้ามีการพบปะติดต่อกับผู้ที่มีฐานะทางสังคมเหมือนกันในสังคมตะวันตก จะเห็นได้ชัด จากกลุ่มชนที่มีชีวิตคล้ายกัน จะอยู่ในละแวกเดียวกัน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มฮิปปี หรือโปฮิเมียน และกลุ่มข้าราชการบ้านานาญ เป็นต้น

2.3 แรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัย

แม้ว่าแรงกระตุ้นภายนอกเป็นแรงดึงดูดให้มีการย้ายที่อยู่อาศัยผนวกเข้ากับแรงผลักดันภายในให้คนเราคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยมากก็ตามในบางครั้งคนเราก็มีอาจย้ายที่อยู่อาศัยได้ เพราะยังมีแรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นได้เช่นกัน แรงดังกล่าวอาจจะระงับการคิดหาที่อยู่อาศัยใหม่เสียเลยก็ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุนรอนในการย้าย

สูง เมื่อคิดเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่พึงได้รับจากการย้ายที่อยู่ใหม่ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับทุนรอนในการย้ายอีกดังนี้

2.3.1 ลักษณะการถือครองไม่ว่าจะพิจารณาในด้านเศรษฐกิจ จิตวิทยาหรือทางกายภาพก็ตามที่ โดยทั่วไปผู้เป็นเจ้าของบ้านไม่ค่อยคิดที่จะย้ายบ่อยเหมือนผู้ที่เช่าอยู่ ถ้าไม่ต้องคำนึงถึงอายุหรือรายได้ผู้เช่าบ้านอยู่มีแนวโน้มที่จะย้ายที่อยู่มากกว่าผู้เป็นเจ้าของบ้านเอง

2.3.2 ระยะเวลาอาศัย การอาศัยอยู่ในที่หนึ่งนาน ๆ จะช่วยลดความเป็นไปได้ในการย้ายให้น้อยลงทั้งนี้อาจเนื่องมาจากเกิดนิสัยความเคยชินกับที่อยู่เก่า ไม่อยากที่จะไปปรับตัวเข้ากับที่ใหม่

2.3.3 พลังทางสังคม ครั้งหนึ่งเคยเข้าใจกันว่าการอยู่ใกล้เพื่อนฝูงและญาติสนิทเป็นปัจจัยสำคัญจึงทำให้คนเราต้องย้ายบ้านไปอยู่ใกล้บุคคลเหล่านั้นแต่ในปัจจุบันความเชื่อดังกล่าวอยู่ในขั้นสงสัยเสียแล้ว ทั้งนี้ยกเว้นกลุ่มผู้สูงอายุที่เคลื่อนไหวไปไหนมาไหนลำบาก อาจต้องอยู่ใกล้ญาติพี่น้อง แต่ในกลุ่มอายุอื่น ต้องพิจารณาในเรื่องคุณภาพของการติดต่อซึ่งกันและกันแทนที่จะมองเฉพาะระยะทาง ถ้าบุคคลผู้นั้นเห็นว่าเขามีบทบาทสำคัญทางสังคมที่จะย้ายไปอยู่ใหม่อาจทำให้เขาตัดสินใจย้ายมากขึ้นก็ได้

2.5 แนวความคิดความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

จากการศึกษาความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน พบว่ามีการเคลื่อนที่ระหว่างที่อยู่อาศัย และสถานที่ทำงานเป็นประจำในปริมาณที่สูง ทำให้เกิดการใช้ที่ดินในประเภทต่าง ๆ กัน เนื่องจากโดยทั่วไปบริเวณที่เป็นที่ทำงานหรือแหล่งงานทั้งหลายจะเป็นบริเวณที่คนต้องประกอบกิจกรรมเป็นเซตรวมตัวมีความหนาแน่นปานกลางถึงสูง ส่วนเขตที่กระจายตัวจะมีความหนาแน่นรองลงไป

ปัจจัยเรื่องที่ตั้ง และความสะดวกในการเดินทาง วิมลสิทธิ์กล่าวว่า การศึกษาที่ตั้งของแฟลต 4 แห่ง ผู้อยู่อาศัยต่างมีทัศนคติตรงกันในเรื่องความสะดวกสบายในชีวิตความเป็นอยู่ จากการศึกษาวิจัยของ เยห์²⁴ ได้พบว่า ค่าดัชนีความพอใจในปัจจุบันเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง ได้พบว่า ค่าดัชนีความพอใจในปัจจุบันเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง ซึ่งประกอบด้วยความใกล้กับสถานที่จำเป็นต่าง ๆ เช่น โรงเรียนบุตร ที่ทำงาน มีค่าสูงใกล้เคียงกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของที่อยู่อาศัย

ปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความเป็นส่วนตัว เบคค์²⁵ พบว่า ความเป็นส่วนตัวเป็นลักษณะทางกายภาพที่สำคัญต่อความพอใจ รองจากความใหม่และความสะอาดและยังพบว่า ครอบครัวที่มีเด็กอายุมากกว่า 10 ปี ผู้อยู่อาศัยต้องการความเป็นส่วนตัวมาก นอกจากนี้ ไมเคิลสัน อธิบายว่า ปัจจัยที่ทำให้บ้านเดี่ยวเป็นบ้านในอุดมคติของคนส่วนใหญ่ก็เพราะเป็นส่วนตัว ปัจจัยทางด้านความปลอดภัย จากการศึกษาทาง เบคเคอร์ พบว่า ปัญหาที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพอันหนึ่ง คือ อันตรายที่เกิดจากเด็ก และการศึกษาของ เยห์ พบว่า กลุ่มอันธพาลและห้องกันขโมยในชุมชนที่ดีจะเพิ่มระดับความพอใจแก่ผู้อยู่อาศัยได้

²⁴ Yeh, Stephen H.K. and Lee Tan soo. Satisfaction with Living Conditions. Public Housing in Singapore : A Multi Disciplinary Study. P.214-239. Edited by Stephen H.K. Yeh. Singapore : Singapore University Press. 1975.

²⁵ Beck J. Robert ; Rowan, Robert ; and Teasdale, Pecress. The Evaluation of Family Satisficing with the Design of the Stacked Maisonette. Man Environment Interaction : Evaluations and Application Part II. P.27-319. Stroudsburg, Pennsylvania : Dowder, Hutchison & Ross, Inc., 1974.

2.6 แนวความคิดบ้านหลังที่สองในเมือง

จากบทความเรื่องพฤติกรรมคนเมือง (ยุคจรรยาวิฤติ)²⁶ ต้องมีบ้านหลังที่สองได้กล่าวถึงที่มาการเกิดบ้านหลังที่สองในเมืองไว้ดังนี้

ปัจจุบันปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครในเขตพื้นที่ย่านธุรกิจนั้น (C.B.D.) นับว่าทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งภาพของปัญหาการจราจรที่เรียกได้ว่า "อัมพาต" ในเขตศูนย์กลางธุรกิจนั้นได้ส่อเค้ามานานแต่เพิ่งจะมารุนแรงเมื่อราวกลางปี 2536 ซึ่งปัญหา ดังกล่าวนี้นับเป็นปัญหาที่สะสมทั้งปัญหาเรื่องความไม่พอเพียงของพื้นที่ถนนซึ่งกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนเพียง 8% เท่านั้น โดยปกติเมืองใหญ่ ๆ โดยทั่วไปสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อเมืองจะอยู่ในราว 25% ซึ่งถือว่าเป็นอัตราส่วนมาตรฐานยอมรับกันได้ นอกจากนี้แล้วปริมาณการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ใหม่ที่เพิ่มขึ้นวันละประมาณ 400 คัน เป็นตัวเลขที่ทางรัฐบาลต้องขบคิด แต่ประเด็นปัญหานี้ก็ถูกละเลยและที่สำคัญโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของรัฐซึ่งตั้งทำว่าจะดำเนินการก็มีอันต้องล้มไปบ้าง ชะงักไปบ้างด้วยกระแสการเมืองที่เข้ามาแทรกแซง อีกทั้งงานก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคต่าง ๆ งานก่อสร้างต่าง ๆ ได้มีการดำเนินงานในเขตเมืองขึ้นในมากขึ้น ประกอบกับเป็นช่วงลดภาษีรถยนต์ทำให้ปัจจัยที่ช่วยตอกย้ำให้ปัญหาหนักแน่นมากยิ่งขึ้น

จากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ได้ส่งผลกระทบต่อในเชิงบวกกับธุรกิจพัฒนาที่ดิน เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยในเมืองประเภทคอนโดมิเนียม ทั้งนี้เพื่อเป็นการรองรับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนรูปแบบชีวิต และการอยู่อาศัยไปจากเดิม โดยเฉพาะผู้บริโภคที่เป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ ซึ่งถือว่าการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญและน่าสนใจอย่างยิ่ง

²⁶ ชัยวัฒน์ วนิชวัฒน์, บรรณาธิการ พฤติกรรมคนเมือง (ยุคจรรยาวิฤติ) ต้องมีบ้านหลังที่สอง ฐานเศรษฐกิจบ้าน-ที่ดิน. (6-9 กุมภาพันธ์ 2537) : หน้า 15-17.

การเกิดของคอนโดมิเนียมในเมืองนั้นเกิดขึ้นมาก่อนปัญหาการจราจรและ
วิกฤติหนัก ส่วนใหญ่การเกิดคอนโดมิเนียมในช่วงแรกนั้น เป็นการเกิดในช่วงธุรกิจอสังหาริม
ทรัพย์บูมมาตั้งแต่ปี 2531-2532 แล้ว โดยที่ผ่านมามีความนิยมและการยอมรับยังไม่มากนัก แต่
เมื่อปัญหาการจราจรได้ทวีความรุนแรงในช่วงกลางปี 2536 คอนโดมิเนียมใจกลางเมืองจึงได้
ได้รับความนิยมมากขึ้น โดยวัตถุประสงค์ของผู้อยู่อาศัยเริ่มเปลี่ยนไปในลักษณะเป็นบ้านหลังที่
สองเพื่อความสะดวกในการเดินทาง

จากผลการวิจัยของ ไพศาล บัณฑิตยานนท์ (2536)²⁷ ได้ชี้ให้เห็นว่าปัญหา
การจราจรเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้คนหันมาต้องการที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงานมากขึ้น และผลจาก
การวิจัยถึงกลุ่มผู้ซื้อคอนโดมิเนียมในเมืองของกลุ่มที่ซื้อเพื่อเป็นบ้านหลังที่สอง คนกลุ่มนี้จะพัก
อาศัยเฉพาะวันทำงานปกติเพื่อที่จะให้ใกล้ใจกลางเมืองและย่นระยะเวลาการเดินทาง
ในแต่ละวัน ผู้ซื้อเหล่านี้มักจะมีอายุมากกว่าและต้องการอยู่ใกล้สถานที่ทำงานและสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวก บุคคลเหล่านี้มีองค์ประกอบดังนี้คือ

อายุ	ทั้งเพศชาย และหญิง อายุ 40-60ปี
การศึกษา	ทั้งเพศชาย และหญิง มีการศึกษาสูง
ตำแหน่ง	เพศชายเป็นผู้บริหารระดับสูง ทำงานกับบริษัทขนาดใหญ่ และอาจเป็นบริษัทนานาชาติ หรือเป็นเจ้าของ ธุรกิจขนาดเล็กและปานกลาง เพศหญิงไม่ทำงาน
สถานภาพ	แต่งงานแล้ว
บุตรธิดา	อายุ 15 ปีขึ้นไป

²⁷ ไพศาล บัณฑิตยานนท์. คนซื้อคอนโดมิเนียมที่โลกลิ้ม. คู่แข่งธุรกิจ (26 กรกฎาคม - 1 สิงหาคม 2536) ; หน้า 34.

ปรัชญา ยอมแลกเปลี่ยนที่อยู่อาศัยแบบบ้านที่สมบูรณ์ เพื่อความสะดวกสบายและความเป็นอยู่แบบคอนโดมิเนียม จะใช้วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ในการอยู่บ้านใจกลางเมืองหลังที่สอง

2.7 แนวความคิดด้านรูปแบบการเดินทางของคน

การเดินทางเป็นการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่ง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ไปยังอีกจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ด้วยวัตถุประสงค์ใด วัตถุประสงค์หนึ่ง การเดินทางของคนส่วนมากมีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางที่บ้าน รั้วชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง²⁸ ได้กล่าวถึงการเดินทางของคนว่า ตามปกตินักวางแผนและวิศวกรจะแบ่งประเภทของการเดินทางออกเป็น 4 กลุ่มคือ

2.7.1 การเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงาน หรือ การเดินทางจากที่ทำงานเพื่อกลับบ้าน (Home Based Work : HBW) ในเขตเมืองการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้จะมีสัดส่วนมากที่สุด

2.7.2 การเดินทางของนักเรียนจากบ้านเพื่อไปโรงเรียน หรือการเดินทางจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน (Home Base School : HBS) การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้ มีสัดส่วนที่ค่อนข้างมากในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

²⁸ รั้วชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง, การพยากรณ์ความต้องการเดินทางโดยวิธีติดแฉีกฎเกณฑ์ สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), หน้า 7-8.

2.7.3 การเดินทางจากบ้านเพื่อไปยังที่อื่น ๆ หรือการเดินทางจากที่อื่นเพื่อกลับบ้าน (Home Based Others : HBO)

2.7.4 การเดินทางจากที่อื่น ๆ ที่ไม่ใช่ที่บ้านไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่บ้าน (Non Home Based : NHB)

องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการเดินทาง คือ วัตถุประสงค์ของการเดินทาง โดยวัตถุประสงค์ของการเดินทางมี 2 แบบคือ วัตถุประสงค์เดียวและหลายวัตถุประสงค์ และจากการศึกษาถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางกับการเชื่อมต่อของกิจกรรมในเมืองของ Wheeler²⁹ (1972) พบว่าการเดินทางแบบจุดประสงค์เดียวมักเกิดจากรูปแบบที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจุกกระจายส่วนการเดินทางแบบหลายจุดประสงค์พบในย่านที่รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่างเข้าด้วยกัน เช่น ศูนย์การค้าย่านกลางเมืองหรือย่านศูนย์การค้าย่อยในเขตชานเมือง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁹ James O. Wheeler, The Urban Circulation Noice, (Daxbury Press, 1974), P.941-944.

ตารางที่ 1 วัตถุประสงค์ของการเดินทางจากการใช้ที่ดินที่จุดปลายทาง

วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	ลักษณะการใช้ที่ดิน	ลักษณะการใช้ที่ดิน
	ที่จุดเริ่มต้น	ที่จุดปลายทาง
Home Based Work (HBW)	1	2
	2	1
Home Based School (HBS)	1	3
	3	1
Home Based Others (HBO)	1	4,5,6,7,8
	4,5,6,7,8	1
Non Home Based (NHB)	2,3,4,5,6,7,8	2,3,4,5,6,7,8

- หมายเหตุ (1) - ที่บ้าน (5) - ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับงาน
- (2) - ทำงาน (6) - เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง
- (3) - โรงเรียน (7) - พักผ่อน
- (4) - ธุรกิจส่วนตัว (8) - อื่น ๆ

ที่มา : ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Cadwallador³⁰ (1985) ได้แบ่งการเดินทางประจำวันเพื่อกิจกรรมต่างๆ ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่งนั้นว่าเป็นการเคลื่อนที่ที่ใช้ช่วงเวลาสั้น ๆ เป็น 3 ประเภท คือ

1. การเดินทางไปทำงานสู่ใจกลางเมือง (Downtown Journey to Work) มีจุดเริ่มต้นในเขตชานเมือง และจุดหมายปลายทางอยู่ในย่านเศรษฐกิจเมือง มีระบบการขนส่งมวลชนเสริมการเดินทางเข้าสู่ย่านนี้
2. การเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานเขตชานเมือง (Reverse Commuting) มีทิศทางตรงกันข้ามกับการเดินทางชนิดแรก การเดินทางชนิดนี้มีความไม่สะดวกในเรื่องของการเดินทางและตารางการขนส่งมวลชน
3. การเดินทางภายในเขตพื้นที่ (Lateral Commuting) เป็นการเดินทางภายในเมืองหรือชานเมือง มีระยะการเดินทางทั้งสั้นและยาว มีจุดหมายปลายทางที่กระจายอยู่ทั่วไป การคมนาคมขนส่งสาธารณะยังไม่อำนวยความสะดวกต่อการเดินทางประเภทนี้มากนักเช่นเดียวกับการเดินทางแบบที่ 2

ทั้งนี้ Maslow³¹ ได้อธิบายการเลือกรูปแบบการเดินทางของตนไว้ว่า มนุษย์โดยทั่วไปมีความต้องการโดยธรรมชาติ 5 ประการได้แก่

³⁰ Marin T. Cadwallador, Analytical Urban Geography, Spatial Patterns and Theories Prentice-Hall, Inc. (New Jersey, 1985), P.201.

³¹ ประภาพรรณ จินต์จันทร์วงศ์, การศึกษาปัญหาความต้องการในการจัดสวัสดิการให้แก่นักเรียน สังกัด กรมสามัญศึกษา อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตคณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528), หน้า 17.

1. ความต้องการทางด้านสรีระ หรือความต้องการทางด้านร่างกาย ได้แก่ อาหาร การขับถ่าย พักผ่อน ความสะอาดสบาย
2. ความต้องการด้านความมั่นคง ปลอดภัย ได้แก่ การที่มนุษย์หาทางป้องกันตนเองให้พ้นจากอันตราย
3. ความต้องการทางด้านความรักการยอมรับ ทำให้มนุษย์มีการคบหาสมาคมเพื่อแสวงหาความรักและความอบอุ่นจากผู้ที่เราอยู่ร่วม
4. ความต้องการทางด้านเกียรติยศ ชื่อเสียง
5. ความต้องการที่จะตระหนักถึงศักยภาพตนเอง เป็นความต้องการที่จะพัฒนาตนเอง

และจากความต้องการพื้นฐานของมนุษย์ในด้านเพื่อความมั่นคงปลอดภัย และความสะอาดสบายอันเป็นความต้องการทางธรรมชาติของมนุษย์ประเภทที่ 1 และ 2 มนุษย์จึงเลือกรูปแบบการเดินทางที่จะสามารถช่วยมนุษย์ให้เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้โดยสะดวกสบาย รวดเร็วและมีสวัสดิภาพ ดังนั้นจากความต้องการพื้นฐานของมนุษย์นี้ จึงเป็นปัจจัยหนึ่งในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

สมชาย เดชะพรหมพันธ์ กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างยิ่ง ดังจะเห็นได้จากรูปแบบของการเดินทางของประชากรในตัวเมืองในรอบ 24 ชั่วโมง จะเกิดการเดินทางสูงสุด 2 ช่วงเวลาใน 1 วัน คือช่วงเช้านี้จะมีปริมาณการเดินทางของประชากรภายในเมืองสูงสุด โดยเป็นการเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงานจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงานในช่วงเช้า และจากที่ทำงานกลับสู่ที่อยู่อาศัยในช่วงเย็น

2.8 แนวความคิดด้านโครงข่ายการขนส่ง และการคมนาคมขนส่งภายในเมือง

ระบบการขนส่งภายในเมือง³² มีหลายแบบแต่ละแบบจะกลายเป็นระบบโครงข่ายของตนเอง คือประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางปลายทาง บางระบบอาจบริการเพียงบางส่วนของเมืองหรือไม่ก็บริการทั้งเมือง ในบางกรณีระบบการขนส่งอย่างหนึ่ง ช่วยเสริมอีกระบบหนึ่งก็ได้ ในขณะที่บางเมืองระบบทั้งสองอาจแข่งขันกัน ปัจจุบันตามเมืองใหญ่ ๆ มักจัดระบบการขนส่งให้ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน รูปแบบของการขนส่งมีดังนี้

2.8.1 การขนส่งแบบเดี่ยวได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว และพาหนะส่วนตัวอื่น ๆ เช่น รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์

2.8.2 การขนส่งแบบกลุ่ม เช่น รถประจำทาง เรือข้ามฟาก รถไฟ เป็นต้น

Morill³³ (1990) กล่าวว่าเส้นทางขนส่งและการคมนาคมจะเกิดขึ้นได้นั้น ย่อมขึ้นกับความต้องการที่จะติดต่อสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ 2 แห่ง โดยมีตัวกลางเชื่อมโยงจากง่าย ๆ ไปจนถึงตัวกลางที่ซับซ้อน เช่น จากการเดินเท้าไปจนถึงโทรคมนาคม

2.9 แนวคิดเกี่ยวกับอิทธิพลของการขนส่งต่อพื้นที่เมือง

กิจกรรมต่างๆ ของแต่ละเมืองถูกเชื่อมโยงด้วยการขนส่ง ทำให้การขนส่งมีอิทธิพลต่อพื้นที่เมืองในลักษณะต่าง ๆ โดย Leibbrand³⁴ (1970) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของ

³² ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, ภูมิศาสตร์เมือง (กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2527), หน้า 143.

³³ Richard L. Morill, The Spatial Organization of Society (Belmont : Duxbery Press, 1990, P.111.

³⁴ Kurt Leibbrand, Transportation and Town Planning (Massachusettes : MIT Press, 1970), P.185.

การขนส่งที่มีต่อการตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของเขตอิทธิพลของเมืองไว้ว่าเมืองและการขนส่งเป็นสิ่งที่เกิดมาคู่กัน เส้นทางขนส่งมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกที่ตั้งของเมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ทั้งนี้มีรูปแบบการขนส่งเป็นตัวกำหนดและจำกัดรูปแบบของเมืองในอดีตการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มักอยู่บริเวณ 2 ข้างของเส้นทางคมนาคม หรือ จุดเปลี่ยนของเส้นทาง มีรูปแบบที่ไม่แน่นอนและขาดระเบียบ ต่อมาเมื่อมีพัฒนาการด้านการขนส่งเมืองจึงเติบโตไปอย่างรวดเร็ว เนื่องจากความสะดวกสบายในการเคลื่อนย้ายอีกทั้งทำให้เขตอิทธิพลของเมืองขยายกว้างใหญ่ตามเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวกสบายขึ้นด้วย

Murphy³⁵ (1968) กล่าวไว้ว่า โครงข่ายคมนาคมเป็นองค์ประกอบสำคัญที่สุด ซึ่งแสดงถึงลักษณะและระดับของความเป็นเมือง ทั้งนี้โดยบริเวณของพื้นที่เมือง (Urban Area) จะมีโครงข่ายการคมนาคมหนาแน่นที่สุด และถ้าปราศจากเส้นทางคมนาคมขนส่งก็จะไม่เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจและเมืองก็ไม่สามารถดำรงอยู่ได้ แสดงว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งมีอิทธิพลต่อพื้นที่เมือง ทั้งในรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน รูปแบบการขนส่ง รูปแบบของเมืองรวมทั้งเขตอิทธิพลของพื้นที่เมือง

2.10 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งกับการใช้ที่ดิน

ความจำเป็นและความต้องการในการติดต่อสัมพันธ์กันของกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองต้องพึ่งพาการขนส่ง ในขณะที่เดียวกันการขนส่งก็มีส่วนกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินในเมืองเช่นกัน โดย Needham³⁶ (1977) ได้กล่าวว่าหากการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงลักษณะ

³⁵ Raymond E. Murphy, The American City and Urban Geography (New York : McGraw-Hill Book Co., 1968), P.49.

³⁶ Barrie Needham, How Cities Work : An Introduction (Oxford : Pergamon Press, 1977), P.132.

การเดินทาง จุดต้นทาง ปลายทาง และประเภทของยานพาหนะย่อมเปลี่ยนแปลงไป และหากมีการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งแล้วการใช้ที่ดินย่อมเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

Pederson³⁷ (1980) ได้แบ่งการใช้ที่ดินในเขตเมืองเป็น 2 เขตใหญ่ ๆ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจทางธุรกิจ (Central Business District) และเขตนอกศูนย์กลางทางธุรกิจ ซึ่งมีการใช้ที่ดินในลักษณะเพื่อการอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัยแต่การใช้ที่ดินทั้ง 2 เขต สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา โดยมีเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกล่าวคือ เมื่อมีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านพื้นที่ใด การใช้ที่ดินบริเวณนั้นย่อมเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยหรือเพื่อการอุตสาหกรรม

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร³⁸ (2527) ได้อธิบายถึงความสำคัญของระบบการคมนาคมขนส่งว่าหากปราศจากการคมนาคมขนส่ง ลักษณะการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ คงจะไม่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพราะการคมนาคมขนส่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของคนและสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน เป็นแหล่งที่ช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้ากัน และทำให้บริเวณต่าง ๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ดังนั้นการคมนาคมภายในเมืองจึงเกิดขึ้น เพราะความจำเป็นทางด้านการพึ่งพากันและกันระหว่างแหล่งผลิตและผู้บริโภค และการขนถ่ายย้ายแหล่ง โดยมีเส้นทางเชื่อมจุดเริ่มต้นและปลายทางและยานพาหนะสำหรับเคลื่อนที่ทั้งนี้การเคลื่อนที่แบ่งออกเป็น 4 แบบคือ

³⁷ E.O. Pederson, Transportation in Cities (Pergamon, Presss : 1980), P.17-19.

³⁸ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, ภูมิศาสตร์เมือง (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527), หน้า 136.

1. จุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ภายในเมือง (internal - internal)
2. จุดเริ่มต้นอยู่ภายในเมือง แต่ปลายทางอยู่นอกเมือง (internal - external)
3. จุดเริ่มต้นอยู่นอกเมือง แต่ปลายทางอยู่ภายในเมือง (external - internal)
4. การเคลื่อนที่เพียงผ่านตัวเมืองเท่านั้น (external - external)

2.11 การศึกษาการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างเมืองและเขตชานเมือง

Manop Bongsadadt³⁹ (1973) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะของการเดินทางของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร พอสรุปได้ดังนี้

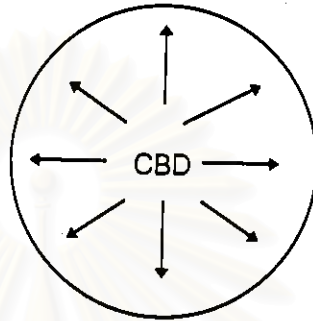
2.11.1 มีการเคลื่อนที่จากนอกเมืองเข้ามายัง CBD (Central Business District) ในระหว่างชั่วโมงเร่งรีบ (Rush Hour) คิดแล้วประมาณร้อยละ 60 ของการเดินทางในเมืองระหว่างชั่วโมงเร่งรีบ



การเดินทางในตอนเช้า

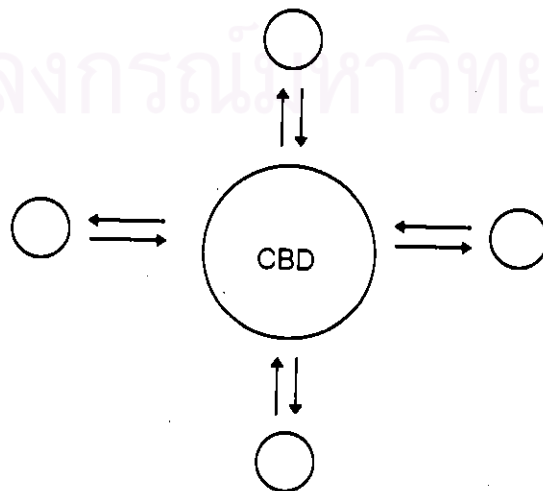
³⁹ Manop Bongsadadt, The Analysis of Bangkok & Thonburi Transportation (Theera Press Bangkok, 1973), P.40-41.

2.11.2 การเคลื่อนที่ใน CBD กระทำโดยประชากรที่อาศัยอยู่ใน CBD หรือใกล้ที่ทำงานซึ่งส่วนใหญ่ผู้ที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางที่อยู่ในเขต CBD ปริมาณการเคลื่อนที่ประเภทนี้ประมาณร้อยละ 20 ของการเดินทางตอนเช้า



2.11.3 เคลื่อนที่จาก CBD ไปยังนอกเมืองในตอนเช้ามืดมีน้อยมากเมื่อเทียบกับการเดินทางเข้าสู่เมือง ร้อยละ 15 ของการเดินทางประเภทนี้จะเกิดขึ้นในตอนเย็น เพราะต่างก็เลิกงานเพื่อกลับบ้าน

2.11.4 เคลื่อนที่จากนอกเมืองแห่งหนึ่งไปยังนอกเมืองอีกแห่งหนึ่ง การเคลื่อนที่ของประชากรในลักษณะนี้จำกัดอยู่ในกลุ่มเล็ก ๆ เนื่องจากไม่มีเส้นทางเชื่อมระหว่างนอกเมือง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องเดินทางผ่านเข้ามาในเมือง ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระการจราจรในเขต CBD



จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ⁴⁰ (2525) ได้พบว่าการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจต่าง ๆ ของผู้อาศัยในเขตชานเมืองเข้าสู่เมืองนั้น เป็นกิจวัตรประจำวันที่สำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากหน่วยงานราชการ โรงเรียน ศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ และการบริการสาธารณะมักจะสร้างขึ้นในเขตเมือง ในขณะที่ที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มที่จะออกไปสู่ชานเมืองมากขึ้น

สุนันทา สุวรรณโณดม และคณะ⁴¹ (2520) กล่าวว่ากรรมมีถนนสายสำคัญ ๆ ตัดสู่ชานเมืองก่อให้เกิดการเดินทาง และเกิดการขยายตัวของชุมชน ทำให้ขนาดของเมืองขยายออกไปอย่างรวดเร็วและเป็นไปตามทฤษฎีของ Henry George ที่กล่าวไว้ว่า "Transportation opened new lands to Urban use"

Myron Weiner⁴² (1996) ได้กล่าวถึงการศึกษาในประเทศตรีของ Danial Lerner และในประเทศเม็กซิโก Oscar Lewis ว่า เมื่อมีถนนเข้ามาเชื่อมหมู่บ้านให้ติดต่อกับโลกภายนอกผลที่ตามมาก็คือ ทำให้การดำเนินชีวิตของคนเหล่านั้นเปลี่ยนไป พวกเขาได้เข้าไปท่องเที่ยว ทำงานในเมืองใกล้ ๆ หรือไปตลาดในเมืองทำให้เขาได้พบเห็นสิ่งใหม่ ๆ มีประสบการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับชีวิตในเมือง

⁴⁰ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2525 ปัญหาสิ่งแวดล้อมในการทำงานของมนุษย์ กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, หน้า 102.

⁴¹ สุนันทา สุวรรณโณดม และคณะ, 2520. การวิจัยเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ชานเขตนครหลวง และการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้พื้นที่รวมถึงผลของการเปลี่ยนแปลงที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคมวิทยาของผู้ซึ่งใช้ที่เหล่านั้นในปัจจุบันและภาวะการย้ายถิ่นในเขตกรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 4-6.

⁴² Myron Weiner, 1996. Modernization New York : Basic Book, P.3.

ดังนั้นการคมนาคมขนส่งที่ก่อให้เกิดการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และใช้เวลาอันควรเชื่อมต่อกันระหว่างเขตเมือง และเขตชานเมือง จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตของผู้อาศัยในเขตเมือง

2.12 การศึกษาด้านการจราจร

ในช่วงปี พ.ศ. 2532-2533 ได้มีการศึกษาทางด้านการจราจรของ Japan International Cooperation Agency (JICA)⁴³ โดยเน้นการศึกษาในกรุงเทพมหานครและจังหวัดข้างเคียงและแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 ส่วนคือ

พื้นที่ชั้นใน อยู่ภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษก

พื้นที่ชั้นกลาง อยู่ระหว่างถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและถนนวงแหวนชั้น

นอก

พื้นที่ชั้นนอก อยู่ภายในถนนวงแหวนรอบนอกจรดขอบเขตจังหวัดต่าง ๆ

การศึกษานี้ได้ศึกษาถึงสภาพการจราจร การเดินทางและการขนส่งในพื้นที่

แต่ละส่วนและพบว่า

ในเขตพื้นที่ชั้นใน มีการเดินทางไม่มากนักแต่มีการดึงดูดการเดินทางจากพื้นที่อื่น ๆ เข้ามาโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ทำให้สภาพการจราจรติดขัดมาก ความเร็วในการเดินทางต่ำ ประมาณ 9-10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่เวลาในการเดินทางประมาณ 6-7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

⁴³ Japan International Cooperation Agencies, The Study on Medium to Long Term Improvement/Management Plan of Road and Road Transport in Bangkok and Seven Plan Urban and Regional Transport (SPURT), 1990.

ในเขตพื้นที่ ชั้นกลาง ระหว่างถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและ ถนนวงแหวนชั้นนอก ปริมาณการจราจรบนถนนหลักสูงมาก โดยเฉพาะด้านตะวันออกมี ปริมาณการจราจรใกล้เคียงความจุของถนนเกือบตลอดทั้งวัน ปริมาณการจราจรบนถนนที่มี ลักษณะเป็นรัศมีเข้าสู่จุดศูนย์กลาง (Radial road) จะหนาแน่นกว่าถนนที่มีลักษณะเป็นวงรอบ (Circumferential road) แสดงถึงความต้องการเดินทางที่มุ่งเข้าสู่ย่านใจกลางเมืองสูง และ ปริมาณการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นในพื้นที่นี้ร้อยละ 60 จะมีจุดหมายปลายทางอยู่ในพื้นที่ชั้นใน ที่เหลือจะเป็นการเดินทางในพื้นที่และติดต่อกับพื้นที่ชั้นนอก

ในพื้นที่ชั้นกลางนี้ ความเร็วในการเดินทางอยู่ที่ประมาณ 10-12 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในพื้นที่ด้านเหนือและตะวันออกเฉลี่ยเหนือความเร็วของรถประจำทางอยู่ที่ ประมาณ 9-10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ชั้นกลางยังไม่ดีนัก และจากการศึกษานี้คาดว่าปัญหาการเดินทางจะเกิดขึ้นรุนแรงกว่าพื้นที่ชั้นในมาก

ในพื้นที่ชั้นนอก ปัจจุบันพื้นที่ชั้นนอกนี้มีการพัฒนาค่อนข้างน้อย แต่ อัตราการเจริญเติบโตของการพัฒนาสูงในกรุงเทพมหานครและจังหวัดข้างเคียง พื้นที่บริเวณ จังหวัดปทุมธานีมีอัตราการเจริญเติบโตสูงที่สุด รองลงไปได้แก่บริเวณนนทบุรี โดยเฉพาะริมฝั่ง แม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนด้านตะวันออกและตะวันตกอัตราการเจริญเติบโตใกล้เคียงกัน แต่เมื่อ พิจารณาเฉพาะสภาพการณ์ในปัจจุบันพบว่าด้านตะวันออกของพื้นที่นี้มีการพัฒนาสูงที่สุด แต่ ในอนาคตพื้นที่ด้านตะวันออกและด้านเหนือ (ปทุมธานี) จะมีอัตราการพัฒนาสูงมากและจะ ขยายตัวเป็นแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งงานทำให้ปริมาณการเกิดการเดินทางและปริมาณการ ดึงดูดการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น และนอกจากจะได้ศึกษาถึงสภาพปัญหาและการเดินทางใน ปัจจุบันแล้วยังได้มีการคาดการณ์ต่อไปในอนาคต (ประมาณปี พ.ศ. 2540 และ พ.ศ. 2549) ถึง สภาพการจราจรในกรณีที่ไม่มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมหรือไม่มีการลงทุนใด ๆ ด้านการคมนาคมขนส่งดังนี้

ในพื้นที่ชั้นในสภาพการจราจรจะติดขัดอย่างมาก ความเร็วในการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าจะต่ำลงจากเดิมเหลือประมาณ 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ. 2540 และต่ำกว่า 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ. 2549 และในช่วงเย็นจะต่ำกว่านี้อีกอยู่ที่ประมาณ 4 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ.2540 และประมาณ 2-3 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ. 2549 การเดินทางโดยรถประจำทางจะเลวร้ายลง รถประจำทางจะแน่นมากและความเร็วในการเดินทางจะลดลง การจราจรติดขัดที่ทางแยก และเกิดขึ้นตลอดทั้งวัน การใช้รูปแบบการเดินทางแบบอื่น ๆ เช่น การเดินทางทางรถไฟ และการเดินทางทางท่างน้ำจะเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามความจุของระบบปัจจุบันไม่สูงนัก ดังนั้นการเดินทางทางน้ำและทางรถไฟก็จะประสบปัญหาความจุของระบบไม่เพียงพอเช่นกัน หากยังไม่มีการศึกษาและวางแผนเพื่อรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้น

ในพื้นที่ชั้นกลาง สภาพการจราจรในพื้นที่นี้ก็จะคล้ายคลึงกับในพื้นที่ชั้นใน ความเร็วในการเดินทางจะลดต่ำลงจนใกล้เคียงกับพื้นที่ชั้นในทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งหมายความว่าพื้นที่ชั้นกลางจะได้รับผลกระทบอย่างสูง เนื่องจากแต่เดิมในพื้นที่มีความเร็วในการเดินทางสูงกว่าในพื้นที่ชั้นในเล็กน้อย และสภาพการจราจรจะติดขัดอย่างมากทางด้านตะวันออกและด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตกยังคงมีความเร็วในการเดินทางสูงกว่าทั้งสองด้าน ดังกล่าวอยู่บ้างแต่ก็ต่ำกว่า 7-9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพการจราจรติดขัดในพื้นที่นี้จะก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล เนื่องจากมีการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าในพื้นที่นี้มากและรถบรรทุกแทบจะเดินทางได้ไม่ถึง 1 เที่ยวใน 1 วัน

ในพื้นที่ชั้นนอก สภาพการจราจรติดขัดในพื้นที่ชั้นกลางและชั้นในจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชั้นนอกโดยตรงที่ปี พ.ศ. 2540 สภาพการจราจรในพื้นที่ชั้นนอกจะยังไม่ติดขัดมากนัก ความเร็วในการเดินทางจะอยู่ที่ประมาณ 19-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ที่ปี พ.ศ. 2549 ความเร็วในการเดินทางเฉลี่ยประมาณ 10-15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยความเร็วในการเดินทาง

ด้านทิศเหนือจะต่ำลงเหลือเพียงประมาณ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้านตะวันตกและด้านใต้จะยังคงคล่องตัวบ้าง แต่ก็ไม่เกิน 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.13 การศึกษาการจราจรของหน่วยวิจัยจราจร⁴⁴

จากการศึกษาถึงสภาพการจราจรของ JICA หน่วยวิจัยจราจรและการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้ศึกษาต่อเนื่องถึงผลกระทบเบื้องต้น ซึ่งสามารถสรุปได้ 4 ประการดังนี้

2.13.1 เวลาที่ใช้เริ่มต้นเดินทางจากบ้านไปที่ทำงานหรือกลับบ้านจะเปลี่ยนแปลงไป ประชากรส่วนใหญ่จะออกเดินทางเช้าขึ้นและกลับบ้านค่ำลง ซึ่งพฤติกรรมนี้ก็เริ่มสังเกตเห็นได้ในปัจจุบัน ทั้งนี้แม้มีผลในการลดปัญหาการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนไปได้บ้าง แต่จะมีผลกระทบโดยตรงต่อสภาพสังคมของครอบครัว

2.13.2 มีการเปลี่ยนแปลงที่พักอาศัยโดยกลุ่มผู้มีรายได้สูง จะเริ่มย้ายกลับมาอยู่ใกล้ใจกลางเมือง ใกล้กับสถานที่ทำงาน และสถานที่ดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ทำให้เวลาในการเดินทางสั้นลง

2.13.3 มีการเปลี่ยนแปลงสถานที่ทำงานโดยกลุ่มบริษัทต่างๆ จะมีการย้ายที่ตั้งออกไปอยู่ด้านนอกใกล้เคียงกับย่านที่พักอาศัย ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและติดต่อธุรกิจของตน

เฉพาะผลกระทบในกรณี 2 และ 3 ส่งผลโดยตรงให้การลงทุนต่าง ๆ ของรัฐในแต่ละพื้นที่ ต้องมีการปรับปรุงใหม่อย่างมากในกรณีที่ 2 รัฐจำเป็นต้องลงทุนเพิ่มสาธารณูปโภคย่านใจกลางเมืองเฉพาะจุดนั้น ๆ เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องใช้จ่ายเงินไปในการนี้อีกมาก

⁴⁴ ควรจิต ผิวนวน, สภาพการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร, อาศรมความคิดเรื่องการบริหารและการจัดการสาธารณูปโภคเพื่อสิ่งแวดล้อมในเมือง, 27 มิถุนายน 2534.

ที่จะขยายระบบมากขึ้น แต่ในกรณีที่ 3 จะเป็นการสูญเสียโดยตรง เนื่องจากรัฐได้ลงทุนในกิจกรรมสาธารณูปโภคไปแล้วเมื่อย้ายกิจกรรมที่จำเป็นต้องใช้สาธารณูปโภคนั้น ๆ ออกไปก็จะทำให้การลงทุนนั้น ๆ เป็นการสูญเสียเปล่า

2.13.4 มีการปรับปรุงระบบการสื่อสารติดต่อและระบบการทำธุรกิจใหม่ พร้อมทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่งจะสูงขึ้นอย่างมากทำให้กิจการต่าง ๆ ต้องมีการเพิ่มทุน ซึ่งการขนส่งสินค้าออกต่างประเทศจะทำได้ยากลำบาก เพราะต้นทุนสินค้ารวมกับค่าขนส่งจะสูงขึ้น

2.14 การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำ⁴⁵

ปีพ.ศ. 2530 รัฐบาลสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยอิสระชื่อ Prognos AG Development Institute ตั้งอยู่ที่เมือง Bask ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ ทำการศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างการขนส่งทางถนน รถไฟและน้ำ ในยุโรป โดยเฉพาะประเทศเยอรมัน การรถไฟเยอรมันได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาตีพิมพ์ไว้ในรายงานประจำปี 1988 และสรุปว่าการขนส่งทางรถไฟดีกว่าการขนส่งทางถนนดังนี้

2.14.1 การสิ้นเปลืองพลังงานการขนส่งผู้โดยสารจำนวนเท่ากัน ทางรถยนต์จะสิ้นเปลืองพลังงานมากกว่าทางรถไฟ 3.5 เท่า และเพิ่มมากขึ้นเป็น 8.7 เท่า ถ้าเป็นการขนส่งสินค้า

⁴⁵ กองประชาสัมพันธ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย, รถไฟสัมพันธ์, (กรกฎาคม-ธันวาคม, 2532), ปีที่ 9 ฉบับที่ 4-5-6, หน้า 26.

2.14.2 การปล่อยสารพิษคาร์บอนมอนนอกไซด์ การขนส่งผู้โดยสาร จำนวนเท่ากันทางรถยนต์จะให้สารพิษมากกว่าทางรถไฟ 155 เท่า และการขนส่งสินค้า 123 เท่า

2.14.3 ความปลอดภัยจากมาตรฐานของอโศบาห์นเทียบกับรถไฟ ในประเทศเยอรมันจะพบว่า การขนส่งผู้โดยสารเท่ากันทางรถไฟจะปลอดภัยกว่าทางรถยนต์ โดยเฉลี่ย 24 เท่า

2.14.4 เสียงรบกวน ถ้าเปรียบเทียบระหว่างถนน 4 ทางวิ่ง (ไป 2 มา 2) กับทางรถไฟคู่จะพบว่าระดับเสียงไม่แตกต่างกันมาก คือรถยนต์ 78db รถไฟ 76db

2.15 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง "ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยแบบ อาคารชุดพักอาศัยของผู้มีรายได้สูง ในเขตชั้นกลางถึงชั้นในของกรุงเทพมหานคร" ของ ถนอม อังคนะวัฒนา (2534) ได้กำหนดสมมติฐานไว้ 3 ประการคือ

1) พฤติกรรมการเลือกที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงที่ไม่ได้อยู่อาศัยใน อาคารชุด มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงจากบ้านไปสู่อาคารชุดพักอาศัยที่มีความสะดวกสบายมากขึ้น

2) ผู้มีรายได้สูงที่ไม่ได้อยู่อาศัยในอาคารชุด มีความต้องการเลือกที่อยู่อาศัยในบริเวณที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี และถูกสุขลักษณะ

3) ผู้มีรายได้สูงที่ไม่ได้อยู่อาศัยในอาคารชุด ยังมีรายได้สูงขึ้น ยังมีแนวโน้มที่จะโยกย้ายที่อยู่อาศัยจากเขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานครเข้าสู่เขตชั้นกลาง และชั้นในของกรุงเทพมหานครมากขึ้น

ผลการวิจัยพบว่ามีสาระสำคัญที่น่าสนใจคือ ปัจจุบันผู้มีรายได้สูงใน กรุงเทพมหานครต้องการจะย้ายที่พักอาศัยไปอยู่ในบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ หรือบ้านแฝด และใน อาคารชุดร้อยละ 68.2, 14.3 และ 17.6 ตามลำดับ ปัจจัยที่ผู้มีรายได้สูงใช้ในการตัดสินใจเลือก ที่อยู่อาศัย แบบอาคารชุดพักอาศัย เรียงลำดับตามความสำคัญ 5 ลำดับแรก คือ 1) ทำเลที่ตั้ง 2) ราคาของห้องชุด 3) แหล่งอุปโภค บริโภคที่จำเป็น 4) ระยะเวลาในการเดินทาง 5) ระยะ ทางไปยังที่ทำงาน

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง "พฤติกรรมและการยอมรับของผู้อยู่อาศัยใน คอนโดมิเนียมระดับสูงในกรุงเทพมหานคร" ของ นันทวิวัฒน์ พงษ์เจริญ (2535) พบว่า

วิทยานิพนธ์นี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อ คอนโดมิเนียมระดับสูง ซึ่งมีที่ตั้งในเขตกรุงเทพมหานครจากสภาพทั่วไปของแหล่งที่ตั้งและการ ใช้ประโยชน์แห่งที่ที่พักอาศัยในรูปแบบคอนโดมิเนียมโดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพ ของแหล่งที่ตั้ง ข้อมูลทางสังคมศาสตร์ของผู้อยู่อาศัย เช่น สถานภาพทางสังคม สถานภาพทาง เศรษฐกิจ พฤติกรรมการอยู่อาศัย เป็นต้น

ผลการศึกษาค้นคว้าจากการวิเคราะห์ชี้ให้เห็นว่าที่ อยู่อาศัยแบบ คอนโดมิเนียม เป็นพัฒนาการของที่อยู่อาศัยสำหรับเมืองขนาดใหญ่เช่น กรุงเทพมหานคร ความต้องการที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นในเขตเมือง ในขณะที่ที่ดินมีจำกัดและหายาก โดยเฉพาะที่ดิน บริเวณใจกลางเมืองซึ่งมีราคาสูง แต่ด้วยความสมบูรณ์ พร้อมด้วยสาธารณูปโภค สาธารณูปการของแหล่งที่ตั้งบริเวณใจกลางเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างการพักอาศัยและสถาน ที่ทำงาน หรือย่านการค้าพาณิชย์กรรมต่าง ๆ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ชุมชนมีความ สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

: พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่สอดคล้องกับความต้องการเลือกที่อยู่อาศัยใกล้
 แหล่งงาน เป็นเหตุผลสำคัญประการหนึ่งในการตัดสินใจ นอกจากนี้ถึงอำนวยความสะดวก
 เป็นข้อคำนึงที่ผู้อยู่อาศัยให้ความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะระบบรักษาความปลอดภัย

การใช้ประโยชน์ที่พักอาศัยจากข้อมูลการสัมภาษณ์นำมาชี้ให้เห็นว่าผู้
 อาศัยมีความเป็นอยู่ที่ประสงค์จะให้คอนโดมิเนียมเป็นที่อยู่อาศัยแบบถาวร และเนื่องจากความ
 สะดวกสบายของแหล่งที่ตั้ง ผู้อยู่อาศัยจำนวนหนึ่งยังใช้ประโยชน์เพื่อการพักผ่อน หรือการใช้
 ประโยชน์ในการทำงานส่วนหนึ่งด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการพักผ่อน การออกกำลังกาย ตลอดจนการ
 บริการอื่น ๆ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่มีอยู่ในคอนโดมิเนียมเป็นสิ่งจำเป็นที่ผู้อยู่อาศัยให้ความ
 สนใจ และเป็นสิ่งที่สนองตอบความต้องการได้ประโยชน์อย่างยิ่ง

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง "การศึกษาความต้องการและความสัมพันธ์
 ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของผู้ที่ทำงานในย่านสีลม" ของปราโมทย์ สรรเพชรศิริ
 (2536) พบว่าในเรื่องความคิดความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ ส่วนใหญ่ไม่คิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัย
 ทั้งนี้เนื่องจากที่อยู่อาศัยเดิมมีความสะดวกสบายอยู่แล้ว การอยู่อาศัยชินกับที่แล้ว บางคนก็
 อาศัยอยู่กับพ่อแม่ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ทำให้เป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายจึงไม่คิดจะมีที่อยู่
 อาศัยใหม่ ส่วนผู้ที่คิดจะมีที่อยู่อาศัยใหม่ส่วนใหญ่เนื่องมาจากการต้องการมีบ้านเป็นของตน
 เอง เพราะจะแยกครอบครัวออกมาอยู่หรือบ้านที่อยู่อาศัยในปัจจุบันมิใช่เป็นเจ้าของแค่อาศัย
 โดยการเช่าหรือเช่าอยู่

ผู้ที่ต้องการที่จะมีที่อยู่อาศัยใหม่ส่วนใหญ่คิดที่จะซื้อบ้านจากโครงการและ
 ลักษณะของที่อยู่อาศัยที่ต้องการส่วนใหญ่ต้องการมีลักษณะบ้านเดี่ยว จุดประสงค์ของการมีที่
 อยู่อาศัยใหม่ของผู้ที่ทำงานย่านสีลม ส่วนใหญ่ต้องการเป็นบ้านหลังแรกของครอบครัว ผู้ที่
 ต้องการเป็นบ้านหลังที่ 2 ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีบ้านอยู่บริเวณชานเมือง แต่เนื่องจากการจราจรที่แออัด

จึงเลือกซื้อที่อยู่อาศัยที่ใกล้ที่ทำงานเพื่อใช้พักในช่วงวันทำงาน ส่วนวันหยุดก็จะกลับไปอยู่ที่บ้านที่อยู่ชานเมือง

ด้านทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ที่คาดว่าจะเลือกซื้อ ส่วนใหญ่เป็นเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอกหรือชานเมือง

สำหรับปัจจัยที่มีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเลือกซื้อที่อยู่อาศัยของผู้ที่ทำงานในย่านสีลมส่วนใหญ่ คือ การเลือกทำเลที่ตั้ง และระดับราคาบ้าน เป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการตัดสินใจซื้อที่อยู่อาศัยต้องดูระดับราคาที่สามารถจะซื้อได้ มิฉะนั้นอาจเกิดปัญหาในกรณีที่ไม่สามารถผ่อนชำระได้ทันตามเวลาที่กำหนดและอาจถูกยึดที่อยู่อาศัยคืน ทางด้านระดับราคาที่อยู่อาศัยที่ผู้ที่ทำงานในย่านสีลมที่คาดว่าจะซื้อ ส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับราคา 750,000-1,500,000 บาท และเมื่อพิจารณาถึงระดับรายได้ของแต่ละกลุ่ม พบว่า ความต้องการที่จะซื้อที่อยู่อาศัยจะเปลี่ยนแปลงไปตามระดับราคาได้ เงื่อนไขการชำระเงินในการซื้อที่อยู่อาศัย ส่วนใหญ่ต้องการที่จะผ่อนชำระเป็นงวดมากกว่าซื้อเงินสด เนื่องจากการผ่อนชำระเป็นงวดไม่เป็นภาระหนักเกินไปในการหาเงินมาผ่อนชำระ และสามารถซื้อที่อยู่อาศัยได้เลยไม่ต้องรอสะสมเงินให้ครบ

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง "การศึกษาความต้องการบ้านหลังที่สองในเมืองของผู้ที่ทำงานในย่านศูนย์กลางธุรกิจบริเวณ สีลม สุรวงศ์" ของ สุวิทย์ อาชวุฒิกุลวงศ์ (2538) พบว่าปัจจัยด้านสภาพภาพทางสังคม เศรษฐกิจ ที่มีผลต่อความต้องการบ้านหลังที่สองในเมือง ประกอบด้วย 3 ปัจจัยคือ ด้านอายุ ระดับการศึกษา และระดับรายได้ครอบครัว ซึ่งมีความสอดคล้องกัน ผู้ที่มีระดับสถานภาพทางสังคม เศรษฐกิจ ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป จบการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี และมีระดับรายได้ครอบครัวสูงกว่า 30,000 บาทต่อเดือน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีศักยภาพที่จะมีบ้านหลังที่สองในเมืองได้

ที่อยู่อาศัยปัจจุบันส่วนใหญ่เป็น บ้านเดี่ยวและทาวน์เฮ้าส์ ตึกแถว ขณะที่ คาดหวังอยากมีบ้านหลังที่สองในเมืองที่เป็นคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ ด้านฐานะการอยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบันมีทั้งเช่าซื้อ และเจ้าของกรรมสิทธิ์ ขณะที่คาดหวังอยากมีบ้านหลังที่สองในเมืองโดยการเช่าซื้อ ภาระค่าใช้จ่ายส่วนตัวในด้านผ่อนชำระของที่อยู่อาศัยปัจจุบันส่วนใหญ่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ ขณะที่ยอมมีภาระค่าผ่อนชำระบ้านหลังที่สองในเมืองที่คาดหวังเกินร้อยละ 10 ของรายได้เป็นส่วนมาก การเดินทางจากที่อยู่อาศัยปัจจุบันโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับที่คาดหวังการเดินทางจากบ้านหลังที่สองระยะทางและระยะเวลาในการเดินทาง จากที่อยู่อาศัยปัจจุบันมากที่สุดที่ทำงานส่วนใหญ่เกิน 10 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมง

การศึกษาปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยปัจจุบันพบว่าปัจจัยในด้านระดับราคาของบ้านมีความสำคัญอันดับแรก และปัจจัยด้านความใกล้ชิด พ่อแม่ ญาติ มิตร และกลุ่มเพื่อนบ้าน ที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน มีความสำคัญอันดับสุดท้าย ขณะที่ปัจจัยในการเลือกบ้านหลังที่สองในเมืองที่คาดหวัง พบว่าปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งและความสะดวกในการเดินทางมีความสำคัญอันดับแรกและปัจจัยด้านความใกล้ชิด พ่อแม่ ญาติ มิตร และกลุ่มเพื่อนบ้านที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน มีความสำคัญอันดับสุดท้าย

การศึกษาความพึงพอใจต่อการอยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน พบว่า มีระดับความพึงพอใจมากในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ความปลอดภัย ความสะอาด ระดับราคาของบ้าน และความสะดวกในการเดินทางไปศูนย์การค้า ขณะที่ความคาดหวังบ้านหลังที่สองในเมือง พบว่ามีระดับความคาดหวังมากที่สุดในด้าน ความสะดวกในการเดินทางมาทำงาน ส่วนความใกล้ชิด พ่อแม่ ญาติ พี่น้อง และความใกล้ชิดเพื่อนฝูงมีระดับความคาดหวังปานกลาง