

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ลำดับการเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้จัดลำดับการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

ลำดับที่ 1 การวิเคราะห์รูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก จากแผนที่ดังนี้

1. แผนที่แสดงการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2446

2. แผนที่แสดงการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2482

3. แผนที่แสดงการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2496

4. แผนที่แสดงการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2513

5. แผนที่แสดงการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2517

6. แผนที่การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2518

7. แผนที่การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2527

8. แผนที่การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก พ.ศ. 2534

9. แผนที่การใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในอนาคต (พ.ศ. 2539)

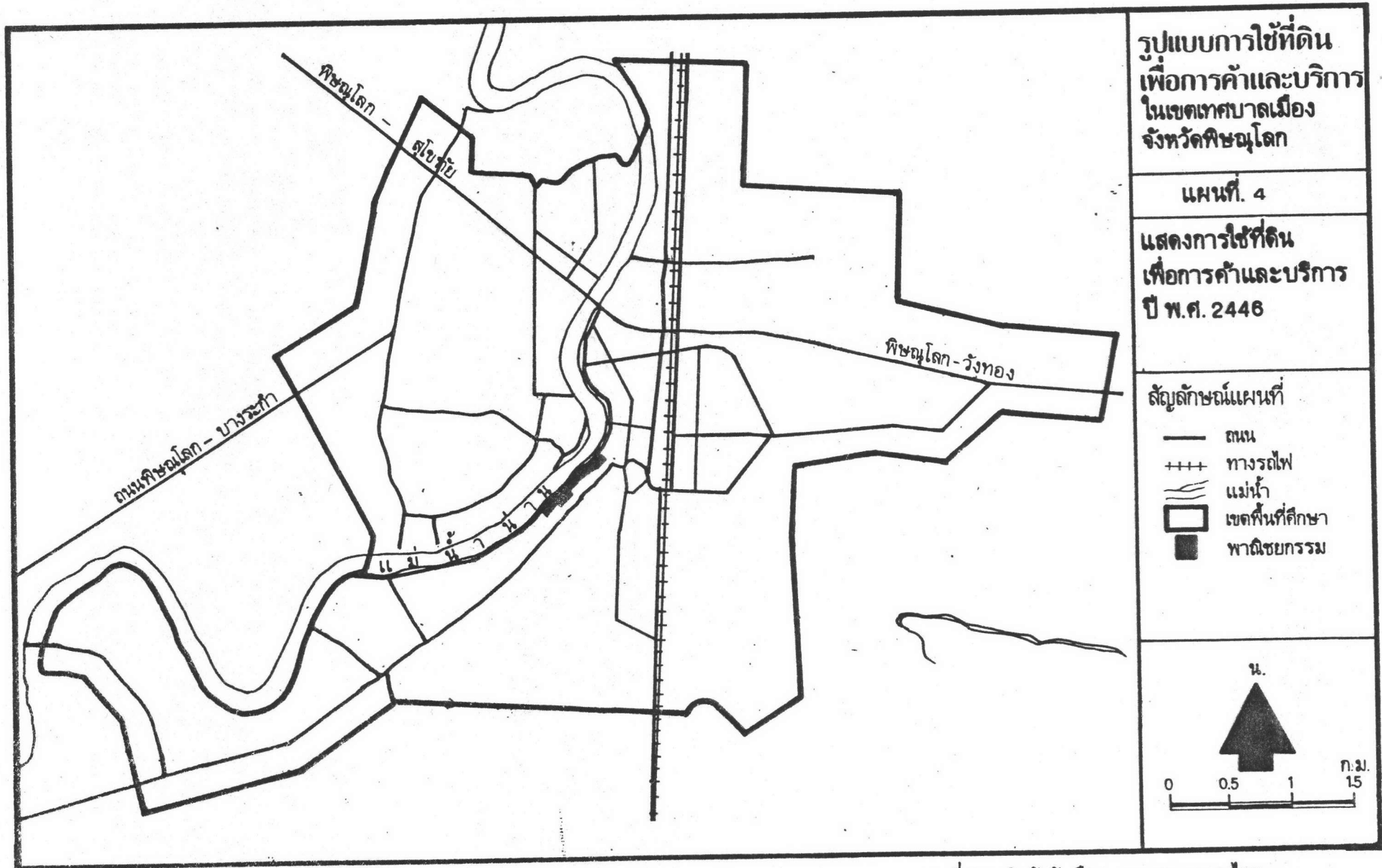
10. แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศเมืองพิษณุโลก

11. แผนที่แสดงอุปสรรคด้านวัฒนธรรมที่จำกัดการขยายตัวของเขตการค้าและบริการ

ปี พ.ศ. 2534

วิวัฒนาการของย่านการค้าและบริการใน เขตเทศบาล เมืองพิษณุโลก (พ.ศ.2446-2518)

ย่านการค้าของเมืองพิษณุโลกในปี พ.ศ.2446 จะมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ติดริมแม่น้ำน่าน ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความสะดวกในการที่จะเข้าถึงและออกได้สะดวก โดยการคมนาคมทางน้ำตามแม่น้ำน่าน ต่อมาจาก ปี พ.ศ.2446 ขึ้นมาถึง ปี พ.ศ.2482 ย่านการค้าของเมืองขยายตัวต่อเนื่องกันของย่านการค้าริมน้ำที่วัดท่ามะปร่างกับย่านการค้าตอนใต้ของถนนพญาลีไท เชื่อมกันเป็นย่านการค้าเดียวกัน ในขณะที่เดียวกันก็ขยายต่อเนื่องขึ้นไปทางเหนือสู่ถนนใสฤาไท และถนนนเรศวร และขยายต่อไปไม่ได้ เพราะมีสถานที่ราชการกั้นอยู่จากถนนนเรศวรขึ้นไป แต่ย่านการค้าจะขยายต่อมาตามถนนที่กล่าวมาแล้วออกมาทางด้านตะวันออกเลย เข้ามาในทางตะวันออกของถนนบรมไตรโลกนาถ ส่วนทางตอนใต้จะขยายลงไปตามถนนบรมไตรโลกนาถ ลักษณะของการขยายตัวในช่วงนี้จะขยายตัวออกในทิศทางตะวันออกและทางใต้จากย่านการค้าเดิม ส่วนทางเหนือขึ้นไปกับทางทิศตะวันตก จะมีสถานที่ราชการ และตัวแม่น้ำน่านบังคับอยู่ จึงทำให้แนวการขยายตัวแทนที่จะ เป็นไปในทุกทิศทางกลับต้องถูกจำกัดทิศทางของการขยายตัวออกไปทางตะวันออกและทางใต้ นอกจากนั้นย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่และ เริ่มทวีความสำคัญมากขึ้น คือ ย่านการค้าที่สถานีรถไฟและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งตั้งอยู่บนถนนเอกาทศรถ (ถนนหน้าสถานีรถไฟ) ย่านการค้าที่สถานีรถไฟนี้เป็นย่านการค้าที่เพิ่มขึ้นหลังจากมีการตั้งสถานีรถไฟขึ้นในปี พ.ศ.2450 และย่านการค้าเกิดขึ้นมาตามศูนย์กลางคมนาคมทางรถไฟนี้ และหลังจาก ปี พ.ศ.2482 ขึ้นมาถึงปี พ.ศ. 2496 ทิศทางการขยายตัวของย่านการค้ายังคงถูกบังคับโดยการไ้ที่ดินชนิดอื่นให้ไปในทิศตะวันออก, ทางตะวันออกเฉียงใต้และทางทิศใต้จากย่านการค้าเดิม ในช่วงนี้ย่านการค้าจะมีการขยายบริเวณ โดยเฉพาะการขยายตัวเชื่อมต่อกันของย่านการค้าที่สถานีรถไฟกับย่านการค้าเดิมที่ริมแม่น้ำน่านทำให้ย่านการค้าของเมืองพิษณุโลก เป็นย่านการค้าใหญ่แห่งเดียวที่มีความสำคัญมากที่สุด นอกจากการขยายมาเชื่อมต่อกันแล้วยังขยายต่อไปตามแนวถนนเอกาทศรถ (ถนนหน้าสถานีรถไฟ) ถนนพญาลีไทมาจรดกับถนนเอกาทศรถ ส่วนการขยายมาทางใต้ มาตามถนนบรมไตรโลกนาถ นอกจากการขยายตัวออกมาจากย่านการค้าเดิมหรือต่อกับย่านการค้าเดิมแล้วยังมี ย่านการค้าที่เพิ่มขึ้นและไม่ต่อเนื่องกับย่านการค้าเดิม เช่นที่ถนนราเมศวร ตอนเหนือสุดของถนนบรมไตรโลกนาถ และบางส่วนของตอนใต้ของถนนสายเดียวกันนี้ ต่อจากปี พ.ศ.2496 ถึงปี พ.ศ.2513 การขยายตัวของย่านการค้ามีเพิ่มขึ้นมากใน 2 ทิศทาง หรือตามถนน 2 สายที่เป็นการขยายตัวของย่านการค้าของเมือง คือ มีการขยายตัวของย่านการค้าอย่างมากไปทางด้านใต้ตามแนวถนนบรมไตรโลกนาถ และอีกแนวที่เห็นเด่นชัดคือไปตามแนวถนนหน้าสถานีรถไฟหรือถนนที่ขนานกับทางรถไฟ เป็นแนวขยายต่อเนื่องกันออกไป นอกจากย่านการค้าใหญ่ที่มีการ

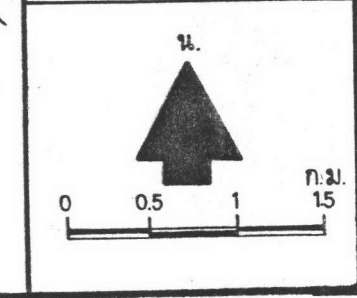


รูปแบบการใช้ที่ดิน
เพื่อการค้าและบริการ
ในเขตเทศบาลเมือง
จังหวัดพิษณุโลก

แผนที่ 4

แสดงการใช้ที่ดิน
เพื่อการค้าและบริการ
ปี พ.ศ. 2446

- สัญลักษณ์แผนที่
- ถนน
 - +++ ทางรถไฟ
 - แม่น้ำ
 - เขตพื้นที่ศึกษา
 - พาดิษยกรรม

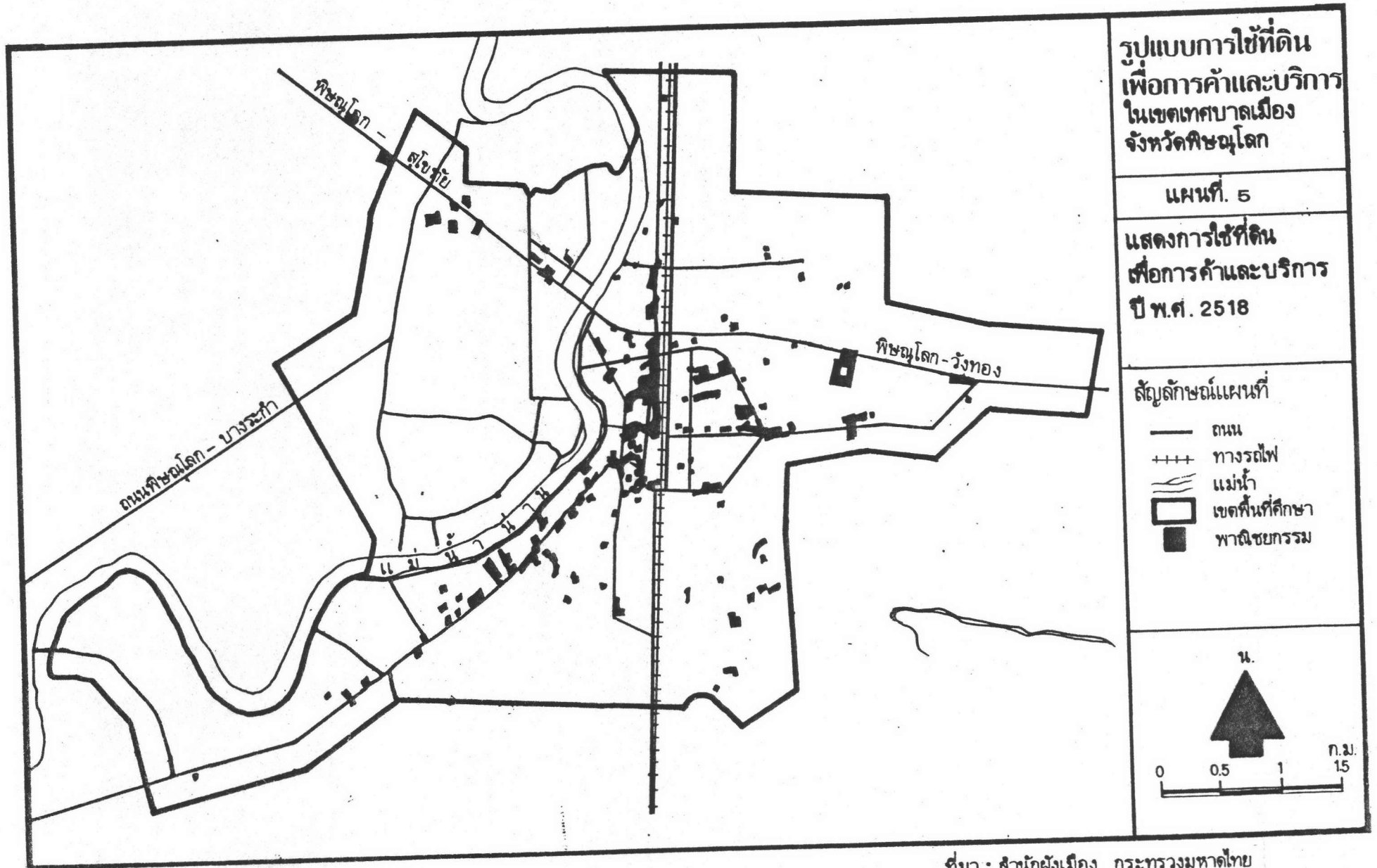


ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ขยายตัวของย่านการค้าภายหลังขึ้นมาก่อเนื่องกันแล้ว ยังมีย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่ และเริ่มทวีความสำคัญมากขึ้น เกิดขึ้นในบริเวณอื่น ๆ ที่ไม่ต่อเนื่องจากย่านการค้าเดิมคือ ย่านการค้าที่อยู่ทางใต้ของวัดพระศรีรัตนมหาธาตุ ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อบริการแก่ผู้ที่อยู่ใกล้กับบริเวณนั้น และย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่ทางโคกมะตูม บริเวณสถานีรถไฟโดยสายที่โคกมะตูม มีย่านการค้าเกิดขึ้นตามการตั้งศูนย์กลางของการขนส่งขึ้นในด้านนี้ นอกจากนั้น ร้านค้าบางประเภทจะเกิดขึ้นตามการตั้งศูนย์กลางของการขนส่งขึ้นในด้านนี้ นอกจากนั้นร้านค้าบางประเภทจะเกิดขึ้นและขยายไปตามเส้นทางคมนาคมสายสำคัญที่ติดต่อกับจังหวัดอื่น คือ บีมน้ำมันเกิดขึ้นบนถนนสายสุโขทัย-พิษณุโลก และพิษณุโลก-หล่มสัก นอกจากที่กล่าวมาแล้วเนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของประชากรที่อยู่อาศัยจะทำให้ร้านค้าเล็ก ๆ กระจายไปอยู่ตามทางแยกของถนนซอยที่ตัดจากถนนใหญ่ออกไปเพื่อบริการสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตแก่ที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น ๆ สำหรับการขยายตัวของย่านการค้าหลังจาก ปี พ.ศ. 2513 ขึ้นมาพบว่าในบริเวณถนนที่อยู่ใกล้ศูนย์กลางการค้าของเมืองซึ่งเดิมเป็นที่อยู่อาศัยจะถูกย่านการค้าขยายเข้าไปแทนที่ เช่น บางส่วนของถนนหน้าสถานีรถไฟทางด้านเหนือ ถนนประสงค์ประสาธน์ ถนนมหาธรรมราชา ถนนบรมไตรโลกนาถ และถนนศรีธรรมไตรปิฎก ซึ่งเป็นการขยายตัวของย่านการค้าที่เป็นศูนย์กลางของเมืองให้มีขนาดเพิ่มขึ้น จนกล่าวได้ว่าย่านการค้าที่เป็นศูนย์กลางของเมืองพิษณุโลก จะอยู่ระหว่างทางเหนือที่ถนนพิษณุโลก-หล่มสัก ทางใต้สุดนั้นลงไปตามแนวถนนบรมไตรโลกนาถ ทางด้านตะวันออกอยู่ที่ทางรถไฟเป็นกรอบกันอยู่, ทางตะวันตกจรดแม่น้ำน่าน ส่วนย่านการค้าที่มีความสำคัญมากขึ้นคือ ย่านการค้าที่ท่ารถโดยสารที่โคกมะตูม เพิ่ม เป็นจุดที่มีความสำคัญมากขึ้นในทางด้านตะวันออกของเมืองพิษณุโลก และที่ย่านการค้านี้กลายเป็นย่านการค้าที่เป็นศูนย์กลางของการใช้ที่ดินชนิดอื่น ๆ ตามมาอย่างมาก

รูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการใน เขตเทศบาล เมืองพิษณุโลก ปี 2518

ลักษณะของรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในปี 2518 นี้ ย่านการค้าใจกลางเมืองพิษณุโลก ที่อยู่ระหว่างแม่น้ำน่านและทางรถไฟ มีความแออัดหนาแน่นมากที่สุด บริเวณสถานีรถไฟพิษณุโลก ในบริเวณถนนที่อยู่ใกล้ย่านการค้าใจกลางเมือง ซึ่งเดิมเป็นที่อยู่อาศัย จะถูกย่านการค้าขยายเข้าไปแทนที่ และกระจายไปตามแนวถนนต่าง ๆ ซึ่งตัดเลียบริมแม่น้ำน่านจากการที่บริเวณย่านการค้าดังกล่าว ถูกบีบไว้ด้วยแม่น้ำน่านและทางรถไฟ ไม่สามารถขยายตัวออกไปได้ทางด้านแม่น้ำ การขยายตัวจึงเริ่มมีการขยายข้ามทางรถไฟมาทางตะวันออก ตามเส้นทางสายพิษณุโลก-วังทอง และการขยายตัวทางด้านใต้ตามแนวถนนบรมไตรโลกนาถ เริ่มมีมาก



ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

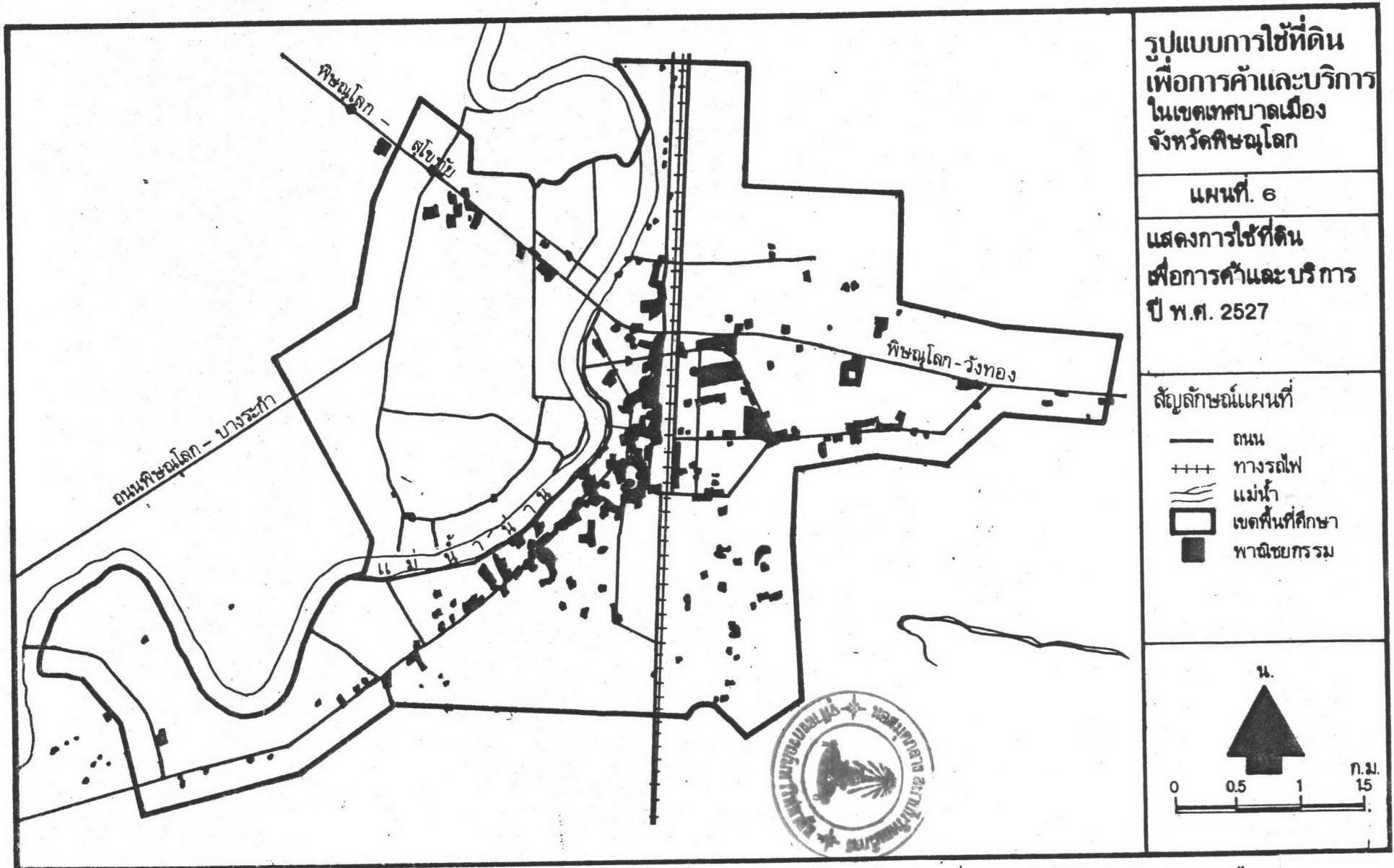
ยิ่งขึ้น จนกล่าวได้ว่า ย่านการค้าที่เป็นศูนย์กลางของเมืองพิษณุโลกจะอยู่ระหว่าง ทางเหนือที่
 เส้นทางสายพิษณุโลก-วังทอง ทางใต้สุดนั้น ลงไปตามแนวถนนบรมไตรโลกนาถ ทางด้านตะวันออก
 จะมีทางรถไฟ เป็นกรอบกั้นอยู่ทางตะวันตกจดกับแม่น้ำน่าน และย่านการค้าที่เริ่มมีความสำคัญ
 มากขึ้น คือ ย่านการค้าบริเวณสถานีขนส่งโดยสารที่โคกมะตูม ซึ่งกลายเป็นบริเวณที่มีความสำคัญ
 มากทางด้านตะวันออกของเมืองพิษณุโลก เช่น ถนนหน้าสถานีรถไฟทางด้านเหนือ ถนนประสงค์
 ประสาท ถนนมหาธรรมราชา ถนนบรมไตรโลกนาถ และถนนศรีธรรมไตรปิฎก เป็นการขยายตัว
 ที่ทำให้ย่านการค้าใจกลางเมือง มีขนาดเพิ่มขึ้น

รูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก ปี 2527

ลักษณะของรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในปี 2527 นี้ ย่านการค้าใจกลาง
 เมืองพิษณุโลก ซึ่งอยู่ระหว่างแม่น้ำน่านกับสถานีรถไฟ ได้เพิ่มความสำคัญและมีขนาดเพิ่มขึ้น
 ลักษณะสำคัญของการขยายตัวของย่านการค้าในบริเวณดังกล่าว คือ การกระจายไปตามแนวถนน
 สายต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างทางรถไฟกับแม่น้ำน่าน และการขยายตัวของย่านการค้าทางด้านใต้
 ยังคงมีการขยายตัวไปตามแนวถนนบรมไตรโลกนาถ พื้นที่ตามเส้นทางคมนาคมหลักดังกล่าวนี้
 เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา และการขยายตัวของเมืองพิษณุโลกในระดับสูง ทั้งในด้านการ
 พัฒนาเป็นย่านที่อยู่อาศัยและย่านการค้า และมีแนวโน้มที่จะมีการพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมบริการ
 อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่ก่อปัญหามลภาวะแก่สภาพแวดล้อม เมื่อพิจารณาลักษณะ
 ของย่านการค้าเมืองพิษณุโลกโดยรวมแล้วจะมีลักษณะเป็นแบบกระจายศูนย์กลาง คือ มีศูนย์กลาง
 หลักอยู่บริเวณถนนเอกาทศรถ (ถนนหน้าสถานีรถไฟ) และมีศูนย์กลางย่อยอยู่ในรัศมี 5 กม.
 จากศูนย์กลางหลัก เช่น ย่านการค้าที่โคกมะตูม ริมถนนสิงหวัฒน์ และถนนบรมไตรโลกนาถ
 นอกจากนี้ จะเป็นแนวถนนหลักที่อยู่ภายในย่านการค้าแล้ว ถนนซอยก็เริ่มมีการตั้งร้านค้ากระจาย
 ไปด้วย เส้นทางคมนาคมสายหลัก เช่น เส้นทางสายพิษณุโลก-วังทองที่สามารถเดินทางต่อเนื่อง
 จนถึง อ.หล่มสัก จ. เพชรบูรณ์ หรือ เส้นทางสายพิษณุโลก-สุโขทัย หรือ ถนนสิงหวัฒน์ ก็เริ่มมี
 การขยายตัวของย่านการค้าตามไปด้วย ลักษณะสำคัญอีกประการหนึ่งของการขยายตัวของเขต
 การค้า คือ การขยายเขตการค้าเข้าไปในบริเวณที่อยู่อาศัย

รูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก ปี พ.ศ. 2534

ลักษณะของรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในปี 2534 นี้ บริเวณที่เป็นย่าน
 การค้าพาณิชยกรรมของเมืองพิษณุโลกได้ขยายตัวทั้งสองฝั่งแม่น้ำน่าน โดยทางฝั่งตะวันตกมีการ



ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ขยายตัวมากในพื้นที่สองข้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ถนนสิงหวัฒน์) และ ทางด้านใต้ของสถาบันราชภัฏพิบูลสงคราม รวมถึงบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (ถนนพิษณุโลก-นครสวรรค์) ทางด้านฝั่งตะวันออกของแม่น้ำน่านนั้น มีการขยายตัวออกจากบริเวณย่านการค้าเดิมไปทางตะวันออกอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งทางใต้เมืองพิษณุโลก ก็ยังคงมีการขยายตัวต่อเนื่องออกไปตามถนนบรมไตรโลกนาถ ส่วนทางเหนือ นั้น มีอัตราการขยายตัวไปตามถนนเอกาทศรถ จนถึงบ้านเต็งหนาม ตำบลหัวรอ

การขยายตัวของบริเวณย่านการค้าในบริเวณฝั่งตะวันออกนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับฝั่งตะวันตก จะเห็นได้ว่ามีอัตราสูงกว่ามาก ทั้งนี้เนื่องจากการไม่มีสถานที่ราชการขวางกั้นการขยายตัวเหมือนทางฝั่งตะวันตกทำให้เกิดความต่อเนื่องไปตามเส้นทางคมนาคมขนส่ง ซึ่งหมายถึงความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่เพื่อการค้าพาณิชยกรรม สำหรับการขยายตัวภายในเขตเมืองนั้นมีข้อจำกัดทางด้านขนาด พื้นที่จึงจะเห็นภาพของการขยายตัวทางตั้งมากกว่าการขยายตัวทางราบ

เมืองพิษณุโลก มีย่านการค้าที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ย่านการค้า ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำน่าน ประกอบด้วยย่านการค้า 4 แห่ง คือ

1.1 ย่านการค้ากลาง มีบริเวณตั้งแต่สถานีรถไฟเป็นด้านตะวันออก และริมฝั่งแม่น้ำเป็นด้านตะวันตก ซึ่งมีการขยายตัวออกจากบริเวณย่านการค้าเดิมไปทางตะวันออกอย่างต่อเนื่อง ทางเหนือ มีอัตราการขยายตัวไปตามถนนเอกาทศรถ จนถึงบ้านเต็งหนาม ตำบลหัวรอ อีกทั้งทางใต้เมืองพิษณุโลก ยังคงมีการขยายตัวต่อเนื่องออกไปตามถนนบรมไตรโลกนาถ จัดเป็นย่านการค้าที่ใหญ่ที่สุดและเป็นเสมือนศูนย์กลางธุรกิจการค้าหลักของเมืองโดยมีกิจกรรมทางธุรกิจการค้าประเภทต่าง ๆ จับกลุ่มต่อเนื่องกันอย่างหนาแน่นที่สุด นอกจากนี้ย่านการค้าแห่งนี้เป็นที่ตั้งของตลาดสดเทศบาล 3 หรือตลาดเหนือ ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของการซื้อ ขาย พืช ผักและผลไม้ของจังหวัด

1.2 ย่านการค้าตะวันออก มีบริเวณตั้งแต่เขตพันแนวเขตรถไฟทางด้านตะวันออก ศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณห้าแยกโคกมะตูม ถนนสายพิษณุโลก-วังทอง เป็นที่ตั้งของตลาดสดเทศบาล 4 หรือตลาดโคกมะตูม และศูนย์การค้าวัฒนาบุญเกียรติ

1.3 ย่านการค้าด้านเหนือ มีบริเวณตั้งแต่สี่แยกบ้านแขกไปตามถนนเอกาทศรถ จนถึงบ้านเต็งหนาม ตำบลหัวรอ เป็นที่ตั้งของตลาดสดเทศบาล 2 หรือตลาดวัดใหญ่

1.4 ย่านการค้าด้านใต้ คือ บริเวณตลาดสดเทศบาล 1 หรือตลาดใต้ ศูนย์การค้าสุรสีห์ ศูนย์การค้าพิษณุโลกรามมา

2. ย่านการค้าฝั่งตะวันตกของแม่น้ำน่าน

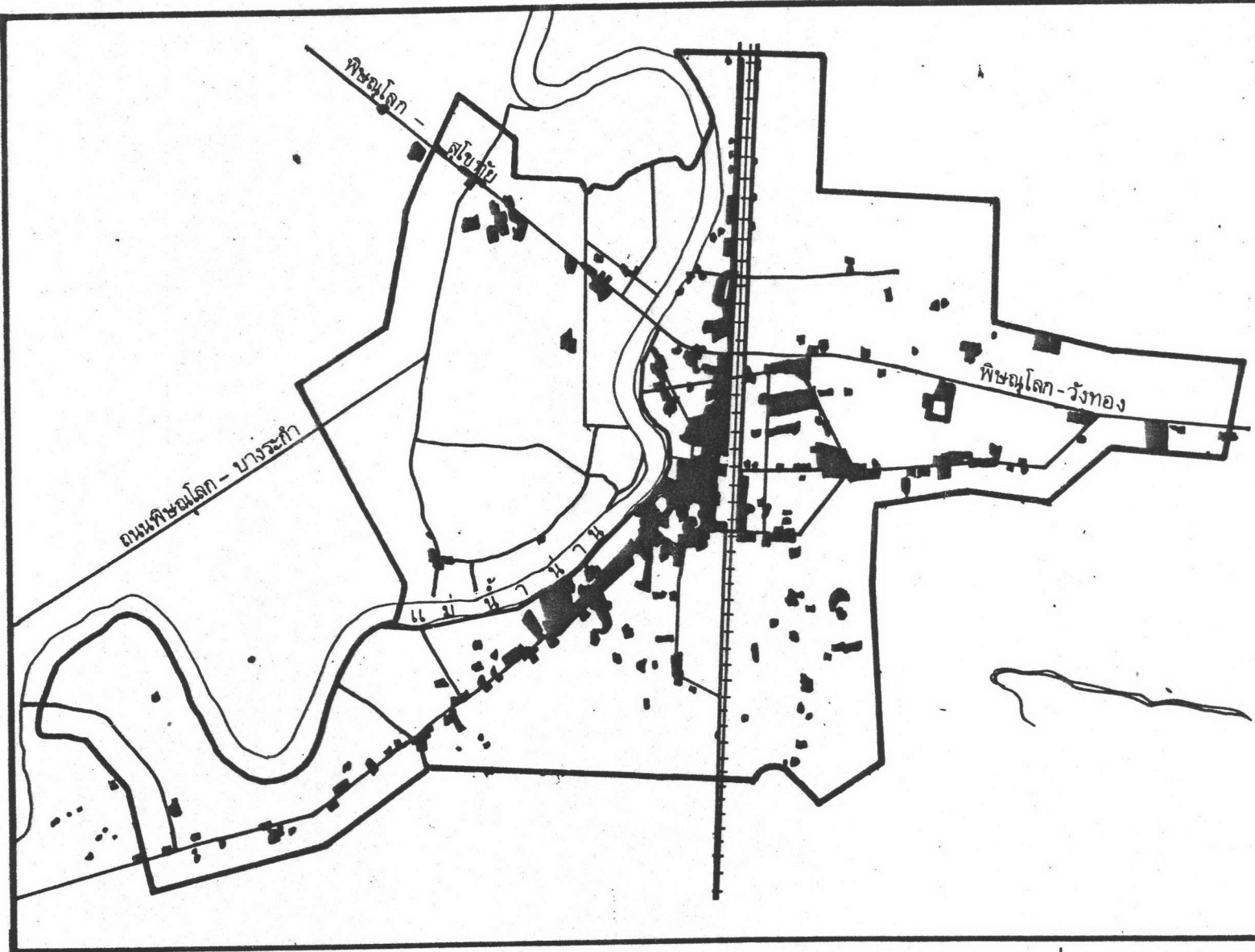
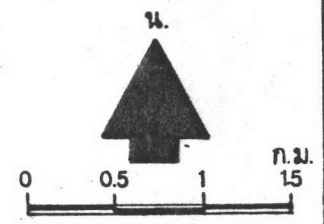
รูปแบบการใช้ที่ดิน
เพื่อการค้าและบริการ
ในเขตเทศบาลเมือง
จังหวัดพิษณุโลก

แผนที่. 7

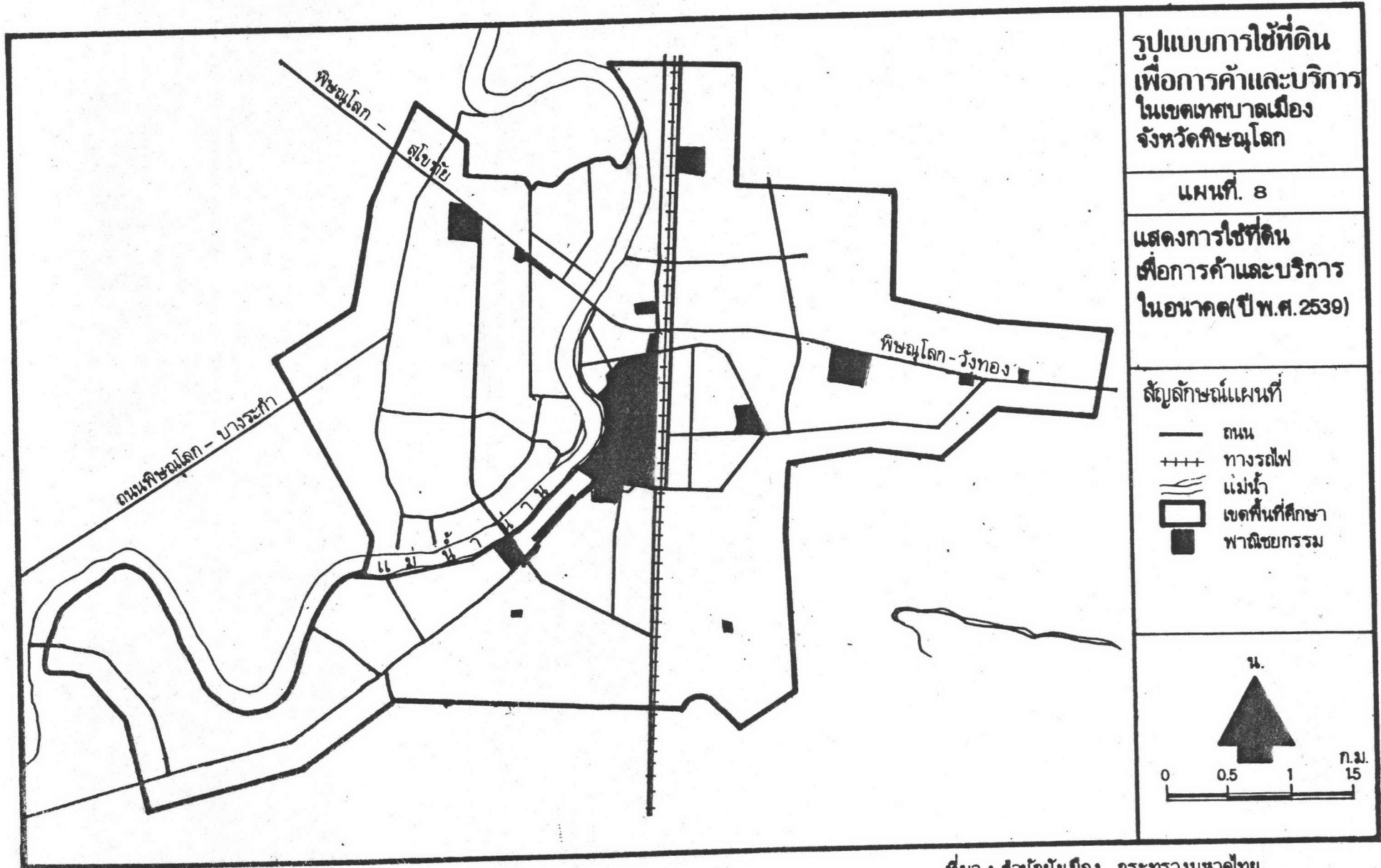
แสดงการใช้ที่ดิน
เพื่อการค้าและบริการ
ปี พ.ศ. 2534

สัญลักษณ์แผนที่

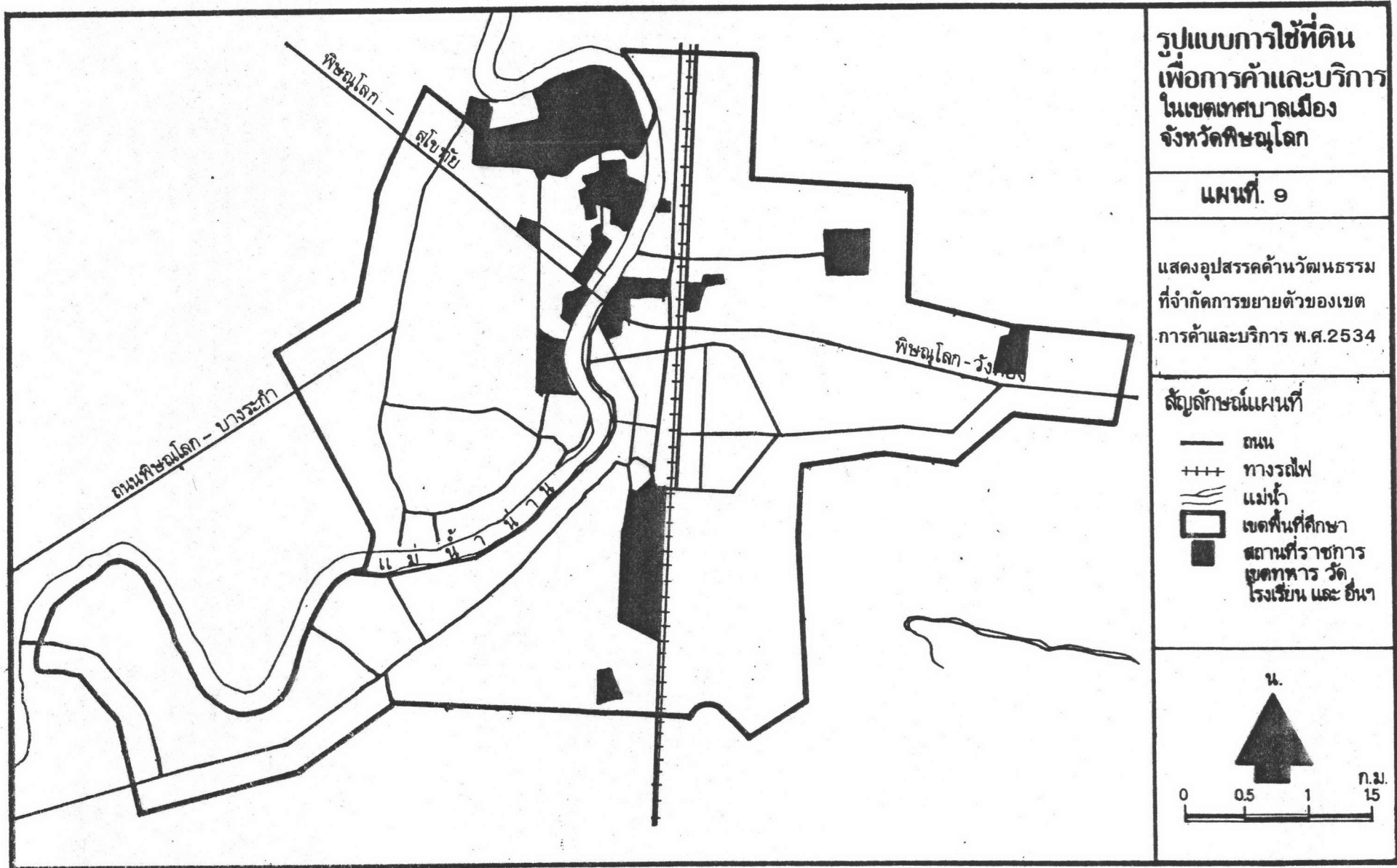
- ถนน
- +++ ทางรถไฟ
- ~ แม่น้ำ
- เขตพื้นที่ศึกษา
- พาณิชยกรรม



ที่มา : สำนักงานเมือง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา : สำนักงานเมือง กระทรวงมหาดไทย



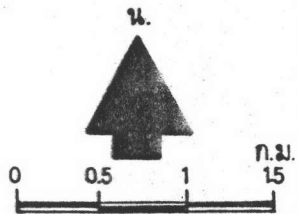
**รูปแบบการใช้ที่ดิน
เพื่อการค้าและบริการ
ในเขตเทศบาลเมือง
จังหวัดพิษณุโลก**

แผนที่ ๑

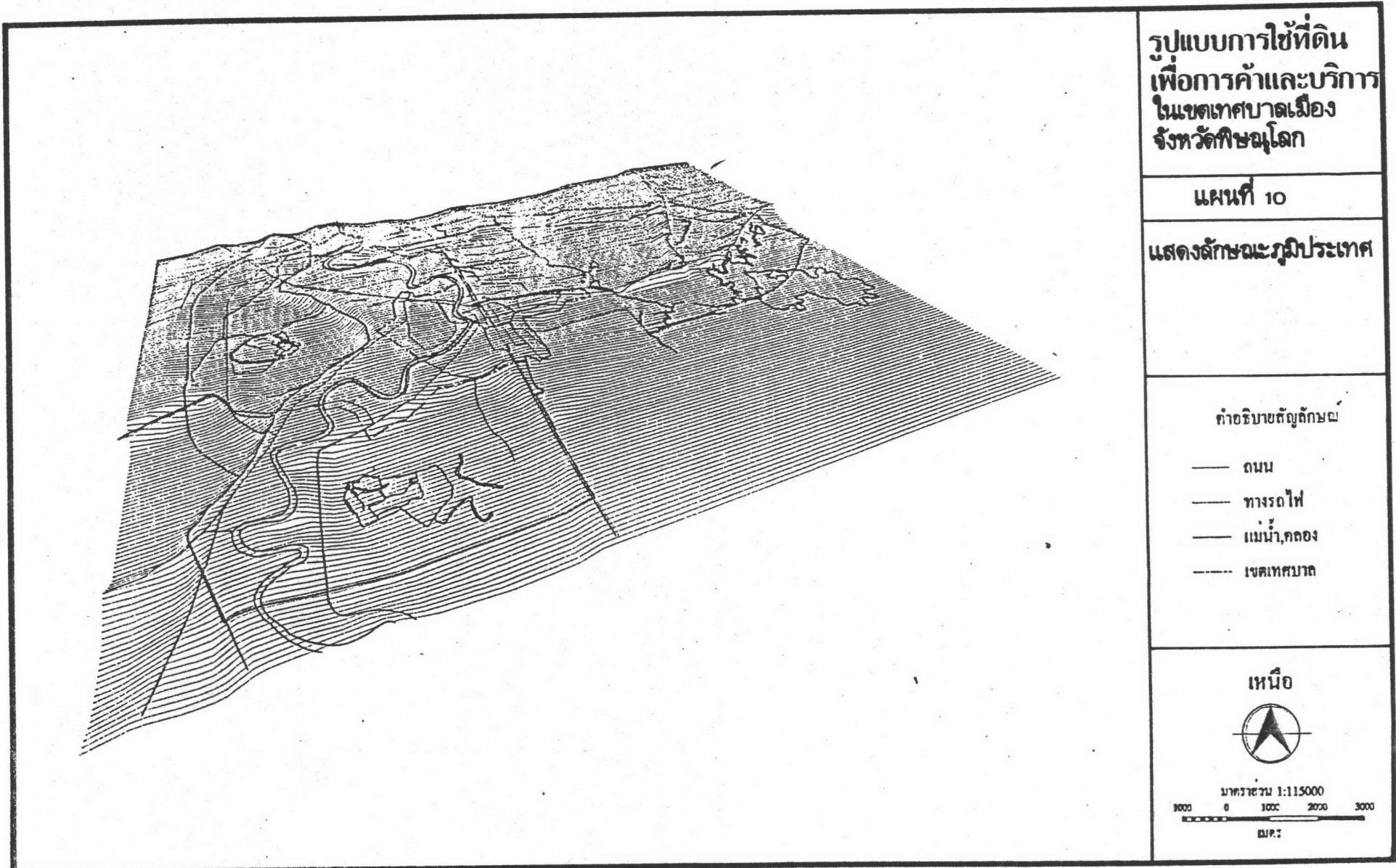
แสดงอุปสรรคด้านวัฒนธรรม
ที่จำกัดการขยายตัวของเขต
การค้าและบริการ พ.ศ.2534

สัญลักษณ์แผนที่

- ถนน
- +++ ทางรถไฟ
- ~ แม่น้ำ
- เขตพื้นที่ศึกษา
- สถานที่ราชการ
เขตทหาร วัด
โรงเรียน และ ชานา



ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: มหาวิทยาลัยนเรศวร

มีเพียงแห่งเดียว คือ ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 12 ถนนสิงหวัฒน์ (เส้นทางสายพิษณุโลก-สุโขทัย) โดยเฉพาะบริเวณตลาดสดเทศบาล 5 หรือตลาดสดบ้านคลอง มีการขยายตัวมาทางใต้ของสถาบันราชภัฏพิบูลสงคราม รวมถึงบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ถนนพิษณุโลก-นครสวรรค์ เนื่องจากพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำน่านและบริเวณริมฝั่งของแม่น้ำน่านนี้ มีลักษณะเป็นย่านของสถาบันราชการได้ กองทัพอากาศที่ 3 ค่ายสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ศูนย์ราชการประจำจังหวัด ได้แก่ ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอเมือง สำนักงานที่ดินจังหวัด สำนักงานที่ดินอำเภอ สำนักงานป่าไม้จังหวัด เป็นต้น ประสานไปกับย่านสถาบันการศึกษา อันประกอบไปด้วยโรงเรียนพิษณุโลกพิทยาคม โรงเรียนจ่านกร้อง สถาบันราชภัฏพิบูลสงคราม วิทยาลัยอาชีวศึกษา

พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำน่านจนถึงทางรถไฟ จุดเด่นของพื้นที่ คือ บริเวณที่เป็นย่านการค้าพาณิชยกรรม ซึ่งได้แก่ บริเวณสองฟากถนนบรมไตรโลกนาถ ถนนเอกาทศรถ ถนนพระองค์ดำ เป็นต้น สำหรับย่านที่อยู่อาศัยก็จะแทรกอยู่โดยรอบย่านการค้านี้ สำหรับสถาบันราชการของพื้นที่ที่เห็นได้ชัด ได้แก่ พื้นที่บริเวณองค์การทอผ้า ศูนย์ราชการตำบลทวารวดี โรงพยาบาลพุทธชินราช กองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ 31 ค่ายพระยาจักรี เป็นต้น สำหรับย่านสถาบันการศึกษา ก็จะแทรกอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำน่าน คือ โรงเรียนเฉลิมขวัญสตรี และโรงเรียนอนุบาลพิษณุโลก ส่วนพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของทางรถไฟสายเหนือ ส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัย โดยมีย่านการค้าพาณิชยกรรมแทรกอยู่ในพื้นที่ ย่านสถาบันการศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคพิษณุโลก และมหาวิทยาลัยนเรศวร และมีย่านสถาบันราชการ ที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ทางตอนล่างของพื้นที่ซึ่งก็คือ กองบัญชาการช่วยรบที่ 3 ค่ายสมเด็จพระเอกาทศรถ กองบิน 46 และท่าอากาศยานพิษณุโลก ซึ่งสถาบันราชการต่าง ๆ เหล่านี้ ได้กลายเป็นปัจจัยที่สำคัญที่จำกัดการขยายตัวของย่านการค้า

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่จำกัด การขยายตัวของย่านการค้า นั่นคือ เมื่อพิจารณาจากสภาพภูมิประเทศแล้ว เมืองพิษณุโลกตั้งอยู่บนพื้นที่ราบ หรือเรียกว่าแอ่งพิษณุโลก ที่สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 60 เมตร ตัวเมืองตั้งอยู่บนพื้นที่ที่เป็นคันดินธรรมชาติ (Natural Levee) ที่เกิดจากการทับถมของตะกอนลำน้ำในยุคเทอร์ติเอรี (Tertiary) ทำให้พื้นที่มีการลาดไปทางตะวันออกและตะวันตก คันดินธรรมชาติ เป็นพื้นที่ที่ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวแม่น้ำน่าน ภายในระยะ 1-3 กิโลเมตร เป็นส่วนที่อยู่สูงกว่าพื้นที่รอบ ๆ จากการลาดเทของพื้นที่ไปทั้งสองฝั่งของลำน้ำ จะก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังกระจายเป็นบริเวณกว้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของทางรถไฟสายเหนือ ซึ่งสาเหตุสำคัญ

สรุปได้เป็นสองประการคือประการแรก จากลักษณะของพื้นที่มีความสูงอยู่บริเวณลุ่มของแม่น้ำน่าน แล้วเอียงลาดออกจากฝั่งแม่น้ำไปทั้งสองข้าง เมื่อเวลาฝนตก ทำให้น้ำฝนไม่สามารถไหลตามธรรมชาติไหลลงสู่แม่น้ำน่านได้ ประการที่สอง การพัฒนาพื้นที่อย่างรวดเร็วของบริเวณนี้ ทำให้มีการถมพื้นที่อย่างไม่เป็นระเบียบ ซึ่งมีผลทำให้เกิดการปิดกั้นทางน้ำธรรมชาติ ทำให้เกิดน้ำท่วมยังเป็นระยะเวลาอันยาวนานภายหลังฝนตก (สำนักผังเมือง, 2528: 4.17) จากลักษณะทางด้านวัฒนธรรม และลักษณะทางกายภาพดังกล่าว ได้กลายเป็นอุปสรรคในการจำกัดการขยายตัวของเขตการค้าและบริการใจกลางเมืองพิษณุโลกในบางพื้นที่ คือ การขยายตัวจะไม่สามารถแพร่กระจายไปได้ในบริเวณที่เป็นสถาบันของราชการ สถาบันการศึกษา หรือ พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการประกอบการในระดับสูง แต่จะพิจารณาในพื้นที่ที่มีศักยภาพต่อสถานประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก ทั้งภายในย่านการค้า และเส้นทางที่สามารถติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง นอกจากนี้ การกระจายตัวแทรกเข้าไปในย่านที่อยู่อาศัยก็มีปริมาณมากขึ้นด้วย

รูปแบบของย่านการค้าพาณิชยกรรมของ เมืองพิษณุโลก

จากการศึกษาพบว่า ย่านการค้าพาณิชยกรรมของ เมืองพิษณุโลก มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งชนิดต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่ย่านการค้าที่ทำริมแม่น้ำน่าน ขยายเชื่อมต่อกับย่านการค้าที่สถานีรถไฟ ย่านการค้าในบริเวณสถานีขนส่งบริเวณโคกมะตูม และรูปแบบของการขยายตัวของย่านการค้า จะขยายจากย่านการค้าเหล่านี้ออกไปตามเส้นทางคมนาคมทางถนน จนขยายตัวเชื่อมต่อกันเป็นเหมือนย่านการค้าแห่งเดียวกัน และถนนที่มีการขยายตัวของย่านการค้าในเมืองพิษณุโลก จะเป็นถนนหลักภายในเมือง และเหตุที่ย่านการค้าของเมืองพิษณุโลก สัมพันธ์กับตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์กลางทางคมนาคม เพราะลักษณะของย่านการค้า นั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องเป็นบริเวณที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและสะดวกที่สุด ฉะนั้นตำแหน่งที่ตั้งของย่านการค้าของเมืองพิษณุโลกอยู่ติดกับตำแหน่งของศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง จึงมีผลต่อความสะดวกในการเข้าถึงย่านการค้า เพื่อรับเอาสินค้าและบริการต่าง ๆ ได้สะดวก ซึ่งลักษณะของความสะดวกในการเข้าถึง แสดงให้เห็นเด่นชัดแตกต่างกัน เช่น ทางน้ำ ทางรถไฟ และถนนย่อมมีผลต่อตำแหน่งที่ตั้งและการขยายตัวของย่านการค้าของเมืองเสมอ

การพิจารณารูปแบบของย่านการค้าพาณิชยกรรมของเมืองพิษณุโลก จะพิจารณาว่าเป็นไปตามทฤษฎีการใช้ที่ดินภายในเมืองในทฤษฎีใดนั้น จะพิจารณาตามหัวข้อทฤษฎีดังนี้

1. ทฤษฎีวงแหวนร่วม

ลักษณะโครงสร้างของเมืองพิษณุโลก ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2446 ได้แสดงรูปร่างเป็นแนวยาวตามลำน้ำน่าน ซึ่งลักษณะของการใช้ที่ดินแต่ละชนิดไม่แสดงให้เห็นเป็นเขตที่แบ่งเป็นวงกลมได้เลย (สมชาย เดชะพรหมพันธุ์ , 2517 : 50) จนกระทั่งในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2513 - 2517 โครงสร้างภายในเมืองพิษณุโลกบางอย่างพอจะพิจารณาได้ว่า ศูนย์กลางการค้าซึ่งเป็นย่านการค้านั้นจะเป็นใจกลางที่สำคัญของเมืองและเป็นเสมือนเขต (Zone) หนึ่งซึ่งมีเขตของการใช้ที่ดินประเภทอื่นปะปนอยู่เป็นเขตที่ 2 ซึ่งล้อมรอบเขตแรกที่เป็นย่านการค้า ในเขตแรกที่เป็นย่านการค้าจะจัดอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำน่านและถนนต่าง ๆ โดยเริ่มจากทางใต้ริมแม่น้ำน่านออกมาทางถนนบรมไตรโลกนารถ ต่อมายังถนนขุนพิเรนทรเทพ เป็นแนวต่อมาถึงถนนหน้าสถานีรถไฟ (ถนนเอกาทศรถ) ตามแนวถนนหน้าสถานีรถไฟขึ้นไปจากทางแม่น้ำน่านไปตามถนนประสงค์ประสาธไปถึงริมแม่น้ำน่าน

จากทฤษฎีวงแหวนร่วม เมื่อนำมาพิจารณาในแง่ของความจริงแล้วจะเห็นว่า การขยายตัวของย่านการค้าไม่ได้มีลักษณะเป็นวงกลม ซึ่ง เจมส์ เอช จอห์นสัน (James H. Johnson) ได้วิจารณ์ทฤษฎีนี้ว่า แม้ทฤษฎีวงแหวนจะใช้ศึกษาถึงการี่ใช้ที่ดินในเมือง แต่ทฤษฎีนี้ก็ไม่ตรงกับความเป็นจริงในด้านรูปร่าง ซึ่งลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศ จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รูปร่างของการใช้ที่ดินแต่ละเขตเปลี่ยนแปลงไป โดยย่านการค้าในเมืองพิษณุโลก จะมีลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศ คือ แม่น้ำน่าน และลักษณะทางวัฒนธรรม คือ ทางรถไฟ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รูปร่างของพื้นที่ย่านการค้าเป็นแถบยาวตามแนวเหนือใต้ ไม่เป็นวงกลมตามทฤษฎี นอกจากนี้ ภายในย่านการค้านี้ ยังมีการใช้ที่ดินชนิดอื่นปะปนอยู่ด้วย เช่น ที่อยู่อาศัย สถาบันราชการต่าง ๆ ซึ่งทำให้ภายในย่านการค้า ที่ควรจะเป็นเขตเฉพาะของการพาณิชย์กรรมกลับมีการใช้ที่ดินชนิดอื่นสอดแทรกอยู่ด้วยจากเหตุผลดังกล่าว ทำให้พิจารณาได้ว่า รูปแบบของย่านการค้าพาณิชย์กรรมของเมืองพิษณุโลกไม่สอดคล้องกับทฤษฎีวงแหวนร่วม

2. ทฤษฎีรูปเสี้ยวหรือลิ้ม

จากการที่ย่านการค้าพาณิชย์กรรมของเมืองพิษณุโลก มีความสัมพันธ์กับการคมนาคมชนิดต่าง ๆ ซึ่งเมื่อเกิดการเชื่อมต่อกันระหว่างย่านการค้าเดิมที่อยู่ริมแม่น้ำน่านกับย่านการค้าแห่งใหม่บริเวณสถานีรถไฟ เป็นการเชื่อมต่อไปตามแนวของถนนและส่วนใหญ่จะเป็นร้านค้าเล็ก ๆ นอกจากนี้ก็ยังมีการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ สอดแทรกอยู่ด้วย เช่น ที่อยู่อาศัย และเมื่อเกิดย่านการค้าแห่งใหม่ที่โคกมะตูมขึ้น การขยายตัวของย่านการค้าทั้งสองแห่ง เป็นการขยายตัวออกโดยรอบของศูนย์กลางแต่ไม่มีการขยายตัวมาเชื่อมต่อกันให้เห็นลักษณะเป็นแถบ นอกจากนี้ทางรถไฟก็

เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ย่านการค้าไม่สามารถขยายตัวเชื่อมต่อกันได้ เมื่อมีการสร้างสะพานแห่งใหม่ขึ้นทางด้านใต้ของสะพานนเรศวร คือ สะพานเอกาทศรถ ทำให้การสัญจรไปมาระหว่างฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น การขยายตัวของย่านการค้าทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ่านจะขยายไปตามแนวของถนนสิงห์วัฒน์หรือทางหลวงหมายเลขที่ 12 เส้นทางติดต่อระหว่างพิษณุโลก - สุโขทัย และมีการกระจายของร้านค้าแทรกไปตามบริเวณที่อยู่อาศัย ถึงแม้ว่าการขยายตัวของย่านการค้า สามารถขยายไปตามแนวของเส้นทางคมนาคมได้ก็ตาม แต่การขยายตัวจะเป็นไปในลักษณะของร้านค้าที่กระจายแทรกอยู่ในย่านที่อยู่อาศัย พร้อมกับการเกิดศูนย์กลางการค้าขึ้นใหม่ ทั้งที่โคกมะตูม ถนนสิงห์วัฒน์ และทางตอนใต้ของถนนบรมไตรโลกนารถ จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้การขยายตัวของย่านการค้าพาณิชยกรรมของเมืองพิษณุโลกไม่เป็นแถบ (Sector) ได้อย่างชัดเจนทำให้พิจารณาได้ว่า รูปแบบของย่านการค้าพาณิชยกรรมของเมืองพิษณุโลก ไม่สอดคล้องกับทฤษฎีรูปเสี้ยวหรือลิ้ม

3. ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง

ในระยะหนึ่งของเมืองพิษณุโลก คือ ปี พ.ศ.2446 มีบริเวณที่อาจกล่าวได้ว่าการเจริญเติบโตของเมืองที่เกิดขึ้นภายหลัง เริ่มมาจากศูนย์กลาง 2 แห่ง โดยศูนย์กลางแห่งแรกคือ วัดที่จับกลุ่มกันอยู่ทางตอนเหนือบนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำ่าน เช่น วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ วรมหาวิหาร วัดราชบูรณะ วัดนางพญาและวัดใหม่อภัยอาราม เป็นเสมือนศูนย์กลางที่มีขยายตัวของการใช้ที่ดินชนิดต่าง ๆ เกิดขึ้นล้อมรอบศูนย์กลางนี้ และศูนย์กลางอีกแห่งหนึ่งที่เป็นจุดเริ่มต้นของการก่อตัวและขยายตัวของเมืองในเวลาต่อมา คือ ย่านการค้าที่มีอยู่ทางตอนเหนือของวัดท่ามะปร่าง ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการขยายตัวของการใช้ที่ดินชนิดต่าง ๆ เสริมสร้างขึ้นโดยรอบศูนย์กลางนี้ ในปี พ.ศ.2446 ศูนย์กลาง ทั้งสองแห่งนี้ แยกออกจากกันไม่ต่อเนื่องกัน ซึ่งต่อมาภายหลังได้มีการขยายตัวของการใช้ที่ดินชนิดต่าง ๆ เกิดขึ้นรอบ ๆ ศูนย์กลางทั้งสองแห่งนี้ จนเชื่อมต่อกันเป็นเมืองพิษณุโลกที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ในปีพ.ศ.2513 เริ่มมีศูนย์กลางการค้าเกิดขึ้นที่ตำบลโคกมะตูม ซึ่งเป็นศูนย์กลางที่มีความสำคัญและขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ และในปัจจุบันนี้อาจกล่าวได้ว่า ย่านการค้าที่โคกมะตูม เป็นเสมือนศูนย์กลางของการขยายตัวการใช้ที่ดินด้านต่าง ๆ ของเมืองที่จะมีขึ้นต่อไปในอนาคต

ถึงแม้ว่าตัวเมืองพิษณุโลกมีแม่น้ำ่านไหลผ่านตัวเมืองจากเหนือลงใต้ ทำให้ตัวเมืองถูกแบ่งออกเป็นสองฝั่ง มีสะพานนเรศวรเพียงสะพานเดียวที่ใช้สัญจรไปมาระหว่างสองฝั่งแม่น้ำ แต่ปัจจุบันนี้ได้มีการสร้างสะพานเพื่อใช้สัญจรไปมาได้สะดวกมากยิ่งขึ้น คือในปี พ.ศ.2535 ได้มีการก่อสร้างสะพานเอกาทศรถขึ้นทางด้านใต้ของสะพานนเรศวรอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งได้สร้างแล้วเสร็จใน

ปี พ.ศ. 2537 ที่ผ่านมามีทำให้เกิดการขยายตัวการใช้ที่ดินในด้านต่าง ๆ มากขึ้น ย่านการค้าเดิมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำน่านนี้จะเป็นแนวไปตามแนวถนนสิงห์วัฒน์ ซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 สามารถเดินทางติดต่อกับจังหวัดสุโขทัยได้ สภาพในปัจจุบันของย่านการค้าในบริเวณนี้เริ่มทวีความสำคัญขึ้นในฐานะศูนย์กลางของพื้นที่ฝั่งตะวันตก ส่วนทางฝั่งตะวันออกนอกจากย่านการค้าที่โคกมะตูมแล้ว ทางใต้ของเมืองพิษณุโลกก็ยังคงมีการขยายตัวต่อเนื่องออกไป ตามถนนบรมไตรโลกนารถ และมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางการค้าแห่งหนึ่งซึ่งเดิมอยู่ที่ศูนย์การค้าพิษณุโลกรามมา จากเหตุผลดังกล่าว จะพบปรากฏการณ์บางอย่างที่เป็นหลักฐานว่ารูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการ หรือย่านการค้า ที่ปรากฏในเมืองพิษณุโลก มีรูปแบบสัมพันธ์กับเส้นทางคมนาคมทั้งที่เป็นถนนหลักในเมืองและเส้นทางสำคัญที่ติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง และมีการเกิดศูนย์กลาง ขึ้นตามเส้นทางเหล่านี้ทำให้พิจารณาได้ว่ารูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการในเมืองพิษณุโลกสอดคล้องกับทฤษฎีหลายศูนย์กลางมากกว่าทฤษฎีอื่นที่ได้กล่าวมาแล้ว

ลำดับที่ 2 การวิเคราะห์องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการ โดยผู้วิจัยได้จัดลำดับการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม จำนวน 292 ฉบับ ซึ่งถือว่าเป็นแบบสอบถามที่สมบูรณ์ที่นำมาทำการวิเคราะห์และอภิปรายผล แบ่งเป็นแต่ละตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ วิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่และหาค่าร้อยละ

ตอนที่ 2 เสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล เกี่ยวกับการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการต่อองค์ประกอบทางกายภาพ ที่พิจารณาว่ามีผลต่อสถานประกอบการค้าและบริการ ดังนี้

- การตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำน่าน
- การตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มต่ำ
- การตั้งอยู่บนเนิน

ตอนที่ 3 เสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล เกี่ยวกับการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ ต่อองค์ประกอบทางวัฒนธรรมที่พิจารณาว่ามีผลต่อสถานประกอบการค้าและบริการ ดังนี้

- ราคาที่ดินที่เช่า/ซื้อ ของสถานประกอบการ
- การอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟ

- การอยู่ในเส้นทางคมนาคมหลัก
- การอยู่ในพื้นที่ที่มีการจัดระบบจราจรและโครงข่ายถนน
- การอยู่ในพื้นที่ที่มีระบบการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสีย
- การอยู่ในพื้นที่ที่มีระบบสาธารณูปโภค
- การอยู่ใกล้สถานที่ราชการ โรงเรียน วัด เขตทหาร
- ประโยชน์จากท่าอากาศยานประจำจังหวัดต่อสถานประกอบการ
- ประโยชน์จากธนาคารและสถาบันการเงิน
- การอยู่ใกล้ลูกค้าหรือแหล่งตลาดรับซื้อสินค้า
- ระยะทางที่เหมาะสมในการให้บริการ

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูล เกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเจ้าของสถานประกอบการ และข้อมูลเกี่ยวกับสถานประกอบการค้าและบริการ

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามและสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสุ่มตัวอย่างสถานประกอบการค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก จำนวน 300 แห่ง โดยได้รับแบบสอบถามคืน 292 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 97.33 ไม่ได้รับกลับคืน 8 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 2.67

ประเภทของสถานประกอบการค้าและบริการ

เมื่อทำการสุ่มตัวอย่างสถานประกอบการค้าและบริการ ในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลก เส้นทางคมนาคม 20 สาย และได้ทำการแยกประเภทตามการระบุของผู้ให้สัมภาษณ์แล้วสามารถพิจารณาได้ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 การจำแนกประเภทสถานประกอบการค้าและบริการ

ลำดับที่	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ
1	ร้านค้าปลีก	92	31.50
2	ร้านค้าส่ง	8	2.74
3	ร้านค้าบริการ	57	19.52
4	ร้านค้าปลีกและส่ง	51	17.46
5	ร้านค้าปลีกและบริการ	54	18.49
6	ร้านค้าส่งและบริการ	18	6.16
7	ร้านค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	12	4.11
	รวม	292	100.0

เพศ สถานภาพสมรส และอายุ

ตารางที่ 9 เพศ ของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ

ลำดับที่	เพศ	จำนวน	ร้อยละ
1	ชาย	195	66.8
2	หญิง	97	33.2
	รวม	292	100.0

ตารางที่ 10 สถานภาพของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ

ลำดับที่	สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
1	โสด	49	16.8
2	สมรส	222	76.0
1	หย่าร้าง-หม้าย	19	6.5
2	ไม่บอกสถานภาพ	2	0.7
	รวม	292	100.0

ตารางที่ 11 อายุของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ

ลำดับที่	อายุ	จำนวน	ร้อยละ
1	20 - 30 ปี	17	5.8
2	31 - 40 ปี	79	27.1
3	41 - 50 ปี	132	45.2
4	51 - 60 ปี	46	15.8
5	มากกว่า 60 ปี	18	6.2
	รวม	292	100.0

จากตารางที่ 9,10 และ 11 พบว่า เจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 66.8 และเป็นเพศหญิงร้อยละ 33.2 สถานภาพส่วนใหญ่ของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ คือ สมรส คิดเป็นร้อยละ 76 รองลงมาคือ โสด ร้อยละ 16.8 สถานภาพหย่าร้าง-หม้าย คิดเป็นร้อยละ 6.5 และมีเจ้าของสถานประกอบการ ไม่บอกสถานภาพ จำนวน 2 ราย หรือร้อยละ 0.7

เจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการส่วนใหญ่ จะมีอายุอยู่ในระหว่างช่วงอายุ 41-50 ปี คือ มีจำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 45.2 และช่วงอายุน้อยที่สุดของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ คือ ช่วงอายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.8

จำนวนสมาชิกในครอบครัว

ตารางที่ 12 จำนวนสมาชิกในครอบครัว (คน)

ลำดับที่	จำนวนสมาชิกในครอบครัว	จำนวน	ร้อยละ
1	1 - 3	45	15.4
2	4 - 6	178	60.9
3	7 - 10	56	19.2
4	มากกว่า 10	13	4.4
	รวม	292	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่า จำนวนสมาชิกในครอบครัวของสถานประกอบการค้าและบริการส่วนใหญ่ จะมีจำนวน 4-6 คน คิดเป็นร้อยละ 60.9 รองลงมาคือ สถานประกอบการที่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว จำนวน 7-10 คน หรือร้อยละ 19.2 และน้อยที่สุด คือ สถานประกอบการที่มีจำนวนสมาชิกมากกว่า 10 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4

จากการสัมภาษณ์ พบว่า จำนวนสมาชิกในครอบครัวที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ มีเพียง 1 คน ซึ่งหมายถึง ตัวเจ้าของสถานประกอบการ ดำเนินการเอง ส่วนจำนวนสูงสุดคือ 34 คน ซึ่งการประกอบกิจการจะอยู่ในลักษณะของการดำเนินธุรกิจแบบครอบครัว โดยเฉลี่ยแล้ว จำนวนสมาชิกในครอบครัวของสถานประกอบการค้าและบริการ มีจำนวนโดยประมาณ 5 คน

พื้นที่

ตารางที่ 13 ขนาดพื้นที่ของสถานประกอบการค้าและบริการ

ลำดับที่	ขนาดของพื้นที่ (ตร.ม.)	จำนวน	ร้อยละ
1	1 - 50	89	30.5
2	50 - 200	129	44.2
3	201 - 400	46	15.8
4	มากกว่า 400	28	9.5
	รวม	292	100.0

ขนาดของพื้นที่ของสถานประกอบการค้าและบริการ ส่วนใหญ่อยู่ในช่องว่างระหว่างพื้นที่ 50-200 ตร.ม. ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 44.2 สถานประกอบการค้าและบริการที่มีขนาดของพื้นที่ ตั้งแต่ 1-50 ตร.ม. คิดเป็นร้อยละ 30.5 ส่วนขนาดของพื้นที่ตั้ง 201-400 ตร.ม. จะมีสถานประกอบการ ร้อยละ 15.8 และสถานประกอบการที่มีขนาดของพื้นที่มากกว่า 400 ตร.ม. ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 9.5 โดยจากการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม พบว่าสถานประกอบการค้าและบริการ ที่มีขนาดของพื้นที่ น้อยที่สุดคือร้านขายดอกไม้ ซึ่งมีขนาดเพียง 4 ตร.ม. นอกจากนี้พบว่า สถานประกอบการค้าและบริการที่มีขนาดของพื้นที่มากที่สุด คือ 3200 ตร.ม. ซึ่งได้แก่ปั๊มน้ำมัน หรือ บริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ที่มีบริการหลังการขาย ประเภทตรวจสอบสภาพรถ และโดยเฉลี่ยแล้ว สถานประกอบการค้าและบริการ มีการใช้ขนาดของพื้นที่ 111.12 ตร.ม.

ระยะเวลา

ตารางที่ 14 ระยะเวลาในการดำเนินการจนถึงปัจจุบัน

ลำดับที่	จำนวนปี	จำนวน	ร้อยละ
1	1 - 5	83	28.4
2	6 - 10	142	48.6
3	มากกว่า 10	67	23.0
	รวม	292	100.0

สถานภาพประกอบการค้าและบริการส่วนใหญ่ จะมีช่วงระยะเวลาในการดำเนินการจนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้ ประมาณ 6-10 ปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48.6 สถานประกอบการค้าและบริการที่เพิ่งเริ่มดำเนินการหรือมีระยะเวลาในการดำเนินการเพียง 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 23 จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่าสถานประกอบการค้าและบริการที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานมากที่สุด คือ 55 ปี และน้อยที่สุด คือ 1 ปี ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้ว สถานประกอบการค้าและบริการจะมีระยะเวลาในการดำเนินการจนถึงปัจจุบัน ประมาณ 10 ปี

จำนวนลูกค้า

ตารางที่ 15 จำนวนลูกค้า (คน : วัน)

ลำดับที่	จำนวนลูกค้า (คน)	จำนวน	ร้อยละ
1	ต่ำกว่า 30	48	16.4
2	31 - 60	112	38.4
3	61 - 90	82	28.1
4	91 - 120	25	8.6
5	121 - 150	19	6.5
6	มากกว่า 150	6	2.0
	รวม	292	100.0

จากตารางที่ 15 พบว่า จำนวนลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการในสถานประกอบการค้าและบริการ ในแต่ละวัน ที่มีจำนวนมากที่สุดจะอยู่ในช่วงระหว่าง 31-60 คน โดยคิดเป็นร้อยละ 38.4 และจำนวนใกล้เคียงกัน ในอันดับรองลงมา คือ ร้อยละ 28.1 จะมีจำนวนลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการ ระหว่าง 61-90 คน และที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 2 ซึ่งมีลูกค้ามากกว่า 150 คน ขึ้นไปที่เข้ามาใช้บริการ นอกจากนี้ยังพบว่า จำนวนลูกค้าที่น้อยที่สุดที่ได้จากสำรวจ คือ บางสถานประกอบการค้าและบริการ จะมีลูกค้าเพียง 1-2 คน ที่เข้ามาใช้บริการ ซึ่งได้แก่ ร้านขายหีบศพ ร้านเสริมสวยหญิง และสถานประกอบการที่มีจำนวนลูกค้าเข้ามาใช้บริการมากที่สุด คือ ประมาณ 300 คน ได้แก่ ร้านขายอาหาร ร้านขายหนังสือ-เครื่องเขียน นอกจากนี้จำนวนลูกค้ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่เพิ่มขึ้นคือ ลูกค้าเข้ามาใช้บริการในแต่ละวัน มีจำนวนมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมา

จำนวนคนงาน

ตารางที่ 16 จำนวนคนงานของสถานประกอบการค้าและบริการ

ลำดับที่	จำนวน (คน)	จำนวน	ร้อยละ
1	ไม่มีการจ้าง	36	12.3
2	1 - 3	87	29.8
3	4 - 6	102	34.9
4	7 - 10	58	19.9
5	มากกว่า 10	9	3.1
	รวม	292	100.0

จากตารางที่ 16 สถานประกอบการค้าและบริการ ได้มีการจ้างลูกจ้างหรือคนงานไว้เพื่อบริการลูกค้า ส่วนใหญ่ จะมีจำนวน 4 - 6 คน คิดเป็นร้อยละ 34.9 ได้แก่ ร้านอาหาร ซุปเปอร์มาร์เกต ร้านอาหารเฟอร์นิเจอร์ รองลงมา คือ สถานประกอบการค้าและบริการที่มีจำนวนลูกจ้าง 1-3 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 29.8 ซึ่งได้แก่ ร้านเสริมสวยชาย-หญิงร้านอาหาร ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายเครื่องอุปโภค บริโภค ร้านเบเกอรี่ ร้านขายแก๊สที่ใช้ประกอบอาหาร เป็นต้น สถานประกอบการค้าและบริการที่มีลูกจ้างระหว่าง 7-10 คน คิดเป็นร้อยละ 19.9 จะได้แก่ ร้านจำหน่ายและรับซ่อมรถจักรยานยนต์ สถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง ร้านขายของชำที่เป็นทั้งร้านค้าปลีกค้าส่ง และให้บริการ เป็นต้น สถานประกอบการค้าและบริการที่มีลูกจ้างมากกว่า 10 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 3.1 ได้แก่ ร้านอาหาร ร้านค้าวัสดุก่อสร้างและรับเหมาก่อสร้าง เป็นต้น ส่วนสถานประกอบการค้าและบริการ ที่ไม่มีการจ้างลูกจ้างหรือคนงานไว้เลยนั้น คิดเป็นร้อยละ 12.3 เป็นสถานประกอบการที่ดำเนินการเองโดยผู้เป็นเจ้าของ ได้แก่ ร้านขายยา

จำนวนลูกจ้างหรือคนงานที่มีการจ้างมากที่สุด คือ ประมาณ 70 คน และที่น้อยที่สุดคือ ไม่มีการจ้างเลย และโดยเฉลี่ยแล้ว สถานประกอบการค้าและบริการ จะมีการจ้างลูกจ้างหรือคนงาน ประมาณ 4 คน

รายได้

ตารางที่ 17 รายได้ของสถานประกอบการค้าและบริการ (บาท : เดือน)

ลำดับที่	รายได้ (บาท)	จำนวน	ร้อยละ
1	ต่ำกว่า 2,000	-	-
2	2,000 - 4,000	6	2.1
3	4,001 - 6,000	28	9.6
4	6,001 - 8,000	60	20.5
5	8,001 - 10,000	106	36.3
6	สูงกว่า 10,000	92	31.5
	รวม	292	100.0

จากตารางที่ 17 พบว่า รายได้ของสถานประกอบการค้าและบริการ ส่วนใหญ่ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 36.3 จะมีรายได้ต่อเดือนประมาณ 8,000-10,000 บาท รองลงมา คือ สถานประกอบการค้าและบริการที่มีรายได้ต่อเดือนสูงกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.5 สถานประกอบการค้าและบริการที่มีรายได้ในช่วง 6,001-8,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.5 จากการสำรวจภาคสนามไม่พบสถานประกอบการค้าที่มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 2,000 บาทเลย และยังพบว่า รายได้ต่อเดือนสูงสุดของสถานประกอบการค้าและบริการ คือ 500,000 บาท เป็นบริษัทขายรถยนต์ และมีสถานประกอบการค้าและบริการที่เกิดขึ้นใหม่ ที่มีสินค้าที่ทันสมัยไว้สำหรับบริการลูกค้า เช่น ขายอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร คอมพิวเตอร์ ธุรกิจท่องเที่ยว รถยนต์ เครื่องนํ้าดื่มเสีย เป็นต้น

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์การประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ
เกี่ยวกับองค์ประกอบทางกายภาพ



ตารางที่ 18 ประโยชน์จากการอยู่ใกล้แม่น้ำน่าน

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	9	49	21	13	92
2. ค้าส่ง	-	-	-	2	6	8
3. ค้าบริการ	-	-	19	27	11	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	-	11	24	16	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	-	9	30	15	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	-	-	7	11	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	-	-	8	4	12
รวม	-	9	88	119	76	292
ร้อยละ	-	3.08	30.13	40.75	26.02	100

จากการพิจารณาของเจ้าของสถานประกอบการต่อประโยชน์ของการตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำน่าน ซึ่งจากตารางที่ 18 พบว่า สถานประกอบการ โดยรวมร้อยละ 97 ต่างก็พิจารณา การอยู่ใกล้แม่น้ำน่าน มีประโยชน์ต่อสถานประกอบการในระดับน้อย น้อยที่สุด และไม่มีประโยชน์เลย ทั้งนี้เพราะเจ้าของสถานประกอบการทั้ง 7 ประเภทต่างก็เห็นว่า แม่น้ำน่านไม่ได้เอื้อประโยชน์ต่อการประกอบการทั้งในด้านการเดินทาง เพื่อการบริการแก่ลูกค้า หรือการเดินทางของลูกค้า เข้ามายังสถานประกอบการ ซึ่งการเดินทางประเภทอื่น เช่น ทางถนนหรือทางรถไฟ จะมีความสะดวกกว่า รวมทั้งการขนส่งสินค้าด้วย

ตารางที่ 19 พื้นที่ระดับต่ำกว่าพื้นที่อื่น

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	-	16	58	18	92
2. ค้าส่ง	-	-	-	3	5	8
3. ค้าบริการ	-	-	7	28	22	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	-	3	29	19	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	-	5	32	17	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	-	-	2	16	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	-	-	5	7	12
รวม	-	-	31	157	104	292
ร้อยละ	-	-	10.63	53.77	35.60	100

จากตารางที่ 19 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับสถานประกอบการอยู่ในพื้นที่ที่มีระดับต่ำกว่าพื้นที่อื่น โดย ผู้ประกอบการได้พิจารณาว่าสถานประกอบการอยู่ในพื้นที่ที่มีระดับต่ำกว่าพื้นที่อื่นในระดับน้อย ร้อยละ 10.63 น้อยที่สุด ร้อยละ 53.77 และสถานประกอบการที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ที่ระดับต่ำเลย ร้อยละ 35.60 ทั้งนี้ ผู้ประกอบการเห็นว่าพื้นที่ที่มีระดับต่ำนั้นไม่เหมาะในการประกอบการ เพราะ เมื่อพิจารณาในด้านการระบายน้ำแล้ว พื้นที่ที่มีระดับต่ำจะกลายเป็นพื้นที่ที่รองรับน้ำจากพื้นที่ที่มีระดับสูง และจากน้ำฝน จะทำให้เกิดการท่วมขังในระยะเวลาอันนานและไม่สามารถระบายน้ำออกไปสู่พื้นที่อื่นได้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าและบริการ และเป็นผลเสียต่อการประกอบการ เนื่องจากลูกค้าไม่สามารถเดินทางเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวก และจะหันไปรับบริการในสถานประกอบการที่มีความสะดวกกว่าด้วย

ตารางที่ 20 ประโยชน์ของพื้นที่ระดับต่ำ

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	-	-	28	64	92
2. ค้าส่ง	-	-	-	-	8	8
3. ค้าบริการ	-	-	3	24	30	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	-	-	35	16	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	-	-	29	25	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	-	-	2	16	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	-	-	7	5	12
รวม	-	-	3	125	164	292
ร้อยละ	-	-	1.03	42.81	56.16	100

จากตารางที่ 20 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการทั้ง 7 ประเภท ต่อประโยชน์จากการตั้งสถานประกอบการอยู่ในพื้นที่ระดับต่ำ พบว่า พื้นที่ระดับต่ำไม่มีผลต่อสถานประกอบการ ร้อยละ 56.16 หรือมีผลต่อสถานประกอบการน้อยที่สุดร้อยละ 42.81 เพราะการตั้งอยู่ในพื้นที่ต่ำ เมื่อเกิดฝนตก อาจเกิดการแช่ขังของน้ำฝนได้ในบางพื้นที่ จะทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าได้ หรือเป็นอุปสรรคในการให้บริการแก่ลูกค้าหรือการเดินทางเข้ามารับบริการของลูกค้า ไม่ว่าจะเป็นการประกอบการประเภทใด และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การประกอบการที่เป็นการค้าส่งมักจะหลีกเลี่ยงพื้นที่ต่ำ เพราะจะต้องมีการเก็บรักษาสินค้าไว้ในสถานประกอบการด้วย

ตารางที่ 21 ความเหมาะสมของสถานประกอบการที่อยู่บนพื้นที่ เนิน

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	2	12	40	38	92
2. ค้าส่ง	3	5	-	-	-	8
3. ค้าบริการ	-	9	17	20	11	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	4	5	11	17	14	51
5. ค้าปลีกและบริการ	4	6	13	19	12	54
6. ค้าส่งและบริการ	1	1	2	10	4	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	-	3	7	2	12
รวม	12	28	58	113	81	292
ร้อยละ	4.11	9.60	19.86	38.70	27.73	100

จากตารางที่ 21 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภทต่อความเหมาะสมของสถานประกอบการที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ เนิน เมื่อพิจารณาแล้ว พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ได้ประเมินว่า พื้นที่ เนินมีความเหมาะสมต่อการประกอบการในระดับน้อย น้อยที่สุดหรือพื้นที่ เนินไม่มีความเหมาะสมต่อการประกอบการเลย แสดงว่า การประกอบการทั้ง 7 ประเภท จากกลุ่มตัวอย่าง สามารถพิจารณาได้ว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ ร้อยละ 86 ไม่ได้ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ เป็น เนิน แต่มีสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องด้านการค้าส่งให้ความสำคัญต่อพื้นที่ เนิน ทั้งนี้ เพื่อใช้ เป็นพื้นที่ ในการ เก็บรักษาสินค้า เป็นสำคัญ

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์การประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ
เกี่ยวกับองค์ประกอบทางวัฒนธรรม

ตารางที่ 22 ราคาที่ดินเช่า/ซื้อ ของสถานประกอบการถูกกว่าบริเวณอื่น

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	7	48	37	-	92
2. ค้าส่ง	-	-	5	3	-	8
3. ค้าบริการ	-	4	32	19	2	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	-	11	38	2	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	-	7	46	1	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	2	8	8	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	-	3	9	-	12
รวม	-	13	114	160	5	292
ร้อยละ	-	4.45	39.04	54.80	1.71	100

จากตารางที่ 22 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับราคาที่ดินของสถานประกอบการที่มีราคาเช่าหรือซื้อ ถูกกว่าในพื้นที่อื่น ซึ่งผู้ประกอบการได้พิจารณาว่า ราคาที่ดินในบริเวณสถานประกอบการมีราคาเช่าหรือซื้อ ถูกกว่าพื้นที่อื่นในระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 54.80 ในระดับน้อย ร้อยละ 39.04 และพิจารณาว่าราคาที่ดินที่สถานประกอบการเช่าหรือซื้อ มีราคาสูงกว่าพื้นที่อื่น ร้อยละ 1.71 เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว สถานประกอบการค้าส่วนใหญ่ จะอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงกว่าพื้นที่อื่น ทั้งนี้ เพราะบริเวณพื้นที่ที่สถานประกอบการตั้งอยู่ เป็นย่านการค้าของเมือง ซึ่งจะ เป็นตำแหน่งที่มีราคาที่ดินสูงที่สุด เพราะการลงทุนเพื่อประกอบการค้าและบริการนั้น จะได้รับผลตอบแทนได้คุ้มค่ากว่าการลงทุนในด้านอื่น ซึ่งลักษณะของกิจกรรมทางการค้าจะอยู่ในลักษณะของการลงทุนที่มีผลตอบแทนมากกว่าการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมชนิดอื่น ๆ

ตารางที่ 23 ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟเพื่อขนส่งสินค้า วัตถุดิบ และลูกค้า

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	9	58	25	-	92
2. ค้าส่ง	-	-	-	-	8	8
3. ค้าบริการ	-	3	13	32	9	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	-	19	21	11	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	-	3	38	13	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	-	-	13	5	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	-	4	7	1	12
รวม	-	12	97	136	47	292
ร้อยละ	-	4.11	33.22	46.57	16.1	100

จากตารางที่ 23 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ ทั้ง 7 ประเภทเกี่ยวกับประโยชน์ของเส้นทางรถไฟ เพื่อขนส่ง สินค้า วัตถุดิบ และลูกค้า เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้ประเมินค่าของประโยชน์ของเส้นทางรถไฟในระดับน้อย น้อยที่สุด และไม่มีประโยชน์ต่อการประกอบการเลย (ร้อยละ 32.20 ร้อยละ 47.60 และร้อยละ 16.09 ตามลำดับ) อาจจะพิจารณาได้ว่า การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง วัตถุดิบและสินค้า หรือ การเดินทางให้บริการแก่ลูกค้า นั้น อาจจะไม่มีความล่าช้า หรือไม่มีความสะดวกรวดเร็วได้ดีเท่ากับการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์

ตารางที่ 24 ความสะดวกของเส้นทางคมนาคมหลัก

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	18	64	10	-	-	92
2. ค้าส่ง	2	6	-	-	-	8
3. ค้าบริการ	31	24	2	-	-	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	17	30	4	-	-	51
5. ค้าปลีกและบริการ	18	30	6	-	-	54
6. ค้าส่งและบริการ	7	10	1	-	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	3	9	-	-	-	12
รวม	96	173	23	-	-	292
ร้อยละ	32.88	59.24	7.88	-	-	100

จากตารางที่ 24 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับความสะดวกของเส้นทางคมนาคมสายหลัก เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าผู้ประกอบการได้ให้ความสำคัญต่อความสะดวกของเส้นทางคมนาคมหลักเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้พิจารณาว่า สถานประกอบการของตนนั้นอยู่ในพื้นที่ของเส้นทางคมนาคมหลักและมีความสะดวกกว่าพื้นที่อื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการและการแพร่กระจายของสินค้าเป็นไปอย่างทั่วถึง โดยผู้ประกอบการร้อยละ 59.24 ได้พิจารณาว่าความสะดวกของเส้นทางคมนาคมหลัก มีผลต่อสถานประกอบการในระดับมาก และร้อยละ 32.88 พิจารณาว่ามีผลต่อสถานประกอบการมากที่สุด

ตารางที่ 25 การจัดระบบการจราจรและโครงข่ายถนนที่ดี

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	13	41	32	6	-	92
2. ค้าส่ง	5	3	-	-	-	8
3. ค้าบริการ	7	35	14	1	-	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	12	36	3	-	-	51
5. ค้าปลีกและบริการ	20	23	9	2	-	54
6. ค้าส่งและบริการ	14	4	-	-	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	4	7	1	-	-	12
รวม	75	149	59	9	-	292
ร้อยละ	25.68	51.02	20.20	3.10	-	100

จากตารางที่ 25 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ ทั้ง 7 ประเภท เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรและโครงข่ายถนนที่ดีกว่าพื้นที่อื่น เมื่อพิจารณาแล้ว พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ได้พิจารณาว่าสถานประกอบการของตน ได้ประกอบการในพื้นที่ที่มีการจัดระบบการจราจร และมีโครงข่ายถนนที่ดีกว่าพื้นที่อื่น ๆ ทั้งนี้ เพราะการมีสถานประกอบการอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวนี้ ย่อมทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการบริการและทำให้ง่ายต่อการเข้าถึงสถานประกอบการของลูกค้าได้ดีกว่าด้วย ซึ่งผู้ประกอบการร้อยละ 51.02 ได้พิจารณาว่า มีผลต่อสถานประกอบการในระดับมาก และร้อยละ 25.68 พิจารณาว่ามีผลต่อสถานประกอบการมากที่สุด

ตารางที่ 26 การจัดระบบสาธารณูปโภคที่ดี

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	18	53	21	-	-	92
2. ค้าส่ง	4	4	-	-	-	8
3. ค้าบริการ	7	32	18	-	-	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	11	22	18	-	-	51
5. ค้าปลีกและบริการ	19	30	5	-	-	54
6. ค้าส่งและบริการ	3	15	-	-	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	2	10	-	-	-	12
รวม	64	166	62	-	-	292
ร้อยละ	21.92	56.85	21.23	-	-	100

จากตารางที่ 26 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ ทั้ง 7 ประเภท เกี่ยวกับการจัดระบบสาธารณูปโภคที่ดีกว่าพื้นที่อื่น เมื่อพิจารณาแล้ว พบว่า ผู้ประกอบการร้อยละ 56.85 ได้พิจารณาว่าระบบสาธารณูปโภคบริเวณสถานประกอบการของตน ดีกว่าในพื้นที่บริเวณอื่น ๆ ในระดับมาก และร้อยละ 21.92 พิจารณาว่า ระบบสาธารณูปโภค บริเวณสถานประกอบการของตนดีกว่าพื้นที่บริเวณอื่น ๆ ในระดับมากที่สุด ซึ่งระบบสาธารณูปโภค ไม่ว่าจะเป็นไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ อย่างพร้อมเพียงนี้ สามารถเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการบริการได้อย่างดียิ่งแก่ลูกค้า และเป็นสิ่งจำเป็นขั้นพื้นฐานของพื้นที่เมือง ที่จะก่อให้เกิดความ สะดวกรวดเร็วในการติดต่อสื่อสารและเป็นประโยชน์ในการประกอบการด้านต่าง ๆ ด้วย

ตารางที่ 27 ระบบการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสียที่ดี

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	16	50	26	-	-	92
2. ค้าส่ง	2	6	-	-	-	8
3. ค้าบริการ	19	20	18	-	-	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	8	30	13	-	-	51
5. ค้าปลีกและบริการ	7	18	24	5	-	54
6. ค้าส่งและบริการ	5	11	2	-	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	1	3	8	-	-	12
รวม	58	138	91	5	-	292
ร้อยละ	19.87	47.26	31.16	1.71	-	100

จากตารางที่ 27 เป็นการประเมินค่าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับระบบการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสียซึ่งผู้ประกอบการได้พิจารณาว่าบริเวณพื้นที่สถานประกอบการมีการจัดระบบการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสียดีกว่าพื้นที่อื่นในระดับมาก ร้อยละ 47.26 และในระดับมากที่สุด คือ ร้อยละ 19.87 นั่นคือ เมื่อมีฝนตก ระบบการระบายน้ำในพื้นที่สามารถระบายน้ำออกจากบริเวณได้อย่างรวดเร็วและไม่ทำให้เกิดการท่วมขัง รวมทั้งการระบายน้ำและกำจัดน้ำเสียด้วย

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการร้อยละ 31.16 ได้พิจารณาว่า ระบบการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสียในบริเวณสถานประกอบการของตน ไม่สามารถดำเนินไปได้ดีเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจจะ เป็นเพราะเกิดการอุดตันในท้องระบายน้ำ การขาดระบบท่อระบายน้ำ และสถานประกอบการอยู่ในพื้นที่ต่ำ รวมทั้งการถูกปิดกั้นการระบายน้ำจากการถมพื้นที่ไม่เป็นระเบียบ

ตารางที่ 28 ประโยชน์จากการใกล้สถานที่ราชการ โรงเรียน วัด เขตทหาร

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	8	62	22	-	92
2. ค้าส่ง	-	-	5	3	-	8
3. ค้าบริการ	-	-	38	19	-	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	6	41	4	-	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	-	18	36	-	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	6	10	2	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	2	10	-	-	12
รวม	-	22	184	86	-	292
ร้อยละ	-	7.53	63.02	29.45	-	100

จากตารางที่ 28 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับประโยชน์จากการใกล้สถานที่ราชการ โรงเรียน วัด เขตทหาร ผู้ประกอบการได้พิจารณาว่า สถานประกอบการได้รับประโยชน์จากการอยู่ใกล้สถานที่ราชการ โรงเรียน วัด และเขตทหารในระดับน้อยและน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 63.02 และร้อยละ 29.45 ตามลำดับ และพิจารณาว่าสถานบันเหล่านี้ไม่ก่อให้เกิดการแพร่กระจายของสินค้าและบริการได้มากเท่าที่ควร แต่มีได้หมายความว่า สถานที่ราชการ โรงเรียน วัด เขตทหาร เหล่านี้จะไม่มีผลสำคัญต่อการประกอบการเลย ซึ่งในบางสถานการณ์ สถานบันเหล่านี้ อาจจะเป็นประโยชน์บ้างต่อสถานประกอบการในกรณีที่มีการติดต่อซื้อขายสินค้าและบริการแก่กัน

ตารางที่ 29 ประโยชน์จากสนามบินพาณิชย์จังหวัด

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	-	9	40	43	92
2. ค้าส่ง	-	-	-	-	8	8
3. ค้าบริการ	-	-	4	23	30	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	-	13	29	9	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	-	8	18	28	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	-	-	8	10	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	-	2	8	2	12
รวม	-	-	36	126	130	292
ร้อยละ	-	-	12.33	43.15	44.52	100

จากตารางที่ 29 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับประโยชน์จากสนามบินพาณิชย์จังหวัด ซึ่งผู้ประกอบการได้พิจารณาว่า ประโยชน์จากสนามบินพาณิชย์จังหวัดที่มีต่อสถานประกอบการในระดับน้อยที่สุด และไม่มีประโยชน์ต่อสถานประกอบการเลย คือ ร้อยละ 12.33 ร้อยละ 43.15 และร้อยละ 44.52 ตามลำดับ ทั้งนี้ เพราะการคมนาคมขนส่งสินค้าและลูกค้าที่ให้บริการทางเครื่องบิน มีราคาสูง และสามารถเลือกใช้บริการคมนาคมที่มีราคาถูกกว่าได้ เช่น ทางรถยนต์ หรือทางรถไฟและลูกค้าที่มาใช้บริการส่วนใหญ่จะอยู่อาศัยในพื้นที่ที่สถานประกอบการ มากกว่าลูกค้าที่เดินทางมาจากแหล่งอื่นโดยเครื่องบินและสถานประกอบการสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงอยู่แล้ว

ตารางที่ 30 ประโยชน์จากการไถ่ของธนาคารและสถาบันการเงิน

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	-	-	43	29	20	92
2. ค้าส่ง	-	3	2	2	1	8
3. ค้าบริการ	-	1	36	15	5	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	-	3	27	12	9	51
5. ค้าปลีกและบริการ	-	2	29	15	8	54
6. ค้าส่งและบริการ	-	4	6	7	1	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	-	2	8	1	1	12
รวม	-	15	151	81	45	292
ร้อยละ	-	5.14	51.71	27.74	15.41	100

จากตารางที่ 30 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับประโยชน์จากการไถ่ธนาคาร และสถาบันการเงิน ซึ่งผู้ประกอบการพิจารณาว่า มีประโยชน์ต่อสถานประกอบการ น้อย น้อยที่สุด และไม่มีประโยชน์ เลย ตามลำดับดังนี้ คือ ร้อยละ 51.71 ร้อยละ 27.74 และ ร้อยละ 15.41 ทั้งนี้เพราะ การพึ่งพาด้านการเงินกับทางธนาคารหรือสถาบันการเงินอื่น ๆ ของสถานประกอบการนั้น ไม่จำเป็นที่จะต้องเลือกเฉพาะที่อยู่ใกล้ แต่จะมีเหตุผลอื่น ประกอบด้วย เช่น การให้วงเงินกู้ที่สูง บริการที่น่าประทับใจและรวดเร็ว เงื่อนไขพิเศษทางการเงินและอื่น ๆ

ตารางที่ 31 ประโยชน์จากการใกล้ลูกค้าหรือตลาดรับซื้อสินค้า

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	8	72	11	1	-	92
2. ค้าส่ง	6	2	-	-	-	8
3. ค้าบริการ	7	30	15	5	-	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	13	20	18	-	-	51
5. ค้าปลีกและบริการ	4	42	8	-	-	54
6. ค้าส่งและบริการ	3	14	1	-	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	3	7	2	-	-	12
รวม	44	187	55	6	-	292
ร้อยละ	15.07	64.04	18.83	2.06	-	100

จากตารางที่ 31 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภท เกี่ยวกับประโยชน์จากการใกล้ลูกค้าหรือตลาดรับซื้อสินค้า ผู้ประกอบการพิจารณาว่าการใกล้ลูกค้าหรือตลาดรับซื้อสินค้า มีผลต่อสถานประกอบการในระดับมาก ร้อยละ 64.04 และมีผลมากที่สุดร้อยละ 15.07 โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต่างก็มีความเห็นว่าการอยู่ใกล้แหล่งลูกค้าหรือตลาดรับซื้อสินค้านั้น สามารถทำให้การประกอบการสามารถดำเนินไปได้ทั้งในด้านทำเลที่ตั้งที่ได้เปรียบกว่าพื้นที่บริเวณอื่น การให้บริการแก่ลูกค้าสามารถกระทำได้อย่างทั่วถึงทำให้เกิดการกระจายของสินค้าและบริการได้อย่างกว้างขวางและทั่วถึงมากขึ้น นอกจากนี้ผู้ประกอบการส่วนน้อยเห็นว่าการใกล้แหล่งลูกค้าหรือตลาดรับซื้อสินค้านั้นมีผลต่อสถานประกอบการในระดับน้อยและน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 18.83 และร้อยละ 2.06 ตามลำดับ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะสถานประกอบการอยู่ในบริเวณที่ลูกค้าเห็นว่า ควรจะไปใช้บริการในสถานประกอบการบริเวณอื่นได้ดีกว่า เช่น อยู่ในถนนซอยที่มีซอยถนนสายหลัก อยู่ในพื้นที่ที่มีระบบการระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสียไม่ดี

ตารางที่ 32 ระยะทางในการบริการที่เหมาะสมแก่ลูกค้า

ประเภทของสถานประกอบการ	ระดับของการพิจารณา					รวม
	4	3	2	1	0	
1. ค้าปลีก	18	46	28	-	-	92
2. ค้าส่ง	1	5	2	-	-	8
3. ค้าบริการ	20	25	10	2	-	57
4. ค้าปลีกและค้าส่ง	7	32	12	-	-	51
5. ค้าปลีกและบริการ	13	29	12	-	-	54
6. ค้าส่งและบริการ	5	9	3	1	-	18
7. ค้าปลีก ค้าส่ง และบริการ	3	8	1	-	-	12
รวม	67	154	68	3	-	292
ร้อยละ	22.94	52.74	23.29	1.03	-	100

จากตารางที่ 32 เป็นการประเมินค่าของเจ้าของสถานประกอบการค้าและบริการ 7 ประเภทเกี่ยวกับระยะทางในการบริการแก่ลูกค้า โดยผู้ประกอบการพิจารณาว่าระยะทางในการบริการทั้งในด้านการให้บริการแก่ลูกค้าและการเดินทางเข้ามารับบริการของลูกค้าที่สถานประกอบการ มีความเหมาะสมแก่การเดินทางในระดับมาก ร้อยละ 52.74 ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 22.94 เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญต่อระยะทางในการให้บริการของสถานประกอบการมาก โดยจะคำนึงถึงการเดินทางเข้ามายังสถานประกอบการของลูกค้าและการให้บริการแก่ลูกค้านอกสถานประกอบการ ซึ่งจะต้องมีระยะทางที่ไม่ไกลเกินไปที่ลูกค้าเข้ามารับบริการและไม่ไปรับบริการประเภทเดียวกันในสถานที่ประกอบการค้าบริเวณพื้นที่อื่น