

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง  
ในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร



นางสาวพัทธญา ปวงสุรินทร์

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2550

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

INFLUENCE OF INFRASTRUCTURE ON HOUSING DEVELOPMENT  
IN EASTERN BANGKOK URBAN FRINGE

Miss Pathaya Paunsurin



สถาบันวิทยบริการ

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University



พัทธญา ปวนสุรินทร์ : อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร (INFLUENCE OF INFRASTRUCTURE ON HOUSING DEVELOPMENT IN EASTERN BANGKOK URBAN FRINGE) อ.ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย คิรินทร์ภาณุ, 275 หน้า.

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการของโครงสร้างพื้นฐาน วิเคราะห์อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย ศึกษาการเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มของการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสัมพันธ์และสอดคล้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย โดยใช้แบบสอบถาม ภาพถ่ายทางอากาศ และการสำรวจเชิงประจักษ์ในพื้นที่เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตบางกะปิ เขตวังทองหลาง และเขตลาดพร้าว

ผลการศึกษาด้วยการสำรวจภาคสนาม พบว่า ปัจจัยด้านกายภาพอันได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน มีอิทธิพลต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด โดยสาธารณูปโภคมีอิทธิพลมากกว่าสาธารณูปการ ประเภทของสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลมากที่สุดได้แก่ การบริการคมนาคมขนส่ง การบริการประปา และการบริการไฟฟ้า ตามลำดับ ส่วนการบริการสถานศึกษา การบริการห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า และการบริการตลาด เป็นการบริการสาธารณูปการที่มีอิทธิพลมากตามลำดับ ทั้งนี้การบริการคมนาคมขนส่งเป็นประเภทของการบริการ โครงสร้างพื้นฐานที่ประชากรให้ลำดับความสำคัญในสัดส่วนสูงสุด โดยในปัจจุบันถนนมีอิทธิพลมากกว่าการคมนาคมขนส่งประเภทอื่น ส่วนในอนาคตประชากรมีความต้องการการคมนาคมขนส่งประเภทรถไฟฟ้ามากที่สุด

จากการศึกษาสภาพการเปลี่ยนแปลงเชิงประจักษ์ในพื้นที่ศึกษา พบว่า การบริการคมนาคมขนส่งมีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษามากที่สุดสอดคล้องกับการสำรวจภาคสนาม โดยในช่วงแรกการพัฒนาถนนในพื้นที่ตลอดจนสาธารณูปโภคต่างๆมีบทบาทในการบุกเบิกพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย จนทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนและเกิดการพัฒนาระบบสาธารณูปการตามมา อาทิเช่น พื้นที่ตามแนวถนนลาดพร้าว หลังจากมีการปรับปรุงขยายถนนลาดพร้าวได้ทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัย ตลอดจนห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา รวมถึงสาธารณูปการอื่นๆตามมา ต่อมาเมื่อเกิดการขยายตัวของพื้นที่จนการจราจรหนาแน่นขึ้น จึงได้มีการพัฒนาทางด่วนซึ่งเข้ามามีบทบาทอย่างสูงและเกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามเส้นทางให้บริการ จนกระทั่งได้มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระบบรางคือ รถไฟฟ้า ได้ส่งผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยและเกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ตามแนวเส้นทางดังกล่าวอย่างเห็นได้ชัด โดยพบว่ามีการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าหลายโครงการ โดยเฉพาะในเขตห้วยขวางซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีเส้นทางรถไฟฟ้าตัดผ่านตลอดแนวเขต การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวมีสัดส่วนมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นในเขตพื้นที่ศึกษาและได้ดึงดูดให้มีประชากรเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่มากขึ้น และมีแนวโน้มว่าจะมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวตั้งเช่นนี้เพิ่มขึ้นอีกในอนาคต ส่วนการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวราบ อาทิ บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ บ้านแฝด ได้มีการพัฒนามาตามแนวทางด้านตะวันออกของพื้นที่โดยเฉพาะในบริเวณเขตวังทองหลางและเขตลาดพร้าว บางส่วนจะกระจายตัวอยู่ตามแนวถนนซอย

แนวทางการพัฒนา ควรมีการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทต่างๆให้มีประสิทธิภาพการให้บริการสูงขึ้น โดยเฉพาะส่งเสริมให้มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าตลอดจนการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางการให้บริการ เพื่อเป็นการชี้้นำให้เมืองขยายตัวตามแนวเส้นทางดังกล่าว ซึ่งสามารถลดปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างกระจุกกระจายได้

ภาควิชา.....การวางแผนภาคและเมือง.....ลายมือชื่อนิสิต..... พัทธญา ปวนสุรินทร์  
สาขาวิชา.....การวางแผนเมือง.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา..... ศักดิ์ชัย คิรินทร์ภาณุ  
ปีการศึกษา..2550.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

# # 4774195725 : MAJOR URBAN PLANNING

KEY WORD: INFRASTRUCTURE AND HOUSING DEVELOPMENT

PATTHAYA PUANSURIN : INFLUENCE OF INFRASTRUCTURE ON HOUSING DEVELOPMENT  
IN EASTERN BANGKOK URBAN FRINGE . THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF SAKCHAI  
KHIRINPANU, Ph.D., 275 pp.

The objectives of this research were to study infrastructure development, to analyze influence of infrastructure on housing development, to study changes and tendency of housing development influenced by the development of infrastructure in order to be a guideline for infrastructure development which will be related and consistent with the housing development. The research methodology included questionnaire, aerial photograph, and empirical survey in the areas of Din Daeng, Huaykwang, Chatujak, Bangkapi, Wangthonglang, and Ladprao.

The result from the field survey found that physical factors included infrastructure which had most influenced on the selection of people's housing location, while public utility had more influenced than public facilities. The most influenced type of the public utility was transportation, waterworks, and electricity, respectively. Moreover, schools, department stores or trade centers, and markets were also the most influenced public facilities, respectively. In addition, the transportation service was the type of infrastructure service which people rated as the most important infrastructure service. Currently, road has more influenced than other types of transportation. In the future, people will desire subway and sky train the most.

According to the study of empirical change in the study area, it was found that the transportation service was the most influenced factor on the housing development in the study area which was consistent with the result from the field survey. At the initial stage, the development of road and public utilities in the areas played the major role in exploiting the housing area which may cause the community expansion and then the development of public facilities. For instance, in the area along Ladprao Road, after expansion of the road, houses, department stores, schools, and other public facilities were also expanded. Subsequently, such expansion caused traffic congestion. Therefore, the development of express way was created and played a major role in housing expansion along the route of express way service. Then, the transportation system as subway and sky train have been developed. With this regard, the housing development and adjustment of the area along the mentioned route were obviously affected. It was found that the housing development under several projects of condominium along the subway and sky train route had been emerged, especially in Huaykwang area which the electric train route would pass. The increment of housing in the mentioned area possessed the highest ratio, when comparing to the housing increment in other study areas. This had attracted more people to live in the area. Furthermore, the tendency of vertical housing development will be increased in the future, while horizontal housing development, such as single house, townhouse, and twin house, had been developed along the express way route in the east of the area, particularly in the area of Wangthonglang and Ladprao. Some were dispersed along the alley road.

The development guideline should encourage the development on several types of infrastructures to be more highly efficient, especially to support the development of the electric train route and housing development along the electric train service route. This can guide the expansion of the city along the rail route which can reduce the problem of urban sprawl.

Department.....Urban and Regional Planning.....Student's signature.....

Field of study...Urban Planning.....Advisor's signature.....*Sakchai Kirinpanu*.....

Academic year...2007.....

## กิตติกรรมประกาศ

ความสำเร็จของการศึกษาในครั้งนี้ เนื่องจากได้รับคำแนะนำด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ ผู้ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำแนะนำแก่ผู้ศึกษาวิจัยด้วยความเมตตาอย่างสูงตลอดช่วงระยะเวลาในการศึกษาที่ผ่านมา ผู้ศึกษาวิจัยได้รับทั้งความรู้ และซาบซึ้งต่อความกรุณาของอาจารย์ที่ได้สละเวลามาให้คำปรึกษา ตลอดจนผลักดันให้ผู้วิจัยสามารถทำการศึกษานี้ได้อย่างลุล่วง ผู้ศึกษาวิจัยจึงมีความประทับใจและจะจดจำความเมตตากรุณาครั้งนี้ของอาจารย์ที่ปรึกษาตลอดไป

กราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ระหัตถ์ ใจจนประดิษฐ์ ประธานกรรมการ อาจารย์ ดร. พนิต ภูจินดา และ อาจารย์ พงศ์สิทธิ์ ชุมสาย ณ อยุธยา กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาสละเวลามาชี้แนะงานศึกษาวิจัยครั้งนี้

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ เจ้าหน้าที่กรมโยธาธิการและผังเมือง เจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆ ที่กรุณาให้ข้อมูลและความช่วยเหลือจนงานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงลงได้

ขอบคุณเพื่อน ๆ ในภาควิชาทุกคน โดยเฉพาะเพื่อน ๆ สาขาการวางผังเมืองไม่ว่าจะเป็น น้อง แดง แพรว ไก่ วรี แต่ม กอล์ฟ อร ที่ได้ร่วมต่อสู้กับโจทย์ยากๆจากการเรียน ร่วมทุกข์ร่วมสุข กันตอนออกภาคสนาม กำลังใจระหว่างการศึกษาวิจัยครั้งนี้ และเรื่องดีๆที่ได้ให้กันตลอดมา

กราบขอบพระคุณ พ่อและแม่ ที่เป็นกำลังใจและแรงผลักดันให้ทำทุกสิ่งมาโดยตลอด แม้ว่าเราต้องอยู่ไกลจากกัน ขอขอบคุณน้องเอ้และมุ่ที่สามารถรับฟังและให้กำลังใจจนทำให้ผู้วิจัยผ่านช่วงเวลาที่ยากลำบากมาได้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนที่.....	ฎ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฏ
สารบัญภาพ.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	3
1.4 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของเมือง.....	6
2.1.1 องค์ประกอบด้านกายภาพ.....	6
2.1.2 องค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ.....	7
2.1.3 องค์ประกอบด้านสังคม.....	8
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับโครงสร้างทางกายภาพของเมือง.....	9
2.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับโครงสร้างการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยภายในเมือง.....	10
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการบริการโครงสร้างพื้นฐาน.....	15
2.4.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณูปโภค.....	15
2.4.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณูปการ.....	21
2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับการอยู่อาศัย.....	27

	หน้า
บทที่ 3	
สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	42
3.1 ที่ตั้งและอาณาเขต.....	42
3.2 ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	43
3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	44
3.4 ประชากร.....	50
3.4.1 การกระจายตัวของประชากร.....	50
3.4.2 ความหนาแน่นของประชากร.....	51
3.4.3 การขยายตัวของประชากร.....	51
3.5 แหล่งงานและการจ้างงาน.....	52
3.6 โครงสร้างพื้นฐาน.....	56
3.6.1 การบริการสาธารณูปโภค.....	56
3.6.2 การบริการสาธารณูปการ.....	65
3.7 การพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา.....	83
บทที่ 4	
อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา.....	87
4.1 ลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง.....	87
4.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา.....	91
4.2.1 ปัจจัยทางกายภาพที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย.....	92
4.2.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย.....	98
4.2.3 ปัจจัยทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย.....	104
4.3 โครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย.....	113
4.4 สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย.....	116
4.5 สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย.....	119
4.6 การคมนาคมขนส่งกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย.....	131
บทที่ 5	
การเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มของการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจาก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมือง.....	139
5.1 การเปลี่ยนแปลงการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจากโครงสร้าง พื้นฐาน.....	140
5.1.1 การขยายตัวของที่อยู่อาศัย.....	184



5.1.2	รูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการกระจายตัว.....	166
5.1.3	ประชากรและพฤติกรรมกรอยู่อาศัย.....	180
5.2	แนวโน้มในการพัฒนา.....	184
5.2.1	แนวโน้มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน.....	184
5.2.2	แนวโน้มการพัฒนาที่อยู่อาศัย.....	192
บทที่ 6	บทสรุปและแนวทางในการพัฒนา.....	197
6.1	บทสรุปของงานวิจัย.....	197
6.1.1	สรุปผลการศึกษาพัฒนาการของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาที่อยู่อาศัย.....	197
6.1.2	สรุปอิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย	200
6.2	แนวทางในการพัฒนา .....	202
6.2.2	แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย.....	202
6.2.1	แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน .....	204
6.2.3	แนวทางในการพัฒนาการใช้ที่ดิน.....	213
	รายการอ้างอิง.....	215
	ภาคผนวก.....	217
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	275

## สารบัญตาราง

			หน้า
ตารางที่	2.1	ประเภทและคุณสมบัติของการคมนาคมขนส่ง.....	17
ตารางที่	2.2	มาตรฐานของการศึกษาในแต่ละระดับชั้น.....	23
ตารางที่	3.1	การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2529, พ.ศ. 2539 และ พ.ศ. 2545 .....	47
ตารางที่	3.2	จำนวน สัดส่วน ความหนาแน่น และอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรในพื้นที่ศึกษา.....	50
ตารางที่	3.3	จำนวนสถานประกอบการจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ.2549.....	52
ตารางที่	3.4	จำนวนการจ้างงานจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2549.....	53
ตารางที่	3.5	จำนวนสถานประกอบการจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ.2549.....	54
ตารางที่	3.6	จำนวนโรงงานในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2549.....	55
ตารางที่	3.7	ความหนาแน่นของพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เขตในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ.2549.....	59
ตารางที่	3.8	จำนวนสถานศึกษา จำนวนนักเรียนนักศึกษาต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549.....	66
ตารางที่	3.9	จำนวนเตียงผู้ป่วยต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ.2549.....	71
ตารางที่	3.10	จำนวนสถานีตำรวจต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549.....	75
ตารางที่	3.11	จำนวนตลาดต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549.....	78
ตารางที่	3.12	พื้นที่สวนสาธารณะต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ.2549.....	81
ตารางที่	3.13	ตาราง 3.19 จำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษาแยกตามรายเขตปี พ.ศ. 2538 - 2549.....	84
ตารางที่	3.14	จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในพื้นที่ศึกษาจำแนกตามประเภทของที่พักอาศัย ปี พ.ศ. 2538 – 2549.....	86

ตารางที่	4.1	จำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการสอบถามประชากรในแต่ละพื้นที่.....	89
ตารางที่	5.1	พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายละเอียด ในปี พ.ศ.2529 ....	144
ตารางที่	5.2	จำนวนโครงการเคหะชุมชนที่มีการพัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2517 และ พ.ศ.2527 จำแนกตามรายละเอียดในกรุงเทพมหานคร.....	146
ตารางที่	5.3	จำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษา จำแนกตามรายละเอียดปี พ.ศ. 2538 - 2547.....	152
ตารางที่	5.4	พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายละเอียด ในปี พ.ศ. 2539.....	153
ตารางที่	5.5	จำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษา จำแนกตามรายละเอียดปี พ.ศ. 2540 - 2549.....	159
ตารางที่	5.6	จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มแยกตามประเภทในปี พ.ศ.2538 – พ.ศ.2549 .....	167
ตารางที่	5.7	รายชื่อโครงการที่พักอาศัยที่มีการขอจดทะเบียนในบริเวณโดยรอบ เส้นทาง.....	174
ตารางที่	5.8	จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2545 - พ.ศ.2549.....	178
ตารางที่	5.9	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ถนนในพื้นที่ศึกษาระหว่างปีพ.ศ. 2529 – พ.ศ.2549.....	185
ตารางที่	5.10	จำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครระหว่าง ปี พ.ศ.2545 - พ.ศ.2549.....	185
ตารางที่	5.11	ราคาน้ำมันเฉลี่ย ณ เดือนธันวาคมปี พ.ศ.2539 – พ.ศ.2550.....	189
ตารางที่	5.12	โครงการขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต.....	190
ตารางที่	5.13	รายชื่อโครงการที่ขอจดทะเบียนแล้วแต่ยังไม่ได้ก่อสร้างและเสนอขาย	195

## สารบัญแนบที่

			หน้า
แผนที่	3.1	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ.2529.....	48
แผนที่	3.2	การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ.2545.....	49
แผนที่	3.3	ถนนและเขตการให้บริการในพื้นที่ศึกษา.....	60
แผนที่	3.4	เส้นทางรถไฟฟ้าและเขตการให้บริการในพื้นที่ศึกษา.....	62
แผนที่	3.5	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของโรงเรียนอนุบาลในพื้นที่ศึกษา.....	68
แผนที่	3.6	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของโรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่ศึกษา.....	69
แผนที่	3.7	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของโรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่ศึกษา.....	70
แผนที่	3.8	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา.....	73
แผนที่	3.9	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของโรงพยาบาลในพื้นที่ศึกษา.....	74
แผนที่	3.10	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของสถานีตำรวจในพื้นที่ศึกษา.....	76
แผนที่	3.11	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของตลาดในพื้นที่ศึกษา.....	79
แผนที่	3.12	ที่ตั้งและเขตการให้บริการของสวนสาธารณะในพื้นที่ศึกษา.....	82
แผนที่	5.1	การขยายตัวของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2595.....	141
แผนที่	5.2	การขยายตัวของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2518.....	150
แผนที่	5.3	การขยายตัวของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2534.....	156
แผนที่	5.4	การขยายตัวของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2545.....	161
แผนที่	5.5	การใช้ประโยชน์อาคารปี พ.ศ.2545.....	171
แผนที่	5.6	การใช้ประโยชน์อาคารตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน.....	175
แผนที่	5.7	อาคารชุดที่ขอลดทะเบียนในพื้นที่ศึกษา.....	176
แผนที่	5.8	เส้นทางโครงการขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต.....	191
แผนที่	5.9	พื้นที่ขยายตัวของที่อยู่อาศัยประเภทต่างๆ.....	196

## สารบัญแผนภูมิ

			หน้า
แผนภูมิที่	3.1	การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2529.....	44
แผนภูมิที่	3.2	การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2539 .....	45
แผนภูมิที่	3.3	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2545.....	46
แผนภูมิที่	4.1	จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งภายในเมืองด้านกายภาพ.....	94
แผนภูมิที่	4.2	จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งภายในเมืองด้านกายภาพ.....	95
แผนภูมิที่	4.3	จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ.....	99
แผนภูมิที่	4.4	จำนวนและร้อยละของของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้างด้านเศรษฐกิจ.....	101
แผนภูมิที่	4.5	จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งภายในเมืองด้านสังคม.....	105
แผนภูมิที่	4.6	จำนวนและร้อยละของของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้างด้านสังคม.....	105
แผนภูมิที่	4.7	จำนวนและร้อยละของปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้างของที่พักอาศัยในปัจจุบัน.....	109
แผนภูมิที่	4.8	จำนวนและร้อยละของปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้างของที่พักอาศัยในอนาคต.....	109
แผนภูมิที่	4.9	จำนวนและร้อยละของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย.....	114
แผนภูมิที่	4.10	จำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคประเภทที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน.....	117
แผนภูมิที่	4.11	จำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคประเภทที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต.....	118
แผนภูมิที่	4.12	จำนวนและร้อยละของสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน.....	121
แผนภูมิที่	4.13	จำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต.....	122

แผนภูมิที่	4.14	จำนวนและร้อยละของระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย.....	124
แผนภูมิที่	4.15	จำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาในระดับสถานศึกษา.....	124
แผนภูมิที่	4.16	จำนวนและร้อยละของลักษณะสถานศึกษาที่เลือก.....	125
แผนภูมิที่	4.17	จำนวนและร้อยละของระดับของสถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย.....	126
แผนภูมิที่	4.18	จำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาเลือกระดับสถานพยาบาล.....	126
แผนภูมิที่	4.19	จำนวนและร้อยละของลักษณะการเลือกสังกัดของสถานพยาบาล.....	126
แผนภูมิที่	4.20	จำนวนและร้อยละของระดับของศูนย์การค้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่ออาศัย.....	127
แผนภูมิที่	4.21	จำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาเลือกระดับศูนย์การค้า.....	128
แผนภูมิที่	4.22	จำนวนและร้อยละของลักษณะของศูนย์การค้าที่เลือกไว้.....	128
แผนภูมิที่	4.23	จำนวนและร้อยละของตลาดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่ออาศัย...	129
แผนภูมิที่	4.24	จำนวนและร้อยละของลักษณะของตลาดที่เลือกไว้.....	129
แผนภูมิที่	4.25	จำนวนและร้อยละของระดับของสวนสาธารณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่ออาศัย.....	130
แผนภูมิที่	4.26	จำนวนและร้อยละของลักษณะของสวนสาธารณะที่เลือก.....	131
แผนภูมิที่	4.27	จำนวนและร้อยละของบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่ออาศัย.....	133
แผนภูมิที่	4.28	จำนวนและร้อยละของประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต.....	137
แผนภูมิที่	5.1	จำนวนโครงการเคหะชุมชนที่มีการพัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2517 และ พ.ศ.2527 จำแนกตามรายเขตในกรุงเทพมหานคร.....	147
แผนภูมิที่	5.2	จำนวนที่อยู่ออาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษา จำแนกตามรายเขตปี พ.ศ. 2540 - 2549.....	159
แผนภูมิที่	5.3	สัดส่วนที่อยู่ออาศัยประเภทต่างๆที่จดทะเบียนเพิ่มในปีพ.ศ.2538 - พ.ศ.2549.....	167
แผนภูมิที่	5.4	จำนวนที่อยู่ออาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2545 - พ.ศ.2549.....	178

## สารบัญภาพ

			หน้า
ภาพที่ 1.1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....		4
ภาพที่ 2.1	รูปแบบของเมืองเป็นการขยายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองในลักษณะ วงแหวนรอบศูนย์กลาง(Concentric Zone Model).....		10
ภาพที่ 2.2	รูปแบบของเมืองแบบลิ้ม (Sector Theory).....		12
ภาพที่ 2.3	รูปแบบของเมืองแบบมีศูนย์กลางหลายแห่ง (The Multiple Nuclei Theory).....		13
ภาพที่ 5.1	การก่อสร้างคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า.....		173
ภาพที่ 5.2	การส่งเสริมการใช้บริการโดยใช้บัตรโดยสาร.....		187
ภาพที่ 5.3	การจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้เข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้า.....		187
ภาพที่ 5.4	ป้ายโฆษณาโครงการที่อยู่อาศัยที่มีที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟฟ้า.....		188
ภาพที่ 5.5	การกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยภายในถนนซอย.....		194

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย

จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานครที่เป็นศูนย์กลางของประเทศและการมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระดับนานาชาติ ทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม กลายเป็นแหล่งรวมความเจริญที่ใหญ่ที่สุดเพียงแห่งเดียวของประเทศและเป็นมหานคร (Metropolis) เช่นเมืองใหญ่ ๆ ในโลก ดึงดูดให้ประชากรอพยพเข้ามาอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวนมาก ทำให้เกิดการขยายตัวของเมือง มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาที่อยู่อาศัย

การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากร ทำให้การพัฒนาที่อยู่อาศัยของกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวจนเกิดความหนาแน่นในพื้นที่ชั้นกลาง จนกระทั่งบริเวณดังกล่าวซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจไม่สามารถรองรับความต้องการใช้พื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆได้อีกต่อไป โดยเฉพาะการใช้พื้นที่เพื่ออยู่อาศัยเนื่องจากถูกแทนที่ด้วยพาณิชยกรรมเกือบหมด ดังนั้นจึงเกิดการขยายตัวของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้น โดยในช่วงเวลาที่ผ่านมาจะพบว่าทิศทางการขยายตัวมาทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาอย่างเด่นชัด เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับพื้นที่เขตชั้นในซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ และเป็นทางผ่านไปยังภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทั้งนี้การขยายตัวของที่อยู่อาศัยดังกล่าว เป็นผลมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเริ่มตั้งแต่รัชสมัยรัชกาลที่ 5 หลังจากมีการสร้างพระราชวังดุสิต มีการสร้างรถไฟสายเหนือ ถนนสามเสน ถนนพระรามที่ 5 และถนนพระรามที่ 6 เพื่อบุกเบิกพื้นที่ทางตอนเหนือ ทำให้การขยายตัวของกรุงเทพมหานครมีทิศทางมายังพื้นที่ศึกษา หลังจากนั้นมีการตัดและปรับปรุงขยายถนนในพื้นที่อีกหลายสาย ไม่ว่าจะเป็นถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ ฯลฯ และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการบริการสาธารณูปโภคและการบริการสาธารณูปการ ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามมา โดยเฉพาะเมื่อมีการออกประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 49 พุทธศักราช 2502 ให้ยกเลิกมาตรา 34-37 หมวดที่ 3 ของประมวลกฎหมายที่ดินพุทธศักราช 2497 ที่ว่าด้วยการจำกัดสิทธิในที่ดินซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการลงทุนในประเทศ ทำให้เกิดการซื้อและจัดสรรที่ดินเพื่อการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาอย่างกว้างขวาง



ดังนั้นลักษณะการใช้ที่ดินและการเติบโตของพื้นที่เมืองในยุคแรก จึงถูกกำหนดด้วยปัจจัยที่สำคัญ 2 ประการคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขยายตัวของที่อยู่อาศัย หลังจากการพัฒนาพื้นที่ศึกษามีประชากรเข้ามาอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และมีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองกิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะการเดินทางมากยิ่งขึ้น จนต้องมีการสร้างถนนเพิ่มเพื่อลดปัญหาการจราจรภายในเมืองและเป็นการกระจายการจราจรที่เดินทางผ่านพื้นที่เมืองไปสู่พื้นที่ในภูมิภาคต่าง ๆ ต่อมาเมื่อความต้องการในการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ ภายในเมืองมาถึงจุดที่เกิดปัญหาการจราจรที่ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น จึงได้มีการดำเนินการสร้างทางด่วนทำให้การสัญจรสะดวกขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ให้เพิ่มขึ้นอีก และการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษานี้ก็เห็นได้ชัดเจนอีกครั้ง หลังจากมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Transit System) ซึ่งมีประสิทธิภาพในการขนส่งสูงมาก ได้แก่ รถไฟฟ้ายกระดับ (BTS) ซึ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ.2542 และรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ซึ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ.2547 โดยมีการเปลี่ยนแปลงด้านที่อยู่อาศัยและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เหล่านี้ อย่างสูง จนเกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าดังกล่าวอย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมา ทำให้พื้นที่ที่เคยใช้เป็นที่อยู่อาศัยเดี่ยวก็ได้ถูกเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยร่วมกันในทางสูง (Vertical Growth) และมีแนวโน้มที่จะพัฒนาที่อยู่อาศัยโดยมีความหนาแน่นมากเพิ่มขึ้นในอนาคต

จึงเป็นที่น่าสนใจ ที่จะศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้น อันจะแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อเมืองและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย โดยจะทำการศึกษาวิจัยเพื่อให้ทราบถึงพัฒนาการ สภาพการเปลี่ยนแปลง และแนวโน้มของการพัฒนาดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาที่อยู่อาศัยต่อไป

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

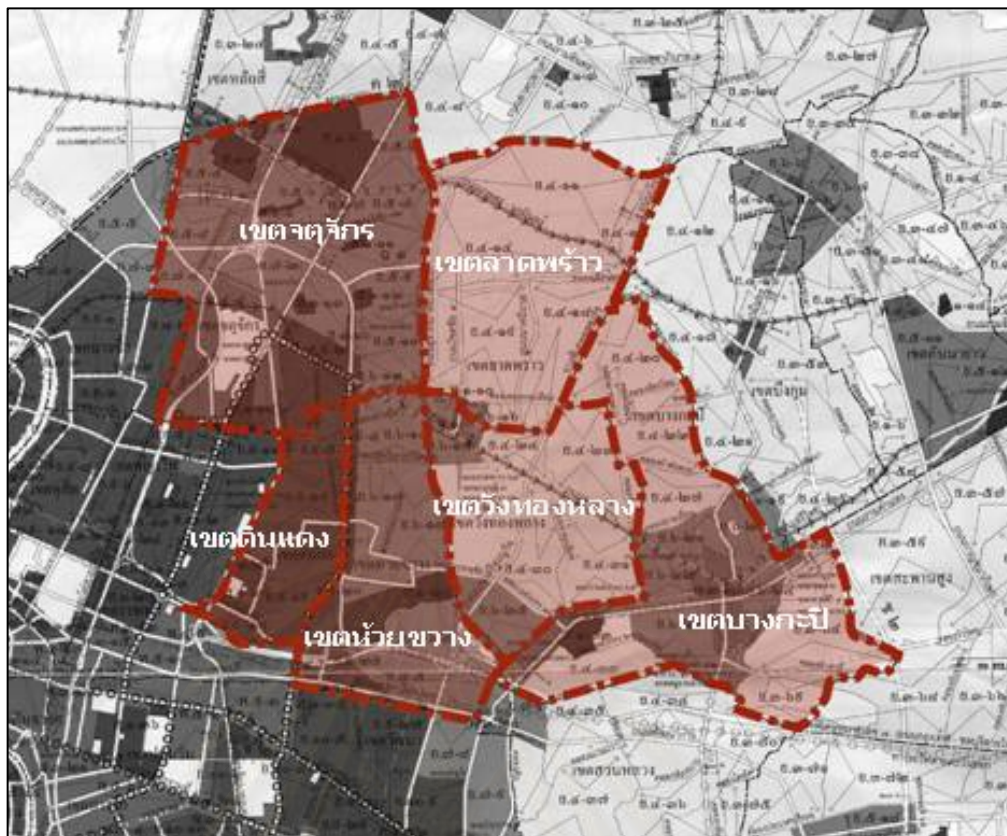
## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาพัฒนาการของโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษา
2. ศึกษาและวิเคราะห์อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา
3. ศึกษาและวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มของการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษา
4. เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีความสัมพันธ์และสอดคล้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย

## 1.3 ขอบเขตการวิจัย

**ขอบเขตพื้นที่ศึกษา** การศึกษานี้จะศึกษาในพื้นที่ที่มีพัฒนาการของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาที่อยู่อาศัย ได้แก่ เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตลาดพร้าว เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ ซึ่งเป็นเขตที่มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างต่อเนื่องโดยมีทั้งถนน ได้แก่ ถนนรัชดาภิเษก ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนรามคำแหง ถนนนวมินทร์ เป็นต้น และยังมีการพัฒนาทางด่วน และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน นอกจากนี้ยังมีพัฒนาการด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ทั้งการบริการสาธารณูปโภคและการบริการสาธารณูปการประเภทต่างๆอย่างครบถ้วน

นอกจากนี้พื้นที่ที่ทำการศึกษายังมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่สำคัญของประชากร มีการเปลี่ยนแปลงของที่อยู่อาศัยทั้งในการเพิ่มจำนวนหน่วย และมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวราบเป็นที่อยู่อาศัยในทางสูง ซึ่งสามารถศึกษาการเปลี่ยนแปลงต่างๆที่เกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยได้



ภาพที่ 1.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

**ขอบเขตของเนื้อหา** การศึกษานี้จะมุ่งเน้นให้เห็นถึงอิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่มีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย

โครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่จะทำการศึกษา ได้แก่ การบริการสาธารณูปโภค เช่น การบริการคมนาคมขนส่ง การบริการไฟฟ้า ประปา การสื่อสาร การกำจัดของเสียและสิ่งปฏิกูล การระบายน้ำ เป็นต้น และการบริการสาธารณูปการ เช่น การบริการสถานศึกษา การบริการสาธารณสุข การบริการด้านตลาด ห้างสรรพสินค้า และร้านค้าต่างๆ การบริการด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การบริการสถานที่ราชการ และการบริการสวนสาธารณะ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการวิเคราะห์ปัจจัยอื่นๆทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมประกอบด้วย

ส่วนการพัฒนาที่อยู่อาศัยจะพิจารณาถึงการกระจายตัว จำนวน และรูปแบบของที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้น ทั้งนี้จะศึกษาการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาจากในอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยจะทำการศึกษาข้อมูลของพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์ถึงพัฒนาการและบทบาทของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในช่วงเวลาที่ผ่านมา จนถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน จากนั้นจะทำการวิเคราะห์แนวโน้มในอนาคต และนำเสนอแนวทางในการพัฒนาต่อไป

#### 1.4 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

1. ศึกษาทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับ การขยายตัวของเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมือง การพัฒนาที่อยู่อาศัยในเมือง และบทบาทของโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย
2. ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของพื้นที่ศึกษา โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจพื้นที่
3. ศึกษาและวิเคราะห์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมือง จากอดีตจนถึงปัจจุบันจากข้อมูลในแหล่งอ้างอิงต่างๆ
4. วิเคราะห์การพัฒนาที่อยู่อาศัยอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละช่วงเวลา โดยอาศัยภาพถ่ายทางอากาศ แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ และการสำรวจข้อมูลภาคสนาม อันได้แก่ การสำรวจพื้นที่ และแบบสอบถาม
5. รวบรวมและสรุปผลการวิเคราะห์อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและแนวโน้มที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต ในรูปแบบของการบรรยายเชิงพรรณนา รูปภาพ แผนที่ แผนภูมิและตาราง และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา

#### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลจากการศึกษาทำให้ทราบถึงอิทธิพลของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมือง อันจะก่อให้เกิดการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย ซึ่งสามารถนำไปเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นการวางแผนเชิงรุกโดยภาครัฐ เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองที่เหมาะสมแทนที่การวางแผนเพื่อรองรับหรือแก้ปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาของภาคเอกชนดังเช่นในปัจจุบัน
2. ผลจากการศึกษาทำให้ทราบถึงแนวโน้มของการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางในการวางแผนเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองที่เกิดจากการพัฒนาที่อยู่อาศัยต่อไป
3. ผลจากการศึกษาทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาลักษณะที่อยู่อาศัยให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะช่วยให้สามารถลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากการอยู่อาศัยที่ทำให้เกิดปัญหาของเมืองตามมา

## บทที่ 2

### แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของเมือง

เมืองทุกเมืองมีหน้าที่ในการเป็นศูนย์กลางของชุมชนและความเจริญเติบโต ในแต่ละเมืองนั้นจะมีโครงสร้างภายในตัวเมืองที่ซับซ้อนและมีการศึกษาหรือให้แนวคิดแตกต่างกันไปตามประสบการณ์หรือความคิดเห็นของแต่ละบุคคลซึ่งอาจพิจารณาจากกิจกรรม ความหนาแน่น ความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ ภายในเมือง เป็นต้น

การพิจารณาองค์ประกอบของเมืองจะแบ่งออกเป็นด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน เช่น สภาวะเศรษฐกิจของเมืองจะเป็นตัวตัดสินว่าควรจะสร้างหรือบำรุงรักษาอาคารและสิ่งก่อสร้างอย่างไร ในขณะที่องค์ประกอบด้านกายภาพจะมีผลกระทบต่อความพอใจของสังคมและดึงดูดให้เกิดการลงทุนทางเศรษฐกิจ เป็นต้น

##### 2.1.1 องค์ประกอบด้านกายภาพ (Physical Aspect)

องค์ประกอบของเมืองในด้านกายภาพจะเป็นสิ่งที่มีอยู่ตามธรรมชาติ หรือสร้างขึ้นโดยมนุษย์ภายในพื้นที่เมือง โดยจะปรากฏอยู่ใน 3 ระดับ ได้แก่ สิ่งก่อสร้าง อาคาร หรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนพื้นดิน สิ่งต่าง ๆ ที่ติดตั้งอยู่ใต้พื้นดิน และกิจกรรมหรือการปฏิบัติกรใด ๆ บนพื้นที่ว่างเหนือศีรษะ (Goodman, 1978: 40)

P.A. Stone (1973) กล่าวว่า องค์ประกอบทางกายภาพ มีผลต่อที่ตั้งและรูปร่างของเมือง รวมถึงการพัฒนาและการขยายตัวในอนาคต ซึ่งได้แก่

- ภูมิประเทศ เช่น พื้นที่ที่เป็นที่ราบสามารถพัฒนาได้ จะมีข้อจำกัดของการใช้พื้นที่น้อยกว่า ทำให้ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพื้นที่ถูกกว่า ซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาโดยเฉพาะอย่างยิ่งการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม เพราะต้องการใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ในการผลิต เป็นต้น

- ภูมิอากาศ ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตของประชาชนภายในเมือง และมีผลต่อการใช้ที่ดิน รวมถึงการสร้างอาคารต่าง ๆ ด้วย เช่น การเลือกที่อยู่อาศัยของประชากร มักเลือกที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีอากาศสบายทำให้มีการใช้ที่ดินหนาแน่น ในขณะที่พื้นที่ที่มีอากาศร้อนก็จะสร้างอาคารหรือพื้นที่ที่มีหลังคาปกคลุมเป็นส่วนใหญ่ เป็นต้น

- แหล่งน้ำและโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งการบริการเหล่านี้จะมีค่าใช้จ่ายแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ขึ้นอยู่กับปริมาณแหล่งน้ำ การกระจายตัวของประชาชน แหล่งกำเนิดวัตถุดิบที่ใช้ในการก่อสร้าง เป็นต้น
- ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งมีความจำเป็นต่อการพัฒนาโดยเป็นวัตถุดิบในการผลิต หรือใช้ประโยชน์ร่วมกันของประชากรภายในเมือง อาทิเช่น ป่าไม้ แร่ธาตุ พื้นที่ที่มีทิวทัศน์สวยงาม พื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อเกษตรกรรม เป็นต้น
- เครื่องมือหรือช่องทางในการสื่อสารหรือศักยภาพในการติดต่อหรือเดินทางระหว่างเมืองหรือชุมชนอื่น เป็นองค์ประกอบที่สำคัญเช่นกัน เพราะบางการผลิตต้องการการขนส่งเฉพาะ เช่น ทำเรือน้ำลึก หรือสภาวะที่เหมาะสมต่อการพัฒนาสนามบิน เป็นต้น

### 2.1.2 องค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ (Economic Aspect)

หน้าที่พื้นฐานของเมืองคือการผลิตรายได้จากสินค้าและบริการ เพื่อนำมาสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้อยู่อาศัยภายในเมืองรวมทั้งการบำรุงสิ่งต่าง ๆ เพื่อให้เมืองสามารถดำรงอยู่ได้ ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบหลักทางด้านเศรษฐกิจของเมือง โดยจะแบ่งเศรษฐกิจของเมืองออกเป็น 3 ส่วนคือ เศรษฐกิจส่วนรวม (public economy) ซึ่งเป็นการดำเนินการโดยรัฐบาลจะเห็นได้ในรูปแบบของภาษี ค่าใช้จ่ายของหน่วยงานต่าง ๆ เป็นต้น เศรษฐกิจส่วนบุคคล (private economy) ซึ่งเป็นองค์ประกอบของกิจกรรมอันหลากหลายซึ่งผลิตโดยภาคธุรกิจส่วนบุคคลมีขนาดตั้งแต่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ไปจนถึงการให้บริการจากความเชี่ยวชาญเฉพาะบุคคล ส่วนเศรษฐกิจพิเศษ (special economy) จะประกอบด้วยธุรกิจที่ไม่ทำกำไร อาสาสมัคร องค์การกุศล ซึ่งไม่ใช่หน่วยงานของราชการและธุรกิจส่วนบุคคล

การพิจารณาองค์ประกอบทางเศรษฐกิจของเมืองนอกจากจะพิจารณาจากองค์ประกอบทั้ง 3 อย่างดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังอาจพิจารณาได้จาก การแข่งขันของตลาด การสนับสนุนด้านการเงินจากส่วนกลาง ภาวะทางการเงินของเมือง เป็นต้น (Goodman, 1978: 53)

นอกจากนี้เมืองยังมีองค์ประกอบทางเศรษฐกิจตามที่ P.A. Stone จำแนกไว้ดังต่อไปนี้

- ค่าใช้จ่ายในการผลิตและค่าใช้จ่ายในครัวเรือน เมืองที่มีรูปร่างและที่ตั้งแตกต่างกันย่อมมีค่าใช้จ่ายในการผลิตสินค้า หรือดำรงชีวิตต่างกัน ซึ่งจะเป็นลักษณะเฉพาะของแต่ละเมือง ซึ่งจะแสดงให้เห็นในรูปของ “ค่าเงิน” อันเป็นผลให้ศักยภาพในการผลิตของแต่ละประเทศไม่เท่ากันด้วย
- ขนาดของเศรษฐกิจ ซึ่งจะเกิดจากขนาดของเมืองด้วย เช่น ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อคน ของประชากรภายในเมือง จะเกิดจากขนาดและการใช้ที่ดินของเมือง เมืองที่ใหญ่กว่าอาจมีค่าใช้จ่ายมากกว่า และเป็นผลให้เศรษฐกิจของเมืองโตตามไปด้วย

- การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เมืองไม่อาจอยู่ได้หากไม่มีการรวมกลุ่มกันและเป็นเหตุผลให้เกิดการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจด้วย เมืองที่มีการรวมกลุ่มกันเป็นขนาดใหญ่มักสร้างผลกระทบหรือมีอำนาจในการต่อรองมากกว่า
- พัฒนาการหรือการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ ศักยภาพในการพัฒนาของเมืองย่อมขึ้นอยู่กับอัตราการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่มีอยู่ในพื้นที่ด้วย หากเมืองใดมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจหรือมีการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจสูง ย่อมมีการขยายตัวของเมืองสูงด้วยเช่นกัน
- ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาเมือง ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดและรูปร่างของเมืองเช่นกัน ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะแตกต่างกันไปแต่ละเมืองขึ้นอยู่กับ อัตราค่าจ้างแรงงาน ผลผลิตสินค้า ราคาวัสดุ และสถานะการแข่งขัน ซึ่งค่าใช้จ่ายในการพัฒนาเมืองนี้ถือคำนวณต่อกิจกรรมภายในเมืองมากขึ้น
- การจัดการด้านการสื่อสาร ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญอีกประการหนึ่งขององค์ประกอบทางเศรษฐกิจ การสื่อสารจะทำให้เกิดการเผยแพร่ข้อมูล ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ

### 2.1.3 องค์ประกอบด้านสังคม (Social Aspect)

องค์ประกอบที่สำคัญที่สุดในด้านสังคมคือ ประชากร โดยเป็นทั้งเหตุและผลที่ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานจนเกิดเป็นชุมชนภายในเมือง นอกจากนี้ประชากรยังเป็นองค์ประกอบที่ทำให้เกิดผลผลิตของเมือง ภูมิปัญญาความรู้ วัฒนธรรม และกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมือง เป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นองค์ประกอบทางด้านสังคมของเมืองทั้งสิ้น

ลักษณะของเมืองยังจะพิจารณาได้จากองค์ประกอบทางด้านสังคมซึ่งได้แก่ ขนาดของประชากร อาชีพ อายุและการเปลี่ยนแปลงของช่วงวัยต่าง ๆ การตั้งถิ่นฐาน เป็นต้น (Goodman, 1978: 58)

นอกจากนี้เมืองยังมีองค์ประกอบทางสังคมตามที่ P.A. Stone จำแนกไว้ดังต่อไปนี้

- ประชากรเป็นตัวกำหนดการพัฒนา โดยเฉพาะด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เมืองที่มีประชากรน้อยกว่าค่าใช้จ่ายในการบริการสาธารณะก็จะสูง และอาจไม่มีการบริการบางอย่าง เช่น สถานศึกษาชั้นสูง ศูนย์วัฒนธรรม ฯลฯ แต่ทั้งนี้ประชาชนก็สามารถเข้าไปใช้บริการในระดับภูมิภาคได้
- โอกาสในการถูกจ้างงานของประชาชน ในเมืองเล็กมักมีโอกาสน้อยในการจ้างงานจำกัด โอกาสจะเพิ่มขึ้นเมื่อเมืองมีขนาดใหญ่ขึ้น แต่ยังมีปัจจัยอื่นที่มีผลต่อการถูกจ้างงานของประชาชนด้วย อาทิ การติดต่อสื่อสาร บทบาทหน้าที่ของเมือง เป็นต้น
- การปฏิสัมพันธ์ทางสังคม จะเพิ่มตามขนาดของเมือง แต่ถูกจำกัดด้วยเวลาและค่าใช้จ่ายในการสื่อสาร ความหลากหลายของช่องทางในการสื่อสารมีความสำคัญต่อการ

ปฏิสัมพันธ์กันมากกว่า ความถี่และประสิทธิภาพ และเมื่อเกิดการสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคมย่อมทำได้ง่ายกว่าเมืองที่มีขนาดใหญ่กว่า

- ค่านิยมของประชากร เช่น บุคคลและธุรกิจพอใจอยู่ในพื้นที่ที่มีความสะดวกสบายและเอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจ ดังนั้นจึงมีการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ที่มีลักษณะดังกล่าว ซึ่งเป็นค่านิยมส่วนใหญ่ของประชากร เป็นต้น

## 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับโครงสร้างทางกายภาพของเมือง (Urban Physical Structure)

### 2.2.1 ความหมายและองค์ประกอบของโครงสร้างทางกายภาพเมือง ประกอบด้วย

**การใช้ที่ดิน (Land Use)** คือ สิ่งที่อยู่ตามพื้นที่ เช่น ที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม พักผ่อน พานิชยกรรม เป็นต้น

การใช้ที่ดินในเขตตัวเมือง (Urban land use system) หมายถึง การจัดการทำกับที่ดินเพื่อประโยชน์ในหน้าที่ต่าง ๆ โดยแบ่งประเภทของการใช้ที่ดินดังนี้

- การใช้ที่ดินบริเวณที่อยู่อาศัย (Residential land use)
- การใช้ที่ดินเพื่อเป็นย่านการค้าและการบริการ (Commercial land use)
- การใช้ที่ดินเป็นแหล่งโรงงานอุตสาหกรรม (Industrial land use)
- การใช้ที่ดินให้เป็นถนนหนทางในการคมนาคมขนส่ง (Road & Highway land use)
- การใช้ที่ดินสำหรับสาธารณะ (Public land use)
- ที่ว่างเปล่าที่อาจใช้ประโยชน์ได้ (vacant land)

**สาธารณูปโภค (Infrastructure)** คือ สิ่งที่ต้องมาตามสายโดยมาจากผู้ให้บริการไปสู่ผู้ใช้บริการ สาธารณูปโภคมาจากคำว่า สาธารณะ และอุปโภค เช่น ถนน ประปา ไฟฟ้า

**สาธารณูปการ (Public Facilities)** คือ สิ่งที่ให้บริการเป็นจุดๆ ผู้ที่ใช้บริการจะต้องเดินไปใช้ตามจุดบริการ มาจากคำว่า สาธารณะ และการบริการ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล

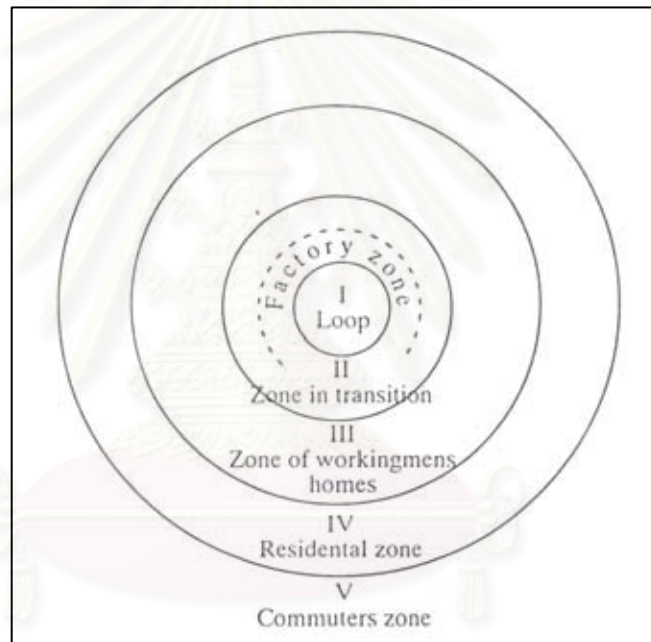
ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีความจำเป็น และเป็นเรื่องที่สะท้อนมาจาก สังคม และเศรษฐกิจ (Hendesson, 1977: 11-12)



## 2.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับโครงสร้างการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยภายในเมือง

ในเมืองมีการใช้ประโยชน์บนที่ดินหลายกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างใกล้ชิด ซึ่งรวมถึงกิจกรรมการอยู่อาศัยซึ่งจะสัมพันธ์กับ แหล่งงาน ศูนย์การค้า สถานที่พักผ่อน และ สาธารณูปการต่าง ๆ ความสัมพันธ์ของกิจกรรมต่าง ๆ ช่วยสร้างความมีชีวิตชีวาให้แก่เมือง โดยมี ประชากรเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมนั้น ที่อยู่อาศัยเป็นตำแหน่งเริ่มต้นและสิ้นสุดกิจกรรมประจำวัน ที่อยู่อาศัยจึงเป็นตัวกำหนดหลักอย่างหนึ่งของเมือง มีตัวอย่างทฤษฎีที่กล่าวถึงความสัมพันธ์นี้อย่าง เห็นได้ชัดอยู่ 3 รูปแบบ คือ

### 2.3.1 Concentric Zone Theory



ภาพที่ 2.1 รูปแบบของเมืองเป็นการขยายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองในลักษณะวงแหวนรอบศูนย์กลาง(Concentric Zone Model)

เป็นทฤษฎีของนักสังคมวิทยา ชื่อ Ernest W.Burgess จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจริงของเมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกาอธิบายถึงการกระจายตัวของกิจกรรมต่างๆทางเศรษฐกิจและการใช้ที่ดินในเมือง ได้กล่าวว่า เมืองมีศูนย์กลางอยู่แห่งเดียว ทุกจุดมุ่งสู่ศูนย์กลางเมือง (Concentric Zone) และขยายตัวไปรอบ ๆ ตามแนวรัศมีจากย่านธุรกิจซึ่งอยู่ศูนย์กลางมีการแบ่งเขตอย่างชัดเจน 5 เขต คือ

1. The Central Business District เป็นเขตศูนย์กลางเมือง เป็นที่ตั้งของธุรกิจการค้า กิจกรรมทางสังคมต่างๆ เป็นเขตที่มีการตั้งถิ่นฐานเดิม

2. Transition Zone เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินทางการค้า และอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ล่วงล้ำเข้าไปในเขตที่อยู่อาศัยที่เสื่อมโทรมลง มีการขายส่งโกดังเก็บสินค้ารวม ทั้งเป็นชุมชนทางรถไฟที่เป็นแหล่งขนถ่ายสินค้า ผู้ที่ไม่สามารถขยับขยายไปได้ก็ต้องทนอยู่ในชุมชนแออัดต่อไป เพราะไม่มีทางเลือก โดยใช้บริการที่อยู่ในเขตนี้ เช่น บาร์ราคาถูก โรงรับจำนำ เป็นต้น

3. Low - Income Housing เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ต่ำหรือกรรมกร เนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องอยู่ภายในระยะทางที่สะดวกแก่การเดินทางไปทำงาน

4. Better Class Residences เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ระดับปานกลาง มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว เขตนี้เรียกว่า Exclusive District ซึ่งมีศูนย์กลางทางการค้าขนาดเล็กเกิดขึ้นในลักษณะเดียวกับ CBD ที่อยู่ในเมือง

5. Commuter Zone เขตชานเมือง เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงที่ต้องเดินทางไกลเข้าไปทำงานในศูนย์กลางเมืองมีการพัฒนาบริเวณพักอาศัยราคาแพงเป็นจุด ๆ ตามเส้นทางคมนาคมที่สามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วและใช้เวลาเดินทางไปยังเขต CBD ประมาณ 1 ชั่วโมง (John Friedmann & Clyde Weaver, 1979: 59)

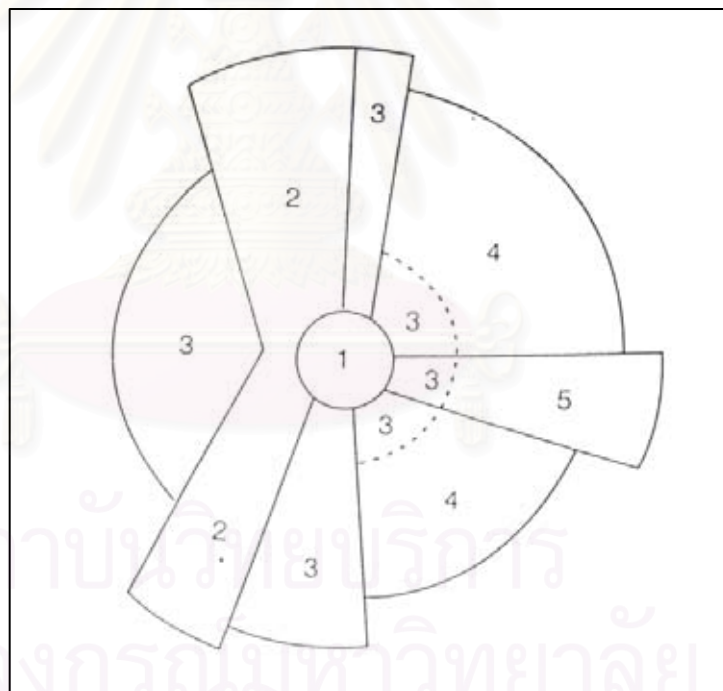
### 2.3.2 Sector Theory

ในปี 1939 Hoyt ได้เสนอทฤษฎีการขยายตัวของเมืองแบบลิ้ม คือ แต่ละส่วนมีการขยายตัวและการใช้ที่ดินในลักษณะเดียวกัน โดยขยายตัวไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง จากบริเวณศูนย์กลางธุรกิจของเมืองเป็นหลัก การขยายตัวของย่านที่อยู่อาศัย (Residential District) เป็นรูปแบบการขยายตัวหลัก โดยกลุ่มผู้มีรายได้สูง เป็นผู้กำหนดการเปลี่ยนแปลงจากบริเวณเขตเมืองเดิมที่เคยอยู่อาศัย ถูกล้อมรอบด้วยย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลาง และเพิ่มความหนาแน่นขึ้น ผู้มีรายได้สูงมีแนวโน้มโยกย้ายไปอยู่อาศัยในย่านใหม่ที่ห่างจากศูนย์กลางเมืองออกไป โดยมีปัจจัยพิจารณา คือ เส้นทางคมนาคมที่สะดวกที่สุด ราคาที่ดินที่ค่อนข้างสูง สภาพแวดล้อมและทิวทัศน์ดี บางทีนักพัฒนาที่ดินก็มีส่วนในการกำหนดการขยายตัวของเมืองด้วยเช่นกัน โดยถ้าพัฒนาที่ดินราคาแพงหรือทำเลดี สร้างโครงการที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือ ผู้มีรายได้ดีก็จะอพยพไปอยู่ในย่านนั้น โดยรอบข้างมักจะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลาง และถัดออกไปเป็นย่านพักอาศัยของผู้มีรายได้ต่ำ ซึ่งจะรวมเอาโครงการอุตสาหกรรมเข้าไปด้วย

Hoyt ได้กล่าวถึงปัจจัยที่สร้างให้เกิดบริเวณย่านพักอาศัยราคาแพงของเมืองคือ

1. เขตที่อยู่อาศัยราคาแพงจะเกิดขึ้นและขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคม หรือไปสู่จุดที่มีศูนย์กลางการค้าและอาคารอื่น ๆ อยู่ก่อนแล้ว

2. เขตที่มีบ้านราคาแพงจะมีแนวโน้มขยายไปสู่บริเวณที่มีระดับสูง พ้นจากอุทกภัย และมักชอบอยู่ใกล้ ๆ ทะเลสาบ อ่าว ท่าเรือ หรือริมน้ำที่ไม่มีกิจการอุตสาหกรรม
  3. เขตที่อยู่อาศัยราคาแพง จะขยายตัวออกไปสู่บริเวณที่โล่งนอกเมือง ซึ่งไม่ใช่เป็นทางตันและขยายไม่ออกในอนาคต
  4. เขตที่อยู่อาศัยราคาแพงมักจะมีแนวโน้มอยู่ใกล้บ้านของผู้รื้อในถิ่นละแวกนั้น
  5. การเคลื่อนที่ของสำนักงาน ธนาคาร และร้านค้าจะดึงเอาเขตที่อยู่อาศัยราคาแพงออกไปในทิศทางเดียวกัน
  6. เขตที่อยู่อาศัยราคาแพงจะเกิดขึ้นตามเส้นทางคมนาคมที่สะดวกที่สุด
  7. เขตที่อยู่อาศัยราคาแพงจะปรากฏอยู่ในที่หนึ่ง ๆ เป็นเวลานานทีเดียว
  8. แพลตฟอร์มนำเข้าราคาแพงดูเหมือนจะสร้างอยู่ในเขตย่านการค้าเก่า
  9. ผู้จัดสรรที่ดินอาจมีส่วนในการหันเหทิศทางของเขตที่อยู่อาศัยราคาแพงได้
- ทั้งนี้ที่อยู่อาศัยราคาแพง จะไม่เจริญแบบก้าวกระโดด แต่จะขยายตัวไปในทิศทางที่แน่นอนเป็นเส้น ๆ หรือมากกว่าหนึ่งเส้นก็ได้ (John Friedmann & Clyde Weaver, 1979: 60)



ภาพที่ 2.2 รูปแบบของเมืองแบบลิ้ม (Sector Theory)

1. เขตศูนย์กลางย่านธุรกิจ (CBD)
2. เขตชายฝั่งและอุตสาหกรรมเบา
3. เขตที่อยู่อาศัยชั้นต่ำ
4. เขตที่อยู่อาศัยชั้นกลาง
5. เขตที่อยู่อาศัยของชั้นสูง

### 2.3.3 Multiple Nuclei Theory



ภาพที่ 2.3 รูปแบบของเมืองแบบมีศูนย์กลางหลายแห่ง (The Multiple Nuclei Theory)

Roderick D. McKenzie (1984) ได้พิจารณาจากการใช้ที่ดินในตัวเมืองอีกลักษณะหนึ่งที่แตกต่างกันไปจากสองลักษณะแรก ความสำคัญของการการใช้ที่ดินแบบนี้เห็นได้ชัดว่าไม่ได้มีศูนย์กลางเพียงแห่งเดียวแต่อาจมีศูนย์กลางมากกว่าสองแห่งขึ้นไป ซึ่งแบ่งแยกที่ดินออกเป็น 10 เขตคือ

1. เขตศูนย์กลางย่านธุรกิจ (Central business district)
2. เขตการผลิตขนาดกลางและการขายส่ง (Wholesale light manufacturing) ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเขตที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพสูง
3. เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย (Low class residential) ส่วนใหญ่พบอยู่ในอีกมุมหนึ่งของเมืองตรงข้ามกับเขตที่อยู่อาศัยคุณภาพสูง หรืออาจพบอยู่ติดกับเขตอุตสาหกรรมซึ่งไม่ใช่เขต 1 เพราะเขตนี้จะมีเฉพาะผู้มีรายได้สูงจับจองอยู่
4. เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลาง (Medium class residential) ซึ่งพบอยู่ใกล้กับเขตที่อยู่อาศัยของคนที่มีรายได้สูง
5. เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง (High class residential) ซึ่งเป็นเขตชั้นชนมพวยแคบๆ อยู่ไกลออกไป
6. แหล่งอุตสาหกรรมหนัก (Heavy manufacturing)

7. แหล่งธุรกิจรอบนอก ( Outlying business district) เป็นเขตซึ่งสะดวกในการติดต่อกับที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงที่อยู่ชานเมือง

8. เขตที่พักอาศัยชานเมือง (Residential suburb) ซึ่งรูปร่างของพื้นที่และหน้าที่ของศูนย์กลางย่อยจะแตกต่างกันไปตามเมืองต่าง ๆ แต่โครงสร้างและรูปแบบการใช้ที่ดินจะสะท้อนให้เห็นหลักมูลฐานที่เหมือนกัน

9. แหล่งอุตสาหกรรมนอกเมือง (Industrial suburb) จะเป็นเขตอุตสาหกรรมชานเมืองและในบริเวณที่อยู่อาศัยชั้นดีจะมีเขตธุรกิจการค้านอกเมือง

10. เขตที่พักอาศัยของคน que เข้าไปทำงานในเมือง (Commuter zone)

ต่อมา Chauncy D., Harris, Edward L. และ Ullman (1959) ได้อธิบายว่า มีเมืองจำนวนมากที่ไม่จำเป็นต้องมีศูนย์กลางธุรกิจของเมือง (CBD) อยู่เพียงจุดเดียว ศูนย์กลางของเมืองแต่ละจุดเป็น nuclei ที่เกิดขึ้นใหม่แต่ละจุดย่อมเป็นตัวชี้หรือส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินที่อยู่โดยรอบ โดยการเกิดศูนย์กลางต่าง ๆ ขึ้นมาเป็นเขตเฉพาะนั้นก็เพราะอิทธิพลร่วมของปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

1. กิจกรรมบางอย่างต้องการอุปกรณ์และความสะดวกสบายเป็นพิเศษ เช่น ย่านการค้าย่อย ต้องการบริเวณทำเลที่ตั้งซึ่งเข้าถึงสะดวกที่สุด ส่วนท่าเรือต้องการชายฝั่งที่เหมาะสม ย่านอุตสาหกรรมต้องการทำเลที่เหมาะสมในเรื่องขนาดของที่ดิน อยู่ใกล้แม่น้ำและเส้นทางคมนาคม เป็นต้น

2. กิจกรรมบางอย่างที่เหมือนกันมักจะตั้งอยู่ใกล้กัน โดยยึดเอาความได้เปรียบร่วมกัน เขตร้านค้าย่อยอยู่รวมกันเพราะได้เปรียบจากลูกค้าร่วมกัน ย่านการเงินและการธนาคารก็อยู่รวมกันในเขตเดียวกัน เพราะความสะดวกในการติดต่อระหว่างกัน

3. กิจกรรมที่ต่างกันจะเป็นศัตรูซึ่งกันและกัน เช่น เขตที่อยู่อาศัยชั้นดีก็ไม่คู่ควรกับแหล่งอุตสาหกรรม เขตย่านการค้าซึ่งเต็มไปด้วยการเดินเท้า รถยนต์ และรถรางก็เป็นศัตรูกับเขตใช้ที่ดินในด้านรถไฟ เป็นต้น

4. กิจกรรมบางอย่างไม่สามารถที่จะจัดซื้อหาทำเลที่ดินที่ต้องการได้ จึงต้องเลือกเอาทำเลที่รอง ๆ ลงไป เช่น เขตขายส่งต้องการบริเวณกว้าง เพราะต้องใช้ชั้นของลงของและพัสดุ แต่บางครั้งหาสถานที่ดังกล่าวไม่ได้ หรือย่านที่อยู่อาศัยแบบหนาแน่นไม่สามารถหาทำเลที่มีวิวทัศน์ได้สวย ๆ เป็นต้น

และจากทฤษฎีหลายศูนย์กลางนี้จะพบว่า

- ขนาดของเมืองที่ใหญ่ขึ้นก็จะยิ่งเพิ่มขนาดของศูนย์กลางเมืองมากขึ้น และกระจายไปตามจุดต่างๆของเมืองที่มีความเป็นชุมชนที่สะดวกสบาย

- เส้นทางคมนาคมที่สะดวกจะเป็นที่รวมของบรรดาโรงงานอุตสาหกรรม ร้านขายส่ง โกดังสินค้า
- อุตสาหกรรมหนักที่เป็นบ่อเกิดมลภาวะต่าง ๆ มักอยู่ในย่านที่ไกลออกไป
- ศูนย์กลางย่อยของเมืองบางแห่งเป็นศูนย์วัฒนธรรม หรือแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ หรือเป็นศูนย์กลางธุรกิจขานเมืองก็ได้ ในอีกศูนย์กลางย่อยหนึ่งอาจเป็นย่านพักอาศัยที่เดินไปมาสะดวกทั้งรถยนต์ส่วนตัว หรือบริการสาธารณะ

ลักษณะของการขยายตัวของเมืองแบบนี้ จะมีรูปแบบที่ไม่ซ้ำกัน แต่ละเมืองจะมีรูปแบบเป็นของตนเอง ไม่มีรูปแบบเฉพาะ (W.Lean and B Goodall, 1977: 194-199)

## 2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการบริการโครงสร้างพื้นฐาน

### 2.4.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณูปโภค

**สาธารณูปโภค** เป็นการบริการพื้นฐานที่เข้ามาตามสายหรือเส้นทางที่ให้บริการ โดยมาจากผู้ให้บริการจากส่วนกลางแล้วเข้าไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในเมือง โดยจะเป็นส่วนหนึ่งของสถานที่นั้น ๆ ซึ่งต้องมีการจัดเตรียมไว้ก่อนเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้พื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมหรือก่อสร้างอาคารและโครงสร้างต่าง ๆ ซึ่งการบริการพื้นฐานเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนโดยรัฐเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและเพื่อให้ประชาชนในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดี สาธารณูปโภคจะประกอบด้วย ถนน ระบบระบายและบำบัดน้ำเสีย ระบบประปา การบำบัดและกำจัดสิ่งปฏิกูล การสื่อสารและการคมนาคม เป็นต้น

Kaiser, Godschalk, David R., and Jr. Chapin (1995) กล่าวว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองจำเป็นต้องมีการเข้าถึงด้วยโครงข่ายการบริการสาธารณะ โครงสร้างการบริการพื้นฐานเพื่อความปลอดภัยและจำเป็นต่อการดำรงชีวิต โครงสร้างสาธารณะเหล่านี้เรียกว่า โครงสร้างพื้นฐานหรือ Infrastructure หรือ community facilities หรือในบางครั้งเรียกว่า community service facility โดยทั่วไปคำว่า Infrastructure จะกล่าวอ้างถึง ระบบประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบถนน ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งจะเข้าไปบริการถึงพื้นที่ต่าง ๆ ในเมือง ส่วนคำว่า community facilities จะกล่าวอ้างถึง โรงเรียน สวนสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่ประชาชนเป็นผู้เดินทางไปใช้บริการ

พงศ์สิทธิ์ ชุมสาย ณ อยุธยา (2541) กล่าวถึง องค์ประกอบของสาธารณูปโภคของเมืองว่า ประกอบด้วย ระบบประปา ระบบระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย การกำจัดขยะมูลฝอย ไฟฟ้า การสื่อสารและโทรคมนาคม ที่ดินสำหรับอาคารและอุปกรณ์บริการชุมชน

## 2.4.2 การคมนาคมขนส่ง

### 2.4.2.1 ความหมายและองค์ประกอบเกี่ยวกับระบบการขนส่งในเมือง

ระบบการคมนาคมขนส่งภายในเมือง ถูกให้ความหมายว่า เป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภคและการบริการ ซึ่งทำให้เกิดการเดินทางระหว่างภูมิภาค และก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายคน จากพื้นที่อยู่อาศัยของเมือง และสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ของเมือง และการเข้าถึงที่ดินภายในเมือง (Micheal D.Meyer and Eric J.Miller, 1984: 12-15)

นอกจากนี้การให้ความหมายของระบบการคมนาคมขนส่งของเมือง ยังได้อธิบายถึงองค์ประกอบ 3 อย่าง ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลัก ได้แก่

- ลักษณะทางกายภาพของระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งเปิดโอกาสให้เกิดการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง
- เทคโนโลยีของระบบการขนส่ง ซึ่งทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายไปตามระยะทางที่กำหนด
- กรอบนโยบายหรือแผน สำหรับการวางแผนด้านการขนส่ง การก่อสร้าง การจัดการ และการซ่อมบำรุงระบบสาธารณูปโภค

### 2.4.2.2 ประเภทของการขนส่งในเมือง

ประเภทของการขนส่งแสดงให้เห็นถึงทางเลือกของการขนส่งในเมือง ซึ่งมีผลต่อรูปแบบการเดินทางภายในเมืองด้วย การเลือกวิธีการเดินทางจะเกิดจากการตัดสินใจเลือกของประชาชนตามรายได้ อาชีพ ลักษณะทางสังคม เป็นต้น ซึ่งการพิจารณาวิธีการเดินทาง จะทำให้ทราบว่ารูปแบบการเดินทางชนิดใดที่มีอิทธิพลต่อประชาชนและเหมาะสมกับลักษณะของเมือง เพื่อนำไปเป็นข้อมูลในการตัดสินใจวางแผนเกี่ยวกับระบบการขนส่งในเมืองต่อไป

ในเมืองใหญ่มีการขนส่งหลายแบบ แต่ละแบบจะมีโครงข่ายของตนเองคือ ประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางและปลายทางบางระบบอาจบริการเป็นบางส่วนของเมือง บางระบบอาจบริการได้ทั่วทั้งเมือง ระบบขนส่งอย่างหนึ่งอาจช่วยเสริมอีกระบบหนึ่ง ในขณะที่บางเมืองอาจมีสองระบบที่แข่งขันกัน โดยทั่ว ๆ ไปตามเมืองต่าง ๆ จะจัดระบบการขนส่งให้เกื้อหนุนกัน (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2539: 143)

## ตารางที่ 2.1 ประเภทและคุณสมบัติของการคมนาคมขนส่ง

ประเภท	ข้อดี	ข้อด้อย
<b>การขนส่งส่วนบุคคล</b>		
การเดินทางหรือวิ่ง	มีความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทางโดยเฉพาะการเดินทางระยะสั้น และได้รับประโยชน์จากการออกกำลังกาย อนุรักษ์พลังงาน ปราศจากมลพิษ	เคลื่อนที่ช้า ไม่เหมาะกับการเดินทางระยะไกล ไม่สามารถปกป้องผู้เดินทางจากสภาพอากาศ เสียงดัง หรือมลภาวะเป็นพิษได้
จักรยาน	มีอิสระในการเดินทาง ใช้ความเร็วได้เท่ากับรถยนต์ สำหรับการเดินทางระยะทางไม่เกิน 8 กม. ค่าใช้จ่ายในการเป็นเจ้าของและการบำรุงรักษาถูกกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ประหยัดพลังงานและทรัพยากรพลังงาน	ผู้ขับขี่ไม่ได้รับการปกป้องจากสภาพแวดล้อม บรรทุกได้เพียง 1-2 คน เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ช้ากว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะอื่น ๆ หากการเดินทางมากกว่า 8 ชม.
จักรยานยนต์	คล้ายรถจักรยาน แต่ใช้ความเร็วได้มากกว่า เมื่อต้องเดินทางไกลกว่า 8 กม. ใช้พลังงานสูงกว่าจักรยาน แต่ไม่ต้องออกแรงมาก	คล้ายจักรยาน แต่สร้างมลพิษมากกว่า
รถยนต์ส่วนตัวหรือรถแท็กซี่	มีอิสระในการเดินทาง (รับ - ส่งถึงที่หมาย) สะดวกและบรรทุกคนได้จำนวนมาก	ต้องใช้พื้นที่มากในการใช้งานและที่จอดรถ (Highway & Parking Area) สิ้นเปลืองพลังงานและทรัพยากร สร้างมลพิษก่อให้เกิด Urban Sprawl มีค่ายานพาหนะและอะไหล่สูง
<b>ระบบขนส่งมวลชน</b>		
รถไฟ	ขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมาก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางกว่ารถยนต์ ใช้พลังงานและทรัพยากรน้อยกว่า ต้องการพื้นที่และสร้างมลพิษน้อยกว่ารถยนต์เช่นกัน	มีเส้นทางเฉพาะซึ่งไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ได้ การรับ - ส่งไม่ถึง ณ จุดหมายทันที เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษายานพาหนะและเส้นทางสูงมาก มีความคุ้มค่าเมื่อต้องขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
รถราง	คล้ายรถไฟ แต่เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า	คล้ายรถไฟ
รถไฟฟ้า	คล้ายรถไฟ แต่มีความเร็วมากกว่าสามารถขนส่งผู้โดยสารจำนวนมากในเวลาอันรวดเร็ว กำหนดเวลาได้แน่นอนกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ	ค่าใช้จ่ายในการลงทุนสร้างระบบและดูแลรักษาสูง
รถโดยสารประจำทาง	ขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมาก สะดวกกว่าการใช้รถราง เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่ารถยนต์	คล้ายรถไฟ แต่มีความแออัดมากกว่า ก่อมลภาวะทางเสียงและฝุ่นควันได้มากกว่า ใช้พลังงานและทรัพยากรมากกว่ารถยนต์
<b>ระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ</b>		
Carpool	ขนส่งบุคคลเป็นกลุ่มเล็กๆ ประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดพลังงานและทรัพยากรกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพียงคนเดียว ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคมต่อผู้ร่วมทาง	มีความสะดวกในการใช้งาน ส่งเสริมให้เกิดการกระจายตัวของเมือง มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่
Dial-a-bus	ขนส่งขนาดเล็ก มีความปลอดภัยกว่ารถยนต์ ค่าใช้จ่ายไม่สูงเท่าการขับขีรถยนต์ และการใช้ยานพาหนะประเภทราง รับ-ส่งถึงที่ ประหยัดพลังงานและทรัพยากร เหมาะกับผู้โดยสารทุกสถานะ	อาจต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทาง และร่วมทางกับกลุ่มคนอื่น ๆ ซึ่งอาจแออัด เสียงดัง หรือมีมลภาวะเป็นพิษ

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร



### 2.4.2.3 บทบาทและความสำคัญของการคมนาคมขนส่ง

การคมนาคมขนส่งมีส่วนเกี่ยวพันที่สำคัญกับรูปแบบของการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่ตั้งในเขตเมือง จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งและรูปแบบการใช้ที่ดิน พบว่ามีความสัมพันธ์ในลักษณะ 2 ทาง (two – way relation) กล่าวคือ ในระยะยาวการเปลี่ยนแปลงของระบบการขนส่งจะมีผลต่อรูปแบบของการใช้ที่ดินด้วยประการ อุตสาหกรรม หน่วยธุรกิจและกิจกรรมต่างๆ ในขณะที่เดียวกันการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการใช้ที่ดินก็จะมีผลกระทบต่ออุปสงค์และเส้นทางของการขนส่งด้วยเช่นกัน นอกจากนี้รูปแบบการขนส่งยังมีผลต่อรูปแบบที่ตั้งและความหนาแน่นของแหล่งที่อยู่อาศัยและการจ้างงานด้วย

นักเศรษฐศาสตร์บางคนให้ความเห็นว่าผลกระทบของระบบการคมนาคมขนส่งที่มีต่อการใช้ที่ดินและโครงสร้างของเมืองนั้นกว้างขวางและลึกล้ำมาก ได้แก่

#### 1. การคมนาคมขนส่งมีผลต่อรูปแบบ ลักษณะ และที่ตั้งของเมือง ดังต่อไปนี้

Leibbrand (1978) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของการขนส่งที่มีต่อการตั้งถิ่นฐาน และการขยายตัวของเขตอิทธิพลของเมืองไว้ว่า เมืองและการขนส่งเป็นสิ่งที่เกิดมาคู่กัน เส้นทางขนส่งมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกที่ตั้งของเมืองและต่อการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ทั้งนี้มีรูปแบบการขนส่งเป็นตัวกำหนดและจำกัดรูปแบบของเมือง โดยในอดีตการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มักอยู่บริเวณ 2 ข้างของเส้นทางคมนาคม หรือจุดเปลี่ยนของเส้นทาง มีรูปแบบที่ไม่แน่นอนและขาดระเบียบ ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาด้านการขนส่งของเมือง เมืองได้มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากความสะดวกสบายในการเคลื่อนย้าย อีกทั้งทำให้เขตอิทธิพลของเมืองขยายกว้างใหญ่ตามเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวกสบายขึ้นด้วย

Murphy (1986) ได้กล่าวว่า โครงข่ายคมนาคมเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด ซึ่งแสดงถึงลักษณะและระดับของความเป็นเมือง ทั้งนี้โดยบริเวณของพื้นที่เมือง (Urban Area) จะมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งหนาแน่นที่สุด และถ้าปราศจากเส้นทางคมนาคมขนส่งก็จะไม่เกิดการหมุนเวียนของกิจกรรมต่าง ๆ และเมืองก็ไม่สามารถดำรงอยู่ได้ แสดงว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งมีอิทธิพลต่อพื้นที่เมืองทั้งในรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน รูปแบบของเมือง รวมทั้งเขตอิทธิพลของพื้นที่เมืองด้วย

Needham (1993) กล่าวว่า การขนส่งและรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองมีอิทธิพลต่อกัน โดยหากการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลง ลักษณะการเดินทาง จุดต้นทาง ปลายทาง และประเภทของยานพาหนะย่อมเปลี่ยนแปลงไป และหากมีการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งแล้ว การใช้ที่ดินก็ย่อมเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

## 2. ระบบการคมนาคมขนส่งมีผลต่อระบบเศรษฐกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมือง ดังนี้

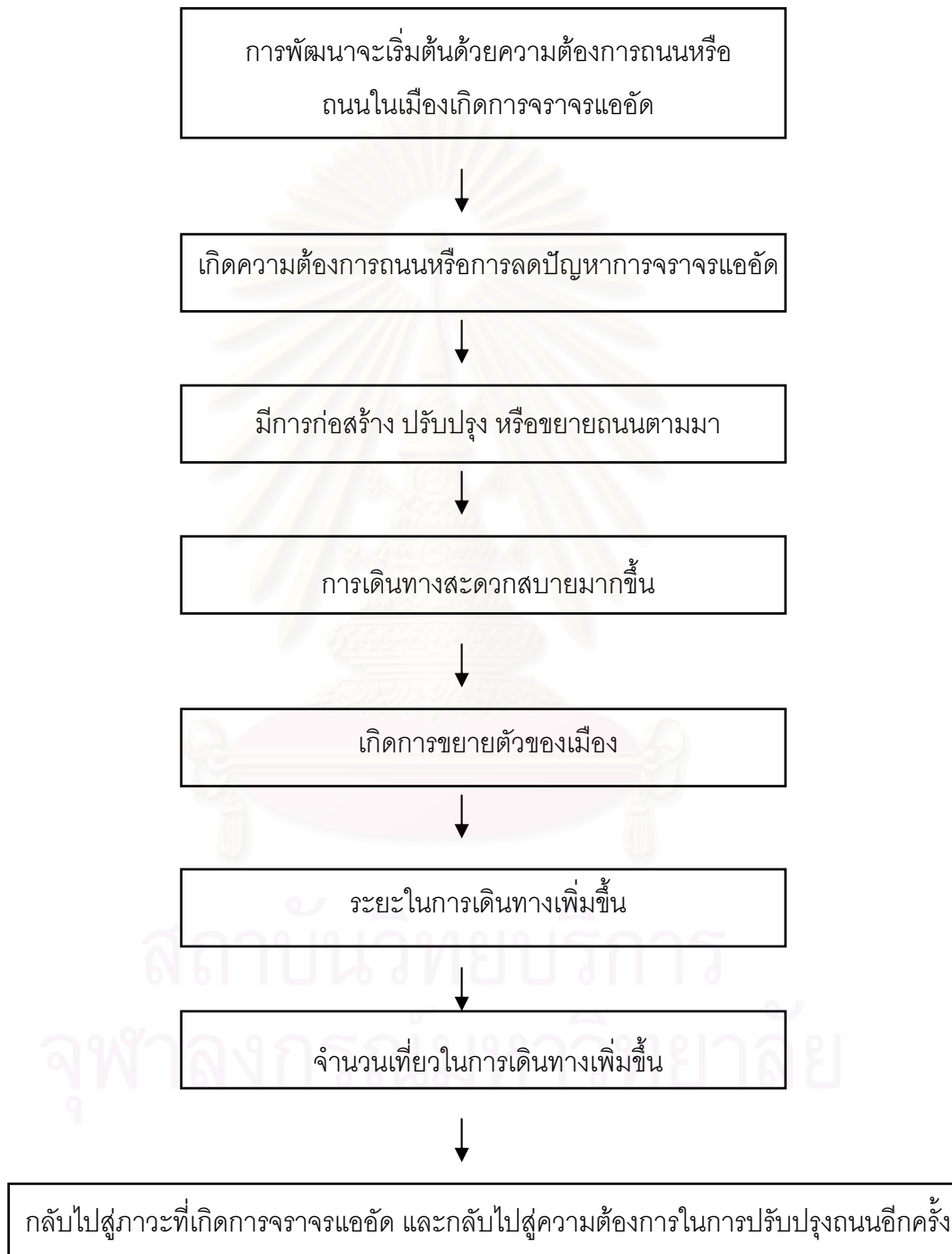
- การคมนาคมขนส่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของคนและสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน เป็นแหล่งที่ช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้า และทำให้บริเวณต่าง ๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ติดกันไปตามบทบาทหน้าที่ทำให้เกิดกิจกรรมที่แตกต่างกันออกไป โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน

- ระบบการคมนาคมขนส่งสามารถจะหยุดยั้งหรือเปลี่ยนทิศทางของความเสื่อมโทรมที่ปรากฏแววขึ้นในย่านธุรกิจใจกลางเมืองได้ เช่น พื้นที่การค้าที่เกิดความซบเซา หากมีการตัดถนนใหม่ให้มีการเข้าถึงได้ง่าย สะดวก และสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้โดยไม่มีติดขัด อาจสามารถดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้การค้าและบริการในพื้นที่นั้นมากขึ้น ซึ่งทำให้ธุรกิจการค้าในย่านนั้นกลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง เป็นต้น

- ระบบการคมนาคมขนส่งช่วยจัดการขยายตัวของเมืองอย่างไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากในการกำหนดรูปแบบหรือแผนผังของเมืองนั้น มักใช้ถนนหรือเส้นทางคมนาคมเป็นตัวแบ่งพื้นที่และกระจายความสามารถในการเข้าถึงไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของเมือง ดังนั้นหากมีการวางระบบคมนาคมขนส่งไปยังที่ใดจะมีการขยายตัวของเมืองไปยังพื้นที่นั้น ซึ่งมักจะมีการวางแผนและกำหนดการใช้พื้นที่ที่เส้นทางนั้นพาดผ่านอย่างเป็นระเบียบ นอกจากนี้เส้นทางคมนาคมยังเป็นกลไกที่สำคัญในการควบคุมการขยายตัวของเมืองให้อยู่ภายในรัศมีการให้บริการของเส้นทางนั้น ๆ อีกด้วย

- ระบบคมนาคมขนส่งมีผลต่อสังคม โดยช่วยแก้ปัญหาการว่างงานสำหรับผู้มีรายได้น้อยและกลุ่มชุมชนแออัดในเขตของเมืองด้วย เนื่องจากการเข้าถึงเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดกิจกรรมการค้าและบริการต่าง ๆ หากระบบการคมนาคมขนส่งมีประสิทธิภาพย่อมทำให้พื้นที่เมืองเป็นแหล่งงานด้านการค้าและบริการที่สำคัญที่พร้อมจะรองรับแรงงานภายในเมือง เมื่อประชากรมีงานทำ ย่อมทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้นด้วย

นอกจากนี้การพัฒนาการคมนาคมขนส่งมีลักษณะเป็นกลไกย้อนกลับ เรียกว่า the black hole theory คือการลงทุนพัฒนาถนนเริ่มต้นที่เป็นการสร้างอุปทานในการขนส่ง จะกระตุ้นให้อุปสงค์ของการเดินทางเพิ่มขึ้น และทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ (David A. Plane, 1995) โดยมีลำดับในการเกิดลักษณะการพัฒนาดังกล่าวดังนี้



แผนภูมิที่ 2.1 การพัฒนาการคมนาคมขนส่งมีลักษณะเป็นกลไกย้อนกลับ

## 2.4.2 แนวความคิดเกี่ยวกับสาธารณูปการ

### 2.4.2.1 ความหมายและองค์ประกอบของสาธารณูปการ

สาธารณูปการเป็นบริการสาธารณะในชุมชน เพื่อให้ประชาชนผู้อาศัยในเมืองนั้น ๆ เกิดความสุข ความสะดวกสบาย รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน การสาธารณูปโภคเป็นบริการที่รัฐลงทุนจัดบริการหรือเอกชนเป็นผู้จัดบริการในกิจการบางอย่างก็ได้ (Edwin S. Mills, 1972: 38) ในการให้บริการผู้ใช้จะต้องเดินทางไปยังสถานบริการนั้นด้วยตนเอง ดังนั้นการจัดการจัดการสาธารณูปการจะต้องพิจารณาถึงกลุ่มผู้รับบริการ ที่ตั้งขนาดการกระจายการให้บริการ ความหนาแน่นของชุมชน ซึ่งอาจแบ่งระดับการจัดการทางด้านสาธารณูปการออกตามขนาดชุมชนเป็น 3 ระดับคือระดับเมือง (City) ระดับตำบล (Community) และระดับหมู่บ้าน (Neighborhood)

ซึ่งตามตัวอย่างที่กล่าวมาข้างต้น จะสามารถจัดการสาธารณูปการออกตามประเภทของการให้บริการออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1. ด้านการศึกษา
2. ด้านการแพทย์และสาธารณสุข
3. ด้านการพักผ่อนหย่อนใจ
4. ด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
5. ด้านการบริการตลาด

William H Claire (1973) ได้กำหนดองค์ประกอบของสาธารณูปการไว้ดังนี้

1. ประกอบด้วยอาคารเกี่ยวกับการจัดการหรือการบริหารงาน การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม สุขอนามัย ความปลอดภัย การพักผ่อนหย่อนใจ และความจำเป็นสำหรับการบริการด้านอื่น ๆ
2. สิ่งก่อสร้างที่เป็นสาธารณูปโภค เกี่ยวกับการจัดสรรน้ำ พลังงาน ความร้อน ไฟฟ้า การสื่อสาร การบำบัดน้ำเสีย การป้องกันน้ำท่วม การกำจัดของเสีย และการขนส่ง
3. ที่ดินสาธารณะที่ใช้เป็นที่ตั้งของอาคารสาธารณูปการ รวมถึงการจัดหาพื้นที่โล่งเพื่อใช้เป็นสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น ร้านค้า และการจัดสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม เป็นต้น

### 2.4.2.2 ประเภทและความสำคัญของสาธารณูปการ

สาธารณูปการสามารถแบ่งออกตามประเภทของการให้บริการออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

#### 1. การบริการด้านการศึกษา

สาธารณูปการทางด้านการศึกษามีความสำคัญต่อเมืองในการพัฒนาเพื่อช่วยให้เกิดผลิตผลทางสังคม โดยทำให้ชุมชนมีคุณภาพที่ดีขึ้นทั้งทางสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งการศึกษาภาคปกติเป็นบริการขั้นพื้นฐานที่ต้องการให้ประชาชนได้รับการศึกษาขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดทั้งในส่วนท้องถิ่นและภูมิภาค ดังนั้นหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นจะจัดสรรการบริการสาธารณะด้านการศึกษาในระดับอนุบาลจนถึงระดับมัธยมศึกษา ส่วนหน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค ดูแลให้บริการในระดับอุดมศึกษา ในขณะที่หน่วยงานราชการส่วนกลางจะเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือด้านการเงิน สาธารณูปการด้านการศึกษาที่มีให้บริการ ได้แก่ สถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา โดยทั่วไปผู้ใช้บริการคือ ประชาชนตั้งแต่วันเด็กจนถึงวัยเข้าสู่ตลาดแรงงาน ( 3 - 21 ) ปี หรือแม้กระทั่งวัยชรา สถานศึกษาจึงความแตกต่างกันตามระดับช่วงชั้นวัยอายุ คือ

- ระดับอนุบาล ( อายุ 3 –6 ปี ) โรงเรียนจะต้องอยู่ในละแวกบ้านของย่านพักอาศัยเพราะผู้ใช้บริการคือ เด็กเล็กที่ต้องการการดูแลจากผู้ใหญ่อย่างใกล้ชิด เนื่องจากร่างกายของเด็กยังไม่เหมาะที่จะเดินทางระยะไกลเกินกว่า 500 เมตร หรือ ระยะเวลาเดิน 15 นาที อาคารเรียนเป็นชั้นเดียวเพื่อความปลอดภัย อาจมีการยกระดับเพื่อฝึกกล้ามเนื้อ มีสนามเด็กเล่น อาณาบริเวณของโรงเรียนไม่กว้างเกินไป เพื่อให้สามารถดูแลเด็กให้ทั่วถึง แต่ไม่ควรต่ำกว่า 200 ตารางวา ขนาดที่พอเหมาะ คือประมาณ 0.5-2.0ไร่ สำหรับชุมชนขนาด 500 คน มีโรงเรียนอนุบาล 1 แห่ง นักเรียนประมาณ 40 – 60 คน (Edwin S. Mills, 1972)

- ระดับประถม ( อายุ 6-13 ปี ) โรงเรียนควรอยู่ในละแวกบ้านของย่านพักอาศัยเช่นกัน เพราะผู้ใช้บริการคือ เด็กที่ร่างกายเติบโตกว่าเด็กอนุบาล แต่ยังต้องการการดูแลจากผู้ใหญ่อยู่ การศึกษาระดับประถมเป็นการศึกษาภาคบังคับโรงเรียนจึงต้องมีเพียงพอสำหรับจำนวนเด็กวัยนี้ ในชุมชน ประชากรประมาณ 3,500 คน ควรมีโรงเรียนประถม 1 แห่ง นักเรียน 200-400 คน ขนาดพื้นที่ประมาณ 5 ไร่ อาคารเรียนสามารถขึ้นสูงกว่าชั้นเดียวได้ และต้องมีสรมกีฬากลางแจ้งเพื่อการออกกำลังกายสำหรับเด็กที่ร่างกายกำลังเจริญเติบโต

- ระดับมัธยมศึกษา ( อายุ 13-18 ปี หรือ 19 ปี แบ่งเป็นระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ( อายุ 13-16 ปี ) และมัธยมศึกษาตอนปลาย ( อายุ 16-18 ปี ) ซึ่งอาจศึกษาถึงระดับอาชีวศึกษา ( อายุ 19 ปี ) ผู้ใช้บริการอยู่ในวัยที่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ประกอบกับพ้นระดับการศึกษาภาคบังคับ

ทำให้บางส่วนออกจากการศึกษาสู่ตลาดแรงงาน โรงเรียนอาจะมีจำนวนน้อยลงและอยู่ห่างจากที่พักได้แต่ต้องมีความสะดวกในการเดินทางจากละแวกบ้าน ย่านที่พักอาศัย สำหรับการศึกษาระดับมัธยมปลายและอาชีวศึกษา จะมีนักเรียนในพื้นที่น้อยลงตามลำดับ นักเรียนจะมีการอพยพเลือกหาโรงเรียนตามความมุ่งหวังในชีวิต โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาในชุมชนที่มีประชากรประมาณ 9,000 คน จะมีจำนวนนักเรียนประมาณ 650 – 1,000 คน ควรมีโรงเรียนมัธยมต้น 1 แห่งพื้นที่ประมาณ 5-7 ไร่ และถ้าประชากรเกิน 10,000 คน ควรมีมัธยมปลายและอาชีวศึกษา 1 แห่ง ขนาดพื้นที่ประมาณ 10 ไร่

### ตารางที่ 2.2 มาตรฐานของการศึกษาในแต่ละระดับชั้น

ระดับการศึกษา	พื้นที่โรงเรียน/จำนวนนักเรียน	นร./ห้อง	นร./ครู	ประชากรครัวเรือน/โรงเรียน	ระยะการบริการโดยการเดิน
อนุบาล บริการเด็ก ในช่วง 3-6 ปี	0.50-2 ไร่/โรงเรียน	30	23	500-1000คน/1โรงเรียน 400 ครัวเรือน/ 2โรงเรียน 1600 ครัวเรือน/4 โรงเรียน	ไม่เกิน 500 เมตร
ประถมศึกษา บริการเด็ก ในช่วง 6-13 ปี	5 ไร่/โรงเรียน อย่างน้อย 1.57 ไร่/โรงเรียน	35	25	3500 คน/1โรงเรียน 400 ครัวเรือน/1 โรงเรียน 1600 ครัวเรือน/2 โรงเรียน	800 เมตร
มัธยมศึกษา บริการเด็ก ในช่วง 13-18 ปี	10 ไร่/โรงเรียน 5-7 ไร่/600-1000 คน	40	20	9000 คน/รร.มัธยมต้น 1 โรงเรียน ประชาชนเกิน10000คน/ รร.มัธยมปลาย1โรงเรียน 1600 ครัวเรือน/รรมัธยมต้น1โรงเรียน 4000 ครัวเรือน/รรมัธยมต้น-ปลาย 2 โรงเรียน	1600 เมตร
อาชีวศึกษา บริการเด็ก ในช่วง16-19ปี	10 ไร่/โรงเรียน	30	10	ประชาชนเกิน 10000 คน	1600 เมตร

ที่มา : กระทรวงศึกษาธิการและกรมโยธาธิการและผังเมือง

## 2. การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข

การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข เป็นบริการเพื่อคุณภาพชีวิตตั้งแต่อยู่ในครรภ์มารดา บริการด้านการแพทย์และสาธารณสุขมีความสำคัญโดยเป็นความจำเป็นพื้นฐานที่ไม่อาจละเลยได้ในชุมชน เนื่องจากการดำรงชีวิตของประชากรมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการรักษาหากเกิดการเจ็บป่วย ไม่ว่าจะมีส่วนทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับใดก็ตาม การได้รับการรักษาเป็นบริการพื้นฐานที่รัฐควรจัดไว้ให้ เพื่อให้ประชากรในชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี

บริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข จำแนกเป็นการอนามัยและสาธารณสุขกับการแพทย์

- การอนามัยและสาธารณสุขเป็นการทำให้สุขภาพสมบูรณ์แข็งแรง การป้องกันโรคภัยไข้เจ็บผู้ใช้บริการคือประชากรทุกคนในชุมชน ดังนั้น สถานีอนามัยและศูนย์บริการสาธารณสุขจะต้องมีทุกชุมชนละแวกบ้าน

- ส่วนการแพทย์ เป็นการบำบัดรักษาอาการเจ็บป่วยตามพยาธิสภาพ ผู้ใช้บริการคือผู้เจ็บป่วยที่มีความแตกต่างกันตามอาการของโรค โรงพยาบาลมีขนาดใหญ่เพียงใดขึ้นอยู่กับสาขาการให้บริการรักษาโรค ความชำนาญ เฉพาะโรคและจำนวนคนไข้ เกณฑ์มาตรฐานด้านสาธารณสุขในการจัดตั้งโรงพยาบาล สถานีอนามัยและสำนักงานผดุงครรภ์

## 3. การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ

ความต้องการการพักผ่อนหย่อนใจเป็นสิ่งสำคัญสำหรับชุมชน ดังนั้นจึงมีการจัดหาสวนสาธารณะ ที่โล่ง รวมถึงสิ่งก่อสร้าง อาคาร และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เพื่อบรรลुวัตถุประสงค์ของการพักผ่อนหย่อนใจที่นอกจากจะช่วยให้สภาพแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนดีขึ้นแล้ว ยังทำให้ประชาชนมีสุขภาพการและสุขภาพจิตที่แข็งแรงอีกด้วย

ผู้ใช้บริการการพักผ่อนหย่อนใจ คือ ประชากรทุกเพศทุกวัย การพักผ่อนหย่อนใจมีทั้งออกกำลังร่างกาย และไม่ออกกำลังร่างกายที่ออกกำลังร่างกายได้แก่ กีฬาต่าง ๆ เช่น การเดิน การวิ่ง ว่ายน้ำ เทนนิส ฟุตบอล เป็นต้น ส่วนไม่ออกกำลัง เช่น นั่ง เล่นในสวนสาธารณะ ฟังดนตรี ดูการละเล่น ฟังการปราศรัย เป็นต้น การพักผ่อนหย่อนใจทั้งที่เป็นการออกกำลังและไม่ออกกำลังจึงอาจจัดรวมอยู่ด้วยกันได้ในสวนสาธารณะ ทำให้สวนสาธารณะมีลักษณะเป็นอเนกประสงค์ คือใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและเป็นพื้นที่สีเขียวรักษาสภาพแวดล้อมของเมือง

#### 4. การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

การอาศัยอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนย่อมต้องการการบริการเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของชุมชน ภายใต้กฎหมายที่ใช้ในการควบคุม รัฐต้องจัดการบริการด้านความปลอดภัย ป้องกันการเกิดอาชญากรรม รวมถึงภัยอันตรายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในชุมชน เพื่อให้ชุมชนมีความสงบสุขและสามารถประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างราบรื่น

##### - สถานีตำรวจ

บริเวณพื้นที่ที่ต้องการความปลอดภัย คือ บริเวณที่มีความหนาแน่น เสื่อมโทรม แออัด กับบริเวณที่การอยู่อาศัยเบาบาง เพราะบริเวณดังกล่าวนี้มักจะมีปัญหาอาชญากรรมและโจรผู้ร้าย ในบริเวณพื้นที่ที่มีความหนาแน่นประชากรเกิน 10 คน/ไร่ ควรจะมีสถานีตำรวจ 1 แห่ง รับผิดชอบความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ 5,000 – 10,000 ไร่ ส่วนในบริเวณที่มีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่า 10 คน / ไร่ ควรจะมีสถานีตำรวจ 1 แห่ง รับผิดชอบความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ 10,000 – 25,000 ไร่ โดยทั่วไปทุกอำเภอจะต้องมีสถานีตำรวจ 1 แห่ง ดังนั้นชุมชนที่เป็นศูนย์กลางระดับอำเภอ เช่น เทศบาลตำบล ควรมีสถานีตำรวจอย่างน้อย 1 แห่ง สำหรับกำลังตำรวจต่อประชากรที่สำนักงานตำรวจใช้ขณะนี้ กำหนดให้ตำรวจ 1 คนต่อจำนวนประชากร 800 คนสำหรับชุมชนหนาแน่นพอสมควร และตำรวจ 1 คนต่อประชากร 600 คนสำหรับชุมชนหนาแน่นมาก

##### - สถานีดับเพลิงและบรรเทาสาธารณภัย

บริเวณที่มีความหนาแน่นมากและอาคารสูง อาคารแออัด เสื่อมโทรม เป็นบริเวณที่ต้องการเตรียมการดับเพลิงและบรรเทาสาธารณภัย เช่น อัคคีภัย वादภัย ตลอดจนวินาศภัยต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น สถานีดับเพลิงควรอยู่ในบริเวณพื้นที่กว้างพอที่จะจอดรถดับเพลิง 2 คัน และสามารถดับเพลิงได้พร้อมกัน 2 จุด ไม่ควรอยู่ในที่มีจราจรติดขัดรถวิ่งทางเดียว น้ำเพื่อการดับเพลิงควรกำหนดไว้ในระบบประปาด้วย

จากเกณฑ์มาตรฐานที่รวบรวมได้ พบว่า จำนวนประชากรอยู่อาศัยต่อสถานีดับเพลิง 1 แห่งของไทยจะมีจำนวนตั้งแต่ 10,000 - 20,000 ซึ่งมีรัศมีการให้บริการของสถานีดับเพลิง จะต้องไปถึงภายใน 5 นาที จากระยะทาง 3 กิโลเมตรบนถนนสายหลัก (36 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) หรือภายใน 5 นาที จากระยะทาง 1.5 กิโลเมตร บนถนนสายรอง (18 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)



## 5. ตลาด

ตลาดเป็นศูนย์กลางการค้าระดับชุมชนเมืองที่มีความสำคัญในการเป็นจุดศูนย์กลางของเมืองที่ดึงดูดกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการบริการเข้ามา ทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในชุมชนและเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญ ตลาดเป็นแหล่งซื้อขายและแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งชุมชนในเขตเทศบาลทุกแห่งควรมีตลาดอย่างน้อย 1 แห่ง เพื่อเป็นศูนย์กลางการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างเมืองกับชนบท และบริการผู้คนภายในเมือง ขนาดของตลาดขึ้นอยู่กับความจำเป็นในการบริโภคของประชากรในชุมชน อาจมีพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อตั้งหาบเร่ หรือแผงลอยรอบบริเวณตลาดและควรมีที่จอดรถสำหรับผู้มาใช้บริการไว้อย่างเพียงพอ สำหรับเกณฑ์มาตรฐานของตลาด พบว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของไทยที่เสนอจำนวนประชากรอยู่อาศัยต่อตลาดสด 1 แห่ง ประมาณตั้งแต่ 8,000 – 10,000 คน พื้นที่ของตลาดสดต่อประชากรตั้งแต่ 0.25 – 0.30 ตารางเมตรต่อคน (Edwin S. Mills, 1972: 45)

### 2.4.3 บทบาทและความสำคัญของสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่อที่อยู่อาศัยของเมือง

สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เป็นองค์ประกอบทางด้านกายภาพของเมืองที่มีความสำคัญต่อชุมชนที่อยู่อาศัยของเมืองทุกแห่ง เพื่อที่จะอำนวยความสะดวกแก่ประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งสาธารณูปโภค สาธารณูปการของเมืองที่มีการพัฒนาขึ้นนั้น ต้องสนองความต้องการของชุมชนที่อยู่อาศัยในการรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ภายในชุมชน โดยจะต้องไม่ขัดแย้งกับการใช้ที่ดินของพื้นที่นั้น ๆ หรือส่งผลต่อความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมตามมา และการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการนั้นควรเป็นการส่งเสริมหรือสอดคล้องกับความต้องการในการใช้ที่ดินของพื้นที่นั้น ๆ โดยเฉพาะการอยู่อาศัยและควรเป็นไปในทางการปรับปรุงสภาพทางกายภาพของชุมชนให้ดีขึ้น

นอกจากนี้แล้วหากพิจารณาความสำคัญของสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่อชุมชนที่อยู่อาศัย อาจแบ่งได้เป็น 2 แนวทาง คือ ความสำคัญในด้านคุณค่าทางสังคมและความสำคัญในด้านเศรษฐกิจ ความสำคัญในด้านคุณค่าทางสังคมมักจะเกี่ยวข้องกับความรู้สึกนึกคิดหรือค่านิยม โดยประชาชนย่อมมีความต้องการด้านบริการ ซึ่งต้องการความพึงพอใจที่ได้รับจากสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ในขณะที่เดียวกันก็ไม่ต้องการได้รับผลกระทบจากสิ่งที่ไม่ต้องการหรือไม่พึงประสงค์ด้วย เช่น ผู้อยู่อาศัยอาจจะต้องการสวนสาธารณะขนาดใหญ่ แต่ไม่ต้องการให้มีการตัดถนนสายหลักเข้ามา ซึ่งทำให้เกิดการจราจรพลุกพล่าน ก่อให้เกิดอันตรายต่อการสัญจรภายใน

ชุมชนอยู่อาศัยของตน เป็นต้น ทั้งนี้ความพึงพอใจดังกล่าวก็มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยของประชากรด้วย

ส่วนความสำคัญในด้านเศรษฐกิจ มักจะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งต้องการการเข้าถึงโครงข่ายการบริการของสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การพัฒนาที่ดินในพื้นที่ที่ปราศจากสาธารณูปโภค อาทิ ถนนที่ตัดผ่านหน้าที่ดิน (road frontage) ระบบประปา และระบบการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล จะมีมูลค่าต่ำในการวางแผนพัฒนาและการแข่งขันทางธุรกิจ พื้นที่ที่อยู่ไกลจากสาธารณูปการ เช่น โรงเรียน สวนสาธารณะ มักจะไม่ใช่ที่ต้องการของนักพัฒนาที่ดินเพราะอาจไม่สามารถดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาอยู่อาศัยในโครงการที่จัดเตรียมไว้

นอกจากนี้ ในด้านของการแข่งขันทางธุรกิจ สาธารณูปโภค ทั้งจากคุณค่าทางสังคมและเศรษฐกิจ มีความสำคัญมากโดยเป็น เงื่อนไขที่เหนือกว่า (higher-order chip) ที่สามารถเปลี่ยนแปลงภาวะในการแข่งขันทางธุรกิจการพัฒนาที่ดินให้เหนือกว่าหรือเป็นผู้ตามได้ ซึ่งนักพัฒนาที่ดินทั้งหลายจะมุ่งเข้าไปพัฒนาพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยใหม่ของเมือง (Edward J. Kaiser, David R. Godschalk, and F. Stuart Chapin, 1995: 229)

## 2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย

### 2.5.1 ความหมายของที่อยู่อาศัย

ที่อยู่อาศัย คือ สิ่งก่อสร้างที่มีโครงสร้าง และใช้วัสดุถาวร มีสิ่งสนับสนุนในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อร่างกายและจิตใจของคน และกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ ทำให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ในสังคม ดังนั้นที่พักอาศัยหาได้เป็นเพียงแต่ที่พักพิง (shelter) หรือเครื่องใช้สอยในครัวเรือน (household facilities) เท่านั้น หากแต่ยังต้องประกอบด้วยสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมถึงบริการต่าง ๆ ซึ่งเชื่อมโยงบุคคลและครอบครัวของเขาให้เข้ากับชุมชน และจากชุมชนเข้าสู่ภูมิภาค ซึ่งเป็นแหล่งที่ชุมชนนั้นจะเติบโตได้ และพัฒนาก้าวขึ้นต่อไป (United Nations, 1976: 1)

ที่พักอาศัยในฐานะสิ่งแวดล้อมทางกายภาพถูกมองในรูปของวัตถุประสงค์เพื่อการพักอาศัย ซึ่งสามารถสนองความต้องการพื้นฐานอันหนึ่งของมนุษย์ ในการมีเครื่องค้ำบังให้ปลอดภัยจากการคุกคามหรือรบกวนจากสิ่งภายนอกไม่ว่าจะโดยคนหรือธรรมชาติก็ตาม และที่พักอาศัยที่เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตจะต้องมีองค์ประกอบด้านกายภาพที่เหมาะสม ซึ่งหมายถึงสภาพแวดล้อมทางด้านอาคารสถานที่ ห้องพัก ที่นั่งเล่นพักผ่อน ห้องอาหาร สถานที่รับรองผู้มาเยี่ยม ห้องปฐมพยาบาล บริเวณสนาม ห้องน้ำ ห้องสุขา ทางเดิน ที่จอดรถ ห้องเก็บของ และสิ่งอำนวยความสะดวก

สะดวกต่างๆ สภาพแวดล้อมดังกล่าวมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาลักษณะนิสัย ความรับผิดชอบ และคุณภาพชีวิต

นอกจากที่อยู่อาศัยจะถูกมองในฐานะเป็นสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (housing as physical environment) อันเป็นปัจจัยจำเป็นของชีวิตแล้ว ที่อยู่อาศัยอาจถูกมองไปในแง่ที่เป็นรูปของผลผลิตหรือสินค้า (housing as a product or commodity) เพื่อการอุปโภคและการใช้สอยเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ดังความคิดที่ว่า ที่อยู่อาศัยเป็นทั้งสินค้าที่มีความหลากหลาย (Heterogeneous) มีความคงทาวรและจำเป็นต่อชีวิตคน เป็นทั้งเครื่องชี้ถึงฐานะความแตกต่างในรายได้ระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน เป็นทั้งภาพสะท้อนของความสัมพันธ์ทางสังคมภายในเมืองแต่ละแห่ง เป็นทั้งบ่อเกิดแห่งความขัดแย้ง และการต่อรองระหว่างกลุ่มอำนาจต่างๆ ตลอดจนเป็นแหล่งหากำไร โดยสถาบันหรือตัวแทนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการผลิต อุปโภคและแลกเปลี่ยนที่อยู่อาศัย (Bosset, Keith and Short, 1980: 1-2)

นอกจากนี้ Smith ยังให้ความหมายของที่อยู่อาศัยโดยมีลักษณะครอบคลุมไปถึงลักษณะอื่นที่เกี่ยวข้องของอีกหลายประการคือ

- ที่อยู่อาศัยมีลักษณะของความเป็นสัดส่วนแยกเฉพาะไปจากผู้อื่น (Privacy) ซึ่งมีโนทัศน์ (Concept) ของการมีความเป็นสัดส่วนเฉพาะตัวในกิจกรรมของมนุษย์ที่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัยย่อมขึ้นกับคนแต่ละกลุ่ม แต่ละสังคมและแต่ละวัฒนธรรมจะกำหนด

- ทำเลที่ตั้ง (Location) ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับกล่าวคือ จะต้องอยู่ในที่ใกล้หรือสามารถที่จะไปทำงานและใช้ประกอบกิจกรรมอื่นๆ ในสังคมได้สะดวก

- สภาพแวดล้อม (Environmental Amenities) นอกจากลักษณะเฉพาะตัวของที่อยู่อาศัยแล้ว ที่อยู่อาศัยจะมีลักษณะครอบคลุมถึงสภาพแวดล้อมซึ่งหมายถึงถึงลักษณะของบริเวณรอบๆ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อความปรารถนาที่จะตั้งถิ่นฐาน ทั้งนี้เพราะการที่ครอบครัวใดครอบครัวหนึ่งจะเลือกอยู่อาศัยที่ใดนั้น นอกจากจะพิจารณาเรื่องความเป็นสัดส่วนเฉพาะตัวในที่อยู่อาศัย และทำเลที่ตั้งแล้ว ยังพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมต่างๆ ทั้งทางด้านกายภาพ และสังคมว่าเหมาะสมกับครอบครัวที่จะอาศัยอยู่ได้มากน้อยเพียงไร

- การลงทุน (Investment) บ้านเป็นทรัพย์สินที่ให้ความมั่นคงแก่ผู้เป็นเจ้าของทั้งทางด้านจิตใจ และด้านการเงิน ในด้านจิตใจการได้เป็นเจ้าของบ้านทำให้เกิดความมั่นคง และมั่นใจว่าไม่มีใครเข้ามารุกรานหรือไล่ไปจากที่ซึ่งผู้เป็นเจ้าของอาศัยอยู่ ดังนั้น ลักษณะของที่อยู่อาศัยไม่เพียงแต่เป็นสัญลักษณ์ของความมั่งมีและเกียรติยศในสังคม แต่เป็นสมบัติจริงๆ ที่ครอบครัวสามารถเก็บสะสมไว้ได้ (Smith and Wallace F., 1975: 145)

## 2.5.2 รูปแบบของที่อยู่อาศัย

อภิชาติ พุทธวงศ์ (2527) กล่าวว่ารูปแบบของที่อยู่อาศัยมีวิวัฒนาการตั้งแต่เป็นเพิงใน รูปแบบบ้านเดี่ยว บ้านเดี่ยวที่มีลักษณะที่เป็นห้องนอนประสงค์ ไปจนถึงรูปแบบบ้านที่มีลักษณะ สลับซับซ้อน มีทั้งที่ได้รับการวางแผนให้เป็นที่อยู่อาศัยที่ดี และที่ไม่ได้วางแผนไว้ สำหรับชนิดที่มี การวางแผนสามารถแจกแจงรูปแบบของที่อยู่อาศัยได้ดังนี้

1. ที่ดินจัดสรร ถือว่าเป็นประเภทที่อยู่อาศัยที่นิยมมากในสมัยก่อน การจัดสรรที่ดินก็ทำ แบบง่าย ๆ คือยกถนนเป็นแนวกลางที่นา และแบ่งแปลงที่ดินเป็นแปลง ๆ ข้างถนนไม่ต้องเตรียม อะไร แต่ในปัจจุบันที่ดินจัดสรรจะต้องมีระบบสาธารณูปโภคพร้อม เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา ฯลฯ การซื้อที่ดินจัดสรรจะถูกกว่าที่อยู่อาศัยแบบอื่น ๆ เพราะไม่ต้องซื้อบ้านด้วย ซื้อเฉพาะที่ดินแล้วมา สร้างบ้านตามความต้องการของตนก็ถือเป็นการแสดงฐานะประการหนึ่งด้วย

2. บ้านสร้างบางส่วน เป็นที่ดินจัดสรรประเภทหนึ่ง ซึ่งการเคหะแห่งชาติรับมาจาก ต่างประเทศ เพราะเห็นว่าการอยู่อาศัยให้กับผู้มีรายได้น้อย ถ้าสร้างบ้านให้เสร็จเรียบร้อย คนจนจะ ไม่สามารถซื้อได้ ดังนั้นจึงทำเป็นบ้านสร้างบางส่วน การสร้างบ้านลักษณะนี้ในทางการวางแผนถือ ว่าเป็นความคิดที่ชาญฉลาด ด้วยว่าคนจนจะได้ค่อย ๆ ต่อเติมบ้าน ไม่ต้องมีภาระในการซื้อคราว เดียว

3. บ้านเดี่ยวตามกฎหมายกำหนดไว้ว่าบ้านเดี่ยวต้องมีขนาดที่ดินไม่ต่ำกว่า 50 ตาราง วา โดยต้องมีหน้ากว้างที่ติดถนนไม่ต่ำกว่า 10 เมตร ลึก 20 เมตร บ้านเดี่ยวถือว่าเป็นบ้านในอุดมคติที่ทุกคนอยากได้เป็นเจ้าของ เนื่องจากแสดงให้เห็นว่าเป็นผู้มีฐานะมั่นคง และบ้านเดี่ยวยังให้ ความรู้สึกโปร่งโล่ง มีความเป็นส่วนตัว และมีความสุขในการอยู่อาศัยมากที่สุด

4. บ้านแฝด ลักษณะทั่วไปคือเป็นบ้าน 2 หลัง ที่มีฝาบ้านด้านหนึ่งติดกับ สร้างกันเป็นคู่ บ้านแฝดจะคล้ายบ้านเดี่ยวแต่จะมีบริเวณโล่งน้อยกว่า ตามกฎหมายกำหนดไว้ว่า ต้องมีขนาด ที่ดินไม่ต่ำกว่า 35 ตารางวา ดังนั้นบ้านแฝดจะถูกกว่าบ้านเดี่ยวไม่มาก จึงไม่ค่อยเป็นที่นิยมของคน ทั่วไป

5. ทาวน์เฮาส์หรือบ้านแถว เป็นบ้านที่ใช้พื้นที่น้อยกว่า 3 แบบแรก ลักษณะจะมีด้านข้าง ทั้ง 2 ด้านติดกันเป็นแถวยาว เปิดหน้าต่างได้เพียงด้านหน้าและด้านหลังเท่านั้น ยกเว้นยูนิตที่อยู่หัว มุมจะสามารถเปิดหน้าต่างด้านข้างได้อีกด้านหนึ่ง ส่วนมากแล้วทาวน์เฮาส์จะประสบปัญหาใน เรื่องการต่อเติม เนื่องจากขนาดพื้นที่ไม่เพียงพอกับความต้องการ

6. อาคารพาณิชย์ หรือตึกแถว แม้จะเป็นกิจการเชิงพาณิชย์ แต่ก็ถือว่าเป็นกิจการที่อยู่ อาศัยด้วย โดยที่ชั้นล่างเป็นที่ประกอบการค้า และชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์มีตั้งแต่ 2-5 ชั้น ข้อเสียของอาคารพาณิชย์คือส่วนใหญ่มักจะไม่มีการจอดรถ

7. โฮมออฟฟิศ หมายถึงอาคารในรูปแบบคล้ายตึกแถวหรือทาวน์เฮาส์แต่มีการดัดแปลงรูปแบบให้ดูดี โดยชั้นล่างจะเป็นเชิงพาณิชย์แบบตึกแถวแต่อยู่ในรูปของบริษัท ส่วนชั้นบนเป็นที่พักอาศัยแบบทาวน์เฮาส์ มีที่จอดรถสำหรับผู้อยู่อาศัยและผู้มาติดต่อธุระ

8. อาคารชุด ห้องชุด อพาร์ทเมนต์ เป็นที่อยู่อาศัยอีกประเภทหนึ่งที่ถือว่าเป็นที่นิยมในระยะหลัง เป็นอาคารขนาดใหญ่แบ่งพื้นที่เป็นห้องพักตามสัดส่วน บางประเภทสามารถมีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน บางแห่งเป็นเพียงให้เช่าอยู่อาศัยเท่านั้น อาคารลักษณะนี้จะต้องเตรียมในเรื่องของสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา ให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ที่อาศัยอยู่

### 2.5.3 ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในเมือง

วิชานัน ศุภจรรยา (2526) เสนอรูปแบบที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งภายในเมือง โดยกล่าวว่าการใช้ที่ดินเพื่อการเคหะหรือที่อยู่อาศัยจะมีเนื้อที่มากกว่าการใช้ที่ดินประเภทอื่นภายในเมือง ส่วนมากที่อยู่อาศัยประกอบด้วยบ้านเดี่ยว ๆ บ้านแบบหลายครอบครัว บ้านแบบแฟลต อพาร์ทเมนต์ หรือแบบทาวน์เฮาส์ ตลอดจนเคหสถานแบบอื่น ๆ อีกมากมาย ที่อยู่อาศัยแต่ละแบบเหล่านี้มีคุณสมบัติแตกต่างกันออกไป และมีทำเลที่ตั้งต่างกันด้วย ที่อยู่อาศัยเหล่านี้จะผิติดกันแน่นของการกระจาย คือ มีไม่เท่ากันในแต่ละส่วนของเมืองซึ่งอยู่ตามตำแหน่งต่าง ๆ ของเมือง ทั้งยังมีความแตกต่างกันในเรื่องโครงสร้างทางกายภาพ และคุณภาพของตัวอาคารและบริเวณโดยรอบ

ในขณะที่เวลาผ่านไป ประชากรภายในเมืองค่อย ๆ เพิ่มขึ้น ที่อยู่อาศัยภายในเมืองค่อย ๆ สร้างเพิ่มขึ้นมาเป็นจุด ๆ ชั้นแรกเริ่มทีเดียวที่อยู่อาศัยจะอยู่ใกล้แหล่งธุรกิจการค้า ภายในระยะที่สามารถเดินถึงกันได้ ดังนั้นในระยะแรกเมืองจะมีลักษณะวงกลม เพราะทุกคนสามารถเข้าถึงใจกลางเมืองสะดวกเท่ากัน โดยเฉพาะในสมัยที่การคมนาคมยังไม่สะดวก ที่อยู่อาศัยจะอยู่ใกล้จุดที่เสียเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด (point of minimum aggregate travel) สมมติว่าตัวเมืองมีอุปสรรคทางกายภาพ เมืองจะขยายตัวไม่เป็นรูปวงกลม

ครั้นเมืองใหญ่โตขึ้นอีก กิจการใหม่ ๆ ก็ตั้งอยู่รอบบริเวณเดิม ส่วนที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะขยับออกไปโดยแผ่ออกไปจากบริเวณเดิม ดังนั้น ระบบการคมนาคมจึงต้องได้รับการปรับปรุง คือ เชื่อมจุดรอบนอกและเขตใจกลางเมืองเข้าด้วยกัน ในระยะแรกตัวเมืองหรือเขตที่อยู่อาศัยจะขยายแบบเลี้ยวหรือแบบลิ้มไปตามถนนสายสำคัญ ส่วนที่ยังเข้าถึงไม่สะดวกก็ปล่อยให้ว่างไว้ก่อน การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในระยะนี้ เกิดจากพวกที่อพยพเข้ามาหางานทำ ประชากรกลุ่มนี้คือแรงงานถูก ๆ ผลก็คือมีโรงงานอุตสาหกรรมใหม่เกิดขึ้นรอบนอก เขตที่อยู่อาศัยก็อยู่ในรัศมีที่สามารถเดินทางไปทำงานได้ ส่วนประชากรที่ค่อนข้างยากจนซึ่งอพยพมาจากทั่วทิศ ต้องการที่อยู่อาศัยใกล้เส้นทางคมนาคม เพราะต้องพึ่งพาขนส่งมวลชน ความหนาแน่นของเขตที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงานจึง

สูงมาก ส่วนมากอยู่กันตามแฟลต หรืออพาร์ทเมนต์ ตลาดจันทวนน์เฮาส์ที่อยู่รอบ ๆ เขตการค้า  
ชั้นใน

เมื่อเวลาผ่านไป ประชากรเพิ่มขึ้นจึงเกิดเขตที่อยู่อาศัยตรงบริเวณที่ไกลออกไปอีก และมัก  
เป็นเขตที่อยู่อาศัยของพวกที่มีฐานะปานกลาง อาศัยอยู่ในเคหสถานแบบครอบครัวเดี่ยว ส่วนมาก  
มีรถยนต์ส่วนตัว พวกเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องไปทำงานในเมือง อาจไปทำงานตามโรงงาน  
อุตสาหกรรมในเขตชานเมืองก็ได้

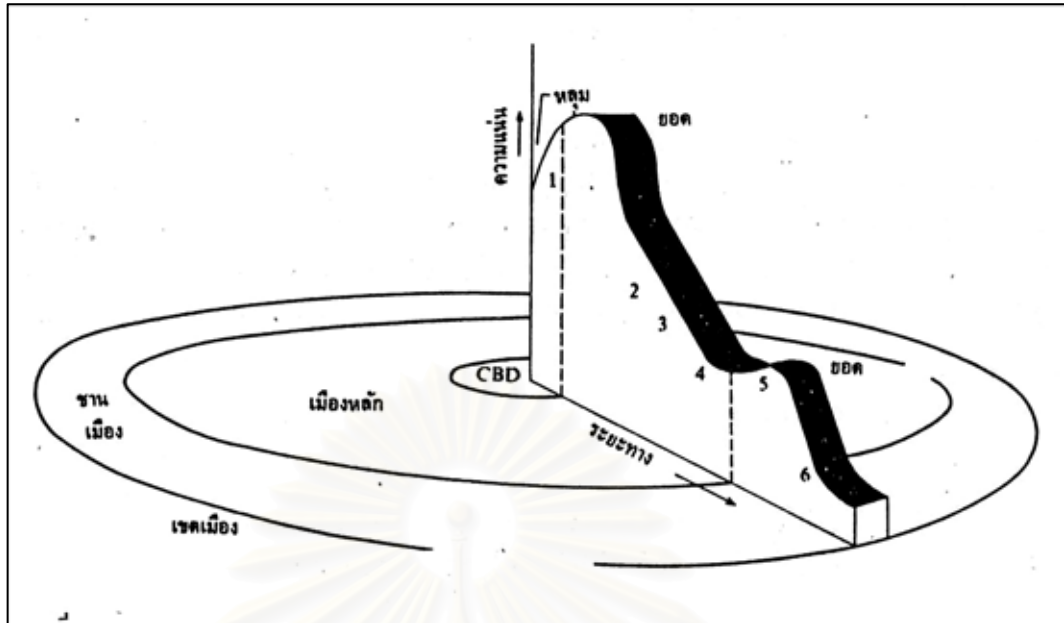
ดังนั้น จะเห็นว่า เขตที่อยู่อาศัยภายในเมืองมีทำเลที่ตั้งและคุณลักษณะดังที่กล่าวมาแล้ว  
ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าเขตที่อยู่อาศัยเหล่านี้จะประกอบด้วย 3 เขต(ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2526)

- **เขตประชิดกับใจกลางเมือง** มีเนื้อที่จำกัด โดยทั่วไปอยู่ติดกับเขตธุรกิจและการค้า  
ขยายตัวเป็นแบบวงกลมรอบ ๆ เขตการค้า ที่อยู่อาศัยเป็นแบบหลายครอบครัว ลักษณะตัวบ้าน  
เก่าแก่หรือถ้ามีการรื้อถอนสร้างใหม่และส่วนมากจะเป็นอาคารสูง อยู่ในรูปของแฟลต หรือ  
คอนโดมิเนียม เขตนี้จึงมีความหนาแน่นสูง

- **เขตกรรมกร (zone of workingmen homes)** นับเป็นเขตที่อยู่อาศัยเป็นบริเวณกว้าง  
เขตชั้นในของโซนอาจมีความหนาแน่นสูง แต่เขตชั้นนอกอาจพัฒนาเป็นจุด ๆ ใกล้เคียงเส้นทาง  
คมนาคม เป็นเขตที่มีความหนาแน่นต่ำ

- **เขตของกลุ่มผู้มั่งคั่ง** ที่อยู่อาศัยมักเป็นแบบครอบครัวเดี่ยว มีบริเวณกว้าง อยู่ใน  
บริเวณที่ต้องสัญจรไปทำงานไกล ๆ (commuter zone) เนื่องจากมีพาหนะส่วนตัว จึงอยู่ในเขตชาน  
เมืองได้โดยที่ได้เปรียบในเรื่องสภาพแวดล้อม ความสงบเงียบ และไกลจากปัญหามลภาวะ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.4 แสดงความหนาแน่นของประชากรภายในเมืองตามลักษณะของที่อยู่อาศัยและที่ตั้งของที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทจากจุดศูนย์กลางของเมือง

1. อพาร์ทเมนต์ซึ่งเป็นตึกสูง สถานที่ราชการ
2. อพาร์ทเมนต์สูงไม่กึ่งชั้น
3. บ้านเดี่ยว บ้านแฝด คอนโดมิเนียม
4. บ้านเดี่ยว
5. อพาร์ทเมนต์มีสนาม คอนโดมิเนียม
6. บ้านเดี่ยวมีสนาม

ดังนั้นจากภาพแสดงความหนาแน่นของประชากรภายในเมืองตามลักษณะของที่อยู่อาศัยและที่ตั้งของที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทจากจุดศูนย์กลางของเมือง ถ้ายึดเอาความสัมพันธ์ระหว่างความหนาแน่นของประชากรภายในเมือง กับระยะทางที่ห่างออกไปจากใจกลางเมือง โดยพิจารณาจากลักษณะที่อยู่อาศัย ก็จะได้ความจริงดังนี้ คือ เขตใจกลางเมืองจริง ๆ มีประชากรอาศัยอยู่น้อยมาก เลยออกไปเป็นเขตที่มีความหนาแน่นสูงเพราะเป็นย่านตึกสูง ๆ ถัดออกไปเป็นเขตทาวน์เฮาส์ ห้างแถว และอพาร์ทเมนต์ ถัดออกไปจึงเป็นเคหสถานแบบหลายครอบครัว แล้วจึงจะถึงเขตบ้านเดี่ยว ๆ และชานเมือง ซึ่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทโดยคิดจากจุดศูนย์กลางของเมือง (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2526: 97)

William H Clair (1973) ได้กล่าวถึงหลักโดยทั่วไป ซึ่งใช้เป็นแนวทางในการกำหนดพื้นที่เพื่ออยู่อาศัย ทั้งในบริเวณพื้นที่ใหม่หรือพื้นที่ที่มีชุมชนอยู่แล้ว ดังนี้

1. พื้นที่ต้องใหญ่เพียงพอสำหรับจัดเป็นบริเวณพักอาศัย (Residential Neighborhood) อย่างน้อย 1 แห่ง โดยสามารถควบคุมรูปร่างของบริเวณอยู่อาศัยนั้นได้
2. ระยะทางเดินด้วยเท้า (Walking Distance) ที่ไกลที่สุด จะเป็นตัวกำหนดที่ตั้งและระยะห่างของโรงเรียน ส่วนสาธารณะ บริเวณที่จับจ่ายสินค้าประจำวันเส้นทางคมนาคมขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่คล้ายคลึงกันในแต่ละชุมชน
3. ความหนาแน่นของบ้านต้องไม่มากเกินไป คือ เพียงพอที่จะให้มีการระบายอากาศ มีแสงสว่าง ความเป็นส่วนตัว ความสงบเงียบ และมีช่องทางที่มองออกไปภายนอกหรือเห็นทิวทัศน์ได้
4. การเลือกที่ตั้งจะต้องปลอดภัยจากการรบกวน ความเสียหาย รอยแตกร้าวของเขตที่อยู่ใกล้เคียงกัน ปลอดภัยจากน้ำท่วม ไฟฟ้า ดินเลื่อน หิมะถล่ม เครื่องบินตกหรืออื่น ๆ ซึ่งเป็นอันตรายที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติหรือมนุษย์ทำขึ้น
5. บ้านจะต้องถูกสร้างบนที่ดินที่สะดวกในการเข้าถึง และไปยังสถานที่ซึ่งเป็นแหล่งงาน ย่านธุรกิจ และร้านค้า และยังคงต้องอยู่แยกห่างจากบริเวณเหล่านี้เพียงพอที่จะไม่ได้รับผลกระทบจากฝุ่น ควัน เสียง และอิทธิพลของสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาลักษณะเดียวกัน
6. การสร้างบ้านเรือน จะต้องหลีกเลี่ยงจากพื้นที่ที่มีสิ่งซึ่งไม่ถูกต้องสุขภาพ เช่นที่เปียกชื้น หรือหนองบึง มีแมลง สัตว์เลื้อยคลาน หนู หรือสัตว์ที่จะรบกวนหรือทำลายในทำนองเดียวกันนี้ หรืออยู่ใกล้สถานที่ทิ้งขยะมูลฝอย หรือโรงงานซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบที่น่ารังเกียจ เช่น โรงกลั่นน้ำมัน โรงงานเคมี เป็นต้น
7. ที่ตั้งของบ้านจะต้องอยู่ในบริเวณที่ปลอดภัยที่สุดในชุมชน บนพื้นที่ซึ่งมีการระบายน้ำได้ดี ง่ายต่อการปฏิบัติงานในการสร้างถนน การวางรากฐาน และการขุดวางระบบสาธารณูปโภคเป็นที่ตั้ง ซึ่งสามารถก่อให้เกิดมุมมองออกไปภายนอกได้ และภูมิประเทศตามธรรมชาติ หรือบริเวณที่สวຍงาม
8. นโยบายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย จะต้องขึ้นโดยพิจารณาให้การช่วยเหลือในการสร้างที่อยู่อาศัยแก่ประชาชนทั่วไป โดยไม่คำนึงถึงเชื้อชาติหรือศาสนา
9. แผนการจัดหาพื้นที่ใหม่ จะต้องถูกจัดขึ้นเพื่อสงเคราะห์ครอบครัวที่ต้องการความช่วยเหลือในการหาที่อยู่อาศัยเพียงพอ นั่นคือ รัฐบาลจะต้องเข้ามามีบทบาทในการให้ความช่วยเหลือนี้
10. บริเวณที่ตั้งบ้านจะต้องเลือกให้อยู่ในที่ซึ่งง่ายและมีประสิทธิภาพในการจัดบริการที่เกี่ยวกับเมืองให้ เช่น การป้องกันไฟ การจัดเก็บขยะมูลฝอย ไปรษณีย์ และสาธารณูปโภคอื่น ๆ



11. หลักเกณฑ์ที่เหมาะสมจะต้องถูกนำมาใช้ และบังคับเพื่อควบคุมความปลอดภัยและสืบเนื่องความมั่นคงของการลงทุนก่อสร้างบ้านเรือน รวมถึงการกำหนดเขตการใช้ที่ดิน (Zoning Ordinance) ข้อกำหนดปลีกย่อยต่างๆ (Subdivision Regulations) หลักเกณฑ์การก่อสร้างบ้านเรือน (Housing Code) และหลักเกณฑ์การก่อสร้างอาคาร (Building Code) รวมทั้งการจัดเตรียมวัสดุและวิธีการใหม่ๆ ในการก่อสร้างด้วย

Berry, Brain และ Morton (1973) ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรภายในเมือง โดยได้พยายามศึกษาถึงตำแหน่งของแหล่งงานกับตำแหน่งที่มีประชากรเดินทางออกมายังแหล่งงานนั้น ๆ หรือตำแหน่งของที่อยู่อาศัย ดังนี้

ในกรณีที่แหล่งงานในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง จะมีประชากรเดินทางมาจากทุกแห่งของเมือง โดยรูปแบบของการจัดตัวเองของที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรจะวางตัวไปตามแนวยาวของถนนที่เป็นถนนหลักหรือเส้นทางสำคัญในส่วนต่าง ๆ ที่มุ่งเข้าสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง

กรณีที่แหล่งงานอยู่ในบริเวณขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองหรือบริเวณเขตต่อเมือง จะมีรูปแบบการตั้งที่อยู่อาศัยและการเดินทางเข้าสู่แหล่งงานคล้ายคลึงกับในกรณีที่แหล่งงานในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง คือมีรูปแบบของที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่ตามแนวยาวไปตามถนนเช่นกัน

ส่วนในกรณีที่แหล่งงานอยู่ในบริเวณชานเมือง จะมีรูปแบบของที่ตั้งและการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไม่ชัดเจน แต่ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะเป็นลักษณะกระจัดกระจายไปทั่วบริเวณที่มีแหล่งงานนั้น ๆ

Amos H. Hawley (1950) กล่าวว่า บริเวณที่อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณชุมชนหนาแน่นใจกลางเมือง ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ แหล่งงาน และอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นบริเวณที่ที่ดินมีราคาแพงจะเป็นที่อยู่อาศัยที่มีราคาถูก ทั้งนี้เพราะเจ้าของที่ดินบริเวณใจกลางเมืองมักจะคาดการณ์ว่า ที่ดินดังกล่าวในอนาคตอาจมีมูลค่าสูงชันกว่าในปัจจุบัน และเหมาะที่จะเก็บไว้ทำกิจกรรมอื่น ๆ โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ซึ่งไม่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ดังนั้น อาจมีการปล่อยปลดละเลย ไม่เอาใจใส่และบำรุงรักษาที่อยู่อาศัยให้อยู่ในสภาพที่ดี หรือเหมาะสมต่อการอยู่อาศัย ทำให้เกิดความเสื่อมโทรม บริเวณที่อยู่อาศัยใจกลางเมืองนี้มักจะมีค่านาหนาแน่น และเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย เนื่องจากไม่มีความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางจากที่อยู่อาศัยมายังแหล่งงาน ส่วนผู้มีรายได้สูงจะอพยพไปสู่บริเวณชานเมือง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมโดยรอบที่ดีกว่าบริเวณกลางเมือง อยู่ห่างไกลจากบริเวณที่มีการใช้ที่ดินอันไม่พึงปรารถนา ในขณะที่เดียวกันก็ยังสามารถได้รับบริการ

สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ต่าง ๆ อย่างเพียงพอ และไม่อยู่ห่างจากศูนย์กลางธุรกิจและการค้า ภายในย่านใจกลางเมืองมากเกินไปนัก

Kaiser, Godschalk และ Chapin (1978) กล่าวว่า ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะมีปัจจัยที่แตกต่างกันไปตามลักษณะของพื้นที่ เช่น พื้นที่ที่มีการพัฒนาเช่น พื้นที่ในเมือง หรือพื้นที่กำลังพัฒนาในเขตต่อเมืองและเขตชานเมือง เป็นต้น ปัจจัยที่ใช้ในการกำหนดที่ตั้งของที่อยู่อาศัยขึ้นอยู่กับ เงื่อนไขหรือจุดมุ่งหมายของแต่ละท้องถิ่น นโยบาย และความต้องการของคนในท้องถิ่นเอง เพราะแต่ละชุมชนจะพัฒนาตามหลักการเลือกที่ตั้ง ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของแต่ละท้องถิ่น ดังนี้

#### - พื้นที่พัฒนาแล้ว (Developed Area)

1. ชุมชนที่อยู่อาศัยจะต้องตั้งอยู่ในที่ที่ไม่มีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่รบกวนการอยู่อาศัย และต้องไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและมีความวุ่นวายโดยที่การจราจรนั้นไม่ได้เกี่ยวกับกิจกรรมการอยู่อาศัยเลย

2. ชุมชนที่อยู่อาศัยจะต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการบริการพื้นฐานให้บริการอย่างทั่วถึงและเพียงพอต่อขนาดของชุมชนที่พักอาศัยนั้น เช่น มหานคร เมือง หรือชุมชน ต้องมีบริการเพียงพอให้ทุกคนในชุมชนนั้นสามารถเข้าถึงการใช้บริการได้

3. การเปลี่ยนแปลงของชุมชนมักจะสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการของชุมชนที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบที่อยู่อาศัย การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการบริการสาธารณะ สิ่งเหล่านี้จะขึ้นอยู่กับ ค่านิยม วิถีชีวิต รูปแบบของกิจกรรม และอิทธิพลของลักษณะทางกายภาพที่ชุมชนนั้นตั้งอยู่

#### - พื้นที่กำลังพัฒนา (Newly Developing Areas)

1. พื้นที่อยู่อาศัยจะต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่สามารถเข้าถึงใจกลางเมืองหรือศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเมืองได้

2. พื้นที่อยู่อาศัยต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะของท้องถิ่นได้ และในพื้นที่นั้นจะต้องมีการบริการพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งอาจจะเกิดจากการปรับปรุงบริการพื้นฐานที่มีอยู่เดิมหรืออาจมีการสร้างใหม่เพื่อให้สามารถสนองตอบความต้องการได้อย่างเพียงพอ

3. พื้นที่อยู่อาศัยนั้นจะต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นหรือลักษณะทางกายภาพที่สามารถลดพฤติกรรมการเดินทางหรือก่อให้เกิดการเดินทางน้อยที่สุด ซึ่งอาจมีวิธีลดปริมาณการ

เดินทางด้วยวิธีการต่าง ๆ อาทิเช่น การจัดให้มีบริการขนส่งมวลชน carpool การส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยวิธีการเดินเท้าหรือใช้จักรยานยนต์ เป็นต้น

4. ที่อยู่อาศัยจะต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่มีภูมิอากาศเหมาะสม เพื่อลดการใช้พลังงานในการปรับอากาศให้เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย

5. ที่อยู่อาศัยจะต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง หรือปลอดภัยจากแผ่นดินไหว

6. ที่อยู่อาศัยจะต้องตั้งอยู่ร่วมกันตามสถานภาพของเจ้าของบ้านโดยอาจแบ่งแยกกันตามฐานะทางเศรษฐกิจ ซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีวิถีชีวิตแตกต่างกันออกไป

นอกจากนี้ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยยังมีข้อคำนึงถึงดังต่อไปนี้

1. การคมนาคมขนส่ง การประปา และการกำจัดสิ่งปฏิกูล และการบริการสาธารณะอื่น ๆ อาทิเช่น สวนสาธารณะ โรงเรียน เป็นต้น จะต้องตั้งอยู่ในที่เข้าถึงได้ตามระดับหรือรัศมีที่เหมาะสมในการให้บริการขึ้นอยู่กับลักษณะหรือความต้องการของแต่ละท้องถิ่น

2. ศูนย์การค้าของท้องถิ่น (ขนาดแตกต่างกันตามขนาดของชุมชน) จะต้องอยู่ในทำเลที่มีความสะดวกสบายในการเดินทาง คือ เข้าถึงได้ง่ายและมีที่จอดรถเพียงพอ และอยู่ในพื้นที่ที่ดึงดูดคนในชุมชนให้เข้ามาใช้บริการได้

- ศูนย์กลางของละแวกบ้าน (Neighborhood Centers) ต้องอยู่ในระยะเดินถึงหรืออยู่ในระยะที่สามารถขับรถไปถึงได้ โดยไม่ต้องผ่านเข้าไปในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นมากนัก

- ศูนย์กลางการบริการของชุมชน (Community Serving Centers) ต้องอยู่บนเส้นทางที่มีการบริการขนส่งมวลชนสาธารณะ และตั้งอยู่บนเส้นทางเดินรถ ซึ่งจะต้องแยกออกจากพื้นที่อยู่อาศัย เพื่อป้องกันการปะปนกันของการจราจร

3. ศาสนสถาน ศูนย์กลางชุมชน สโมสร และสถาบันต่าง ๆ ของชุมชน จะต้องมีการตั้งที่อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และอยู่บนเส้นทางที่เชื่อมต่อ หรือ เข้าถึงได้จากทุกส่วนของชุมชน

สถาบันนวัตกรรมการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 2.5.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัยของประชากร

วัตถุประสงค์ของการศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเลือกที่อยู่อาศัย เงื่อนไขในการเลือก และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัยของประชากร ซึ่งมีผู้เสนอแนวความคิดด้านนี้ไว้มากมาย และโดยทั่วไปแล้วจะเน้นในเรื่องของรายได้ (Income) และการเข้าถึง (Accessibility) เป็นสำคัญ ทั้งนี้เพื่อให้ได้รับอรรถประโยชน์สูงสุดจากการเลือกที่อยู่อาศัยในพื้นที่นั้น

Brain Goodall (1972) กล่าวว่า โดยปกติผู้อยู่อาศัยจะพิจารณาคุณสมบัติของที่อยู่อาศัยจากปัจจัยใหญ่ ๆ 3 ประการ คือ

1. ลักษณะของบ้าน ได้แก่ ความใหม่ เก่าของบ้าน ขนาดใหญ่หรือเล็กบ้านเดี่ยว หรืออยู่หลายครอบครัว และคุณสมบัติของส่วนประกอบภายในของบ้าน ฯลฯ มาสัมพันธ์กับราคาบ้าน
2. ลักษณะของชุมชน บริเวณที่พึงปรารถนาเมื่อไม่คำนึงถึงความหนาแน่นของที่ตั้งที่อยู่อาศัยไปยังย่านการค้า อุตสาหกรรม และการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ โดยเฉพาะการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว
3. ความสัมพันธ์ของที่ตั้งนั้น ๆ กับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ การเข้าถึงของที่ตั้ง ที่อยู่อาศัยไปยังย่านการค้า อุตสาหกรรม และการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ โดยเฉพาะการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว

ในทางปฏิบัติแล้ว ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ได้แก่

1. รายได้ (Income) เขากล่าวว่า รายได้ (Income) ความพอใจ (Preferences) และการเลือกที่อยู่อาศัย (Choice of Residence) จะมีความสัมพันธ์กันยิ่งขึ้น เมื่อรายได้ของผู้อยู่อาศัยมากขึ้นเท่าใด โอกาสของการเลือกชนิดของบ้าน ที่ตั้งและความพอใจในสิ่งที่ชอบก็ได้รับการตอบสนองมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งความสามารถในการจ่ายเพื่อสิ่งที่ดีกว่าใหม่มากกว่า และที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากที่สุดนี้ เป็นเครื่องตัดสินใจที่สำคัญสำหรับการกระจายตัวของประชากรภายในเมือง

จากลักษณะดังกล่าวจึงพบว่า กลุ่มผู้มีรายได้สูงต้องการหาที่ตั้งของที่พักอาศัยในเขตชานเมือง เนื่องจาก

- มีความพอใจในพื้นที่ว่าง (Space) และความเป็นส่วนตัว (Privacy) มากกว่า

- สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับราคาที่ดินได้เนื่องจากที่ดินมีราคาต่ำลงเมื่ออยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง และบ้านสำหรับครอบครัวเดี่ยวสามารถหาได้ในราคาที่ถูกลงกว่า
- ผู้มีรายได้สูงได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อยจากค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูงขึ้น ในขณะที่ได้ครอบครองพื้นที่ขนาดใหญ่กว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำถูกจำกัดโอกาสในการเลือกที่อยู่อาศัย จึงต้องอยู่ในบ้านที่สามารถหาได้ ซึ่งมีสภาพไม่ดีนัก เช่น เป็นบ้านเก่า คับแคบ ล้ำสมัย และเสื่อมสภาพ เนื่องจากบ้านยิ่งเก่านั้นราคายิ่งถูก ผู้มีรายได้ต่ำจึงสามารถเช่าอยู่ได้ ดังนั้น บริเวณบ้านพักอาศัยเก่าแก่ในศูนย์กลางเมืองจึงเป็นที่อยู่ของชนชั้นกรรมมาชีพ บ้านของกลุ่มผู้มีรายได้ต่ำเหล่านี้จะรวมกันอยู่ในเขตใจกลางเมือง และย่านอุตสาหกรรมของเมืองโดยไม่ค้ำเนินระยะทางจากศูนย์กลางเมืองอีกด้วย

2. การเข้าถึงแหล่งงาน ( Job Access ) เขากล่าวว่า การกระจายตัวของแหล่งงาน อาจมีอิทธิพลต่อการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยของประชากรมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ ครอบครัวจะต้องพิจารณาระหว่างความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว กับความเป็นไปได้หลาย ๆ ด้าน เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปทำงาน ราคาที่ดินที่เหมาะสม ความต้องการอื่น ๆ ในการติดต่อกับเมืองและสิ่งที่น่าสนใจต่าง ๆ ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยซึ่งมีความได้เปรียบในแง่เศรษฐกิจ คือ ที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับแหล่งงาน เนื่องจากเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำ อย่างไรก็ตาม ในที่ซึ่งการเข้าถึงแหล่งงานเป็นปัจจัยเดียวที่ถูกพิจารณา ราคาและค่าเช่าของที่อยู่อาศัยจะลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้นจากแหล่งงาน นอกจากนั้นความยาวนานของการเดินทางไปทำงานจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นของแหล่งงานจากศูนย์กลางธุรกิจของเมือง

3. สภาพครอบครัว ( Family Status ) การมีเด็กอยู่ในครอบครัว มีผลสะท้อนสำคัญต่อการใช้จ่ายพื้นที่ของครอบครัว ยังมีสัดส่วนของเด็กมากเท่าไร ยังเป็นเครื่องกระตุ้นให้ต้องการบ้านที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ ซึ่งอยู่ในชุมชนไม่หนาแน่นตามชายเมืองมากขึ้นเท่านั้น

นอกจากนั้น บริเวณที่มีโรงเรียนซึ่งมีมาตรฐานด้านการศึกษาที่ตั้งอยู่ด้วยจะเป็นบริเวณที่ได้รับความสนใจในการเลือกเป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น

ส่วนครอบครัวที่ไม่มีเด็ก มักชอบความสะดวกสบายในการเข้าถึงสิ่งที่น่าสนใจของเมือง และพอใจอยู่ในบ้านที่มีพื้นที่เล็กกว่าซึ่งตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง

4. ปัจจัยอื่น ๆ ( Other Factor ) เขากล่าวว่า รายได้และการเข้าถึงแหล่งงานไม่ใช่ปัจจัยเดียวเท่านั้น ที่จำกัดขอบเขตแน่นอนว่าผู้อยู่อาศัยจะอยู่ในบริเวณพักอาศัยใดโดยเฉพาะการแบ่งแยกผิว เชื้อชาติ และชนชั้น ก็มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเช่นเดียวกัน

นอกจากนั้น ในพื้นที่เมืองที่มีการให้บริการสาธารณะที่ไม่เท่าเทียมกัน ความไม่เท่าเทียมในการให้บริการใด ๆ ก็ตามที่จัดให้มี อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยเท่าเทียมในการ

ให้บริการใด ๆ ก็ตามที่จัดให้มี อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้อ่อน

Barrie Needham (1977) ได้กล่าวถึงสาเหตุที่ทำให้บริเวณพักอาศัยมาอยู่รวมกันเป็นกลุ่มว่า เนื่องจาก

1. ความสะดวกในการเข้าถึง ( Accessibility ) คือ ประชาชนต้องการได้รับความสะดวกในการเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงาน ร้านค้า โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้มักอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ดังนั้น บริเวณพักอาศัยจึงมีแนวโน้มตั้งอยู่รอบ ๆ สถานที่เหล่านี้

2. การประหยัดจากภายนอก ( External Economics ) เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการจัดสาธารณูปโภค เช่น ถนน ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ และสาธารณูปโภค เช่น โรงเรียน สถานพยาบาล และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ สำหรับชุมชนสามารถจัดได้ในราคาที่ถูกลงสำหรับบริเวณที่ประชากรอยู่รวมกันเป็นกลุ่มมากกว่าบริเวณที่ประชาชนอยู่รวมกันเป็นกลุ่มมากกว่าบริเวณที่ประชาชนอาศัยอย่างกระจัดกระจาย

Berry, Brain และ Morton (1973) กล่าวว่า ปัจจัยที่กำหนดการเดินทางมีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรมีดังนี้

1. เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่มีที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางไปยังแหล่งงานหรือบริเวณอื่นของเมืองเพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว และสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ ทำให้ประชาชนมักจะเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใกล้กับเส้นทางคมนาคม

2. อาชีพและรายได้ จากการศึกษาค้นคว้า ประชากรที่มีรายได้ดี จะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่าผู้มีรายได้น้อย และมักจะเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในบริเวณชานเมืองที่อยู่ใกล้กับถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางไปทำงานได้สะดวกรวดเร็ว ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ใช้เวลาในการเดินทางสั้นและเสียค่าเดินทางหรือค่าขนส่งให้น้อยที่สุด และส่วนใหญ่มักจะเดินทางโดยใช้บริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางโดยรวมจะสั้นกว่าผู้มีรายได้อ่อน

3. ลักษณะทางเชื้อชาติของประชากร ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม โดยจะมีการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในสวนใดสวนหนึ่งของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงานในบริเวณใจกลางเมืองหรือบริเวณอื่น ๆ มีปริมาณสูง

นอกจากนี้ปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดการเลือกที่อยู่อาศัยของประชากรมี 3 ประการได้แก่ ราคาหรือค่าเช่าของที่พักอาศัย ชนิดของที่พักอาศัย และที่ตั้งของที่พักอาศัย ซึ่งรวมถึงสภาพแวดล้อมของชุมชนและที่ตั้งของแหล่งงานด้วย โดยที่ปัจจัยทั้ง 3 ประการนี้ จะมีความสัมพันธ์ควบคู่ไปกับเหตุผลส่วนตัวในการเลือกที่พำนักอาศัยของแต่ละบุคคล เช่น จำนวนเงินที่บุคคลพอใจจะจ่ายสำหรับที่พักอาศัย ซึ่งขึ้นอยู่กับสถานภาพในการสมรส ขนาดของครอบครัว หรือวิถีทางในการดำเนินชีวิต ซึ่งจะมีผลต่อการเลือกลักษณะของชุมชนที่ต้องการอยู่อาศัยและสถานที่ทำงาน ซึ่งจะมีผลต่อการเดินทางจากบ้านไปยังแหล่งงานด้วย

William Alonso (1966) กล่าวว่า การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยในเมืองของประชาชนมีความสัมพันธ์กับราคาที่ดิน กล่าวคือ บริเวณใจกลางเมือง ราคาที่ดินจะสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ ดังนั้นการสร้างที่อยู่อาศัยในเมืองจึงจำเป็นต้องลงทุนสูง ในขณะที่เดียวกันราคาที่ดินจะค่อย ๆ ลดลงตามระยะทางที่ห่างออกไปจากตัวเมือง ทำให้การลงทุนด้านที่อยู่อาศัยลดลงด้วย แต่ราคาที่ดินยังผันแปรกับค่าขนส่งคือระยะทางไกล ราคาที่ดินถูกลงก็จริง แต่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น ดังนั้นผู้ที่มีรายได้สูงย่อมมีโอกาสเลือกที่อยู่อาศัยนอกเมือง ขณะที่ผู้มีรายได้ต่ำต้องอาศัยอย่างแออัดในเมือง นอกจากนี้ได้มีการกล่าวสรุปว่าการเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยควรพิจารณาปัจจัย 3 ประการ คือ

1. ราคาของที่พักอาศัย ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และความสามารถในการจ่ายสำหรับที่อยู่อาศัยนั้น
2. รูปแบบของที่อยู่อาศัยที่ก่อให้เกิดความพอใจแก่ผู้อยู่อาศัย ซึ่งจะสัมพันธ์กับขนาดครอบครัว และสถานภาพสมรสด้วย
3. ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยซึ่งจะสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม และระยะห่างจากที่ทำงาน

Berry, Simmons และ Tennant (1963) ได้ทำการศึกษา การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยและแบบแผนของย่านพักอาศัย พบว่าประชากรที่มีรายได้ต่างกันในประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนามีแบบแผนการเลือกที่อยู่อาศัยดังนี้ ประชากรกลุ่มรายได้ต่างกันเสนอค่าเช่าต่อที่ตั้งเดียวกัน มีความแตกต่างกันระหว่างประเทศพัฒนาแล้วกับประเทศที่กำลังพัฒนา กล่าวคือ

ในประเทศที่พัฒนาแล้ว ประชากรที่มีรายได้สูง จะมีแหล่งที่พำนักอาศัยอยู่ชานเมือง และประชากรที่มีรายได้ต่ำกว่าจะอยู่ใกล้เข้ามาหรืออยู่ใกล้บริเวณจุดศูนย์กลางของเมือง สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะ ประชากรที่มีรายได้สูง มีความพอใจที่จะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำ ต้องการบริเวณที่กว้างขวาง และสภาพแวดล้อมที่ไม่แออัด และในประเทศที่พัฒนาแล้ว ระบบขนส่งจะมี

ประสิทธิภาพดีทำให้การเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองสะดวกรวดเร็ว ระบบการศึกษามีความเท่าเทียมกัน จึงไม่จำเป็นต้องเดินทางข้ามเขตไกล ๆ เพื่อไปเรียนหนังสือ

ส่วนในประเทศที่กำลังพัฒนา พบว่าประชากรที่มีรายได้สูงมีแหล่งพักอาศัยอยู่ใกล้กับศูนย์กลางของเมืองมากกว่า ในขณะที่ผู้มีรายได้ต่ำอยู่ห่างไกลจากเมืองออกไป สาเหตุสำคัญที่ทำให้บริเวณย่านพักอาศัยเป็นเช่นนี้ เนื่องจากระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพต่ำ ประชากรที่มีรายได้สูงจึงเลือกที่พักใกล้ศูนย์กลางเมือง เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทาง

Harold Carter (1975) ได้อธิบายหลักการเลือกบริเวณพักอาศัยขึ้นอยู่กับอิทธิพล 2 ประการ คือ

1. อิทธิพลภายใน ( Internal Consideration ) เป็นความต้องการส่วนบุคคลของผู้อยู่อาศัยเอง โดยขึ้นอยู่กับประสบการณ์ และความรู้สึกนึกคิดของบุคคล ได้แก่ ความต้องการ (Needs) และการคาดหวัง ( expectations ) ของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อบริเวณนั้น ๆ ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับสภาพครอบครัว เศรษฐกิจ และสังคมของผู้อยู่อาศัย เช่น การต้องการที่อยู่อาศัยใจกลางเมือง เพราะชอบความทันสมัย เป็นต้น

2. อิทธิพลภายนอก ( External Consideration ) ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่นั้น ๆ เช่น การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยในบริเวณที่ใกล้กับแหล่งงาน เป็นต้น

อิทธิพลภายในจะเป็นตัวกำหนดความต้องการสำหรับที่อยู่อาศัยใหม่ ในขณะที่อิทธิพลภายนอกจะเป็นตัวการให้การเลือกนั้นสัมฤทธิ์ผลยิ่งขึ้น



### บทที่ 3

## สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

จากการขยายตัวของพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานครมายังพื้นที่ศึกษา ทำให้พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้การศึกษาได้มีการกำหนดพื้นที่ ได้แก่ บริเวณที่ครอบคลุมเขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตลาดพร้าว เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ โดยพื้นที่ดังกล่าวมีความสำคัญดังนี้

1. เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในการบริการโครงสร้างพื้นฐานประเภทต่างๆ มีการบริการสาธารณูปโภคโดยเฉพาะการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ถนน ทางด่วน และระบบขนส่งมวลชนหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถไฟ เรือโดยสาร เป็นต้น และยังเป็นจุดที่อยู่ในเขตอิทธิพลร่วมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Transit System) ได้แก่ รถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS) นอกจากนี้พื้นที่ศึกษายังมีการสาธารณูปการหลายรูปแบบ โดยเป็นที่ตั้งของสถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า ร้านค้าต่าง ๆ โรงภาพยนตร์ สถานที่ราชการ สวนสาธารณะ เป็นต้น

2. เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยมีจำนวนประชากรและที่อยู่อาศัยในพื้นที่จำนวนมากเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ และมีที่อยู่อาศัยหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นบ้านเดี่ยวที่เป็นทั้งบ้านจัดสรรและบ้านสร้างเอง ทาวน์เฮาส์ ตึกแถว และคอนโดมิเนียม ซึ่งสามารถนำมาศึกษาเกี่ยวกับอิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาของเมืองได้

#### 3.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

พื้นที่ศึกษาประกอบด้วยพื้นที่ 6 เขต ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตจตุจักร เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว และเขตบางกะปิ พื้นที่รวมทั้งสิ้น 128.64 ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวม 770,998 คน จำนวนบ้าน 321,075 หลัง ความหนาแน่นประชากร 5,993.45 คน/ตารางกิโลเมตร

##### อาณาเขตของพื้นที่ศึกษา

ทิศเหนือ	จดพื้นที่เขตหลักสี่และเขตบางเขน
ทิศตะวันออก	จดพื้นที่เขตบึงกุ่มและเขตสะพานสูง
ทิศตะวันตก	จดพื้นที่เขตบางซื่อ เขตดุสิต และเขตพญาไท
ทิศใต้	จดพื้นที่เขตราชเทวี และเขตทวีวัฒนา

### 3.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาอยู่ในบริเวณทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร สภาพทั่วไปส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัย รวมทั้งเป็นย่านธุรกิจการค้าและการบริการด้วย โดยเฉพาะในเขตดินแดงและห้วยขวางเป็นเขตที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจหนาแน่นและเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญ ส่วนในเขตจตุจักรก็มีความสำคัญทางเศรษฐกิจเช่นกัน โดยมีสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และศูนย์ราชการขนาดใหญ่ เป็นต้น ทำให้พื้นที่ที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง และมีประชากรอพยพเข้ามาอยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ในขณะที่เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว และเขตบางกะปิเป็นย่านที่พักอาศัยโดยมีทั้งโครงการบ้านจัดสรร บ้านสร้างเอง ทาวน์เฮาส์ และอาคารสูง จำนวนมาก ซึ่งจะมีย่านทางธุรกิจสำคัญเกิดขึ้นตามแนวถนนเช่น ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง เป็นต้น

จากการที่ประชากรของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น เมืองมีการขยายตัวจากศูนย์กลางธุรกิจการค้าบริเวณใจกลางกรุงเทพมหานครมายังพื้นที่ศึกษา ทำให้เกิดย่านธุรกิจสำคัญในพื้นที่ อาทิ ย่านการค้าตามแนวถนนพหลโยธินในเขตดินแดงและเขตจตุจักร ย่านการค้าปลีกและห้างสรรพสินค้าบนถนนลาดพร้าวในเขตบางกะปิ ย่านการค้าบนถนนรามคำแหงหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง เป็นต้น

นอกจากนี้พื้นที่ศึกษา ยังตั้งอยู่ในบริเวณแผนการพัฒนาทางทิศเหนือและทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร แผนการพัฒนาดังกล่าวได้อาศัยเส้นทางคมนาคมสายหลักของประเทศ ซึ่งได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) และถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งเชื่อมโยงกับภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ถนนบางนา – ตราด และทางด่วนพิเศษกรุงเทพ – ชลบุรี เชื่อมโยงกับภาคตะวันออก แผนการพัฒนาดังกล่าว นอกจากจะมีบทบาทในการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับภูมิภาคที่สำคัญของประเทศแล้ว ยังมีความสะดวกต่อการเข้าถึงบริเวณศูนย์กลางพาณิชยกรรมของกรุงเทพมหานครที่ตั้งอยู่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา

อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงถนนสายประธานต่าง ๆ ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนรามอินทรา ถนนรามคำแหง และถนนศรีนครินทร์ รวมทั้งถนนวงแหวนด้านตะวันออกกับแนวแกนพัฒนาของกรุงเทพมหานครทั้ง 2 ทิศทาง ย่อมเป็นผลให้พื้นที่ศึกษามีข้อได้เปรียบในการพัฒนาสูง โดยเหมาะสมต่อการพักอาศัย และสามารถเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจและพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองและย่านอุตสาหกรรมในเขตชานเมืองได้โดยสะดวก นอกจากนี้ศักยภาพด้านโครงข่ายคมนาคมแล้ว พื้นที่ศึกษายังมีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็นระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การระบายและกำจัดน้ำเสีย การกำจัดสิ่งปฏิกูล เป็นต้น

และจากการที่พื้นที่ศึกษาประกอบด้วยย่านธุรกิจการค้าและการบริการจำนวนมาก สภาพเศรษฐกิจรวมถึงการจ้างงานโดยรวมจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ประกอบกับมีพื้นที่ว่างที่ยังสามารถรองรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจได้อีก จึงส่งผลให้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

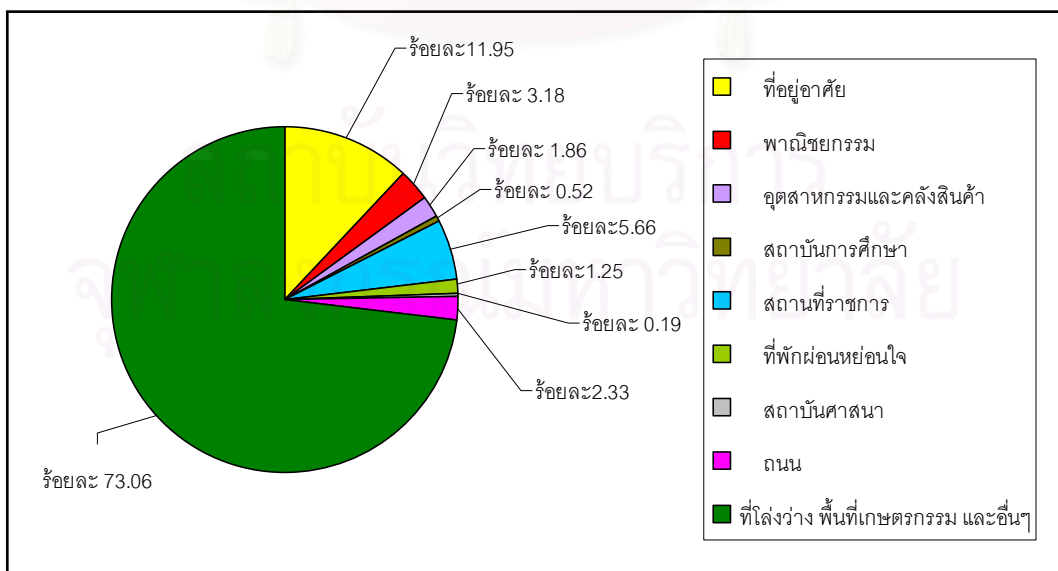
ในด้านสังคม ประชากรในพื้นที่ศึกษาเป็นประชากรที่มาจากกลุ่มคนทุกภูมิภาค มีทั้งผู้ที่ตั้งถิ่นฐานอยู่เดิมและผู้ที่ย้ายถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยและประกอบพื้นที่ในภายหลัง ทำให้สังคมและวัฒนธรรมในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีต โดยมีความหลากหลายทางวัฒนธรรมมากขึ้น เนื่องจากแต่ละกลุ่มคนเหล่านั้นมีวิถีชีวิตที่แตกต่างกัน

### 3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

#### 1. การใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2529

การใช้ที่ดินในปี พ.ศ. 2529 ของพื้นที่ศึกษาซึ่งขณะนั้นยังรวมอยู่ในพื้นที่เขตบางเขน เขตบางกะปิ และเขตห้วยขวาง พบว่า หากไม่นับรวมพื้นที่ว่างโล่งและพื้นที่เกษตรกรรม พบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยมากที่สุด โดยมีพื้นที่ประมาณ 21.90 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11.95 ของพื้นที่ทั้งหมด (ตารางที่ 3.1) รองลงมาได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานที่ราชการ ร้อยละ 5.66 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม ร้อยละ 3.18 ถนน ร้อยละ 2.33 ส่วนการใช้ที่ดินประเภทอื่นยังมีพื้นที่ไม่มากนัก

แผนภูมิที่ 3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2529



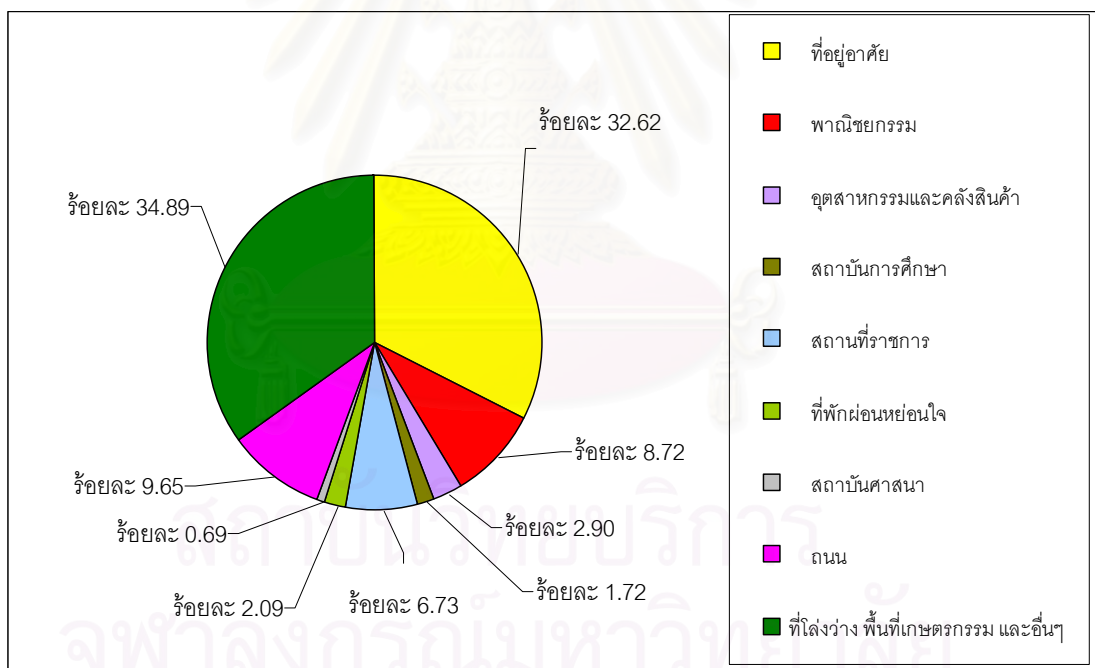
ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

## 2. การใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2539

หากพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2539 พบว่า มีการขยายตัวของการใช้ที่ดินของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่าโดยประมาณ มีพื้นที่ 44.13 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 32.62 ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งการพัฒนาที่อยู่อาศัยเริ่มมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น

ส่วนการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม มีพื้นที่ 11.80 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8.72 ซึ่งการขยายตัวของพื้นที่พาณิชย์กรรมในช่วงเวลานี้ การใช้ที่ดินของสถาบันการศึกษา มีพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 2.33 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.72 สถาบันราชการ ที่พักผ่อนหย่อนใจ สถาบันศาสนา และพื้นที่โล่งว่าง เกษตรกรรมและอื่นๆ มีสัดส่วนการใช้ที่ดินร้อยละ 6.73, 2.09, 0.69 และ 34.89 ตามลำดับนอกจากนี้ยังมีการขยายตัวของถนนเพิ่มขึ้นเป็น 13.05 ตารางกิโลเมตรคิดเป็นร้อยละ 9.65 ของพื้นที่

### แผนภูมิที่ 3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2539



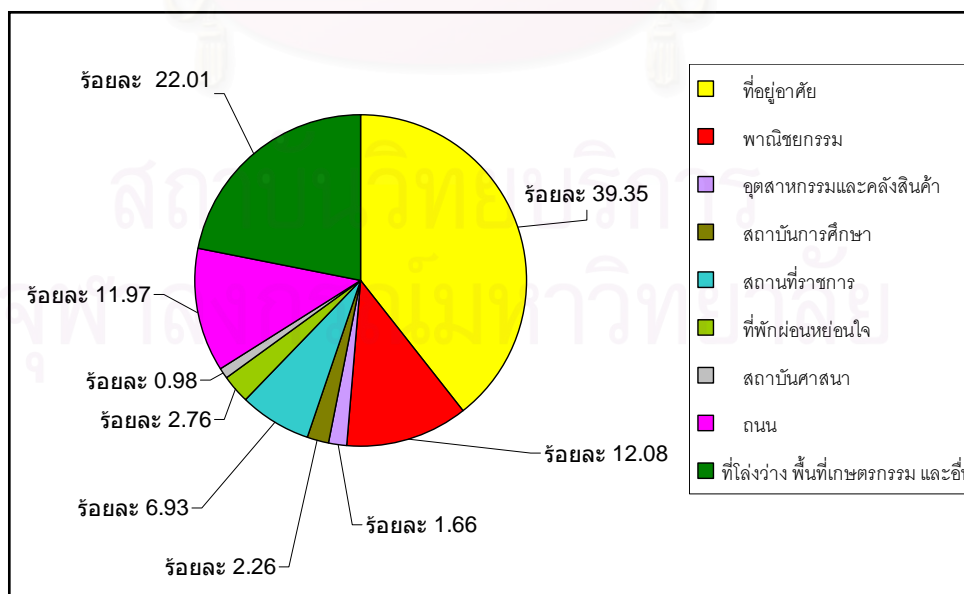
ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

### 3. การใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2545

หากพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ.2545 พบว่าพื้นที่ศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมากที่สุด มีพื้นที่ 51.92 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 39.35 โดยพื้นที่ด้านตะวันตกบริเวณพื้นที่เขตดินแดง จตุจักร และบางบริเวณของเขตห้วยขวาง จะมีที่อยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ต่อเนื่องโดยตรงกับเขตเมืองชั้นในและมีการขยายตัวมาก่อน บริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกทำให้พื้นที่ว่างน้อยลงและที่ดินมีราคาแพง ส่วนบริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นการขยายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย แต่มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงบริเวณริมถนนสายหลัก โดยเฉพาะบริเวณถนนลาดพร้าวและถนนรามคำแหง

และการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อาทิ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถาบันศาสนา และถนน โดยคิดเป็นร้อยละ 12.08, 2.26, 6.93, 2.76, 0.98 และ 11.97 ตามลำดับ เนื่องจากมีการขยายตัวตามชุมชนที่อยู่อาศัย ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท อุตสาหกรรมและคลังสินค้า และพื้นที่ว่างโล่งเกษตรกรรม และอื่น ๆ ลดลงเป็นร้อยละ 1.66 และ 22.01 ตามลำดับ เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภท อุตสาหกรรมและคลังสินค้าได้ย้ายออกไปยังชานเมือง และการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่องทำให้พื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรกรรมลดลง

แผนภูมิที่ 3.3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2545



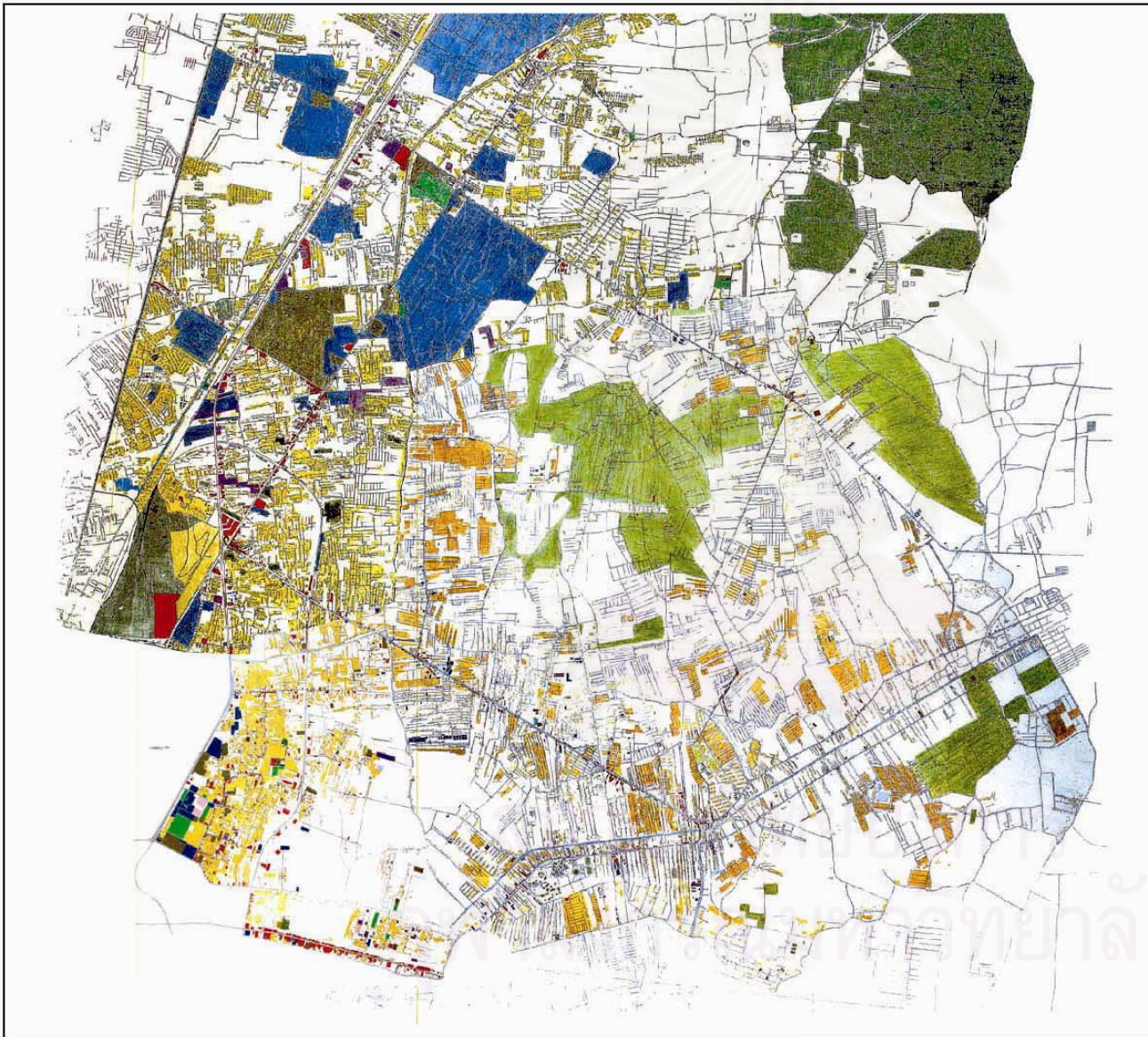
ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2529, พ.ศ. 2539 และพ.ศ. 2545

ประเภทการใช้ที่ดิน	ปี พ.ศ.2529		ปี พ.ศ.2539		ปี พ.ศ.2545	
	ตร.กม.	ร้อยละ	ตร.กม.	ร้อยละ	ตร.กม.	ร้อยละ
พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร						
ที่อยู่อาศัย	21.90	<b>11.95</b>	44.13	<b>32.62</b>	51.92	<b>39.36</b>
พาณิชย์กรรม	5.83	<b>3.18</b>	11.80	<b>8.72</b>	15.94	<b>12.08</b>
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	3.41	<b>1.86</b>	3.92	<b>2.90</b>	2.19	<b>1.66</b>
สถาบันการศึกษา	0.95	<b>0.52</b>	2.33	<b>1.72</b>	2.99	<b>2.26</b>
สถานที่ราชการ	10.37	<b>5.66</b>	9.10	<b>6.73</b>	9.15	<b>6.93</b>
ที่พักผ่อนหย่อนใจ	2.29	<b>1.25</b>	2.83	<b>2.09</b>	3.64	<b>2.76</b>
สถาบันศาสนา	0.35	<b>0.19</b>	0.94	<b>0.69</b>	1.30	<b>0.98</b>
ถนน	4.27	<b>2.33</b>	13.05	<b>9.65</b>	15.79	<b>11.97</b>
ที่โล่งว่าง พื้นที่เกษตรกรรม และอื่นๆ	133.90	<b>73.06</b>	47.20	<b>34.89</b>	29.03	<b>22.01</b>
<b>รวม</b>	<b>183.28</b>	<b>100</b>	135.30	<b>100</b>	<b>131.93</b>	<b>100</b>

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 3.1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน  
ปี พ.ศ.2529

สัญลักษณ์

- ที่พักอาศัย
- พาณิชยกรรม
- อุตสาหกรรม
- คลังสินค้า
- สถานที่ราชการ
- ศาสนสถาน, สถานศึกษา
- สาธารณูปโภค
- ที่พักผ่อนหย่อนใจ
- พื้นที่เกษตรกรรม
- แหล่งน้ำ
- ที่ว่างที่ไม่ได้พัฒนา

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร



แผนที่ 3.2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน  
ปี พ.ศ.2545

สัญลักษณ์

- ที่พักอาศัย
- พาณิชยกรรม
- อุตสาหกรรม
- คลังสินค้า
- สถานที่ราชการ
- ศาสนสถาน, สถานศึกษา
- สาธารณูปโภค
- ที่พักผ่อนหย่อนใจ
- พื้นที่เกษตรกรรม
- แหล่งน้ำ
- ที่ว่างที่ไม่ได้พัฒนา

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร



### 3.4 ประชากร

#### 3.4.1 การกระจายตัวของประชากร

จากการพิจารณาจำนวนประชากรจากข้อมูลสำนักบริหารการทะเบียน ในปี พ.ศ. 2538 – 2547 พบว่า ในปี 2538 พื้นที่ศึกษามีจำนวนประชากร 802,602 คน โดยพื้นที่เขตบางกะปิซึ่งมีเขตวังทองหลางรวมอยู่ด้วย มีประชากรกระจายอยู่มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.25 ของประชากรในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด รองลงมาเป็นเขตดินแดง ร้อยละ 22.15 เขตจตุจักร ร้อยละ 21.65 เขตลาดพร้าว ร้อยละ 16.85 และเขตห้วยขวาง 10.10

ในปี พ.ศ. 2547 พื้นที่ศึกษามีประชากร 770,998 คนซึ่งมีแนวโน้มลดลง พื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุดคือ เขตจตุจักร โดยมีจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ลดจำนวนเหลือร้อยละ 22.05 และพื้นที่บางกะปิลดลงเหลือ 19.16 ส่วนพื้นที่เขตดินแดง เขตลาดพร้าว เขตวังทองหลาง และเขตห้วยขวางมีจำนวนประชากรลดลง คิดเป็นร้อยละ 19.12, 15.08, 14.68 และ 9.92 ตามลำดับ สาเหตุที่พื้นที่เหล่านี้มีจำนวนประชากรลดลงเพราะพื้นที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจสูง ทำให้มีการขยายตัวของอาคารพาณิชย์ ห้างสรรพสินค้า อาคารขนาดใหญ่ จนราคาที่ดินมีราคาแพงเกินกว่าจะสร้างเป็นที่อยู่อาศัย ทำให้ประชากรย้ายออกไปหาพื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อยและราคาถูกเพื่ออยู่อาศัยแทน(ตารางที่ 3.2)

ตารางที่ 3.2 จำนวน สัดส่วน ความหนาแน่น และอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกตามที่ตั้งของเขตการปกครอง ปี พ.ศ. 2538 และ ปี พ.ศ. 2549

เขตปกครอง	พื้นที่	จำนวนประชากร		อัตราประชากร		ความหนาแน่นของประชากร		การเปลี่ยนแปลง	อัตราการเพิ่ม
	(ตร.กม.)	(คน)		(ร้อยละ)		(คน/ตร.กม.)		จำนวนประชากร	ของประชากร
		พ.ศ.2538	พ.ศ.2549	พ.ศ.2538	พ.ศ.2549	พ.ศ.2538	พ.ศ.2549	พ.ศ.2538-พ.ศ.2549	(ร้อยละ/ปี)
จตุจักร	32.91	173677	169983	21.65	22.05	5277	5165	-3694	-0.19%
ห้วยขวาง	15.03	80974	76452	10.10	9.92	5387	5087	-4522	-0.51%
ดินแดง	8.35	177685	147398	22.15	19.12	21280	17652	-30287	-1.55%
ลาดพร้าว	13.99	135128	116305	16.85	15.08	9659	8313	-18823	-1.27%
บางกะปิ	36.8	234598	147694	29.25	19.16	6375	4013	-86904	-3.37%
วังทองหลาง	21.56	-	113166	-	14.68	-	5249	-	-
<b>รวม</b>	<b>128.64</b>	<b>802062</b>	<b>770998</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>6235</b>	<b>5993</b>	<b>-31064</b>	<b>-0.35%</b>

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง

### 3.4.2 ความหนาแน่นของประชากร

ปัจจุบันพื้นที่ศึกษามีความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยประมาณ 5,993.45 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่มีย่านการค้าและธุรกิจอยู่ด้วย

ในปี พ.ศ. 2547 พื้นที่เขตดินแดง มีความหนาแน่นมากที่สุดคือ 17,178 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาได้แก่ เขตลาดพร้าวมีความหนาแน่น 8,313.44 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตวังทองหลาง 5,248.89 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตจตุจักร 5,165.09 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตห้วยขวาง 5,086.63 คนต่อตารางกิโลเมตร และเขตบางกะปิมีความหนาแน่นต่ำสุดคือ 4,013.42 คนต่อตารางกิโลเมตร

การเปลี่ยนแปลงความหนาแน่น เมื่อเปรียบเทียบความหนาแน่นในปี พ.ศ. 2538 และ พ.ศ. 2547 พบว่า พื้นที่ศึกษามีความหนาแน่นน้อยลง เนื่องจากการพัฒนาได้ขยายตัวออกไปพื้นที่รอบนอกมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดการขยายตัวของที่พักอาศัยออกไปทำให้พื้นที่รอบนอกมีความหนาแน่นของประชากรมากขึ้น

### 3.4.3 การขยายตัวของประชากร

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของประชากรในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2538 – 2547 พบว่า ประชากรมีจำนวนลดลงร้อยละ 3.87 ทั้งนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงเขตการปกครองในปี พ.ศ. 2541 ตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย การพิจารณาการขยายตัวของประชากรจึงพิจารณาตามเขตการปกครองที่รวมกันอยู่ซึ่งได้แก่ พื้นที่เขตบางกะปิและเขตวังทองหลางมีการขยายตัวของประชากรมากที่สุด คือ เพิ่มขึ้นจาก 234,598 คน เป็น 260,860 คน หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวร้อยละ 11.19 ส่วนพื้นที่เขตดินแดงมีอัตราการขยายตัวลดลงมากที่สุด โดยประชากรลดจำนวนจาก 177,685 คน เป็น 147,398 คน คิดเป็นอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 17.05 ส่วนเขตลาดพร้าว ประชากรลดจำนวนจาก 135,128 คน เป็น 116,305 คน คิดเป็นอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 13.93 เขตห้วยขวางประชากรลดจำนวนจาก 80,974 คน เป็น 76,452 คน คิดเป็นอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 5.58 และเขตจตุจักร ประชากรลดจำนวนจาก 173,677 คน เป็น 169,983 คน คิดเป็นอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 2.13 การเปลี่ยนแปลงประชากรดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงการกระจายตัวของประชากรออกสู่พื้นที่ต่อเนื่องในเขตต่อเมืองและชานเมือง ซึ่งมีความหนาแน่นน้อยกว่าพื้นที่ศึกษา

### 3.5 แหล่งงานและการจ้างงาน

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการเกษตรมาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย แสดงว่าลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่

เมื่อพิจารณาสถานประกอบการในกรุงเทพมหานครใน ปี พ.ศ. 2549 แยกเป็นรายเขต (ตารางที่ 3.3) พบว่า พื้นที่ศึกษามีจำนวนสถานประกอบการทั้งสิ้น 24,024 แห่ง หรือเป็นร้อยละ 15.06 ของจำนวนสถานประกอบการในกรุงเทพมหานคร สำหรับจำนวนการจ้างงาน พื้นที่ศึกษามีการจ้างงานทั้งสิ้น 556,059 คน หรือเป็นร้อยละ 17.79 ของจำนวนการจ้างงานทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร (ตารางที่ 3.4) จากอัตราส่วนดังกล่าวจะเห็นได้ว่าพื้นที่ศึกษามีบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจส่วนรวมของทั้งกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.3 จำนวนสถานประกอบการจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2549

เขตปกครอง	จำนวนสถานประกอบการ	ร้อยละ	ร้อยละ
	(แห่ง)	(เปรียบเทียบในพื้นที่ศึกษา)	(เปรียบเทียบกับกรุงเทพมหานคร)
จตุจักร	2902	11.99	1.81
ห้วยขวาง	5985	24.73	3.72
ดินแดง	3193	13.19	1.99
ลาดพร้าว	3056	12.63	1.90
บางกะปิ	5924	24.48	3.68
วังทองหลาง	3144	12.99	1.96
<b>รวม</b>	<b>24204</b>	<b>100.00</b>	<b>15.06</b>
<b>กรุงเทพมหานคร</b>	<b>160,762</b>	-	<b>100.00</b>

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

### ตารางที่ 3.4 จำนวนการจ้างงานจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2549

เขตปกครอง	จำนวนการจ้างงาน (คน)	ร้อยละ (เปรียบเทียบกับพื้นที่ศึกษา)	ร้อยละ (เปรียบเทียบกับกรุงเทพมหานคร)
จตุจักร	117598	21.15	3.80
ห้วยขวาง	173191	31.15	5.60
ดินแดง	51457	9.25	1.66
ลาดพร้าว	25622	4.61	0.83
บางกะปิ	117940	21.21	3.81
วังทองหลาง	70251	12.63	2.27
<b>รวม</b>	<b>556059</b>	<b>100.00</b>	<b>17.97</b>
<b>กรุงเทพมหานคร</b>	<b>3,094,835</b>	-	<b>1925.10</b>

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ลักษณะทางเศรษฐกิจที่สำคัญของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ การค้าและบริการต่าง ๆ ดังจะเห็นได้จากกรณีที่มีสถานประกอบการอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งที่เกาะกลุ่มในบริเวณย่านการค้าสำคัญ เช่น ย่านบางกะปิ ย่านห้วยขวางบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง ตลอดจนสถานประกอบการที่กระจายตัวอยู่ริมถนนสายสำคัญ เช่น ถนนรัชดาภิเษก ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง เป็นต้น นอกจากการค้าและบริการแล้ว อุตสาหกรรมก็มีบทบาทเช่นกัน โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งมีพัฒนาการมาตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ศึกษา

#### 3.5.1 การค้าและการบริการ

การค้าและการบริการ เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญในพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาจากจำนวนสถานประกอบการในปี พ.ศ.2549 ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 57,370 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 35.69 ของจำนวนสถานประกอบการในกรุงเทพมหานคร กิจกรรมที่มีจำนวนมากและเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ การบริการ การขายปลีก และภัตตาคาร โรงแรม โดยเฉพาะด้านบริการซึ่งมีจำนวน 19,320 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 12.02 ของกิจกรรมด้านบริการทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ส่วนกิจกรรมด้านการค้าปลีก และด้านภัตตาคาร โรงแรม ซึ่งมีจำนวน 12,770 แห่ง และ 9,250 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 7.94 และร้อยละ 5.75 ของพื้นที่ศึกษาตามลำดับนั้น แสดงให้เห็นถึงบทบาทการให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม

นอกเหนือจากจำนวนธนาคาร โรงภาพยนตร์ โรงแรม และตลาดสดที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นค่อนข้าง ต่อเนื่องในพื้นที่ศึกษาแล้ว จำนวนศูนย์การค้าที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีจำนวน 33 แห่งจาก จำนวนศูนย์การค้าทั้งสิ้น 148 แห่งในกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นถึงบทบาทการเป็นศูนย์ชุมชน ชานเมือง (Subcenter) ที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร (ตารางที่ 3.5 )

ตารางที่ 3.5 จำนวนสถานประกอบการจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2549

กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	กรุงเทพมหานคร	พื้นที่ศึกษา		
		จำนวน(แห่ง)	ร้อยละ(จากพื้นที่ศึกษา)	ร้อยละ(จาก กทม.)
การผลิต	33,878	7,475	13.03	4.65
การขายส่ง	10,572	2,300	4.01	1.43
การขายปลีก	49,217	12,770	22.26	7.94
ภัตตาคาร/โรงแรม	16,063	9,250	16.12	5.75
การบริการ	34,811	19,320	33.68	12.02
การก่อสร้าง	2,054	875	1.53	0.54
อื่น ๆ	14,166	5,380	9.38	3.35
<b>รวม</b>	<b>160,762</b>	<b>57,370</b>	<b>100.00</b>	<b>35.69</b>

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.5.2 อุตสาหกรรม

พื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2549 มีจำนวนโรงงานทั้งสิ้น 1,651 แห่ง การกระจายตัวส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในเขตจตุจักรและเขตบางกะปิ โดยมีจำนวนถึง 322 แห่งและมีจำนวนแรงงานทั้งสิ้น 9,017 คน ส่วนเขตบางกะปิซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานขนาดใหญ่จะมีจำนวนแรงงานสูงที่สุดถึง 14,495 คน ในขณะที่มีจำนวนโรงงาน 318 แห่ง และในเขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว เขตดินแดง มีจำนวนโรงงาน 281, 280, 235, 215 แห่ง และมีจำนวนแรงงาน ตามลำดับ (ตารางที่ 3.6)

ตารางที่ 3.6 จำนวนโรงงานในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2549

เขตการปกครอง	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	ร้อยละ	จำนวนกรจ้างงาน (คน)	ร้อยละ
จตุจักร	322	1.58	9,017	1.56
ห้วยขวาง	281	1.38	7,644	1.32
ดินแดง	215	1.05	3,262	0.56
ลาดพร้าว	235	1.15	3,179	0.55
บางกะปิ	318	1.56	14,495	2.50
วังทองหลาง	280	1.37	9,707	1.68
<b>รวม</b>	<b>1,651</b>	<b>8.10</b>	<b>47,304</b>	<b>8.17</b>
<b>กรุงเทพมหานคร</b>	<b>20,393</b>	<b>100.00</b>	<b>578,882</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ประเภทของโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ศึกษาที่มีจำนวนมากที่สุดได้แก่ อุตสาหกรรมประเภทไม้และกระดาษ ส่วนใหญ่ของโรงงานอุตสาหกรรมประเภทนี้จะตั้งอยู่ในเขตบางกะปิ โดยกิจกรรมที่ดำเนินการผลิตได้แก่ เฟอร์นิเจอร์ และเครื่องตกแต่งภายในอาคาร จะเป็นการรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ ทั้งนี้ นอกเหนือจากประเภทของโรงงานอุตสาหกรรมดังกล่าวข้างต้น ยังมีอุตสาหกรรมการผลิตอาหาร เครื่องยนต์ โลหะ สิ่งทอ ยางและพลาสติก เป็นต้น

## 3.6 โครงสร้างพื้นฐาน

### 3.6.1 การบริการสาธารณูปโภค

#### 3.6.1.1 การคมนาคมขนส่ง

##### - การคมนาคมขนส่งทางถนน

พื้นที่ศึกษามีโครงข่ายคมนาคมค่อนข้างหนาแน่นและหลายประเภท โดยมีทั้งถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนซอย ทางด่วน เป็นต้น ซึ่งการเข้าถึงทางถนนมีข้อดีคือ เป็นการขนส่งที่มีอิสระในการเดินทาง ไม่จำกัดเวลาในการเดินทาง รับส่งถึงจุดหมายปลายทางแบบ door to door การเข้าถึงทางถนนมีความสะดวกสบายและเป็นการเดินทางที่ประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาเลือกใช้บริการมากที่สุด ดังนั้นการเข้าถึงทางถนนจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการนำมาพิจารณา แต่มีข้อด้อยคือ ต้องใช้พื้นที่มากในการก่อสร้างถนนและที่จอดรถ ลีนเปลืองพลังงานและทรัพยากรและสร้างมลพิษ

จากการพิจารณาการเข้าถึงโดยระบบถนนของแต่ละเขตในพื้นที่ศึกษา พบว่า แต่ละพื้นที่มีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางถนนดังนี้

เขตห้วยขวาง มีถนนสายหลักอยู่ 4 สายได้แก่ ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายหลักที่มีความสำคัญ มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบนอก เชื่อมต่อเขตศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองและยังเป็นเส้นทางผ่านจากภาคตะวันออกกับภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยไม่ต้องเข้าไปยังใจกลางเมืองซึ่งมีการจราจรหนาแน่น ทำให้ประชากรที่อยู่อาศัยในเขตดังกล่าวสามารถเข้าถึงศูนย์กลางธุรกิจในย่านใจกลางเมืองรวมถึงสามารถเดินทางออกจากเมืองไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออกได้โดยสะดวก ถนนพระราม 9 เป็นถนนสายสำคัญที่ผ่านภายในเขต เป็นสายที่มีการจราจรคับคั่งตลอดเวลา และมีเส้นทางที่เป็นถนนสายรองและซอยเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในเขต ทำให้การจราจรสะดวกรวดเร็ว และในปัจจุบันยังเป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย ถนนเพชรบุรีตัดใหม่เป็นถนนสายสำคัญอีกสายหนึ่ง เป็นสายที่มีอาคารพาณิชย์ สำนักงาน ร้านค้าตั้งอยู่อย่างหนาแน่น ซึ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงย่านธุรกิจที่สำคัญอีกสายหนึ่ง ถนนลาดพร้าวเป็นถนนที่มีเส้นทางที่เป็นถนนสายรองและซอยเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในเขตจำนวนมาก ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงที่อยู่อาศัยซึ่งมีเป็นจำนวนมากบนถนนเหล่านี้ นอกจากนี้ถนนสายรองในพื้นที่ยังทำหน้าที่เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรองด้วยกันภายในเขต รวมทั้งยังเป็นทางลัดทำให้มีโครงข่ายการให้บริการในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆได้ทั่วถึงยิ่งขึ้น ถนน

สายรองในเขตห้วยขวางได้แก่ ถนนสุทธิสารวินิจฉัย ถนนประชากรราษฎร์บำเพ็ญ ถนนเทียมร่วมมิตร 9 ถนนประชาอุทิศ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (ถนนเลียบทางด่วนเอกมัย-รามอินทรา) เป็นต้น จากการพัฒนาถนนในพื้นที่ดังกล่าวมาแล้วทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยในแนวตั้งในพื้นที่นี้เป็นจำนวนมาก

เขตบางกะปิ มีถนนสายสำคัญได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนนวมินทร์(สุขาภิบาล 1) ถนนเสรีไทย(สุขาภิบาล 2) ถนนรามคำแหง(สุขาภิบาล 3) ถนนศรีนครินทร์ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม และถนนพระรามที่ 9 ทั้งนี้ถนนสายหลักเหล่านี้ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายในเขตและเชื่อมโยงกับพื้นที่บริเวณโดยรอบ โดยถนนสายหลักทำให้เกิดการเข้าถึงย่านธุรกิจคือบริเวณแยกบางกะปิ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริเวณแยกบางกะปิเกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ อย่างหนาแน่นรวมถึงที่อยู่อาศัยด้วย ส่วนถนนพระรามที่ 9 ซึ่งผ่านพื้นที่ด้านทิศใต้ของเขตบางกะปิ เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงเขตพื้นที่ชั้นในให้ออกสู่พื้นที่ชานเมืองและจังหวัดต่าง ๆ ทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งการพัฒนาถนนในเขตบางกะปิสามารถอำนวยความสะดวกในการสัญจรภายในพื้นที่และการเข้าออกระหว่างพื้นที่เมืองของผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก

เขตวังทองหลาง ถนนสายสำคัญในเขตวังทองหลาง ได้แก่ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม และถนนลาดพร้าว สำหรับถนนประดิษฐ์มนูธรรมเป็นถนนสายหลักในแนวเหนือ - ใต้ที่เชื่อมต่อพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณถนนสุขุมวิทและถนนเพชรบุรีกับที่พักอาศัยด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร ทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่เขตชานเมืองและพื้นที่เขตต่อเมืองดังเช่นในพื้นที่ศึกษา การสามารถเข้าถึงย่านธุรกิจด้วยความสะดวกรวดเร็ว จะเห็นได้ว่าปัจจุบันมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทโครงการบ้านจัดสรรบนถนนประดิษฐ์มนูธรรมและพื้นที่อื่นๆในเขตวังทองหลางเพิ่มขึ้น

เขตดินแดง มีถนนสายสำคัญตัดผ่าน 3 สาย ได้แก่ ถนนรัชดาภิเษกซึ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ทางด้านตะวันออกของเขต และถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ทางด้านตะวันตกของเขตดินแดง ซึ่งถนนสองสายนี้เป็นถนนสายสำคัญที่ทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยสามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจและแหล่งงานของตน และทางด้านใต้ยังมีถนนอโศก-ดินแดง ตัดผ่านถนนวิภาวดีรังสิตและถนนรัชดาภิเษกด้วยทั้งนี้เส้นทางสายนี้ยังช่วยให้ประสิทธิภาพในการเข้าถึงของถนนทั้งสองสายที่ตัดผ่านดียิ่งขึ้นด้วย ทั้งนี้การพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นตามแนวถนนในเขตดินแดงส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์และตึกแถวที่สามารถประกอบกิจกรรมด้านการค้าขายนอกจากการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว



เขตลาดพร้าว มีถนนสายสำคัญจำนวน 3 สายได้แก่ ถนนลาดพร้าวซึ่งเป็นถนนที่มีอาคารพาณิชย์ขนานทั้งสองข้างอย่างหนาแน่นและถัดเข้าไปเป็นพื้นที่อยู่อาศัยโดยมีถนนสายรองและถนนซอยอำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ทั้งสองข้างเป็นอาคารพาณิชย์ จึงยากต่อการขยายพื้นที่ถนน ทั้งการจราจรยังทวีความหนาแน่นสูงขึ้นมา ในปัจจุบันถนนสายรองและถนนซอยจึงมีบทบาทสำคัญมากในการบรรเทาความคับคั่งของการจราจรโดยเป็นทางลัดและทำให้การเข้าถึงที่อยู่อาศัยสะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีถนนประดิษฐ์มรรุมทางด้านตะวันออก เป็นเส้นแบ่งเขตระหว่างเขตลาดพร้าวกับเขตวังทองหลาง เขตบางกะปิและเขตบึงกุ่ม และถนนเกษตร-นวมินทร์ พาดผ่านตอนกลางในแนวตะวันออก-ตะวันตก ทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทโครงการจัดสรรเพิ่มขึ้น

เขตจตุจักร มีถนนสายสำคัญประกอบด้วย ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นถนนสายหนึ่งที่มีความสำคัญในการคมนาคมโดยมีลักษณะเทียบเท่ากับถนนซูเปอร์ไฮเวย์ เพราะสามารถทำหน้าที่แบ่งเบาและทำให้ประสิทธิภาพในการเข้าถึงจากถนนพหลโยธินมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ถนนพหลโยธิน เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทำให้ผู้ที่อพยพเข้ามาหางานทำหรือตั้งถิ่นฐานจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเข้าถึงพื้นที่เขตจตุจักรและสามารถเดินทางกลับสู่ภูมิลำเนาเดิมได้สะดวกยิ่งขึ้น และถนนรัชดาภิเษกเป็นถนนสายหลักสำคัญที่มีการขยายตัวของอาคารสำนักงานและกิจกรรมทางพาณิชย์กรรมจำนวนมาก จึงถือว่าเป็นถนนสายเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอีกสายหนึ่งที่ทำให้ประชากรที่ทำให้เกิดการดึงดูดให้ประชากรเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่

ทั้งนี้จากการศึกษา พบว่า ประเภทของถนนมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งของที่พักอาศัย โดยในช่วงแรกที่มีกาพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา ประชากรจะพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยบนถนนสายหลักเพราะมีศักยภาพในการเข้าถึงสูงมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการครอบครองที่อยู่อาศัยของประชากรด้วย แต่ในปัจจุบันที่ดินบริเวณดังกล่าวมีมูลค่าสูงเกินกว่าจะใช้เป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัย ที่ดินส่วนใหญ่ในบริเวณดังกล่าวจึงได้ถูกเปลี่ยนไปใช้ประโยชน์ด้านพาณิชย์กรรมแทน ส่วนทำเลที่ตั้งของที่พักอาศัยส่วนใหญ่จึงอยู่บนถนนสายรองและถนนซอยมากกว่า โดยประชากรจะคำนึงถึงความความสะดวกสบายในการเดินทางเข้าออกเป็นหลักโดยจะเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยบนถนนสายรองหรือถนนซอยที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนหลักในพื้นที่รวมถึงถนนสายอื่นๆหลายเส้นทาง เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆและสามารถหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรติดขัดได้

การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพในการเข้าถึงโดยถนนของแต่ละพื้นที่ จะพิจารณาจากความหนาแน่นของพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เขต ซึ่งจะแสดงให้เห็นว่าแต่ละพื้นที่มีความพร้อมหรือศักยภาพในการเข้าถึงโดยถนนมากน้อยเพียงใด

$$\text{ความหนาแน่นของถนน} = \frac{\text{พื้นที่ถนน(ตารางกิโลเมตร)}}{\text{พื้นที่เขต(ตารางกิโลเมตร)}}$$

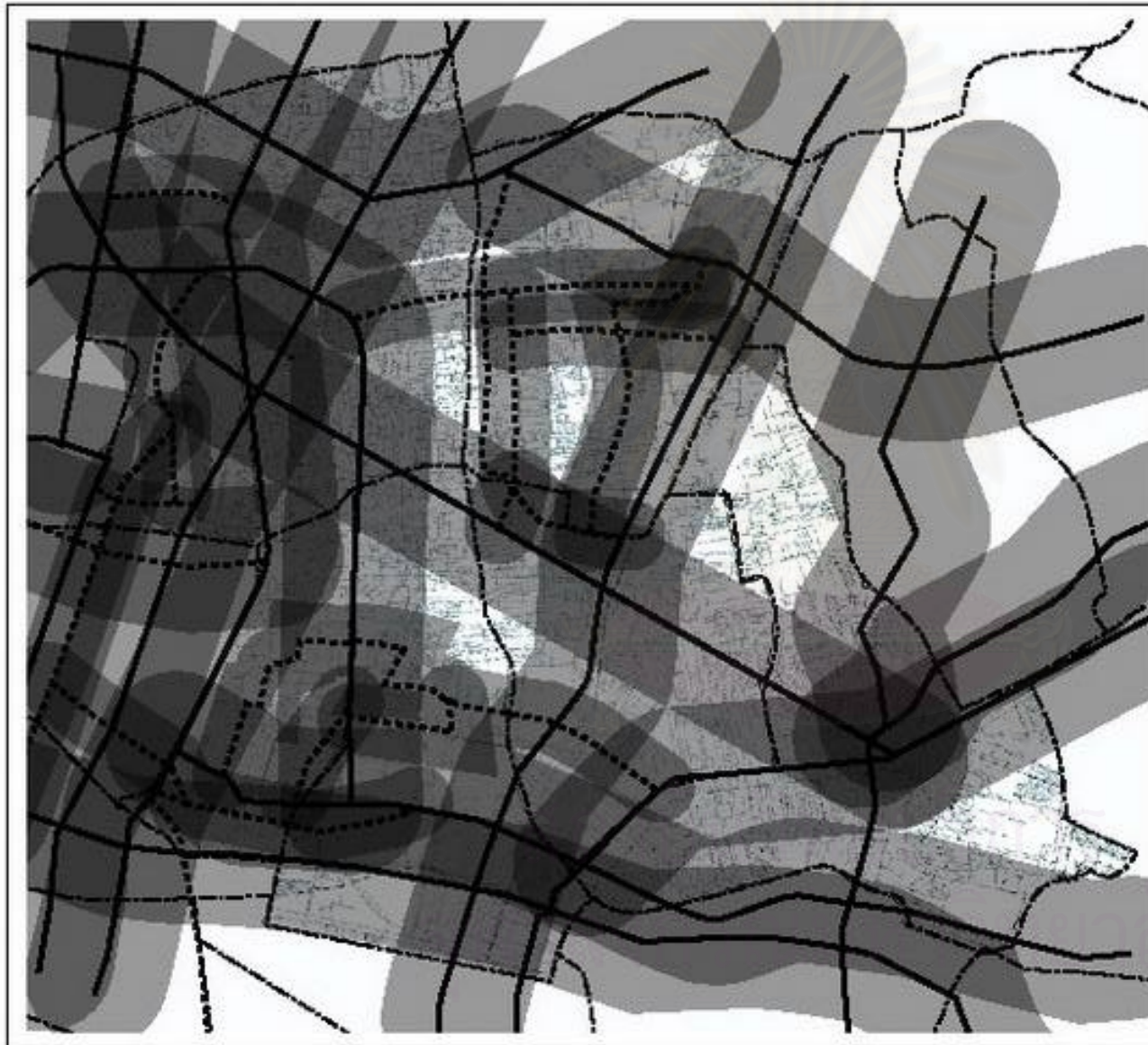
ตารางที่ 3.7 ความหนาแน่นของพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เขตในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549

เขต	พื้นที่เขต	พื้นที่ถนน	พื้นที่ถนน/พื้นที่เขต
	(ตร.กม.)	(ตร.กม.)	(ตร.กม.)
ห้วยขวาง	15.03	1.90	12.65
ดินแดง	8.35	1.06	12.69
จตุจักร	32.91	4.38	13.30
บางกะปิ	28.52	3.91	13.71
วังทองหลาง	19.57	2.65	13.54
ลาดพร้าว	21.86	2.55	11.69
รวม	126.24	16.45	77.58
กรุงเทพมหานคร	1,568.74	128.87	8.21

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร




จากการพิจารณาความหนาแน่นของถนน พบว่า เขตบางกะปิมีความหนาแน่นของพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เขตมากที่สุดคือ 13.71 ตารางกิโลเมตร โดยมีพื้นที่ถนนถึง 3.91 ตารางกิโลเมตรในขณะที่มีพื้นที่เขต 28.52 ตารางกิโลเมตร ซึ่งถนนสายหลักในพื้นที่คือ ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนศรีนครินทร์ ถนนนวมินทร์ เป็นต้น รองลงมาได้แก่ เขตวังทองหลางซึ่งเป็นเขตที่มีพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตบางกะปิ มีความหนาแน่นของพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เขตมาก 13.54 ตารางกิโลเมตร โดยถนนสายหลักได้แก่ ถนนลาดพร้าว และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ซึ่งเป็นถนนที่มีพื้นที่ค่อนข้างมาก ส่วนเขตจตุจักร เขตดินแดง เขตลาดพร้าว และเขตห้วยขวางมีความหนาแน่นของพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เขตตามลำดับ(ตารางที่ 3.7)

หากวิเคราะห์ขอบเขตอิทธิพลโดยพิจารณาจากรัศมีในการให้บริการโดยถนน โดยพิจารณาจากพื้นที่ที่อยู่ติดถนนหลักในรัศมีประมาณ 500 เมตรและพื้นที่ที่อยู่ติดถนนรองในรัศมีประมาณ 300 เมตร พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่มีรัศมีการให้บริการของถนนสายหลักและถนนสายรองครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่เขตยกเว้นบางส่วนของเขตจตุจักร ลาดพร้าว บางกะปิ ห้วยขวาง วังทองหลาง ส่วนเขตที่มีรัศมีการให้บริการของถนนสายหลักและถนนสายรองครอบคลุมทั้งหมดได้แก่ เขตดินแดง ซึ่งเป็นเขตที่อยู่ในใจกลางเมือง



แผนที่ 3.3 แสดงถนนและเขตการให้บริการในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

-  แนวถนนหลัก
-  แนวถนนสายรอง
-  พื้นที่เขตการให้บริการ



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

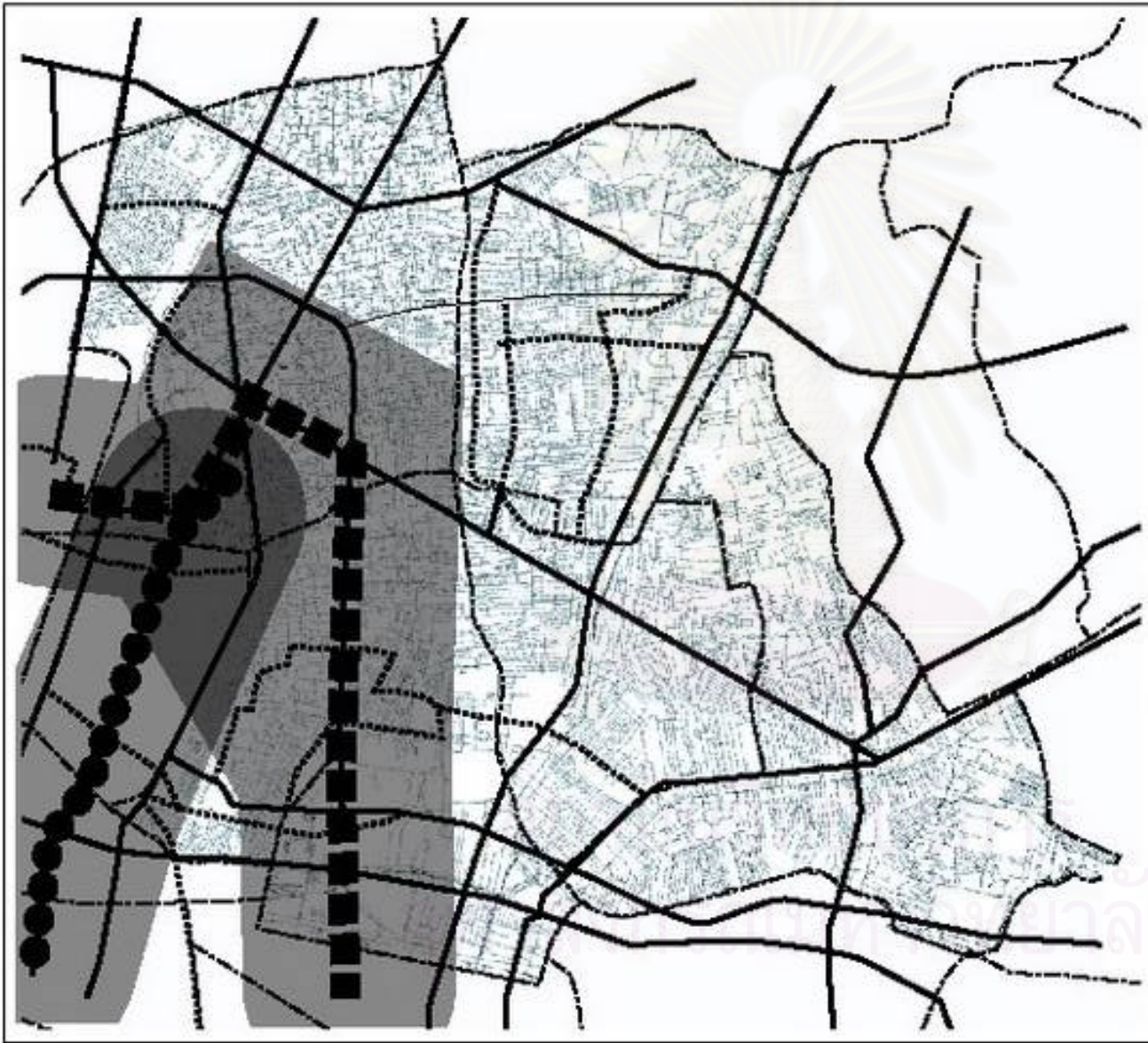
อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตเมือง  
ด้านตะวันออกเพียงหนึ่งของกรุงเทพมหานคร

- **การคมนาคมขนส่งด้วยระบบราง** ในพื้นที่ศึกษามีเส้นทางการคมนาคมขนส่งประเภทรางที่สำคัญอยู่ 2 เส้นทางคือ รถไฟฟ้าแบบยกระดับ (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) โดยรถไฟฟ้าแบบยกระดับ (BTS) ก่อสร้างแล้วเสร็จและให้บริการในปี พ.ศ. 2542 ให้บริการโดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท (จากสถานีอ่อนนุช – สถานีหมอชิต) ระยะทาง 16.8 กิโลเมตร และ สายสีส้ม (จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ – สถานีตากสิน) ระยะทาง 6.3 กิโลเมตร รวม 23.1 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางรถไฟฟ้างดงกล่าวผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษาในเขตจตุจักรและดินแดง

นอกจากนี้ยังมีรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดการเดินรถและให้บริการได้แก่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งในปัจจุบันได้เปิดให้บริการสายแรก คือ สายเฉลิมรัชมงคลจากหัวลำโพง – บางซื่อ ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มี 13 สถานี ซึ่งเส้นทางรถไฟฟ้างดงกล่าวผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษาในเขตจตุจักร ห้วยขวาง และดินแดง

รถไฟฟ้าแบบยกระดับ(BTS) รถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคล(MRT) ที่ผ่านเข้ามาอยู่ในพื้นที่ ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเขตเมืองชั้นในและเขตชุมชนชานเมืองรอบนอก มีผลทำให้มีการกระจายกิจกรรมด้านธุรกิจการค้าจากพื้นที่ใจกลางเมืองเดิม คือ บริเวณสีลม อโศก สุขุมวิท ออกมาสู่พื้นที่ศึกษามากขึ้น ประกอบกับพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ต่อเมืองคือ เชื่อมโยงชุมชนเขตชั้นในและชุมชนรอบนอก เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของการเดินทางระหว่างสองพื้นที่ รวมทั้งเป็นพื้นที่เชื่อมโยงศูนย์กลางย่อยที่สำคัญ เช่น ศูนย์ราชการบริเวณแจ้งวัฒนะ ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ศูนย์ชุมชนลาดกระบัง เป็นต้น ยิ่งเป็นการทำให้พื้นที่บริเวณนี้กลายเป็นพื้นที่ธุรกิจแห่งใหม่และเกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว



ทั้งนี้จากการศึกษาได้มีการวิเคราะห์หาค่าศักยภาพสำหรับการพัฒนา ซึ่งประกอบด้วย ระบบรถไฟฟ้ายกระดับ(BTS)และระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน(MRT) จากการพิจารณาบริเวณที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า ได้แก่ พื้นที่ในระยะ 1,000 เมตร โดยรอบสถานี พบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาในระดับสูงที่สุดได้แก่ เขตดินแดง เนื่องจากพื้นที่เกือบทั้งหมดอยู่ในรัศมีการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ(BTS) และระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน(MRT) รองลงมาได้แก่เขตห้วยขวาง ซึ่งมีพื้นที่อยู่รัศมีการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน(MRT) มากกว่าเขตอื่นๆ



แผนที่ 3.4 แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าและเขตการให้บริการในพื้นที่ศึกษา

**สัญลักษณ์**

- แนวถนนสายหลัก
- ..... แนวถนนสายรอง
- ■ ■ ■ ■ แนวรถไฟฟ้าใต้ดิน(MRT)
- ● ● ● ● แนวรถไฟฟ้ากระสุนปืน(BTS)
- พื้นที่เขตการให้บริการ

  
  
 0 1 2  
 กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตเมืองเก่าสวนออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

### 3.6.1.2 การให้บริการไฟฟ้า

พื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ให้บริการ โดยความรับผิดชอบของการดำเนินการของการไฟฟ้านครหลวง(กฟน.) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขั้นตอนในการผลิตและจำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้แก่ผู้ใช้บริการโดย 3 หน่วยงาน คือ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) รับผิดชอบในด้านการผลิตและส่งพลังงานไฟฟ้าให้แก่ การไฟฟ้านครหลวง(กฟน.) ซึ่งเป็นหน่วยงานสังกัดมหาดไทยรับผิดชอบในการจำหน่ายระบบไฟฟ้าไปยังผู้ใช้ โดยการไฟฟ้านครหลวงจะส่งไฟฟ้าระบบ 115 และ 69 กิโลโวลต์จากสถานีปลายทางไปยังสถานีไฟฟ้าย่อยซึ่งกระจายอยู่ทั่วกรุงเทพมหานครโดยระบบสายส่งของการไฟฟ้านครหลวงเอง ซึ่งสถานีไฟฟ้าย่อยที่รับผิดชอบในการจ่ายกระแสไฟฟ้าในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สถานีบางกะปิ และสถานีบางเขน พื้นที่ศึกษาจึงมีบริการไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดอย่างเพียงพอ และคาดว่าในอนาคตไม่มีปัญหาเรื่องการขาดแคลนไฟฟ้าอย่างแน่นอน โดยในปัจจุบันพบว่า ผู้ใช้ไฟฟ้าส่วนใหญ่ คือ บ้านพักอาศัยในรูปแบบต่างๆ โดยคิดเป็นร้อยละ 78.9 ของผู้ใช้ไฟฟ้าทั้งหมด

### 3.6.1.3 การให้บริการน้ำประปา

ปัจจุบัน การให้บริการน้ำประปาในพื้นที่ศึกษารับผิดชอบโดยการประปานครหลวง(กฟน.) การพิจารณาศักยภาพในการบริการน้ำประปาของพื้นที่ พบว่า พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการบริการน้ำประปาสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ศึกษามีการวางท่อประปาขนาดใหญ่ลงใต้ดินตามแนวถนนสายหลักและสายรองบางสายไว้เกือบทั้งหมด และมีไว้เพียงพอเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต จากการศึกษ พบว่า ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาไม่มีปัญหาด้านการใช้น้ำประปา แต่ยังมีพื้นที่บางส่วนมีศักยภาพในการบริการน้ำประปาด้อยกว่า โดยเป็นพื้นที่ซึ่งอยู่ในรัศมีการให้บริการน้ำประปา แต่ปัจจุบันขาดระบบท่อจ่ายน้ำเพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบของผู้ใช้บริการ เนื่องจากยังเป็นพื้นที่ซึ่งมีการพัฒนาอย่างเบาบางและกระจัดกระจาย ซึ่งการวางระบบท่อจ่ายน้ำในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจะมีต้นทุนการดำเนินการสูง ได้แก่ พื้นที่บางส่วนในเขตลาดพร้าวและเขตบางกะปิ ทำให้ยังมีปัญหาในการใช้น้ำประปาในบริเวณดังกล่าวอยู่บ้าง

### 3.6.1.4 การบริการการสื่อสาร

พื้นที่ศึกษามีการให้บริการโทรศัพท์ โดย บริษัท ทศท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด เขตนครหลวงที่ 2 รับผิดชอบพื้นที่นี้ โดยมีจำนวนเลขหมาย 1,143,216 เลขหมาย เปิดให้บริการแล้ว 834,453 เลขหมาย และเป็นโทรศัพท์ว่าง 308,763 เลขหมาย รวมทั้งโทรศัพท์ของบริษัทสัมปทาน และเลขหมายโทรศัพท์เคลื่อนที่ ทำให้การบริการโทรศัพท์ในพื้นที่ศึกษาเป็นไปอย่างเพียงพอกับความต้องการและครอบคลุมในทุกบริเวณในพื้นที่ศึกษา ดังนั้นคาดว่าจะไม่มีปัญหาการขาดแคลนการให้บริการโทรศัพท์

### 3.6.1.5 การให้บริการการกำจัดของเสียและสิ่งปฏิกูล

พื้นที่ศึกษามีบริการการเก็บและขนขยะในช่วงเวลากลางคืนและเช้ามืด โดยอยู่ในเขตการให้บริการเก็บและขนถ่ายขยะมูลฝอยของสำนักรักษาความสะอาดกรุงเทพมหานคร จากการศึกษาพบว่า ประสิทธิภาพในการเก็บขยะที่เกิดขึ้นจากการอยู่อาศัยในพื้นที่อยู่ในระดับที่ดีพอสมควรสามารถเก็บขยะที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง แต่ในบางบริเวณที่มีขยะในปริมาณมากและเกิดขยะตลอดวัน เช่น บริเวณตลาด ลานกิจกรรมที่มีคนหนาแน่น เป็นต้น อาจไม่สามารถดำเนินการเก็บได้ทันหรือทั้งหมดทำให้เกิดปัญหาขยะล้นบริเวณที่กำหนดให้ทิ้งตามมา นอกจากนี้ยังมีปัญหาการเก็บขยะในบางพื้นที่ที่เป็นชุมชนแออัด และบ้านพักชั่วคราวของคนงานก่อสร้างซึ่งไม่มีการควบคุม และไม่มียุทธศาสตร์การกำจัดขยะที่ได้มาตรฐาน ทำให้เกิดปัญหาด้านการกำจัดขยะและของเสียในบริเวณเหล่านี้ แต่อย่างไรก็ตามหากวิเคราะห์ศักยภาพในการบริการกำจัดของเสียและสิ่งปฏิกูลโดยรวม พบว่า พื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่และมีการให้บริการด้านนี้ในระดับที่ดี ทั้งนี้ขยะที่เก็บแล้วจะถูกนำไปกำจัดนอกเขต โดยปัจจุบันได้นำขยะจากพื้นที่ศึกษาไปกำจัดยังโรงงานกำจัดขยะมูลฝอยอ่อนนุช มีพื้นที่ 585 ไร่ ตั้งอยู่ที่ซอยอ่อนนุช 77 แขวงประเวศ เขตประเวศ

### 3.6.1.6 การให้บริการระบายน้ำ การบำบัดน้ำเสียและการป้องกันน้ำท่วม

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีระบบป้องกันน้ำท่วมเป็นอย่างดี โดยมีคันกันน้ำเป็นแนวเขื่อนป้องกันน้ำท่วม เพื่อป้องกันน้ำหลากจากตอนเหนือ มีแนวป้องกันน้ำท่วมริมแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อป้องกันน้ำท่วม เมื่อน้ำทะเลหนุน ส่วนปัญหาน้ำท่วมเนื่องจากฝนตกในพื้นที่ ก็แก้ปัญหาโดยการสร้างอุโมงค์ส่งน้ำ การจัดหาพื้นที่รับน้ำ(แก้มลิง) และการสร้างระบบพื้นที่ปิดล้อมย่อย การทำประตูระบายน้ำ และการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ รวมถึงการขุดลอกคูคลอง เพื่อระบายน้ำท่วมในพื้นที่ ดังนั้น

ในพื้นที่ศึกษาจึงมีศักยภาพในการให้บริการการระบายน้ำ การบำบัดน้ำเสียและการป้องกันน้ำท่วมในระดับที่เท่าเทียมกัน ยกเว้นในบางพื้นที่ที่มีฝนตกหนักเป็นเวลานานอาจจะมีภาระระบายน้ำไม่ทัน โดยเฉพาะในบริเวณถนนซอยที่มีระดับพื้นถนนต่ำ

ทั้งนี้หากวิเคราะห์ศักยภาพและการให้บริการสาธารณูปโภคทุกประเภท ได้แก่ การให้บริการ ประปา ไฟฟ้า การสื่อสาร การกำจัดของเสียและสิ่งปฏิกูล การระบายน้ำ การบำบัดน้ำเสียและการป้องกันน้ำท่วม พบว่าทุกเขตในพื้นที่ศึกษามีการให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ ครอบคลุมในทุกพื้นที่

### 3.6.2 การบริการสาธารณูปการ

#### 3.6.2.1 การบริการด้านการศึกษา

พื้นที่ศึกษามีสถานศึกษาในทุกๆระดับชั้นรวมกันทั้งสิ้น 215 แห่ง โดยหากพิจารณาการกระจายตัวพบว่า

เขตบางกะปิ มีสถานศึกษาที่เป็นทั้งโรงเรียนของรัฐและเอกชน 48 แห่ง มีสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษาจำนวน 8 แห่ง และในระดับอุดมศึกษาจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยรามคำแหง มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญบริหารธุรกิจ(ABAC) และมหาวิทยาลัยปรัชญาฯ ซึ่งทำให้เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในการให้บริการด้านการศึกษาอย่างมาก

เขตจตุจักร มีสถานศึกษาที่เป็นโรงเรียนของรัฐและเอกชน 61 แห่ง มีสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษาจำนวน 8 แห่ง และในระดับอุดมศึกษาจำนวน 4 แห่ง สถานศึกษาระดับมหาวิทยาลัยของรัฐ 2 แห่ง คือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และสถาบันราชภัฏจันทรเกษมและ สถานศึกษาระดับมหาวิทยาลัยของเอกชน 2 แห่งคือ มหาวิทยาลัยศรีปทุม และมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น

เขตลาดพร้าว วังทองหลาง ดินแดง และห้วยขวาง มีสถานศึกษารวมกันทั้งสิ้น 106 แห่ง โดยแบ่งเป็นเขตลาดพร้าว 28 แห่ง วังทองหลาง 27 แห่ง ดินแดง 32 แห่ง และห้วยขวาง 19 แห่ง สถานศึกษาส่วนใหญ่เป็นระดับอนุบาล ประถม มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา มีมหาวิทยาลัยแห่งเดียวคือ มหาวิทยาลัยหอการค้า ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยเอกชน ทำให้พื้นที่เขตเหล่านี้ไม่มีพื้นที่ที่มีการพัฒนาที่เกิดขึ้นจากสถานศึกษาอย่างเห็นได้ชัดเช่นเดียวกับเขตจตุจักรและเขตบางกะปิ แต่ก็สามารถรองรับความต้องการด้านการศึกษาของประชากรในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง ทำให้เกิดการเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้น



ในการพิจารณาศักยภาพในการบริการด้านการศึกษาของแต่ละพื้นที่ จะพิจารณาจากจำนวนผู้ได้รับการศึกษาในแต่ละระดับชั้นเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่ และรัศมีการให้บริการศึกษาของสถานศึกษาว่าครอบคลุมพื้นที่มากน้อยเพียงใด

$$\text{อัตราผู้ที่อยู่ในวัยเรียนต่อจำนวนประชากร} \\ = (\text{จำนวนผู้ได้รับการศึกษา(คน)}/\text{จำนวนประชากรในพื้นที่(คน)}) \times 100$$

### ตารางที่ 3.8 จำนวนสถานศึกษา จำนวนนักเรียนนักศึกษาต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549

เขต	จำนวนสถานศึกษา	จำนวนนักเรียน, นักศึกษา	จำนวนประชากร	อัตราผู้ที่อยู่ในวัยเรียนต่อจำนวนประชากร
		(คน)	(คน)	(ร้อยละ)
ห้วยขวาง	19	12,407	79,916	15.53
ดินแดง	32	57,055	155,766	36.63
จตุจักร	61	114,337	176,501	64.78
บางกะปิ	48	447,984	149,747	299.16
วังทองหลาง	27	23,561	111,978	21.04
ลาดพร้าว	28	19,452	115,656	16.82
รวม	215	674,796	789,564	85.46
กรุงเทพมหานคร	1,593	1,978,051	5,844,607	33.84

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

จากการพิจารณาร้อยละของจำนวนผู้ได้รับการศึกษาในแต่ละระดับชั้น เปรียบเทียบกับจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่ พบว่า พื้นที่ที่มีอัตราผู้ได้รับการศึกษามากที่สุดคือเขต บางกะปิ ซึ่งสูงถึงร้อยละ 299.16 เนื่องจากมีมหาวิทยาลัยรามคำแหงซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยเปิดขนาดใหญ่ และมีโรงเรียนรวมถึงมหาวิทยาลัย วิทยาลัย ในระดับต่างๆเป็นจำนวนมาก รองลงมาได้แก่เขต จตุจักร มีจำนวนผู้ได้รับการศึกษาในแต่ละระดับชั้นเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรคิดเป็นร้อยละ 64.78 โดยในเขตจตุจักรมีสถานศึกษาขนาดใหญ่ ได้แก่ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม สถาบันราชภัฏจันทรเกษม เป็นต้น ส่วนเขตดินแดง เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว และเขตห้วยขวาง มีอัตราผู้ได้รับการศึกษารองลงมาคิดเป็นร้อยละ 36.63, 21.04, 16.82 และ 15.53 ตามลำดับ (ตารางที่ 3.8)

ในการพิจารณารัศมีการบริการการศึกษา จะพิจารณาจากระดับของสถานศึกษา ดังนี้

1. ระดับอนุบาล เขตรัศมีการให้บริการ 0.5 กิโลเมตร ซึ่งพิจารณาแล้วพบว่า เขตพื้นที่ศึกษามีการให้บริการของโรงเรียนอนุบาลในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีชุมชนที่อยู่อาศัย

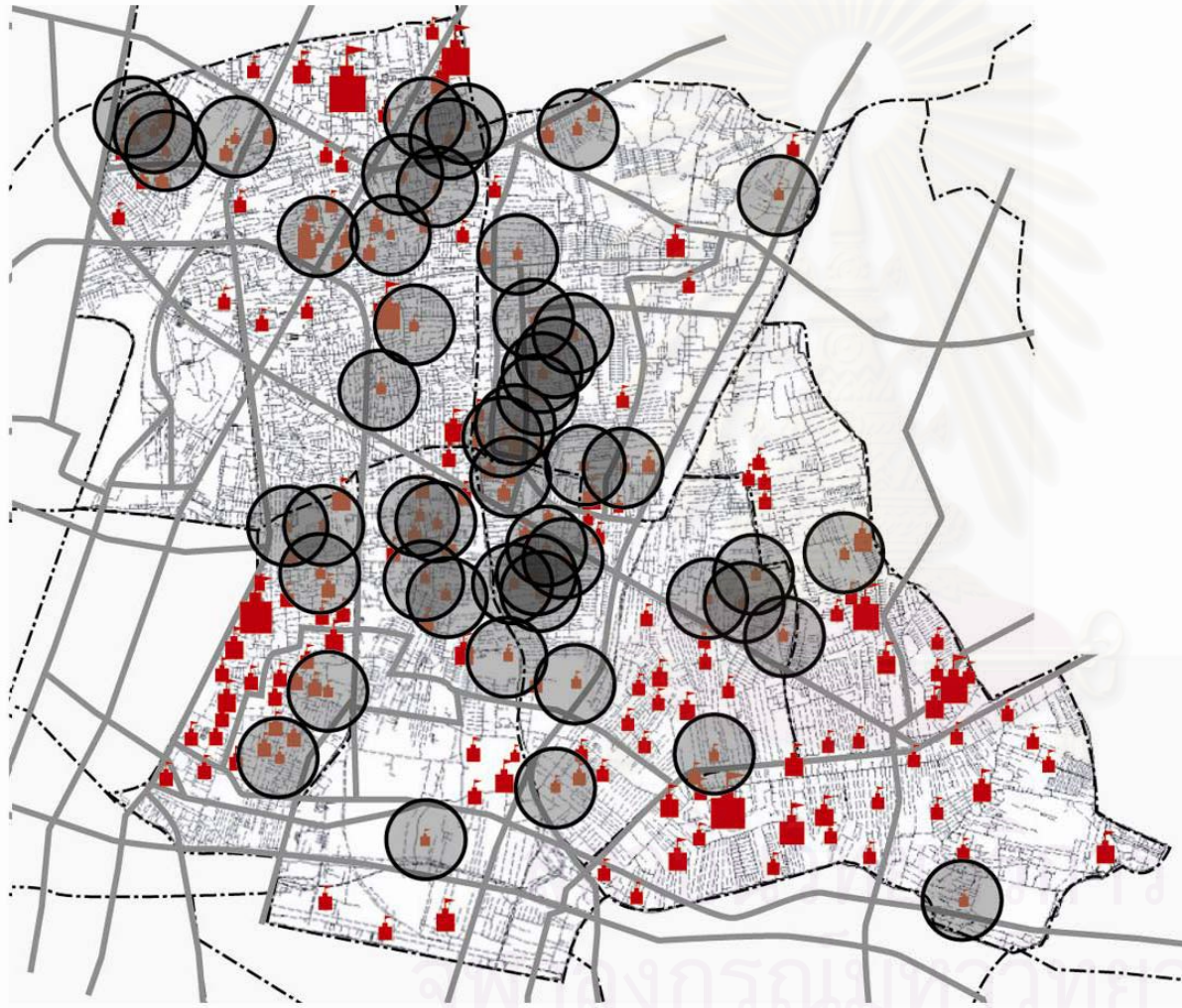
ค่อนข้างหนาแน่น แต่ยังมีบางบริเวณที่อยู่นอกเขตรัศมีการให้บริการซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีประมาณร้อยละ 60 ของพื้นที่ทั้งหมด

2. ระดับประถมศึกษาเขตรัศมีการให้บริการ 1 กิโลเมตร พบว่า เขตการให้บริการยังครอบคลุมได้ไม่ทั่วถึง พื้นที่บางบริเวณของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เขตบางกะปิ เขตลาดพร้าว และพื้นที่รอยต่อตามแนวถนนประดิษฐ์มนูธรรม

3. ระดับมัธยมศึกษาเขตรัศมีการให้บริการ 1.5 กิโลเมตร ซึ่งพิจารณาแล้วพบว่า พื้นที่ศึกษาได้รับการบริการยังไม่ทั่วถึง เช่นเดียวกับการบริการของโรงเรียนระดับประถมศึกษา



สถาบันวิจัยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 3.5 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการ  
ของโรงเรียนอนุบาลในพื้นที่ศึกษา

- สัญลักษณ์
-  ที่ตั้งวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
  -  ที่ตั้งโรงเรียนมัธยมศึกษา
  -  ที่ตั้งโรงเรียนประถมศึกษา
  -  ที่ตั้งโรงเรียนอนุบาล
  -  พื้นที่เขตการให้บริการ(0.5 กม)

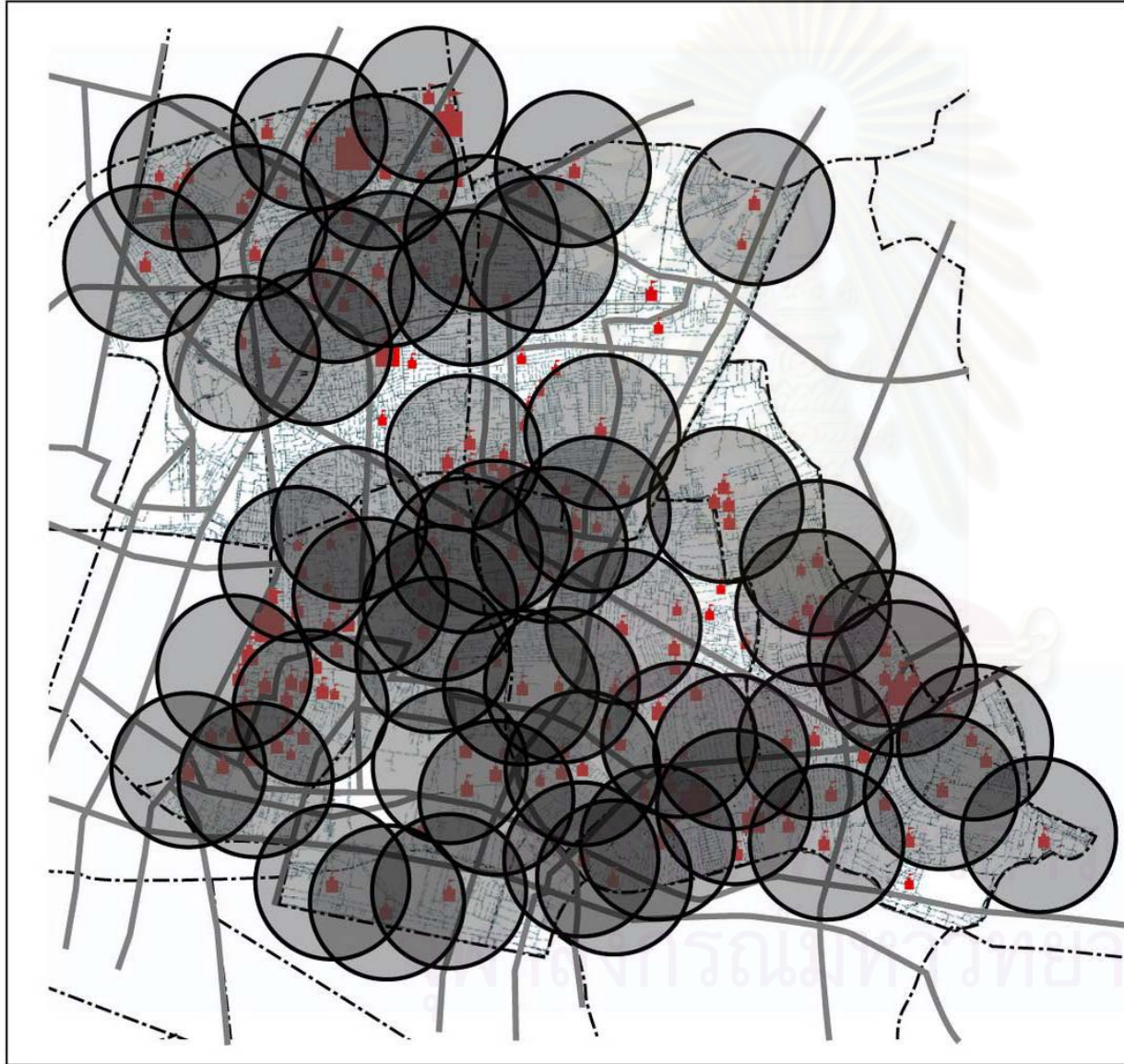


กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร



แผนที่ 3.6 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการของโรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

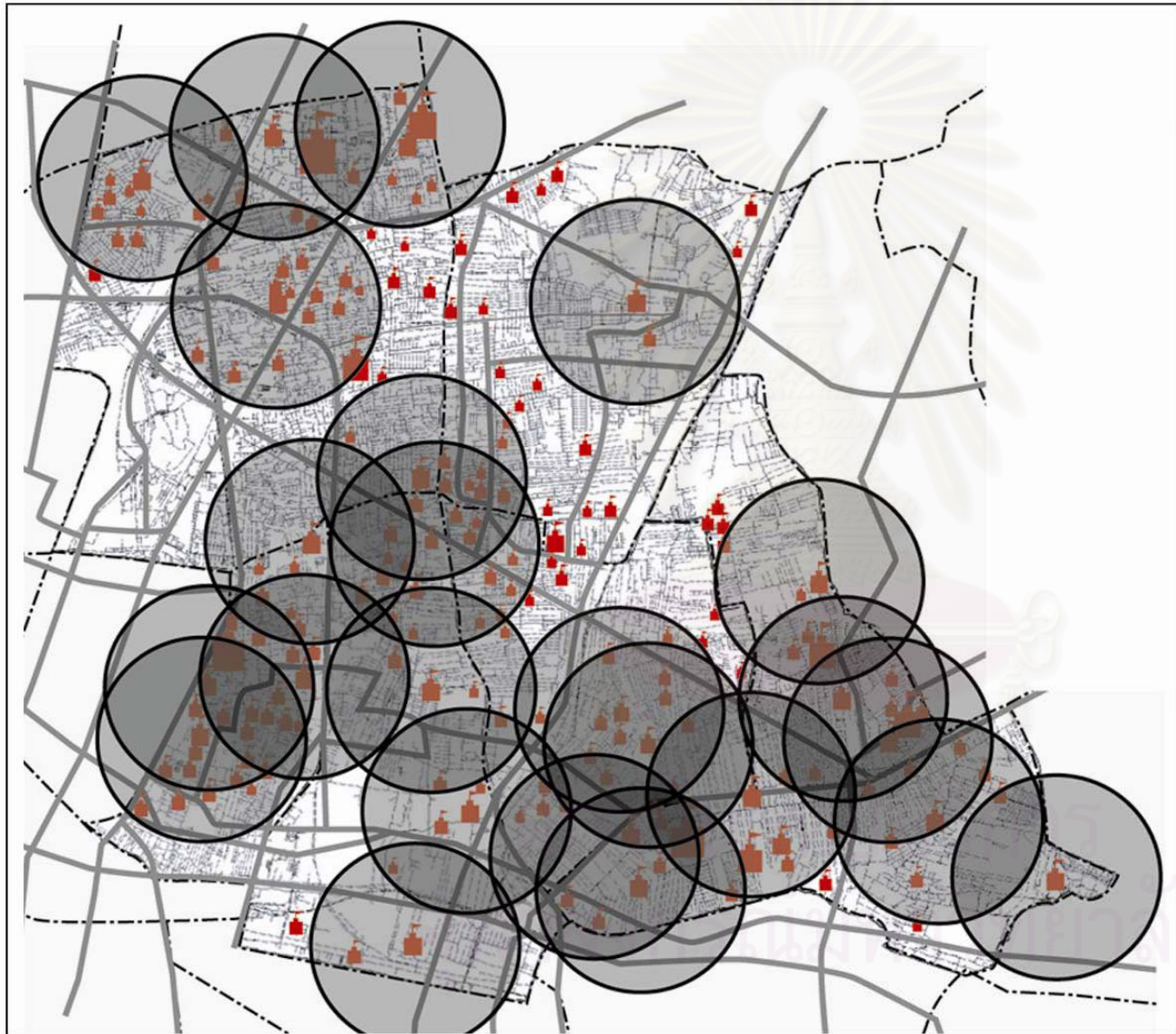
-  ที่ตั้งวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
-  ที่ตั้งโรงเรียนมัธยมศึกษา
-  ที่ตั้งโรงเรียนประถมศึกษา
-  ที่ตั้งโรงเรียนอนุบาล
-  พื้นที่เขตการให้บริการ(1.0 กม)

  
  
 กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร



แผนที่ 3.7 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการ  
ของโรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

-  ที่ตั้งวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
-  ที่ตั้งโรงเรียนมัธยมศึกษา
-  ที่ตั้งโรงเรียนประถมศึกษา
-  ที่ตั้งโรงเรียนอนุบาล
-  พื้นที่เขตการให้บริการ(1.5 กม)

  
  
 0 1 2  
 กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่สำคัญของเมือง รวมทั้งยังมีย่านพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ จึงมีสถานพยาบาล และสถานบริการสาธารณสุขในอัตราส่วนสูง เพื่อรองรับการใช้บริการของประชากรในพื้นที่

การให้บริการขั้นพื้นฐาน หน่วยงานหรือองค์กรที่ให้บริการ ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุขสังกัดสำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันในพื้นที่ศึกษามีคลินิกทั้งสิ้น 592 แห่ง มีศูนย์บริการสาธารณสุขทั้งสิ้น 7 แห่ง และศูนย์บริการสาธาณสุขสาขาอีก 4 แห่ง

การให้บริการขั้นทุติยภูมิ เป็นการให้บริการด้านสาธารณสุขที่ครอบคลุมบูรณ มีแพทย์ประจำ มีเตียงสำหรับรองรับผู้ป่วย และมีอุปกรณ์ทางการแพทย์พร้อมสำหรับการรักษาพยาบาลผู้ป่วย ซึ่งปัจจุบันมีให้บริการอยู่ในพื้นที่ศึกษา 28 แห่ง

โดยพื้นที่ศึกษามีสถานพยาบาลคิดเป็นประมาณร้อยละ 16 ของทั้งกรุงเทพมหานคร ในขณะที่มีพื้นที่ร้อยละ 8.03 ของกรุงเทพมหานครทั้งหมด ซึ่งเขตที่มีสถานบริการสาธารณสุขสูงสุดคือ เขตจตุจักร มีจำนวนถึง 126 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นของเอกชน ประเภทไม่มีเตียงรองรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน ในพื้นที่ศึกษามีเตียงพยาบาลต่อประชากร 1 คน เท่ากับ 0.52 ส่วนเขตที่มีสถานพยาบาลประเภทมีเตียงรับผู้ป่วยไว้ค้างคืนมากที่สุดคือ ห้วยขวาง มีจำนวน 7 แห่ง มีเตียงรองรับต่อประชากร 1 คน เท่ากับ 1.36 ดังนั้นหากพิจารณาในภาพรวม พื้นที่ศึกษาจึงไม่มีปัญหาด้านการขาดแคลนการบริการด้านสาธารณสุข(ตาราง 3.9)

นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาศักยภาพในการให้บริการด้านสาธารณสุขเป็นรายเขต โดยจะพิจารณาจากจำนวนเตียงผู้ป่วยที่สามารถรองรับผู้ป่วยกับจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

**ตารางที่ 3.9 แสดงจำนวนเตียงผู้ป่วยต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขต ในปี พ.ศ. 2549**

เขต	จำนวนเตียงผู้ป่วย	จำนวนประชากร	จำนวนเตียงต่อประชากร
	(เตียง)	(คน)	(เตียง/คน)
ห้วยขวาง	1,088	79,916	1.36
ดินแดง	688	155,766	0.44
จตุจักร	1,033	176,501	0.59
บางกะปิ	725	149,747	0.48
วังทองหลาง	288	111,978	0.26
ลาดพร้าว	319	115,656	0.28
รวม	4,141	789,564	0.52
กรุงเทพมหานคร	1,978,051	5,844,607	33.84

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้การพิจารณาศักยภาพในการให้บริการสาธารณสุขจากรัศมีการให้บริการ จะพบว่า หากพิจารณาเขตรัศมีการให้บริการ 2 กิโลเมตรจากหน่วยงานที่ให้บริการสาธารณสุขขั้นพื้นฐาน

พบว่า พื้นที่ศึกษามีการกระจายตัวของการบริการสาธารณสุขค่อนข้างมากแต่ยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่

นอกจากนี้ในการวิเคราะห์ศักยภาพและการให้บริการด้านสาธารณสุขในชั้นทุติยภูมิ จะพิจารณารัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐาน 5 กิโลเมตร พบว่าเขตพื้นที่ศึกษามีการให้บริการด้านสาธารณสุขในชั้นทุติยภูมิเพียงพอต่อความต้องการ แต่เกือบทั้งหมดเป็นโรงพยาบาลของเอกชน ส่วนโรงพยาบาลของรัฐมีอยู่น้อยมาก จะเห็นได้ว่าการบริการสาธารณสุขจากภาครัฐยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



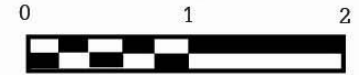
แผนที่ 3.8 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการของศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

⊕ ที่ตั้งโรงพยาบาลของรัฐบาลและเอกชน

⊞ ที่ตั้งศูนย์บริการสาธารณสุข

○ พื้นที่เขตการให้บริการ(2.0 กม)



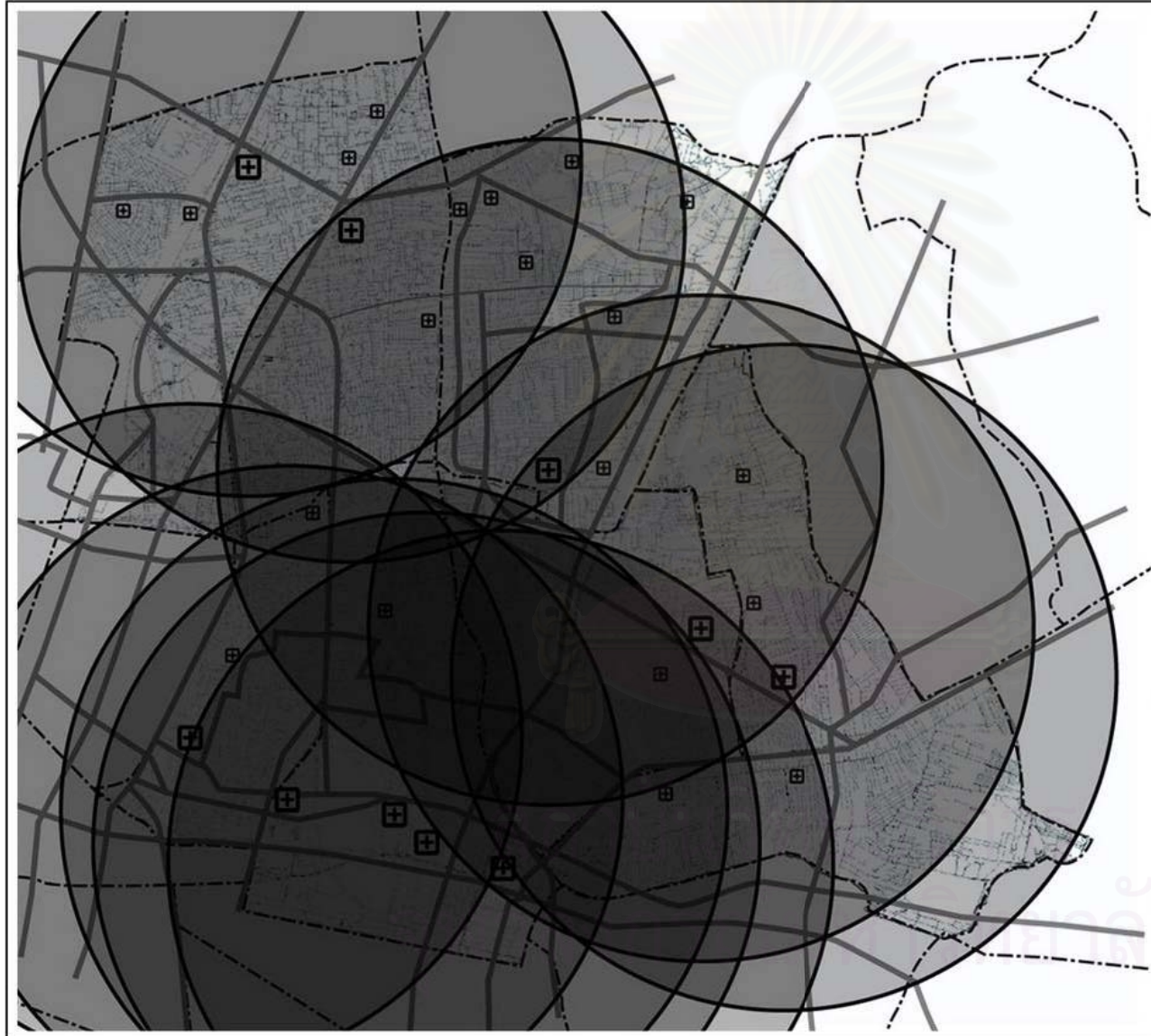
กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร





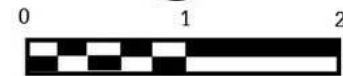
แผนที่ 3.9 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการของโรงพยาบาลในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

⊕ ที่ตั้งโรงพยาบาลของรัฐบาลและเอกชน

⊞ ที่ตั้งศูนย์บริการสาธารณสุข

○ พื้นที่เขตการให้บริการ(5.0 กม)



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

### 3) ศักยภาพในการบริการด้านการรักษาความปลอดภัย

ในปัจจุบัน พื้นที่ศึกษามีสถานีตำรวจจำนวน 11 สถานี จากจำนวนสถานีตำรวจของทั้ง กรุงเทพมหานคร 87 สถานี ทั้งนี้ในการอยู่อาศัยของประชากรต้องการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้นในการพิจารณาศักยภาพด้านการรักษาความปลอดภัย จะพิจารณาจากจำนวนประชากรที่สถานีตำรวจรับผิดชอบในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

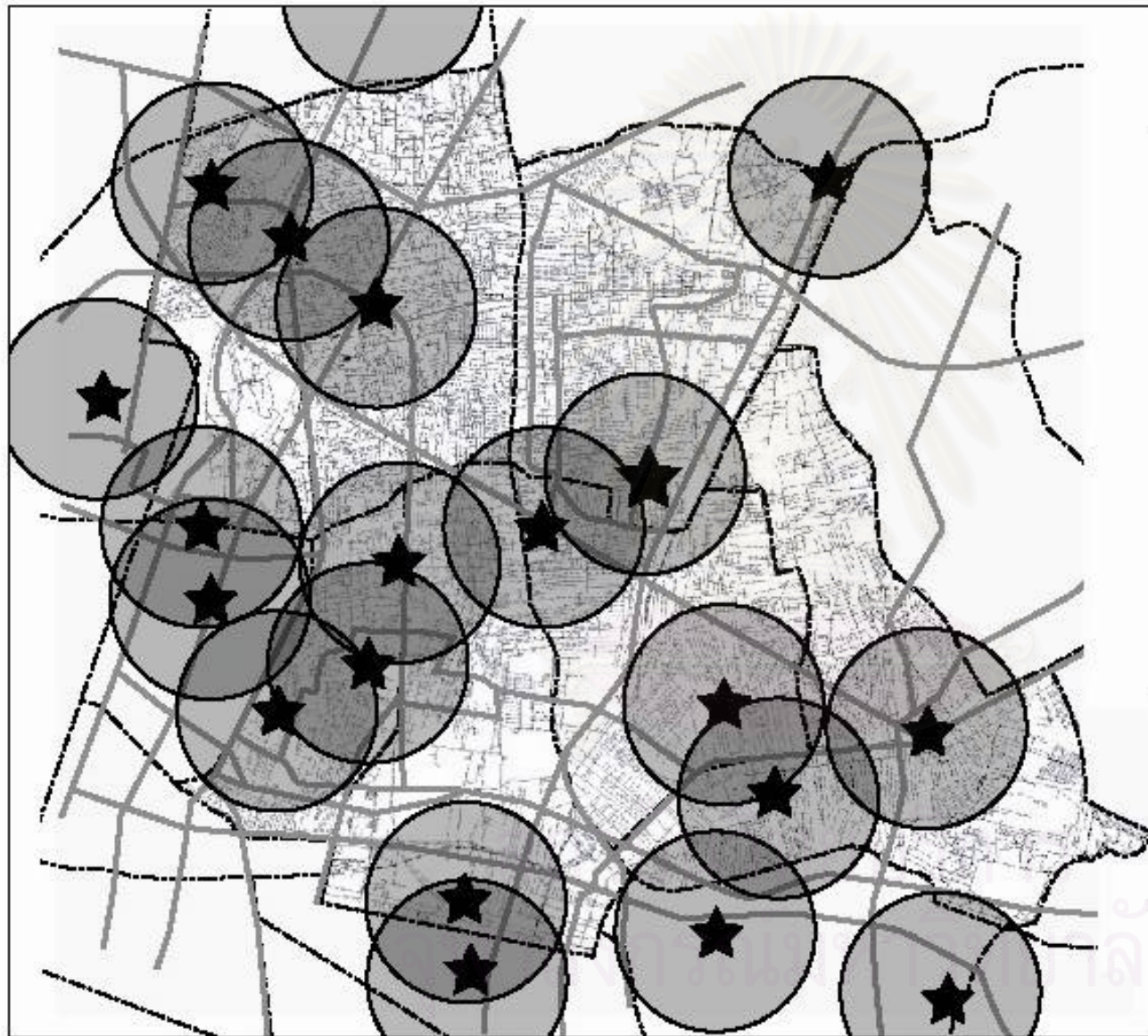
ตาราง 3.10 แสดงจำนวนสถานีตำรวจต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549

เขต	จำนวนสถานีตำรวจ	จำนวนประชากร	จำนวนสถานีตำรวจต่อประชากร
	(แห่ง)	(คน)	(แห่ง/คน)
ห้วยขวาง	1	79,916	79,916
ดินแดง	3	155,766	51,922
จตุจักร	2	176,501	88,251
บางกะปิ	2	149,747	74,874
วังทองหลาง	1	111,978	111,978
ลาดพร้าว	2	115,656	57,828
รวม	11	789,564	71,779
กรุงเทพมหานคร	87	5,844,607	67,179

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

จากการพิจารณาจำนวนประชากรที่สถานีตำรวจแต่ละแห่งต้องรับผิดชอบดูแล พบว่ามีจำนวน 71,779 คนต่อสถานี (ตาราง 3.10) ซึ่งตามมาตรฐานต้องมีประมาณ 24,000 คน ต่อสถานี จะเห็นได้ว่าทุกเขตยังมีสถานีตำรวจจนครบถ้วนไม่เพียงพอ ดังนั้นสมควรเพิ่มจำนวนสถานีตำรวจให้เหมาะสมกับจำนวนประชากร

เมื่อพิจารณาเขตรัศมีการให้บริการ 1 กิโลเมตร จะพบว่ารัศมีการให้บริการของสถานีตำรวจยังกระจายตัวไม่ทั่วถึง



แผนที่ 3.10 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการ  
ของสถานีตำรวจในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

★ ที่ตั้งสถานีตำรวจ

● พื้นที่เขตการให้บริการ



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักคดีเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตเมือง  
ด้านตะวันออกเดิมของกรุงเทพมหานคร

### 3.6.2.4 การบริการห้างสรรพสินค้า ตลาด และร้านค้าประเภทต่างๆ

กรุงเทพมหานครมีตลาดทุกประเภทรวมทั้งสิ้น 184 แห่ง โดยพื้นที่ศึกษามีจำนวน 31 แห่ง โดยที่เขตดินแดงมีตลาดมากที่สุดจำนวน 9 แห่ง รองลงมาคือ เขตจตุจักร จำนวน 7 แห่ง สำหรับประเภทของตลาดนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นตลาดของเอกชน

พื้นที่ศึกษามีจำนวนสถานประกอบการค้าส่ง-ปลีก รวม 11,010 แห่ง โดยเขตที่มีสถานประกอบการค้าส่ง-ปลีกสูงสุด คือ เขตบางกะปิ มีจำนวนทั้งสิ้น 2,500 แห่ง รองลงมาคือ เขตห้วยขวาง มีจำนวนทั้งสิ้น 2,093 แห่ง ส่วนเขตที่มีร้านค้าส่ง-ปลีกน้อยที่สุดคือ เขตลาดพร้าว มีจำนวนทั้งสิ้น 1,387 แห่ง

จำนวนร้านสะดวกซื้อในพื้นที่ศึกษามีจำนวน 253 แห่ง โดยเขตบางกะปิมีจำนวนร้านสะดวกซื้อมากที่สุดคือ 75 แห่ง รองลงมาคือ เขตจตุจักร มีจำนวน 45 แห่ง ร้านค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นและจะส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ติดถนนที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ปัจจุบันร้านค้าสะดวกซื้อกลายเป็นคู่แข่งที่สำคัญของร้านขายของชำ เนื่องจากมีที่ตั้งใกล้เคียงกันและมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นกลุ่มเดียวกัน ปัจจุบันประชาชนมีการเปลี่ยนพฤติกรรมการบริโภคโดยจะเลือกซื้อจากร้านค้าแบบสะดวกซื้อมากขึ้น ทั้งนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อธุรกิจร้านขายของชำ ซึ่งเป็นธุรกิจขนาดเล็กของประชาชนอย่างแท้จริง

ส่วนร้านค้าปลีกส่งขนาดใหญ่ ก็ส่งผลกระทบต่อร้านค้าปลีกรายย่อย หรือร้านค้าปลีกขนาดเล็กเป็นอย่างมาก เพราะไม่สามารถแข่งขันกับร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เหล่านั้นได้ทั้งในด้านราคาและความหลากหลายของสินค้า นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณทางเข้า-ออกของห้าง รวมทั้งก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยต่อชุมชนที่อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงด้วย อย่างไรก็ตามถือได้ว่าพื้นที่ศึกษามีความพร้อมในการบริการด้านตลาด ร้านค้า และห้างสรรพสินค้า ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกและสามารถดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่ได้

ในพื้นที่ศึกษามีห้างสรรพสินค้า 33 แห่งโดยมีทั้งประเภทห้างสรรพสินค้าทั่วไป อาทิ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ ฯลฯ และห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ อาทิ ห้าง TESCO LOTUS ห้าง CARRFOURR ห้าง BIG C เป็นต้น

ทั้งนี้ในการพิจารณาศักยภาพในการบริการตลาด จะพิจารณาจากจำนวนตลาดต่อประชากรในพื้นที่ โดยผลการศึกษาเป็นดังนี้

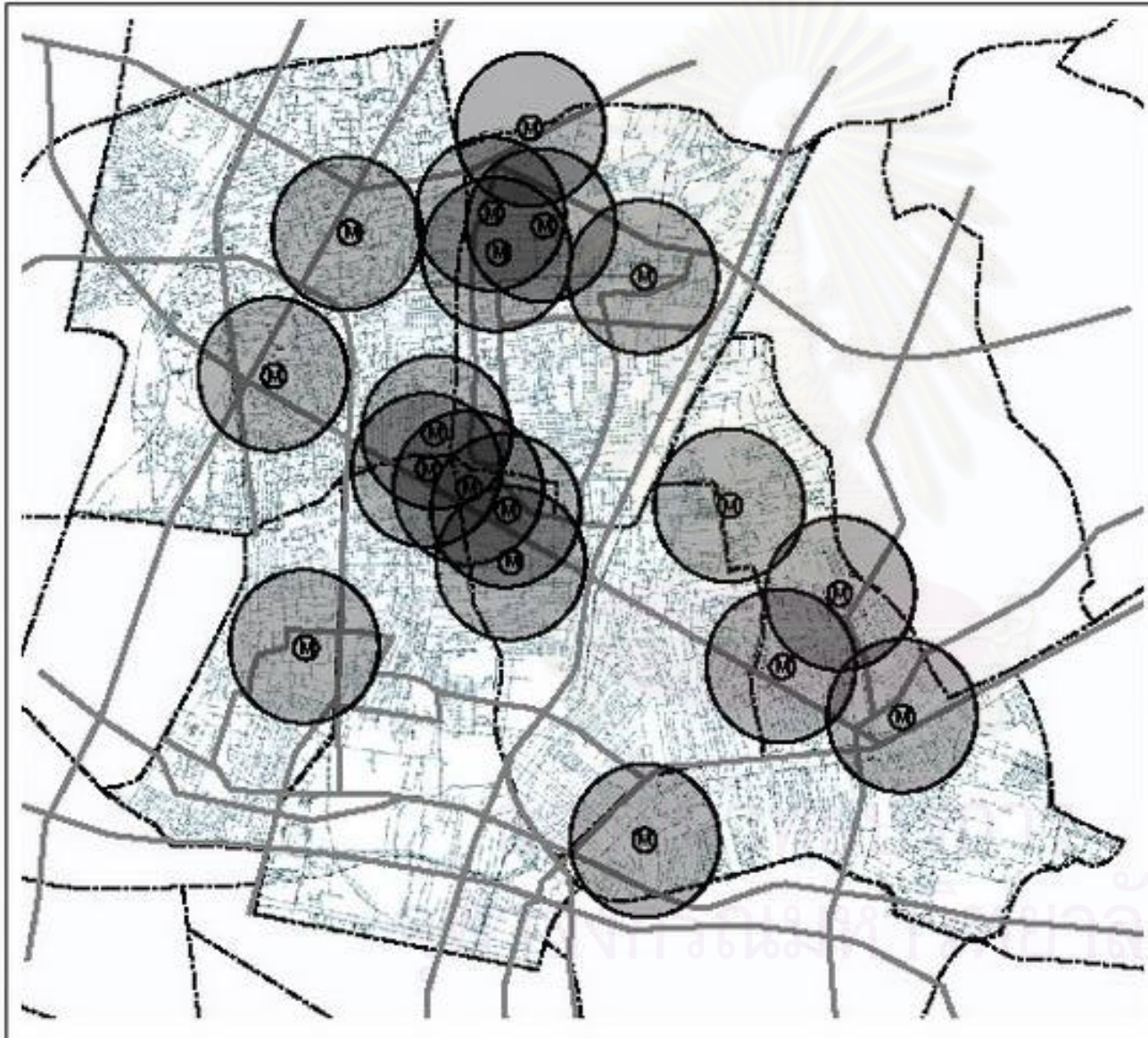
ตารางที่ 3.11 จำนวนตลาดต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549

เขต	จำนวนตลาด	จำนวนประชากร	จำนวนตลาดต่อประชากร
	(แห่ง)	(คน)	(แห่ง/คน)
ห้วยขวาง	0	79,916	-
ดินแดง	9	155,766	17,307
จตุจักร	7	176,501	25,214
บางกะปิ	8	149,747	18,718
วังทองหลาง	2	111,978	55,989
ลาดพร้าว	5	115,656	23,131
รวม	31	789,564	25,470
กรุงเทพมหานคร	87	5,844,607	67,179

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

หากพิจารณาขอบเขตอิทธิพลของตลาดและย่านการค้าสำคัญ จะพิจารณาในรัศมี 500 เมตร โดยรอบบริเวณตลาดแต่ละแห่งจะพบว่าทำให้บริการตลาดยังไม่ทั่วถึงในทุกพื้นที่ อย่างไรก็ตามประชาชนยังสามารถไปใช้บริการในการซื้อสินค้าจากร้านค้าและห้างสรรพสินค้าได้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 3.11 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการของตลาดในพื้นที่ศึกษา

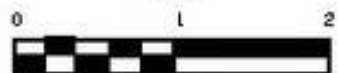
สัญลักษณ์



ที่ตั้งตลาด



พื้นที่เขตการให้บริการ



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักจัดเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางผังเมืองและภูมิสถาปัตย์  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
คานทงวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

ในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่สวนสาธารณะรวม 765 ไร่ ส่วนใหญ่อยู่ในเขตจตุจักร มีจำนวน 3 แห่ง และเปิดให้ประชาชนทั่วไปเข้าใช้บริการได้แก่ สวนจตุจักรมีพื้นที่ 190 ไร่ สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ มีพื้นที่ 200 ไร่ และสวนรถไฟ มีพื้นที่ 375 ไร่

สวนหย่อม สวนขนาดเล็ก กำกับดูแลโดยสำนักงานเขต หรือได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นและภาคเอกชน แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

- ประเภทที่ใช้พักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สวนพฤกษชาติคลองจั่น
- ประเภทที่เป็นสวนไม้ประดับตกแต่งบริเวณการปลูกต้นไม้ตามแนวนอน ได้แก่ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม

นอกจากนี้ยังมีพื้นที่นันทนาการ ได้แก่ สนามเด็กเล่น สนามกีฬา เช่น สนามกีฬาราชมั่งคลาสถาน และศูนย์เยาวชน ส่วนพื้นที่เปิดโล่งประเภทอื่น ๆ ได้แก่ สนามกอล์ฟ ทะเลสาบ หรือบึงรับน้ำ พื้นที่เปิดโล่งในสถานที่ต่าง ๆ เป็นต้น

ในการพิจารณาศักยภาพของสวนสาธารณะในการรองรับประชากรในพื้นที่ศึกษา จะพิจารณาจากสัดส่วนของพื้นที่สวนสาธารณะต่อจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่ หากนำเกณฑ์ของกรุงเทพมหานครได้กำหนดไว้ 1.80 ไร่/ประชากร 1,000 คน หรือประมาณ 0.0018 ไร่/คน จะพบว่าพื้นที่ศึกษามีการให้บริการสวนสาธารณะในสัดส่วนที่เพียงพอต่อจำนวนประชากรในพื้นที่

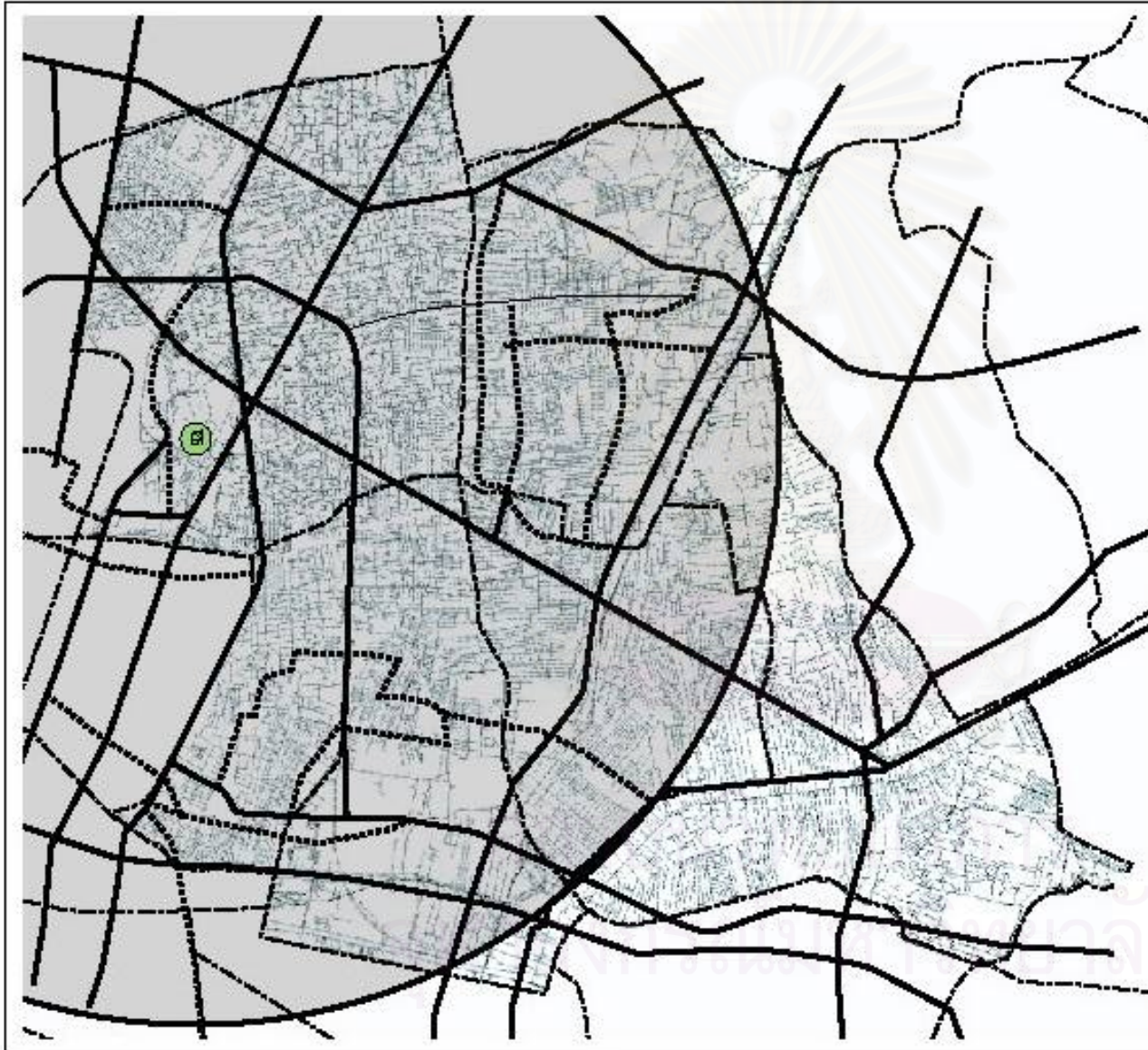
หากพิจารณาจากรัศมีในการให้บริการส่วนใหญ่จะเป็นสวนสาธารณะขนาดเล็ก มีรัศมีในการให้บริการ 800 เมตร ในขณะที่สวนสาธารณะระดับเมืองมีรัศมีในการให้บริการ 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ในการศึกษารัศมีในการให้บริการจะพิจารณาจากศักยภาพของสวนสาธารณะในระดับเมือง พบว่ารัศมีการให้บริการครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ ยกเว้นในพื้นที่เขตบางกะปิซึ่งอยู่ไกลออกไป อย่างไรก็ตามในพื้นที่ดังกล่าวยังมีสวนสาธารณะขนาดเล็กให้บริการอยู่ด้วย

ตารางที่ 3.12 พื้นที่สวนสาธารณะต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาแยกเป็นรายเขตในปี พ.ศ. 2549

เขต	พื้นที่สวนสาธารณะ	จำนวนประชากร	พื้นที่สวนสาธารณะต่อประชากร
	(ไร่)	(คน)	(ไร่/คน)
ห้วยขวาง	16	79,916	0.020
ดินแดง	28	155,766	0.018
จตุจักร	892	176,501	0.505
บางกะปิ	402	149,747	0.27
วังทองหลาง	215	111,978	0.19
ลาดพร้าว	103	115,656	0.09
รวม	1,656	789,564	0.21
กรุงเทพมหานคร	1,978,051	5,844,607	33.84

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปัดกรุงเทพมหานคร





แผนที่ 3.12 แสดงที่ตั้งและเขตการให้บริการของสวนสาธารณะในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

-  สวนสาธารณะ
-  จุดมีการให้บริการ



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
คาบพลวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

### 3.7 การพัฒนาที่อยู่อาศัย

#### 3.7.1 การพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

การพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา จะพิจารณาจากจำนวนที่อยู่อาศัยที่มีการจดทะเบียนเพิ่มเติมเป็นรายเขต ระหว่างปี พ.ศ.2531 - พ.ศ.2549 จากศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ พบว่า มีจำนวนที่อยู่อาศัยจดทะเบียนเพิ่มเติมรวม 193,147 หลัง จากจำนวนที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดรวม 1,019,827 หลัง คิดเป็นร้อยละ 19 ของจำนวนที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร โดยพื้นที่ที่มีจำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นมากที่สุดได้แก่ เขตบางกะปิ โดยมีการจดทะเบียนที่อยู่อาศัยสูงสุดถึง 91,822 หลัง คิดเป็นร้อยละ 9 ของกรุงเทพมหานคร ส่วนเขตจตุจักร เขตวังทองหลาง เขตดินแดง เขตลาดพร้าว และเขตห้วยขวาง มีการจดทะเบียนที่อยู่อาศัย 32,578, 5,542, 7,379, 27,282, 28,544 หลัง คิดเป็นร้อยละ 3.19, 0.54, 0.72, 2.67 และ 2.79 ตามลำดับ

จากข้อมูลการจดทะเบียนที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้น อาจสรุปได้ว่า พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยอยู่ในระดับปานกลางถึงสูงเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่นในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากสาเหตุสำคัญคือ พื้นที่ศึกษาอยู่ไม่ไกลจากแหล่งงานในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตสีลม เขตสาทร เป็นต้น และยังเป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินและความหนาแน่นที่ยังไม่สูงมากนักทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นได้อีก นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคม เป็นผลให้การเข้าถึงสะดวก ทำให้พื้นที่ศึกษามีศักยภาพในการพัฒนาที่อยู่อาศัยมากขึ้น

ตารางที่ 3.13 จำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษาแยกตาม  
รายเขตปี พ.ศ. 2538 - 2549

เขต	จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนทั้งหมด																		รวม	
	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548		2549
พญาไท	1,919	840	256	896	899	606	1,494	204	992	623	1,534	1,381	2,206	913	843	144	170	523	879	17,401
ราชเทวี	-	50	322	985	152	1,217	917	377	2,292	1,108	65	13	28	61	68	55	60	31	47	7,856
ดุสิต	1,606	1,006	541	751	362	155	151	89	158	697	373	268	298	573	164	183	147	127	351	8,000
นาชือ	-	126	961	969	1,636	1,597	1,338	914	993	1,416	706	352	395	329	334	354	393	356	300	13,279
<b>หัวขบวน</b>	<b>1,586</b>	<b>1,476</b>	<b>1,168</b>	<b>3,284</b>	<b>3,514</b>	<b>1,856</b>	<b>1,878</b>	<b>3,952</b>	<b>3,689</b>	<b>2,263</b>	<b>519</b>	<b>69</b>	<b>114</b>	<b>130</b>	<b>135</b>	<b>117</b>	<b>134</b>	<b>193</b>	<b>2,597</b>	<b>28,544</b>
ดินแดง	-	-	-	-	-	-	1,204	1,347	1,230	834	432	302	120	115	327	74	163	686	545	7,378
ปทุมวัน	257	31	84	406	94	213	51	269	3,421	1,547	737	132	242	73	54	123	115	82	117	8,048
ป้อมปราบฯ	37	54	17	53	134	113	190	23	32	31	23	3	67	32	34	54	50	5	21	973
บางรัก	169	250	17	51	340	497	64	392	242	1,521	226	445	294	197	90	326	190	459	327	6,195
พระนคร	39	231	79	777	313	86	39	66	155	196	117	36	267	140	90	58	97	30	8	2,624
สัมพันธวงศ์	-	6	12	20	172	7	188	23	41	322	33	3	69	109	69	54	51	203	13	1,395
ธนบุรี	593	714	258	349	534	485	426	1,155	799	182	77	133	116	90	142	267	137	105	95	6,677
คลองสาน	373	309	274	254	613	458	1,102	199	206	99	155	72	122	37	115	96	89	49	260	4,882
บางกอกใหญ่	425	414	321	449	203	216	1,884	879	543	520	171	82	65	133	113	72	98	78	51	6,717
พระโขนง	5,362	9,897	6,420	3,859	3,065	2,517	2,340	1,785	2,574	5,074	375	180	135	254	182	608	338	311	1,027	46,103
คลองเตย	-	267	1,861	3,398	2,379	3,554	4,119	3,135	1,428	1,503	909	83	176	626	130	123	157	1,038	590	25,476
ปรางค์	-	598	3,222	5,630	3,955	6,264	17,806	4,442	2,238	1,623	1,283	346	534	466	423	1,166	590	1,917	1,949	54,452
สวนหลวง	-	-	-	-	-	-	3,637	5,041	5,015	2,522	538	341	116	267	163	151	141	234	1,270	19,436
บางพลี	9,669	9,679	6,359	5,976	6,778	6,754	4,413	5,543	4,274	4,096	673	776	795	353	875	1,140	879	970	1,478	71,480
ดอนเมือง	-	805	3,169	5,775	5,762	6,531	3,432	2,237	5,238	1,850	1,271	243	447	934	924	638	659	978	952	41,865
<b>จตุจักร</b>	<b>-</b>	<b>485</b>	<b>1,174</b>	<b>1,739</b>	<b>3,473</b>	<b>1,914</b>	<b>2,369</b>	<b>3,734</b>	<b>4,620</b>	<b>5,673</b>	<b>3,789</b>	<b>724</b>	<b>418</b>	<b>283</b>	<b>382</b>	<b>322</b>	<b>348</b>	<b>460</b>	<b>701</b>	<b>32,578</b>
ชานนาบาว	1,762	1,093	454	586	1,978	744	4,486	521	1,120	2,548	107	27	132	183	124	143	128	508	1,391	18,035
ลำไทร	-	12	623	205	1,263	750	286	448	336	823	452	17	145	154	105	64	79	333	367	6,482
บางพลีใหญ่	-	257	792	505	190	911	103	139	104	1,020	188	67	77	90	37	465	86	888	68	5,787
<b>บางกะปิ</b>	<b>8,803</b>	<b>10,234</b>	<b>6,375</b>	<b>10,784</b>	<b>4,884</b>	<b>9,336</b>	<b>4,370</b>	<b>8,881</b>	<b>9,912</b>	<b>13,090</b>	<b>1,228</b>	<b>811</b>	<b>948</b>	<b>677</b>	<b>627</b>	<b>836</b>	<b>638</b>	<b>1,237</b>	<b>2,844</b>	<b>91,822</b>
<b>ฉะเชิงเทรา</b>	<b>-</b>	<b>1,111</b>	<b>1,688</b>	<b>3,601</b>	<b>2,012</b>	<b>1,198</b>	<b>1,650</b>	<b>6,336</b>	<b>2,390</b>	<b>1,140</b>	<b>997</b>	<b>161</b>	<b>289</b>	<b>331</b>	<b>167</b>	<b>732</b>	<b>591</b>	<b>1,667</b>	<b>1,301</b>	<b>27,282</b>
ปทุมธานี	-	2,452	6,223	7,849	4,497	2,861	5,220	4,424	6,024	4,686	149	157	220	301	542	564	632	1,091	702	48,374
บางกอกน้อย	1,763	1,674	692	841	900	477	910	1,275	2,638	1,121	1,540	116	122	126	149	141	141	210	738	15,572
บางพลี	-	90	1,070	1,492	2,245	803	491	411	3,101	932	379	128	190	141	255	199	257	293	127	12,594
ภาษีเจริญ	3,704	4,973	5,227	6,674	3,809	2,885	3,008	3,858	3,571	4,475	2,879	155	198	355	348	339	365	662	796	48,281
ราชบุรี	2,505	2,495	2,991	2,719	5,559	2,579	2,819	2,236	1,670	2,215	417	76	116	140	145	136	117	229	131	29,295
มีนบุรี	2,322	2,667	2,798	3,262	3,496	3,395	5,773	9,963	6,020	7,327	562	306	252	288	312	580	358	1,569	1,234	53,274
หนองจอก	249	954	759	927	1,139	1,199	1,471	1,153	2,219	2,581	1,654	966	1,473	1,889	2,096	3,650	2,587	2,219	1,544	30,729
ลาดกระบัง	755	982	1,152	1,863	1,576	194	2,712	2,858	1,639	1,980	575	319	196	400	940	671	686	1,193	1,683	22,354
บางขุนเทียน	2,576	2,512	2,744	2,398	1,813	5,417	4,397	4,377	3,530	3,142	889	230	1,348	572	816	1,216	699	1,899	1,686	42,261
หนองแขง	-	564	2,269	3,087	1,064	2,008	1,520	1,143	3,194	1,645	298	155	296	248	199	392	450	201	554	19,277
ดุสิต	2,469	2,231	5,092	4,952	3,127	2,222	2,202	3,583	3,055	2,438	988	358	338	515	330	375	343	521	529	35,686
หนองแขง	2,199	1,723	4,627	2,942	1,585	2,747	2,424	3,478	3,606	2,157	837	386	540	275	477	791	657	953	1,358	33,782
หลักสี่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,278	552	293	278	414	225	293	236	937	4,506
สายไหม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	737	5,065	614	777	462	588	506	802	1,858	11,289
<b>วังทองหลาง</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,784</b>	<b>430</b>	<b>265</b>	<b>431</b>	<b>253</b>	<b>418</b>	<b>300</b>	<b>388</b>	<b>273</b>	<b>5,542</b>
ดินนาขาว	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,775	160	188	294	222	299	215	385	426	3,984
สะพานสูง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	875	208	182	331	217	473	396	508	421	3,611
คลองสามวา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,162	295	657	847	1,852	1,269	1,419	1,549	1,563	10,413
วังใหม่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	354	95	205	101	144	74	97	369	427	1,886
บางแค	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,105	290	407	367	221	566	474	781	645	5,656
บางนา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	790	374	340	139	176	178	175	555	407	3,134
ทวีวัฒนา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	333	318	386	342	946	1,008	897	551	642	5,423
ทุ่งครุ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	560	268	492	727	1,573	645	604	487	859	6,215
บางบอน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	489	1,152	393	265	446	1,155	549	488	854	5,791
<b>รวม</b>	<b>51,142</b>	<b>63,262</b>	<b>72,651</b>	<b>89,878</b>	<b>75,514</b>	<b>70,786</b>	<b>92,684</b>	<b>90,970</b>	<b>95,085</b>	<b>87,000</b>	<b>41,377</b>	<b>19,614</b>	<b>17,896</b>	<b>17,699</b>	<b>20,022</b>	<b>24,397</b>	<b>19,548</b>	<b>31,387</b>	<b>35,441</b>	<b>1,019,827</b>

ที่มา : ธนาคารอาคารสงเคราะห์

### 3.7.2 รูปแบบของการพัฒนาที่อยู่อาศัย

จากการศึกษาข้อมูลการขอจดทะเบียนที่อยู่อาศัยเพิ่มเติมแยกตามประเภทของที่อยู่อาศัยโดย ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ระหว่างปี พ.ศ.2538 – พ.ศ.2549 พบว่า มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยในประเภทที่สำคัญคือ บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์/อาคารพาณิชย์ และอาคารชุด/แฟลต ดังนี้

#### 3.7.2.1 ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว

จากสถิติการขอจดทะเบียนเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว พบว่า ในปี พ.ศ.2538 – 2549 พื้นที่ศึกษามีการขอจดทะเบียนจำนวน 20,753 หน่วย หรือเป็นร้อยละ 11.79 ของที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวที่ขอจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด(ตาราง 3.14) จากข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า สภาพการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวของพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนไม่มากนักเมื่อเทียบกับเขตอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวอยู่ตามบริเวณชานเมืองมากกว่าในเขตชั้นใน ไม่ว่าจะเป็นเขตมีนบุรี ลาดกระบัง เขตภาษีเจริญ เขตหนองจอก เขตบางขุนเทียน ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นเขตที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก

บ้านเดี่ยวที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา พบว่าบ้านสร้างเองและบ้านจัดสรร มีจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก แต่บ้านสร้างเองมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากพื้นที่ขนาดใหญ่ที่ใช้สำหรับพัฒนาเป็นโครงการจัดสรรเริ่มน้อยลง บ้านใหม่ที่เกิดขึ้นจึงเป็นลักษณะสร้างเองแทรกไปตามที่ว่างที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษา

#### 3.7.2.2 ที่อยู่อาศัยประเภททาวน์เฮาส์และอาคารพาณิชย์

ที่อยู่อาศัยประเภททาวน์เฮาส์และอาคารพาณิชย์ของพื้นที่ศึกษา ในปี พ.ศ. 2538 - 2547 พบว่ามีการจดทะเบียนเพิ่มจำนวน 7,133 หน่วย หรือเป็นร้อยละ 6.89 ของที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถวและอาคารพาณิชย์ที่ขอจดทะเบียนในกรุงเทพมหานครทั้งหมด(ตาราง 3.14)

จากข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า สภาพการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถวและอาคารพาณิชย์ของพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนและจำนวนไม่มากนักเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ ในกรุงเทพมหานคร บ้านแถวและอาคารพาณิชย์ที่เกิดขึ้นนั้น พบว่าส่วนใหญ่เป็นบ้านแถวและอาคารพาณิชย์ประเภทจัดสรรมากกว่าสร้างเอง

### 3.7.2.3 ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดและแฟลต

ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดและแฟลตในพื้นที่ศึกษา จากข้อมูลปี พ.ศ. 2538 - 2547 มีการขออนุญาตทะเบียนจำนวน 75,698 หน่วย หรือเป็นร้อยละ 28.36 ของที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดและแฟลตของกรุงเทพมหานคร (ตาราง 3.14 ) จากข้อมูลดังกล่าวนี้เป็นตัวชี้ให้เห็นว่าสภาพการพัฒนที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดและแฟลตของพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนการพัฒนาอยู่ในระดับสูง

สำหรับที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดและแฟลตนี้ เป็นที่อยู่อาศัยที่ไม่มีการสร้างเองเป็นการดำเนินการของผู้ประกอบการธุรกิจจัดสรรทั้งสิ้น

ตารางที่ 3.14 จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในพื้นที่ศึกษาจำแนกตามประเภทของที่พักอาศัย ปี พ.ศ. 2538 – 2549

เขตการปกครอง	บ้านเดี่ยว	บ้านแถวและอาคารพาณิชย์	แฟลตและอาคารชุด	รวม
ห้วยขวาง	1695	360	11619	<b>13674</b>
ดินแดง	1131	529	4219	<b>5879</b>
จตุจักร	3912	2360	15128	<b>21400</b>
บางกะปิ	6488	1366	33248	<b>41102</b>
ลาดพร้าว	4962	2469	8533	<b>15964</b>
วังทองหลาง	2565	49	2951	<b>5565</b>
<b>รวม</b>	<b>20753</b>	<b>7133</b>	<b>75698</b>	<b>103584</b>
<b>ร้อยละ</b>	<b>11.79</b>	<b>6.89</b>	<b>28.36</b>	<b>18.96</b>
<b>กรุงเทพมหานคร</b>	<b>176019</b>	<b>103454</b>	<b>266925</b>	<b>546398</b>

ที่มา : ธนาคารอาคารสงเคราะห์

## บทที่ 4

### อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

การศึกษาอิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย จะทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกตำแหน่ง(location)และที่ตั้ง(site)ที่อยู่อาศัยของประชากร เนื่องจากการเลือกตำแหน่งและที่ตั้งดังกล่าวมีผลต่อลักษณะการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมืองที่เกิดขึ้น โดยจะพิจารณาจากปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยครอบคลุม 3 ประเภทหลัก ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยทางด้านสังคม และมีการพิจารณาเกี่ยวกับปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะ เพื่อทำการวิเคราะห์ว่าแต่ละปัจจัยมีผลต่อการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งที่อยู่อาศัยมากน้อยเพียงใด รวมถึงการพิจารณาว่าปัจจัยใดมีผลต่อการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด

#### 4.1 ลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

##### 4.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ กลุ่มประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทั้ง 6 เขตอันได้แก่ เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว และเขตบางกะปิ เนื่องจากเป็นผู้ที่ตัดสินใจหรือกำหนดการเลือกที่อยู่อาศัย และทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามมา ทั้งนี้จำนวนที่ใช้ในการสุ่มตัวอย่าง จะกำหนดจากจำนวนบ้านที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากผลของการเลือกหรือการเกิดที่อยู่อาศัยแต่ละหน่วย จะเป็นการตัดสินใจร่วมกันของหนึ่งหน่วยครอบครัวซึ่งมีจำนวนสมาชิกไม่เท่ากัน หากใช้จำนวนประชากรในการกำหนดจำนวนในการสุ่มตัวอย่างอาจเกิดการซ้ำซ้อนของข้อมูลได้ นอกจากนี้การกำหนดจากจำนวนบ้านที่จดทะเบียนในพื้นที่ศึกษาจะได้จำนวนข้อมูลที่เกิดจากจำนวนหน่วยของที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ ทั้งนี้การแจกแบบสอบถามจะแบ่งการสำรวจออกเป็นแต่ละแขวงในพื้นที่ 6 เขตได้แก่ เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว และเขตบางกะปิ นอกจากนี้ในแต่ละแขวงยังแจกแจงออกตามสัดส่วนจำนวนที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทอีกด้วย เพื่อให้การวิเคราะห์การพัฒนาที่อยู่อาศัยครอบคลุมพื้นที่ศึกษามากที่สุด ทั้งนี้คาดว่าจะได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาเกี่ยวกับจำนวนที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาที่เกิดจากอิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานได้ ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีจำนวนบ้านทั้งสิ้น 321,075 หลัง และเป็นฐานในการคำนวณ ดังนี้

#### 4.1.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างของประชากรที่ใช้ในการศึกษา ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multiple Random Sampling) โดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

- **ขั้นตอนที่ 1** การคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม โดยหลักการคำนวณของ Yamane's (Yamane, 1973) ดังสูตร ต่อไปนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

n = จำนวนของขนาดตัวอย่าง

N = จำนวนรวมทั้งหมดของประชากรที่ใช้ในการศึกษา

e = ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ (โดยกำหนดให้เท่ากับ .05)

โดย จำนวนบ้านในพื้นที่ศึกษา N = 321,075 หลัง

ใช้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ e = 0.05 หรือที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95 % แทนค่า

$$\begin{aligned} n &= \frac{321,075}{1 + 321,075 (0.05)^2} \\ &= \frac{321,075}{803.6875} \\ &= 399.5 \sim 400 \end{aligned}$$

ดังนั้น ตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เท่ากับ 400 ชุด

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมมีค่าประมาณ 400 ชุด อย่างไรก็ตาม การเก็บข้อมูลแบบสอบถามนี้เป็นวิธีการแจกแบบสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) จึงกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 20 เพื่อป้องกันการคลาดเคลื่อนจากการเก็บข้อมูล ดังนั้นการสำรวจครั้งนี้จึงมีกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 480 ชุด

- **ขั้นตอนที่ 2** ทำการหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการสุ่มในแต่ละพื้นที่โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิตามสัดส่วน ( Proportional Stratified Random Sampling ) โดยใช้สูตรดังนี้

$$\text{จำนวนตัวอย่างในแต่ละพื้นที่} = \frac{\text{จำนวนตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{จำนวนบ้านในแต่ละพื้นที่}}{\text{จำนวนบ้านทั้งหมด}}$$

ตารางที่ 4.1 จำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการสอบถามประชากรในแต่ละพื้นที่

พื้นที่	จำนวนบ้าน(หลัง)	จำนวนตัวอย่าง(ชุด)
<b>เขตดินแดง</b>		
- แขวงดินแดง	47098	70
<b>รวม</b>	<b>47098</b>	<b>70</b>
<b>เขตห้วยขวาง</b>		
- แขวงห้วยขวาง	8,726	13
- แขวงบางกะปิ	9,879	15
- แขวงสามเสนนอก	14,244	21
<b>รวม</b>	<b>32849</b>	<b>49</b>
<b>เขตจตุจักร</b>		
- แขวงลาดยาว	21,138	32
- แขวงเสนานิคม	8,440	13
- แขวงจันทระเกษม	16,854	25
- แขวงจอมพล	15,935	24
- แขวงจตุจักร	11,694	17
<b>รวม</b>	<b>74061</b>	<b>111</b>
<b>เขตวังทองหลาง</b>		
- แขวงวังทองหลาง	48063	72
<b>รวม</b>	<b>48063</b>	<b>72</b>
<b>เขตบางกะปิ</b>		
- แขวงคลองจั่น	40,135	60
- แขวงหัวหมาก	36,629	55
<b>รวม</b>	<b>76764</b>	<b>115</b>
<b>เขตลาดพร้าว</b>		
- แขวงลาดพร้าว	34,220	51
- แขวงจรเข้บัว	8,020	12
<b>รวม</b>	<b>42240</b>	<b>63</b>
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>321075</b>	<b>480</b>



- **ขั้นตอนที่ 3** ทำการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) เมื่อผู้วิจัยแบ่งกลุ่มตัวอย่างตามพื้นที่แล้วคิดสัดส่วนต่อจำนวนบ้านของแต่ละพื้นที่ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างเท่าไรแล้วก็จะทำการสอบถามกลุ่มตัวอย่างในแต่ละพื้นที่ตามสัดส่วนที่คำนวณได้ข้างต้น โดยไม่มีการทดแทน ( Without Replacement )

#### 4.1.3 ลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์กลุ่มตัวอย่างจะวิเคราะห์กลุ่มประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา อันได้แก่ เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตลาดพร้าว เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ จากกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถาม 480 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 61.9 มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 57.3 มีสถานภาพแต่งงาน ร้อยละ 47.1 ส่วนใหญ่ไม่มีบุตร ร้อยละ 44.4

มีระดับการศึกษาปริญญาตรี ร้อยละ 56.0 ประกอบอาชีพลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 53.5 มีสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 5 คน ร้อยละ 26.3 มีสมาชิกในครอบครัวที่เป็นเด็กเล็ก จำนวน 1 คน ร้อยละ 22.3 มีสมาชิกในครอบครัวที่กำลังศึกษา จำนวน 1 คน ร้อยละ 24.0 มีสมาชิกในครอบครัวที่ทำงาน จำนวน 2 คน ร้อยละ 46.9 มีสมาชิกในครอบครัวที่เป็นพ่อบ้าน/แม่บ้าน (ไม่ได้ประกอบอาชีพ) จำนวน 1 คน ร้อยละ 23.1 มีสมาชิกในครอบครัวที่เป็นผู้สูงอายุ จำนวน 1 คน ร้อยละ 22.9 มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 20,000 บาท ร้อยละ 43.1

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 4.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา

การพัฒนาที่อยู่อาศัยภายในเมือง จะประกอบด้วยปัจจัยหลักๆ 3 ด้าน คือ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านสังคม

1. ปัจจัยด้านกายภาพนั้นจะมีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย โดยเป็นส่วนช่วยกำหนดที่ตั้งและมูลค่าของที่อยู่อาศัย โดยลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จะเป็นปัจจัยพื้นฐานในการพิจารณาการตั้งถิ่นฐานเพื่อการอยู่อาศัย เช่น ที่อยู่อาศัยจะต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่ปราศจากภัยธรรมชาติ ร้ายแรง มีสภาพแวดล้อมเหมาะแก่การอยู่อาศัยเช่นมีอากาศถ่ายเทได้โดยสะดวก ปราศจากมลพิษ เป็นต้น (Edward J. Kaiser, David R. Godschalk, and F Stuart Chapin, 1978: 348-349) นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต เป็นต้น

2. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจก็มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย โดยเป็นปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการครอบครองที่อยู่อาศัย ซึ่งผู้ต้องการที่อยู่อาศัยแต่ละบุคคลจะมีความสามารถในการครอบครองแตกต่างกัน อาทิเช่น ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อยู่ในที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อย เป็นต้น และในภาพรวมสภาวะทางเศรษฐกิจจะเป็นส่วนผลักดันที่สำคัญต่ออุปสงค์และอุปทานของที่อยู่อาศัยอีกด้วย

3. ปัจจัยด้านสังคม จะมีผลต่อที่อยู่อาศัยในการตัดสินใจเลือกซื้อที่อยู่อาศัยของประชากรภายในเมือง เช่น หากสภาพสังคมเป็นลักษณะของครอบครัวเดี่ยวหรือคนนิยมเป็นโสดมากกว่าแต่งงาน จะทำให้มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยที่มีขนาดไม่ใหญ่มากนัก เพราะไม่ต้องการพื้นที่ใช้สอยกว้างขวางนัก สามารถบำรุงรักษาได้ง่าย เป็นต้น

ซึ่งแต่ละปัจจัยมีลำดับความสำคัญหรืออิทธิพลต่อการตัดสินใจของประชากรแตกต่างกัน และในแต่ละปัจจัยทั้ง 3 ด้านนั้นยังมีเหตุผลย่อยแตกต่างกันออกไปอีก ทั้งนี้จากการศึกษาสภาพการณ์การพัฒนาของพื้นที่และประชากรกลุ่มตัวอย่าง ทำให้ได้ทราบว่าปัจจัยใดมีลำดับความสำคัญหรืออิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอย่างไร ซึ่งปัจจัยและเหตุผลเหล่านี้ย่อมมีผลกระทบต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยโดยรวมของเมืองอีกด้วย (Richard F Muth, 1975: 154)

#### 4.2.1 ปัจจัยทางกายภาพที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย

ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ ตำแหน่งที่ตั้ง การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สภาพแวดล้อม ฯลฯ ทั้งนี้การเก็บแบบสอบถามจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง จะนำมาประมวลผล โดยเรียงตามลำดับจากมากไปน้อยดังนี้

##### 4.2.1.1 ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการเลือกตำแหน่ง(location) ของที่อยู่อาศัย

- การเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยของตนเองในตำแหน่งที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็วมีผลต่อการเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยมากที่สุดถึงร้อยละ 26.95 เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เขตต่อเมืองที่มีพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นย่านธุรกิจและเป็นแหล่งงานที่สำคัญของประชากร การพักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาจึงสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางไปยังแหล่งงาน หรือประกอบกิจกรรมทางธุรกิจต่างๆได้มากกว่าการพักอาศัยในพื้นที่ชานเมืองซึ่งอยู่ห่างไกลออกไป

- การเลือกตำแหน่งที่มีความพร้อมทางด้านการคมนาคมขนส่ง เป็นปัจจัยที่ประชากรให้ลำดับความสำคัญรองลงมาคิดเป็นร้อยละ 24.27 เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญในการเคลื่อนย้ายคนและกิจกรรมจากพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่ง ผู้อยู่อาศัยจึงเลือกทำเลที่ตั้งที่มีความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางในการไปประกอบกิจกรรมต่างๆ ซึ่งในพื้นที่ศึกษาถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านการบริการการคมนาคมขนส่งค่อนข้างสูงทีเดียว

- การเลือกตำแหน่งที่มีความพร้อมในการบริการสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ คิดเป็นร้อยละ 15.54 ซึ่งสาธารณูปโภคเหล่านี้ถือได้ว่าเป็นความจำเป็นพื้นฐานต่อการอยู่อาศัยและการใช้ชีวิตประจำวันในแต่ละตำแหน่ง (location) ของเมือง ภาครัฐจึงได้พัฒนาการบริการสาธารณูปโภคเพื่อรองรับความต้องการของผู้อยู่อาศัย ปัจจุบันพื้นที่ศึกษามีความพร้อมในการบริการด้านสาธารณูปโภคที่สูงมากและเพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งส่งผลให้การพัฒนาเมืองในด้านต่างๆของพื้นที่ศึกษาสูงขึ้นตามไปด้วย

- ส่วนตำแหน่งที่มีสาธารณูปการเช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ ฯลฯ ที่มีชื่อเสียง ประชากรจะให้ลำดับความสำคัญร้อยละ 13.48 เนื่องจากเป็นสิ่งที่อำนวยความสะดวกแก่ตนเองและสมาชิกในครอบครัว ไม่ว่าจะเป็นการบริการสถานศึกษาซึ่งมีความสำคัญต่อสมาชิกในครอบครัวที่อยู่ในวัยเรียน ตลาดและห้างสรรพสินค้าเป็นแหล่งจับจ่ายใช้สอยในขณะเดียวกันก็เป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจของประชากร นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลและ

แหล่งบริการสาธารณสุข สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง และสวนสาธารณะ ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีการกระจายตัวของสาธารณูปการเหล่านี้อย่างทั่วถึง

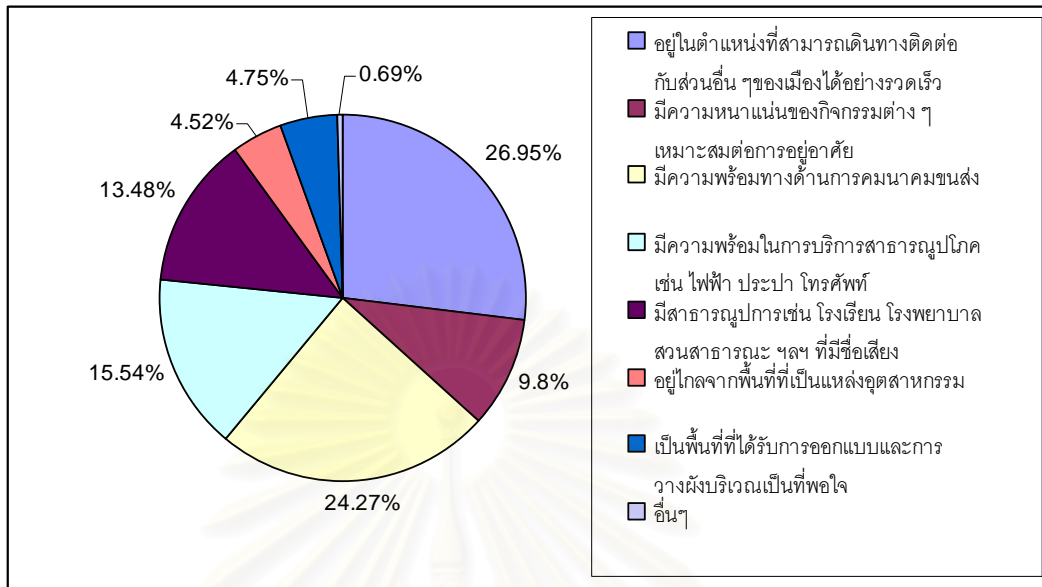
- การเลือกตำแหน่งที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย ประชากรให้ลำดับความสำคัญร้อยละ 9.80 ซึ่งพื้นที่ที่มีกิจกรรมและความหนาแน่นของอาคารเบา บาง ย่อมมีแนวโน้มที่จะมีมลพิษในอากาศน้อยกว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารและกิจกรรมหนาแน่นมากกว่า ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จึงมักเลือกทำเลของที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นของอาคารและกิจกรรมน้อยที่สุดเท่าที่จะมีความสามารถในการครอบครองได้ ทั้งนี้พื้นที่ศึกษาในปัจจุบันมีพื้นที่ปลูกสร้างต่อพื้นที่ศึกษาทั้งหมดประมาณ 0.024 ตร.ม/ตร.ม.

ส่วนปัจจัยอื่นๆ ประชากรให้ลำดับความสำคัญรองลงมา ได้แก่ พื้นที่ที่ได้รับการออกแบบและการวางผังบริเวณเป็นที่พอใจ ร้อยละ 4.75, อยู่ไกลจากพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม ร้อยละ 4.52 และอื่นๆ ร้อยละ 0.69

จะเห็นได้ว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งและระยะทางมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกตำแหน่ง (location) ที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด เนื่องจากที่อยู่อาศัยที่มีที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมและอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม จะสามารถเดินทางไปยังแหล่งงาน ศูนย์กลางทางธุรกิจ ย่านการค้าหรือบริเวณอื่นของเมืองเพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและยังสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ (Berry, Brain J.L. and Morton Franke E, 1973: 142-144) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครที่มีปัญหาการจราจรติดขัดสูงมาก ประชาชนจึงให้ความสำคัญกับปัจจัยเหล่านี้เป็นอันดับแรก

ส่วนการเลือกตำแหน่งของที่พักอาศัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม จะมีผลกระทบต่อความปรารถนาที่จะตั้งถิ่นฐานในตำแหน่งนั้นๆ ทั้งนี้เพราะการที่ครอบครัวใดครอบครัวหนึ่งจะเลือกอยู่อาศัยที่ตำแหน่งใดนั้น นอกจากจะพิจารณาเรื่องความเป็นสัดส่วนเฉพาะตัวในที่อยู่อาศัยและที่ตั้งแล้ว ยังพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมต่างๆ ของตำแหน่งในเมืองที่ตนเลือกจะเหมาะสมกับครอบครัวที่จะอาศัยอยู่ได้มากน้อยเพียงไร (Smith, Wallace F, 1975: 145) แต่อย่างไรก็ตามปัจจัยนี้ ประชากรก็ให้ความสำคัญน้อยกว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งและระยะทางในการติดต่อส่วนอื่นๆของเมือง สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ตามลำดับ

**แผนภูมิที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านกายภาพ**



**4.2.1.2 ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการเลือกที่ตั้ง(site) ของที่ดินปลูกสร้างที่อยู่อาศัย**

- การพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ของที่ดินปลูกสร้างของที่อยู่อาศัย ประชากรจะให้ลำดับความสำคัญกับที่ตั้งที่อยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึงเช่น อยู่ติดถนนหลัก อยู่ใกล้ทางด่วน เป็นต้น มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 26.85 เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ต้องการได้รับความสะดวกในการเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงาน ร้านค้า โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งจุดหมายเหล่านี้มักอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ดังนั้น บริเวณพักอาศัยจึงมีแนวโน้มตั้งอยู่รอบ ๆ สถานที่เหล่านี้ (Barrie Needham, 1977: 96-97)

- การเลือกตั้งอยู่ในบริเวณที่มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง รถสองแถว เป็นต้น ประชากรให้ลำดับความสำคัญร้อยละ 20.57 บางส่วนจะไม่มีรถยนต์เป็นของตนเอง โดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ใช้เวลาในการเดินทางสั้น และเสียค่าเดินทางหรือค่าขนส่งให้น้อยที่สุด และส่วนใหญ่มักจะเดินทางโดยใช้บริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางโดยรวมจะสั้นและเสียค่าใช้จ่ายน้อย แต่บางส่วนก็เป็นผู้ที่มีรายได้สูงและมียานพาหนะของตนเองแต่มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะบางประเภทซึ่งสะดวกกว่า เช่น รถไฟฟ้า เป็นต้น

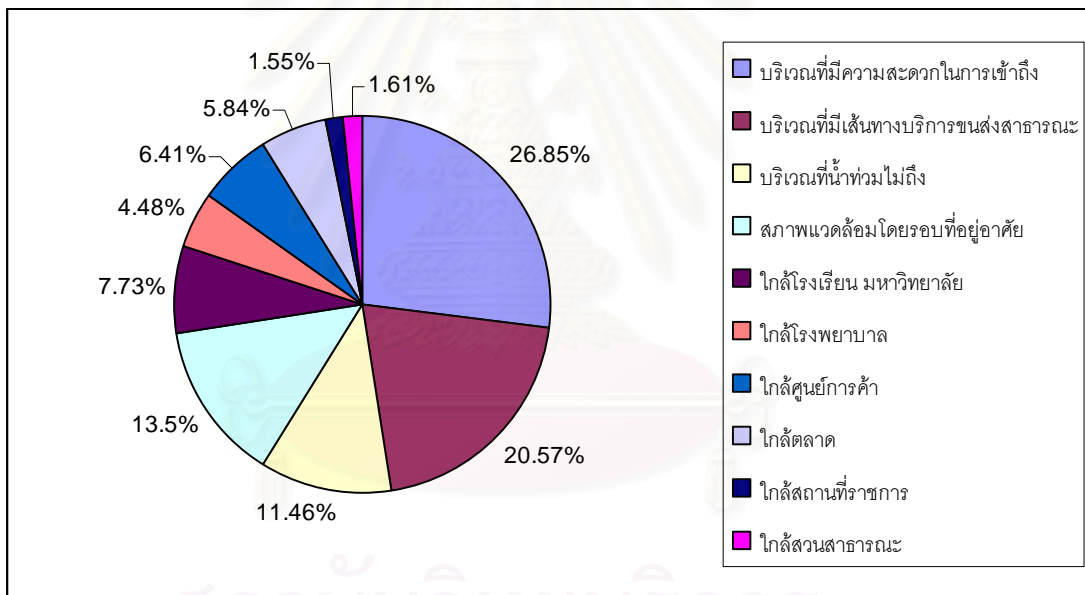
- การเลือกที่ตั้งในสภาพแวดล้อมโดยรอบที่อยู่อาศัยมีบรรยากาศดี สงบร่มรื่น คิดเป็นร้อยละ 13.50 ซึ่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนอกจากจะต้องมีความสะดวกในการเดินทางเข้าออกแล้ว ยังจะต้องอยู่แยกห่างจากบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น หรือแหล่งที่ทำให้เกิดมลพิษเพียงพอก็จะไม่ได้รับผลกระทบจากฝุ่น ควัน เสียง และอิทธิพลของสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาในขณะเดียวกันด้วย

- การเลือกที่ตั้งที่เป็นบริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง คิดเป็นร้อยละ 11.46 เป็นปัจจัยที่เป็นลักษณะทางกายภาพที่มีอยู่เดิมบนพื้นที่ แต่สามารถใช้เทคโนโลยีด้านการป้องกันน้ำท่วมเพื่อให้สามารถบรรเทาความเดือดร้อนได้ ( สุวัฒน์ ธาดานิติ, 2544) ทำให้ประชากรไม่กังวลกับปัจจัยนี้มากนัก

- การเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย คิดเป็นร้อยละ 7.73 อยู่ใกล้ศูนย์การค้า ร้อยละ 6.41 อยู่ใกล้ตลาด ร้อยละ 5.84 อยู่ใกล้โรงพยาบาล ร้อยละ 4.48 อยู่ใกล้สถานที่ราชการ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง ร้อยละ 1.55 อยู่ใกล้สวนสาธารณะ ร้อยละ 1.61 ตามลำดับ

จากการสำรวจ ปัจจัยด้านกายภาพที่เกี่ยวกับการเดินทางจะมีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด ส่วนปัจจัยด้านกายภาพที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกรอบทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยจะเป็นปัจจัยที่ประชากรให้ความสำคัญรองลงมา

#### แผนภูมิที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ



#### 4.2.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านกายภาพจะมีความสัมพันธ์กับสถานภาพของประชากรดังนี้

- ประชากรในทุกช่วงอายุทั้งที่โสดและมีครอบครัวแล้วโดยจะให้ลำดับความสำคัญกับตำแหน่งที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็วและมีความสะดวกในการเข้าถึงมากที่สุด ใกล้เคียงกับความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมีผลต่อประชากรโดยรวมไม่ว่าจะอยู่ในช่วงวัยหรือสภาพสมรสใดก็ตาม

- ประชากรที่แต่งงานโดยเฉพาะครอบครัวที่มีบุตรแล้วจะให้ความสำคัญการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย และการเลือกที่ตั้งที่อยู่ใกล้โรงเรียนหรือมหาวิทยาลัย การเลือกที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับโรงพยาบาลและตลาดมากกว่าประชากรโสด

- ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมอาทิ มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย อยู่ไกลจากพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม และเป็นพื้นที่ที่ได้รับการออกแบบและการวางผังบริเวณเป็นที่พอใจ ประชากรในทุกช่วงวัยและสถานภาพการสมรสจะให้ลำดับความสำคัญโดยมีสัดส่วนไม่มากนักเมื่อเทียบกับปัจจัยอื่น แต่ทั้งนี้จากผลการสำรวจพบว่า แนวโน้มว่าประชากรที่สูงวัยขึ้นไม่ว่าจะอยู่ในสถานภาพสมรสใด จะให้ความสำคัญกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมมากขึ้น เนื่องจากมีกิจกรรมภายนอกที่อยู่อาศัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางน้อยลงแต่มีกิจกรรมหรือมีความต้องการพักผ่อนภายในที่พักอาศัยเพิ่มขึ้น

#### 4.2.1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและรายได้ของผู้อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านกายภาพ จะมีความสัมพันธ์กับอาชีพและรายได้ของประชากรดังนี้

- จากการสำรวจพบว่า ทุกอาชีพที่ทำการสำรวจให้ลำดับความสำคัญกับตำแหน่งที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็วและมีความสะดวกในการเข้าถึงมากที่สุด ใกล้เคียงกับความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่งรองลงมาเช่นเดียวกับผลการสำรวจของประชากรโดยรวม

- ประชากรทุกอาชีพให้ลำดับความสำคัญกับการบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการรองลงมา โดยอาชีพลูกจ้างบริษัทเอกชน รับจ้างรัฐวิสาหกิจ รับจ้างทั่วไป จะให้ลำดับความสำคัญกับความพร้อมในการให้บริการสาธารณูปโภคมากกว่าการให้บริการสาธารณูปการ ส่วนเจ้าของบริษัทเอกชน รับราชการ และอื่นๆเช่นแม่บ้านจะให้ลำดับความสำคัญกับความพร้อมในการให้บริการสาธารณูปการมากกว่าการให้บริการสาธารณูปโภค เนื่องจากบางส่วนมีที่อยู่อาศัยอยู่ที่เดียวกับที่ทำงาน จึงต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบที่อยู่อาศัยของตนเองมากกว่าอาชีพอื่นๆ

- หากพิจารณาด้านรายได้ พบว่าประชากรที่ยิ่งมีรายได้สูงจะยิ่งให้ความสำคัญกับการเลือกตำแหน่งที่มีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่งมากกว่าตำแหน่งภายในเมืองที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว และเลือกตำแหน่งที่เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านสาธารณูปการมากกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า เนื่องจากส่วนใหญ่จะมีพาหนะเป็นของตนเองจึง

ต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางและมีความพร้อมทางฐานะทางเศรษฐกิจ จึงมีความต้องการและมีความสามารถในการใช้จ่ายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้ชีวิตประจำวันมากกว่าผู้มีรายได้ต่ำกว่า

ทั้งนี้การเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะมีความสัมพันธ์กับรายได้ และในขณะเดียวกันก็สามารถสนองความต้องการของตนได้ ดังนั้นจึงเห็นว่า บางครอบครัวจะอยู่อาศัยในพื้นที่ที่ห่างไกลจากศูนย์กลางเมือง(CBD)ซึ่งเป็นแหล่งจ้างงาน แต่ได้อยู่ในบ้านที่มีรายได้สามารถซื้อได้ ถึงแม้ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง(CBD)ออกไป แต่ต้องเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง และค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะต้องไม่สูงเกินกว่าจะยอมรับได้ ดังนั้นผู้มีรายได้สูงบางส่วนจึงพอใจที่จะอาศัยอยู่ในบริเวณที่ห่างออกไปจากศูนย์กลางเมือง (CBD) โดยยอมเดินทางไกลขึ้นและจ่ายค่าเดินทางสูงขึ้นเพื่อแลกกับความพอใจเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ส่วนใหญ่มักจะเลือกอาศัยอยู่ในพื้นที่เมืองใหม่ หรือพื้นที่ที่เป็นย่านพักอาศัยโดยเฉพาะ ซึ่งอยู่ห่างไกลจากศูนย์กลางเมือง (CBD) มากกว่าอยู่ในย่านเก่าแก่ใจกลางเมือง (Richard F. Muth, 1964) ในขณะที่ผู้มีรายได้น้อยจะเลือกอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมือง (CBD) ที่เป็นแหล่งงาน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยอาจมีความพอใจในตัวที่อยู่อาศัยไม่มากนักแต่ก็สามารถยอมรับได้

#### 4.2.1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

- ผู้ที่อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนต์ จะให้ลำดับความสำคัญของการเลือกตำแหน่ง(location) ที่อยู่อาศัยที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็วมากที่สุด ซึ่งจะสังเกตเห็นได้ว่าที่อยู่อาศัยเหล่านี้ส่วนใหญ่จะมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับศูนย์กลางทางธุรกิจหรือย่านการค้า รองลงมาคือการคำนึงถึงตำแหน่งที่มีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยดังกล่าวมักจะมีความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่งอยู่ในระดับที่ดีอยู่แล้ว

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยว จะเลือกตำแหน่งของที่พักอาศัยที่มีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่งมากกว่าตำแหน่งที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากที่ตั้งของบ้านเดี่ยวส่วนใหญ่จะมีราคาแพงและใช้พื้นที่ค่อนข้างมาก จึงมีที่ตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางทางธุรกิจหรือย่านการค้าซึ่งมีราคาที่ดินถูกกว่า แต่ผู้อยู่อาศัยเหล่านี้มีความสามารถและมีรายได้เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าสู่แหล่งงานของตนเอง หรือการเข้าไปประกอบกิจกรรมอื่น ๆ ภายในศูนย์กลางทางธุรกิจหรือย่านการค้า จึงให้ลำดับความสำคัญกับ



ความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง มากกว่าการเลือกตำแหน่งที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมือง

- ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัย ในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ที่ดินปลูกสร้างของที่อยู่อาศัยด้านกายภาพ พบว่า ประชากรที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ และอพาร์ทเมนท์ จะเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยอยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึงมากที่สุด ส่วนตึกแถวและแฟลตจะเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมโดยรอบที่อยู่อาศัยที่ดี และบริเวณที่มีเส้นทางขนส่งสาธารณะมากที่สุด

- ผู้ที่อาศัยในบ้านเดี่ยวจะคำนึงถึงสภาพแวดล้อมโดยรอบที่อยู่อาศัย มากกว่าที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ แฟลต และอพาร์ทเมนท์ ซึ่งเป็นประเภทที่อยู่อาศัยที่ทำให้ความสำคัญกับการเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้ศูนย์การค้ามากกว่าที่อยู่อาศัยประเภทอื่น ในขณะที่ที่อยู่อาศัยทุกประเภทจะให้ความสำคัญกับการเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้ตลาดใกล้เคียงกัน

ส่วนการเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้โรงพยาบาล สวนสาธารณะ และสถานที่ราชการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในที่อยู่อาศัยทุกประเภทจะให้ความสำคัญค่อนข้างน้อย เนื่องจากเป็นสาธารณูปการที่จะเข้าไปใช้ประโยชน์ในบางครั้งคราวเท่านั้น

#### 4.2.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ราคาที่ดิน ระยะห่างจากแหล่งงาน ผลตอบแทนจากที่ตั้ง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ฯลฯ ทั้งนี้การเก็บแบบสอบถามจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง จะนำมาประมวลผลโดยเรียงตามลำดับจากมากไปน้อยดังนี้

##### 4.2.2.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเลือกตำแหน่ง (location) ของที่อยู่อาศัย

- เหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ ของกลุ่มประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ คือ อยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ ร้อยละ 35.50 จะเห็นได้ว่าแม้แต่ปัจจัยในด้านเศรษฐกิจประชากรยังให้ความสำคัญกับการเดินทางและการคมนาคมขนส่งมากที่สุด แต่อยู่ในรูปของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งประชากรพยายามจะควบคุมให้เหมาะสมกับรายได้และความสามารถในการจ่ายของตนเองและครอบครัวมากที่สุด

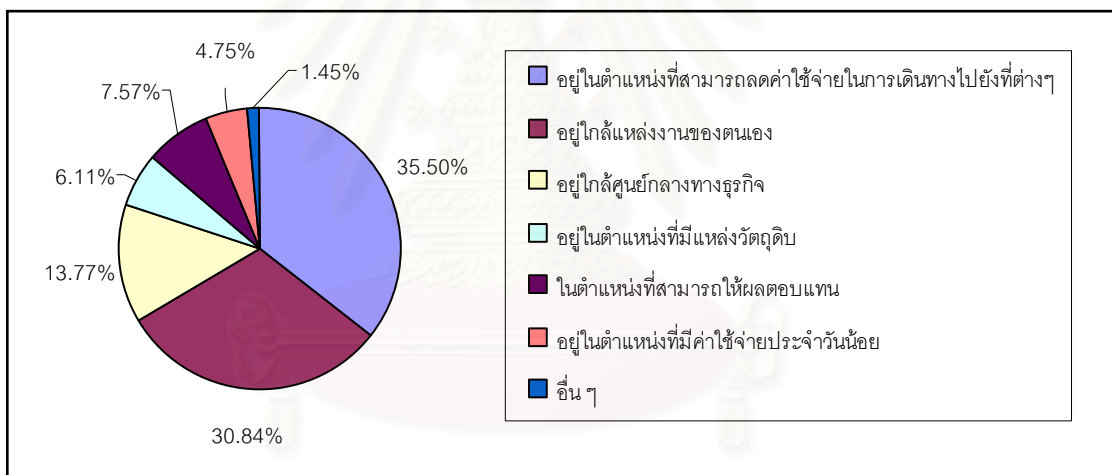
- รองลงมาคือ อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง ร้อยละ 30.84 ซึ่งใกล้เคียงกับการเลือกตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ ได้ จะเห็นว่าตำแหน่งของที่อยู่อาศัยจะสัมพันธ์กับการเดินทางไปทำงานของประชากรภายในเมือง โดยตำแหน่งของแหล่งงานมีผลกับตำแหน่งของที่อยู่อาศัย โดยประชากรต้องการอยู่ในตำแหน่งที่อยู่ใกล้กับแหล่งงานของตนเอง เพื่อ

ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานซึ่งต้องใช้จ่ายและเดินทางเป็นประจำเกือบทุกวัน

- ประชากรจะให้ลำดับความสำคัญกับการเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ ร้อยละ 13.77 เนื่องจากเป็นศูนย์รวมทางด้านธุรกิจการค้าและการบริการ และยังเป็นจุดที่มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทุกชนิด ตั้งแต่ ถนน รถไฟฟ้า ทางด่วน เป็นต้น ซึ่งจะเชื่อมโยงกับส่วนต่าง ๆ ของเมืองเกือบทั้งหมด ทำให้สะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆและเข้าถึงแหล่งการค้าที่ต้องการติดต่อได้ง่าย (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2545)

- การอยู่ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทนด้านรายได้้นอกจากการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว ประชากรให้ลำดับความสำคัญร้อยละ 7.57 อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัดดูดิบที่เอื้ออำนวยความสะดวกการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ร้อยละ 6.11 อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อยร้อยละ 4.75 และอื่น ๆ ร้อยละ 1.45

**แผนภูมิที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ**



**4.2.2.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเลือกที่ตั้ง(site) ของที่ดินปลูกสร้างที่อยู่อาศัย**

- ผลการศึกษาเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ของที่ดินปลูกสร้างของประชากรกลุ่มตัวอย่างด้านเศรษฐกิจ คือ อยู่ใกล้ที่ทำงาน ร้อยละ 30.19 จะเห็นได้ว่าการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของประชากรสัมพันธ์กับแหล่งงานของประชากรเช่นเดียวกับการเลือกตำแหน่ง (location) ของที่อยู่อาศัย เนื่องจากเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำ (Brain Goodall, 1972: 152)

- รองลงมาคืออยู่ในที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อย เช่น อยู่ติดถนน สามารถเดินมาขึ้นป้ายรถโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น ร้อยละ 25.90 ซึ่งการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

ของประชากรมักจะเลือกที่ตั้งที่อยู่ในบริเวณที่สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะของพื้นที่หรือท้องถิ่นนั้นได้ และในพื้นที่นั้นจะต้องมีการบริการพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งอาจจะเกิดจากการปรับปรุงบริการพื้นฐานที่มีอยู่เดิมหรืออาจมีการสร้างใหม่ เพื่อให้สามารถสนองตอบความต้องการได้อย่างเพียงพอ (Edward J. Kaiser, David R. Godschalk, and F Stuart Chapin, 1978: 348-349) ทั้งนี้ในพื้นที่ศึกษาก็มีความพร้อมในด้านการบริการขนส่งสาธารณะและมีเส้นทางหลากหลายและค่อนข้างหนาแน่น ประชากรจึงให้ความสำคัญกับการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อยที่สุด โดยเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้กับบริการขนส่งสาธารณะเหล่านั้นมากที่สุด

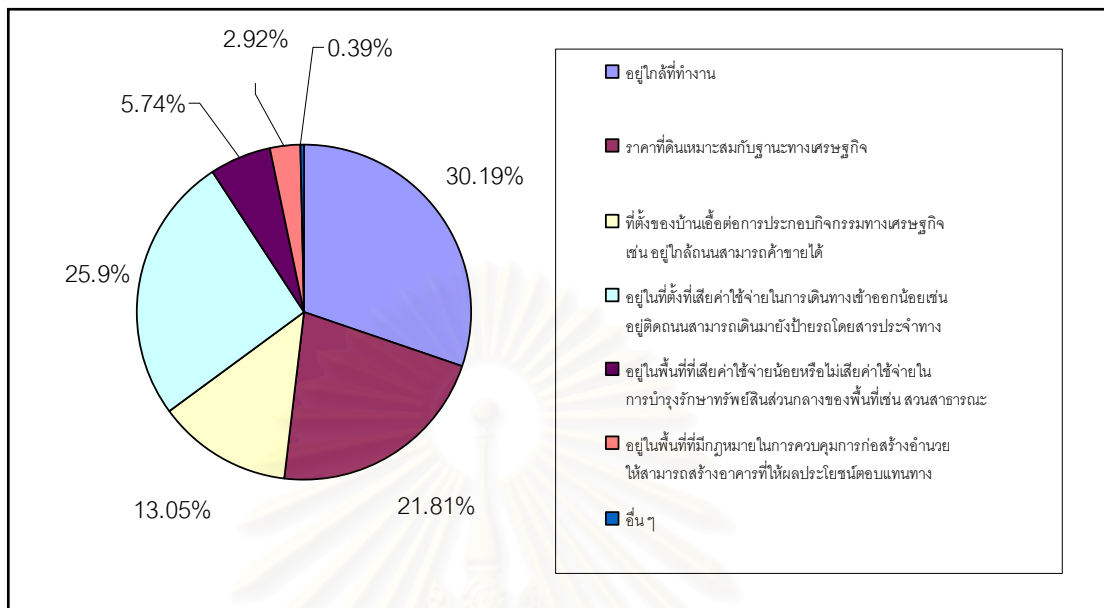
- การให้ลำดับความสำคัญกับที่ตั้งที่มีราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ คิดเป็นร้อยละ 21.81

- ที่ตั้งของบ้านเพื่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้ ประชากรจะให้ความสำคัญร้อยละ 13.05 โดยประชากรบางส่วนไม่ได้ใช้ที่อยู่อาศัยเพื่อการอาศัยเพียงอย่างเดียว แต่อาจใช้ในการประกอบกิจกรรมการค้าด้วย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะของอาคารพาณิชย์ที่อยู่ติดกับถนนหลัก ประชากรซึ่งเป็นลูกค้าสามารถเข้าถึงได้ง่าย เช่น อาคารพาณิชย์บริเวณสองข้างทางของถนนลาดพร้าว ถนนรัชดาภิเษก ถนนพหลโยธินในเขตดินแดง เป็นต้น

- การเลือกที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายในการอยู่อาศัยน้อย หรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สโมสร เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 5.74 ส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมหรืออพาร์ทเมนต์ เป็นต้น

- อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอำนวยความสะดวกให้สามารถสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้ ร้อยละ 2.92 โดยการเลือกที่ตั้งของประชากรอาจเกี่ยวข้องกับ การกำหนดการใช้ที่ดิน การใช้ที่ดินบางอย่างอาจจะมีกฎหมายกำหนดการใช้ที่แน่นอนลงไปเช่น บริเวณเขตทหาร บริเวณเขตสถานที่ราชการ และยังมีกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎหมายผังเมืองเพื่อควบคุมความหนาแน่น เป็นต้น ซึ่งประชากรบางส่วนอาจเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของตนเองเพื่อการประกอบธุรกิจไปด้วย เช่น อพาร์ทเมนต์ ดังนั้นหากมีกฎหมายควบคุมทำให้ไม่สามารถทำการก่อสร้างได้ ก็จะมีผลทำให้ประชากรกลุ่มดังกล่าวมีความต้องการที่ตั้งที่อยู่อาศัยของตนเองในบริเวณนั้นน้อยลง แต่ทั้งนี้ปัจจัยนี้มีผลต่อประชากรในสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับปัจจัยอื่นๆ

#### แผนภูมิที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ด้านเศรษฐกิจ



#### 4.2.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของประชากรกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้งที่ปลูกสร้าง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ จะมีความสัมพันธ์กับสถานภาพของประชากรดังนี้

- กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 31-50 ปีซึ่งเป็นช่วงวัยทำงาน จะให้ลำดับความสำคัญกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้ที่ทำงานมากที่สุด รองลงมาคือ เลือกที่ตั้งที่ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ

ในขณะที่ประชากรซึ่งมีอายุ 50 ปีขึ้นไปซึ่งเป็นช่วงวัยที่จะเกษียณจากการทำงานจะให้ลำดับความสำคัญกับราคาที่ดินมากกว่าที่ตั้งที่อยู่ใกล้ที่ทำงาน เนื่องจากส่วนใหญ่มีสภาพทางการเงินคงที่และอาจจะมีรายได้เพิ่มขึ้นอีก ส่วนปัจจัยอื่นๆทุกช่วงวัยจะให้ลำดับความสำคัญใกล้เคียงกันคือ อยู่ในที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย อยู่ในที่ตั้งที่เอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อยู่ในที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาพื้นที่ส่วนกลางน้อย และปัจจัยด้านกฎหมาย จะให้ความสำคัญตามลำดับ

- หากพิจารณาสถานภาพการสมรสและการมีบุตรของประชากร จะพบว่าประชากรที่เป็นโสด หม้าย แยกกันอยู่และไม่มีบุตร จะให้ลำดับความสำคัญกับการเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อยมากที่สุด รองลงมาคืออยู่ใกล้ที่ทำงาน เนื่องจากไม่มี

ภาวะด้านการดูแลครอบครัวที่มีสมาชิกหลายคน จึงต้องการความคล่องตัวในการเดินทางและความสะดวกในการอยู่อาศัยภายในที่พักอาศัย

ในขณะที่ประชากรที่สมรสแล้วและมีบุตร จะให้ลำดับความสำคัญกับที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้ที่ทำงานมากที่สุด เป็นการประหยัดเวลาในการเดินทาง เพื่อให้เวลากับการดูแลครอบครัวมากขึ้น รองลงมาคือปัจจัยด้านราคาที่ดินและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่วนปัจจัยด้านอื่นๆ ได้แก่ อยู่ในที่ตั้งที่เอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อยู่ในที่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาพื้นที่ส่วนกลางน้อย และปัจจัยด้านกฎหมาย จะให้ความสำคัญตามลำดับ

#### 4.2.2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและรายได้ของผู้อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง(location)ที่ตั้ง(site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ จะมีความสัมพันธ์กับอาชีพและรายได้ของประชากรดังนี้

- ประชากรที่มีรายได้ต่างกันจะให้ลำดับความสำคัญต่อเหตุผลด้านเศรษฐกิจในการพิจารณาเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยใกล้เคียงกัน โดยส่วนใหญ่จะเลือกอยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ หรือเสียค่าเดินทางในการเข้าออกน้อยมากที่สุด รองลงมาคืออยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง ส่วนปัจจัยอื่นๆ อาทิอยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ อยู่ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทนด้านรายได้้นอกจากการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัตถุดิบที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย ประชากรจะให้ลำดับความสำคัญไม่มากนัก

- ประชากรที่ประกอบอาชีพลูกจ้างบริษัทเอกชน อาชีพรับจ้างรัฐวิสาหกิจ อาชีพรับจ้างทั่วไป ซึ่งเป็นอาชีพส่วนใหญ่ของประชากร จะให้ลำดับความสำคัญกับการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้กับแหล่งงานมากที่สุด รองลงมาคืออยู่ในที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อย และปัจจัยด้านราคาที่ดิน ในขณะที่อาชีพรับราชการจะต้องการอยู่ใกล้กับที่ทำงานของตนเอง ประกอบกับต้องมีราคาที่ดินที่เหมาะสม รองลงมาคือเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อย ส่วนเจ้าของบริษัทเอกชนและอาชีพอื่นๆเช่น แม่บ้าน จะให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาที่ดินมากที่สุดเพราะใช้ที่พักอาศัยเป็นที่ทำงานไปด้วย จึงไม่ได้คำนึงถึงเรื่องการเดินทางมากนัก

ส่วนปัจจัยด้านอื่นๆ ได้แก่ อยู่ในที่ตั้งที่เอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อยู่ในที่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาพื้นที่ส่วนกลางน้อย และปัจจัยด้านกฎหมาย ประชากรในทุกอาชีพและระดับรายได้จะให้ความสำคัญตามมาตามลำดับ

#### 4.2.2.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง(site) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

- หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยของประชากร ในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง(location)ที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ จะพบว่า ประชากรที่อาศัยอยู่ในที่อยู่อาศัยทุกประเภท จะเลือกอยู่ในตำแหน่งที่อยู่อาศัยที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆมากที่สุด รองลงมาคืออยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง และอยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ และหากพิจารณาสัดส่วนเป็นร้อยละ จะพบว่า คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ ตึกแถว แฟลต จะเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง ใกล้เคียงกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งที่ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในทาวน์เฮาส์และตึกแถวจะให้ลำดับความสำคัญกับเหตุผลในการเลือกตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทนด้านรายได้นอกจากการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว มากกว่าประชากรที่อาศัยในอาคารประเภทอื่น และการพิจารณาเลือกตำแหน่งที่อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัตถุดิบที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากที่อยู่อาศัยประเภทดังกล่าวนอกจากใช้อยู่อาศัยแล้ว ประชากรยังใช้เป็นสถานที่ประกอบกิจการการค้าหรือบริการต่างๆอีกด้วย

- หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยของประชากร ในการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่ปลูกสร้าง(site)ที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ จะพบว่า ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ และแฟลต จะพิจารณาเลือกที่ตั้งที่อยู่ใกล้ที่ทำงานมากที่สุด รองลงมาคือพิจารณาเลือกที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อย และปัจจัยด้านราคาที่ดิน โดยบ้านเดี่ยวจะให้ลำดับความสำคัญของทั้งสามปัจจัยนี้ใกล้เคียงกัน แต่คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์และแฟลต จะคำนึงถึงการอยู่ใกล้ที่ทำงานและการเดินทางมากกว่า ปัจจัยด้านราคาที่ดิน เนื่องจากยังไม่ใช่เป็นที่อยู่อาศัยถาวร ส่วนใหญ่เป็นการพักอาศัยเพื่อให้สามารถเดินทางไปทำงานได้โดยสะดวก

- ผู้ที่อาศัยอยู่ในทาวน์เฮาส์ จะให้ลำดับความสำคัญกับกับราคาที่ดินและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นครอบครัวที่ต้องการพื้นที่ใช้สอยมากกว่า คอนโดมิเนียม และอพาร์ทเมนท์ แต่ยังไม่มีความพร้อมทางด้านฐานะเศรษฐกิจที่จะซื้อบ้านเดี่ยวซึ่งมีราคาสูง จึงให้ความสำคัญกับสองปัจจัยนี้เป็นอย่างมาก รองลงมาคือพิจารณาเลือกที่ตั้งที่อยู่ใกล้ที่ทำงาน

ส่วนปัจจัยด้านอื่นๆ ได้แก่ อยู่ในที่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาพื้นที่ส่วนกลางน้อย และปัจจัยด้านกฎหมาย ประชากรที่อยู่อาศัยในอาคารแต่ละประเภทจะให้ความสำคัญตามมาตามลำดับ

#### 4.2.3 ปัจจัยทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย

ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ขนาดของครอบครัว รสนิยม ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล การนับถือศาสนา ฯลฯ ทั้งนี้การเก็บแบบสอบถามจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง จะนำมาประมวลผลรวมทั้งการเลือกตำแหน่ง(location)และที่ตั้ง(site)ของที่อยู่อาศัย โดยเรียงตามลำดับจากมากไปน้อยดังนี้

##### 4.2.3.1 ปัจจัยทางสังคมที่มีผลต่อการเลือกตำแหน่ง(location)และที่ตั้ง(site)ของที่อยู่อาศัย

- เหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านสังคมของประชากรส่วนใหญ่ คือ อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่มีฐานะทางสังคมใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 20.72 เนื่องจากความสำคัญของที่อยู่อาศัยนั้นนอกจากจะมีความสำคัญในด้านกายภาพ โดยเป็นที่คุ้มครอง ป้องกันภัยจากสภาวะแวดล้อมภายนอกแล้ว ยังเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการยอมรับทางสังคม และเป็นเครื่องหมายที่แสดงออกถึงความสำเร็จในชีวิตของบุคคล รวมทั้งแสดงให้เห็นถึงสถานภาพทางสังคม (social status) ของบุคคลว่าอยู่ในระดับใดด้วย (Richard F Muth, 1975: 154)

นอกจากนี้การอยู่อาศัยในที่ตั้งที่เพื่อนบ้านที่มีฐานะใกล้เคียงกันจะทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างกันน้อยลง เนื่องจากประชากรที่มีฐานะใกล้เคียงกันส่วนใหญ่จะมีวิถีชีวิต วัฒนธรรมหรือค่านิยมเดียวกัน หรืออาจเป็นเครือญาติกัน

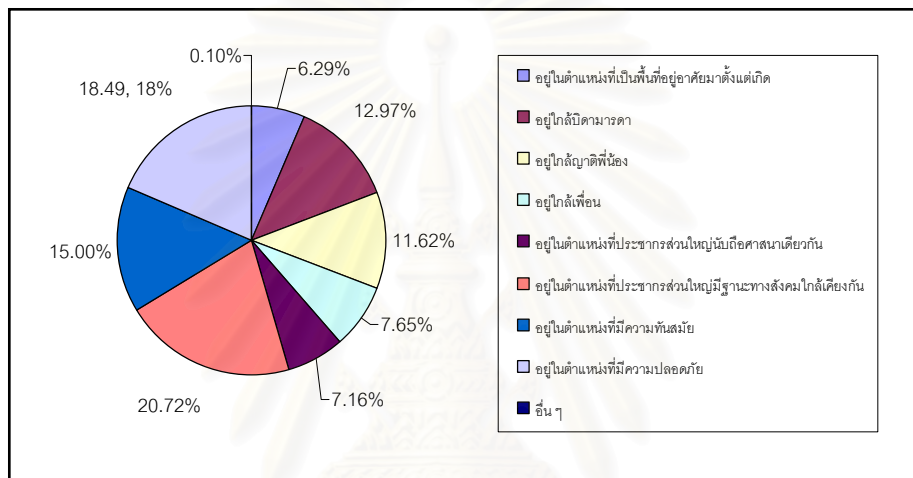
- การอยู่ในตำแหน่งที่มีความปลอดภัย มีการเกิดอาชญากรรมร้ายแรงน้อย คิดเป็นร้อยละ 18.49

- การอยู่ในตำแหน่งที่มีความทันสมัย เช่น มีศูนย์การค้าชั้นนำ มีแหล่งจำหน่ายสินค้าด้านเทคโนโลยี คิดเป็นร้อยละ 15

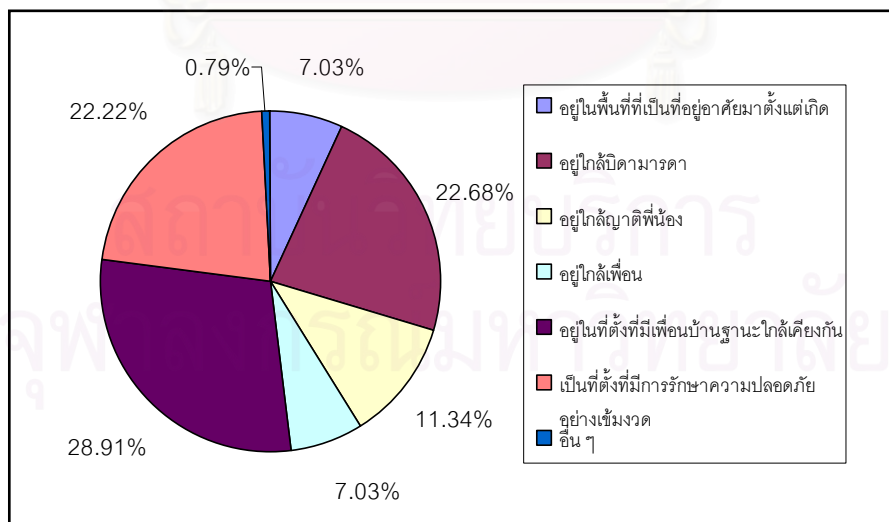
- ประชากรจะเลือกที่ตั้งของที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับบิดามารดาและญาติพี่น้องใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 12.97, 11.62 ตามลำดับ เนื่องจากในระดับสังคมครอบครัว ที่อยู่อาศัยจัดได้ว่าเป็นศูนย์กลางทางสังคมของชีวิตครอบครัว เป็นสถานที่ให้การศึกษาอบรมเบื้องต้นแก่สมาชิกของครอบครัว การมีความมั่นคงในที่อยู่อาศัย สภาพที่อยู่อาศัยถูกสุขอนามัย มักก่อให้เกิดการอยู่อาศัยและความสัมพันธ์ของสมาชิกในครอบครัวที่อบอุ่น มั่นคง และมีการพัฒนาชีวิตที่ดีงาม ทั้งนี้

ประชากรที่ทำการสำรวจบางส่วนยังคงอาศัยอยู่กับบิดามารดาและครอบครัวเดิมโดยกรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน ประชากรจะเลือกตำแหน่งที่อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชายใกล้เคียงกับฝ่ายหญิง ในกรณีที่แต่งงานแล้วมักจะเลือกตำแหน่งที่อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย เช่นเดียวกับการอยู่ใกล้ญาติ พี่น้องกรณีที่ยังไม่ได้แต่งงานจะอยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชายใกล้เคียงกับฝ่ายหญิง แต่ในกรณีที่แต่งงานแล้วมักจะเลือกที่ตั้งที่อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย

**แผนภูมิที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งภายในเมืองด้านสังคม**



**แผนภูมิที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ด้านสังคม**





- การเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้เพื่อน อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาเดียวกัน และเป็นพื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด ประชากรจะให้ลำดับความสำคัญใกล้เคียงกัน ซึ่งการเลือกอยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาเดียวกัน เนื่องจากประชากรพอใจที่จะให้บริเวณโดยรอบที่อยู่อาศัยของตนเองไม่เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินอันเป็นอบายมุข หรือไม่เหมาะสม หรือขัดแย้งกับความเชื่อในศาสนาที่ตนนับถืออยู่

#### 4.2.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของประชากรกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้งที่ปลูกสร้าง (site) ภายในเมืองด้านสังคม

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านสังคมจะมีความสัมพันธ์กับสถานภาพของประชากรดังนี้

- ประชากรให้ลำดับความสำคัญกับปัจจัยต่างๆ ใกล้เคียงกัน แต่จะมีสัดส่วนแตกต่างกันตามช่วงอายุ โดยประชากรในช่วงอายุ 30-50 ปีจะให้พิจารณาเลือกที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกันมากที่สุด และคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยตามมา

ในขณะที่ประชากรที่มีอายุสูงจะให้ลำดับความสำคัญกับการเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้บิดามารดาญาติพี่น้อง เพื่อนมากกว่า เนื่องจากเป็นช่วงอายุที่ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ในครอบครัวมากกว่า

- ประชากรที่มีสถานภาพโสดจะเลือกที่ตั้งอยู่ในที่มีความปลอดภัย อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง อยู่ใกล้เพื่อน มากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

ในขณะที่ประชากรที่มีสถานภาพสมรสแล้วและมีบุตร จะเลือกที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน อยู่ใกล้บิดามารดา และกลับไปอยู่ในที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิดมากกว่า เนื่องจากประชากรในช่วงที่ยังไม่มีคู่สมรส บางส่วนจะแยกออกมาเช่าอาศัยอยู่ตามลำพังในที่อยู่อาศัยแบบชั่วคราวเช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ เพื่อให้สะดวกต่อการเดินทางไปทำงานและสถานที่ต่างๆ ภายในเมือง เมื่อแต่งงานแล้วต้องเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยถาวร บางส่วนจะกลับไปอยู่ใกล้กับบิดามารดาเนื่องจากมีที่ดินหรือที่อยู่อาศัยเดิมกว้างขวางกว่าและให้เป็นมรดกตกทอดกันได้

#### 4.2.3.3 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและรายได้ของผู้อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านสังคม

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านสังคม จะมีความสัมพันธ์กับอาชีพและรายได้ของประชากร ดังนี้

- ประชากรที่มีอาชีพรับราชการ ลูกจ้างบริษัทเอกชน รับจ้างรัฐวิสาหกิจ และรับจ้างทั่วไป ซึ่งเป็นอาชีพที่มีกำหนดเวลาทำงานแน่นอน ส่วนใหญ่จะให้ลำดับความสำคัญกับตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่มีฐานะทางสังคมใกล้เคียงกัน ตำแหน่งที่มีความปลอดภัย และตำแหน่งที่มีความทันสมัย

ในขณะที่ผู้ที่เป็นเจ้าของบริษัทเอกชน และอื่นๆ เช่น แม่บ้านจะให้ความสำคัญกับตำแหน่งที่อยู่ใกล้บิดามารดา ญาติพี่น้อง และเพื่อน

- ผู้ที่มีรายได้ค่อนข้างสูงจะคำนึงถึงการอยู่ใกล้บิดามารดา ความปลอดภัย และตั้งอยู่ในที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกันตามลำดับ เนื่องจากเจ้าของประชากรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจค่อนข้างดีมีโอกาสเลือกที่ตั้งได้มากกว่าประชากรที่มีรายได้ต่ำกว่า การเลือกที่ตั้งมักจะอยู่ในย่านที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี และบางส่วนทำงานในที่อยู่อาศัยของตนเองจึงมีเวลาและโอกาสให้ความสำคัญกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่ใกล้บิดามารดา แต่ก็ยังคำนึงถึงความปลอดภัยด้วย

#### 4.2.3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง(site)ภายในเมืองด้านสังคม

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยวจะเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้บิดามารดามากที่สุด เนื่องจากบางส่วนยังอาศัยอยู่ในบ้านหลังเดิมของบิดามารดา ยังไม่ได้แยกไปมีครอบครัวหรือแยกไปใช้ชีวิตตามลำพัง ทั้งนี้มักจะเป็นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิดและอยู่ใกล้ญาติพี่น้องด้วย รองลงมาคืออยู่ในที่ที่มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด เพราะผู้อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวมักจะมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี และบ้านเดี่ยวบางส่วนจะปลูกสร้างในที่ดินที่ไม่ใช่โครงการจัดสรร ทำให้ไม่มีระบบรักษาความปลอดภัยอย่างดีเท่าที่ควร

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ และแฟลต จะให้ความสำคัญกับที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกันมากที่สุด ในขณะที่การเลือกที่ตั้งอยู่ใกล้บิดามารดา ญาติพี่น้อง และอยู่ในพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิดจะให้ความสำคัญน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่จะแยกออกมาอาศัยอยู่ตามลำพัง เพื่อความสะดวกในการเดินทางและการใช้ชีวิตประจำวัน จึงให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมใหม่ที่จะอาศัยอยู่มากกว่าความสัมพันธ์กับบุคคลใกล้ชิด

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในทาวน์เฮาส์ จะให้ความสำคัญกับการเลือกที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกันและอยู่ใกล้บิดามารดามากที่สุดใกล้เคียงกัน เนื่องจากบางส่วนเป็นครอบครัวใหม่ที่ต้องการมีที่อยู่อาศัยของตนเองอย่างถาวร และมีรายได้ระดับปานกลางค่อนข้างสูง การเลือกที่ตั้งจึงเลือกที่ตั้งที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีในงบประมาณที่ค่อนข้างจำกัด และบางส่วนก็กลับไปอาศัยอยู่กับบิดามารดาซึ่งมีที่อยู่อาศัยเดิมเพียงพอต่อสมาชิกในครอบครัว

ส่วนการเลือกที่ตั้งที่อยู่ใกล้เพื่อน ประชากรที่อาศัยในที่อยู่อาศัยในประเภทต่างๆจะให้ความสำคัญไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยอื่นๆ

#### 4.2.4 ปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบันและอนาคต

หากพิจารณาปัจจัยโดยรวมโดยแบ่งออกเป็นปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านสังคม ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน ได้แก่

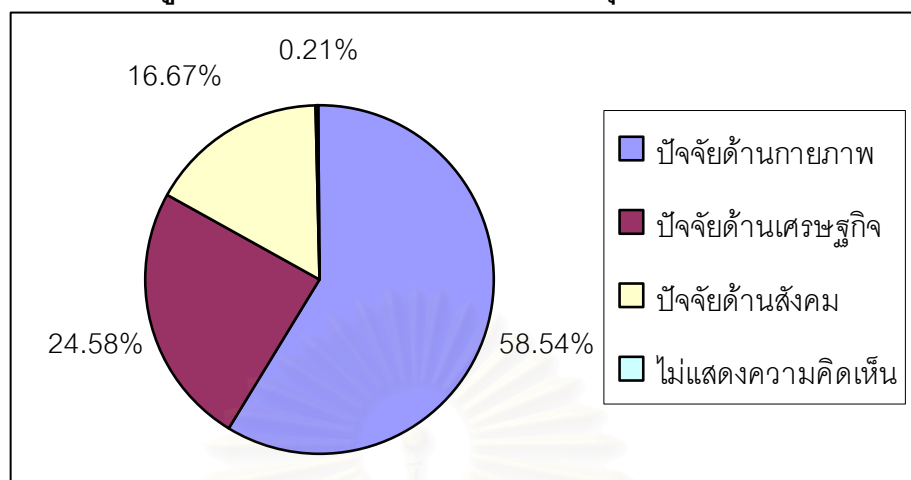
- ปัจจัยด้านกายภาพ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งของที่อยู่อาศัยมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 58.54 เนื่องจากเป็นปัจจัยและความจำเป็นพื้นฐานที่เอื้อประโยชน์ในการใช้ชีวิตประจำวันของประชากร ให้สามารถประกอบกิจกรรมต่างๆได้อย่างราบรื่น

- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งของที่อยู่อาศัยรองลงมาคิดเป็นร้อยละ 24.58 เนื่องจากเป็นปัจจัยที่กำหนดความเป็นไปได้ในการครอบครองที่อยู่อาศัยของแต่ละครัวเรือน

- ปัจจัยด้านสังคมเป็นปัจจัยที่ประชากรคำนึงถึงน้อยที่สุด เนื่องจากเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกนึกคิดมากกว่าความจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของประชากร

จะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านกายภาพ จะมีอิทธิพลต่อการเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด ซึ่งองค์ประกอบของเมืองในด้านกายภาพ เช่น ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ ทำเลที่ตั้งที่สามารถเชื่อมต่อส่วนต่างๆของเมือง การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ความหนาแน่นของพื้นที่ เป็นต้น จะมีผลต่อที่อยู่อาศัยโดยเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งและมูลค่าของที่อยู่อาศัย ซึ่งผู้อยู่อาศัยจะเลือกพิจารณาตามความต้องการ ความจำเป็น ความพอใจ และความสามารถในการครอบครองของตนเอง (Edward J. Kaiser, David R. Godschalk, and F Stuart Chapin, 1978: 348-349) ซึ่งเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมภายหลัง

**แผนภูมิที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน**

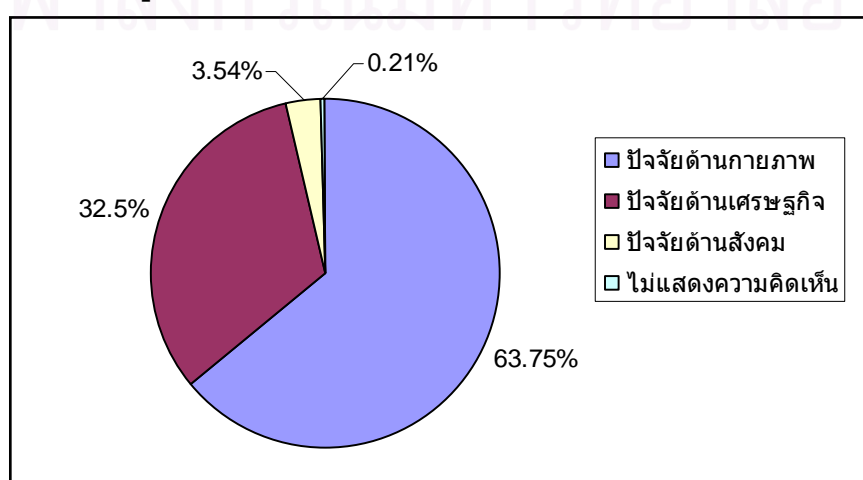


หากพิจารณาปัจจัยโดยรวมโดยแบ่งออกเป็นปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านสังคม ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งและที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต ได้แก่

- ประชากรส่วนใหญ่จะให้ลำดับความสำคัญกับปัจจัยด้านกายภาพและเศรษฐกิจโดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 63.75 และ 32.5 ตามลำดับ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงปัจจัยทางด้านกายภาพจะมีผลอย่างมากต่อการประกอบกิจกรรมต่างๆในชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะการเดินทางของประชากร และเนื่องจากปัญหาของสภาวะทางเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ประชากรจึงคำนึงถึงปัจจัยด้านเศรษฐกิจมากขึ้น

- ประชากรมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านสังคมลดน้อยลง เนื่องจากสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ประชากรส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับความสะดวกสบายในการใช้ชีวิตประจำวัน การทำงาน ฐานะทางเศรษฐกิจ มากกว่าความสัมพันธ์ทางด้านสังคม ซึ่งนับวันจำนวนประชากรโสดจะเพิ่มขึ้นและจำนวนสมาชิกในครอบครัวจะยิ่งน้อยลง จึงมีแนวโน้มว่าปัจจัยด้านสังคมจะมีความสำคัญต่อประชากรน้อยลง

**แผนภูมิที่ 4.8 จำนวนและร้อยละของปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในอนาคต**



#### 4.2.4.1 ความสัมพันธ์ของสถานภาพของประชากรกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบันและอนาคต

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านสังคมในปัจจุบันและอนาคต จะมีความสัมพันธ์กับสถานภาพของประชากรดังนี้

- ประชากรในทุกช่วงวัยจะให้ลำดับความสำคัญกับปัจจัยทางด้านกายภาพมากที่สุดแต่มีสัดส่วนต่างกัน โดยประชากรที่มีอายุมากขึ้นจะให้ความสำคัญกับปัจจัยทางด้านกายภาพมากกว่าประชากรที่มีอายุน้อยกว่า เนื่องจากเข้าสู่วัยที่ต้องรับผิดชอบในด้านเศรษฐกิจหรือมีการทำงานน้อยลง จึงมีความต้องการและคำนึงถึงการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะแก่การอยู่อาศัยและพักผ่อนมากขึ้น

- ประชากรให้ลำดับความสำคัญกับปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจรองลงมา โดยประชากรที่มีอายุน้อยจะให้ความสำคัญกับปัจจัยทางเศรษฐกิจมากกว่าประชากรที่มีอายุมากกว่า เนื่องจากอยู่ในช่วงวัยที่ต้องสร้างฐานะ และยังมีรายได้ไม่มากนัก ทำให้การเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยต้องคำนึงถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจมากกว่าช่วงวัยอื่นๆ

- ส่วนปัจจัยทางด้านสังคมทุกช่วงวัยให้ลำดับความสำคัญน้อยที่สุดและประชากรที่มีอายุมากขึ้นมีแนวโน้มที่จะให้ลำดับความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากเป็นช่วงวัยที่ให้ความสำคัญกับครอบครัวเพิ่มขึ้น

- หากพิจารณาจากสถานภาพในการสมรส พบว่า ประชากรโสดจะเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ของที่พักอาศัยโดยคำนึงถึงปัจจัยทางกายภาพและเศรษฐกิจมากกว่าประชากรที่แต่งงานแล้ว เนื่องจากความต้องการอยู่ใกล้แหล่งงานและมีความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งสัมพันธ์กับรูปแบบในการใช้ชีวิตประจำวันที่สำคัญกับการทำงานและกิจกรรมภายนอกบ้าน และประชากรโสดส่วนใหญ่ยังอยู่ในช่วงวัยที่ยังมีรายได้ไม่มากนัก จึงให้ความสำคัญกับปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ โดยเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมกับรายได้และความสามารถในการจ่ายของตนเอง

ประชากรที่แต่งงานแล้วจะให้ความสำคัญกับปัจจัยทางด้านสังคมมากกว่าประชากรโสด เนื่องจากมีสมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้น และมีรูปแบบการใช้ชีวิตประจำวันที่มีความสัมพันธ์กับครอบครัว ญาติพี่น้อง และสังคมโดยรอบมากกว่าประชากรที่มีสถานภาพโสด

#### 4.2.4.2 ความสัมพันธ์ของรายได้และอาชีพของประชากรกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบันและอนาคต

การพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านสังคมในปัจจุบันและอนาคต จะมีความสัมพันธ์กับรายได้และอาชีพของประชากรดังนี้

- ประชากรที่ยังมีอาชีพที่ให้ผลตอบแทนหรือมีรายได้สูงจะยิ่งให้ลำดับความสำคัญกับปัจจัยทางด้านกายภาพมากขึ้น เนื่องจากมีรายได้และความสามารถในการใช้จ่ายและการเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ที่พักอาศัยมากกว่าผู้มีรายได้น้อย เมื่อรายได้ของผู้อยู่อาศัยมากขึ้นเท่าใด โอกาสของการเลือกชนิดของบ้าน ตำแหน่ง (location) ที่ตั้ง (site) และความพอใจในสิ่งที่ชอบก็ได้รับการตอบสนองมากขึ้นเท่านั้น
- ประชากรที่มีรายได้น้อยจะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจมากกว่าประชากรที่มีรายได้สูง เพราะมีข้อจำกัดเนื่องจากรายได้ของตนเอง
- ประชากรที่มีรายได้สูงจะให้ความสำคัญกับปัจจัยทางด้านสังคมมากกว่าประชากรที่มีรายได้น้อยกว่า เพราะไม่มีข้อจำกัดในการเลือกและที่ตั้งที่พักอาศัยจากปัจจัยด้านกายภาพและเศรษฐกิจ
- ในอนาคตหากประชากรมีการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ การให้และความสำคัญกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจไม่ต่างจากปัจจุบันมากนัก ประชากรที่ยังมีรายได้สูงจะยิ่งให้ลำดับความสำคัญกับปัจจัยทางด้านกายภาพและสังคมมากขึ้น ในขณะที่ประชากรที่มีรายได้น้อยจะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจมากกว่า

#### 4.2.4.3 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่อยู่อาศัยกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบันและอนาคต

- ประชากรที่พักอาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ ตึกแถว และอพาร์ทเมนต์ จะให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านกายภาพ ในการเลือกตำแหน่งที่พักอาศัยในปัจจุบันและอนาคตมากที่สุด เนื่องจากที่พักอาศัยประเภทดังกล่าวในปัจจุบัน ส่วนใหญ่อยู่ในตำแหน่งที่มีความหนาแน่นสูง แต่มีความพร้อมด้านการคมนาคม ดังนั้นการเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยใหม่ จึงคำนึงถึงตำแหน่งที่มีความสะดวกในการเดินทางใกล้เคียงกับตำแหน่งที่พักอาศัยเดิมในปัจจุบัน แต่จะต้องมีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นด้วย ส่วนในอนาคตผู้ที่อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์จะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจมากที่สุด เนื่องจากการอยู่อาศัยในปัจจุบันจะเป็นลักษณะของการเช่า ดังนั้นการเลือก

ตำแหน่งที่อยู่อาศัยใหม่ ซึ่งอาจจะเป็นการซื้อเพื่อครอบครองที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองต้องคำนึงถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการมีภาระรายจ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้น

- ผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวให้ลำดับความสำคัญกับปัจจัยทางด้านกายภาพและเศรษฐกิจมากที่สุดเช่นเดียวกับในอนาคต แต่หากเปรียบเทียบกับที่อยู่อาศัยประเภทอื่นๆ พบว่า ในอนาคตผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยว จะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านสังคมมากที่สุด เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยแบบถาวร จึงมีความสัมพันธ์กับสภาพสังคมโดยรอบมากกว่าผู้ที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยประเภทอื่น

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยวทาว์นเฮาส์ จะคำนึงถึงปัจจัยด้านกายภาพหากมีการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยใหม่มากขึ้นกว่าการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยในปัจจุบัน เนื่องจากที่ตั้งที่พักอาศัยของทาว์นเฮาส์ส่วนใหญ่จะมีที่ตั้งติดอยู่ริมถนนทำให้มีเสียงดังจากยานพาหนะรบกวน ในการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่จึงต้องการพื้นที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น (Brain Goodall, 1972)

จากการพิจารณา การให้ลำดับความสำคัญของปัจจัยต่างๆที่ใช้ในการพิจารณาเลือกตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัย สรุปได้ว่า ปัจจัยด้านกายภาพ เป็นปัจจัยที่ประชากรให้ความสำคัญในการใช้พิจารณาเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่พักอาศัยของตนเองมากที่สุด และมีแนวโน้มว่าประชากรจะให้ความสำคัญในการพิจารณาปัจจัยทางกายภาพในการพิจารณาเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นในอนาคต และปัจจัยทางกายภาพที่มีความสำคัญที่สุดคือ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้แก่ การเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยของตนเองในตำแหน่งที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็วและมีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.3 โครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย จากปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน จะพิจารณาโดยแบ่งเป็น การบริการด้านสาธารณูปโภค และการบริการด้านสาธารณูปการ ผลการศึกษาที่ได้เป็นดังนี้

- การบริการด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ การคมนาคมขนส่งเช่น ถนน ทางด่วน รถไฟฟ้า รถเมล์ มอเตอร์ไซด์ เป็นต้น การบริการไฟฟ้าและประปา การสื่อสาร การระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย การกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น มีอิทธิพลมากกว่าการบริการสาธารณูปการ จากผลการสำรวจคิดเป็นร้อยละ 57.29

ทั้งนี้เนื่องจาก สาธารณูปโภคเป็นการบริการพื้นฐานที่เข้ามาตามสายหรือเส้นทางที่ให้บริการ โดยมาจากผู้ให้บริการจากส่วนกลางแล้วเข้าไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในเมือง โดยจะเป็นส่วนหนึ่งของสถานที่นั้น ๆ ซึ่งต้องมีการจัดเตรียมไว้ก่อน เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้พื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรม หรือก่อสร้างอาคารและโครงสร้างต่างๆ ประชากรจึงเลือกทำเลที่ตั้งที่มีบริการเหล่านี้เพียงพอเพียง เนื่องจากไม่สามารถเคลื่อนย้ายไปใช้บริการยังพื้นที่อื่น ๆ ได้

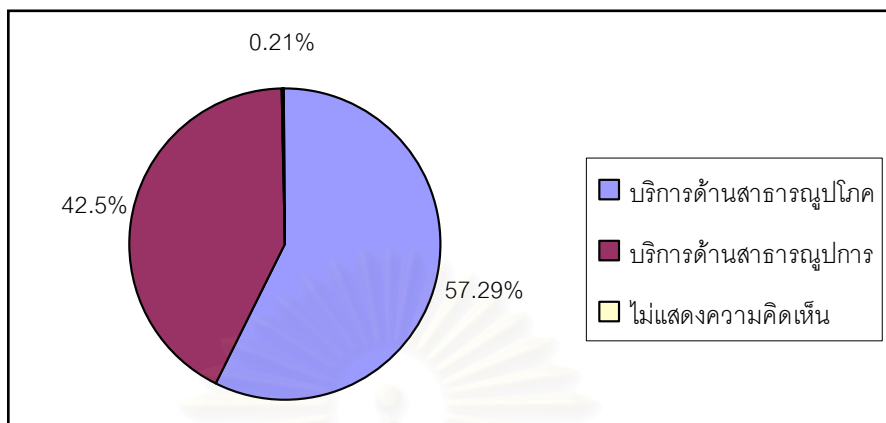
- การบริการด้านสาธารณูปการ ได้แก่ โรงเรียน มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล สวนสาธารณะ สถานที่ตำรวจ ศูนย์การค้า ตลาด สถานที่ราชการ เป็นต้น ประชากรจะคำนึงถึงในการเลือกทำเลที่ตั้งรองลงมาจาก การบริการสาธารณูปโภคคิดเป็นร้อยละ 42.50

ทั้งนี้เนื่องจากสาธารณูปการ เป็นบริการสาธารณะในชุมชน เพื่อให้ประชาชนผู้อาศัยในเมืองนั้น ๆ เกิดความสุข ความสะดวกสบาย รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน (Edwin S. Mills, 1972: 38) แต่ไม่ได้เป็นความจำเป็นพื้นฐานและผู้อยู่อาศัยสามารถเดินทางจากที่อยู่อาศัยของตนไปใช้บริการได้ แต่อย่างไรก็ตามสาธารณูปการก็มีความสำคัญไม่น้อย เนื่องจากพื้นที่ที่อยู่ไกลจาสาธารณูปการ เช่น โรงเรียน สวนสาธารณะ มักจะไม่ใช่ที่ต้องการของผู้ที่เลือกทำเลที่อยู่อาศัยเท่าใดนัก เนื่องจากต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปใช้บริการนั่นเอง (Edward J. Kaiser, David R. Godschalk, and F. Stuart Chapin, 1995: 229)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



#### แผนภูมิที่ 4.9 จำนวนและร้อยละของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย



#### 4.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของผู้อยู่อาศัยกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

การพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจากปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน จะมีความสัมพันธ์กับสถานภาพของประชากรดังนี้

- ประชากรที่มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปีและมีสถานภาพโสด และ ประชากรที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป จะให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปโภคมากกว่าสาธารณูปการเนื่องจากยังมีภาระด้านครอบครัวไม่มากนัก

- ประชากรในช่วงวัย 41-60 ปี โดยเฉพาะประชากรที่มีสถานภาพในการสมรสและมีบุตรแล้ว จะให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปการ อาทิ โรงเรียน ตลาด ศูนย์การค้า สวนสาธารณะ ฯลฯ มากกว่าประชากรที่มีอายุต่ำกว่าและมีสถานภาพโสด เนื่องจากเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นและอำนวยความสะดวกให้กับสมาชิกในครอบครัว ซึ่งในช่วงวัยดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นผู้รับผิดชอบความเป็นอยู่ของสมาชิกในครอบครัวทั้งหมด

#### 4.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและรายได้ของผู้อยู่อาศัยกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

การพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจากปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน จะมีความสัมพันธ์กับอาชีพและรายได้ของประชากรดังนี้

- ประชากรที่มีอาชีพรับราชการ ลูกจ้างบริษัทเอกชน รับจ้างรัฐวิสาหกิจ จะให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปโภคมากกว่าสาธารณูปการ เนื่องจากอาชีพดังกล่าวเป็นอาชีพที่มี

กำหนดเวลาทำงานแน่นอนจึงให้ความสำคัญกับการเดินทางโดยเฉพาะการเดินทางไปทำงาน ซึ่งการคมนาคมขนส่งเป็นสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีอำนาจความสะดวกในกิจกรรมดังกล่าว

ในขณะที่ประชากรที่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป เจ้าของบริษัทเอกชน และอื่นๆ เช่น แม่บ้าน จะให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปการ มากกว่าสาธารณูปโภค

- หากพิจารณาเกี่ยวกับรายได้พบว่าประชากรที่ยังมีรายได้สูงขึ้นจะให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปการมากขึ้น และให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปโภคน้อยลง เนื่องจากประชากรที่มีรายได้สูงต้องการความสะดวกสบายมากขึ้น ในขณะที่มีความพร้อมทางฐานะเศรษฐกิจในการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางและสาธารณูปโภคอื่นๆ ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีความจำเป็นพื้นฐานมากขึ้น

#### 4.1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

- จากความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับโครงสร้างพื้นฐาน ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย พบว่า สาธารณูปโภคและสาธารณูปการมีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยแตกต่างกันไปตามลักษณะที่อยู่อาศัย โดยบ้านเดี่ยวและตึกแถวจะให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปการมากกว่าสาธารณูปโภค เนื่องจากเป็นที่อยู่อาศัยที่ค่อนข้างถาวร จึงให้ความสำคัญกับสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบพื้นที่อยู่อาศัยของตนเอง

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนท์ ตึกแถว แฟลต จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการสาธารณูปโภคมากกว่าการบริการสาธารณูปการ เนื่องจากเป็นที่อยู่อาศัยชั่วคราว ส่วนใหญ่ประชากรที่อาศัยอยู่จึงให้ความสำคัญกับการประกอบอาชีพและการประกอบกิจกรรมอื่นภายนอกที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภคโดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญมากกว่าสาธารณูปการด้านอื่นๆ

#### 4.4 สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันและอนาคต

หากพิจารณาการบริการสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน พบว่า

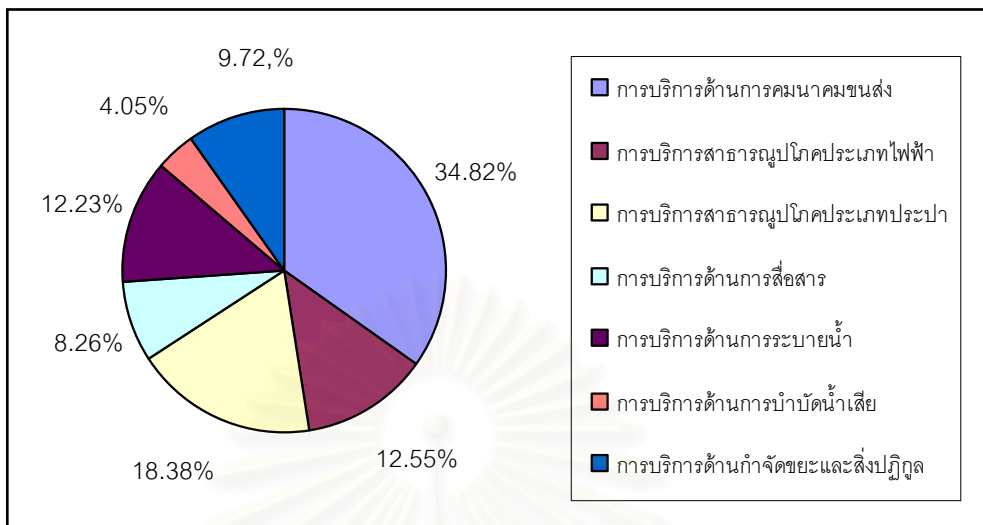
- ประชากรจะคำนึงถึงสาธารณูปโภคประเภทการบริการด้านการคมนาคมขนส่งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.82 เนื่องจากการดำเนินชีวิตและการประกอบกิจกรรมต่างๆของประชากรต้องเกี่ยวข้องกับการเดินทางมากที่สุด การบริการด้านคมนาคมขนส่งมีบทบาทสำคัญต่อการเข้าถึงได้ (access) และการเคลื่อนย้าย ช่วยให้ผู้ประชากรจำนวนมากสามารถที่จะไปทำงาน ปริญญาธุรกิจ ซื้อ และขาย หรือทำกิจกรรมอื่น ๆ ได้ง่ายและสะดวกสบายที่สุด (บุญกิจ ว่องไวกิจไพศาล, 2523: 61)

ทั้งนี้การเคลื่อนย้ายของคนต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงกว่าการเคลื่อนย้ายสิ่งอื่นๆ และเวลาของคนมีค่ามากนั่นเอง ด้วยเหตุนี้การเลือกสถานที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะถูกกำหนดด้วยระยะเวลาทางคมนาคมขนส่งที่สั้นที่สุดหรืออยู่ในระยะทางที่ยอมรับได้ และส่วนใหญ่ต้องการความรวดเร็ว เพราะบางครั้งต้นทุนเวลามีความสำคัญกว่าต้นทุนในรูปเงินที่ใช้ในการเดินทาง

- การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา ประชากรให้ลำดับความสำคัญร้อยละ 18.38
- การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า ร้อยละ 12.55
- การบริการด้านการระบายน้ำ ร้อยละ 12.23
- การบริการด้านกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล ร้อยละ 9.72
- การบริการด้านการสื่อสาร 8.26
- การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย ร้อยละ 4.05

การให้บริการเหล่านี้ ถือได้ว่า เป็นการบริการพื้นฐานที่เข้ามาตามสายหรือเส้นทางที่ให้บริการ ประชากรจึงให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเพราะหากไม่มีการบริการดังกล่าวอย่างเพียงพอ ประชากรก็จะไม่ได้รับความสะดวกสบายในการอยู่อาศัยในทำเลที่ตั้งนั้นๆ นอกจากนี้ สาธารณูปโภคเหล่านี้ยังมีผลต่อมูลค่าของที่ดินที่ใช้ในการพัฒนา โดยการขยายการบริการด้านสาธารณูปโภคออกไปสู่พื้นที่ใด ย่อมจะทำให้บรรดาที่อยู่อาศัยและกิจกรรมการบริการต่าง ๆ ย้ายที่ตั้งตามไปในพื้นที่นั้นด้วย ทำให้เกิดการกระจายของที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและกิจกรรมต่าง ๆ ตามเส้นทางสาธารณูปโภคเหล่านั้น ดังนั้น การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น ถนน ประปา ไฟฟ้า ฯลฯ จึงอาจถือได้ว่าทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่ยังมิได้ใช้ประโยชน์ ให้กลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยใหม่ ซึ่งมีผลต่อเมืองโดยเป็นการขยายขอบเขตของเมืองเพิ่มขึ้นไปอีก (Barrie Needham, 1977: 101-106)

แผนภูมิที่ 4.10 จำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคประเภทที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

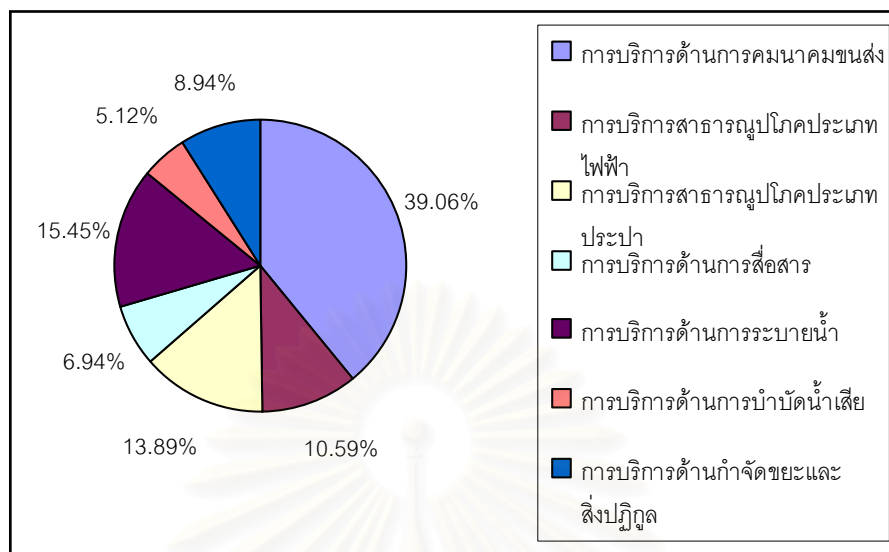


หากพิจารณาการบริการสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในขนาดต พบว่า

- ประชากรจะมีแนวโน้มในการคำนึงถึงสาธารณูปโภคประเภทการคมนาคมขนส่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 39.06 เนื่องจากปัจจุบันได้เกิดรูปแบบการคมนาคมขนส่งแบบใหม่ที่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชากรได้มากขึ้น เช่น รถไฟฟ้าBTS รถไฟฟ้าMRT เป็นต้น และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มเส้นทางและเข้าถึงพื้นที่ต่างๆมากขึ้น รวมถึงการคมนาคมประเภทถนน ทางด่วน รถขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิมก็มีการขยายเส้นทางมากขึ้นเช่นกัน ดังนั้นหากมีการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต ประชากรจะคำนึงถึงทำเลที่ตั้งที่ทำให้ตนเองและครอบครัวได้รับความสะดวกสบายและประหยัดเวลาในการเดินทางมากที่สุด

- แนวโน้มของประเภทการบริการสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยรองลงมาจากการคมนาคมขนส่งคือ การบริการด้านการระบายน้ำ ร้อยละ 15.45 การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา ร้อยละ 13.89 การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า ร้อยละ 10.59 การบริการด้านกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล ร้อยละ 8.94 การบริการด้านการสื่อสาร ร้อยละ 6.94 และการบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย ร้อยละ 5.12 ซึ่งประชากรมีแนวโน้มการให้ความสำคัญกับการบริการสาธารณูปโภคเหล่านี้ลดลงเล็กน้อย เนื่องจากเป็นการบริการที่มีการพัฒนาในพื้นที่ศึกษาอย่างเพียงพอและกระจายไปยังพื้นที่อื่นอย่างทั่วถึงอยู่แล้ว

**แผนภูมิที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคประเภทที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต**



**4.4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพ อาชีพและรายได้ของประชากรกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันและอนาคต**

- ประชากรที่มีสถานภาพต่างกันไม่ว่าจะเป็นอายุ สถานภาพการสมรส การมีบุตร อาชีพ และรายได้ จะให้ลำดับความสำคัญของสาธารณูปโภคประเภทต่างๆของทำเลที่ตั้งที่พักอาศัยในปัจจุบันไม่แตกต่างกัน เนื่องจากการบริการพื้นฐานที่ประชากรมีความต้องการและความจำเป็นในการใช้บริการเท่าเทียมกันทั้งในปัจจุบัน

- ประชากรโสดที่มีอายุน้อยคาดว่าจะให้ความสำคัญกับการบริการสาธารณูปโภคประเภทการคมนาคมขนส่งเพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากคาดว่าในอนาคตหากมีการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยน่าจะเป็นแบบที่อยู่อาศัยแบบถาวรต้องอาศัยอยู่เป็นเวลานาน จึงจะพิจารณาเลือกที่ตั้งที่มีความพร้อมการคมนาคมขนส่งมากที่สุด

**4.4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันและอนาคต**

- ประชากรที่อยู่ในที่อยู่อาศัยทุกประเภทจะให้ลำดับความสำคัญกับสาธารณูปโภคประเภทการบริการด้านการคมนาคมขนส่งมากที่สุด รองลงมาคือการบริการสาธารณูปโภคประเภทการประปา และการบริการด้านไฟฟ้า การระบายน้ำ การสื่อสาร การกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล และการบำบัดน้ำเสีย ผู้ที่อยู่ในที่อยู่อาศัยทุกประเภทจะให้ความสำคัญรองลงมาตามลำดับ

- บ้านเดี่ยวและตึกแถว จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการน้ำประปามากกว่าผู้ที่อยู่อาศัยประเภทอื่น เนื่องจากเป็นไปได้ว่า เป็นที่อยู่อาศัยเดี่ยวที่มีที่ตั้งกระจาย ทำให้การวางโครงข่ายน้ำประปาเข้าไปไม่ทั่วถึง
- ที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนท์ และแฟลต จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านการระบายน้ำมากกว่าที่อยู่อาศัยประเภทอื่น เนื่องจากที่อยู่อาศัยเหล่านี้มักตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นของอาคารและการอยู่อาศัยสูง ทำให้เกิดปัญหาเรื่องการระบายน้ำตามมา โดยเฉพาะในฤดูฝน หลายพื้นที่ในเขตศึกษาเกิดปัญหาการระบายน้ำไม่ทันเนื่องจากมีสิ่งกีดขวางและท่ออุดตันค่อนข้างมาก จึงเกิดน้ำท่วมค่อนข้างบ่อย
- ในด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูลนั้นที่อยู่อาศัยประเภทแฟลตจะให้ลำดับความสำคัญมากกว่าที่อยู่อาศัยประเภทอื่น เนื่องจากส่วนใหญ่มีความหนาแน่นของการอยู่อาศัยค่อนข้างสูงจึงเกิดขยะในปริมาณมาก
- ในอนาคต ผู้ที่อาศัยอยู่ในที่อยู่อาศัยทุกประเภทจะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการประเภทการคมนาคมขนส่งมากที่สุด รองลงมาคือบริการด้านการประปา การไฟฟ้า การระบายน้ำ เช่นเดียวกับการเลือกทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน แต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการระบายน้ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงมาก เนื่องจากต้องทนกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน ในส่วนของการบริการสาธารณูปโภคประเภทอื่นๆ ได้แก่ การกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล การสื่อสาร และการบำบัดน้ำเสีย ส่วนใหญ่ผู้อยู่อาศัยคาดว่า ในอนาคตจะใช้เป็นปัจจัยในการพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งแห่งใหม่มากขึ้นเช่นกัน ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่าจากสภาพการพักอาศัยในปัจจุบันผู้อยู่อาศัยยังไม่มี ความพอใจในการบริการด้านดังกล่าวเท่าที่ควร

#### 4.5 สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันและอนาคต

พื้นที่ศึกษาเป็นเขตที่มีสัดส่วนการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยค่อนข้างสูง จึงมีการบริการสาธารณูปการหลากหลาย และกระจายอยู่ในพื้นที่ต่างๆ ทั้งนี้ประชากรจะเลือกที่ตั้งโดยพิจารณาจากความพร้อมของสาธารณูปการในพื้นที่ โดยให้ลำดับความสำคัญของบริการสาธารณูปการต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน ดังนี้

- สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของประชากรมากที่สุด คือ การบริการด้านการศึกษา คิดเป็นร้อยละ 24.35 เนื่องจากสาธารณูปการทางการศึกษา อาทิ โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนระดับประถมศึกษา โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา มหาวิทยาลัย วิทยาลัย เป็นต้น มีความสำคัญต่อสมาชิกในครอบครัวซึ่งอยู่ในวัยเรียนและอยู่ในช่วงวัยที่ยังไม่สามารถพึ่งพาตนเองได้ต้องพึ่งพาหัวหน้าครอบครัว

สมาชิกหรือหัวหน้าครอบครัว จึงเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยให้ความสำคัญกับทำเลที่ตั้งที่สามารถเดินทางไปยังสาธารณูปการทางด้านการศึกษาเหล่านี้ เพื่อให้สมาชิกในครอบครัวในช่วงวัยดังกล่าวเดินทางได้สะดวกและใช้ระยะทางที่สั้นที่สุด นอกจากนี้สาธารณูปการทางด้านการศึกษายังมีผลต่อเมืองในการพัฒนาเพื่อช่วยให้เกิดผลิตผลทางสังคม โดยทำให้ชุมชนมีคุณภาพที่ดีขึ้นทั้งทางสังคมและวัฒนธรรม (William H Claire, 1973)

- สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของประชากรรองลงมาคือ ตลาด ร้อยละ 19.40 ซึ่งใกล้เคียงกับห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า ร้อยละ 17.94 เนื่องจากตลาดถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้าระดับชุมชน ที่มีความสำคัญในการเป็นจุดที่ดึงดูดกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการบริการเข้ามา ทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในชุมชนและเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญ (Edwin S. Mills, 1972)

ส่วนศูนย์การค้าก็เป็นแหล่งซื้อขายอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งมีสินค้าหลากหลาย มีความสะดวกสบายในการเดินเลือกซื้อสินค้ามากกว่าตลาด ซึ่งในพื้นที่ศึกษาก็มีทั้งตลาดและศูนย์การค้าอยู่หลายแห่งและกระจายไปในทุกพื้นที่

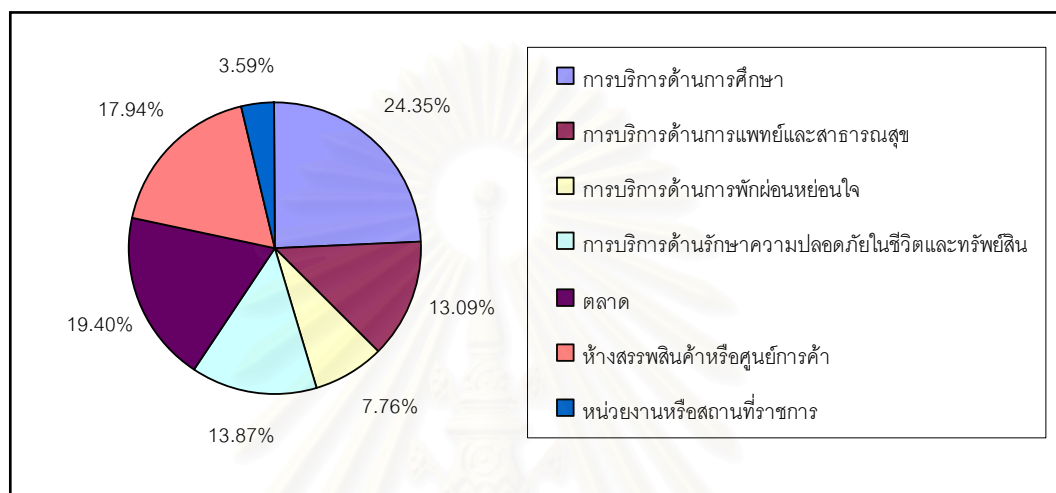
- ประชากรให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 13.87 ทั้งนี้การอาศัยอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนย่อมต้องการการบริการเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของชุมชน ภายใต้กฎหมายที่ใช้ในการควบคุม รัฐต้องจัดการบริการด้านความปลอดภัย ป้องกันการเกิดอาชญากรรมรวมถึงภัยอันตรายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในชุมชน เพื่อให้ชุมชนมีความสงบสุขและสามารถประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างราบรื่น ประชากรในพื้นที่ศึกษาก็ต้องการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเช่นกัน จึงให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในพื้นที่ค่อนข้างมาก

- ประชากรให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข ร้อยละ 13.09 ทั้งนี้เนื่องจากการบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุขเป็นบริการเพื่อคุณภาพชีวิต มีความสำคัญโดยเป็นความจำเป็นพื้นฐานที่ไม่อาจละเลยได้ในชุมชน เนื่องจากการดำรงชีวิตของประชากรมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการรักษาหากเกิดการเจ็บป่วย ไม่ว่าจะมีส่วนไหนทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับใดก็ตาม การได้รับการรักษาเป็นบริการพื้นฐานที่รัฐควรจัดไว้เพื่อให้ประชากรในชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี

- ประชากรให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ ร้อยละ 7.76 ซึ่งประชากรย่อมต้องการการพักผ่อนหย่อนใจจากการทำงาน การเรียน สาธารณูปการประเภทการพักผ่อนหย่อนใจจึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับชุมชน โดยนอกจากจะช่วยให้สภาพแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนดีขึ้นแล้ว ยังทำให้ประชากรมีสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่แข็งแรงอีกด้วย

- ส่วนการให้ลำดับความสำคัญกับหน่วยงานหรือสถานที่ราชการ ประชากรจะให้ความสำคัญร้อยละ 3.59 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยที่สุด เนื่องจากประชากรจะเข้าไปใช้ประโยชน์ในบางครั้งคราวที่มีกิจกรรมจำเป็นในการติดต่อเท่านั้น

#### แผนภูมิที่ 4.12 จำนวนและร้อยละของสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน



ผลการศึกษากการบริการสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในขนาดของประชากรพบว่า

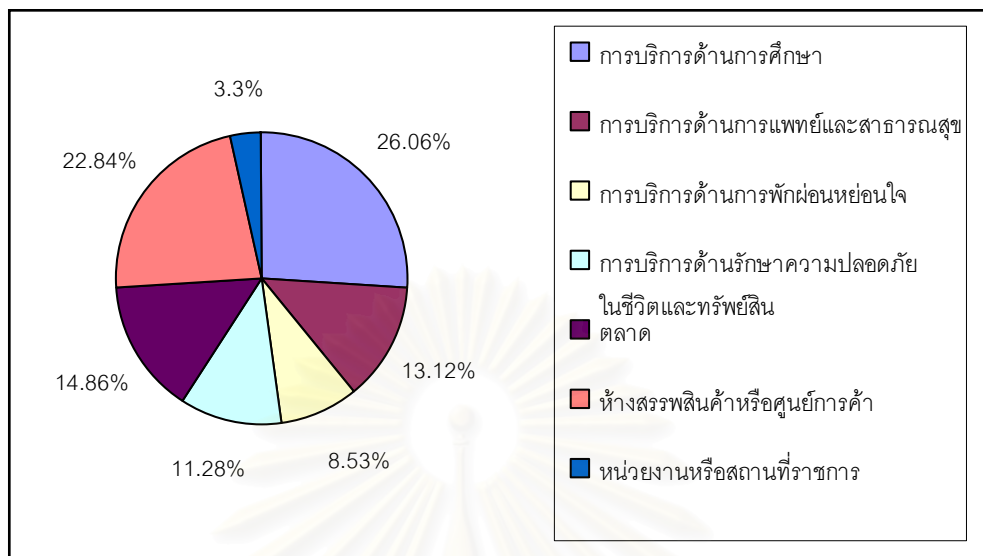
- อิทธิพลของการบริการด้านการศึกษา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 26.06
- รองลงมาคือห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้าซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 22.84
- ประชากรมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับสาธารณูปการประเภทตลาดลดลง คิดเป็นร้อยละ 14.86

จะเห็นได้ว่า ห้างสรรพสินค้าโดยเฉพาะห้างสรรพสินค้าปลีกขนาดใหญ่ประเภท Discount Store มีแนวโน้มจะเข้ามาแทนที่ตลาดสด เนื่องจากห้างสรรพสินค้ามีสินค้าและบริการหลากหลายและครบครัน และมีความสะดวกสบายในการเดินเลือกซื้อสินค้ามากกว่า

- ประชากรให้ความสำคัญกับการบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข ร้อยละ 13.12 การบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 11.28 การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ ร้อยละ 8.53 และหน่วยงานหรือสถานที่ราชการ ร้อยละ 3.30 ซึ่งการบริการสาธารณูปการดังกล่าวประชากรให้ความสำคัญไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก เนื่องจากเป็นสาธารณูปการประเภทที่ประชากรจะใช้บริการเป็นครั้งคราวเท่านั้น



#### แผนภูมิที่ 4.13 จำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต



#### 4.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพ อาชีพและรายได้ของประชากรกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันและอนาคต

- ประชากรที่มีอายุน้อย มีสถานภาพโสด และไม่มีบุตร จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการสาธารณูปโภคประเภทห้างสรรพสินค้า ตลาด และการพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าประชากรที่มีอายุมากกว่า สมรสและมีบุตรแล้ว เนื่องจากเป็นกิจกรรมของประชากรส่วนใหญ่ที่มีสถานภาพดังกล่าว
- ประชากรที่มีอายุมากขึ้น มีสถานภาพการสมรสและมีบุตรแล้ว จะยังให้ลำดับความสำคัญกับการบริการสาธารณูปโภคประเภทการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข เนื่องจากเป็นสิ่งที่อำนวยความสะดวกและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับสมาชิกในครอบครัว
- อาชีพและรายได้มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของประชากรไม่มากนัก เนื่องจากสาธารณูปโภคเป็นความต้องการ ความจำเป็นที่ขึ้นอยู่กับสถานภาพของแต่ละบุคคลมากกว่าปัจจัยด้านรายได้และอาชีพ

#### 4.5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันและอนาคต

- ผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวจะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านการศึกษามากที่สุด เนื่องจากผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่เป็นครอบครัว ซึ่งมีสมาชิกในวัยศึกษาอยู่ด้วย รองลงมาได้แก่ สาธารณูปโภคประเภทการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ซึ่งมีความจำเป็น เนื่องจากบ้านเดี่ยวมักจะอยู่รวมกลุ่มกันไม่หนาแน่นและผู้อยู่อาศัยค่อนข้างมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี ส่วนตลาด การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข ศูนย์การค้า การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ และ หน่วยงานราชการ ผู้อยู่อาศัยจะให้ความสำคัญรองลงมาตามลำดับ

- ผู้ที่อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมจะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านการศึกษามากที่สุดเช่นเดียวกับผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยว เนื่องจากบางส่วนเข้ามาอยู่อาศัยเพื่อศึกษาในสถานศึกษาในพื้นที่ บางส่วนอยู่ในช่วงวัยที่เริ่มสร้างครอบครัวจึงมีสมาชิกเป็นเด็กในวัยเรียน รองลงมาได้แก่ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า เนื่องจากผู้ที่อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียมส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยที่ยังไม่มีภาระทางด้านครอบครัวมากมายนัก จึงนิยมเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจหรือซื้อสินค้าในห้างสรรพสินค้า ส่วนตลาด การบริการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ และ หน่วยงานราชการ ผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมจะให้ความสำคัญตามลำดับรองลงมาตามลำดับ

- ผู้อยู่อาศัยในทาวน์เฮาส์ จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านการศึกษามากที่สุดเช่นเดียวกับผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียม รองลงมาคือตลาด ซึ่งเป็นสถานที่ซื้อสินค้าหลักของผู้ที่อยู่ในทาวน์เฮาส์

- ผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์จะให้ลำดับความสำคัญกับสถานศึกษามากเนื่องจากบางส่วนเข้ามาอยู่อาศัยเพื่อการศึกษา รองลงมาคือสาธาณูปการประเภทตลาดและห้างสรรพสินค้าในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน เนื่องจากผู้ที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ยังไม่มีครอบครัวและภาระด้านอื่นนอกจากการทำงาน จึงต้องการความสะดวกสบายในด้านการจับจ่ายใช้สอยเพื่อซื้อสินค้าที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน

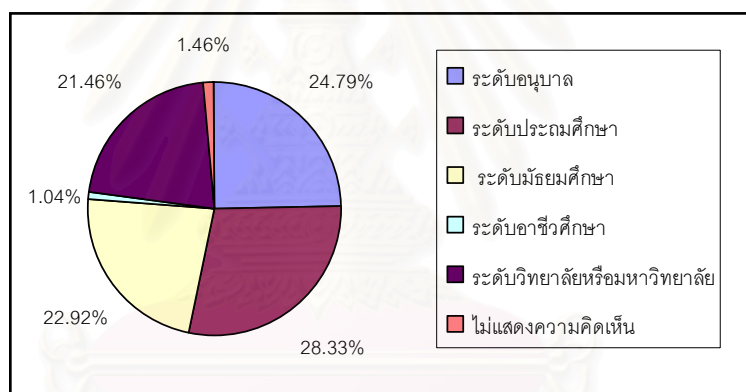
- ผู้อยู่อาศัยในตึกแถวจะให้ลำดับความสำคัญกับสาธาณูปการประเภทการบริการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด ส่วนการให้ลำดับความสำคัญกับสาธาณูปการประเภทต่างอื่นๆรองลงมาใกล้เคียงกัน เนื่องจากส่วนใหญ่จะใช้ที่พักอาศัยเป็นที่ทำงานโดยประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆไปด้วย จึงต้องอยู่ในพื้นที่อยู่อาศัยเกือบตลอดเวลาจึงให้ความสำคัญกับการบริการต่างๆค่อนข้างมากจนเกือบจะเท่าๆกัน ได้แก่ การบริการด้านการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ ตลาดและห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

- ในอนาคต พบว่า ผู้ที่อยู่อาศัยในที่พักเกือบทุกประเภท จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านการศึกษา ห้างสรรพสินค้า การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ การบริการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข เพิ่มขึ้น ส่วนการให้ลำดับความสำคัญกับการบริการตลาด และสถานที่ราชการมีแนวโน้มลดลง

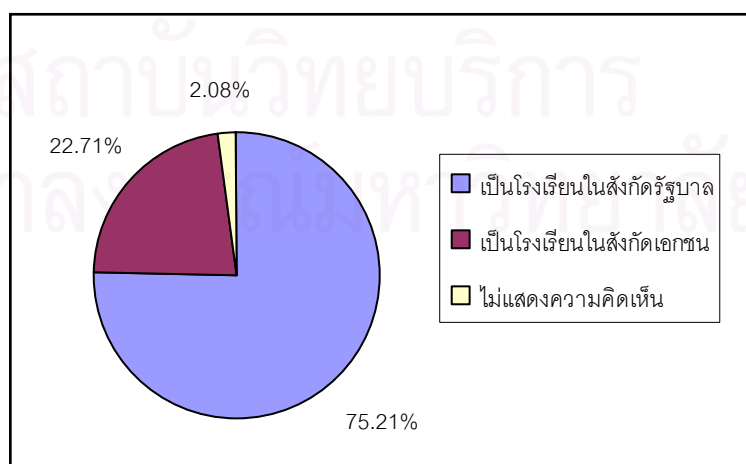
#### 4.5.3 สถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

- ระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด คือ ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 28.33 ระดับอนุบาล ร้อยละ 24.79 ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 22.92 ระดับวิทยาลัยหรือมหาวิทยาลัย ร้อยละ 21.46 และระดับอาชีวศึกษา ร้อยละ 1.04
- ประชากรจะพิจารณาสถานศึกษาที่อยู่ในสังกัดรัฐบาลคิดเป็นร้อยละ 75.21 มากกว่าสถานศึกษาที่เป็นโรงเรียนในสังกัดเอกชนซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22.71
- นอกจากนี้ประชากรจะพิจารณาสถานศึกษาที่มีชื่อเสียงเป็นส่วนใหญ่ ถึงร้อยละ 85.83 ในขณะที่สถานศึกษาที่ไม่มีชื่อเสียง จะมีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเพียง ร้อยละ 11.67 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าชื่อเสียงมีผลต่อการเลือกสถานศึกษาของประชากรเป็นอย่างมาก

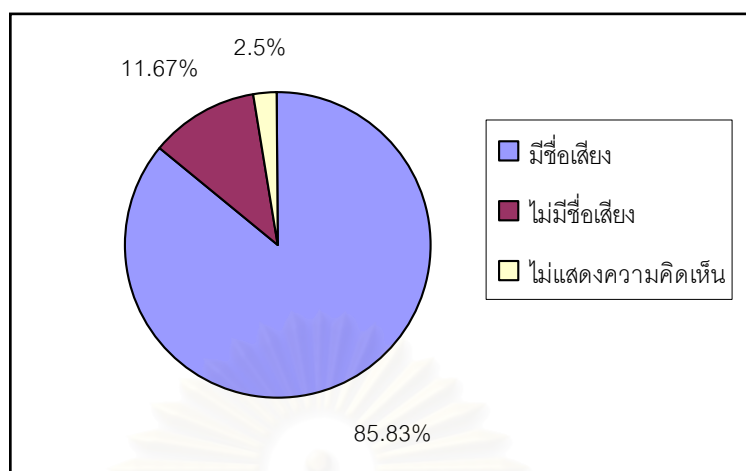
แผนภูมิที่ 4.14 จำนวนและร้อยละของระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย



แผนภูมิที่ 4.15 จำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาระดับสถานศึกษา



#### แผนภูมิที่ 4.16 จำนวนและร้อยละของลักษณะสถานศึกษาที่เลือก



#### 4.5.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัย กับระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย จะพบว่าบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม และทาวน์เฮาส์ จะให้ลำดับความสำคัญกับสถานศึกษาระดับอนุบาล ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มากที่สุดใกล้เคียงกัน เนื่องจากมีสมาชิกในครอบครัวอยู่ในวัยศึกษาในระดับดังกล่าว ส่วนผู้ที่อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนท์ จะให้ลำดับความสำคัญกับสถานศึกษาระดับวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยมากที่สุด เนื่องจากผู้อยู่อาศัยมักจะเช่าอยู่เพื่อการศึกษาเป็นการชั่วคราว

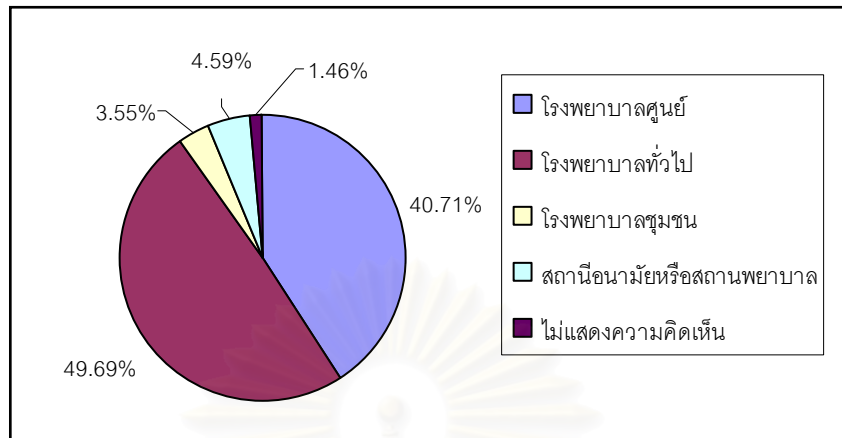
#### 4.5.4 สถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

- ระดับของสถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด คือ โรงพยาบาลทั่วไป ร้อยละ 49.69 รองลงมาคือโรงพยาบาลศูนย์ ร้อยละ 40.71 ส่วนสถานเอนามัยหรือสถานพยาบาล และโรงพยาบาลชุมชน จะมีอิทธิพลน้อยมากคือร้อยละ 4.59 และ 1.46 ตามลำดับ เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตเมืองซึ่งมีโรงพยาบาลขนาดใหญ่จำนวนมาก และอยู่ในระยะไม่ไกลประชากรจึงนิยมที่จะไปรับการรักษายังโรงพยาบาลเหล่านี้มากกว่า

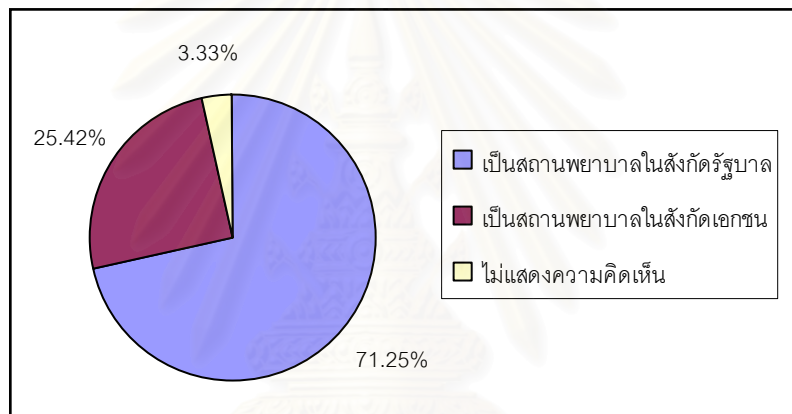
- ประชากรส่วนใหญ่เลือกสถานพยาบาลในสังกัดรัฐบาล ร้อยละ 71.3 และสถานพยาบาลในสังกัดเอกชน ร้อยละ 25.4

- ประชากรส่วนใหญ่เลือกสถานพยาบาลที่มีชื่อเสียงมากที่สุดร้อยละ 78.85 จะเห็นได้ว่าชื่อเสียงของสถานพยาบาลมีผลต่อการให้ความสำคัญของประชากร เช่นเดียวกับการเลือกสถานศึกษา

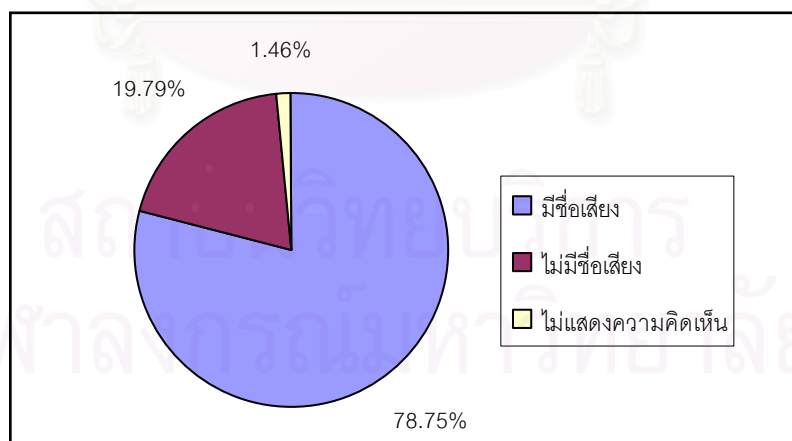
แผนภูมิที่ 4.17 จำนวนและร้อยละของระดับของสถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย



แผนภูมิที่ 4.18 จำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาเลือกระดับสถานพยาบาล



แผนภูมิที่ 4.19 จำนวนและร้อยละของลักษณะการเลือกสังกัดของสถานพยาบาล



#### 4.5.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับสถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัย กับระดับของสถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย จะพบว่าที่อยู่อาศัยทุประเภทจะให้ลำดับความสำคัญกับโรงพยาบาลทั่วไปและโรงพยาบาลศูนย์มากที่สุด เนื่องจากมีความพร้อมในด้านอุปกรณ์และบุคลากรทางการแพทย์มากกว่า

#### 4.5.5 ศูนย์การค้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

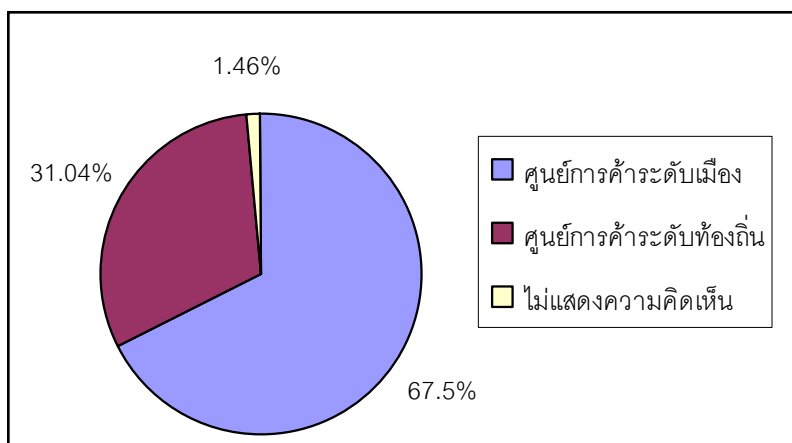
- ประชากรส่วนใหญ่จะพิจารณาเลือกศูนย์การค้าระดับเมืองมากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 67.50 เนื่องจากมีสินค้ารวมถึงกิจกรรมหลากหลายสามารถตอบสนองความต้องการของประชากรได้อย่างครบถ้วน

ในขณะที่ประชากรอีกส่วนจะพิจารณาเลือกศูนย์การค้าระดับท้องถิ่น ร้อยละ 31.00 เนื่องจากศูนย์การค้าเหล่านี้ มักจะตั้งอยู่ใกล้ที่อยู่อาศัยมากกว่าศูนย์การค้าระดับเมือง และมีสินค้าหลากหลายเช่นกันถึงแม้จะไม่มากเท่ากับศูนย์การค้าระดับเมืองก็ตาม

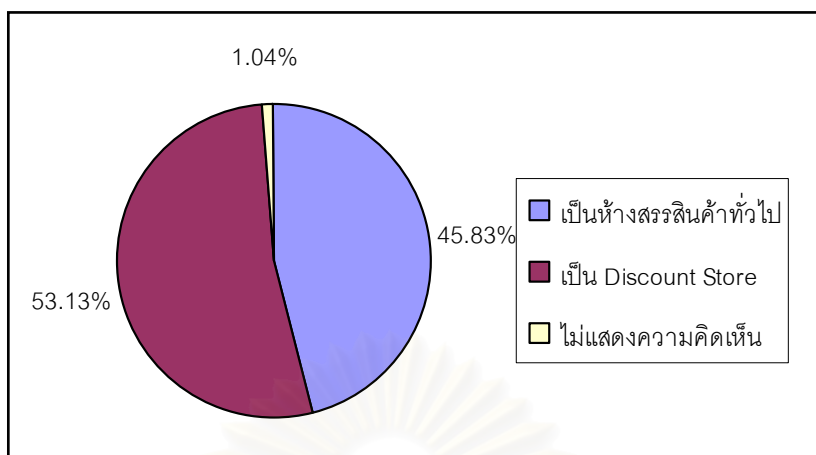
- หากพิจารณาการเลือกประเภทของศูนย์การค้าส่วนใหญ่ประชากรจะเลือกพิจารณาทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใกล้ศูนย์การค้าประเภท Discount Store ร้อยละ 53.13 เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่จำหน่ายสินค้าที่จำเป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวันอย่างครบครัน ในขณะที่ประชากรอีกกลุ่มจะพิจารณาเลือกห้างสรรพสินค้าทั่วไป ร้อยละ 45.83 เนื่องจากนอกจากการซื้อสินค้าแล้ว ยังมีกิจกรรมหลากหลาย ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ที่พิจารณาเลือกจะเป็นประชากรกลุ่มที่มีอายุไม่มากนักและยังไม่มีภาระด้านครอบครัว

- ประชากรส่วนใหญ่เลือกศูนย์การค้าที่มีชื่อเสียง ร้อยละ 73.49 และศูนย์การค้าที่ไม่มีชื่อเสียง ร้อยละ 25.68 จะเห็นได้ว่าชื่อเสียงของศูนย์การค้ามีผลต่อการพิจารณาเลือกของประชากร

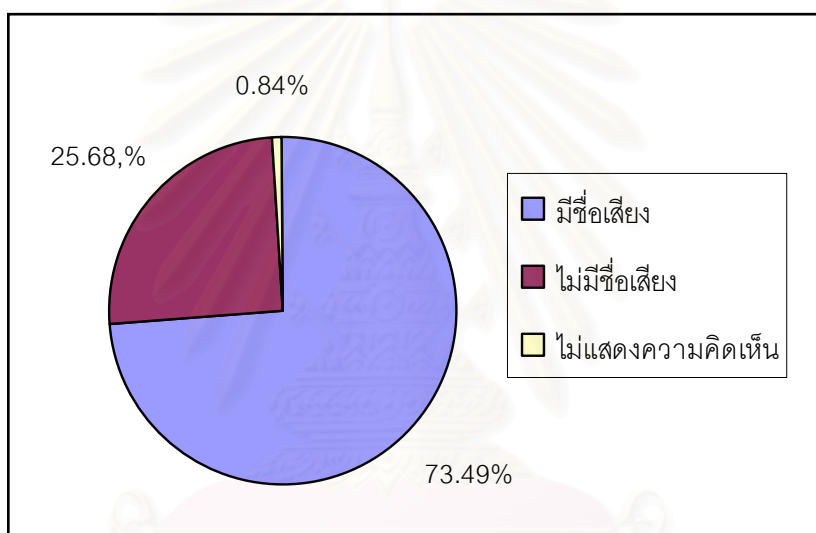
**แผนภูมิ 4.20 จำนวนและร้อยละของระดับของศูนย์การค้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย**



แผนภูมิที่ 4.21 จำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาเลือกระดับศูนย์การค้า



แผนภูมิที่ 4.22 จำนวนและร้อยละของลักษณะของศูนย์การค้าที่เลือกไว้



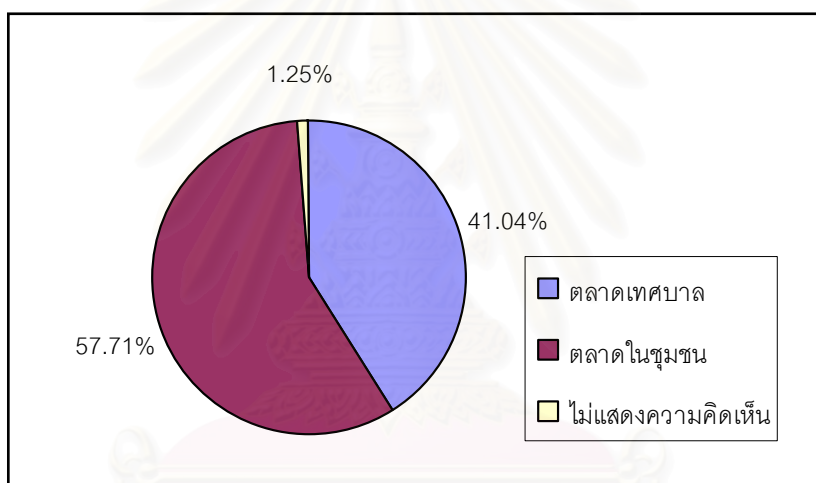
#### 4.5.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับศูนย์การค้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัย กับระดับของศูนย์การค้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย จะพบว่า ผู้ที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยเกือบทุกประเภท ได้แก่ บ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนท์ ตึกแถว จะให้ลำดับความสำคัญกับศูนย์การค้าระดับเมืองมากกว่าศูนย์การค้าระดับท้องถิ่น ยกเว้นแฟลตที่จะให้ลำดับความสำคัญกับศูนย์การค้าระดับท้องถิ่นมากกว่าศูนย์การค้าระดับเมือง

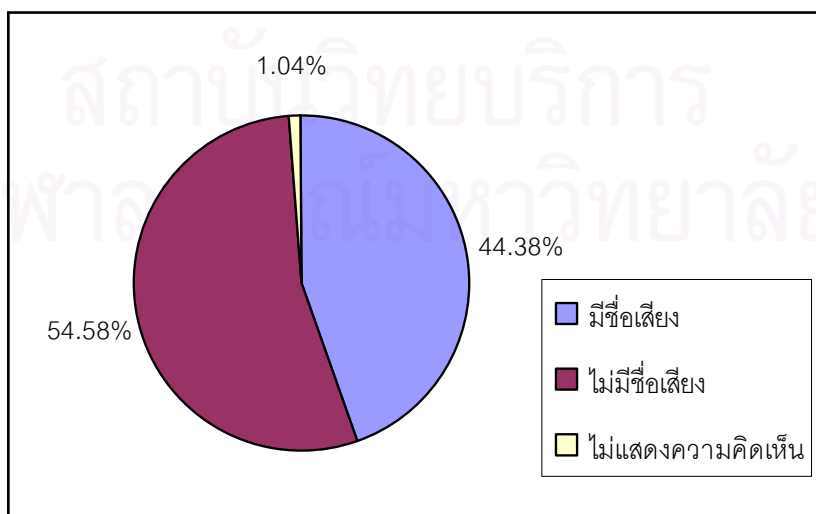
#### 4.5.6 ตลาดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

- ระดับของตลาดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรส่วนใหญ่ คือ ตลาดในชุมชน คิดเป็น ร้อยละ 57.71 เนื่องจากอยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัย สะดวกต่อการเดินทาง และพิจารณาเลือกตลาดเทศบาล ร้อยละ 41.04 เพราะมีสินค้าหลากหลายกว่าแต่มักจะอยู่ห่างไกลจากที่อยู่อาศัยมากกว่าตลาดในชุมชนของตนเอง
- ประชากรส่วนใหญ่เลือกลักษณะของตลาดที่ไม่มีชื่อเสียง ร้อยละ 54.58 และลักษณะของตลาดที่มีชื่อเสียง ร้อยละ 44.38 ซึ่งเป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกัน จะเห็นว่าชื่อเสียงของตลาดไม่มีผลต่อการตัดสินใจของประชากรมากนัก

แผนภูมิที่ 4.23 จำนวนและร้อยละของระดับตลาดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย



แผนภูมิที่ 4.24 จำนวนและร้อยละของลักษณะของตลาดที่เลือกไว้





#### 4.5.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับตลาดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ผู้ที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ ตึกแถวและแฟลต จะให้ลำดับความสำคัญกับตลาดในชุมชนมากกว่าตลาดเทศบาล ในขณะที่อพาร์ทเมนท์จะให้ลำดับความสำคัญกับตลาดเทศบาลมากกว่าตลาดในชุมชนเล็กน้อย

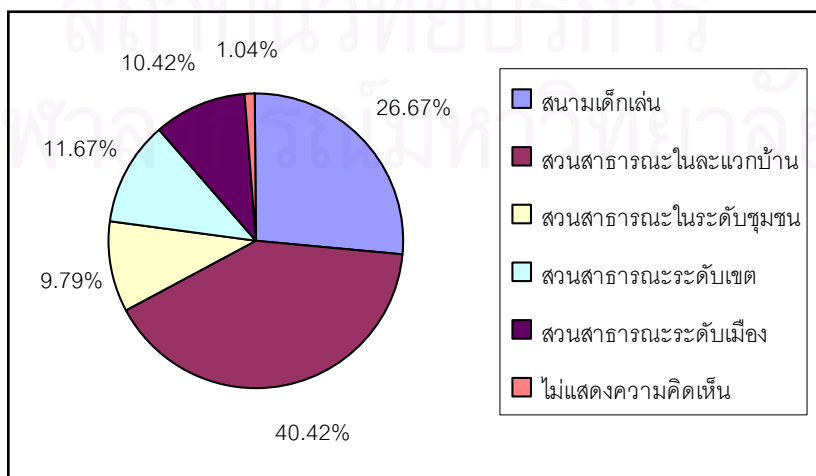
#### 4.5.7 สวนสาธารณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

- สวนสาธารณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด คือ สวนสาธารณะในละแวกบ้าน ร้อยละ 40.42 และเลือกสนามเด็กเล่น ร้อยละ 26.67 เนื่องจากเป็นสวนสาธารณะที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยและบางแห่งอยู่ในโครงการที่อยู่อาศัย เช่น หมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม เป็นต้น ซึ่งสะดวกต่อการเดินทางมากกว่าสวนสาธารณะประเภทอื่น

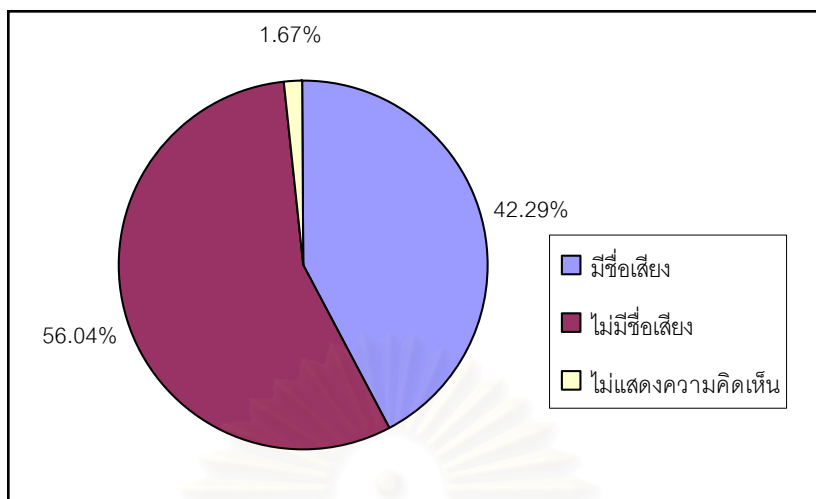
รองลงมาคือสวนสาธารณะระดับเขต ร้อยละ 11.67 สวนสาธารณะระดับเมือง ร้อยละ 10.42 และสวนสาธารณะในระดับชุมชน ร้อยละ 9.79 ซึ่งสวนสาธารณะเหล่านี้มักจะมีพื้นที่และกิจกรรมมากกว่าสวนสาธารณะในละแวกบ้านและสนามเด็กเล่น แต่เนื่องจากส่วนใหญ่มักจะตั้งอยู่ห่างจากที่พักอาศัย ประชากรจึงจะเดินทางไปใช้บริการในช่วงวันหยุดหรือบางครั้งคราวเท่านั้น

- ประชากรส่วนใหญ่เลือกทำเลที่ตั้งใกล้สวนสาธารณะที่ไม่มีชื่อเสียง ร้อยละ 56.04 ใกล้เคียงกับสวนสาธารณะที่มีชื่อเสียง ร้อยละ 42.29 จะเห็นว่าชื่อเสียงไม่มีผลต่อการพิจารณามากนัก

#### แผนภูมิที่ 4.25 จำนวนและร้อยละของระดับของสวนสาธารณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย



แผนภูมิที่ 4.26 จำนวนและร้อยละของลักษณะของสวนสาธารณะที่เลือก



#### 4.5.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับสวนสาธารณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ผู้ที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ และอพาร์ทเมนต์ จะให้ลำดับความสำคัญกับสวนสาธารณะในละแวกบ้านมากกว่าสวนสาธารณะประเภทอื่นๆ เนื่องจากส่วนใหญ่จะจัดไว้ในโครงการจัดสรรต่างๆ และอยู่ในระยะที่สามารถเดินถึงได้ ในขณะที่ตึกแถวและแฟลตจะให้ลำดับความสำคัญกับสวนสาธารณะระดับเขตและระดับชุมชน เพราะส่วนใหญ่ไม่มีจัดไว้ให้ ผู้อยู่อาศัยจะไปใช้บริการสวนสาธารณะที่เป็นของสวนรวมของประชาชนทั่วไปมากกว่า

#### 4.6 การคมนาคมขนส่งกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย

##### 4.6.1 ประเภทของการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ผลการศึกษาบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า

- การบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุดคือ ถนน คิดเป็นร้อยละ 31.81 โดยเฉพาะถนนสายหลัก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 17.98 เนื่องจาก เป็นการบริการที่ประชาชนทุกคนจำเป็นต้องใช้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถเข้าถึงผู้ใช้ได้โดยตรง และมีความได้เปรียบกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น คือ มีการ

ให้บริการแบบประตูของสถานที่เริ่มต้นถึงประตูสถานที่เป็นจุดหมาย (Door to Door Service) กล่าวคือ สามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัยและจุดหมายปลายทางได้มากที่สุด (จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา, 2543: 143)

นอกจากนี้ถนนยังเป็นบริการการคมนาคมที่รัฐเป็นผู้จัดให้ โดยไม่คิดค่าบริการในการใช้งาน จึงถือได้ว่ามีต้นทุนในการใช้บริการต่ำมากหรือไม่มีเลย ประชากรในเมืองทุกคนสามารถใช้ได้เท่าเทียมกัน โดยไม่มีการกำหนดเวลาในการใช้งาน จึงเป็นประเภทของการบริการด้านการคมนาคมขนส่งที่ประชากรให้ลำดับความสำคัญมากที่สุด ในการพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

- รถไฟฟ้า เป็นปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยรองลงมา คิดเป็นร้อยละ 19.32 เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วมาก ใช้เวลาในการเดินทางน้อย และกำหนดเวลาได้แน่นอนกว่าการขนส่งประเภทอื่น ทั้งยังมีความสะดวกสบายในการใช้งาน ผู้ใช้ไม่ต้องเผชิญกับมลภาวะดังเช่นบนถนน ถึงแม้ในปัจจุบันพื้นที่ศึกษายังมีเส้นทางรถไฟฟ้ากระจายไม่ทั่วถึง แต่ผู้ใช้บริการก็จะใช้บริการการขนส่งประเภทอื่นเพื่อมาเชื่อมต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองหรือพื้นที่อื่นๆที่มีเส้นทางไปถึง

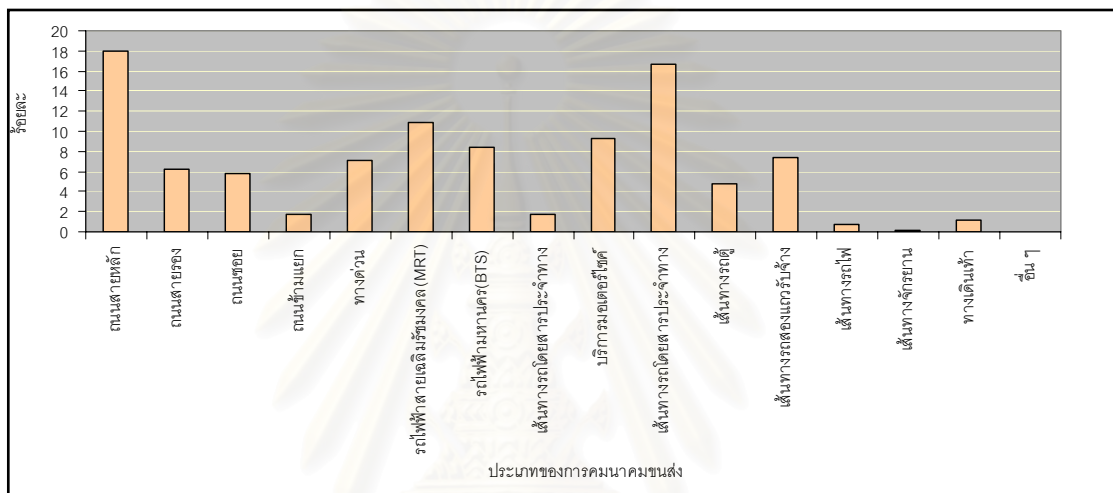
- ประชากรให้ลำดับความสำคัญกับ เส้นทางรถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 16.64 เนื่องจากเป็นบริการขนส่งสาธารณะที่ราคาไม่แพง และมีเส้นทางหลากหลาย สามารถเดินทางไปได้ทุกแห่งที่มีถนนสายหลักและถนนสายรอง แต่มีปัญหาในเรื่องของความสะดวกสบาย มีความแออัด และผู้โดยสารต้องเผชิญกับมลภาวะต่างๆบนท้องถนน โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษาซึ่งมีปัญหาการจราจรแออัดเป็นอย่างมาก

- ประชากรให้ลำดับความสำคัญกับการบริการมอเตอร์ไซค์ ร้อยละ 9.24 และ บริการรถสองแถวรับจ้างร้อยละ 7.33 บริการการคมนาคมทั้งสองประเภทนี้เป็นการคมนาคมหลักในถนนซอย ที่ส่วนใหญ่จะเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางซึ่งจะมีเส้นทางเฉพาะถนนสายหลักและถนนสายรองเท่านั้น และที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่มักจะไม่ได้อาศัยติดกับถนนสายหลักหรือถนนสายรอง ทำให้ผู้อยู่อาศัยต้องใช้บริการมอเตอร์ไซค์และบริการรถสองแถวรับจ้างเพื่อต่อเข้าไปยังที่อยู่อาศัยของตนเอง

- ส่วนการบริการทางด่วน ประชากรจะให้ลำดับความสำคัญ ร้อยละ 7.05 ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มียานยนต์ส่วนตัว ซึ่งทางด่วนจะช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางจากการจราจรติดขัด และผู้ที่เลือกอาศัยอยู่ในบ้านที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองออกไปจะใช้บริการเพื่อเข้าสู่แหล่งงานของตนเอง แต่ทั้งนี้ต้องเสียค่าบริการในการใช้ แต่ผู้ใช้บริการก็ยินดีจ่ายเพราะคุ้มค่ากับเวลาที่ต้องเสียไปในการเดินทางด้วยถนน

นอกจากนี้ประชากรยังให้ลำดับความสำคัญกับเส้นทางรถตู้ร้อยละ 4.80 เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษร้อยละ 1.76 ซึ่งยังมีสัดส่วนที่น้อยมาก เนื่องจากโครงการยังไม่เป็นรูปธรรม และประชากรส่วนใหญ่ยังไม่มีความเข้าใจหรือความเชื่อว่าจะมีประสิทธิภาพดีเพียงพอ หรืออาจไม่แตกต่างจากการบริการรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน ทางเดินเท้า ร้อยละ 1.13 เส้นทางรถไฟ ร้อยละ 0.71 และเส้นทางจักรยาน ร้อยละ 0.21 ตามลำดับ

#### แผนภูมิที่ 4.27 แสดงจำนวนและร้อยละของบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย



#### 4.6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพของประชากรกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

- จากผลการศึกษา ประชากรที่มีอายุระหว่าง 31-50 ปี ซึ่งอยู่ในช่วงวัยแรงงาน จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านคมนาคมประเภทการบริการขนส่งสาธารณะ อาทิ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง บริการมอเตอร์ไซด์ บริการรถสองแถวรับจ้าง รถตู้ มากกว่าประชากรที่มีช่วงอายุตั้งแต่ 51 ปีขึ้นไป และมีสัดส่วนการให้ลำดับความสำคัญน้อยลงตามช่วงอายุ เนื่องจากประชากรที่มีอายุน้อยยังเป็นช่วงวัยที่มีรายได้น้อยไม่มีภาระเป็นของตนเอง ในขณะที่ประชากรที่มีช่วงวัยสูงกว่าจะเป็นช่วงวัยที่มีรายได้สูงและมีการสะสมทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้น ส่วนใหญ่มีภาระเป็นของตนเอง จึงให้ความสำคัญกับการบริการคมนาคมขนส่งประเภท ถนน ทางด่วน มากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า และจะยังมีสัดส่วนการให้ความสำคัญกับการบริการประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้นตามอายุ

- การบริการคมนาคมขนส่งประเภท เส้นทางรถไฟ เส้นทางจักรยาน เส้นทางเดินเท้า ประชากรทุกช่วงวัยให้ความสำคัญน้อย เนื่องจากสภาพการให้บริการปัจจุบันไม่มีมาตรฐานและ

ความปลอดภัยเพียงพอ ตลอดจนไม่มีเส้นทางกระจายทั่วถึงหรือต่อเนื่อง เช่น เส้นทางรถไฟ เส้นทางจักรยาน เป็นต้น

- ประชากรที่มีสถานภาพโสดและไม่มีบุตร จะให้ลำดับความสำคัญกับกาบริการด้านคมนาคมประเภทการบริการขนส่งสาธารณะ อาทิ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง บริการมอเตอร์ไซด์ บริการรถสองแถวรับจ้าง รถตู้ มากกว่าประชากรที่มีสถานภาพสมรสและมีบุตรแล้ว เนื่องจากประชากรที่อยู่ในสถานภาพโสดส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงวัยที่มีอายุน้อย ไม่มีภาระเป็นของตนเอง และมีความคล่องตัวหรือมีความสามารถในการเดินทางด้วยบริการขนส่งสาธารณะมากกว่าประชากรที่สมรสแล้วและมีบุตรซึ่งจะมีสมาชิกในครอบครัวเดินทางไปด้วยกัน

- ประชากรที่มีรายได้ดี จะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่าผู้มีรายได้น้อย โดยมักจะเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในบริเวณชานเมืองที่อยู่ใกล้กับถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางไปถึงที่ทำงานได้สะดวกรวดเร็ว

- ประชากรผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ใช้เวลาในการเดินทางสั้น และเสียค่าเดินทางหรือค่าขนส่งให้น้อยที่สุด เนื่องจากไม่มีความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางจากที่อยู่อาศัยมายังแหล่งงาน ส่วนมากอยู่กันตามแฟลต อพาร์ทเมนต์ หรือคอนโดมิเนียมที่อยู่รอบ ๆ เขตการค้าชั้นใน (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2526: 95-97) และส่วนใหญ่มักจะเดินทางโดยใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า บริการมอเตอร์ไซด์ การบริการรถสองแถว เป็นต้น ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการใช้บริการไม่สูงมากนักและการเดินทางโดยรวมจะสั้นกว่าผู้มีรายได้สูง (Berry, Brain J.L. and Morton Franke E., 1973: 142-144)

#### 4.6.4 ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถยนต์ส่วนตัวของประชากรกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

จากความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถยนต์ส่วนตัวกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย จะพบว่า

- ประชากรทั้งที่มีรถยนต์และไม่มีรถยนต์ในครอบครองจะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการการคมนาคมขนส่งประเภทถนนมากที่สุดคือร้อยละ 34.20 และ 29.24 ตามลำดับ

โดยประชากรที่มีรถยนต์ในครอบครองจะให้ความสำคัญกับถนนหลัก ถนนสายรอง และถนนข้ามแยกร้อยละ 20.44, 6.68 และ 2.18 ตามลำดับ ซึ่งมากกว่าประชากรที่ไม่มีรถยนต์คือร้อยละ 15.35, 5.70 และ 1.32 ตามลำดับ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยรถยนต์ไปยังส่วนต่างๆของเมืองได้

ในขณะที่ประชากรที่ไม่มีรถยนต์จะให้ความสำคัญกับถนนซอยมากกว่าประชากรที่มีรถยนต์คือร้อยละ 6.87 และ 4.90 ตามลำดับ เนื่องจากประชากรที่ไม่มีรถยนต์จะเดินทางเข้าออกซอยต่างๆลำบากกว่าและต้องพึ่งพายานพาหนะชนิดอื่นในการเดินทางเข้าออกถนนซอยร่วมด้วย

- ประเภทของการคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของประชากรกลุ่มตัวอย่างรองจากถนน คือ รถไฟฟ้า โดยผู้ที่ไม่มีรถยนต์จะให้ความสำคัญร้อยละ 20.47 ซึ่งมากกว่าผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครองซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.26 ทั้งนี้ประชากรทั้งสองกลุ่มจะให้ความสำคัญกับรถไฟฟ้าใต้ดินมากกว่ารถไฟฟ้ายกระดับเล็กน้อยเนื่องจากอยู่ใกล้พื้นที่ศึกษาโดยรวมมากกว่า

- ประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ประชากรที่มีรถยนต์ให้ลำดับความสำคัญมากกว่าผู้ที่ไม่ไม่มีรถยนต์ในครอบครองคือ ทางด่วน เส้นทางรถไฟ เส้นทางจักรยาน และทางเดินเท้าซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.08 , 1.36, 0.27 และ 1.77 ตามลำดับ

ในขณะที่ประชากรซึ่งไม่มีรถยนต์ จะให้ความสำคัญกับเส้นทางรถโดยสารประจำทางบริการมอเตอร์ไซค์ เส้นทางสองแถวรับจ้าง และเส้นทางรถตู้ มากกว่าประชากรที่มีรถยนต์ในครอบครอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 19.30, 11.40, 8.63 และ 4.97 ตามลำดับ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการบริการการคมนาคมขนส่งดังกล่าวเป็นเส้นทางและการใช้บริการการคมนาคมหลักของผู้ที่ยังไม่มีรถยนต์ในครอบครองของตนเอง

#### 4.6.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่อาศัยกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

- ประชากรที่อาศัยอยู่ในที่อยู่อาศัยทุกประเภท จะให้ลำดับความสำคัญกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งประเภทถนนมากที่สุด โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยวจะให้ความสำคัญถึงร้อยละ 38.32 ในขณะที่คอนโดมิเนียม ทาวเฮาส์ อพาร์ทเมนท์ และแฟลตจะให้ลำดับความสำคัญรองลงมา ตามลำดับ ในที่นี้ถนนสายหลักเป็นประเภทของถนนที่ประชากรให้ความสำคัญในการพิจารณามากที่สุด

- รองลงมาได้แก่การบริการการคมนาคมขนส่งประเภทรถไฟฟ้า โดยผู้ที่อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมจะให้ลำดับความสำคัญมากกว่าผู้ที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยประเภทอื่นๆ เนื่องจากเป็นประเภทที่อยู่อาศัยที่มีการพัฒนาในเส้นทางดังกล่าว และมีราคาที่ประชาชนสามารถครอบครองได้

- การให้ลำดับความสำคัญกับการคมนาคมขนส่งประเภทการบริการมอเตอร์ไซค์และรถสองแถวมีสัดส่วนใกล้เคียงกันและมีลำดับความสำคัญถัดมา เนื่องจากเป็นการบริการคมนาคมที่ต่อเนื่องกับการบริการประเภทรถโดยสารประจำทาง ที่จะให้บริการในถนนสายหลักและถนนสาย

รองบางสายเท่านั้น ในขณะที่ที่อยู่อาศัยของประชากรส่วนใหญ่อยู่ในถนนซอย ดังนั้นจึงต้องมีการต่อรถโดยใช้บริการการคมนาคมขนส่งประเภทนี้ โดยจากการสำรวจพบว่า ประชากรนิยมใช้บริการมอเตอร์ไซค์มากกว่ารถสองแถวรับจ้างมากกว่าเนื่องจากมีความรวดเร็วกว่า โดยผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์จะให้ลำดับความสำคัญมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 17.19 รองลงมาได้แก่ผู้ที่อยู่ในตึกแถว ทาวน์เฮาส์ แพลต บ้านเดี่ยว และคอนโดมิเนียม ตามลำดับ ซึ่งเหตุผลที่คอนโดมิเนียมให้ความสำคัญกับการคมนาคมขนส่งประเภทนี้น้อยที่สุดเนื่องจากเป็นที่อยู่อาศัยที่ส่วนใหญ่มักจะมีที่ตั้งอยู่ติดกับถนนสายหลักหรือถนนสายรอง ทำให้ไม่ต้องต่อรถเข้าสู่ถนนซอยเช่นเดียวกับที่อยู่อาศัยประเภทอื่น ส่วนการให้บริการรถสองแถวรับจ้าง ประชากรที่อาศัยอยู่ในอพาร์ทเมนต์ จะให้ลำดับความสำคัญมากที่สุดเช่นกันโดยคิดเป็นร้อยละ 9.38 รองลงมาได้แก่ คอนโดมิเนียม ทาวน์เฮาส์ บ้านเดี่ยว ตึกแถว ตามลำดับ

- การให้บริการการคมนาคมขนส่งประเภททางด่วน ผู้ที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยวจะให้ลำดับความสำคัญมากที่สุดคือร้อยละ 9.81 เนื่องจากที่ตั้งของบ้านเดี่ยวจะอยู่ไกลจากย่านศูนย์กลางการค้าและผู้ที่อยู่อาศัยในบ้านเดี่ยวส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ส่วนตัวในครอบครอง ผู้ที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยวจึงนิยมใช้บริการทางด่วนเพื่อไปยังจุดหมายต่างๆ รองลงมาได้แก่ ทาวน์เฮาส์ คอนโดมิเนียม แพลต และอพาร์ทเมนต์ ตามลำดับ

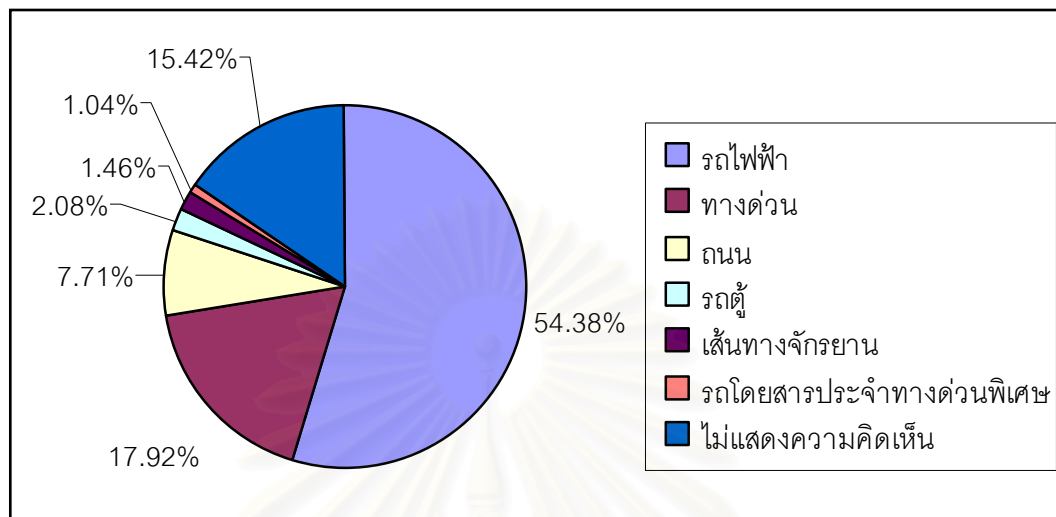
- การให้บริการการคมนาคมขนส่งประเภทเส้นทางรถตู้ ผู้ที่อาศัยอยู่ในตึกแถวจะให้ลำดับความสำคัญมากที่สุด รองลงมาได้แก่ คอนโดมิเนียม แพลต อพาร์ทเมนต์ ทาวน์เฮาส์และบ้านเดี่ยว ตามลำดับ

- ส่วนการให้บริการการคมนาคมขนส่งประเภททางเดินเท้า เส้นทางรถไฟ และ เส้นทางจักรยาน ประชากรที่อาศัยอยู่ในที่อยู่ทุกประเภทจะให้ลำดับความสำคัญน้อยมากเนื่องจากปัจจุบันมีเส้นทางไม่เพียงพอและไม่ได้รับการส่งเสริมให้ใช้การคมนาคมประเภทดังกล่าว

#### 4.6.5 ประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต

ผลการศึกษาประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคตของประชากรกลุ่มตัวอย่าง มีความต้องการให้พัฒนาหรือขยายเส้นทางคมนาคมขนส่งประเภทรถไฟฟ้ามากที่สุดถึง ร้อยละ 54.38 เนื่องจากการคมนาคมที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองลงมาคือทางด่วน ร้อยละ 17.92 ถนนร้อยละ 7.71 รถตู้ ร้อยละ 2.08 เส้นทางจักรยาน ร้อยละ 1.46 และเส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ร้อยละ 1.04 ตามลำดับ

**แผนภูมิที่ 4.28** แสดงจำนวนและร้อยละของประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต



**4.6.6 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพ และลักษณะของที่อยู่อาศัยของประชากรกับประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต**

- ประชากรที่มีความต้องการเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนใหญ่จะเป็นประชากรที่มีอายุน้อยมีสถานภาพโสด และยังไม่มียุติบัตรเป็นของตนเอง จึงมีความต้องการการบริการการคมนาคมขนส่งสาธารณะประเภท รถตู้ เส้นทางจักรยาน มากกว่าประชากรที่มีอายุสูงกว่า และความต้องการการบริการขนส่งสาธารณะเหล่านี้จะมีสัดส่วนลดลงตามช่วงอายุของประชากร

ในทางกลับกันประชากรที่อายุยิ่งมากและสมรสแล้วจะยังมีความต้องการการบริการการขนส่งประเภทถนนและทางด่วนมากขึ้น เนื่องจากเป็นช่วงวัยที่ส่วนใหญ่จะมีรถยนต์เป็นของตนเองและไม่สะดวกในการใช้บริการการขนส่งสาธารณะ

- รายได้มีผลต่อความต้องการประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต โดยประชากรที่มีรายได้น้อยมีความต้องการให้มีเส้นทางรถไฟฟ้าขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคตมากกว่าผู้มีรายได้สูง แต่อย่างไรก็ตามถึงแม้ประชากรจะมีความต้องการให้รถไฟฟ้าขยายเข้ามาถึงพื้นที่มากที่สุด แต่ก็ยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับค่าโดยสาร เนื่องจากมีอัตราค่าบริการที่ค่อนข้างสูง เมื่อเปรียบเทียบกับค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางทั่วไป



ประชากรที่มีรายได้สูง จะมีความต้องการการบริการการคมนาคมขนส่งประเภทถนนและทางด่วนมากกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ เนื่องจากมีความสามารถในการซื้อรถยนต์ส่วนตัว และสามารถรับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้บริการทางด่วน

- หากพิจารณาความสัมพันธ์ของประเภทที่อยู่อาศัยที่มีผลต่อความต้องการประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต พบว่า ที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ และแฟลต มีความต้องการการบริการประเภทรถไฟฟ้ามากที่สุด ในขณะที่ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์มีความต้องการบริการทางด่วนมากกว่าที่อยู่อาศัยประเภทอื่นๆ

จากการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งของประชากรมากที่สุด ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพ เนื่องจากเป็นบริการพื้นฐานที่จำเป็นต่อการประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวันของประชาชนทุกเพศทุกวัย ไม่เฉพาะเจาะจงบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ในขณะที่ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมมีอิทธิพลต่อประชากรมากขึ้นแตกต่างกันไปโดยขึ้นอยู่กับสถานภาพของประชากรเอง

โดยปัจจัยด้านกายภาพที่มีอิทธิพลมากที่สุด ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน โดยสาธารณูปโภคจะมีอิทธิพลมากกว่าสาธารณูปการ เนื่องจากเป็นการบริการที่มีการให้บริการเฉพาะบริเวณที่โครงข่ายการให้บริการมีอยู่ในพื้นที่เท่านั้น ขณะที่การบริการสาธารณูปการเป็นการบริการที่ถึงไม่ได้มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ แต่ประชาชนก็สามารถเดินทางเข้าไปใช้บริการได้ ซึ่งต้องอาศัยสาธารณูปโภคประเภทการคมนาคมขนส่งด้วย

ดังนั้นประเภทของโครงสร้างที่มีอิทธิพลมากที่สุด จะเกี่ยวข้องกับการบริการการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากเป็นการบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางไปประกอบกิจกรรมของผู้อยู่อาศัยทุกประเภท ทำให้เกิดการหมุนเวียนของกิจกรรมต่างๆของเมือง รวมทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญในการเปิดพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆอีกด้วย และประเภทของการคมนาคมขนส่ง ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งของที่พักอาศัยของประชากรมากที่สุด ได้แก่ ถนน และในอนาคตประชากรมีความต้องการการคมนาคมขนส่งประเภทราง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล(รถไฟฟ้าใต้ดิน) และรถไฟฟ้ามหานคร(รถไฟฟ้าบนดิน) มากที่สุด

จากการศึกษาดังกล่าว จะได้นำไปเปรียบเทียบกับสภาพของพื้นที่ศึกษาตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมานับแต่อดีตไป ว่ามีความสอดคล้องกับผลการศึกษาที่ได้หรือไม่

## บทที่ 5

### การเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มของการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจาก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมือง

จากการศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย จากผลการสำรวจพบว่า ปัจจัยด้านกายภาพโดยเฉพาะปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมืองตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งยังมีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคตอีกด้วย จึงได้ทำการศึกษา การเปลี่ยนแปลงการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และนำเสนอแนวโน้มที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีแนวทางในการวิเคราะห์ ดังนี้

#### แนวทางการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มของการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมือง

- วิเคราะห์สภาพการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ โดยเฉพาะการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะพิจารณาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันว่ามีพัฒนาการอย่างไร และส่งผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างไร โดยแบ่งการศึกษาออกเป็นช่วงๆ เพื่อให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลง และจากผลที่ได้จะนำมาวิเคราะห์ว่ามีความสัมพันธ์กับแนวความคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องที่ได้ทำการศึกษาไว้ในบทที่ 2 และผลจากการสำรวจด้วยแบบสอบถามที่ได้ในบทที่ 4 ว่ามีความสอดคล้องกันหรือไม่

- จากสภาพการพัฒนาในอดีตและปัจจุบัน จะได้นำเอาข้อมูลของพื้นที่ศึกษามาวิเคราะห์แนวโน้มในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาที่อยู่อาศัยในด้านต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อประโยชน์ในการเสนอแนะแนวทางต่อไป

## 5.1 การเปลี่ยนแปลงการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ได้รับอิทธิพลจากโครงสร้างพื้นฐาน

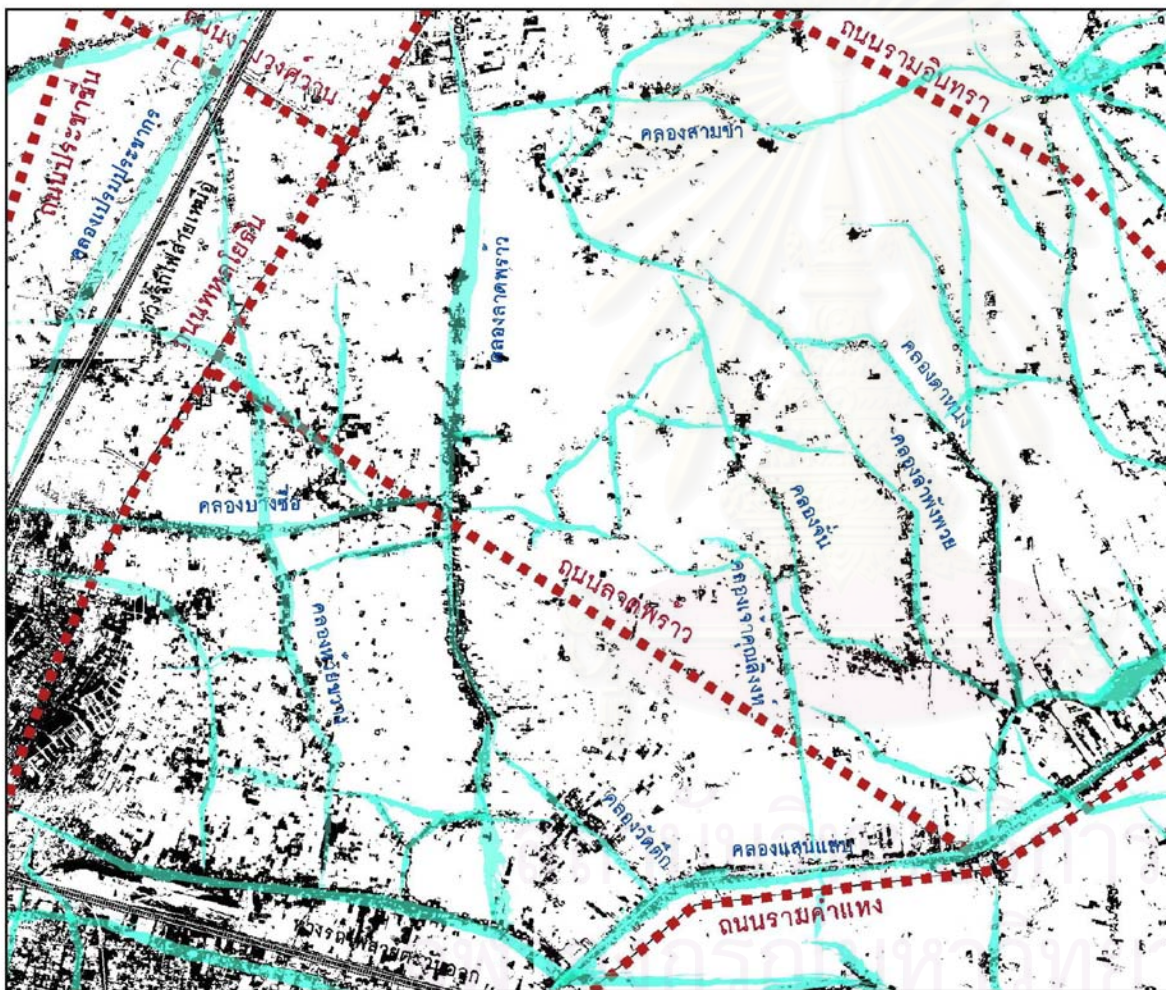
5.1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขยายตัวของที่อยู่อาศัย จะทำการศึกษากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพื่อพิจารณาการขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา โดยแบ่งช่วงเวลาในการศึกษา ดังนี้

### 5.1.1.1 การขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานและที่อยู่อาศัยในปี พ.ศ. 2595 - พ.ศ. 2529

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีการพัฒนามาอย่างยาวนาน โดยการขยายตัวของเมืองมายังพื้นที่ศึกษาซึ่งอยู่ทางตอนเหนือ เริ่มตั้งแต่มีการเคลื่อนไหวในพัฒนานครเพื่อให้ความเจริญทัดเทียมกับนานาอารยประเทศในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยได้มีการพัฒนาพื้นที่เมืองและถนนสายต่างๆเพิ่มขึ้นหลังจากมีการสร้างพระราชวังใหม่ที่สวนดุสิต มีการตัดถนนในพื้นที่ของเมือง เช่น ถนนราชวิถี(ถนนนครไชยศรี) ถนนดวงเดือน(ถนนสุขโขทัย) ถนนซังฮี(ถนนราชวิถี) ถนนสามเสน ถนนบรรทัดทอง(ถนนพระรามที่ 6) เป็นต้น ซึ่งถนนเหล่านี้ได้เอื้อให้เกิดการขยายตัวของเมืองมาทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาต่อมาทั้งสิ้น และหลังจากการจัดระเบียบการบริหารราชการใหม่ในรัชกาลที่ 6-7 พื้นที่ศึกษาถูกจัดเป็นเขตเมืองชั้นนอก และเริ่มมีการขยายตัวตามเส้นทางคมนาคมในช่วงเวลาดังกล่าวมายังพื้นที่ศึกษามากขึ้น โดยเฉพาะตามแนวถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนลาดพร้าว เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางจากใจกลางเมืองต่อไปยังพื้นที่ทางภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือได้

จากการพิจารณาภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2495 (แผนที่ 5.1) ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่พื้นที่ศึกษายังมีการพัฒนาไม่มากนัก จะพบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่ มีสภาพเป็นท้องนาและไร่นา และเนื่องจากเป็นพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีคูคลองหลายสายเชื่อมต่อกันเป็นระยะทางยาวในพื้นที่ การสัญจรอาศัยเรือไปตามแม่น้ำลำคลอง ลักษณะของชุมชนที่อยู่อาศัยจึงขยายตัวตามริมคลองสายต่างๆ ได้แก่ คลองลาดพร้าว คลองแสนแสบ คลองห้วยขวาง คลองจั่น เป็นต้น

ในช่วงเวลานี้พื้นที่ศึกษายังไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆมากนัก ลักษณะของถนนในช่วงแรก จะเป็นทางสายเล็กๆ ส่วนใหญ่มีสภาพเป็นดินลูกรัง และยังไม่มียานพาหนะในการเดินทางมากนัก เนื่องด้วยลักษณะที่เป็นชุมชนเกษตรกรรมที่มีการผลิตแบบยังชีพ การเดินทางส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจึงเป็นการเดินทางภายในพื้นที่โดยทางเรือ การเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยใช้ถนนมีน้อย ส่วนสภาพของที่อยู่อาศัยตามเส้นทางถนนเหล่านี้ พบว่า มีประชากรอาศัยอยู่ตามเส้นทางดังกล่าวประปราย



แผนที่ 5.1 แสดงการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2595

สัญลักษณ์

- - - - - ถนน
- แม่น้ำลำคลอง
- เส้นทางรถไฟ



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

ต่อมาเมื่อพื้นที่ใจกลางเมืองมีความหนาแน่นมากขึ้น และรัฐบาลมุ่งเน้นการยกระดับมาตรฐานการครองชีพและเร่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จึงมีการพัฒนาสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ มีการสร้างถนนในส่วนต่างๆ ของกรุงเทพมหานครที่ยังไม่ได้รับการพัฒนารวมทั้งในบริเวณพื้นที่ศึกษาด้วย เพื่อลดความคับคั่งภายในเขตเมืองชั้นใน การก่อสร้างทางหลวงเริ่มจากบริเวณพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครไปสู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามรูปแบบการพัฒนาในลักษณะที่เป็นรัศมีออกจากศูนย์กลาง โดยมีการตัดผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษา ทำให้พื้นที่ศึกษากลายเป็นพื้นที่ที่ต่อเชื่อมกับเขตเมืองชั้นในและเส้นทางผ่านไปยังภูมิภาคต่างๆ โดยถนนสายสำคัญที่มีการพัฒนาขึ้นในช่วงเวลานี้ ได้แก่

1. ถนนวิภาวดีรังสิต ระหว่างดินแดงถึงดอนเมือง เปิดใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างเขตเมืองชั้นในกับบริเวณชานเมืองด้านเหนือ
2. ถนนพหลโยธิน เป็นถนนที่มุ่งตรงมาจากเขตเมืองชั้นใน เพื่อเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับภูมิภาคทางด้านเหนือ เริ่มดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวงตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2480 มีการปรับปรุงขยายถนนเป็นคอนกรีตมาตรฐานในปี พ.ศ.2514
3. ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนวงรอบที่ทำหน้าที่ให้บริการการเดินทางโดยไม่ต้องผ่านเข้าไปในใจกลางเมือง มีการปรับปรุงและเปิดใช้ในปี พ.ศ. 2514
4. ถนนลาดพร้าว เป็นถนนที่ไม่ปรากฏหลักฐานในการสร้าง แต่เริ่มมีบทบาทชัดเจนในปี พ.ศ.2487 ลักษณะของถนนในขณะนั้นเป็นทางผิวลาดยาง มี 2 ช่องจราจร ความกว้าง 5 เมตร เป็นถนนที่ตัดจากถนนพหลโยธิน ซึ่งขณะนั้นยังไม่ได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ ต่อมา มีการปรับปรุงจากทางผิวลาดยางมาเป็นคอนกรีตมาตรฐานแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2517
5. ถนนประชาชื่น ก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีตในช่วงปี พ.ศ. 2513 เป็นถนนที่มีบทบาทในการเชื่อมต่อเขตเมืองชั้นในกับเขตชานเมืองด้านเหนือ และเป็นถนนที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนวิภาวดีได้โดยผ่านถนนเทศบาลสงเคราะห์ ถนนงามวงศ์วาน และถนนแจ้งวัฒนะ
6. ถนนงามวงศ์วาน ก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นถนนคอนกรีตมาตรฐานมาตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2512
7. ถนนรามคำแหง ได้ถูกปรับปรุงในปี พ.ศ. 2508 เพื่อรองรับงานแสดงสินค้านานาชาติ เอเชียครั้งที่ 1 และการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ครั้งที่ 5 นอกจากนี้ยังใช้เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าจากคลองเตยสู่ถนนพหลโยธิน เพื่อขึ้นสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยไม่ต้องผ่านพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน
8. ถนนศรีนครินทร์ ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2526 เพื่อเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสมุทรปราการกับพื้นที่ด้านเหนือของเมืองผ่านทางถนนลาดพร้าว

9. ถนนพัฒนาการ เปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2506 เป็นถนนที่ก่อสร้างต่อจากปลายถนนเพชรบุรีตัดใหม่ บริเวณคลองตันออกไปทางทิศตะวันออก

นอกจากนี้ในปี พ.ศ.2518 ได้มีการศึกษาและดำเนินการสร้างทางพิเศษขึ้น คือ ทางด่วนเพื่อรองรับการจราจรที่มากขึ้น

ในปี พ.ศ. 2529 พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาถนนมากกว่าพื้นที่อื่นๆในกรุงเทพมหานคร โดยมีการพัฒนาพื้นที่ถนนรวม 4.27 ตารางกิโลเมตร (ตาราง 5.1) คิดเป็นประมาณร้อยละ 25 ของการพัฒนาถนนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในพื้นที่เขตบางกะปิซึ่งเป็นพื้นที่เขตลาดพร้าว เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ ในปัจจุบัน มีการพัฒนาถนนทั้งสิ้น 2.5 ตารางเมตร ถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาถนนมากที่สุดในกรุงเทพมหานคร ในเขตห้วยขวางมีการพัฒนาถนนเป็นพื้นที่ 0.90 ตารางเมตร และในเขตบางเขนซึ่งเขตจตุจักรในปัจจุบันอยู่ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาถนนเป็นพื้นที่ 1.34 ตารางเมตร หากพิจารณาในภาพรวมถือได้ว่าในช่วงเวลานี้พื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะพื้นที่ทางด้านตะวันออก มีการพัฒนาถนนในสัดส่วนที่สูงมากเมื่อเทียบกับการพัฒนาถนนในพื้นที่อื่นๆ

ตารางที่ 5.1 พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายเขต ในปี พ.ศ.2529

เขต	พื้นที่ถนน	พื้นที่เขต	ร้อยละของพื้นที่ถนน	ร้อยละของพื้นที่ถนน
	(ตร.กม.)	(ตร.กม.)	ต่อพื้นที่เขต	ในแต่ละเขตเปรียบเทียบกับพื้นที่ถนนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร
พระนคร	0.58	5.54	10.48	3.01
ป้อมปราบศัตรูพ่าย	0.38	1.93	19.56	1.96
ปทุมวัน	0.55	8.37	6.56	2.85
สัมพันธวงศ์	0.18	1.15	16.11	0.96
บางรัก	0.41	5.54	7.40	2.13
ยานนาวา	1.05	34.32	3.05	5.44
ดุสิต	0.97	22.21	4.38	5.05
พญาไท	1.08	21.11	5.14	5.63
ห้วยขวาง	0.90	19.50	4.60	4.66
พระโขนง	2.01	143.56	1.40	10.45
บางเขน	1.34	169.31	0.79	6.98
บางกะปิ	2.50	158.78	1.57	12.98
หนองจอก	0.48	123.85	0.39	2.49
มีนบุรี	0.68	236.26	0.29	3.52
ลาดกระบัง	0.61	174.33	0.35	3.19
ธนบุรี	0.36	8.63	4.15	1.86
คลองสาน	0.42	6.05	6.91	2.17
บางกอกน้อย	0.93	23.30	3.99	4.82
บางกอกใหญ่	0.23	6.18	3.73	1.20
ภาษีเจริญ	1.06	181.16	0.59	5.51
บางขุนเทียน	0.85	53.95	1.57	4.40
ตลิ่งชัน	0.35	42.87	0.82	1.82
ราษฎร์บูรณะ	0.89	79.70	1.11	4.62
หนองแขม	0.44	48.28	0.91	2.28
<b>รวม</b>	<b>19.25</b>	<b>1575.86</b>	-	<b>100.00</b>

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

หลังจากการพัฒนาโครงข่ายถนนดังกล่าว ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ตามมา จากภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ.2518 (แผนที่ 5.2) ซึ่งเป็นช่วงหลังจากที่มีการพัฒนาถนนสายหลักต่างๆ พบว่า ในช่วงเวลานี้เองที่เริ่มมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นในพื้นที่ว่างโล่งและพื้นที่เกษตรกรรมเดิมเป็นแนวยาวตามสองข้างทางของถนนที่พัฒนาขึ้น โดยบริเวณด้านตะวันตกซึ่งมีการพัฒนาถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิตก่อนถนนสายอื่นๆ จะมีชุมชนที่อยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่นเมื่อเปรียบเทียบกับบริเวณอื่นที่มีการพัฒนาถนนในช่วงหลัง ซึ่งบริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษาที่มีการปรับปรุงถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง และถนนศรีนครินทร์ ตามมาก็เริ่มมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะมีที่ตั้งติดริมถนนสายหลักและถนนที่เชื่อมต่อกันโดยตรงกับถนนสายหลักเป็นระยะทางไม่ไกล ส่วนพื้นที่บริเวณถัดเข้าไปยังมีการตั้งถิ่นฐานอยู่เบาบาง จึงอาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาถนนเหล่านี้เป็นการเข้ามาบุกเบิกให้มีการเข้ามาใช้พื้นที่โล่งว่างและเกษตรกรรมเดิมในพื้นที่ศึกษา โดยเส้นทางคมนาคมมีบทบาทในการเปิดพื้นที่ที่เข้าถึงยากให้สามารถสัญจรได้สะดวกสบายขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อการพักอาศัยซึ่งประชาชนต้องเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงานหรือประกอบกิจกรรมอื่นๆ ทำให้พื้นที่เป็นที่ต้องการของประชาชนในการตั้งถิ่นฐาน และเกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นตามมา อาทิ โครงข่ายการบริการไฟฟ้า ประปา การกำจัดและระบายของเสีย เป็นต้น เมื่อพื้นที่ดังกล่าวมีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานพร้อมและเหมาะสมต่อการพักอาศัย ก็ยิ่งทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าว เนื่องจาก การเคลื่อนย้ายของประชากรที่เข้ามาทำงานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประชากรเดิมย้ายที่อยู่จากริมลำคลองมาเพื่อความสะดวกในการเดินทางหรือค้าขาย ตลอดจนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยต่างๆ ของนักพัฒนา เป็นต้น

จากการสำรวจโครงการเคหะชุมชนหรือโครงการที่อยู่อาศัยแบบจัดที่มีการพัฒนาขึ้นในพื้นที่ศึกษาระหว่างปี พ.ศ.2517 – พ.ศ. 2527 (ตารางที่ 5.2) ซึ่งเป็นช่วงที่มีการพัฒนาถนนหลักอย่างครบถ้วนแล้ว พบว่าในปี พ.ศ.2517 พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาโครงการเคหะชุมชนมากกว่าพื้นที่อื่นๆ ในกรุงเทพมหานคร โดยมีการพัฒนาโครงการเคหะชุมชนรวม 120 โครงการ จาก 214 โครงการที่พัฒนาขึ้นในกรุงเทพมหานคร โดยเขตที่มีการพัฒนาโครงการเคหะชุมชนมากที่สุดได้แก่ เขตบางกะปิ จำนวน 63 โครงการ ส่วนเขตบางเขนและเขตห้วยขวาง มีจำนวน 35 และ 22 โครงการตามลำดับ รวมคิดเป็นร้อยละ 56.08 ซึ่งมากกว่าครึ่งหนึ่งของการพัฒนาโครงการเคหะชุมชนที่เกิดขึ้นทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร และในปี พ.ศ.2527 มีการพัฒนาโครงการเคหะชุมชนรวม 443 โครงการ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมถึงร้อยละ 50.23 และคิดเป็นร้อยละ 51.69 ของการพัฒนาโครงการเคหะชุมชนที่เกิดขึ้นทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จากการพัฒนาดังกล่าวจะเห็นได้ว่า พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอัตราที่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาถนนโดยในช่วงเวลานี้พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาโครงข่ายถนนมากกว่าพื้นที่อื่นๆ

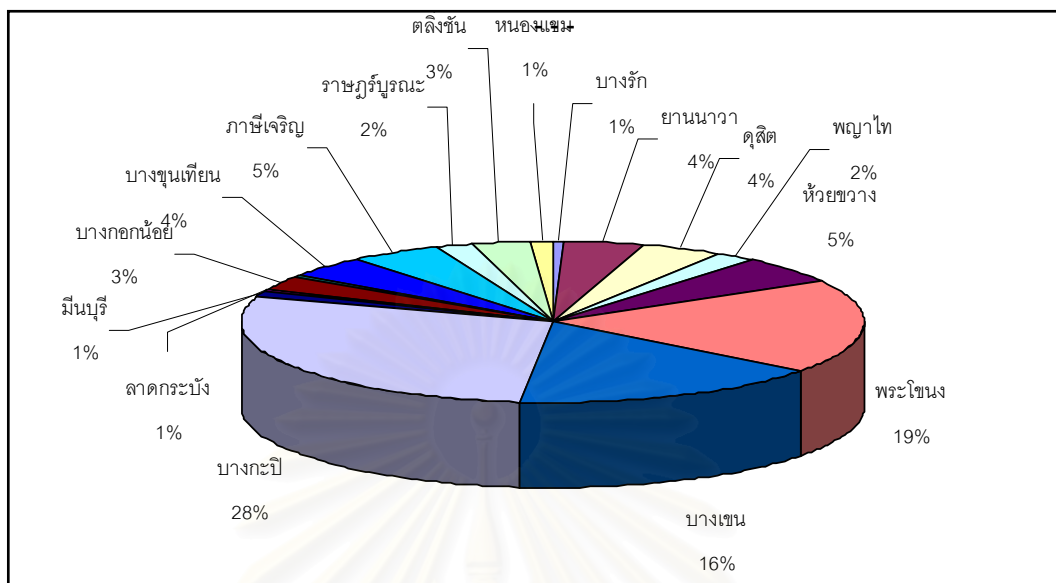


ตารางที่ 5.2 จำนวนโครงการเคหะชุมชนที่มีการพัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2517 และ พ.ศ.2527  
จำแนกตามรายเขตในกรุงเทพมหานคร

เขต	จำนวนของโครงการเคหะชุมชน				จำนวนโครงการ ที่เพิ่มขึ้น	ร้อยละของจำนวน โครงการที่เพิ่มขึ้น
	พ.ศ.2517	ร้อยละ	พ.ศ.2527	ร้อยละ		
พระนคร	-	-	-	-	-	-
ป้อมปราบศัตรูพ่าย	-	-	-	-	-	-
ปทุมวัน	-	-	-	-	-	-
สัมพันธวงศ์	-	-	-	-	-	-
บางรัก	1	0.47	5	0.58	4	0.62
ยานนาวา	3	1.40	30	3.50	27	4.20
ดุสิต	7	3.27	34	3.97	27	4.20
พญาไท	11	5.14	25	2.92	14	2.18
ห้วยขวาง	22	10.28	57	6.65	35	5.44
พระโขนง	57	26.64	177	20.65	120	18.66
บางเขน	35	16.36	141	16.45	106	16.49
บางกะปิ	63	29.44	245	28.59	182	28.30
มีนบุรี	-	-	6	0.70	6	0.93
ลาดกระบัง	-	-	5	0.58	5	0.78
หนองจอก	-	-	-	-	-	-
ธนบุรี	-	-	-	-	-	-
คลองสาน	-	-	-	-	-	-
บางกอกน้อย	5	2.34	22	2.57	17	2.64
บางกอกใหญ่	-	-	3	0.35	3	0.47
บางขุนเทียน	2	0.93	29	3.38	27	4.20
ภาษีเจริญ	5	2.34	35	4.08	30	4.67
ราษฎร์บูรณะ	3	1.40	17	1.98	14	2.18
ตลิ่งชัน	-	-	19	2.22	19	2.95
หนองแขม	-	-	7	0.82	7	1.09
<b>รวม</b>	<b>214</b>	<b>100</b>	<b>857</b>	<b>100</b>	<b>643</b>	<b>100</b>

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

**แผนภูมิที่ 5.2 จำนวนโครงการเคหะชุมชนที่มีการพัฒนาขึ้นในปี พ.ศ.2517 และ พ.ศ.2527 จำแนกตามรายเขตในกรุงเทพมหานคร**



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

นอกจากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยแล้ว ยังมีการขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทอื่นได้แก่

**การขยายตัวของย่านการค้า** จากการพิจารณาแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2529 พบว่าการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นในพื้นที่เขตห้วยขวางและเขตบางเขนในขณะนั้น โดยย่านการค้าขนาดใหญ่มีการกระจายตัวตามแนวสองข้างทางของถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน อาทิ

- ย่านการค้าบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2517 โดยย่านการค้านี้ส่วนใหญ่จะเป็นประเภทตึกแถวเรียงรายตามแนวถนนพหลโยธินจนถึงบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- ย่านการค้าประเภทตึกแถวตามแนวเส้นทางถนนวิภาวดีรังสิต เกิดขึ้นในช่วงหลังจากที่มีการปรับปรุงถนนในปี พ.ศ. 2509

- ตลาดนัดจตุจักรซึ่งย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่เขตจตุจักร ในปี พ.ศ.2523

ในขณะที่บริเวณด้านตะวันออกตามแนวถนนลาดพร้าว จะมีพื้นที่พาณิชย์กรรมอยู่ประปราย ในช่วงแรกส่วนใหญ่เป็นลักษณะของตลาด ร้านค้า อาคารส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นตึกแถวเล็กๆ มีความสูง 1-3 ชั้น อาทิ ย่านการค้าบริเวณตลาดและตึกแถวบริเวณซอยโชคชัยสี่ ย่านการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ ย่านร้านค้าบริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหง เป็นต้น

ต่อมา ในช่วงปลายศตวรรษที่ 20 หลังจากที่มียี่ที่อยู่อาศัยขยายตัวเข้ามาด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณกว้างแล้ว ได้เกิดการพัฒนาย่านการค้าขนาดใหญ่โดยมีห้างสรรพสินค้าเป็นตัวนำเช่นเดียวกับทางด้านตะวันตกที่มีความหนาแน่นของชุมชนมากกว่า ย่านการค้าที่มีการพัฒนาในช่วงเวลานี้ได้แก่

- ย่านการค้าบริเวณบางกะปิ ซึ่งศูนย์การค้าแรกได้เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2529 โดยบริเวณนั้นยังมีร้านค้าขนาดใหญ่ และตลาดบางกะปิเดิม จึงเป็นย่านการค้าที่มีขนาดใหญ่ของพื้นที่ด้านตะวันออกในขณะนั้น

- ศูนย์การค้าเดอะมอลล์ชอปปิงเซ็นเตอร์ งามคำแหง เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2529 เปิดขึ้นเพื่อบริการนักศึกษาบริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหง

- เวลโก้ ดีพาร์ทเมนท์สโตร์ บนถนนรามคำแหง เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2528

การพัฒนาย่านการค้าขนาดใหญ่เหล่านี้ จะเกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่นแล้ว จึงอาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นก่อนแล้วเกิดการพัฒนาย่านการค้าตามมาเพื่อให้บริการย่านที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นในแต่ละบริเวณ

**การขยายตัวของสถานศึกษา** จะอยู่ในบริเวณที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นในพื้นที่ด้านตะวันตกเช่นเดียวกับย่านพาณิชยกรรม แต่มีสถานศึกษาบางส่วนตั้งอยู่กระจัดกระจายอยู่ในชุมชนบริเวณด้านตะวันออก สถานศึกษาที่ก่อตั้งในช่วงเวลานี้ได้แก่

- สถาบันราชภัฏจันทรเกษม ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2483

- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2486

- มหาวิทยาลัยรามคำแหง ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2514

- มหาวิทยาลัยศรีปทุม ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2515

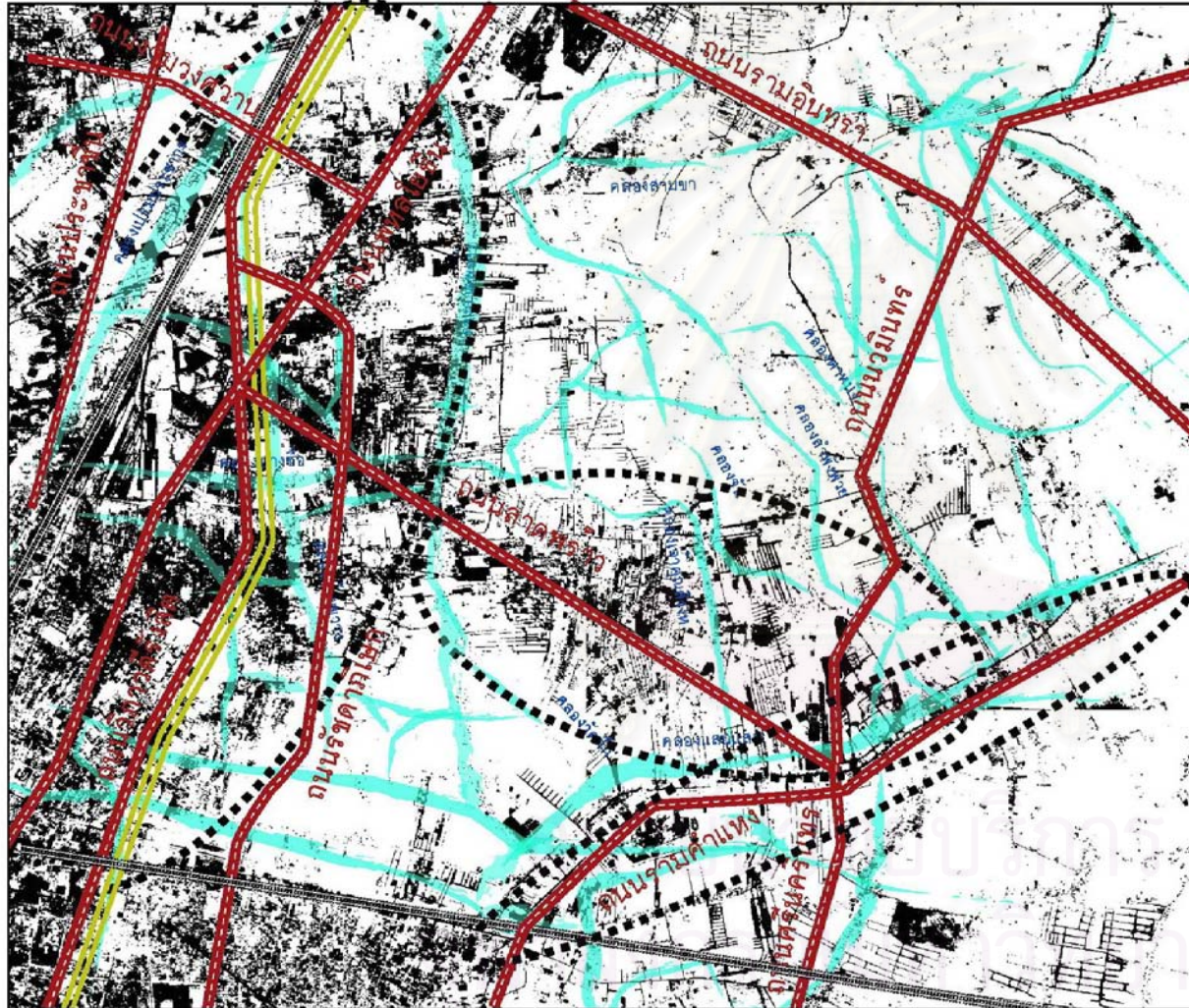
ภายหลังจากการเปิดดำเนินการของสถานศึกษาระดับมหาวิทยาลัยดังกล่าวทำให้พื้นที่โดยรอบมีการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับนักศึกษาและแรงงานที่เข้ามาประกอบอาชีพในบริเวณดังกล่าว

ส่วนสถานศึกษาในระดับมัธยมศึกษา ประถมศึกษา และอนุบาล ในช่วงแรกส่วนใหญ่จะมีที่ตั้งอยู่ในบริเวณเขตห้วยขวาง ดินแดง และจตุจักร อาทิ โรงเรียนหอวังก่อตั้งในปี พ.ศ. 2509 โรงเรียนเซนต์จอห์นก่อตั้งในปี พ.ศ. 2503 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2514 เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ถือได้ว่าเป็นสถานศึกษาเก่าแก่และมีชื่อเสียงในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีสถานศึกษาบางส่วนก่อตั้งขึ้นในเขตบางกะปิ ตลาดพร้าว วงทองหลาง ได้แก่ โรงเรียนบดินทรเดชา ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2514 โรงเรียนสตรีวิทยา ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2516 เป็นต้น แต่ยังมีจำนวนไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นสถานศึกษาขนาดเล็กกระจายตัวอยู่ประปราย

นอกจากนี้พื้นที่ศึกษายังมีการขยายตัวของสถานที่ราชการขนาดใหญ่เข้ามา ได้แก่ กรมทหารบกและกรมทหารอากาศ สนามบิน ซึ่งการขยายตัวของสถานที่ราชการดังกล่าวทำให้พื้นที่โดยรอบกลายเป็นที่อยู่อาศัยของพนักงาน ในระยะหลังเมื่อพื้นที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นแล้วได้มีหน่วยงานราชการอื่นๆเข้ามาตั้งอยู่ในพื้นที่อีกหลายหน่วยงานอาทิ หน่วยงานด้านยุติธรรม หน่วยงานท้องถิ่นของเขตต่างๆ เป็นต้น

จากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาในช่วงเวลาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าเกิดขึ้นภายหลังจากที่มีการก่อสร้างและปรับปรุงขยายถนนสายต่างๆ อาทิ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนศรีนครินทร์ เป็นต้น เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยมีการย้ายถิ่นฐานจากชุมชนเดิมบริเวณริมคลองมาอยู่ริมถนน และการย้ายเข้ามาของประชากรจากพื้นที่อื่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ตามแนวถนนต่างๆ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เมืองตามแนวยาวของถนน (Ribbon Development) อย่างเห็นได้ชัด และมีการพัฒนาสาธารณูปการอาทิ ย่านพาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา และสถานที่ราชการตามมา จะเห็นได้ว่าการพัฒนาดังกล่าวสอดคล้องกับแนวความคิดที่ได้มีการศึกษาไว้ในบทที่ 2 โดยการคมนาคมขนส่งส่งผลให้เกิดการตั้งถิ่นฐานของประชากร และการขยายตัวของเมือง โดยเกิดการตั้งถิ่นฐานบริเวณเส้นทางการคมนาคม หรือบริเวณจุดเปลี่ยนของเส้นทาง ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งอีกก็ยิ่งทำให้เมืองมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากความสะดวกสบายในการเดินทางทำให้เขตอิทธิพลของเมืองขยายกว้างใหญ่ตามเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่สะดวกสบายขึ้นด้วย (Leibbrand, 1987)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 5.2 แสดงการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2518

สัญลักษณ์

-  ถนน
-  ทางด่วน ทางพิเศษ
-  แม่น้ำลำคลอง
-  เส้นทางรถไฟ
-  พื้นที่ที่มีการขยายตัว



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในช่วงเวลาที่ผ่านมา ทำให้เกิดการอพยพเข้ามาของประชากรเป็นจำนวนมาก เพื่อรองรับความต้องการในการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานของประชาชนที่เพิ่มขึ้นทุกขณะ จึงมีการมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้มีความสมบูรณ์ของโครงข่ายมากยิ่งขึ้น จากภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2534 พบว่า โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่มีการพัฒนาขึ้นในช่วงเวลานี้ ได้แก่

- การก่อสร้างและปรับปรุงถนนสายรองและถนนซอยขึ้นในพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากถนนสายหลักเพื่อบุกเบิกเข้าไปใช้พื้นที่ด้านใน อาทิ ถนนโชคชัยสี่ ถนนเทียมร่วมมิตร ถนนมิตรไมตรี เป็นต้น

- การก่อสร้างถนนรัชดาภิเษกจนครบรอบตามลักษณะถนนวงแหวนในปี พ.ศ.2536 เพื่อให้เป็นวงแหวนรอบกลางของกรุงเทพมหานคร ทำหน้าที่ให้ความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางจากทิศเหนือไปทิศใต้ จากทิศตะวันออกไปทิศใต้ได้โดยไม่ผ่านศูนย์กลางเมือง เป็นการแบ่งเบาภาระการจราจรในเมือง และอำนวยความสะดวกสำหรับผู้เดินทางจากเมืองไปยังทางหลวงสายต่างๆ เป็นต้น

- การก่อสร้างทางด่วนให้โครงข่ายมีความสมบูรณ์ขึ้น ได้แก่ การก่อสร้างทางยกระดับบนถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง – ดอนเมือง ในปี พ.ศ.2532 และเปิดใช้งานในปี พ.ศ.2536 โดยมีการเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้บริการ ส่งผลให้การสัญจรในบริเวณดังกล่าวสะดวกรวดเร็วขึ้น

- การก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 ในปี พ.ศ.2531 มีระยะทางประมาณ 40 กิโลเมตร ได้แก่ สายพญาไท – ศรีนครินทร์ และสายบางโคล่ – แจ้งวัฒนะ

จากการพัฒนาดังกล่าว หากพิจารณาภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ.2538 พบว่า การขยายตัวของที่อยู่อาศัยมีทิศทางการขยายตัวมาตามถนนที่มีการพัฒนาขึ้นตั้งแต่ทศวรรษที่ 20 แต่มีความหนาแน่นมากขึ้นและมีการขยายตัวเข้าไปยังพื้นที่ด้านใน เนื่องจากมีการก่อสร้างและปรับปรุงถนนสายรองรวมถึงถนนซอยในพื้นที่ที่ลึกเข้าไปอีก โดยเฉพาะบริเวณด้านพื้นที่ตะวันออกของพื้นที่ศึกษาซึ่งมีการพัฒนาอย่างมากในช่วงปลายทศวรรษที่ 20 ในช่วงนี้ได้มีการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยที่สำคัญในบริเวณดังต่อไปนี้

- การขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามเส้นทางถนนสายรองและถนนซอยที่พัฒนาขึ้นใหม่ ซึ่งบางเส้นทางกลายเป็นทางเชื่อมที่สำคัญระหว่างถนนสายหลัก อาทิเช่น ถนนโชคชัย ถนนเทียมร่วมมิตร ซอยลาดพร้าว 101 เป็นต้น การพัฒนาถนนเหล่านี้ทำให้ประชากรได้รับความสะดวกในการเดินทางมากขึ้นโดยไม่ต้องเดินทางผ่านถนนสายหลักที่มีการจราจรติดขัดเสมอไป จึงได้เกิดการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างตามเส้นทางเหล่านี้เพิ่มขึ้น เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวยังมีที่ว่างโล่งที่มีราคาที่ดินต่ำ และเหมาะสมแก่การเป็นที่พักอาศัย เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

โดยทั่วไปต้องการที่อยู่อาศัยที่มีความเรียบง่าย ปริมาณการสัญจรต่ำ มีสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะแก่การพักผ่อน

- การขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามแนวถนนหลัก ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง และถนนศรีนครินทร์ มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเข้าไปยังพื้นที่ด้านในมากขึ้น จากภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ.2534 ส่วนพื้นที่ริมถนนสายหลักที่มีการพัฒนาอยู่เดิม มีความหนาแน่นมากขึ้นและได้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พักอาศัยไปเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมมากขึ้น

- การพัฒนาทางด่วนจนมีความสมบูรณ์ของโครงข่ายจนสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนผู้อยู่อาศัย ในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดการขยายตัวตามเส้นทางด่วนที่มีการพัฒนาขึ้นโดยเฉพาะบริเวณจุดขึ้นลงทางด่วน ได้แก่ บริเวณ ทางด่วนรามอินทรา – อารณรังค์

จากการพัฒนาดังกล่าว หากพิจารณาจากขอบเขตทะเบียนเพิ่มของที่อยู่อาศัยระหว่างปีพ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2539 (ตารางที่ 5.3) พบว่า มีจำนวนที่อยู่อาศัยจดทะเบียนเพิ่มสูงถึง 46,071 หน่วย โดยพื้นที่เขตที่มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยมากที่สุดได้แก่ เขตบางกะปิ ซึ่งขณะนั้นยังรวมอยู่กับเขตวังทองหลางและเขตลาดพร้าว เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาถนนสายรอง ถนนซอย รวมถึงทางด่วนเพิ่มขึ้นมากกว่าเขตอื่นๆ(ตารางที่ 5.4) ทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้เพิ่มขึ้นมาก สอดคล้องกับภาพถ่ายทางอากาศที่มีการพัฒนาของที่อยู่อาศัยในทิศทางดังกล่าว

**ตารางที่ 5.3 จำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษาจำแนกตามรายเขตปี พ.ศ. 2538 - 2547**

เขตการปกครอง	จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่ม										รวม
	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	
ห้วยขวาง	1352	1586	1476	1158	3384	3514	1856	1678	3952	3669	<b>7621</b>
ดินแดง	-	-	-	-	-	-	-	1204	1347	1230	<b>2577</b>
จตุจักร	-	-	485	1174	1739	3473	1914	2369	3734	4620	<b>8354</b>
บางกะปิ	9754	8803	10234	6375	10754	4864	5336	4370	8881	9912	<b>18793</b>
ลาดพร้าว	-	-	1111	1658	3601	2012	1198	1650	6336	2390	<b>8726</b>
วังทองหลาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0</b>
<b>รวม</b>	<b>11106</b>	<b>10389</b>	<b>13306</b>	<b>10365</b>	<b>19478</b>	<b>13863</b>	<b>10304</b>	<b>11271</b>	<b>24250</b>	<b>21821</b>	<b>46071</b>

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์

หมายเหตุ : ข้อมูลรายเขตที่ไม่ได้แสดงจำนวนเนื่องจากเขตดังกล่าวยังไม่ได้แยกเขตปกครองออกมาจากเขตอื่น

ตารางที่ 5.4 พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามรายเขต ในปี พ.ศ.2539

เขต	พื้นที่ถนน	พื้นที่เขต	ร้อยละของพื้นที่ถนน	ร้อยละของพื้นที่ถนน
	(ตร.กม.)	(ตร.กม.)	ต่อพื้นที่เขต	ในแต่ละเขตเปรียบเทียบกับพื้นที่ถนนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร
พระนคร	0.79	5.54	14.34	0.85
บิ่อมปราบศัตรูพ่าย	0.38	1.93	19.56	0.41
สัมพันธวงศ์	0.13	1.42	9.06	0.14
ดุสิต	1.28	10.67	12.03	1.38
ราชเทวี	1.49	7.13	20.96	1.60
ปทุมวัน	1.29	8.37	15.40	1.38
พญาไท	1.50	9.60	15.62	1.61
ธนบุรี	1.27	8.55	14.82	1.36
คลองสาน	0.67	6.05	11.04	0.67
บางพลัด	0.97	11.36	8.53	0.67
บางกอกน้อย	1.03	11.94	8.60	1.10
บางกอกใหญ่	0.56	6.10	9.08	0.60
บางรัก	1.08	5.57	19.46	1.16
คลองเตย	4.50	25.56	17.61	4.83
จตุจักร	4.36	32.91	13.26	4.60
บางซื่อ	1.57	11.55	13.64	1.69
ห้วยขวาง	0.72	15.03	4.80	0.77
ดินแดง	0.77	8.35	9.20	0.83
สาทร	0.95	9.33	10.21	1.02
บางคอแหลม	2.12	10.92	19.40	2.28
ยานนาวา	2.84	16.66	17.04	3.05
ดอนเมือง	4.28	59.79	7.16	4.59
ลาดพร้าว	0.92	30.48	3.02	0.99
ปิ่นเกล้า	4.61	69.90	6.59	4.95
บางเขน	3.50	76.61	4.57	3.76
บางกะปิ	4.31	48.90	8.82	4.63
สวนหลวง	3.76	23.67	15.88	4.04
พระโขนง	2.12	32.77	6.48	2.28
ประเวศ	5.96	61.55	9.69	6.40
ภาษีเจริญ	1.54	53.95	2.85	1.65
จอมทอง	1.54	25.72	5.97	1.65
ราชบุรีบูรณะ	2.57	42.07	5.98	2.75
หนองแขม	0.99	48.28	2.06	1.07
คลองจั่น	8.01	79.70	10.05	8.60
มีนบุรี	9.75	174.33	5.60	10.47
หนองจอก	2.17	236.26	0.92	2.33
ลาดกระบัง	3.75	123.86	3.03	4.02
บางขุนเทียน	3.08	14.63	21.07	3.31
<b>รวม</b>	<b>93.14</b>	<b>1427.89</b>	-	<b>99.58</b>

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



นอกจากนี้ยังมีการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆ ตามมาภายหลังจากการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัย ได้แก่

- การขยายตัวของย่านพาณิชยกรรม ในช่วงเวลานี้พื้นที่ที่มีการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมสูงมากเนื่องจากการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัยเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการขยายตัวมาทางด้านตะวันออก ทำให้มีการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมมายังพื้นที่ตะวันออกของพื้นที่ศึกษามากขึ้นด้วย โดยได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากตลาด ร้านค้าปลีกเล็กๆ มาเป็นศูนย์การค้า และมีการรวมตัวกันเป็นย่านพาณิชยกรรมขนาดใหญ่มากขึ้น ห้างสรรพสินค้าและย่านพาณิชยกรรมสำคัญที่มีการเจริญเติบโตในช่วงเวลานี้ ได้แก่

- ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2537 เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนที่เกิดขึ้นทำให้กลายเป็นย่านการค้าใหญ่ในพื้นที่ศึกษา

- ศูนย์การค้าไน้อมจิตต์เซฟวิงสตรี เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2535 อยู่ตรงข้ามศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิ เป็นซูเปอร์มาร์เก็ต ศูนย์รวมเครื่องเขียน ชุดนักเรียน และร้านค้าย่อยอีกหลายประเภท

- ศูนย์การค้าตะวันนา เปิดให้บริการปี พ.ศ.2539 แบ่งเป็น แมคโครออฟฟิศ และจำหน่ายอุปกรณ์ไอที และ พื้นที่เช่าขายสินค้าย่อย ส่วนใหญ่เป็นประเภทเสื้อผ้า และเครื่องประดับ

- ศูนย์ค้าส่งแมคโคร เปิดให้บริการปี พ.ศ.2535 จำหน่ายสินค้าให้ร้านค้าย่อย หรือจำหน่ายสินค้าครววมากๆ

- ฟู้ดแลนด์ซูเปอร์มาร์เก็ต เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2537 เป็นซูเปอร์มาเก็ตและมีส่วนรับประทานอาหาร ซึ่งมีลักษณะคล้ายตลาดแต่มีสินค้าหลากหลายและมีความทันสมัยกว่า

- ห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียลเวิร์ดลาดพร้าว เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2538 แต่ภายหลังจากย่านการค้าบางกะปิขยายตัวได้ทำให้ศูนย์การค้าแห่งนี้ซบเซาลง ประกอบกับการอยู่ในทำเลที่ต้องกลับรถไกลทำให้ผู้ใช้รถยนต์ไม่นิยมไปใช้บริการ

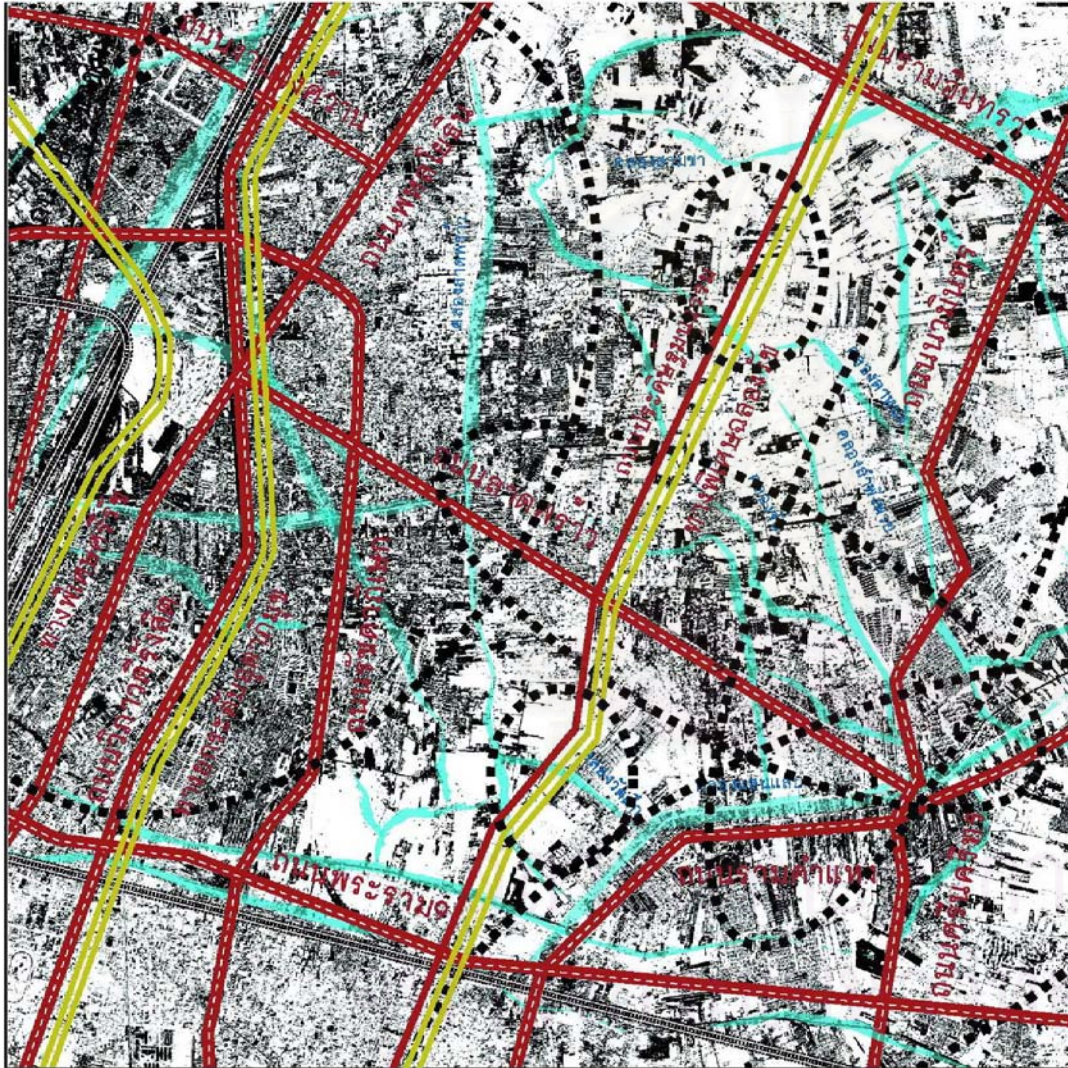
- การขยายตัวของสถาบันการศึกษา จากเดิมที่มีความหนาแน่นบริเวณพื้นที่ตะวันตกของพื้นที่ศึกษา ได้ขยายตัวตามชุมชนที่อยู่อาศัยมาทางด้านตะวันออก โดยเฉพาะสถานศึกษาในระดับมัธยมศึกษา ประถมศึกษา และอนุบาล อาทิ โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ บดินทรเดชา ถนนลาดพร้าว ซอย 69 ก่อตั้งในปี พ.ศ.2535 โรงเรียนเทคโนโลยีบางกะปิ ก่อตั้งในปี พ.ศ.2539 เป็นต้น

- ส่วนสถาบันราชการ ที่พักผ่อนหย่อนใจ สถาบันศาสนา มีการขยายตัวไปตามชุมชนที่มีการพัฒนาจนมีความหนาแน่นขึ้น อาจกล่าวได้ว่าในช่วงเวลานี้ได้เกิดการขยายตัวของกาารให้บริการสาธารณูปการต่างๆอย่างกว้างขวาง

จากการศึกษาการพัฒนาในช่วงเวลานี้ พบว่า การขยายตัวของที่อยู่อาศัยยังมีถนนเป็นปัจจัยชี้้นำ โดยยังมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามเส้นทางถนนที่มีการตัดขึ้นใหม่ จะเห็นได้จากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามถนนสายรองและถนนซอยซึ่งได้มีการพัฒนาขึ้นหลายเส้นทางในช่วงเวลานี้ นอกจากนี้ยังเกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามบริเวณที่มีทางด่วนตัดผ่าน และมีการขยายตัวของสาธารณูปโภคต่าง ๆ อาทิ ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ ฯลฯ ครอบคลุมเป็นบริเวณกว้าง ทำให้พื้นที่ศึกษามีความพร้อมในการอยู่อาศัย ดึงดูดให้มีประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากขึ้นจนกลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่สำคัญของกรุงเทพมหานครบริเวณหนึ่ง จะเห็นได้ว่าการบริการสาธารณูปโภคเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและมีผลต่อมูลค่าของที่ดินที่ใช้ในการพัฒนา โดยการขยายการบริการด้านสาธารณูปโภค จะทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและกิจกรรมต่าง ๆ ย้ายที่ตั้งตามไปด้วย ทำให้เกิดการกระจายของที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและกิจกรรมต่าง ๆ ตามบริเวณที่มีการบริการด้านสาธารณูปโภคเหล่านั้น ดังนั้น การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ อาทิ ถนน ประปา ไฟฟ้า ฯลฯ จึงอาจถือได้ว่าทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่ยังมิได้ใช้ประโยชน์ให้กลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยใหม่ (Barrie Needham, 1977: 101-106)



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 5.3 แสดงการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา  
ปี พ.ศ.2534

สัญลักษณ์

- ถนน
- == ทางด่วน ทางพิเศษ
- แม่น้ำลำคลอง
- เส้นทางรถไฟ
- พื้นที่ที่มีการขยายตัว



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

### 5.1.1.3 การขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานและที่อยู่อาศัย พ.ศ. 2540 – ปัจจุบัน

จากการพิจารณาภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ.2545 พบว่า พื้นที่ศึกษามีการขยายตัวจากบริเวณเดิมที่มีการพัฒนา ทำให้เกิดความหนาแน่นมากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ตามแนวถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนนวมินทร์ ถนนศรีนครินทร์ และถนนพัฒนาการ มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องและยังมีพื้นที่โล่งว่างในการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยได้ ในขณะที่พื้นที่ด้านตะวันตกตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน และถนนรัชดาภิเษก ซึ่งมีการพัฒนามาก่อนและต่อเนื่องกับเขตชั้นในจะมีความหนาแน่นของอาคารค่อนข้างสูง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยพื้นที่อยู่อาศัยบางส่วนได้ถูกแทนที่ด้วยพื้นที่พาณิชยกรรม

การพัฒนาพื้นที่ในด้านต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้มีเวดยานสัญจรทั้งในพื้นที่และระหว่างพื้นที่เพิ่มขึ้นมากขึ้น ส่งผลให้โครงข่ายการคมนาคมที่พัฒนาขึ้นมาไม่เพียงพอต่อความต้องการ โดยเฉพาะถนนซึ่งไม่สามารถพัฒนาได้ทันกับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น จึงได้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่ คือ ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ได้แก่ รถไฟฟ้าแบบยกระดับ (BTS) รถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคล (MRT)

รถไฟฟ้าแบบยกระดับ(BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคล(MRT) ที่ผ่านเข้ามาอยู่ในพื้นที่ ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเขตเมืองชั้นในและพื้นที่ศึกษา มีผลทำให้มีการกระจายกิจกรรมด้านธุรกิจการค้าจากพื้นที่ใจกลางเมืองเดิม คือ บริเวณสีลม อโศก สุขุมวิท ออกมาสู่พื้นที่ศึกษามากขึ้น ประกอบกับพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ต่อเมือง คือ เชื่อมโยงพื้นที่เขตชั้นในและพื้นที่ชานเมือง เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของการเดินทางระหว่างสองพื้นที่ ทำให้พื้นที่บริเวณนี้เกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็ว

หลังจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (รถไฟใต้ดิน) สายหัวลำโพง-บางซื่อ เริ่มต้นตั้งแต่สถานีรถไฟหัวลำโพงไปตามถนนพระรามที่ 4 จนถึงคลองเตย และเลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนรัชดาภิเษกผ่านหน้าศูนย์ประชุมสิริกิตต์ ต่อเนื่องไปยังถนนอโศกมนตรี(สุขุมวิท 21 หรือซอยอโศกเดิม) ถนนรัชดาภิเษก ห้วยขวาง สุทธิสาร ถนนลาดพร้าว ห้าแยกลาดพร้าว สิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ ปัจจุบันพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้ามหานครสายนี้ ได้มีการพัฒนาอาคารเพื่อรองรับการเปิดบริการของรถไฟฟ้าฯ กันอย่างคึกคัก ไม่ว่าจะเป็นอาคารพาณิชยกรรม สำนักงาน สถานบันเทิง ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

ส่วนการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้ามหานครซึ่งเป็นรถไฟฟ้าลอยฟ้า จะมีเส้นทางในการให้บริการตั้งแต่ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร(เดิม) ในเขตจตุจักร เข้าไปยังพื้นที่เขตดินแดงตามแนวถนนพหลโยธิน จนถึงบริเวณอนุสาวรีย์ชัย ต่อเนื่องเข้าไปยังเขตปทุมวัน ตามแนวถนนสุขุมวิท ไปจนถึงสะพานตากสิน โดยเส้นทางดังกล่าวเดิมเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน

หนาแน่น มีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง เมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าลอยฟ้าก็สามารถบรรเทาการจราจรติดขัดในเส้นทางดังกล่าวเป็นอย่างมาก และเกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน และย่านพาณิชยกรรม ตามแนวเส้นทางดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

หลังจากการเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟฟ้าดังกล่าว ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย โดยเกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุดเพิ่มขึ้นตลอดเส้นทางที่มีรถไฟฟ้าตัดผ่านอย่างเห็นได้ชัด ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวมีโครงการคอนโดมิเนียมทั้งที่สร้างเสร็จแล้ว กำลังก่อสร้าง และอยู่ระหว่างการขออนุญาตทะเบียนอย่างมากมาย

ส่วนการพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณอื่นๆของพื้นที่ศึกษายังมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ทำให้พื้นที่อยู่อาศัยเดิมมีความหนาแน่นมากขึ้นและที่อยู่อาศัยในแนวราบประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแฝด ทาวน์เฮาส์ถูกแทนที่ด้วยอาคารพาณิชย์ สำนักงาน อพาร์ทเมนต์ ซึ่งมีความสูงมากกว่า 3 ชั้นมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลานี้ประเทศไทยได้เกิดวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง ทำให้เกิดภาวะชะงักงันในการพัฒนาด้านต่างๆ การขยายตัวของที่อยู่อาศัยจึงไม่มากนัก จากการพิจารณาการขออนุญาตทะเบียนเพิ่มของที่อยู่อาศัยระหว่างปีพ.ศ. 2540 - พ.ศ. 2549 (ตารางที่ 5.5) พบว่า มีจำนวนที่อยู่อาศัยจดทะเบียน 58,100 หน่วย โดยในปี พ.ศ. 2540 - พ.ศ. 2541 ยังมีการจดทะเบียนจำนวนมากอยู่เนื่องจากเป็นโครงการที่อยู่อาศัยที่มีการวางแผนดำเนินการก่อนเกิดวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ แต่ภายหลังจากปี พ.ศ. 2542 การจดทะเบียนที่อยู่อาศัยมีอัตราการลดลงอย่างรวดเร็ว

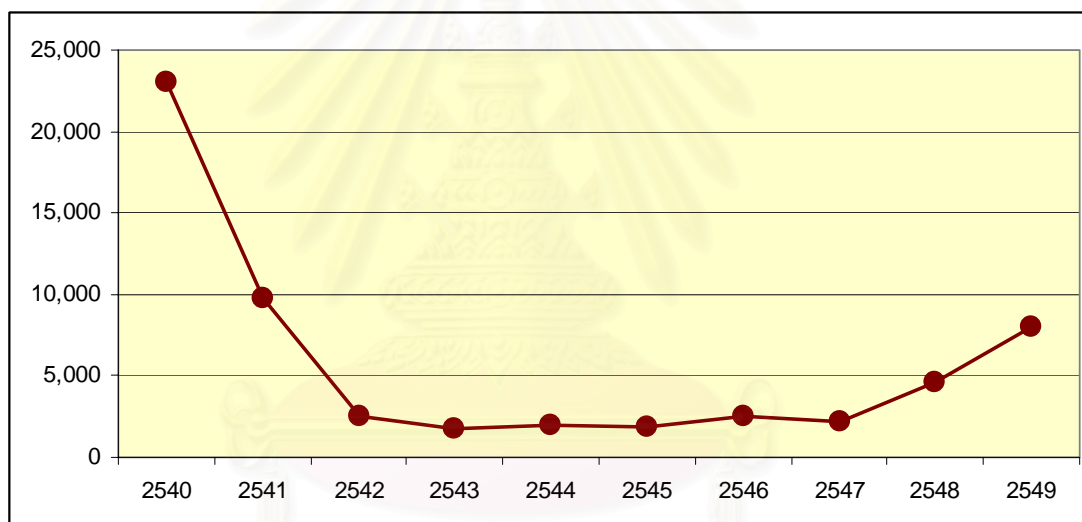
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.5 แสดงจำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษาจำแนกตามรายเขตปี พ.ศ. 2540 - 2549

เขตการปกครอง	จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้น										รวม
	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	
ห้วยขวาง	2263	519	69	114	130	135	117	134	193	2,597	<b>6,271</b>
ดินแดง	834	432	302	120	115	327	74	163	686	545	<b>3,598</b>
จตุจักร	5673	3789	724	418	283	352	322	348	460	701	<b>13,070</b>
บางกะปิ	13090	1228	811	548	677	627	896	635	1,237	2,544	<b>22,293</b>
ลาดพร้าว	1140	997	151	259	331	167	732	591	1,657	1,301	<b>7,326</b>
วังทองหลาง	-	2784	430	265	431	253	418	300	388	273	<b>5,542</b>
<b>รวม</b>	<b>23000</b>	<b>9749</b>	<b>2487</b>	<b>1724</b>	<b>1967</b>	<b>1861</b>	<b>2559</b>	<b>2171</b>	<b>4,621</b>	<b>7,961</b>	<b>58,100</b>

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์

แผนภูมิที่ 5.2 จำนวนที่อยู่อาศัยทั้งหมดที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่ศึกษาจำแนกตามรายเขตปี พ.ศ. 2540 - 2549



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์

การขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นที่สำคัญในช่วงเวลานี้ได้แก่

- การขยายตัวของห้างสรรพสินค้าและสถานบันเทิงตามแนวรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่เป็นห้างสรรพสินค้าที่มีความทันสมัย ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเอสพลานาด ห้างสรรพสินค้ายูเนี่ยนมอลล์ เป็นต้น
- การขยายตัวของห้างสรรพสินค้าและย่านการค้าส่วนใหญ่จะเป็นเป็นดิสเคาท์สตรี โดยจำหน่ายสินค้าที่จำเป็นต่อชีวิตประจำวัน และมีประเภทสินค้าคล้ายกับตลาด แต่มีความหลากหลายและสถานที่ทันสมัยกว่า ซึ่งได้รับความนิยมในการเข้าไปใช้บริการมาก จนทำให้การซื้อ

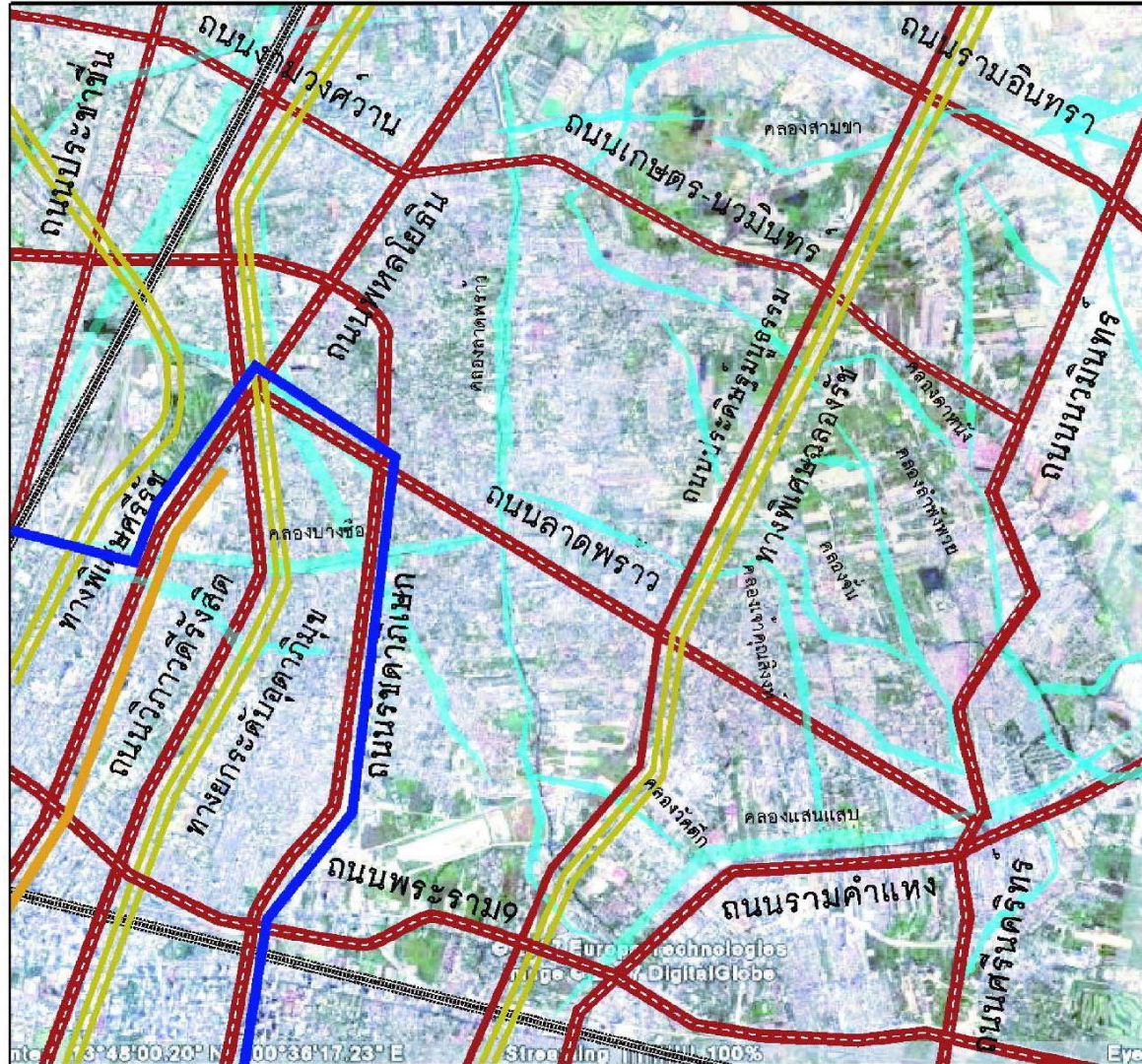
ขายในตลาดไม่คึกคักเช่นแต่ก่อน และห้างสรรพสินค้าเหล่านี้มักมีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนอยู่อาศัยหนาแน่น เพื่อตอบสนองด้านความสะดวกสบายในการจับจ่ายใช้สอยให้กับประชาชนอย่างเต็มที่ ห้างสรรพสินค้าและย่านการค้าที่มีการพัฒนาในช่วงเวลานี้ ได้แก่

- บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ รามคำแหง เปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ.2544
- คาร์ฟูร์ ซูเปอร์เซ็นเตอร์ รามคำแหง เปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ.2541
- เทสโกโลตัส บริเวณถนนโชคชัย 4 เปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ.2548

- การขยายตัวของจำนวนสถานศึกษาในช่วงเวลานี้มีการขยายตัวของสถานศึกษาบริเวณที่มีโครงการที่อยู่อาศัยจัดสรรเพิ่มขึ้นหนาแน่น อาทิ บริเวณช่วงปลายถนนรามคำแหง บริเวณถนนเกษตร-นวมินทร์ เป็นต้น ส่วนใหญ่จะเป็นโรงเรียนนานาชาติ เนื่องจากความนิยมของผู้ปกครองในปัจจุบัน และมีชาวต่างชาติเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่มากขึ้น นอกจากนี้สถานศึกษาบางส่วนยังมีการขยายตัวมีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับจำนวนนักเรียนนักศึกษาที่เพิ่มขึ้น อาทิ โรงเรียนรัตนพาณิชยการ

- การขยายตัวของสถานที่ราชการก็มีไม่มากนักเช่นเดียวกับสถานศึกษา เนื่องจากที่ว่างโล่งที่มีลดลง ราคาที่ดินแพง การขยายตัวของสถานที่ราชการที่เกิดขึ้นจึงเกิดในบริเวณที่ห่างออกไปจากพื้นที่ศึกษา อาทิ ศูนย์ราชการบนถนนแจ้งวัฒนะ เป็นต้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 5.4 แสดงการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545

- สัญลักษณ์
- ถนน
  - ทางด่วน ทางพิเศษ
  - รถไฟฟ้าใต้ดิน
  - รถไฟฟ้ายกระดับ
  - แม่น้ำลำคลอง
  - เส้นทางรถไฟ
  - พื้นที่ที่มีการขยายตัว
- 0 1 2  
กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร



จากการขยายตัวดังกล่าวสามารถสรุปการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานและที่อยู่อาศัยได้ดังนี้

ปี พ.ศ. 2510 – 2529	ปี พ.ศ. 2530 – 2539	ปี พ.ศ. 2540 – 2549
		
<p><b>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การปรับปรุงขยายถนนสายหลักเป็นคอนกรีตมาตรฐาน ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนรามคำแหง ถนนศรีนครินทร์ ถนนรัชดาภิเษก เป็นต้น</li> <li>- การก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 1</li> <li>- การพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการตามเส้นทางถนนที่ได้มีการพัฒนาขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาขยายตัวมายังพื้นที่ด้านตะวันออก มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เป็นระบบมากขึ้น โดยการตัดถนนสายรองและถนนซอยเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ที่ลึกเข้าไป</li> <li>- มีการก่อสร้างถนนวงแหวนจนครบรอบ</li> <li>- มีการพัฒนาทางด่วนทำให้โครงข่ายมีความสมบูรณ์ขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ทำให้พื้นที่เกิดการขยายตัว</li> <li>- การคมนาคมขนส่งด้วยระบบถนนเกิดการจราจรติดขัดและไม่สามารถพัฒนาได้ทันปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น</li> <li>- มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางในพื้นที่ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งเป็นรถไฟฟ้ายกระดับและรถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคล</li> </ul>

ปี พ.ศ. 2510 – 2529	ปี พ.ศ. 2530 – 2539	ปี พ.ศ. 2540 – 2549
<p><b>การขยายตัวของที่อยู่อาศัย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การย้ายถิ่นฐานจากชุมชนเดิม บริเวณริมคลอง มาตั้งบ้านเรือน อยู่ริมถนน</li> <li>- มีการย้ายเข้าของประชากรจากพื้นที่อื่นมาตั้งถิ่นฐานอยู่สองฟากถนนที่มีการพัฒนาดังกล่าวเป็นแนวยาว(Ribbon Development)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ขยายตัวเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ โดยเฉพาะการขยายตัวทางด้านตะวันออกของพื้นที่</li> <li>- การขยายตัวย่านพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ริมถนนหลักทำให้ที่อยู่อาศัยขยับเข้าไปในถนนซอย</li> <li>- มีการขจัดทะเบียนเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยจำนวน 46,071 หน่วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดภาวะชะงักงันทางเศรษฐกิจ การพัฒนาที่อยู่อาศัยใหม่อยู่ในอัตราค่อนข้างต่ำ แต่มีการเพิ่มจำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยในช่วงที่ผ่านมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีความหนาแน่นมากขึ้น</li> <li>- เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมากตามแนวรถไฟฟ้าที่มีการพัฒนาขึ้นใหม่</li> <li>- มีการขจัดทะเบียนเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยจำนวน 58,100 หน่วย</li> </ul>
<p><b>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการขยายตัวของสาธารณูปการขนาดใหญ่ อาทิ มหาวิทยาลัย ย่านการค้า และสถานที่ราชการขนาดใหญ่ ซึ่งเกิดขึ้นในบริเวณด้านตะวันตกที่มีการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่นแล้ว ส่วนพื้นที่ด้านตะวันออกยังมีการขยายตัวไม่มากนัก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการก่อตั้งโรงเรียนระดับอนุบาล ประถม และมัธยมเพิ่มขึ้นในพื้นที่ที่มีชุมชนเกิดขึ้นด้านตะวันออก</li> <li>- ร้านค้าและตลาดเริ่มพัฒนาเป็นห้างสรรพสินค้าและย่านการค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการพัฒนาห้างสรรพสินค้าและสถานบันเทิงตามแนวรถไฟฟ้า</li> <li>- ศูนย์ค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามามีบทบาทแทนตลาดมากขึ้น</li> <li>- มีการขยายขนาดของสถานศึกษา</li> </ul>

จากการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานและที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาในช่วงเวลาที่ผ่านมา อาจสรุปได้ว่า การขยายตัวของพื้นที่เมืองและที่อยู่อาศัยจะเกิดขึ้นตามเส้นทางที่มีการพัฒนาถนน จะเห็นได้ชัดจากการเปลี่ยนแปลงภายหลังจากที่มีการปรับปรุงและขยายถนนในแต่ละช่วงเวลา โดยมีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยในทิศทางที่เริ่มจากสองข้างทางของถนนในลักษณะเป็นแนวยาว (Ribbon development) แล้วจึงมีการกระจายตัวลึกเข้าไปยังพื้นที่ด้านในหลังจากที่มีการตัดถนนสายรองและถนนซอยมาเชื่อมกับถนนสายหลักที่มีการพัฒนาถนนในช่วงแรก ทั้งนี้การขยายตัวโดยปราศจากการวางแผนในช่วงเวลาดังกล่าว ก็ทำให้เกิดการขยายตัวอย่างกระจัดกระจายของพื้นที่เมือง (Urban Sprawl) และก่อให้เกิดปัญหาตามมาอย่างมากมาย

การพัฒนาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ถนนมีบทบาทสำคัญในการซึ่งนำไปสู่การพัฒนาในแต่ละพื้นที่โดยเฉพาะการพัฒนาที่อยู่อาศัย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาที่ได้ในบทที่ 4 กล่าวคือ ประชากรจะเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัยที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็วและมีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกตำแหน่ง (location) และที่ตั้ง (site) ที่อยู่อาศัยของประชากรในช่วงเวลาที่ผ่านมามากที่สุดคือการคมนาคมขนส่งด้วยระบบถนน และสอดคล้องกับแนวความคิดที่ได้จากการศึกษาในบทที่ 2 คือ ปัจจัยที่กำหนดการเดินทางมีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากร โดยที่อยู่อาศัยที่มีที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางไปยังแหล่งงานหรือบริเวณอื่นของเมืองเพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็วและสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ ทำให้ประชาชนมักจะเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใกล้กับเส้นทางคมนาคม (Berry, Brain J.L. and Morton Franke E, 1973: 142-144)

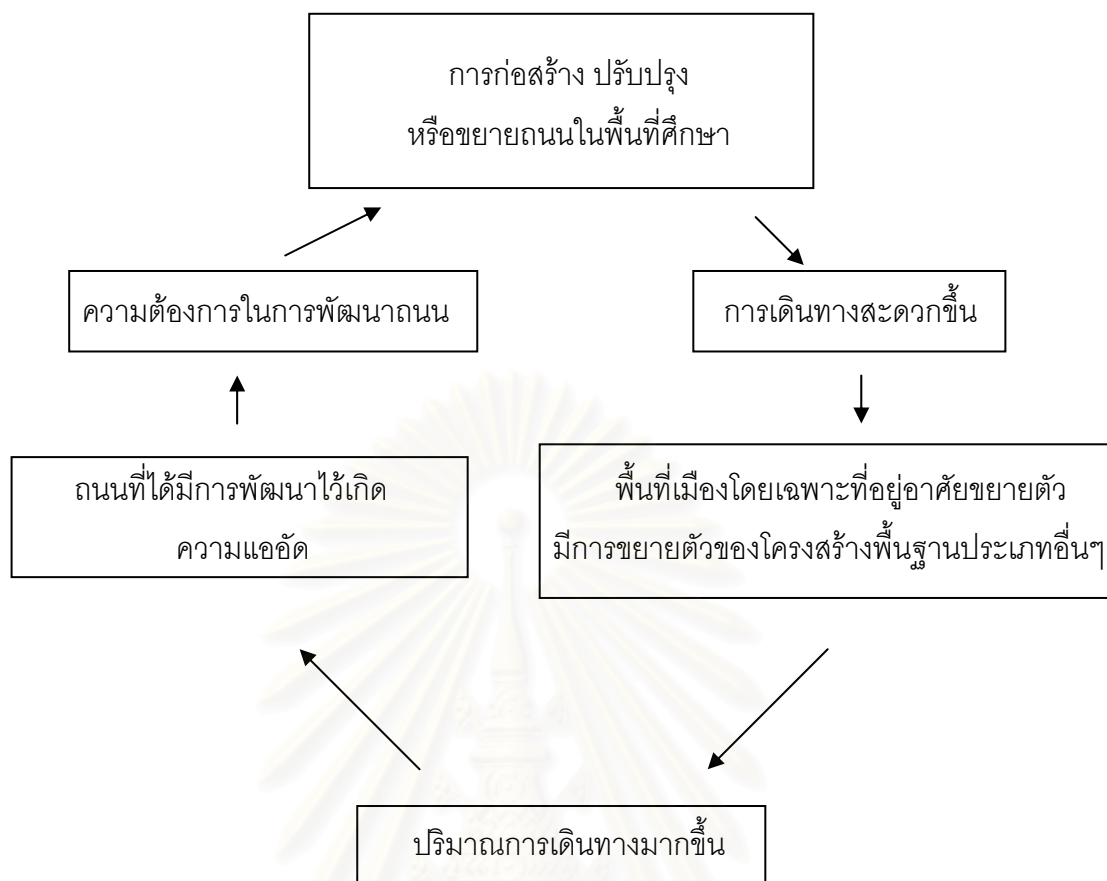
นอกจากนี้โครงข่ายการคมนาคมขนส่งยังมีผลต่อรูปแบบ ทิศทาง และขอบเขตการขยายตัวของเมือง โดยเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นตัวกำหนดและจำกัดรูปแบบของเมือง เนื่องจากประชากรมักตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณสองข้างของเส้นทางคมนาคม หรือจุดเปลี่ยนของเส้นทาง เพื่อความสะดวกสบายในการเคลื่อนย้าย ทำให้เขตอิทธิพลของเมืองขยายกว้างใหญ่ตามระยะทางของเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีการพัฒนาขึ้น (Leibbrand, 1987) และโครงข่ายคมนาคมยังเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด ซึ่งแสดงถึงลักษณะและระดับของความเป็นเมือง ทั้งนี้บริเวณของพื้นที่เมือง (Urban Area) จะมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งหนาแน่นที่สุด (Murphy, J.J. and Delucchi, 2001) โดยลักษณะดังกล่าว จะเห็นได้จากการพัฒนาในช่วงแรกที่มีการพัฒนาถนนในด้านตะวันตกของพื้นที่ได้แก่ ถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดี ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีพื้นที่ปลูกสร้างหนาแน่นและมีสิ่งอำนวยความสะดวกหลากหลายไม่ว่าจะเป็นย่านการค้า แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ราชการ เป็นต้น มีลักษณะเป็นพื้นที่เมืองซึ่งมีความหลากหลายของกิจกรรมมากกว่าพื้นที่ด้านตะวันออก ซึ่งต่อมาเมื่อมีการพัฒนาถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง

และถนนศรีนครินทร์ ก็ได้มีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่นและมีกิจกรรมหลากหลายมากขึ้นทำให้กลายเป็นพื้นที่เมืองดังเช่นพื้นที่ด้านตะวันตก

หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย จะเห็นได้ว่าการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งและการพัฒนาที่อยู่อาศัย เป็นการพัฒนาในลักษณะที่ส่งผลกระทบซึ่งกันและกัน หรือเป็นปฏิกิริยาแบบสองทาง (two-way reaction) (K.T.Geurs, 1997) กล่าวคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นก็ก่อให้เกิดความต้องการการบริการโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นอีกเช่นเดียวกัน

นอกจากนี้การการพัฒนาในพื้นที่ศึกษายังสอดคล้องกับทฤษฎีในการวางแผนด้านการขนส่งที่มีกลไกย้อนกลับ (The black hole theory) กล่าวคือ การพัฒนาถนนทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น เกิดการพัฒนาพื้นที่เมืองทำให้ปริมาณการเดินทางมากขึ้นจนกระทั่งถนนหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มีการพัฒนาไว้เกิดความแออัดหรือไม่เพียงพอต่อไป จึงกลับไปสู่การเริ่มพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบเดิมอีก ซึ่งเป็นการพัฒนาในลักษณะหมุนเวียนกลับในแต่ละช่วงเวลา เช่นเดียวกับการพัฒนาถนนสายหลักต่างๆในพื้นที่ศึกษาในช่วงแรก ที่ทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆหลังจากมีการปรับปรุงขยายถนน จนกระทั่งการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นขึ้นเรื่อยๆจนเกิดการจราจรติดขัด ได้มีการพัฒนาถนนสายรอง ถนนชอย ทางด่วน เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางที่มากขึ้น ความพร้อมของโครงข่ายการคมนาคมดังกล่าวได้ทำให้การขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอีก จนทำให้พื้นที่ศึกษาเกิดการจราจรติดขัดในที่สุด จึงต้องมีการวางแผนในการพัฒนาถนนเพิ่มขึ้น ซึ่งการพัฒนาลดลงช่วงเวลาที่ผ่านมาที่มีลักษณะการรวมพลชนระบบรางเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นการคมนาคมขนส่งที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้เป็นอย่างดี จนกระทั่งเกิดการพัฒนาระบบที่โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในปัจจุบัน (David A. Plane, 1995)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนภูมิที่ 5.3 ลักษณะการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

### 5.1.2 รูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการกระจายตัว

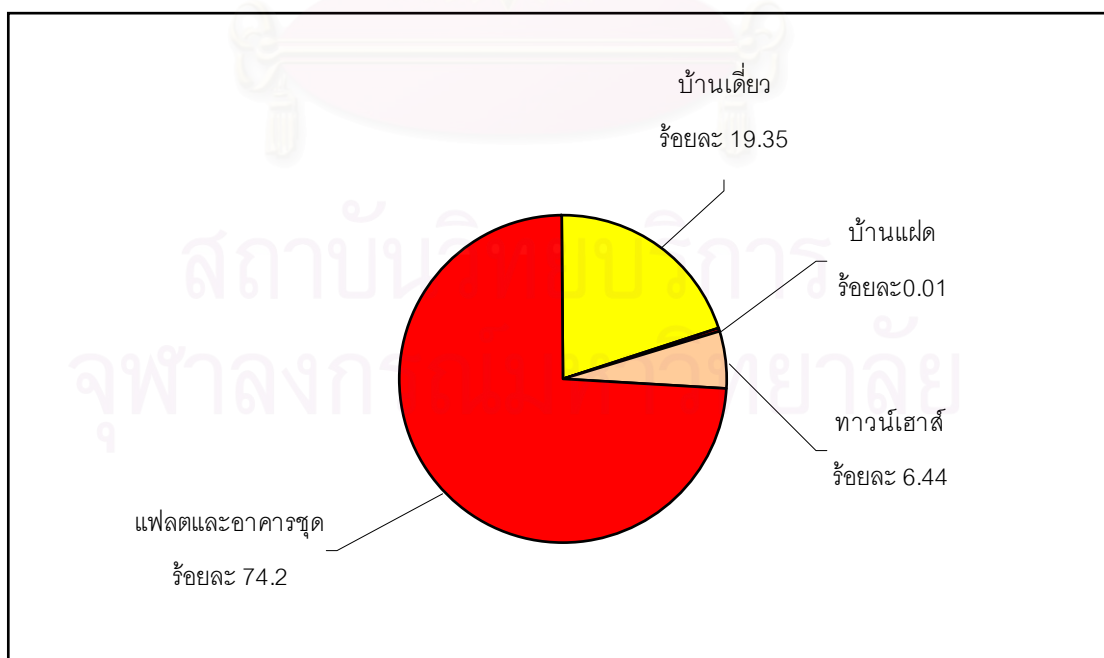
จากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาที่ผ่านมา ทำให้พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยมีประเภทของที่อยู่อาศัยปะปนกันไปทั้ง บ้านเดี่ยว บ้านแฝด ทาวน์เฮาส์ แฟลต อาคารชุด อพาร์ทเมนต์ เป็นต้น หากพิจารณาข้อมูลการจดทะเบียนที่อยู่อาศัย ระหว่างปี พ.ศ.2530 – พ.ศ.2549 พบว่า พื้นที่ศึกษามีจำนวนที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นทั้งหมด 102,324 หน่วย โดยแบ่งเป็น ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากได้แก่ อาคารชุด แฟลต และอพาร์ทเมนต์ มีสัดส่วนของหน่วยที่อยู่อาศัยสูงที่สุดถึง 75,698 หน่วย คิดเป็นร้อยละ 74 ของหน่วยที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ได้แก่ บ้านเดี่ยว มีจำนวน 20,753 หน่วย คิดเป็นร้อยละ 19.35 และที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางได้แก่ บ้านแฝดและทาวน์เฮาส์ มีจำนวน 7,133 หน่วย คิดเป็นร้อยละ 6.45

ตารางที่ 5.6 จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มแยกตามประเภทในปีพ.ศ.2538 – พ.ศ.2549

ปี	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝดและทาวน์เฮาส์	อาคารชุด เพลต และอพาร์ทเมนต์	รวม
2538	1,679	1,215	21,356	24,250
2539	1,307	1,017	19,497	21,821
2540	2,512	2,443	18,045	23,000
2541	1,064	98	8,587	9,749
2542	684	77	1,726	2,487
2543	1,238	123	363	1,724
2544	1,808	159	-	1,967
2545	1,501	64	296	1,861
2546	1,915	321	323	2,559
2547	1,731	328	112	2,171
2548	3,441	477	695	4,613
2549	1,873	811	4,698	7,382
<b>รวม</b>	<b>20,753</b>	<b>7,133</b>	<b>75,698</b>	<b>102,324</b>

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์

แผนภูมิที่ 5.4 สัดส่วนที่อยู่อาศัยประเภทต่างๆที่จดทะเบียนเพิ่มในปีพ.ศ.2538 – พ.ศ.2549



ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์

จากการพิจารณาแผนที่การใช้ประโยชน์อาคารปี พ.ศ.2545 พบว่า ที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทมีการกระจายตัวดังนี้

### 1. การพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว หลังจากมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ พื้นที่ตั้งที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยที่อยู่ใกล้กับถนนหลักในช่วงแรก ได้ถูกแทนที่ด้วยอาคารพาณิชย์หรืออาคารประเภทอื่น ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จึงกระจายตัวอยู่ในถนนซอยที่ต่อเนื่องกับถนนสายหลัก ถนนสายรอง และบางส่วนจะกระจายตามเส้นทางที่มีทางด่วนตัดผ่าน ทั้งนี้พื้นที่ที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่จะเป็นว่างโล่งที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา เมื่อมีการตัดถนนหรือทางด่วนขึ้นใหม่ทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยเช่นเดียวกับการพัฒนาในยุคแรก ที่อยู่อาศัยที่พัฒนาขึ้นส่วนใหญ่เป็นโครงการบ้านจัดสรร ดำเนินการโดยนักพัฒนาภาคเอกชน ส่วนใหญ่มีราคาปานกลาง-สูง เนื่องจากราคาที่ดินในพื้นที่ศึกษาเพิ่มสูงขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก แต่ยังเป็นที่ต้องการของประชาชนเนื่องจากต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นในและมีการบริการโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างสมบูรณ์ บางส่วนเป็นบ้านแบบสร้างเอง ซึ่งจะกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่ศึกษา บริเวณที่มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ได้แก่

- บริเวณต่อเนื่องระหว่างซอยสุขคนธสวัสดิ์ ซอยรัตนีเพิ่มพูน ซอยโรงเรียนคลองลำเจียก ซอยโพธิ์แก้ว ซอยวัดบึงทองหลวง การพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวในบริเวณนี้เกิดขึ้นด้วยอิทธิพลของเส้นทางด่วน โดยซอยเหล่านี้มีเส้นทางที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับถนนประดิษฐ์มนูธรรมซึ่งเป็นเส้นทางเดียวกับทางด่วนฉลองรัชได้โดยสะดวก ซึ่งเหมาะสมกับลักษณะการเดินทางของประชากรที่มีความต้องการอาศัยในโครงการบ้านเดี่ยวเหล่านี้ เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นประชากรที่มีรายได้สูงและมีรถยนต์ในครอบครอง

- บริเวณถนนประดิษฐ์มนูธรรมที่ต่อเนื่องกับถนนประชาอุทิศ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีทางด่วนตัดผ่านเช่นกัน

- บริเวณถนนเกษตร – นวมินทร์ ตัดใหม่ ซึ่งภายหลังจากที่มีการตัดถนนพื้นที่ดังกล่าวได้มีสถานบันเทิง ร้านอาหาร ศูนย์จำหน่ายสินค้า ฯลฯ เข้ามาตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก และมีการพัฒนาโครงการจัดสรรเกิดขึ้นด้วย โครงการจัดสรรในบริเวณดังกล่าว อาทิ หมู่บ้านอารีญา เป็นต้น

- บริเวณปลายถนนลาดพร้าวที่อยู่ในเขตบางกะปิ มีทั้งโครงการจัดสรรและสร้างเอง

- บริเวณถนนประชาชื่น

ฯลฯ

ทั้งนี้หากพิจารณาสาธารณูปการที่มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เหล่านี้ พบว่า พื้นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจะมีการให้บริการสาธารณูปการกระจายอยู่ไม่มากนัก และส่วนใหญ่เป็นสาธารณูปการขนาดเล็ก เมื่อเทียบกับพื้นที่บริเวณอื่น และสาธารณูปการที่มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ค่อนข้างหนาแน่นได้แก่ โรงเรียน ซึ่งส่วนใหญ่ที่สำรวจพบว่า เป็นโรงเรียนในระดับอนุบาล และประถมศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจที่ได้ในบทที่ 4 โดยประชากรที่อาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยวส่วนใหญ่จะสมรสแล้วและมีบุตร มักเลือกทำเลที่ตั้งของที่พักอาศัยอยู่ใกล้สถานศึกษาระดับอนุบาลและประถมศึกษา เพื่อให้บุตรหลานของตนไม่ต้องเดินทางไกลเพื่อไปเรียนหนังสือ

## 2. การพัฒนาที่อยู่หนาแน่นปานกลาง

พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางส่วนใหญ่เป็นทาวน์เฮาส์ บ้านแฝด และมีบ้านเดี่ยวปะปนอยู่ ลักษณะของที่ตั้งส่วนใหญ่จะอยู่ติดริมถนนสายรอง และถนนซอย บางส่วนจะปะปนกับโครงการที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่ โดยมีอาคารประเภททาวน์เฮาส์อยู่ด้านหน้าโครงการบริเวณที่ติดถนนเพื่อให้สามารถใช้เป็นอาคารพาณิชย์หรือสำนักงานไปในตัว บริเวณที่มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเป็นบริเวณกว้าง อาทิ

- บริเวณช่วงกลางของถนนลาดพร้าว ช่วงบริเวณถนนโชคชัย 4 บริเวณซอยลาดพร้าว 71 เป็นต้น ถึงแม้ถนนลาดพร้าวจะมีปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากมีซอยแยกย่อยเป็นจำนวนมาก และมีจุดกักรถเป็นระยะ ทำให้ความรวดเร็วในการระบายรถค่อนข้างช้า แต่ประชาชนผู้อยู่อาศัยยังมีทางเลือกในการเดินทางหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด โดยมีเส้นทางลัดอีกหลายซอยที่เชื่อมต่อถึงกัน เป็นเส้นทางที่ประชาชนในพื้นที่ใช้เดินทางโดยไม่ต้องออกมาถึงถนนหลัก ซึ่งถนนซอยทางลัดเหล่านี้ไม่เพียงอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ยังทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะประเภททาวน์เฮาส์ตามมาอีกด้วย

- บริเวณถนนแฮปปี้แลนด์ ในเขตบางกะปิต่อเนื่องไปตลอดแนวถนนนวมินทร์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของหมู่บ้านทาวน์เฮาส์หลายโครงการ เช่น หมู่บ้านสินธร หมู่บ้านเพิ่มสุข เป็นต้น

- บริเวณซอยเสนานิคม ซึ่งมีทาวน์เฮาส์จำนวนมากเรียงรายอยู่เกือบเต็มทุกซอย ปะปนกับบ้านเดี่ยวบางส่วน

- บริเวณตามแนวถนนประชาสงเคราะห์ ในเขตดินแดง

- บริเวณเลียบริมทางด่วนรามอินทราในเขตวังทองหลาง

ฯลฯ

นอกจากนี้ยังมีบริเวณถนนสุขาภิบาลบางกะปิ ถนนลาดปลาเค้า ซอยลาดพร้าว 101 ถนนเสรี ในเขตบางกะปิ ถนนประชาอุทิศ ในเขตห้วยขวาง ถนนประชาสงเคราะห์ในเขตดินแดง เป็นต้น



จากการสำรวจ พบว่า พื้นที่เหล่านี้จะมีสาธารณูปการขนาดกลางและขนาดย่อมกระจายตัวอยู่อย่างทั่วถึงเพื่อให้บริการแก่ชุมชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยมีความหนาแน่นของสาธารณูปการมากกว่าพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

### 3. การพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆ ประกอบกับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยมีมากขึ้น พื้นที่ว่างเหลือน้อยลง ทำให้รูปแบบของที่อยู่อาศัยเริ่มมีขนาดเล็กกลง โดยมีการจัดสร้างอาคารที่อยู่อาศัยที่มีความสูงมากกว่า 3 ชั้นเพิ่มมากขึ้น พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ แฟลต สลับด้วยบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ที่มีพื้นที่ไม่มากนัก มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณติดถนนสายหลัก บางส่วนอยู่ในบริเวณที่ถัดเข้ามาจากที่ตั้งของแนวอาคารพาณิชย์กรรม

ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากประเภทคอนโดมิเนียม ส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนศรีนครินทร์ เป็นต้น และภายหลังจากที่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าก็ได้เกิดการพัฒนาคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางดังกล่าว

ส่วนที่อยู่อาศัยแบบแฟลตนั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ของหน่วยราชการซึ่งอยู่ริมถนนสายหลักเช่นกัน นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์หนาแน่นบริเวณโดยรอบมหาวิทยาลัย อาทิ บริเวณซอยเสือใหญ่อุทิศใกล้กับมหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ซอยรามคำแหง 29, 39, 43 หน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง บริเวณซอยด้านทิศใต้ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซอยประชาสงเคราะห์ 45 บริเวณมหาวิทยาลัยหอการค้า เป็นต้น

บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงนี้เองเป็นที่ตั้งของการบริการสาธารณูปการสำคัญๆ ได้แก่ อาทิ โรงเรียนหอวัง และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว บนถนนพหลโยธิน โรงเรียนบดินทรเดชา สถาบันพัฒนบัณฑิตบริหารศาสตร์ ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ บางกะปิ โรงพยาบาลเวชธานี บนถนนลาดพร้าว มหาวิทยาลัยรามคำแหง โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยรามคำแหง โรงพยาบาลรามคำแหง บนถนนรามคำแหง โรงเรียนสุรศักดิ์มนตรี มหาวิทยาลัยหอการค้า โรงพยาบาลวิภาวดี บนถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น จะเห็นได้ว่าเป็นสถานศึกษา การบริการพาณิชย์กรรม และโรงพยาบาลที่มีชื่อเสียง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในบทที่ 4 ที่ประชาชนจะให้ความสำคัญกับการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใกล้กับสาธารณูปการที่มีชื่อเสียง



แผนที่ 5.5 แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร  
ปี พ.ศ.2545

สัญลักษณ์

- พาณิชยกรรม
- ที่อยู่อาศัย
- อุตสาหกรรม
- สถาบันราชการ
- อาคารปลูกสร้างใหม่



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเพียงหนึ่งของกรุงเทพมหานคร

รถไฟฟ้าแบบยกกระดาน (BTS) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและให้บริการในปี พ.ศ. 2542 ให้บริการโดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท (จากสถานีอ่อนนุช – สถานีหมอชิต) ระยะทางรวม 16.8 กิโลเมตร และ สายสีส้ม (จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ – สถานีตากสิน) มีระยะทาง 6.3 กิโลเมตรรวมเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนปัจจุบัน 23.1 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) มีหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดการเดินรถและให้บริการได้แก่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งในปัจจุบันได้เปิดให้บริการสายแรก คือ สายเฉลิมรัชมงคลจากหัวลำโพง – บางซื่อ ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มี 13 สถานี ซึ่งเส้นทางรถไฟฟ้างดงผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษาในเขตจตุจักร ห้วยขวาง และดินแดง มีสถานีที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 8 สถานี ได้แก่ สถานีจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีลาดพร้าว สถานีรัชดาภิเษก สถานีสุทธิสาร สถานีห้วยขวาง สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีพระราม 9

การพิจารณาการพัฒนาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้ามหานครจะแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ตามสภาพทำเลที่ตั้งและการใช้ประโยชน์หลักดังนี้

ในช่วงแรก คือ บริเวณถนนรัชดาภิเษก จากแยก อสมท. ห้วยขวาง สุทธิสาร ไปจนถึงแยกถนนลาดพร้าว สภาพการพัฒนาพื้นที่ช่วงนี้ในปัจจุบันถือเป็นย่านศูนย์ธุรกิจที่สำคัญแห่งหนึ่ง และเป็นย่านแหล่งบันเทิงที่ใหญ่ที่สุดในปัจจุบัน โดยมีสถานบันเทิงเปิดให้บริการหลายประเภท ย่านนี้ได้มีการขยายตัวหรือการเติบโตของธุรกิจต่างๆ สูงมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยปัจจุบันมีการพัฒนาทั้งอาคารสำนักงาน โรงแรม ศูนย์การค้า อาคารสถานบันเทิงต่าง ๆ กันอย่างมาก จนอาจกล่าวได้ว่าเป็นถนนสายที่ไม่เคยหลับ เนื่องจากจะมีกิจกรรมที่มีความคึกคักทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ซึ่งสืบเนื่องมาจากการเป็นศูนย์ธุรกิจและแหล่งบันเทิง ประกอบกับการมีรถไฟฟ้า ยิ่งเป็นการส่งเสริมให้พื้นที่บริเวณนี้มีศักยภาพสูงขึ้นไปอีก นอกจากนี้ในพื้นที่ย่านนี้มีทำเลที่ตั้งที่ใกล้กับแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นในย่านห้วยขวาง สุทธิสาร ลาดพร้าว บางกะปิ การพัฒนาพื้นที่ส่วนด้านในซอย ซึ่งแต่เดิมจะเป็นที่อยู่อาศัยในแนวราบ ได้เปลี่ยนแปลงเป็นอาคารสูง ประเภทอาคารชุด อพาร์ทเมนท์ หอพัก เพื่อรองรับการเติบโตของย่านรัชดาภิเษก ซึ่งมีผู้คนทำงานทั้งกลางวันและกลางคืนจำนวนมาก

อีกช่วง คือ ถนนลาดพร้าว จนถึงสถานีกำแพงเพชร สภาพการใช้ประโยชน์ช่วงนี้แต่เดิมถือเป็นย่านที่อยู่อาศัย แต่หลังการมีรถไฟฟ้า ได้มีการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เกิดขึ้นตามแนวถนนลาดพร้าว โดยเฉพาะศูนย์การค้า โดยแต่เดิมมีเพียง ศูนย์การค้าเซ็นทรัล ลาดพร้าว แต่ในปัจจุบันมีทั้งโลตัส ยูเนียนมอลล์ ประกอบกับการพัฒนาที่ส่งเสริมซึ่งกันและกันของพื้นที่โดยรอบ คือ ย่านถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต และย่านรัชโยธิน ที่มีการพัฒนารูขี้อาคารสำนักงานกันอย่าง

ชัดเจน ส่วนพื้นที่ด้านในซอยในอนาคตก็น่าจะมีการพัฒนาประเภทอาคารชุด อพาร์ทเมนท์ หอพัก คล้าย ๆ กับย่านรัชดาภิเษก แต่จะมีความหนาแน่นน้อยกว่า

จากการพิจารณาแผนที่การใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร พบว่า มีการเพิ่มพื้นที่อาคารใหม่เป็น 0.179 ตารางกิโลเมตร

การสำรวจ พบว่า มีการเพิ่มจำนวนของอยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมอย่างเห็นได้ชัด จากการเปรียบเทียบกับ การสำรวจภาคสนามของศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ พบว่า ภายในพื้นที่ รัศมี 1 กิโลเมตรรอบสถานีรถไฟฟ้ามีโครงการคอนโดมิเนียมที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นถึง 38 โครงการ จาก 54 โครงการคิดเป็นร้อยละ 70 ของโครงการคอนโดมิเนียมที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งหมด โดยอาคารคอนโดมิเนียมเหล่านี้มีความสูงอยู่ระหว่าง 6 - 20 ชั้น มีทำเลที่ตั้งที่อยู่ติดกับ ถนนสายหลักที่มีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าตัดผ่านคือ ถนนรัชดาภิเษกและถนนลาดพร้าว บางส่วนมีที่ตั้งอยู่ในซอยที่เชื่อมต่อกับถนนหลักแต่อยู่ในระยะที่เดินทางด้วยเท้าได้ ปัจจุบันโครงการเหล่านี้มีทั้งที่ก่อสร้างเสร็จแล้ว และกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีกหลายโครงการ แต่มีประชากรเข้ามาจองซื้อหน่วยที่อยู่อาศัยเกือบทั้งหมดแล้ว จากการสำรวจพบว่าพื้นที่ที่มีการเพิ่มของอาคารชุดอย่างหนาแน่นที่สุด ได้แก่ บริเวณรัศมีโดยรอบสถานีลาดพร้าว บริเวณแยกรัชดา - ลาดพร้าว โดยมีโครงการคอนโดมิเนียมที่ก่อสร้างเสร็จแล้วและกำลังก่อสร้างอยู่ประมาณ 9 โครงการ เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวนอกจากจะสามารถเข้าถึงรถไฟฟ้าได้อย่างรวดเร็วแล้ว ยังเป็นตำแหน่งที่สามารถเดินทางโดยรถยนต์ หรือรถโดยสารสาธารณะต่างๆ ไปยังพื้นที่อื่นได้สะดวกอีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจในบทที่ 4 ซึ่งประชากรจะเลือกทำเลที่ตั้งที่พักอาศัยที่สามารถเดินทางไปยังพื้นที่อื่นได้โดยสะดวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.7 รายชื่อโครงการที่พักอาศัยที่มีการจดทะเบียนในบริเวณโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ที่ตั้ง	จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัย
1	ลุมพินี เฟลส พหลโยธิน	สะพานควาย	1,093
2	คอนโด วัน	รัชดาภิเษก ซอย 19	350
3	คอนโด วัน ลาดพร้าวสเตรชั่น	ซอยลาดพร้าว 18	142
4	วินด์ รัชโยธิน	บริเวณที่จอดรถข้างกับ เมเจอร์ รัชโยธิน	250
5	ไลฟ์ @ รัชดาฯ-ห้วยขวาง	ระหว่างรัชดาภิเษก ซอย 24 และ 26	470
6	ไลฟ์ แอท รัชดา-สุทธิสาร	สุทธิสาร	520
7	ไลฟ์ @ พหลโยธิน	พหลโยธิน 18	183
8	เดอะ ฮิลสระ ลาดพร้าว	ระหว่าง ลาดพร้าว ซอย 12 และ 14	560
9	ศุภราช อินสไตส์	ลาดพร้าว ซอย 12	145
10	เดอะ รูม (The Room)	รัชดา-ลาดพร้าว 32	1,085
11	โครงการซีเพลส	ถนนลาดพร้าว ซอย 18	458
12	เดอะเน็กซ์ (THE NEXT)	ลาดพร้าว 44	450
13	เดอะ เซสท์ (The Zest)	ลาดพร้าว ซ.7	670
14	ซีทู (Z2)	ลาดพร้าว ซอย 5/1	ไม่มีข้อมูล
15	ไฮปแอนด์กาย คอนโดทาวน์	ลาดพร้าว 1	60
16	The Point	ลาดพร้าว 19	280
17	เดอะเซนจูรี่	รัชดาภิเษก ซอย 24	155
18	ไลฟ์@ ลาดพร้าว-ซอยเสนายะ	โชคชัย 4-เสนานิคม	ไม่มีข้อมูล
19	The Complete	พหลโยธิน 37	ไม่มีข้อมูล
20	ศุภาลัย ปาร์ค	แยกเกษตร	865
21	ไอวี รัชดา คอนโดฯ	รัชดาภิเษก ซ.20	399
22	The Seed Condominium	พหลโยธิน ซอย 14	117
23	เมโทร อเวนิว รัชโยธิน	รัชโยธิน	215
24	Ratchada Grand Terrace	บนถนนรัชดา ใกล้ Esplanade	ไม่มีข้อมูล
25	โครงการ เดอะรอยัล รีเจนท์	ซ.รัชดา 36 (เสือใหญ่อุทิศ)	79
26	โครงการซาโรว์ อินทาวน์ ฟรริง	ซ.พหลโยธิน 30	130
27	โครงการแอปปีโฮม รัชดาฯ	รัชดาภิเษก ซ.18	509
28	ซีนิธ เฟลส แอท ห้วยขวาง	ใกล้ MRT ห้วยขวาง	450
29	มาย คอนโด	ลาดพร้าว 27	ไม่มีข้อมูล
30	Tree Condo	ลาดพร้าว ซอย 27	79
31	ไอดีโอ ลาดพร้าว 17	ลาดพร้าว 17	800
32	ไอดีโอ ลาดพร้าว 5	ลาดพร้าว 5	ไม่มีข้อมูล
33	โดมอนด์ รัชดา	ซ.รัชดาภิเษก 12	360
34	ฮาเว่น พหลโยธิน	ซอย อินทามระ 4 สุทธิสาร	95
35	ไลฟ์ แอท รัชดา-ห้วยขวาง 2	ตรงข้ามซอยรัชดาภิเษก 24 และ 26	600
36	เมโทรพาร์ค-รัชดา	ห่างสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร 400 เมตร	815
37	เอเทรียม พหลฯ-สุทธิสาร	ซอยอินทามระ 4 ถนนสุทธิสาร	156
38	เดอะ นิซ	ซอยลาดพร้าว 49	ไม่มีข้อมูล

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์



แผนที่ 5.6 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารตามแนวรถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคล

สัญลักษณ์

การใช้ประโยชน์อาคาร

- |                            |             |
|----------------------------|-------------|
| ที่อยู่อาศัย               | สถาบันศาสนา |
| พาณิชยกรรม                 | เกษตรกรรม   |
| ที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม | ันทนาการ    |
| อุตสาหกรรมและคลังสินค้า    | สาธารณูปโภค |
| ราชการ                     | อาคารใหม่   |
| สถาบันการศึกษา             |             |



กิโลเมตร

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร



จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ พบว่า โครงการอาคารชุดในบริเวณดังกล่าว จะมีราคาอยู่ระหว่าง 1-3 ล้านบาท กลุ่มประชากรที่ให้ความสนใจในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดเหล่านี้ มักจะเป็นกลุ่มวัยทำงานที่มีรายได้ 20,000 บาทขึ้นไป และมีแหล่งงานอยู่ในใจกลางเมืองที่มีเส้นทางรถไฟฟ้าตัดผ่าน บางส่วนมีแหล่งงานอยู่ในพื้นที่ศึกษาเอง ซึ่งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดและต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง

โครงการที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมที่เกิดขึ้นจะมีจำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยระหว่าง 60-1,100 หน่วย ทำให้กลายเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นในทางสูงแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร โครงการดังกล่าว อาทิเช่น โครงการเดอะรूम โครงการไอดีโอ โครงการเดอะพลัส โครงการแฮปปี้โฮม เดอะเซนต์ ฯลฯ

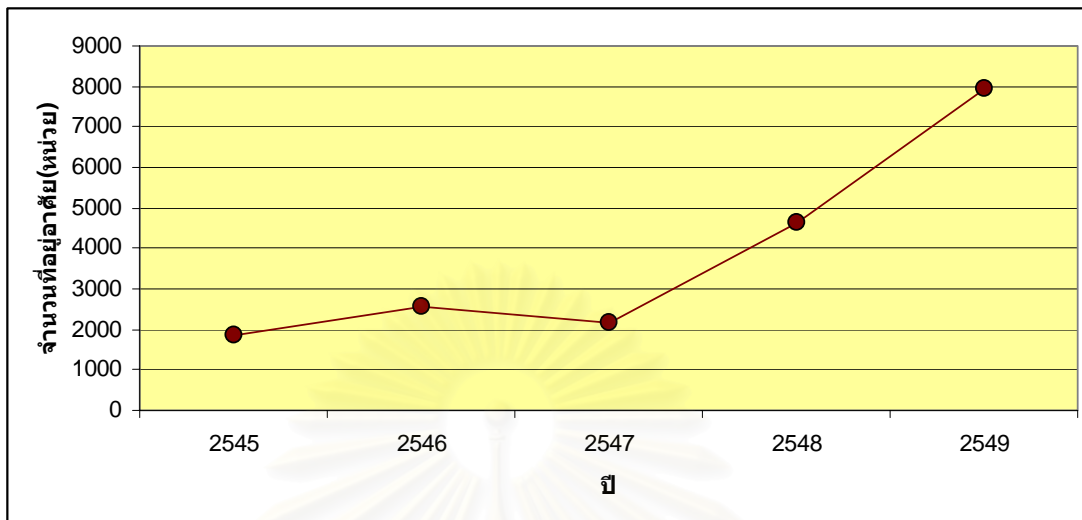


### ภาพที่ 5.1 แสดงการก่อสร้างคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

หากพิจารณาจำนวนจดทะเบียนที่อยู่อาศัย พบว่า หลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคลในปี พ.ศ.2547 ได้มีการจดทะเบียนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาเพิ่มในปี พ.ศ.2548 และ พ.ศ.2549 อย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ.2548 มีจำนวน 4,621 หน่วย และในปี พ.ศ.2549 มีจำนวนเพิ่มถึง 7,961 หน่วย ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดถึงร้อยละ 64 คือประมาณ 4,698 หน่วย และเป็นโครงการที่เกิดขึ้นในเขตห้วยขวางซึ่งเป็นเส้นทางผ่านของรถไฟฟ้ามากที่สุดถึง 2,597 หน่วย



แผนภูมิที่ 5.4 จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2545 - พ.ศ.2549



ตารางที่ 5.8 จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2545 - พ.ศ.2549

เขต	จำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่ม(หน่วย)					รวม
	2545	2546	2547	2548	2549	
ห้วยขวาง	135	117	134	193	2,597	<b>3,176</b>
ดินแดง	327	74	163	686	545	<b>1,795</b>
จตุจักร	352	322	348	460	701	<b>2,183</b>
บางกะปิ	627	896	635	1,237	2,544	<b>5,939</b>
ลาดพร้าว	167	732	591	1,657	1,301	<b>4,448</b>
วังทองหลาง	253	418	300	388	273	<b>1,632</b>
<b>รวม</b>	<b>1,861</b>	<b>2,559</b>	<b>2,171</b>	<b>4,621</b>	<b>7,961</b>	<b>19,173</b>

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์

หากพิจารณาจากข้อมูลการขอจดทะเบียนก่อสร้างที่อยู่อาศัยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 ซึ่งมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง(BTS) มีการขอจดทะเบียนก่อสร้างที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้นร้อยละ 34 อย่างไรก็ตามเส้นทางรถไฟฟ้าดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษา

การคมนาคมขนส่งระบบรถไฟฟ้า จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ประชาชนใช้ประกอบการตัดสินใจในการเลือกที่อยู่อาศัย สอดคล้องกับผลการสำรวจในบทที่ 4 ที่รถไฟฟ้ามีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งที่พักอาศัยของประชากรถึงร้อยละ 19 เนื่องจากความสะดวกในการเดินทาง ทั้งการเดินทางไปยังแหล่งงานบริเวณใจกลางเมือง และพื้นที่อื่นๆที่มีเส้นทางรถไฟฟ้าตัดผ่าน โดยตามแนวเส้นทาง

รถไฟฟ้า มีบริการที่อำนวยความสะดวกในการใช้ชีวิตประจำวันของประชากร อาทิเช่น ห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล สถานที่ราชการต่างๆ บริการอย่างครบครันอีกด้วย ซึ่งความพร้อมด้านการบริการโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบเส้นทางดังกล่าว ทำให้ที่ดินในทำเลโดยรอบโครงการได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการรวมทั้งนักลงทุนที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่พักอาศัย เกิดการกว้านซื้อหรือเก็งกำไรที่ดินดังกล่าวล่วงหน้า และเกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในปัจจุบัน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 5.1.3 ประชากรและพฤติกรรมการอยู่อาศัย

หากพิจารณาด้านพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัย พบว่า พฤติกรรมในการอยู่อาศัยของประชากร ก็ได้มีเปลี่ยนแปลงไป โดยส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่เป็นครอบครัวเดี่ยวหรืออาศัยอยู่ตามลำพัง ทำให้ไม่ต้องการพื้นที่ในการอยู่อาศัยมากนัก แต่ต้องการความสะดวกสบายในการใช้ชีวิตประจำวันมากกว่า ทำให้พฤติกรรมทางเลือกซื้อที่อยู่อาศัยกลุ่มผู้บริโภคเริ่มเปลี่ยนแปลงไป ประกอบกับภาวะการชะลอตัวของเศรษฐกิจทำให้ประชากรมีรายได้ลดลง ที่อยู่อาศัยที่เป็นที่ต้องการจึงมีราคาถูกลงและขนาดเล็กลง ที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมจึงสามารถตอบสนองความต้องการเหล่านี้ได้ดี เป็นผลให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทนี้เพิ่มขึ้นมาก

จะเห็นได้จาก การพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยบริเวณถนนรัชดาภิเษกและถนนลาดพร้าว หลังจากมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าในบริเวณดังกล่าว มีการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ทั้งในด้านจำนวนหน่วยที่ผู้ประกอบการภาคเอกชนผลิตออกมาจำหน่ายและยอดขายที่เกิดขึ้นจริง และยังมีมีการก่อสร้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บางแห่งสามารถขายได้หมดก่อนโครงการแล้วเสร็จ ส่วนหนึ่งอาจเป็นการซื้อที่อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวเพื่อเก็งกำไรเพราะต่างคาดหมายเหมือนกันว่าในอนาคตจะมีความต้องการคอนโดมิเนียมเหล่านี้เพิ่มขึ้น แต่ส่วนใหญ่จะซื้อเพื่ออยู่อาศัยจริง ทั้งที่อยู่อาศัยเป็นเวลานานและอาศัยเป็นครั้งคราว

กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่คือ ประชากรในวัยทำงานซึ่งมีอายุประมาณ 25 – 40 ปี ที่ต้องการที่พักอาศัยประเภทดังกล่าวเป็นแหล่งพักอาศัย เพราะในช่วงเวลาเย็นหรือในช่วงกลางคืนประชากรเหล่านี้จะออกมาจับจ่ายใช้สอยตามย่านการค้าหรือท่องเที่ยวตามสถานบันเทิงในเวลากลางคืนตามรูปแบบการใช้ชีวิตหรือพฤติกรรมของคนหนุ่มสาวรุ่นใหม่ (city life) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการอยู่อาศัยดังกล่าว ส่งผลให้เกิดความต้องการการบริการโครงสร้างพื้นฐานประเภทห้างสรรพสินค้ารวมถึงสถานที่พักผ่อนหย่อนใจในพื้นที่เพิ่มขึ้น จากช่วงเวลาที่ผ่านมาพบว่าการเพิ่มขึ้นของห้างสรรพสินค้าและสถานบันเทิงในพื้นที่โดยเฉพาะตามแนวรถไฟฟ้าหลายแห่ง อาทิ ห้างสรรพสินค้ายูเนี่ยนมอลล์ ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ลาดพร้าว ห้างสรรพสินค้าเอสพลานาส รัชดา เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะมีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง แต่พื้นที่ศึกษากลับมีอัตราจำนวนประชากรที่จดทะเบียนบ้านในพื้นที่ลดลง เนื่องจากความพร้อมในการบริการโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาเป็นที่ต้องการและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ทำให้มีการนำพื้นที่อยู่อาศัยเดิมมาพัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์กรรมและอาคารพักอาศัยในแนวสูง ซึ่งส่งผลให้ประชากรเดิมในพื้นที่มีการย้ายออก และมีประชากรจากพื้นที่อื่นย้ายเข้ามาทดแทนประชากรที่ออกไปแต่ไม่มีการย้ายทะเบียนราษฎรตามมา ดังนั้นจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาจึงลดลงแต่

จำนวนบ้านกลับเพิ่มขึ้น การย้ายเข้ามาอยู่อาศัยของประชากรจากพื้นที่อื่นอาจจะเป็นกลุ่มที่ต้องการที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงานเนื่องจากพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ต่อเนื่องกับศูนย์กลางธุรกิจเดิมและยังมีพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ(CBD)ในพื้นที่ทำให้มีแหล่งงานจำนวนมาก ประชากรจึงย้ายถิ่นฐานเข้ามาซึ่งที่อยู่อาศัยของประชากรดังกล่าวอาจเป็นบ้านหลังที่สองหรืออยู่แบบเช่า จากการสำรวจในบทที่ 4 พบว่ามีประชากรอาศัยอยู่แบบเช่าถึงร้อยละ 37 โดยอาจกล่าวได้ว่าเป็นลักษณะของการอยู่อาศัยในปัจจุบัน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

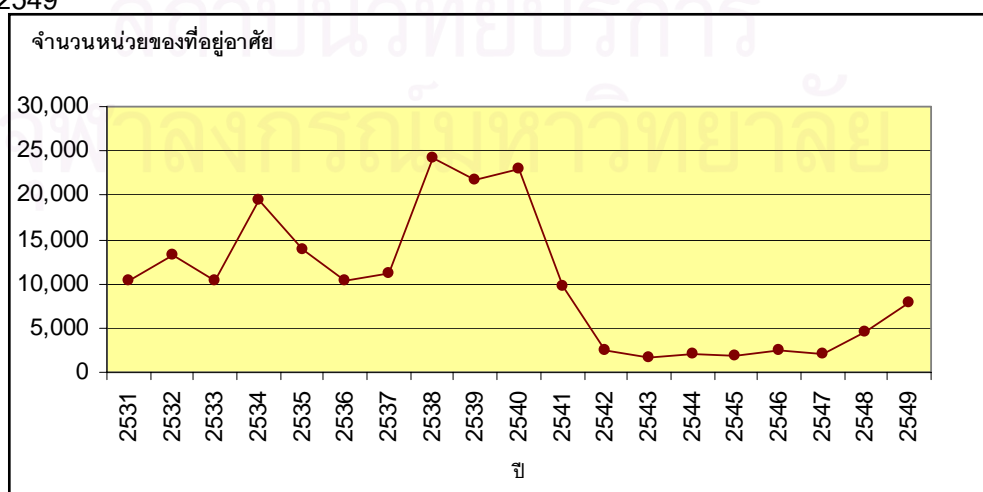
## 5.2.5 การพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เกิดจากปัจจัยอื่นๆ

จากการศึกษาข้างต้น พบว่า การเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาที่อยู่อาศัยเกิดการพัฒนาคโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม นอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว พบว่ายังมีปัจจัยอื่นที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาที่อยู่อาศัย ได้แก่

### 5.2.5.1 ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

ปัจจัยทางเศรษฐกิจมีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย เนื่องจากกระทบกับรายได้ของประชาชน ซึ่งรายได้มีผลต่อความสามารถในการตัดสินใจซื้อหรือเช่าที่อยู่อาศัย หากประชาชนส่วนใหญ่มีรายได้น้อยจะทำให้เกิดความต้องการในการซื้อสูง จะเห็นได้จากการพัฒนาที่อยู่อาศัยในช่วงปี พ.ศ.2538 – 2540 ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจขยายตัวสูงสุดโดยเป็นการขยายตัวแบบฟองสบู่ ได้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาจำนวนมาก โดยเฉลี่ยถึง 23,024 หน่วยต่อปี เพื่อรองรับความต้องการในการซื้อที่อยู่อาศัยของประชาชน แต่หลังจากเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจฟองสบู่แตกในปี พ.ศ.2540 – 2541 กระทบต่อรายได้ของประชาชนส่งผลให้ความสามารถในการซื้อที่อยู่อาศัยลดลง ทำให้เกิดภาวะชะงักงันในการพัฒนาที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตามความต้องการที่อยู่อาศัยของประชาชนยังมีอยู่ต่อเนื่อง เพราะเป็นปัจจัยพื้นฐานที่ประชาชนต้องใช้ในการดำรงชีวิต จึงยังมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นแต่มีอัตราการขยายตัวลดลง และยังเป็น การขยายตัวตามพื้นที่ที่มีโครงข่ายคมนาคมสะดวกต่อการเดินทางมากขึ้นเพราะประชาชนต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จะเห็นได้จากการเปิดใช้เส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางดังกล่าวเพิ่มขึ้นถึงแม้จะเป็นช่วงที่เศรษฐกิจยังไม่ฟื้นตัวอยู่ในระดับที่ดีก็ตาม

**แผนภูมิที่ 5.5 จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนเพิ่มในพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ.2531-พ.ศ.2549**



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์

### 5.2.5.1 พื้นที่โล่งว่าง

พื้นที่ว่างโล่งเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย พื้นที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีแนวโน้มในการพัฒนาในพื้นที่ว่างโล่ง เนื่องจากพื้นที่ที่มีการขยายตัวหนาแน่นมักจะถูกใช้เพื่อเป็นย่านพาณิชยกรรม เนื่องจากเป็นการใช้พื้นที่ที่ต้องการที่ตั้งที่มีการสัญจรของประชาชนผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก จะสังเกตได้จากพื้นที่ริมถนนสายหลักและถนนสายรองส่วนใหญ่ จากการที่มีการขยายตัวเป็นที่อยู่อาศัยในอดีต เมื่อมีความหนาแน่นมากขึ้นได้ถูกเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยในที่สุด และพื้นที่อยู่อาศัยก็จะขยายตัวไปในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อยกว่าโดยเฉพาะในพื้นที่ว่างโล่งที่มีอยู่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีมูลค่าต่ำกว่าเหมาะสมสำหรับการพัฒนาที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตามหากพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมากมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการอยู่อาศัยของประชาชนก็จะเป็นที่ต้องการในการอยู่อาศัย แต่จะมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีขนาดเล็กลง เพื่อให้ประชาชนมีความสามารถในการครอบครองได้ สังเกตได้จากพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งพัฒนาขึ้นหลังจากพื้นที่ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรม มีที่อยู่อาศัยอยู่น้อยมาก แต่เมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ด้วยความสะดวกในการเดินทางและมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน ทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม เป็นต้น

## 5.2 แนวโน้มในการพัฒนา

การพิจารณาแนวโน้มในการพัฒนาจะแบ่งออกเป็น การพิจารณาแนวโน้มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแนวโน้มในการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เกิดจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

### 5.2.1 แนวโน้มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

#### 5.2.1.1 แนวโน้มในการพัฒนาถนน

จากการพิจารณาการพัฒนาการคมนาคมขนส่งในช่วงเวลาที่ผ่านมา พบว่า ถนนมีบทบาทสำคัญมากในการบุกเบิกและชี้้นำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยขึ้นในแต่ละพื้นที่ และก่อให้เกิดการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆตามมา ทำให้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของอาคารและกิจกรรมเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ แต่หากพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่ถนนในพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ.2549 พบว่ามีสัดส่วนเป็นร้อยละ 13 ของพื้นที่ใช้สอยเท่านั้น (ตารางที่ 5.9) ในขณะที่มาตรฐานของเมืองใหญ่ควรมีพื้นที่ถนนร้อยละ 20-25 ของพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด (McLoughlin, J.B, 1969) จะเห็นได้ว่าการพัฒนาถนนในช่วงเวลาที่ผ่านมาไม่สามารถพัฒนาได้ตามมาตรฐาน และหากพิจารณาอัตราการขยายตัวต่อปีพบว่าการพัฒนาถนนมีอัตราการขยายตัวเพียงร้อยละ 1.20 ในขณะที่อัตราการจดทะเบียนของรถในกรุงเทพมหานครเพิ่มอย่างรวดเร็วคิดเป็นร้อยละ 12.31 ต่อปี(ตารางที่ 5.10) หรือประมาณ 10 เท่าของอัตราการเพิ่มของถนน จะเห็นได้ว่า การสร้างถนนไม่สามารถดำเนินการได้ทันการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ เนื่องจากการพัฒนาถนนต้องมีการเวนคืนที่ดินและใช้เวลาในการดำเนินการก่อสร้างค่อนข้างยาวนาน แต่เมื่อปรับปรุงหรือตัดถนนใหม่เสร็จสิ้นแล้วกลับกระตุ้นอุปสงค์ในการเดินทางด้วยรถยนต์และทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รถก็จะกลับมาติดเหมือนเดิมในระยะเวลาอันสั้น จะเห็นได้จากการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างและตัดถนนเพิ่ม การสร้างสะพานข้ามทางแยกและอุโมงค์ลอดสี่แยกต่างๆตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ที่ไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรได้ในระดับที่น่าพอใจและสภาพการจราจรก็กลับมาคับคั่งเหมือนเดิม ในขณะที่การขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทอื่นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้พื้นที่ว่างลดลงเรื่อยๆ การพัฒนาถนนจะยิ่งดำเนินการได้ยากขึ้นและไม่สามารถพัฒนาถนนเพิ่มได้อีกในที่สุด และการพัฒนาถนนโดยปราศจากการวางแผนในอดีตยังเป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนา จึงควรต้องมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมแบบใหม่ขึ้นมาเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจทั้งจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเปล่าประโยชน์ และการสูญเสียเวลาทำงาน นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งมลภาวะทางอากาศ มลภาวะทางเสียง

ก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพอนามัย ปัญหาอุบัติเหตุ และเป็นสาเหตุของความเครียด ของประชากร ด้วย

#### ตารางที่ 5.9 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ถนนในพื้นที่ศึกษาระหว่างปีพ.ศ. 2529 – พ.ศ.2549

เขตปกครอง	พื้นที่ถนน		ร้อยละของพื้นที่ถนน		การเปลี่ยนแปลง	
	(ตร.กม.)		ต่อพื้นที่ทั้งหมด		พ.ศ.2529 - พ.ศ.2549	
	พ.ศ.2529	พ.ศ.2549	พ.ศ.2529	พ.ศ.2549	ร้อยละ	เฉลี่ยปี
ห้วยขวาง	0.73	1.90	0.21	1.51	1.30	0.13
ดินแดง	-	1.16	-	0.92	0.92	0.09
จตุจักร	1.24	4.38	0.36	3.47	3.11	0.31
บางกะปิ	2.30	3.61	0.66	2.86	2.20	0.22
วังทองหลาง	-	3.25	-	2.57	2.57	0.26
ลาดพร้าว	-	2.45	-	1.94	1.94	0.19
<b>รวม</b>	<b>4.27</b>	<b>16.76</b>	<b>1.23</b>	<b>13.28</b>	<b>12.05</b>	<b>1.20</b>
<b>พื้นที่ศึกษาทั้งหมด</b>	<b>347.59</b>	<b>126.24</b>				

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปัดกรุงเทพมหานคร

#### ตารางที่ 5.10 จำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครระหว่าง ปี พ.ศ.2545 - พ.ศ.2549

ประเภทรถ	จำนวนรถ(คัน)					อัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปี(ร้อยละ)
	2545	2546	2547	2548	2549	
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1,695,061	1,765,147	2,119,920	2,995,922	2,176,865	9.55
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	148,925	113,883	118,267	83,225	131,406	2.15
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	705,188	1,007,406	1,165,084	1,598,702	1,248,300	18.45
รถยนต์ตามล้อส่วนบุคคล	-	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	-	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน	78,841	131,400	91,965	113,883	144,542	21.85
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	91,988	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	-	-	-	-	4,380	-
รถยนต์บริการธุรกิจ	-	3,876	-	4,356	4,978	6.50
รถยนต์บริการทัศนาจร	-	-	-	-	-	-
รถยนต์บริการให้เช่า	-	-	-	-	-	-
รถจักรยานยนต์	2,829,482	3,499,620	4,231,081	3,477,727	5,111,465	18.44
รถแทรกเตอร์	3,283	3,632	5,475	6,929	9,854	32.54
รถดถนน	3,880	-	-	4,367	-	0.03
รถใช้งานเกษตรกรรม	-	-	-	-	-	-
รถพ่วง	-	-	-	-	-	-
ล้อเลื่อน	-	-	-	-	-	-
รถโดยสาร	19,353	25,185	18,922	8,769	35,390	63.80
รถบรรทุก	91,983	78,845	131,408	127,026	105,129	7.95
<b>รวม</b>	<b>5,667,984</b>	<b>6,628,994</b>	<b>7,882,122</b>	<b>8,420,906</b>	<b>8,972,309</b>	<b>12.31</b>

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก



### 5.2.1.2 แนวโน้มการพัฒนาทางด่วน

จากการพัฒนาในช่วงเวลาที่ผ่านมา พบว่า ทางด่วนก็มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของประชากรในการเข้ามาตั้งถิ่นฐาน โดยเฉพาะการขยายตัวของที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ที่มีการพัฒนาตามแนวเส้นทางที่มีทางด่วนตัดผ่านเป็นจำนวนมาก แต่ในปัจจุบันเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดที่ทวีความรุนแรงขึ้น ทำให้ทางด่วนไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการได้ทั้งหมด โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจะเกิดการจราจรติดขัดบนทางด่วนเอง รวมทั้งการขึ้นลงทางด่วนก็ใช้เวลานาน เนื่องจากไม่สามารถเข้าหรือออกจากทางด่วนไปสู่ถนนปกติที่มีการจราจรติดขัดได้ อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำประเภทบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ในบริเวณดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากยังมีพื้นที่ในการพัฒนาและผู้อยู่อาศัยยังต้องการความสะดวกสบายในการใช้รถยนต์มากกว่าโดยสารรถประจำทางที่มีคุณภาพในการบริการต่ำ แต่ในอนาคตหากการจราจรทวีปัญหามากขึ้น น้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ก็อาจทำให้ผู้อยู่อาศัยต้องการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง การให้ความสำคัญในการเลือกทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ทางด่วนจะมีแนวโน้มลดลง

### 5.3.1.3 แนวโน้มของการคมนาคมขนส่งระบบรางด้วยรถไฟฟ้า

เมื่อการคมนาคมขนส่งประเภทถนนและทางด่วนไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อีกต่อไป จึงเกิดความต้องการการเดินทางรูปแบบใหม่ที่นอกเหนือจากการเดินทางด้วยรถยนต์และรถโดยสารประเภทต่างๆ จนกระทั่งเกิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในระบบราง ได้แก่ รถไฟฟ้ายกกระดาน (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ได้ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างครบถ้วนคือการเดินทางที่สะดวกสบาย รวดเร็ว กำหนดเวลาได้ และยังไม่ต้องเผชิญกับมลภาวะบนถนนเช่นเดิมอีกด้วย ทำให้เกิดปรากฏการณ์ที่ประชาชนจำนวนมากเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้าดังกล่าว โดยอาจมีการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะหรือขับรถยนต์แล้วมาต่อด้วยรถไฟฟ้า เนื่องจากโครงข่ายเส้นทางยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ แต่ถือได้ว่าเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในการเข้าถึงย่านใจกลางเมือง อาทิ ย่านสีลม ย่านสาทร ย่านอโศก ย่านสุขุมวิท เป็นต้น ซึ่งเป็นแหล่งงานและศูนย์กลางธุรกิจซึ่งมีการจราจรติดขัดเกือบตลอดเวลาโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และพื้นที่อื่นๆ ตลอดเส้นทางดังกล่าว

ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งเสริมให้รถไฟฟ้ามีบทบาทมากขึ้น ได้แก่

- การส่งเสริมจากรัฐให้เข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น

การส่งเสริมการเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้าโดยรัฐบาล คือการเข้ามามีส่วนอุดหนุนและทำการกำหนดค่าโดยสารในอัตราที่ประชาชนสามารถใช้บริการได้ มีการใช้บัตรลดค่าโดยสาร ซึ่งสามารถใช้ลดค่าโดยสารได้ประมาณร้อยละ 15 – 20 และยังมีการจัดหาที่จอดรถยนต์สำหรับผู้เดินทางโดยรถยนต์แล้วมาต่อด้วยรถไฟฟ้า ในปัจจุบันมีอาคารจอดรถของรถไฟฟ้าใต้ดินสายเฉลิมรัชมงคล(MRT) อยู่ที่บริเวณสถานีลาดพร้าว บริเวณแยกลาดพร้าว ซึ่งให้บริการจอดรถในอัตราค่าเฉลี่ยชั่วโมงละ 2.50 บาท และสถานที่จอดรถของรถไฟฟ้ามหานคร(BTS)อยู่บริเวณลานข้างสถานีจตุจักร และอาคารเวฟเพลส (Home Pro Plus) หัวมุมถนนเพลินจิตและถนนวิทญูให้บริการที่จอดรถฟรีแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและมีแนวโน้มที่จะเข้ามาใช้บริการมากขึ้น



ภาพที่ 5.2 แสดงการส่งเสริมการให้บริการโดยใช้บัตรโดยสาร



ภาพที่ 5.3 แสดงการจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้เข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้า

## - การโฆษณาประชาสัมพันธ์

หลังจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ได้มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยการพัฒนาดังกล่าวเป็นการลงทุนพัฒนาของนักพัฒนาเอกชนที่นำเอาคุณสมบัติของการเป็นที่อยู่อาศัยที่สามารถเข้าถึงการใช้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างรวดเร็วมาเป็นจุดขายและใช้เป็นข้อมูลหลักในการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อจูงใจให้ประชาชนเกิดความสนใจ ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชนเป็นอย่างดี จนเกิดกระแสของการใช้ชีวิตในเมืองยุคใหม่ที่อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียมและเดินทางด้วยรถไฟฟ้าอย่างกว้างขวางและคาดว่าในอนาคตจะเกิดความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และการโฆษณาประชาสัมพันธ์นี้ยังเป็นการชักจูงให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อื่นเกิดความต้องการอาศัยอยู่ในบริเวณที่ใกล้กับรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีกด้วย



ภาพที่ 5.4 แสดงป้ายโฆษณาโครงการที่อยู่อาศัยที่มีที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟฟ้า

## - ราคาน้ำมัน

จากการศึกษาราคาน้ำมันเฉลี่ย ณ เดือนธันวาคมปี พ.ศ.2539 – พ.ศ.2550 พบว่า ราคาน้ำมันมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉลี่ยร้อยละ 20 ต่อปี ซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากสภาวะและเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจต่างๆ การกำหนดราคาของผู้ซื้อขายในตลาดน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา เป็นต้น ซึ่งการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันมีผลกระทบต่อผู้ใช้รถยนต์และรถโดยสารต่างๆ โดยตรง เนื่องจากน้ำมันเป็นต้นทุนที่สำคัญของการขนส่งเหล่านี้ และในอนาคตมีแนวโน้มว่า ราคาน้ำมันจะมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอีก เนื่องจากทรัพยากรที่มีน้อยลง และการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ทำให้ประชาชนต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะผู้ที่ต้องเดินทางไกลจะต้องเสียค่าน้ำมันต่อวันสูง

มาก ในขณะที่รถไฟฟ้าเป็นการคมนาคมขนส่งที่ไม่ต้องพึ่งพาการใช้น้ำมันทำให้ไม่เกิดปัญหาเหล่านี้ และหากในอนาคตราคาน้ำมันมีการเพิ่มสูงมากจนผู้ใช้รถยนต์ไม่สามารถแบกรับค่าใช้จ่ายได้ มีแนวโน้มว่าประชากรเหล่านี้จะหันมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น เช่นเดียวกับการบริการรถโดยสารประเภทอื่นที่ใช้้ำมัน หากมีการปรับราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้นเรื่อยๆตามต้นทุนก็เป็นไปได้ว่าผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารเหล่านี้จะเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้าแทน เนื่องจากมีความสะดวกสบายกว่าด้วย

ตารางที่ 5.11 ราคาน้ำมันเฉลี่ย ณ เดือนธันวาคมปี พ.ศ.2539 – พ.ศ.2550

ปี	ราคาน้ำมัน(บาท)
2539	9.65
2540	12.52
2541	10.24
2542	13.79
2543	15.59
2544	13.89
2545	16.49
2546	17.29
2547	19.49
2548	26.04
2549	26.49
2550	32.89

ที่มา: Petroleum Division Energy Policy and Planning Office Ministry of Energy, Thailand.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## - การพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางในอนาคต

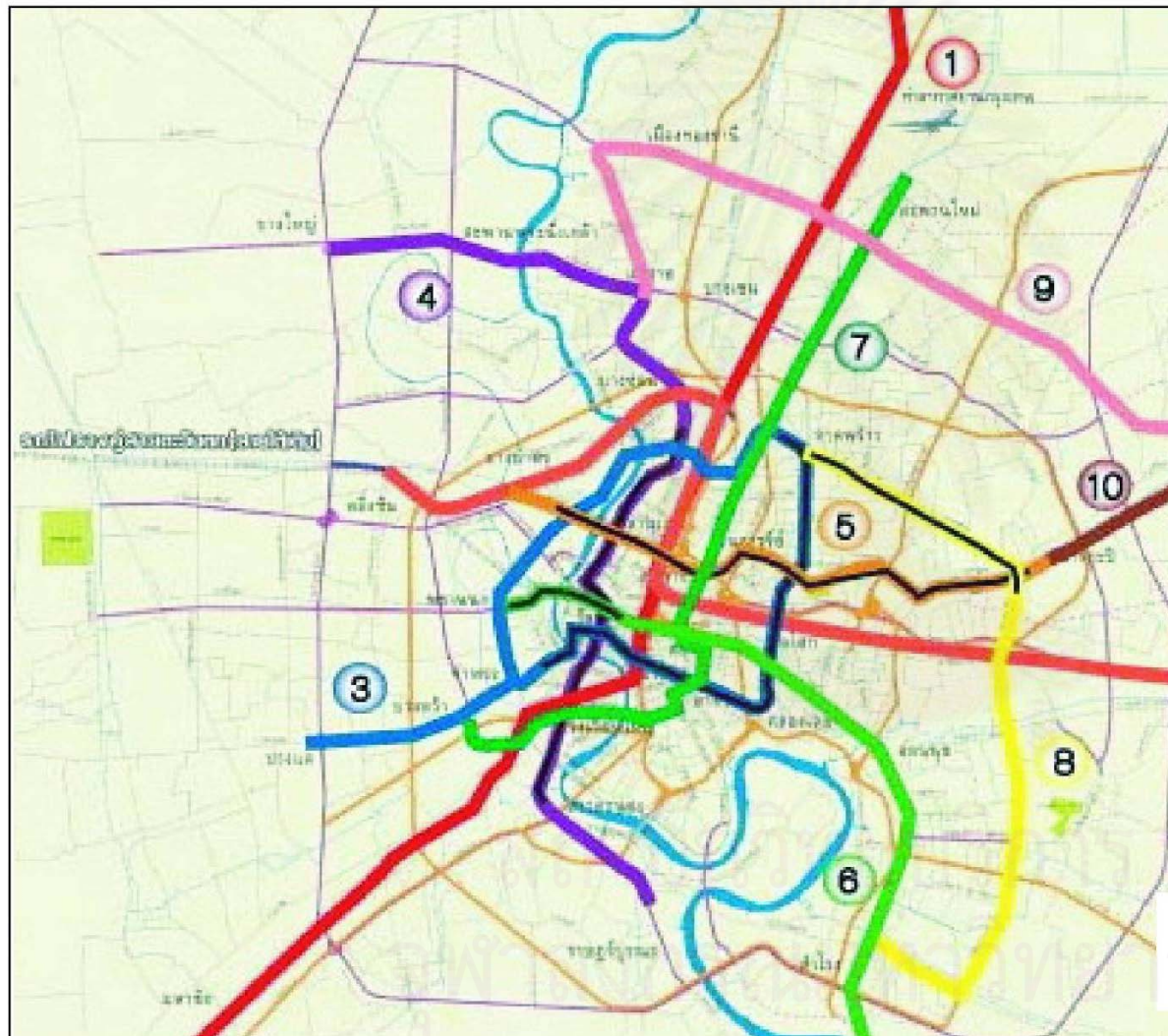
จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร(BTS)ในปี พ.ศ.2542 และรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลในปี พ.ศ.2547 พบว่าสามารถช่วยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและบรรเทาปัญหาด้านการจราจรให้เบาบางลง แต่ด้วยระยะทางที่ตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ใจกลางเมืองเท่านั้น ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนรวมถึงแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างเต็มที่ จึงได้มีการวางแผนการพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางในอนาคต ดังนี้

### ตารางที่ 5.12 โครงการขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต

โครงการ	เส้นทาง	ระยะทาง(กม.)	จำนวนสถานี
1. สายสีแดง	ตลิ่งชัน - สุวรรณภูมิ	50	15
2. สายสีม่วง	บางซื่อ - บางใหญ่	43	32
3. สายสีน้ำเงิน	บางซื่อ - ท่าพระ-บางแค,	27	21
4. สายสีเขียวอ่อน	บางรี - สำโรง - สมุทรปราการ	24	19
5. สายสีเขียวเข้ม	หมอชิต - สะพานใหม่	17	12
6. สายสีแดงเข้ม	รังสิต - มหาชัย	65	31
7. สายสีส้ม	บางกะปิ - บางบำหรุ	24	17
8. สายสีเหลือง	ลาดพร้าว - ศรีนครินทร์ - สำโรง	32	20
9. สายสีชมพู	แคราย - สุวินทวงศ์	33	17
10. สายสีน้ำตาล	บางกะปิ - มีนบุรี	9.5	5

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

จากแผนการพัฒนาดังกล่าว คณะรัฐมนตรีได้มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 เห็นชอบในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ตามลำดับความสำคัญจำเป็นเร่งด่วน รวม 4 โครงการ (5 เส้นทาง รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร) ประกอบด้วยเส้นทางสายสีแดงโดยการรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท) เส้นทางสีเขียวแก่ และเขียวอ่อนของ โดยการรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) และเส้นทางสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และเส้นทางสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และ ช่วง หัวลำโพง-บางแค โดยการรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยให้เริ่มดำเนินการโครงการตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นไป และเปลี่ยนชื่อโครงการรถไฟฟ้า 5 เส้นทาง โดยใช้ชื่อว่า "ระบบขนส่งมวลชนทางรางสำหรับกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล"



แผนที่ 5.8 แสดงเส้นทางโครงการขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต

สัญลักษณ์

- ▶ สายสีแฉ่งเข้ม (สีส้ม-เทาเข้ม)
- ▶ สายสีแฉ่งอ่อน (ส้มอ่อน-สุรสีห์)
- ▶ สายสีน้ำเงิน (เขตสายสีน้ำเงิน-เขตสายสีน้ำเงิน)
- ▶ สายสีม่วง (เขตสีม่วง-เขตสีม่วง)
- ▶ สายสีส้ม (เขตสีส้ม-เขตสีส้ม)
- ▶ สายสีเขียวอ่อน (เขตสีส้ม-เขตสีส้ม)
- ▶ สายสีเขียวเข้ม (เขตสีส้ม-เขตสีส้ม)
- ▶ สายสีเหลือง (เขตสีส้ม-เขตสีส้ม)
- ▶ สายสีชมพู (เขตสีส้ม-เขตสีส้ม)
- ▶ สายสีน้ำตาล (เขตสีส้ม-เขตสีส้ม)



กิโลเมตร

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

จากการขยายเส้นทางบริการรถไฟฟ้าดังกล่าว คาดว่าจะส่งผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นอย่างมาก โดยก่อให้เกิดความต้องการที่อยู่อาศัยใกล้เส้นทางดังกล่าวเพิ่มขึ้น ถึงแม้โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าจะยังไม่ได้ดำเนินการ แต่ก็มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยโดยรอบบริเวณนั้นและมีประชาชนเข้าจับจองที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นไว้ก่อน ดังเช่นกรณีรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางซื่อ – บางใหญ่ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างแต่พบว่ามีกรขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรรและมีประชาชนเข้าไปซื้อที่อยู่อาศัยเหล่านี้ไว้ก่อนหน้าแล้วเป็นจำนวนมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจที่ได้ในบทที่ 4 ที่ประชาชนจะเลือกทำเลที่ตั้งของที่พักอาศัยในอนาคตอยู่ใกล้กับรถไฟฟ้ามากที่สุด

หากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าดังกล่าวได้มีการก่อสร้างอย่างครบถ้วน ก็จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงของโครงข่ายอย่างเป็นระบบ และคาดว่าประชาชนจะเปลี่ยนจากการเดินทางด้วยถนน ทางด่วน การขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ เป็นการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้ว่า การคมนาคมระบบรางน่าจะเป็นทางเลือกในการพัฒนาการคมนาคมในอนาคตที่เหมาะสม และสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่นับวันจะเพิ่มความหนาแน่นขึ้นเรื่อยๆ ได้เป็นอย่างดี

## 5.2.2 แนวโน้มการพัฒนาที่อยู่อาศัย

แนวโน้มของการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคตนั้น คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการกระจายตัวและรูปแบบของที่อยู่อาศัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 5.2.2.1 การกระจายตัวของที่อยู่อาศัย

ถึงแม้ที่อยู่อาศัยจะมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ความต้องการและการขยายพื้นที่อยู่อาศัยยังมีแนวโน้มกระจุกตัวอยู่ในบางบริเวณ ซึ่งบริเวณที่เป็นที่ต้องการของประชาชนและนักพัฒนาที่อยู่อาศัยจะเป็นบริเวณที่มีการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพสูง จะเห็นได้ชัดจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ได้เกิดปรากฏการณ์การพัฒนาที่อยู่อาศัยกระจุกตัวตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามากมายหลายโครงการ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาด้านการพาณิชย์กรรมตลอดจนการให้บริการต่างๆในบริเวณนั้นตามมาอีกด้วย โดยจะเห็นได้จากการที่มีโครงการก่อสร้างและปรับปรุงอาคารสำนักงานเป็นจำนวนมาก และราคาที่ดินตลอดแนวรถไฟฟ้า นั้น มีการปรับตัวสูงขึ้นกว่าบริเวณอื่นที่อยู่ห่างไกลรถไฟฟ้าออกไป โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน ปี 2548 ที่ผ่านมา กรมธนารักษ์มีการปรับเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 8% สูงกว่าแนวรถไฟฟ้าปีที่

เอส และเทียบกับช่วงปี 2541 พบว่าราคาที่ดินปรับสูงขึ้น 29% เนื่องจากรถไฟฟ้าเพิ่งเปิดให้บริการ ทำให้มีการซื้อขายเปลี่ยนมือมากขึ้น โดยทำเลที่มีแนวโน้มปรับราคาสูงขึ้นกว่าบริเวณอื่นๆในพื้นที่ศึกษา คือ บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ราคาปรับขึ้นจาก 95,000 บาท/ตร.ว. เป็น 145,000 บาท/ตร.ว. บริเวณถนนรัชดาภิเษก จาก 250,000 บาท/ตร.ว. เป็น 300,000 บาท/ตร.ว. ฯลฯ (จากการสำรวจของบริษัท เอเจนซี ฟอว์ เรียดเอสเตท แอปแฟร์ส จำกัด: 2548) และคาดว่าในอนาคตพื้นที่บริเวณรถไฟฟ้าดังกล่าวจะมีราคาสูงขึ้นเรื่อยๆ

การที่ราคาที่ดินริมแนวรถไฟฟ้าปรับเพิ่มมากขึ้นกว่าปกติเช่นนี้ แสดงให้เห็นว่าการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพสูง ทำให้เกิดความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์พื้นที่เหล่านี้เป็นอย่างมากและก่อให้เกิดการกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยตามมา ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาการเจริญเติบโตของพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งมวลชนระบบรางของ Cervero and Landis ที่พบว่า การขนส่งระบบรางช่วยทำให้เกิดการเติบโตของอาคารและกิจกรรมในพื้นที่โดยรอบสถานี อาทิ ดึงดูดให้เกิดพื้นที่อาคารสำนักงานใหม่ การพัฒนาที่อยู่อาศัย และกิจกรรมการบริการอื่นๆ (Cervero R. and Landis, J., 1978: 309–330) ในขณะที่บางบริเวณในพื้นที่ศึกษา ซึ่งระยะทางไม่ไกลกันมากยังไม่ได้ถูกนำมาเหล่านี้นำใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ บางส่วนยังเป็นพื้นที่ปิดล้อมและขาดการพัฒนา การกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยนี้ทำให้เกิดปัญหาการบริการโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการเพิ่มของประชากรในบริเวณนั้น อาทิ ถนนเดิมไม่สามารถรองรับการจราจรที่เกิดขึ้นจากการเข้ามาอยู่อาศัยเป็นจำนวนมากของประชากรได้ เกิดการจราจรติดขัดภายในถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเป็นเวลานาน การบริการสาธารณูปการต่างๆมีผู้เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้นจนอาจไม่มีประสิทธิภาพในการให้บริการได้อย่างเพียงพอ บริเวณดังกล่าวเช่น ซอยลาดพร้าว 21 ซอยรัชดาภิเษก 40 (ซอยเสือใหญ่อุทิศ) ซอยโชคชัย4 ที่ภายหลังจากมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าทำให้มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยภายในซอยสูงมาก การที่มีผู้เข้ามาอาศัยในซอยเหล่านี้มากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนัก ซึ่งหากในอนาคตมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพสูงหรือมีการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบรางไปยังพื้นที่อื่น ก็มีแนวโน้มว่าจะเกิดการกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยและเกิดปัญหาโครงสร้างพื้นฐานเดิมในพื้นที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ หากไม่มีการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆให้เพียงพอและมีประสิทธิภาพส่งเสริมกันอย่างเป็นระบบ ก็อาจจะทำให้เกิดปัญหาเช่นนี้ตามมาอีกจนยากแก่การแก้ไข





ภาพที่ 5.5 แสดงแสดงการกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยภายในถนนซอย

### 5.2.2.2 รูปแบบที่อยู่อาศัย

จากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาที่ผ่านมา พบว่า ในช่วงแรกจะเป็นการขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำ ประเภทบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ไม่เกิน 3 ชั้น ต่อมาเมื่อเกิดการเจริญเติบโตของพื้นที่ทำให้พื้นที่ว่างมีน้อยลง ราคาที่ดินปรับตัวสูงขึ้น ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น ได้แก่ ที่อยู่อาศัยประเภท ทาวน์เฮาส์ คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ และแฟลต ส่วนใหญ่จะมีความสูงตั้งแต่ 3 ชั้นขึ้นไป ในปัจจุบันพื้นที่ศึกษามีการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างกว้างขวางส่งผลให้ที่ว่างลดลงเหลือเพียงร้อยละ 22 ของพื้นที่ทั้งหมด ประกอบกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้น การพัฒนาที่อยู่อาศัยจึงมีแนวโน้มจะพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีพื้นที่เล็กลง โดยเฉพาะเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ศึกษา คือ การพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้า ทำให้เกิดความต้องการในการอยู่อาศัยใกล้เส้นทางดังกล่าว ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นของอาคารและกิจกรรมสูงอยู่แล้ว จึงมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมในบริเวณโดยรอบเส้นทางอย่างกว้างขวาง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จากการสำรวจพบว่า มีโครงการที่ขอจดทะเบียนแล้วแต่ยังไม่ได้ก่อสร้างและเสนอขายอีก 9 โครงการ

ตารางที่ 5.13 รายชื่อโครงการที่ขอจดทะเบียนแล้วแต่ยังไม่ได้ก่อสร้างและเสนอขาย

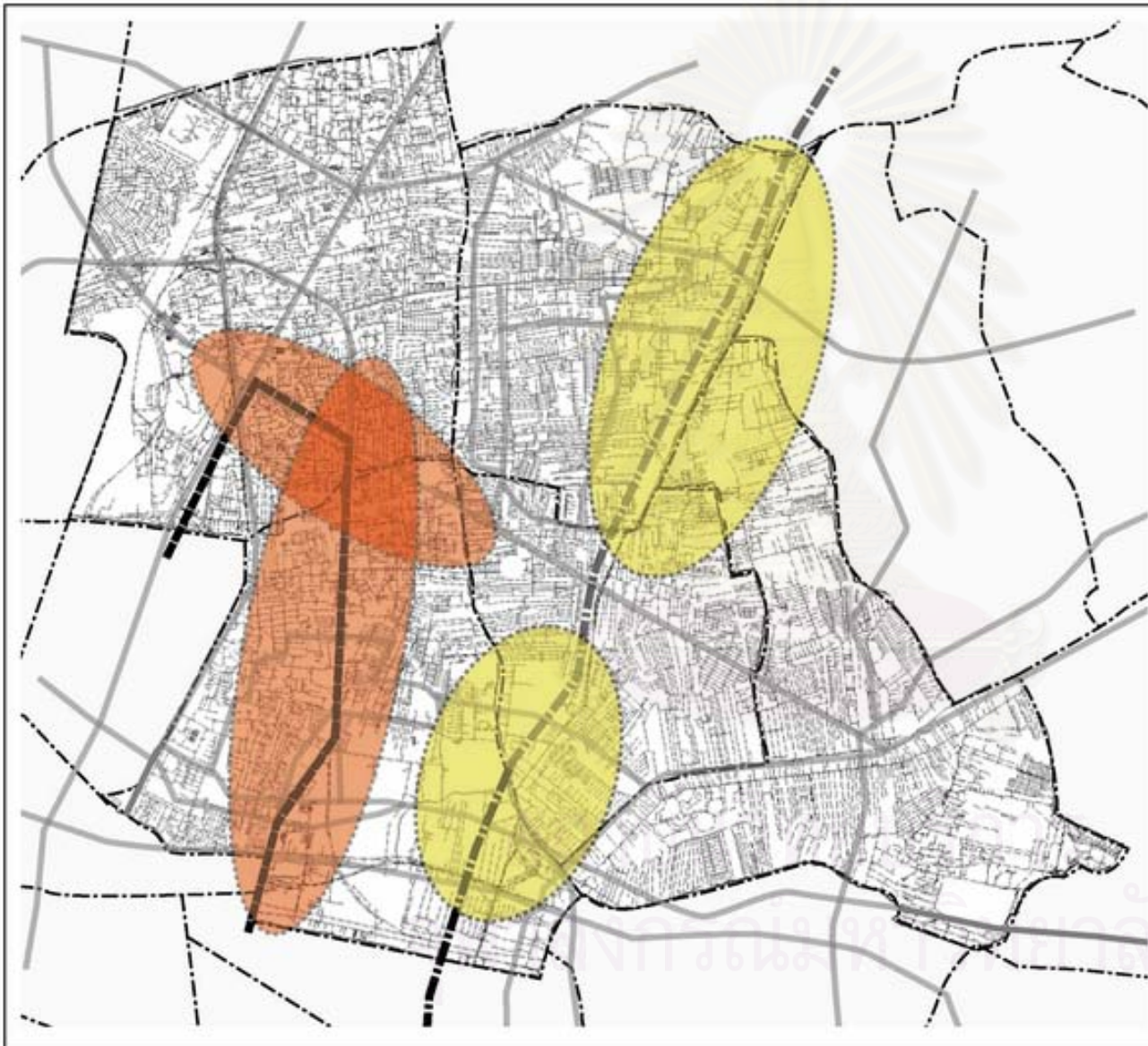
ชื่อโครงการ	ที่ตั้ง
1. โลพี แอท รัชดา-ห้วยขวาง 2	ตรงข้ามซอยรัชดาภิเษก 24 และ 26
2. เมโทรพาร์ค-รัชดา	ห่างสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร 400 เมตร
3. เอเทรียม พหลฯ-สุทธิสาร	ซอยอินทามระ 4 ถนนสุทธิสาร
4. เดอะ นิซ	ซอยลาดพร้าว 49
5. เดอะ ซีด	รัชดา-ห้วยขวาง
6. ไอ ดี ไอ	รัชดา-ห้วยขวาง
7. เอสเปซ เพลย์	รัชดา-สุทธิสาร
8. ดีไซน์ รัชดา	ช. 20 มิถุนา
9. เดอะ ฮีฟ	พหลโยธิน

ที่มา: วารสารบ้านและที่ดิน ,2549

ซึ่งการพักอาศัยในคอนโดมิเนียมที่มีความสะดวกในการเดินทางนี้เหมาะสมกับวิถีชีวิตของประชากรในปัจจุบัน จึงมีแนวโน้มว่า หากโครงการเหล่านี้แล้วเสร็จ การพักอาศัยในที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าดังกล่าวจะได้รับความสนใจจากประชาชนเป็นอย่างดีและมีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

ส่วนการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในแนวราบประเภทบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ยังมีการขยายตัวอยู่เช่นกัน โดยมีแนวโน้มการขยายตัวอยู่ทางด้านตะวันออกของพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางด่วนรามอินทรา- อารมณ์วงศ์ โดยโครงการที่ขอจดทะเบียนในพื้นที่ดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรร ทั้งที่เป็นบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีแนวโน้มในการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากยังมีพื้นที่ว่างเพียงพอในการขยายตัวได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 5.9 แสดงพื้นที่ขยายตัวของที่อยู่อาศัยประเภทต่างๆ

สัญลักษณ์

-  เส้นทางรถไฟฟ้า
-  ทางด่วน
-  พื้นที่ที่มีแนวโน้มการขยายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ
-  พื้นที่ที่มีแนวโน้มการขยายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานต่อการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยของเมือง ในพื้นที่เขตต่อเมือง  
ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

## บทที่ 6

### บทสรุปและแนวทางในการพัฒนา

#### 6.1 บทสรุปของงานวิจัย

งานวิจัยเรื่อง อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการ วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มของการพัฒนารวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาที่อยู่อาศัย โดยครอบคลุมพื้นที่ 6 เขตของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตลาดพร้าว เขตวังทองหลาง และเขตบางกะปิ งานวิจัยในครั้งนี้ได้ทำการศึกษาจากสภาพของพื้นที่ทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาที่อยู่อาศัย ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ตลอดจนวิเคราะห์แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และในการวิจัยนี้ได้ใช้แบบสอบถามปลายปิดประกอบการวิจัย เพื่อแสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

##### 6.1.1 สรุปผลการศึกษาพัฒนาการของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาที่อยู่อาศัย

###### 1. ผลการศึกษาพัฒนาการในช่วงปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2529

ในช่วงแรก ลักษณะของพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีสภาพเป็นท้องนาและไร่สวน มีคูคลองหลายสาย การสัญจรอาศัยเรือไปตามแม่น้ำลำคลอง ในช่วงเวลานี้ยังไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆมากนัก ลักษณะของถนนในช่วงแรก จึงมีสภาพเป็นทางลูกรังสายเล็กๆ มีประชากรอาศัยอยู่ตามเส้นทางประปราย ดังนั้น ลักษณะของการตั้งถิ่นฐานของชุมชนที่อยู่อาศัย ในยุคแรก จึงขยายตัวตามริมคลองสายต่าง ๆ เช่น คลองลาดพร้าว คลองแสนแสบ คลองห้วยขวาง เป็นต้น

ต่อมาเมื่อพื้นที่ใจกลางเมืองมีความหนาแน่นมากขึ้น จึงมีการวางแผนการพัฒนาเมืองออกไปยังพื้นที่รอบนอก มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะการคมนาคมขนส่ง โดยมีการก่อสร้างเส้นทางในลักษณะเป็นรัศมีออกจากพื้นที่ใจกลางเมือง ซึ่งได้มีการตัดถนนผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนประชาชื่น ถนนงามวงศ์วาน ถนนรัชดาภิเษก ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง ถนนนวมินทร์ และถนนศรีนครินทร์ นอกจากนี้ได้เริ่ม

มีการพัฒนาสาธารณูปโภคประเภทอื่นๆ เช่น การบริการไฟฟ้าและประปา ไปตามเส้นทางคมนาคม ทั้งโดยภาครัฐและภาคเอกชน

หลังจากการพัฒนาโครงข่ายถนนดังกล่าว ได้มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ว่างโล่ง และพื้นที่เกษตรกรรมเดิม โดยมีลักษณะเป็นแนวยาวตามสองข้างทางของถนนที่พัฒนาขึ้น โดยเฉพาะบริเวณด้านตะวันตก ซึ่งมีการพัฒนาถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิต ก่อนถนนสายอื่นๆ จะมีชุมชนที่อยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น ส่วนพื้นที่บริเวณถัดเข้าไป ยังมีการตั้งถิ่นฐานอยู่เบาบาง

นอกจากนี้ภายหลังจากมีการพัฒนาถนนและเกิดชุมชนที่อยู่อาศัยขึ้น ก็ได้มีการขยายตัวของสาธารณูปโภคประเภทอื่นๆ เพิ่มขึ้นตามพื้นที่ที่มีชุมชนตั้งอยู่ อาทิ ย่านการค้าบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน ย่านการค้าบริเวณตลาดบางกะปิ การขยายตัวของสถานศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โรงเรียนหอวัง โรงเรียนเซนต์จอห์น มหาวิทยาลัยรามคำแหง โรงเรียนบดินทรเดชา เป็นต้น

จึงอาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาถนนมีบทบาทในการบุกเบิกพื้นที่ และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่โล่งว่างและพื้นที่เกษตรกรรม จนขยายตัวเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยในที่สุด

## 2. ผลการศึกษาพัฒนาการในช่วงปี พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2539

จากการขยายตัวของพื้นที่ศึกษาในช่วงแรก จึงได้มีการมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ เพิ่มขึ้นอีก เพื่อรองรับความต้องการของประชากร โดยเฉพาะมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้มีความสมบูรณ์ของโครงข่ายมากยิ่งขึ้น เช่น การก่อสร้างและปรับปรุงถนนสายรองและถนนซอยเพื่อบุกเบิกเข้าไปใช้พื้นที่ด้านในถนนสายหลัก การก่อสร้างถนนรัชดาภิเษกจนครบรอบตามลักษณะถนนวงแหวน นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างทางด่วนให้โครงข่ายสมบูรณ์ขึ้น เป็นต้น

จากการพัฒนาดังกล่าว ทำให้พื้นที่อยู่อาศัยมีการขยายตัวเข้าไปยังพื้นที่ด้านในตามเส้นทางถนนสายรองและถนนซอยที่พัฒนาขึ้นใหม่ และยังมีมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามเส้นทางด่วนที่มีการพัฒนาขึ้นโดยเฉพาะบริเวณจุดขึ้นลงทางด่วน ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว ในช่วงนี้พื้นที่ศึกษามีจำนวนที่อยู่อาศัยจดทะเบียนเพิ่มสูงถึง 146,153 หน่วย โดยช่วงที่มีอัตราการเพิ่มของที่อยู่อาศัยสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด คือ หลังจากที่มีการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 ในปี พ.ศ.2531 การก่อสร้างทางยกระดับดอนดินแดง - ดอนเมืองในปี พ.ศ.2532 และหลังจากการก่อสร้างถนนรัชดาภิเษกจนครบรอบตามลักษณะถนนวงแหวนในปี พ.ศ.2536

ในช่วงนี้มีการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆ ตามมาภายหลังจากการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัยสูงมาก หากพิจารณาจากการค้า พบว่า ส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่ติดถนนสายหลัก บางส่วนได้เข้ามาแทนที่อยู่อาศัยเดิม และมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากตลาด ร้านค้าปลีกเล็กๆ มาเป็นศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้าและย่านพาณิชย์กรรมสำคัญที่มีการเจริญเติบโตในช่วงเวลานี้ เช่น ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ฟู้ดแลนด์ซูเปอร์มาร์เก็ต ห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียลเวิร์ดลาดพร้าว เป็นต้น ในด้านการขยายตัวของสถาบันการศึกษา จากเดิมที่มีความหนาแน่นบริเวณพื้นที่ตะวันตกของพื้นที่ศึกษา ได้ขยายตัวตามชุมชนที่อยู่อาศัยมาทางด้านตะวันออกมากขึ้น โดยเฉพาะสถานศึกษาในระดับมัธยมศึกษา ประถมศึกษา และอนุบาล ส่วนการให้บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการประเภทอื่นๆก็มีการขยายตัวไปตามชุมชนต่างๆเกือบทั่วทั้งพื้นที่ศึกษา

### 3. ผลการศึกษาพัฒนาการในช่วงปี พ.ศ. 2540 - ปัจจุบัน

ในช่วงเวลานี้ได้มีการปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิม มีการก่อสร้างถนนใหม่เชื่อมระหว่างถนนพหลโยธินบริเวณแยกเกษตรไปจนถึงถนนนวมินทร์ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญได้แก่ การพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร(BTS) และรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล(MRT) ซึ่งมีเส้นทางตัดผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษาในเขตดินแดง เขตห้วยขวาง และเขตจตุจักร

เมื่อพิจารณาการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้น พบว่า ในช่วงนี้การขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยเป็นบริเวณกว้างมีไม่มากนัก เนื่องจากพื้นที่ว่างโล่งในพื้นที่ศึกษาเหลือน้อยลง ประกอบกับวิกฤติทางเศรษฐกิจทำให้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 มีอัตราการเพิ่มของที่อยู่อาศัยลดลงมาโดยตลอด จนกระทั่งหลังจากมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร(BTS) และรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) ก็ได้มีอัตราการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะภายหลังจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) ในปี พ.ศ.2547 โดยในจำนวนนี้มีที่อยู่อาศัยในแนวสูงประเภทคอนโดมิเนียมมากที่สุด ส่วนการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในบริเวณอื่น จะเกิดขึ้นตามแนวทางด่วนและในถนนซอยแทรกไปตามที่ว่างที่เหลืออยู่ในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนต์ เป็นต้น แต่มีจำนวนหน่วยไม่มากนัก

ส่วนการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆที่สำคัญในช่วงเวลานี้ ได้มีการเปลี่ยนแปลงโดยไม่ได้มีการเพิ่มจำนวนมากนัก แต่มีแนวโน้มในการขยายขนาด อาทิ การรวมกันของห้างสรรพสินค้าหรือแหล่งซื้อขายต่างๆจนเป็นย่านการค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น การขยายขนาดของสถานศึกษา เป็นต้น

## 6.1.2 อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย

จากการศึกษาพัฒนาการประกอบกับการสำรวจด้วยแบบสอบถาม พบว่า ปัจจัยด้านกายภาพมีอิทธิพลต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่พักอาศัยของประชากรมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและปัจจัยด้านสังคม โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานมีอิทธิพลมากที่สุด ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานแต่ละประเภทมีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย ดังนี้

- ประเภทของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลมากที่สุด ได้แก่ การบริการสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการบริการด้านคมนาคมขนส่ง โดยการคมนาคมขนส่งประเภท ถนน มีอิทธิพลมากที่สุด เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่มีบทบาทในการบุกเบิกพื้นที่ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในปัจจุบันมีโครงข่ายการบริการถนนอย่างทั่วถึงและเป็นการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่ประชากรทุกคนต้องใช้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาทางด่วนก็ทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น แต่เนื่องจากการพัฒนาถนนและทางด่วนไม่อาจพัฒนาได้ทันการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรทำให้เกิดการจราจรติดขัด จึงได้มีการพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ได้แก่รถไฟฟ้า ซึ่งสามารถผ่อนคลายนปัญหาการจราจรติดขัดและสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชากรได้ จึงมีผลต่อการเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่พักอาศัยของประชากรในปัจจุบันและมีแนวโน้มว่าในอนาคต รถไฟฟ้า จะมีอิทธิพลเพิ่มขึ้นและหากมีการพัฒนาโครงข่ายอย่างทั่วถึงก็คาดว่าจะเป็นการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลมากที่สุด

โดยโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งประเภทถนนและทางด่วน ได้ทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ ส่วนรถไฟฟ้าทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูงประเภทคอนโดมิเนียมตลอดแนวเส้นทาง

ส่วนการพัฒนาสาธารณูปโภคประเภทอื่นๆ ที่มีอิทธิพลรองลงมาจากการบริการด้านคมนาคมขนส่งได้แก่ การบริการประปา การบริการไฟฟ้า การบริการด้านการระบายน้ำ การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล การบริการด้านการสื่อสาร และการบริการด้านการบำบัดของเสียตามลำดับ ซึ่งการบริการดังกล่าวกระจายอย่างทั่วถึงในพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา และมีอิทธิพลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทต่างๆไม่แตกต่างกันมากนัก

- การบริการสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลมากที่สุดได้แก่ การบริการด้านการศึกษาโดยเฉพาะในระดับประถมศึกษา รองลงมาได้แก่การบริการห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้าโดยเฉพาะศูนย์การค้าปลีกขนาดใหญ่ การบริการด้านการตลาด การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ และการบริการของหน่วยงานและสถานที่ราชการ ตามลำดับ โดยชื่อเสียงของสถานศึกษา

ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า สถานพยาบาล จะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของประชากร ส่วนชื่อเสียงของการบริการของตลาดและสวนสาธารณะไม่มีผลต่อการตัดสินใจของประชากรมากนัก

จากการศึกษาดังกล่าว พบว่ามีความสอดคล้องกับแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องที่ได้ทำการศึกษาไว้ กล่าวคือ โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของประชากรมากที่สุด เนื่องจากที่อยู่อาศัยที่มีที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นทางคมนาคม จะสามารถเดินทางไปยังแหล่งงานหรือบริเวณอื่นของเมือง เพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว และสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ นอกจากนี้โครงข่ายคมนาคมขนส่งยังมีผลต่อรูปแบบทิศทาง และขอบเขตการขยายตัวของเมือง เนื่องจากประชากรมักมีการย้ายถิ่นฐานของที่พักอาศัยไปตามเส้นทางคมนาคม ทำให้เขตอิทธิพลของเมืองขยายกว้างใหญ่ ตามระยะทางของเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีการพัฒนาขึ้น

นอกจากนี้ หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย จะเห็นได้ว่าเป็นการพัฒนาในลักษณะที่ส่งผลกระทบซึ่งกันและกัน หรือเป็นปฏิกิริยาแบบสองทาง (two-way reaction) กล่าวคือ หากพื้นที่ใดมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ย่อมส่งผลให้มีความต้องการและเกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น ในขณะที่เดียวกันการเพิ่มของพื้นที่อยู่อาศัย ก็จะมีผลต่อการเพิ่มการบริการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้อยู่อาศัยด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า สภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีความสอดคล้องกับผลการสำรวจที่ได้จากแบบสอบถาม และยังมีความสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีต่างๆที่ได้ทำการศึกษาไว้ด้วย และในอนาคตพื้นที่ศึกษาและกรุงเทพมหานคร จะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นจำนวนมากในพื้นที่จำกัดเท่าเดิม ดังนั้นการจัดการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็นการบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ตลอดจนการพัฒนาที่อยู่อาศัย (housing) ต้องมีการวางแผนเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของประชากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะปัญหาการจราจรที่ประชากรต้องใช้เวลาเดินทางวันละหลายชั่วโมง ต้องมีการวางแผนพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย จึงได้นำเสนอแนวทางในการพัฒนาดังนี้



## 6.2 แนวทางในการพัฒนา

จากการศึกษาพบว่า พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทต่างๆอย่างต่อเนื่อง ดึงดูดให้มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของประชากร จนทำให้พื้นที่เกิดการขยายตัวของอาคารและกิจกรรมต่างๆจนมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่นเพิ่มขึ้นในปัจจุบัน ส่งผลให้การพัฒนาที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มโดยมีขนาดเล็กลง เนื่องจากพื้นที่ว่างโล่งที่เหลือน้อยและราคาที่ดินที่สูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ใจกลางเมืองและพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพสูง เช่น ตามแนวรถไฟฟ้า จะเห็นได้ชัดเจนว่า มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูงโดยเฉพาะคอนโดมิเนียมตลอดเส้นทาง ส่วนที่อยู่อาศัยประเภทอื่นที่มีพื้นที่มากกว่าเช่น บ้านเดี่ยว และทาวน์เฮาส์ ก็มีการกระจายตัวในพื้นที่ไกลออกไป โดยเฉพาะตามแนวทางด่วน ทั้งนี้จากการศึกษา ได้เสนอแนวทางในการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสอดคล้องกัน ดังนี้

### 6.2.1 แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย

1. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูง อาทิ คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ แฟลต โดยกำหนดพื้นที่การพัฒนา ในบริเวณที่มีโครงข่ายการบริการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ โดยเฉพาะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูงและสามารถขนส่งได้คราวละมากๆ เป็นการเหมาะสมหากมีการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปแบบแนวสูงเหล่านี้ เนื่องจากทำให้ประชากรจำนวนมากได้เข้าถึงระบบการบริการดังกล่าว และเป็นที่อยู่อาศัยที่ทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มหรือผลตอบแทนทางการลงทุนสูงสุด เพราะการอาศัยอยู่รวมกันอย่างหนาแน่นทำให้ปริมาณการเดินทางในเส้นทางดังกล่าวมีความจุสูง คุ่มค่าต่อประสิทธิภาพของการบริการและผลตอบแทนในด้านการลงทุนของรถไฟฟ้า ทั้งยังช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ที่เกิดจากปริมาณการเดินทางของประชากรจำนวนมากที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาอีกด้วย

2. จากการศึกษที่ผ่านมาพบว่า การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในแนวสูงในบริเวณที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพสูง โดยเฉพาะตามแนวรถไฟฟ้าอย่างรวดเร็ว ได้ทำให้เกิดปัญหาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆไม่ว่าจะเห็นสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการ ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรผู้อยู่อาศัยซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นจึงควรมีการกำหนดหรือควบคุมปริมาณที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นในทางสูง อาทิ คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ แฟลต ที่เกิดขึ้นให้สัมพันธ์กับปริมาณการจราจรที่โครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่สามารถรองรับได้ ทั้งนี้รวมถึงความสามารถในการบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการประเภทอื่นๆในพื้นที่ศึกษาด้วย หรือ

อาจจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆเพิ่ม เพื่อให้เพียงพอต่อการเพิ่มของปริมาณที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าว

3. ควรมีการกำหนดพื้นที่ในการพัฒนาที่อยู่อาศัยแต่ละประเภทอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เพื่อให้สามารถกำหนดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละบริเวณได้อย่างเหมาะสม พอเพียงต่อความต้องการและไม่มากเกินไปจนจำเป็น เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการลงทุนของเมือง ทั้งนี้อาจมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มในบริเวณที่มีการอยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ในขณะที่พื้นที่ที่มีการอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย การวางโครงข่ายการบริการโครงสร้างพื้นฐานอาจมีขนาดการให้บริการน้อยกว่าแต่ต้องพอเพียงต่อความต้องการของประชากรที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นด้วย

4. ควรมีการควบคุมการขยายตัวของที่อยู่อาศัยแต่ละประเภท โดยวางแผนไม่ให้เกิดชุมชนแออัด เนื่องจากความเจริญและการขยายตัวของที่อยู่อาศัยอย่างรวดเร็วและไม่มีระเบียบแบบแผน ไม่เพียงแต่ก่อปัญหาการจราจรเท่านั้น แต่กำลังจะสร้างปัญหาใหม่นั้นคือ สลัมหรือชุมชนแออัดในรูปแบบเดิมผันตัวขึ้นไปเป็นสลัมหรือชุมชนแออัดบนห้องแถวหรืออาคารชุดขนาดเล็ก ซึ่งผู้ที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยเหล่านี้เริ่มมีปัญหาในการอยู่อาศัยร่วมกันมากขึ้น

5. กำหนดให้มีที่ว่างโล่งอย่างเพียงพอ เพื่อให้เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยในแต่ละบริเวณ และควรมีการพัฒนาสถานที่พักผ่อนหย่อนใจกระจายไปในพื้นที่ต่างๆ เพื่อให้ประชากรได้ผ่อนคลายความเครียดจากการอยู่อาศัยภายในเมือง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 6.2.2 แนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

### 6.2.2.1 แนวทางการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง

#### 1. การพัฒนาโครงข่ายถนน

จากการศึกษา พบว่า พื้นที่ศึกษามีการพัฒนาโครงข่ายถนนมาอย่างต่อเนื่อง แต่ขาดการวางแผนที่ดี โดยในช่วงที่มีการพัฒนาถนนในยุคแรกๆ ภาครัฐยังไม่มีความพร้อมหรือขาดการวางแผนในการรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะถนน ทำให้มีการดำเนินการตัดถนนโดยภาคเอกชนเพื่อเข้าสู่ที่ดินของตน โดยเป็นการดำเนินการอย่างอิสระ ทำให้โครงข่ายถนนที่ตัดขึ้นไม่มีประสิทธิภาพ ต่อมาถึงแม้ภาครัฐจะเข้ามาดำเนินการวางแผนก็ยังขาดการประสานงาน รวมถึงการวางแผนที่ดี อีกทั้งปัญหาโครงข่ายเดิมที่มีการพัฒนามาก่อนก็ดำเนินการแก้ไขได้ยาก ทำให้โครงข่ายถนนในปัจจุบันมีปัญหา ดังนี้

- ขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรอง ทำให้การเดินทางไม่ต่อเนื่อง ทำให้ประชากรต้องเสียเวลาในการเดินทางมาก
- ถนนไม่เรียงตามลำดับชั้น เช่น ถนนสายหลักไปต่อกับถนนซอย เป็นต้น ทำให้เกิดการกระจุกตัวของจราจรในบางบริเวณ
- ขาดถนนที่กระจายปริมาณจราจรและถนนเข้า-ออก
- ขาดการควบคุมพื้นที่ข้างถนนตัดใหม่ เช่น มีซอยจำนวนมากที่ต่อกับถนนสายหลัก
- ปัญหาด้านการเวนคืนที่ดินเป็นอุปสรรคในการสร้างโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์

#### แนวทางในการพัฒนาโครงข่ายถนน

- การพัฒนาถนนต้องกำหนดการวางแผนการพัฒนาให้ถนนมีโครงข่ายสมบูรณ์ และสร้างถนนให้เชื่อมต่อกับลำดับชั้นของถนน เมื่อถนนมีโครงข่ายสมบูรณ์และมีถนนตามลำดับชั้นต่อเนื่องกันแล้ว จะทำให้สามารถเดินทางได้ระยะทางไกลๆ และต่อเนื่องบนถนนโดยเฉพาะถนนสายหลัก โดยไม่ต้องไปใช้ถนนสายรองหรือถนนซอยให้ไกลขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการจราจรและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้
- จัดโครงข่ายถนนให้เกิดความต่อเนื่องระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรอง และป้องกันไม่ให้เกิดพื้นที่ถนนแบบคอคบด เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรกระจุกตัวที่บริเวณคอคบดและส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดเป็นบริเวณกว้างออกไป

- จัดหาพื้นที่ในการสร้างถนนที่สามารถกระจายปริมาณจราจรและถนนเข้า-ออก เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสายหลัก
- ออกมาตรการควบคุมพื้นที่ข้างถนนตัดใหม่ไม่ให้มีถนนซอยเพิ่มมากขึ้นเกินไป เพราะจะทำให้เกิดปัญหาการชะลอตัวของรถบริเวณที่ถนนซอยเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก
- ต้องมีแผนการเวนคืนพื้นที่บางบริเวณเพื่อสร้างถนนใหม่ ทั้งนี้การเวนคืนที่ดินจะต้องมีมาตรการรองรับอย่างรัดกุม และราคาประเมินในการเวนคืนที่ดินควรอ้างอิงราคาตลาด ไม่ใช่อ้างอิงตามอัตราของรัฐ รวมถึงควรมีการประเมินและชดเชยมูลค่าของผลประโยชน์จากที่ดินที่ประชากรได้รับหากครอบครองที่ดินนั้นอยู่ด้วย เพื่อให้ประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดินได้รับความเป็นธรรมและยินยอมให้มีการเวนคืนที่ดินนั้น กรณีตัวอย่าง อาทิ บริเวณซอยอภาภิรมย์ ในเขตจตุจักร เนื่องจากมีปริมาณรถเข้าออกเป็นจำนวนมากในขณะที่เป็นซอยเล็กและแคบ ทำให้เกิดการจราจรติดขัดมากโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถทำการขยายถนนได้เนื่องจากติดขัดปัญหาการเวนคืนที่ดิน โดยประชาชนเจ้าของที่ดินได้รับการชดเชยไม่คุ้มกับการเสียผลประโยชน์ ดังนั้นควรมีการพิจารณาอัตราค่าชดเชยใหม่ เพื่อให้การก่อสร้างถนนแก้ไขปัญหาการจราจรที่วิกฤตอยู่ในเวลานี้

## 2. การพัฒนาทางด่วน

จากการศึกษาที่ผ่านมา พบว่า ทางด่วนมีบทบาทสำคัญในการเลือกทำเลที่ตั้งที่พักอาศัยของประชากรที่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะประชากรที่มีรถยนต์ส่วนตัวจะเห็นได้จากการขยายตัวของโครงการที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางด่วน อาทิ เส้นทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ บริเวณที่เป็นจุดขึ้นลงทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นต้น ซึ่งทางด่วนก็ได้มีบทบาทในการลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในช่วงเวลาที่ผ่านมา แต่ปัจจุบันโครงการทางด่วนซึ่งเคยสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้ กลับไม่เพียงพอต่อปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ทั้งยังเกิดปัญหานานที่เชื่อมต่อกับทางด่วนก็ไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการทางด่วนได้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดมากบริเวณจุดต่างๆของทางขึ้น-ลงทางด่วน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดอย่างต่อเนื่องบนถนนเส้นอื่นๆด้วย

## แนวทางในการพัฒนาโครงข่ายทางด่วน

จากปัญหาการจราจรติดขัดบนทางด่วนเอง และปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณขึ้น-ลงทางด่วน ทำให้ความเร็วของการเดินทางด้วยทางด่วนลดลง ดังนั้น จึงต้องมีการจัดการที่ทางขึ้น – ลงของทางด่วน อาทิ จัดสร้างถนนเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่มาจากทางด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางด่วนและดึงดูดให้มีการเข้ามาใช้ทางด่วนมากขึ้น

### 3. การพัฒนาการคมนาคมขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้า

จากสภาพการจราจรที่ติดขัดในปัจจุบันและคาดว่าจะทวีความรุนแรงขึ้นในอนาคต รวมถึงปัจจัยด้านราคาน้ำมันที่แพงขึ้น การสร้างระบบขนส่งมวลชนโดยเฉพาะรถไฟฟ้า ก็เป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ดังนั้นจึงควรมีการลงทุนเพื่อให้พื้นที่มีเครือข่ายการคมนาคมขนส่งที่ดี ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ในการเป็นกลไกการพัฒนาประเทศโดยรวมด้วย ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า การคมนาคมขนส่งระบบราง เป็นแนวทางในการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง ที่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางภายในเมืองในสภาวะที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงบนท้องถนนได้ จากการศึกษาพบว่า รถไฟฟ้ามีข้อดีดังนี้

1. รถไฟฟ้าสามารถสนองตอบความต้องการพื้นฐานต่างๆ ในชีวิตประจำวันของประชากรภายในเมืองที่หลากหลายและครบครัน ทั้งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ประหยัดเวลาในการเดินทาง สามารถกำหนดเวลาในการเดินทางที่แน่นอนได้ ซึ่งสามารถลดความเครียดของประชากรจากปัญหาการติดได้เป็นอย่างมาก ทั้งยังเป็นการบริการที่ประชากรต่างสถานะสามารถเข้าถึงการใช้บริการการขนส่ง รวมถึงการเข้าถึงการใช้พื้นที่ต่างๆ ได้อย่างเท่าเทียมกัน

2. ในด้านเศรษฐกิจ การขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้าเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับกิจกรรมในการติดต่อกิจกรรมต่างๆ ภายในเมือง ซึ่งมีความสลับซับซ้อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้กลายเป็นเมืองที่น่าอยู่อาศัย ซึ่งส่งเสริมให้เกิดการเข้ามาลงทุน เพราะมีความคุ้มค่าจากระบบการติดต่อเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นระบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน ลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ รวมถึงช่วยรักษาทรัพยากรและสภาพแวดล้อมของประเทศโดยรวมได้อีกด้วย

จากข้อดีของรถไฟฟ้าดังกล่าว จึงน่าจะมีการพัฒนารถไฟฟ้าให้เป็นการคมนาคมขนส่งหลักภายในพื้นที่และภายในเมือง โดยการพัฒนาการขนส่งด้วยระบบไฟฟ้านั้นได้เสนอแนวทางในการพัฒนาดังนี้

1. ต้องมีการพัฒนาระบบอื่นๆ อาทิ ถนน ทางด่วน เส้นทางรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่น เรือโดยสาร เป็นต้น ให้สามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟฟ้าที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางที่ต้องมีการเปลี่ยนพาหนะหลายต่อ เนื่องจากเส้นทางรถไฟฟ้าที่มีอยู่ยังมีโครงข่ายไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ แนวทางการดำเนินงาน อาทิ การสร้างที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ที่มาใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นโดยเน้นให้มีการกระจายตัวในหลายๆจุด เพื่อลดระยะทางในการเดินทางด้วยรถยนต์ให้มากที่สุด การเพิ่มเส้นทางรถโดยสารสาธารณะที่เข้ามาเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้าโดยตรง เป็นต้น

2. พัฒนาทางเดินเท้าและทางจักรยานจากย่านที่พักอาศัยมาสู่สถานีรถไฟฟ้า โดยกำหนดให้มีเส้นทางเฉพาะ โดยเฉพาะจากที่อยู่อาศัยในแนวสูงประเภทคอนโดมิเนียมที่สร้างขึ้นใหม่หลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่ในรัศมีไม่เกิน 1 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนผู้อยู่อาศัยเหล่านี้ต้องการใช้เดินทางมาสู่รถไฟฟ้าซึ่งไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มอีก และคาดหวังให้มีความสะดวกสบาย และความปลอดภัยในการเดินทางด้วย

3. ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการค้า การบริการ และกิจกรรมอื่นๆที่สามารถอำนวยความสะดวกหรือเป็นที่ต้องการของประชากรในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยสร้างให้เป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการบริการ(sub center) รองจากย่านการค้าหลักในพื้นที่ ซึ่งมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า เป็นการดึงดูดให้ประชากรเข้ามาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น นอกจากนี้ยังทำให้เกิดการกระจายของแหล่งการค้า รวมทั้งยังสร้างผลตอบแทนต่อการลงทุนในการดำเนินการของรถไฟฟ้าเองซึ่งจะทำให้คุ้มค่าต่อการลงทุนได้เร็วขึ้นอีกด้วย

4. ดำเนินการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชากรอย่างค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งในปัจจุบันประชากรส่วนใหญ่นิยมเดินทางด้วยรถยนต์ เนื่องจากสภาพมลภาวะและการบริการขนส่งสาธารณะที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ดังนั้นจึงควรสร้างข้อจำกัดหรือลดการอำนวยความสะดวกในการใช้รถยนต์ของประชากร เช่น จำกัดที่จอดรถ สร้างข้อกำหนดจำนวนผู้โดยสารของ

รถยนต์แต่ละคัน ฯลฯ แต่ทั้งนี้ต้องหันมาพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีความสะดวกสบาย และสามารถดึงดูดประชากรภายในเมืองให้เข้ามาใช้บริการมากขึ้นด้วย

5. กำหนดการพัฒนาในอนาคต โดยวางแผนการเจริญเติบโตของเมืองไม่ให้ขยายอย่างไร้ทิศทางด้วยระบบถนนดังเช่นที่เป็นมาในอดีต การเติบโตของเมืองจะต้องได้รับการวางแผนและชักจูงให้โตและขยายตัวไปกับระบบรถไฟฟ้าที่ได้วางแผนพัฒนาไว้ โดยเฉพาะต้องมีการควบคุมการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย ให้อยู่ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าเหล่านี้ เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างคุ้มค่า และลดการลงทุนในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นในพื้นที่ที่มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยอย่างกระจุกกระจาย ซึ่งจะก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจตามมา

ทั้งนี้แผนการพัฒนาดังกล่าวจะต้องมีการวางแผนพัฒนาทั้งในระดับพื้นที่ ระดับมหานคร และปริมนณฑล และวางแผนทางให้แผนพัฒนาทั้งหมดให้เป็นแผนและรูปแบบการพัฒนาระดับภูมิภาคในอนาคตอีกด้วย เพราะการเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันขาดการควบคุมให้เป็นไปตามแผน แม้ว่าจะมีผังเมืองรวม จึงทำให้เกิดปัญหาตามมามากมายดังเช่นในปัจจุบัน

### 6.2.2.2 แนวทางการพัฒนาสาธารณูปโภคประเภทอื่นๆ

- ควรมีการขยายและยกระดับคุณภาพการบริการสาธารณูปโภคประเภทต่างๆ โดยมีการวางแผนให้สามารถสนองตอบการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ต้องจัดให้มีการวางระบบโครงข่ายบริการพื้นฐานให้สอดคล้องกับแนวนโยบายการพัฒนาเมืองโดยรวมของกรุงเทพมหานคร ควบคู่ไปกับการวางผังเมือง เพื่อก่อให้เกิดการใช้ที่ดินและการเติบโตของพื้นที่อยู่อาศัยที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระเบียบเรียบร้อยยิ่งขึ้น

- จัดให้มีการแบ่งภาระการลงทุนในโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคต่างๆ ระหว่างรัฐบาล ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน โดยลดภาระรัฐบาลลง และเพิ่มบทบาทของท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนให้มากขึ้น ทั้งนี้ควรกำหนดบทบาทของรัฐบาลให้เป็นเพียงแต่ผู้กำกับดูแลให้มีการจัดบริการมากกว่าที่จะไปเป็นผู้ดำเนินการเองในกิจกรรมหลายๆ อย่าง โดยมอบหมายให้ส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนเข้าไปเป็นผู้ประกอบกิจการ ควรเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันและยึดถือหลักการกลไกของตลาดมาใช้มากขึ้น ซึ่งจะทำให้การให้บริการมีประสิทธิภาพมากกว่าที่รัฐจะผูกขาดทำเองทั้งหมด

ทั้งนี้ มาตรการและแผนงาน เพื่อให้สอดคล้องกับแนวนโยบายการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น ประกอบด้วย

### 1. แนวทางการจัดหาน้ำเพื่ออุปโภคและบริโภค และการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมและระบายน้ำ

ขยายระบบการจ่ายน้ำประปา เพื่อให้พอเพียงกับจำนวนประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่ทั้งหมด โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการอยู่อาศัยอย่างหนาแน่น พร้อมกับการปรับปรุงประตูรับน้ำ คลองส่งน้ำ ท่อส่งน้ำ และโรงกรองน้ำให้มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการให้บริการ นอกจากนี้ควรปรับปรุงขยายกิจการหรือการดำเนินงานของประปาเพื่อขยายเขตและตรวจสอบการจำหน่ายน้ำให้เพียงพอต่อที่อยู่อาศัยทั้งที่มีอยู่เดิมและเกิดขึ้นใหม่ โดยให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกิจการประปาเดิม พร้อมไปกับการก่อสร้างประปาใหม่ มุ่งลดอัตราการสูญเสียของน้ำ และแก้ปัญหาแผ่นดินทรุดอันเนื่องจากการใช้น้ำบาดาล โดยควรมุ่งเน้นให้มีการบริการน้ำประปาอย่างเพียงพอโดยเฉพาะที่อยู่อาศัยในเขตหนาแน่น

### 2. แนวทางการกักน้ำเสีย ขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูล

ขยายและปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดบริการ ด้านการกักน้ำเสีย ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลให้ได้มาตรฐาน และสามารถการกักน้ำเสีย ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลให้ทันกับปริมาณที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่น โดยอาจให้สัมปทานหรือร่วมลงทุนกับภาคเอกชน ในการดำเนินการจัดบริการ การกักน้ำเสีย ขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูล เพื่อแบ่งเบาภาระของรัฐและทำให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน

### 3. แนวทางการบริการด้านการสื่อสาร

ในปัจจุบันการบริการการสื่อสาร ประสบปัญหาด้านการจัดการภายในของหน่วยงานที่รับผิดชอบ และระหว่างหน่วยงานเป็นอย่างมาก ทำให้แผนการขยายโทรศัพท์ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย จึงทำให้บริการที่มีในปัจจุบันไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูงประเภทคอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ หรือแฟลต ซึ่งทำให้เกิดจำนวนหน่วยและประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มขึ้น และมีความต้องการเลขหมายโทรศัพท์เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก



ซึ่งการขยายโทรศัพท์ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอรองรับความต้องการที่เกิดขึ้นนี้ จึงควรมีการปรับปรุงแผนงานและการขยายโทรศัพท์ให้เพียงพอต่อความต้องการที่เกิดขึ้น

### 6.2.2.3 แนวทางการพัฒนาสาธารณสุขการ

การพัฒนาสาธารณสุขการ เป็นการอำนวยความสะดวกที่สำคัญแก่ประชากรผู้สูงอายุ จึงควรวางแผนให้มีการบริการสาธารณสุขการอย่างเพียงพอในพื้นที่นั้นๆ ทั้งนี้หน้าที่ในการจัดการให้บริการสาธารณสุขการเป็นของรัฐบาลโดยตรง แต่ข้อเสนอแนะในการพัฒนานั้นควรมีการสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ โดยภาครัฐควรให้การสนับสนุนโดยมีมาตรการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนพัฒนา ในขณะเดียวกันต้องมีมาตรการควบคุมเพื่อให้การบริการนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อในด้านลบต่อพื้นที่ และเกิดประโยชน์แก่ประชากรอย่างแท้จริง

#### 1. แนวทางการพัฒนาการสาธารณสุข

- ในปัจจุบัน พบว่า พื้นที่ศึกษาขาดแคลนสถานพยาบาลของรัฐที่มีเตียงสามารถรองรับผู้ป่วยได้ ทั้งๆที่มีประชากรอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่น ถึงแม้จะมีโรงพยาบาลขนาดใหญ่อยู่ในเขตใกล้เคียง แต่ต้องใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างมาก ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ส่วนใหญ่จึงนิยมใช้บริการของโรงพยาบาลเอกชน ดังนั้นจึงควรมีการสร้างโรงพยาบาลของรัฐเพื่อรองรับประชาชนในพื้นที่

- ควรมีการพัฒนาและจัดบริการทางสาธารณสุข ซึ่งมีสำนักงานแพทย์และสำนักอนามัยเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบดำเนินการ สำหรับโครงการเหล่านี้ ต่างประสบปัญหาคล้ายคลึงกัน ในด้านการบริหารงานและการบริหารงบประมาณที่ขาดประสิทธิภาพ จึงควรมีการวางแผนงานอย่างรัดกุม นอกจากนี้ควรมีการอบรมเผยแพร่ความรู้ด้านข้อมูลข่าวสารทางการแพทย์ และสาธารณสุข การประชาสัมพันธ์ และโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการให้บริการทางสาธารณสุข ทั้งนี้ควรคำนึงถึงปัญหาด้านอัตรากำลังที่อาจไม่เพียงพอ ซึ่งอาจทำให้บางโครงการดำเนินการได้ล่าช้ากว่าเป้าหมาย

## 2. แนวทางการพัฒนาการศึกษา

ปัจจุบันในพื้นที่ศึกษามีการให้บริการการศึกษาในทุกระดับชั้น แต่บางพื้นที่ยังมีการกระจายของสถานศึกษาไม่ทั่วถึง ทำให้นักเรียนต้องเดินทางเป็นระยะทางไกลไปสถานศึกษา ก่อให้เกิดปริมาณการจราจรในพื้นที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นควรจัดให้มีการเพิ่มจำนวนสถานศึกษาโดยพิจารณาจากรัศมีการให้บริการที่เหมาะสม โดยเฉพาะในบริเวณที่ไม่มีสถานศึกษาตั้งอยู่ในละแวกที่อยู่อาศัย แต่ต้องคำนึงถึงความหนาแน่นของประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่นั้นๆ ด้วย หากมีจำนวนน้อยเกินไปอาจไม่คุ้มค่าในการจัดสร้าง แต่หากเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นต้องจัดให้ขนาดสถานศึกษานั้นเพียงพอเพื่อจะรองรับจำนวนนักเรียนในพื้นที่นั้นๆ ทั้งนี้อาจมีการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน โดยมีรัฐบาลเป็นผู้สนับสนุนและควบคุมในขณะเดียวกัน และควรส่งเสริมให้สถานศึกษาในพื้นที่ที่มีมาตรฐานใกล้เคียงกัน เพื่อไม่ให้เกิดการเดินทางข้ามพื้นที่ไปยังสถานศึกษาที่มีชื่อเสียงที่อยู่ไกลออกไป

## 3. แนวทางการพัฒนาตลาด ร้านค้า และห้างสรรพสินค้า

ในพื้นที่ศึกษามีการบริการตลาดหลายแห่ง และมีกระจายอยู่ในทุกเขต แต่หากพิจารณาจากรัศมีการให้บริการ พบว่า ยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ประชาชนนิยมใช้บริการร้านค้าปลีก ร้านสะดวกซื้อ เนื่องจากอยู่ใกล้ที่พักอาศัยและใช้เวลาในการเดินทางน้อย อย่างไรก็ตามปัจจุบันมีศูนย์การค้าปลีกขนาดใหญ่ อาทิ โลตัสซูเปอร์เซนเตอร์ ศูนย์การค้าบิ๊กซี ศูนย์การค้าคาร์ฟูร์ ฯ จำหน่ายสินค้าในลักษณะเดียวกับตลาดสดกระจายอยู่ทั่วทุกแห่ง แต่มีสินค้าที่หลายหลายและมีความสะดวกสบายในการเข้าไปใช้บริการมากกว่าตลาดสด จึงมีประชาชนนิยมเข้าไปใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้บทบาทของตลาดน้อยลง อย่างไรก็ตามศูนย์การค้าปลีกเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาในพื้นที่ที่ศูนย์การค้าเหล่านี้ตั้งอยู่โดยเฉพาะปัญหาการจราจรติดขัด ส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่ในชุมชนหนาแน่นและมีประชาชนเข้าไปใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้มีการเพิ่มปริมาณการจราจรในขณะที่ไม่ได้มีการขยายช่องทางจราจร หรือออกมาตราการเพื่อมารองรับและจัดการกับปริมาณการสัญจรที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรบริเวณศูนย์การค้าปลีกขนาดใหญ่เหล่านี้แทบทุกแห่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้นเป็นอย่างมาก จึงควรมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อกำหนดที่ตั้งของศูนย์การค้าปลีกขนาดใหญ่ให้อยู่ในพื้นที่ที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นได้ ไม่อยู่ในบริเวณที่จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจร อาทิเช่น อยู่ใกล้ทางร่วมทางแยกเกินไป เป็นต้น รวมถึงไม่ควรอยู่ในพื้นที่ที่มีการอยู่อาศัยอย่างหนาแน่นสูง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีปริมาณการจราจรสูงอยู่แล้ว

ทั้งนี้ควรมีการพัฒนาตลาดให้มีความสะอาด มีความสะดวกสบายในการใช้บริการ และมีพื้นที่จอดรถหรือพื้นที่ลำเลียงสินค้าอย่างเป็นสัดส่วน เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในบริเวณนั้น และดึงดูดให้ประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่เข้ามาใช้บริการมากขึ้น ส่วนร้านค้าก็ควรมีการกำหนดให้มีพื้นที่จอดรถเฉพาะหรือที่จอดรถรวมให้อยู่ในระยะที่สามารถเดินถึงร้านค้าได้ เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่ต่างๆประสบปัญหาการที่จอดข้างทางเพื่อซื้อสินค้าทำให้สูญเสียช่องทางจราจรและก่อให้เกิดปัญหาการติดตามมา

นอกจากนี้ยังมีห้างสรรพสินค้าอีกประเภทหนึ่ง อาทิ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน เป็นต้น ซึ่งมีประชาชนเข้าไปใช้บริการเป็นจำนวนมาก และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเช่นกัน จึงควรมีมาตรการควบคุมการก่อสร้าง เช่นเดียวกับศูนย์การค้าปลีกขนาดใหญ่ อาจมีการสนับสนุนหรือขอความร่วมมือให้ภาคเอกชนซึ่งเป็นเจ้าของห้างสรรพสินค้าเหล่านี้เข้ามาร่วมพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ อาทิ การขยายช่องทางจราจร การสร้างสะพานกลับรถบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า การเพิ่มหรือปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าจากจุดขึ้นลงบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร ทั้งนี้ภาคเอกชนก็จะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาที่เกิดขึ้น โดยเมื่อการเดินทางเข้าถึงห้างสรรพสินค้าเหล่านี้สะดวกและมีปัญหาการติดน้อย ประชาชนก็จะมีคามสนใจเข้ามาใช้บริการมากขึ้น ซึ่งกรณีตัวอย่างได้แก่ การพัฒนาทางเดินลอยฟ้าเลียบเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร โดยผู้ออกทุนคือกลุ่มห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแล้วมอบให้กรุงเทพมหานคร เพื่อให้ผู้ใช้บริการห้างสรรพสินค้าในละแวกนั้นไม่ต้องสัญจรบริเวณทางเท้าเลียบถนนซึ่งจะมีการเดินข้ามถนนไปมา ซึ่งก่อให้เกิดการชะลอตัวของรถยนต์ เป็นผลให้สามารถบรรเทาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณนั้น ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและสามารถเข้าถึงห้างสรรพสินค้าในบริเวณนั้นอย่างทั่วถึง

#### 4. แนวทางการพัฒนาสวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียว

จากการศึกษา เมื่อเทียบกับมาตรฐานการบริการสวนสาธารณะ พื้นที่ศึกษาประสบปัญหาพื้นที่สวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียวไม่เพียงพอ โดยมีพื้นที่สวนสาธารณะรวมกันขนาดใหญ่เพียงแห่งเดียวคือ บริเวณสวนจตุจักรและสวนรถไฟ ซึ่งประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ไกลออกไปไม่เข้าไปใช้บริการเนื่องจากต้องใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างมาก และพื้นที่อื่นจะเป็นลักษณะสวนหย่อมขนาดเล็ก โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นจะมีพื้นที่สีเขียวและพื้นที่เพื่อการสันทนาการน้อยมาก ทำให้ขาดพื้นที่ที่ช่วยดูดซับมลพิษและไม่มีพื้นที่ให้ประชาชนผู้อยู่อาศัยได้ผ่อนคลาย

ดังนั้นจึงควรมีแนวทางในการพัฒนาสวนสาธารณะ โดยเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะให้มากขึ้น โดยอาจมีการแบ่งพื้นที่ของหน่วยงานราชการที่เป็นที่โล่งว่างจัดเป็นสวนสาธารณะและเปิดให้

ประชาชนสามารถเข้ามาใช้บริการได้ หรืออาจมีการนำพื้นที่บริเวณใต้ทางด่วนมาพัฒนาเป็นพื้นที่ สันทนาการ มีพื้นที่เล่นกีฬาประเภทต่างๆ และจัดภูมิทัศน์ให้สวยงาม นอกจากนี้ควรมีมาตรการใน การดูแลรักษาความปลอดภัยของผู้มาใช้บริการสวนสาธารณะด้วย

### 6.2.3 แนวทางการพัฒนาการใช้ที่ดิน

การใช้ที่ดินมีผลต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยและเมือง โดยการใช้ที่ดินจะมีข้อกำหนดในการ ควบคุมการพัฒนาของพื้นที่เมืองแต่ละประเภทให้ดำเนินไปอย่างเป็นระบบ ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้ง ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ โดยเฉพาะการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยจะมีการกำหนดระดับ ความหนาแน่น เพื่อให้สามารถวางแผนการบริการสาธารณะในแต่ละพื้นที่ได้อย่างเหมาะสมและ เพียงพอต่อพื้นที่นั้นๆ ทั้งนี้แผนพัฒนาการใช้ที่ดินมีจุดมุ่งหมายหลักที่จะพัฒนาการใช้ประโยชน์ ที่ดินให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับผังเมืองรวม ทั้งยังทำให้มีการศึกษาจัดทำระบบ ข้อมูลที่ดินในพื้นที่อย่างเป็นระบบเพื่อประโยชน์ต่อการนำไปใช้วางแผนพัฒนาต่างๆต่อไป

#### แนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1. การวางแผนการใช้ที่ดินภายในพื้นที่ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขัดแย้ง โดยเฉพาะการวางแผนการใช้ที่ดินที่จะส่งผลกระทบต่อพัฒนาที่อยู่อาศัย ไม่ควรให้มีกิจกรรมที่รบกวน การอยู่อาศัย รวมทั้งกำหนดให้พื้นที่อยู่อาศัยอยู่ห่างจากพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่ทำให้เกิดการจราจร หนาแน่น หรือเกิดมลพิษ

2. ควรวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดการเดินทางน้อยที่สุด โดยอาจจะจัดให้มี ความสมดุลระหว่างแหล่งจ้างงานและที่อยู่อาศัย เพื่อลดการเดินทางผ่านพื้นที่เข้าไปทำงานยังพื้นที่อื่น และจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงการเดินทางจากพื้นที่ที่มีการพัฒนากับ ศูนย์กลางธุรกิจอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ควรจัดให้มีการดำเนินการพัฒนาที่ดินควบคู่กับการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งในลักษณะนำมูลค่าเพิ่มของที่ดินซึ่งพัฒนาไปช่วยลดการลงทุนการคมนาคม ขนส่ง เช่น การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งเป็นแหล่งการค้าและบริการ เป็นต้น

3. การวางแผนการใช้ที่ดิน ควรมีการแก้ไขเรื่องปัญหาพื้นที่ปิดล้อมภายในเมืองด้วย เนื่องจากในปัจจุบันพื้นที่มีการขยายตัวตามเส้นทางการคมนาคม โดยเฉพาะอาคารต่างๆจะตั้งอยู่ ตามริมขอบเส้นทาง ทำให้เกิดการปิดล้อมพื้นที่ด้านใน ทำให้เกิดพื้นที่เข้าไม่ถึงและปิดล้อมตัวเอง

ซึ่งในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษายังมีพื้นที่โล่งในลักษณะดังกล่าวที่ไม่ได้รับการพัฒนาอีกเป็นจำนวนมาก จึงควรมีการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อลดการเกิดพื้นที่ปิดล้อมเหล่านี้ โดยควรกำหนดให้มีการพัฒนาพื้นที่ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบจราจร และสนับสนุนการกระจายความเจริญไปสู่ศูนย์กลางรอบนอกควบคู่กับการพัฒนาพื้นที่ปิดล้อมในเมือง โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ยังไม่ได้พัฒนาในเมือง โดยวางแผนให้มีโครงการคมนาคมผ่านเข้าถึงบริเวณพื้นที่ปิดล้อม เปิดพื้นที่ในเมือง เพื่อนำการพัฒนากลับเข้าสู่พื้นที่ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์เพราะเข้าไม่ถึง

4. แนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินควรเป็นการพัฒนาในเชิงรุกมากกว่าเชิงรับ เนื่องจากปัจจุบันเมื่อนำผังเมืองรวมมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับการใช้ที่ดินจริงๆ แล้ว ปรากฏว่าไม่มีความสอดคล้องกัน กล่าวคือ ไม่สามารถบังคับใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ได้ เช่น บางพื้นที่ยังไม่สามารถจัดการให้มีการพัฒนาที่ดินตามกรอบนโยบายได้ โดยส่วนใหญ่เป็นการกำหนดเพื่อการควบคุมมากกว่าเพื่อการพัฒนา ดังนั้นจึงควรมุ่งเน้นในการพัฒนาให้มากขึ้น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

คณะอนุกรรมการนโยบายที่อยู่อาศัย. นโยบายการพัฒนาที่อยู่อาศัย. กรุงเทพมหานคร:

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2526.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, 2531.

นำวัลย์ กิจรัชกุล. ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์, 2528.

บุญกิจ ว่องไวกิจไพศาล. เศรษฐศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523.

พงศ์สิทธิ์ ชุมสาย ณ อยุธยา. องค์ประกอบของสาธารณูปโภค. ข่าวสารกรมการผังเมือง. 28

(2523): 35-38.

วิชานัน ศุภจรรยา. การเปรียบเทียบที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และหัวหิน.

วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย, 2539.

สมชาย เตชะพรหมพันธ์. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: กิจจากการพิมพ์, 2522.

สุชม นวพันธ์. การพัฒนาที่อยู่อาศัยในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: มิตรนภาการพิมพ์,

2532.

อภิชาติ พุทธวงศ์. รูปแบบที่อยู่อาศัยในประเทศไทย. วารสารวิชาการที่อยู่อาศัย. 36 (2527):

22-25.

### ภาษาอังกฤษ

Barrie Needham. How Cities Work. London: Pergamon Press, 1977.

Bosset, Keith and Short. Housing and Residential Structure Alternative Approaches.

London, 1980.

Chauncy D., Harris, Edward L., Ullman. The Nature of Cities. Chicago: University of

Chicago Press, 1959.

Edwin S. Mills. Urban Economics. Glenview: Scott, Foresman and company, 1972.

Goodman. Comprehensive City Planning. USA, 1978.

Hendesson, J.Vernon. Economic Theory and the Cities. New York: Academic Press

Inc, 1977.

Isard, W. Methods of Regional Analysis : An Introduction to Regional Science. Mass: The M.I.T. Press, 1960.

John Friedmann & Clyde Weaver, Territory and Function. The Evolution of Regional planning. London: Edward Arnold Publishers Ltd., 1979.

Kaiser, Godschalk, David R., and Jr. Chapin. Urban Land Use Planning. USA: University of Illinois Press, 1995.

Micheal D.Meyer, Eric J.Miller. Urban Transport Planning. USA: McGraw-Hill.,Inc., 1984.

P.A. Stone. The Structure, Size and Costs of Urban Settlements. UK: Cambridge University Press, 1973.

Richard F. Muth, Urban Economic Problems. London: Harper & Row Publishers, 1964.

Smith, Wallace F. Urban Development : The Process and the Problems. Berkeley: University of California Press, 1975.

United Nations. Housing Policy Guidelines for Developing countries. Washington, 1976.

W.Lean and B Goodall. Aspects of Land Economics. London: The Estate GaZeii Limited, 1977.

William H Claire. Handbook on Urban Planning. New York: Litton Education Publishing Inc., 1973.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### แบบสอบถาม

ประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง อิทธิพลของโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเมืองในพื้นที่เขตต่อเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ถูกสัมภาษณ์

##### 1.1 เพศ

- ชาย  หญิง

##### 1.2 อายุ

- 31 – 40 ปี  41 – 50 ปี  
 51 – 60 ปี  มากกว่า 60 ปี

##### 1.3 สถานภาพการสมรส

- โสด  แต่งงาน  
 หม้าย  แยกกันอยู่

##### 1.4 กรณีที่แต่งงานแล้วท่านมีบุตรหรือไม่

- มี จำนวน.....คน  ไม่มี

##### 1.5 ระดับการศึกษาของท่าน

- ระดับมัธยมต้น  ระดับมัธยมปลาย  
 ระดับ ปวช.  ระดับ ปวส.  
 ระดับอนุปริญญา  ระดับปริญญาตรี  
 ระดับปริญญาโท  ระดับปริญญาเอก  
 อื่น ๆ โปรดระบุ.....

##### 1.6 อาชีพ

- รับราชการ  ลูกจ้างบริษัทเอกชน  
 รับจ้างรัฐวิสาหกิจ  รับจ้างทั่วไป  
 เจ้าของบริษัทเอกชน  อื่น ๆ โปรดระบุ.....

##### 1.7 จำนวนสมาชิกในครอบครัว (รวมตัวท่านเอง) ปัจจุบันมี .....

- เด็กเล็ก ..... คน  
 กำลังศึกษา ..... คน  
 ทำงาน ..... คน  
 แม่บ้าน / พ่อบ้าน (ไม่ได้ประกอบอาชีพ) ..... คน  
 ผู้สูงอายุ ..... คน



2.10 เหตุผลในการพิจารณาเลือก **ทำเล (location)** ของบ้านหลังนี้

**ด้านกายภาพ (กรุณาเลือกไม่เกิน 3 ข้อ)**

1. อยู่ในพื้นที่ที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว
2. เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย
3. เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมทางด้านการคมนาคมขนส่ง
4. เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในการบริการสาธารณูปโภคเช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น
5. เป็นพื้นที่ที่มีสาธารณูปการเช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ ฯลฯ ที่มีชื่อเสียง
6. อยู่ไกลจากพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม
7. อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ
8. เป็นพื้นที่ที่ได้รับการออกแบบและการวางผังบริเวณเป็นที่พอใจ
9. อื่น ๆ โปรดระบุ .....

**ด้านเศรษฐกิจ (กรุณาเลือกไม่เกิน 3 ข้อ)**

10. อยู่ในพื้นที่ที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ
11. อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง
12. อยู่ในพื้นที่ที่มีแหล่งวัตถุดิบที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
13. อยู่ในพื้นที่ที่สามารถให้ผลตอบแทนด้านรายได้นอกจากการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว เช่น อยู่ใน

พื้นที่ที่มีมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ทำให้สามารถเปิดบ้านให้เช่าหรือประกอบธุรกิจ เป็นต้น

14. อยู่ในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย เช่น พื้นที่ที่มีแหล่งจำหน่ายสินค้าราคาถูก เป็นต้น
15. อื่น ๆ โปรดระบุ .....

**ด้านสังคม (กรุณาเลือกไม่เกิน 3 ข้อ)**

16. เป็นพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด
17. อยู่ใกล้บิดามารดา **กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน** อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่าย  ชาย  หญิง  
**กรณีที่แต่งงานแล้ว** อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่าย  ชาย  หญิง
18. อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง **กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน** อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่าย  ชาย  หญิง  
**กรณีที่แต่งงานแล้ว** อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่าย  ชาย  หญิง
19. อยู่ใกล้เพื่อน **กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน** อยู่ใกล้เพื่อนฝ่าย  ชาย  หญิง  
**กรณีที่แต่งงานแล้ว** อยู่ใกล้เพื่อนฝ่าย  ชาย  หญิง
20. อยู่ในพื้นที่ที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาเดียวกัน
21. อยู่ในพื้นที่ที่ประชากรส่วนใหญ่มีสฐานะทางสังคมใกล้เคียงกัน

- 22. อยู่ในพื้นที่ที่มีความทันสมัย เช่น มีศูนย์การค้าชั้นนำ มีแหล่งจำหน่ายสินค้าด้านเทคโนโลยี
- 23 อยู่ในพื้นที่ที่มีความปลอดภัย มีการเกิดอาชญากรรมร้ายแรงน้อย
- 24 อื่น ๆ โปรดระบุ .....

2.11 จากปัจจัยที่ท่านเลือกข้างต้น (ตัวเลือก 1 -24 ในข้อ 2.9) ปัจจัยใดมีผลต่อการเลือกทำเลที่พักอาศัยในปัจจุบันของท่านมากที่สุด (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- ปัจจัยด้านกายภาพ เช่น อยู่ในพื้นที่ที่เดินทางไปยังส่วนต่างๆของเมืองได้สะดวกรวดเร็ว มีความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่ง มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการ อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ ใกล้จากแหล่งอุตสาหกรรม มีความหนาแน่นเหมาะต่อการอยู่อาศัย เป็นต้น
- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ เช่น อยู่ในพื้นที่ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ อยู่ในพื้นที่แหล่งงาน อยู่ในพื้นที่ที่มีแหล่งวัตถุดิบ อยู่ในพื้นที่ที่สามารถให้ผลตอบแทนด้านรายได้ อยู่ในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย อยู่ในพื้นที่ที่มีแหล่งจำหน่ายสินค้าราคาถูก เป็นต้น
- ปัจจัยด้านสังคม เช่น เป็นพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด อยู่ใกล้บิดามารดา อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง อยู่ใกล้เพื่อน อยู่ในพื้นที่ที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาหรือมีฐานะทางสังคมคล้ายคลึงกัน อยู่ในพื้นที่ที่มีความทันสมัย อยู่ในพื้นที่มีการเกิดอาชญากรรมร้ายแรงน้อย เป็นต้น

2.12 หากท่านต้องย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต การเลือก ทำเล (location) ของที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ท่านจะคำนึงถึงปัจจัยใดมากที่สุด (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- ปัจจัยด้านกายภาพ เช่น เป็นพื้นที่ที่เดินทางไปยังส่วนต่างๆของเมืองได้สะดวกรวดเร็ว มีความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่ง มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการ อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ ใกล้จากแหล่งอุตสาหกรรม มีความหนาแน่นเหมาะต่อการอยู่อาศัย เป็นต้น
- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ เช่น อยู่ในพื้นที่ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ อยู่ในพื้นที่แหล่งงาน อยู่ในพื้นที่ที่มีแหล่งวัตถุดิบ อยู่ในพื้นที่ที่สามารถให้ผลตอบแทนด้านรายได้ อยู่ในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย อยู่ในพื้นที่ที่มีแหล่งจำหน่ายสินค้าราคาถูก เป็นต้น
- ปัจจัยด้านสังคม เช่น เป็นพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด อยู่ใกล้บิดามารดา อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง อยู่ใกล้เพื่อน อยู่ในพื้นที่ที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาหรือมีฐานะทางสังคมคล้ายคลึงกัน อยู่ในพื้นที่ที่มีความทันสมัย อยู่ในพื้นที่มีการเกิดอาชญากรรมร้ายแรงน้อย เป็นต้น

2.13 เหตุผลในการพิจารณาเลือก **ที่ตั้ง (site)** ของบ้านหลังนี้

**ด้านกายภาพ (กรุณาเลือกไม่เกิน 3 ข้อ)**

1. ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึงเช่น อยู่ติดถนนหลัก อยู่ใกล้ทางด่วน เป็นต้น
2. ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถสองแถว เป็นต้น
3. เป็นบริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง
4. สภาพแวดล้อมโดยรอบที่อยู่อาศัยมีบรรยากาศดี สงบร่มรื่น
5. อยู่ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย
6. อยู่ใกล้โรงพยาบาล
7. อยู่ใกล้ศูนย์การค้า
8. อยู่ใกล้ตลาด
9. อยู่ใกล้สถานที่ราชการ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง
10. อยู่ใกล้สวนสาธารณะ
11. อื่น ๆ โปรดระบุ .....

**ด้านเศรษฐกิจ (กรุณาเลือกไม่เกิน 3 ข้อ)**

12. อยู่ใกล้ที่ทำงาน
13. ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ
14. ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้
15. อยู่ในที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อยเช่น อยู่ติดถนนสามารถเดินมายังป้ายรถโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น
16. อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สโมสร เป็นต้น
17. อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอำนวยความสะดวกให้สามารถสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้
18. อื่น ๆ โปรดระบุ .....

**ด้านสังคม (กรุณาเลือกไม่เกิน 3 ข้อ)**

19. เป็นสถานที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด
20. อยู่ใกล้บิดามารดา **กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน** อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่าย  ชาย  หญิง  
**กรณีที่แต่งงานแล้ว** อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่าย  ชาย  หญิง
21. อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง **กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน** อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่าย  ชาย  หญิง  
**กรณีที่แต่งงานแล้ว** อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่าย  ชาย  หญิง

- 22. อยู่ใกล้เพื่อน **กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน** อยู่ใกล้เพื่อนฝ่าย  ชาย  หญิง  
**กรณีที่แต่งงานแล้ว** อยู่ใกล้เพื่อนฝ่าย  ชาย  หญิง
- 23. อยู่ในที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน
- 24. เป็นที่ตั้งที่มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด
- 25. อื่น ๆ โปรดระบุ .....

2.14 จากปัจจัยที่ท่านเลือกข้างต้น (ตัวเลข 1 -25 ในข้อ 2.11) ปัจจัยใดมีผลต่อการเลือก **ที่ตั้ง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบันของท่านมากที่สุด (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- **ปัจจัยด้านกายภาพ** เช่น ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึง มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ เป็นบริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง สภาพแวดล้อมมีบรรยากาศดี สงบร่มรื่น อยู่ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ศูนย์การค้า ตลาด สถานที่ราชการ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง สวนสาธารณะ เป็นต้น
- **ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ** เช่น อยู่ใกล้ที่ทำงาน ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อย อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่ เป็นต้น
- **ปัจจัยด้านสังคม** เช่น . เป็นสถานที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด อยู่ใกล้บิดามารดา อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง อยู่ใกล้เพื่อน อยู่ในที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด เป็นต้น

2.15 หากท่านต้องย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต การเลือก **ที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยแห่งใหม่** ท่านจะคำนึงถึงปัจจัยใดมากที่สุด (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- **ปัจจัยด้านกายภาพ** เช่น ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึง มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ เป็นบริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง สภาพแวดล้อมมีบรรยากาศดี สงบร่มรื่น อยู่ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ศูนย์การค้า ตลาด สถานที่ราชการ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง สวนสาธารณะ เป็นต้น
- **ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ** เช่น อยู่ใกล้ที่ทำงาน ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อย อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่ เป็นต้น
- **ปัจจัยด้านสังคม** เช่น . เป็นสถานที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด อยู่ใกล้บิดามารดา อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง อยู่ใกล้เพื่อน อยู่ในที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด เป็นต้น

### 3. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน

3.1 โครงสร้างพื้นฐานประเภทใดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของท่านมากที่สุด

(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

การบริการด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ การคมนาคมขนส่งเช่น ถนน ทางด่วน รถไฟฟ้า รถเมล์ มอเตอร์ไซด์ เป็นต้น การบริการไฟฟ้าและประปา การสื่อสาร การระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย การกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น

การบริการด้านสาธารณูปการ ได้แก่ โรงเรียน มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล สวนสาธารณะ สถานีตำรวจ ศูนย์การค้า ตลาด สถานที่ราชการ เป็นต้น

### 4. ข้อมูลเกี่ยวกับสาธารณูปโภค

4.1 สาธารณูปโภคประเภทใดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของท่านมากที่สุด

(กรุณาเลือก ไม่เกินข้อ 3 ข้อ)

การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ถนน ทางด่วน รถไฟฟ้า รถเมล์ มอเตอร์ไซด์ เป็นต้น

การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า

การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา

การบริการด้านการสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ โทรเลข สถานีวิทยุ เป็นต้น

การบริการด้านการระบายน้ำ

การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย

การบริการด้านกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล

4.2 หากท่านต้องย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อาศัยแห่งใหม่ท่านจะคำนึงถึงสาธารณูปโภคประเภทใดมากที่สุด (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ถนน ทางด่วน รถไฟฟ้า รถเมล์ มอเตอร์ไซด์ เป็นต้น

การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า

การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา

การบริการด้านการสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ โทรเลข สถานีวิทยุ เป็นต้น

การบริการด้านการระบายน้ำ

การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย

การบริการด้านกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล

### ข้อมูลเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง

4.3 ท่านมีรถยนต์ส่วนตัวหรือไม่

มี

ไม่มี

4.4 ประเภทของบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งอยู่อาศัยของท่านมากที่สุด

(กรุณาเลือก ไม่เกินข้อ 3 ข้อ)

1. ถนน **กรณี que เลือกถนน** โปรดระบุประเภทของถนนที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งอยู่อาศัยของท่านมากที่สุด

(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

ถนนสายหลัก

ถนนสายรอง

ถนนซอย

ถนนข้ามแยก (fly over)

2. ทางด่วน

3. รถไฟฟ้า **กรณี que เลือกรถไฟฟ้า** โปรดระบุประเภทของเส้นทางรถไฟฟ้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งอยู่อาศัยของท่านมากที่สุด

(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

เส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล – MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)

เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร – BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)

4. เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)

5. บริการมอเตอร์ไซด์

6. เส้นทางรถโดยสารประจำทาง

7. เส้นทางรถสองแถวรับจ้าง

8. เส้นทางรถไฟ

9. เส้นทางจักรยาน

10. ทางเดินเท้า

11. อื่น ๆ โปรดระบุ .....

4.5 ประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ท่านต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคตมากที่สุด

คือ.....เพราะ.....

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 4.6 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังจุดหมายแต่ละประเภทของท่าน

จุดหมายในการเดินทาง	การเดินทางไปยังแต่ละจุดหมายท่านต้องต่อรถกี่ต่อ(วิธี)ในการเดินทางหนึ่งเที่ยว	การเดินทางไปยังแต่ละจุดหมายท่านต้องใช้พาหนะกี่ประเภทในการเดินทางหนึ่งเที่ยว	ระยะทางจากบ้านถึงจุดหมาย	เวลาที่ใช้ในการเดินทางต่อหนึ่งเที่ยว	ความถี่ในการเดินทาง
4.6.1 ที่ทำงาน	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่นานอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____
4.6.2 ตลาด	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่นานอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____
4.6.3 ร้านค้า	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่นานอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____

จุดหมาย ในการเดินทาง	การเดินทางไปยังแต่ละจุดหมาย ท่านต้องต่อรถกี่ต่อ(วิธี) ในการเดินทางหนึ่งเที่ยว	การเดินทางไปยังแต่ละจุดหมาย ท่านต้องใช้พาหนะกี่ประเภท ในการเดินทางหนึ่งเที่ยว	ระยะทางจาก บ้านถึงจุดหมาย	เวลาที่ใช้ในการ การเดินทาง ต่อหนึ่งเที่ยว	ความถี่ในการ เดินทาง
4.6.4 ศูนย์การค้า	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่แน่นอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____
4.6.5 สถานที่ พักผ่อนหย่อนใจ เพื่อความบันเทิง ที่ใช้บริการเป็น ประจำเช่น สวนสนุก โรงพยาบาล สวนสัตว์ เป็นต้น	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่แน่นอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____
4.6.6 สวนสาธารณะ	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่แน่นอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____

จุดหมาย ในการเดินทาง	การเดินทางไปยังแต่ละจุดหมาย ท่านต้องต่อรถกี่ต่อ(วิธี) ในการเดินทางหนึ่งเที่ยว	การเดินทางไปยังแต่ละจุดหมาย ท่านต้องใช้พาหนะกี่ประเภท ในการเดินทางหนึ่งเที่ยว	ระยะทางจาก บ้านถึงจุดหมาย	เวลาที่ใช้ ในการเดินทาง ต่อหนึ่งเที่ยว	ความถี่ในการ เดินทาง
4.6.7 โรงพยาบาล	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่นั่นอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____
4.6.8 สถานที่ ราชการ ที่ใช้บริการเป็น ประจำไประบุ _____	<input type="radio"/> 1 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 2 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> 3 ต่อ(วิธี) <input type="radio"/> มากกว่า 3 ต่อ(วิธี)	<input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว <input type="radio"/> รถประจำทาง <input type="radio"/> รถสองแถวรับจ้าง <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์ <input type="radio"/> รถจักรยาน <input type="radio"/> รถแท็กซี่ <input type="radio"/> รถไฟฟ้ามหานคร (BTS) <input type="radio"/> รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคล (MRT) <input type="radio"/> อื่น ๆ _____	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 กม. <input type="radio"/> 6 – 10 กม. <input type="radio"/> 11 – 15 กม. <input type="radio"/> 16 – 20 กม. <input type="radio"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="radio"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="radio"/> 30 นาที – 1 ชั่วโมง <input type="radio"/> 1 – 2 ชั่วโมง <input type="radio"/> 2 – 3 ชั่วโมง <input type="radio"/> มากกว่า 3 ชั่วโมง	<input type="radio"/> สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 3-4 ครั้ง <input type="radio"/> สัปดาห์ละ 5-6 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 1 ครั้ง <input type="radio"/> เดือนละ 2 - 3 ครั้ง <input type="radio"/> ไม่นั่นอน <input type="radio"/> อื่นๆระบุ_____

## 5. ข้อมูลเกี่ยวกับสาธารณูปการ

5.1 สาธารณูปการประเภทใดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของท่านมากที่สุด

(กรุณาเลือกไม่เกิน 3 ข้อ)

- การบริการด้านการศึกษา เช่น โรงเรียน มหาวิทยาลัย เป็นต้น
- การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข เช่น โรงพยาบาล สถานีอนามัย เป็นต้น
- การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ เช่น สวนสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ เป็นต้น
- การบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง เป็นต้น
- ตลาด
- ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า
- หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ

5.2 หากท่านต้องย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ท่านจะคำนึงถึง สาธารณูปการประเภทใดมากที่สุด (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- การบริการด้านการศึกษา เช่น โรงเรียน มหาวิทยาลัย เป็นต้น
- การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข เช่น โรงพยาบาล สถานีอนามัย เป็นต้น
- การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ เช่น สวนสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ เป็นต้น
- การบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง เป็นต้น
- ตลาด
- ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า
- หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ

5.3 ระดับและลักษณะของสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่าน

5.3.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานศึกษา

ก. จงเลือกระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่านมากที่สุด (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- ระดับอนุบาล
- ระดับประถมศึกษา
- ระดับมัธยมศึกษา
- ระดับอาชีวศึกษา
- ระดับวิทยาลัยหรือมหาวิทยาลัย

ข. ท่านมีวิธีพิจารณาระดับสถานศึกษาที่ท่านได้เลือกไว้อย่างไร (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- เป็นโรงเรียนในสังกัดของรัฐบาล
- เป็นโรงเรียนในสังกัดของเอกชน

ค. สถานศึกษาในสังกัดรัฐบาลหรือเอกชนที่ท่านได้เลือกไว้มีลักษณะอย่างไร (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- มีชื่อเสียง
- ไม่มีชื่อเสียง

### 5.3.2 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานพยาบาล

ก. จงเลือกระดับของสถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่านมากที่สุด

**(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- โรงพยาบาลศูนย์
- โรงพยาบาลทั่วไป
- โรงพยาบาลชุมชน
- สถานีอนามัยหรือสถานพยาบาล(คลินิก)

ข. ท่านมีวิธีพิจารณาในระดับสถานพยาบาลที่ท่านได้เลือกไว้อย่างไร **(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- เป็นสถานพยาบาลในสังกัดของรัฐบาล
- เป็นสถานพยาบาลในสังกัดของเอกชน

ค. สถานพยาบาลในสังกัดรัฐบาลหรือเอกชนที่ท่านได้เลือกไว้มีลักษณะอย่างไร **(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- มีชื่อเสียง
- ไม่มีชื่อเสียง

### 5.3.3 ข้อมูลเกี่ยวกับศูนย์การค้า

ก. จงเลือกระดับของศูนย์การค้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่านมากที่สุด **(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- ศูนย์การค้าระดับเมือง เช่น เซ็นทรัล เดอะมอลล์ โลตัส คาร์ฟู เป็นต้น
- ศูนย์การค้าระดับท้องถิ่น เช่น พลาซ่าที่รวมร้านค้าต่างๆ ซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่ที่มีสินค้าหลากหลาย เป็นต้น

ข. ท่านมีวิธีพิจารณาในระดับศูนย์การค้าที่ท่านได้เลือกไว้อย่างไร **(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- เป็นห้างสรรพสินค้าทั่วไปเช่น เซ็นทรัล เดอะมอลล์ เป็นต้น
- เป็น Discount Store(ศูนย์การค้าปลีก) หรือซูเปอร์มาร์เก็ต เช่น โลตัส คาร์ฟู ท็อปส์ เป็นต้น

ค. ศูนย์การค้าที่ท่านได้เลือกไว้มีลักษณะอย่างไร **(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- มีชื่อเสียง
- ไม่มีชื่อเสียง

### 5.3.4 ข้อมูลเกี่ยวกับตลาด

ก. จงเลือกระดับของตลาดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่านมากที่สุด

**(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)**

- ตลาดเทศบาล
- ตลาดในชุมชน

ข. ตลาดที่ท่านได้เลือกไว้มีลักษณะอย่างไร (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- มีชื่อเสียง
- ไม่มีชื่อเสียง

5.3.5 ข้อมูลเกี่ยวกับสวนสาธารณะ

ก. จงเลือกระดับของสวนสาธารณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่านมากที่สุด

(กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

**สนามเด็กเล่น** พื้นที่ประมาณ 200 ตารางเมตร มีสิ่งอำนวยความสะดวกหรือเครื่องเล่นเช่น เครื่องปั้นปาย ชิงช้า บ่อทราย ก้อนน้ำตี๋ม แก้อึนั่งพักผ่อน เป็นต้น

**สวนสาธารณะในละแวกบ้าน** เป็นสวนขนาดเล็กประมาณ 10-15 ไร่ มีที่นั่งพักผ่อนสนามหญ้า อุปกรณ์เครื่องเล่น และใช้เวลาในการเดินทางเพียงเล็กน้อย

**สวนสาธารณะในระดับชุมชน** เป็นสวนที่มีขนาดไม่ต่ำกว่า 12.5 ไร่ มีกิจกรรมบางอย่างเพิ่มขึ้นจากสวนในละแวกบ้าน เช่น เล่นเรือตกปลา และอาจใช้จัดงานเทศกาลต่าง ๆ ของชุมชน เช่น งานแข่งเรือ งานลอย

**สวนสาธารณะระดับเขต** มีเนื้อที่ 50 ไร่ขึ้นไป มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่าสวนสาธารณะในละแวกบ้านและชุมชน มีลักษณะเฉพาะเช่น มีสวนดอกไม้ขนาดใหญ่ ที่แสดงดนตรี ลานเอนกประสงค์ เป็นต้น ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมแบบสงบ ให้บริการประชาชนจำนวนมาก

**สวนสาธารณะระดับเมือง** มีเนื้อที่ 100 ไร่ขึ้นไป มีกิจกรรมแบบสงบและออกกำลังกาย มีกิจกรรมหลากหลาย อาจมีพิพิธภัณฑ์ สวนนภธรรมชาติ เป็นต้น ส่วนใหญ่อยู่ใจกลางเมือง

ข. สวนสาธารณะที่ท่านได้เลือกไว้มีลักษณะอย่างไร (กรุณาเลือกเพียง 1 ข้อ)

- มีชื่อเสียง
- ไม่มีชื่อเสียง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ตารางประมวลผลจากการสำรวจด้วยแบบสอบถาม

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว	352	26.95
มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย	128	9.80
มีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง	317	24.27
มีความพร้อมในการบริการสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์	203	15.54
มีสาธารณูปการเช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ ฯลฯ ที่มีชื่อเสียง	176	13.48
อยู่ไกลจากพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม	59	4.52
เป็นพื้นที่ที่ได้รับการออกแบบและการวางผังบริเวณเป็นที่พอใจ	62	4.75
อื่นๆ	9	0.69
รวม	1306	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	ความถี่	ร้อยละ
บริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึง	312	26.85
บริเวณที่มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ	239	20.57
บริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง	133	11.46
สภาพแวดล้อมโดยรอบที่อยู่อาศัย	157	13.5
ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย	90	7.73
ใกล้โรงพยาบาล	52	4.48
ใกล้ศูนย์การค้า	74	6.41
ใกล้ตลาด	68	5.84
ใกล้สถานที่ราชการ	18	1.55
ใกล้สวนสาธารณะ	19	1.61
รวม	1161	100

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว	202	27.48	107	25.91	40	27.97	3	20.00
มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ เหมาะต่อการอยู่อาศัย	81	11.02	30	7.26	14	9.79	3	20.00
มีความพร้อมทางด้านคมนาคม ขนส่ง	192	26.12	90	21.79	34	23.73	1	6.67
มีความพร้อมในการบริการสาธารณูปโภค	116	15.78	68	16.46	16	11.19	3	20.00
มีสาธารณูปโภคเช่น โรงเรียน โรงพยาบาล	80	10.88	70	16.95	24	16.73	2	13.33
อยู่ใกล้จากพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม	28	3.81	24	5.81	5	3.50	2	13.33
เป็นพื้นที่ที่ได้รับการออกแบบและการวางผังบริเวณเป็นที่พอใจ	32	4.35	19	4.60	10	6.99	1	6.67
อื่น ๆ	4	0.54	5	1.21	0	0.00	0	0.00
รวม	735	100.00	413	100.00	143	100.00	15	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
บริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึง	185	27.78	107	29.89	37	30.08	6	42.86
บริเวณที่มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ	167	25.08	68	18.99	26	21.14	1	7.14
บริเวณที่มีน้ำท่วมไม่ถึง	79	11.86	39	10.89	15	12.20	0	0.00
สภาพแวดล้อมโดยรอบที่อยู่อาศัย	116	17.42	43	12.01	18	14.63	3	21.43
ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย	43	6.46	54	15.08	14	11.38	2	14.29
ใกล้โรงพยาบาล	25	3.75	19	5.31	8	6.50	0	0.00
ใกล้ศูนย์การค้า	51	7.66	28	7.82	5	4.07	2	14.29
ใกล้ตลาด	45	6.76	22	6.15	4	3.25	1	7.14
ใกล้สถานที่ราชการ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง	9	1.35	6	1.68	3	2.44	0	0.00
ใกล้สวนสาธารณะ	8	1.20	6	1.68	1	0.81	0	0.00
รวม	666	100.00	358	100.00	123	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านเศรษฐกิจ	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หย่าร้าง		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ	157	33.12	184	37.86	19	33.33	6	42.86
อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง	146	30.80	150	30.86	17	29.82	5	35.71
อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ	72	15.19	60	12.35	8	14.04	2	14.29
อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งสวัสดิการ	27	5.70	30	6.17	6	10.53	0	0.00
ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทน	36	7.59	36	7.41	5	8.77	1	7.14
อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย	29	6.12	18	3.70	2	3.51	0	0.00
อื่น ๆ	7	1.48	8	1.65	0	0.00	0	0.00
รวม	474	100.00	486	100.00	57	100.00	14	100.00



ตารางความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านเศรษฐกิจ	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หย่า		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ใกล้ที่ทำงาน	136	28.69	149	30.72	19	37.25	6	33.33
ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ	102	21.52	111	22.89	8	15.69	3	16.67
ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้	54	11.39	74	15.26	5	9.80	1	5.56
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อยเช่น อยู่ติดถนนสามารถเดินมาซึ่งประตูโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น	140	29.54	104	21.44	15	29.41	8	44.44
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สถานีรถ เป็นต้น	25	5.27	31	6.39	3	5.88	0	0.00
อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอำนวยความสะดวกในการสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้	15	3.16	14	2.89	1	1.96	0	0.00
อื่น ๆ	2	0.42	2	0.41	0	0.00	0	0.00
รวม	474	100.00	485	100.00	51	100.00	18	100.00

ตารางความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว	72	26.77	182	26.23	43	27.39	25	32.89	18	25.35	12	30.00
มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ เหมาะต่อการอยู่อาศัย	22	8.18	75	10.81	13	8.28	11	14.47	5	7.04	2	5.00
มีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง	65	24.16	166	23.92	39	24.84	23	30.26	15	21.13	9	22.50
มีความพร้อมในการบริการสาธารณูปโภค	32	11.90	118	17.00	29	18.47	7	9.21	12	16.90	5	12.50
มีสาธารณูปการเช่น โรงเรียน โรงพยาบาล	47	17.47	79	11.38	19	12.10	5	6.58	15	21.13	11	27.50
อยู่ใกล้เขตพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม	12	4.46	42	6.05	1	0.64	1	1.32	2	2.82	1	2.50
เป็นพื้นที่ที่ได้รับการออกแบบและการวางผังบริเวณเป็นที่พอใจ	16	5.95	28	4.03	12	7.64	3	3.95	3	4.23	0	0.00
อื่น ๆ	3	1.12	4	0.58	1	0.64	1	1.32	1	1.41	0	0.00
รวม	269	100.00	694	100.00	157	100.00	76	100.00	71	100.00	40	100.00

ตาราง 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
บริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึง	64	25.00	178	25.91	44	28.95	17	22.08	18	30.51	14	40.00
บริเวณที่มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ	51	19.92	152	22.13	30	19.74	17	22.08	11	18.64	1	2.86
บริเวณที่มีพุ่มไม้สีเขียว	30	11.72	80	11.64	9	5.92	9	11.69	4	6.78	1	2.86
สภาพแวดล้อมโดยรอบที่อยู่อาศัย	32	12.50	99	14.41	19	12.50	16	20.78	9	15.25	5	14.29
ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย	30	11.72	55	8.01	14	9.21	5	6.49	5	8.47	4	11.43
ใกล้โรงพยาบาล	8	3.13	30	4.37	7	4.61	1	1.30	5	8.47	1	2.86
ใกล้ศูนย์การค้า	13	5.03	51	7.42	12	7.89	4	5.19	2	3.39	4	11.43
ใกล้ตลาด	18	7.03	31	4.51	10	6.58	6	7.79	3	5.08	4	11.43
ใกล้สถานีราชการ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง	6	2.34	8	1.16	0	0.00	2	2.60	2	3.39	0	0.00
ใกล้สวนสาธารณะ	4	1.56	3	0.44	7	4.61	0	0.00	0	0.00	1	2.86
รวม	256	100.00	687	100.00	152	100.00	77	100.00	59	100.00	35	100.00

ตารางความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001 – 40,000 บาท		40,001 – 60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว	154	27.50	140	27.40	44	21.26	14	29.17
มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย	55	9.82	61	11.94	4	1.93	8	16.67
มีความพร้อมทางด้านคมนาคมขนส่ง	133	23.75	139	27.20	50	24.15	15	31.25
มีความพร้อมในการบริการสาธารณสุขโรค	88	15.71	72	14.09	39	18.84	4	8.33
มีสาธารณูปการเช่น โรงเรียน โรงพยาบาล	77	13.75	50	9.78	45	21.74	4	8.33
อยู่ไกลจากพื้นที่ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม	26	4.64	20	3.91	11	5.31	2	4.17
เป็นพื้นที่ที่ได้รับการออกแบบและการวางผังบริเวณเป็นที่พอใจ	23	4.11	26	5.09	12	5.80	1	2.08
อื่น ๆ	4	0.71	3	0.59	2	0.97	0	0.00
รวม	560	100.00	511	100.00	207	100.00	48	100.00

ตารางความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ภายในเมืองด้านกายภาพ

ด้านกายภาพ	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
บริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึง	139	24.69	128	26.18	56	33.33	12	26.09
บริเวณที่มีเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะ	120	21.31	98	20.04	32	19.05	12	26.09
บริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง	58	10.30	62	12.68	6	3.57	7	15.22
สภาพแวดล้อม โดยรอบที่อยู่อาศัย	87	15.45	65	13.29	21	12.50	7	15.22
ใกล้โรงเรียน มหาวิทยาลัย	47	8.35	42	8.59	18	10.71	6	13.04
ใกล้โรงพยาบาล	22	3.91	21	4.29	9	5.36	0	0.00
ใกล้ศูนย์การค้า	38	6.75	34	6.95	14	8.33	0	0.00
ใกล้ตลาด	37	6.57	29	5.93	6	3.57	0	0.00
ใกล้สถานที่ราชการ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง	7	1.24	6	1.23	3	1.79	2	4.35
ใกล้สวนสาธารณะ	8	1.42	4	0.82	3	1.79	0	0.00
รวม	563	100.00	489	100.00	168	100.00	46	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมือง  
ด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ	366	35.50
อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง	318	30.84
อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ	142	13.77
อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัตถุดิบ	63	6.11
ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทน	78	7.57
อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย	49	4.75
อื่น ๆ	15	1.45
รวม	1031	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site)  
ด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ใกล้ที่ทำงาน	310	30.19
ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ	224	21.81
ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้	134	13.05
อยู่ในที่ตั้งที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อยเช่น อยู่ติดถนนสามารถเดินมายังป้ายรถโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น	226	25.90
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สโมสร เป็นต้น	59	5.74
อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอำนวยความสะดวกสามารถสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้	30	2.92
อื่น ๆ	4	0.39
รวม	1027	100

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ	191	31.67	132	40.62	38	42.70	5	35.71
อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง	189	31.34	96	29.54	31	34.83	2	14.29
อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ	92	15.26	40	12.31	8	8.99	2	14.29
อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัตถุดิบ	42	6.97	16	4.92	4	4.49	1	7.14
ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทน	44	7.30	28	8.62	2	2.25	4	28.57
อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย	38	6.30	10	3.08	1	1.12	0	0.00
อื่น ๆ	7	1.16	3	0.92	5	5.62	0	0.00
รวม	603	100.00	325	100.00	89	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งปลูกสร้าง (site) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ใกล้ที่ทำงาน	176	29.88	102	31.19	29	28.71	3	27.27
ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ	123	20.88	64	19.57	33	32.67	4	36.36
ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจการทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้	79	13.41	43	13.15	11	10.89	1	9.09
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าเช่น อยู่ติดถนนสามารถเดินมาซึ่งมีารถโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น	152	25.81	94	28.75	19	18.81	2	18.18
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สโมสร เป็นต้น	36	6.11	17	5.20	5	4.95	1	9.09
อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอันช่วยให้สามารถสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้	19	3.23	7	2.14	4	3.96	0	0.00
อื่น ๆ	4	0.68	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	589	100.00	327	100.00	101	100.00	11	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพในการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หย่าร้าง		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ	157	33.12	184	37.86	19	33.33	6	42.86
อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง	146	30.80	150	30.86	17	29.82	5	35.71
อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ	72	15.19	60	12.35	8	14.04	2	14.29
อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัตถุดิบ	27	5.70	30	6.17	6	10.53	0	0.00
ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทน	36	7.59	36	7.41	5	8.77	1	7.14
อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย	29	6.12	18	3.70	2	3.51	0	0.00
อื่น ๆ	7	1.48	8	1.65	0	0.00	0	0.00
รวม	474	100.00	486	100.00	57	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพในการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่ปลูกสร้าง (site) ที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ใกล้ที่ทำงาน	136	28.69	149	30.72	19	3.725	6	33.33
ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ	102	21.52	111	22.89	8	1.69	3	16.67
ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจการทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้	54	11.39	74	15.26	5	9.80	1	5.56
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าเช่น อยู่ติดถนนสามารถเดินมาซื้อของโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น	140	29.54	104	21.44	15	29.41	8	44.44
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สโมสร เป็นต้น	25	5.27	31	6.39	3	5.88	0	0.00
อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอันช่วยให้สามารถสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้	15	3.16	14	2.89	1	1.96	0	0.00
อื่น ๆ	2	0.42	2	0.41	0	0.00	0	0.00
รวม	474	100.00	485	100.00	51	100.00	18	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปจังหวัดต่าง ๆ	75	36.59	194	35.19	41	35.96	19	27.94	22	43.14	13	36.11
อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง	63	30.73	165	29.62	42	36.84	21	30.88	17	33.33	10	27.78
อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ	30	14.63	75	13.46	13	11.40	16	23.53	7	13.73	1	2.78
อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัตถุดิบ	13	6.34	38	6.82	3	2.63	4	5.88	2	3.92	3	8.33
ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทน	14	6.83	45	8.08	7	6.14	4	5.88	0	0.00	8	22.22
อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย	7	3.41	29	5.21	7	6.14	3	4.41	2	3.92	1	2.78
อื่น ๆ	3	1.46	9	1.62	1	0.88	1	1.47	1	1.96	0	0.00
รวม	205	100.00	557	100.00	114	100.00	68	100.00	51	100.00	36	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปจังหวัดต่าง ๆ	145	27.94	151	31.86	61	35.06	9	22.50
อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง	143	27.55	124	26.16	42	24.14	9	22.50
อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ	48	9.25	48	10.13	4	2.30	9	22.50
อยู่ในตำแหน่งที่มีแหล่งวัตถุดิบ	59	11.37	54	11.39	17	9.77	4	10.00
ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทน	69	13.29	47	9.92	34	19.54	5	12.50
อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย	30	5.78	24	5.06	9	5.17	3	7.50
อื่น ๆ	25	4.82	26	5.49	7	4.02	1	2.50
รวม	519	100.00	474	100.00	174	100.00	40	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง (site) ของที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	อาชีพ											
	รับราชการ		สุกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในพื้นที่ทำงาน	57	28.08	177	31.38	36	28.13	17	34.00	15	28.85	8	25.81
ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ	53	26.13	106	18.79	22	17.19	9	18.00	23	44.33	11	35.48
ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจการทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้	18	8.87	73	12.94	25	19.53	9	18.00	6	11.54	3	9.68
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อยเช่น อยู่ติดถนนสามารถเดินมาซึ่งป้ายรถโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น	49	24.14	163	28.90	32	25.00	11	22.00	5	9.62	7	22.58
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สโมสร เป็นต้น	13	6.40	33	5.85	6	4.69	3	6.00	2	3.85	2	6.45
อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอาคารเพื่อให้สามารถสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้	11	5.42	10	1.77	7	5.47	1	2.00	1	1.92	0	0.00
อื่น ๆ	2	0.99	2	0.35	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	203	100.00	564	100.00	128	100.00	50	100.00	52	100.00	31	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่ปลูกสร้าง (site) ที่อยู่อาศัยภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001 - 40,000 บาท		40,001 - 60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในพื้นที่ทำงาน	131	30.05	127	31.51	44	29.53	8	20.00
ราคาที่ดินเหมาะสมกับฐานะทางเศรษฐกิจ	87	19.95	88	21.84	42	28.19	7	17.50
ที่ตั้งของบ้านเอื้อต่อการประกอบกิจการทางเศรษฐกิจ เช่น อยู่ใกล้ถนนสามารถค้าขายได้	57	13.07	51	12.66	18	12.08	8	20.00
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าออกน้อยเช่น อยู่ติดถนนสามารถเดินมาซึ่งป้ายรถโดยสารประจำทางได้ เป็นต้น	107	24.54	108	26.30	40	26.85	12	30.00
อยู่ในพื้นที่ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินส่วนกลางของพื้นที่เช่น สวนสาธารณะ สโมสร เป็นต้น	29	6.65	22	5.46	4	2.68	4	10.00
อยู่ในพื้นที่ที่มีกฎหมายในการควบคุมการก่อสร้างอาคารเพื่อให้สามารถสร้างอาคารที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจได้	21	4.82	7	1.74	1	0.67	1	2.50
อื่น ๆ	4	0.92	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	436	100.00	403	100.00	149	100.00	40	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจ	เขตที่อยู่อาศัย											
	เขตดินแดง		เขตห้วยขวาง		เขตจตุจักร		เขตหลักฟ้า		เขตวังทองหลาง		เขตบางกะปิ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่สามารถรถค้าขายในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ	27	35.06	75	42.86	43	29.05	33	39.29	97	34.89	91	33.83
อยู่ใกล้แหล่งงานของตนเอง	24	31.17	57	32.57	48	32.43	19	22.62	87	31.29	83	30.86
อยู่ใกล้ศูนย์กลางทางธุรกิจ	12	15.58	25	14.29	19	12.84	8	9.52	29	10.43	49	18.22
อยู่ในตำแหน่งที่ไม่มีแหล่งพักพิง	1	1.30	8	4.57	8	5.41	5	5.95	28	10.07	13	4.83
ในตำแหน่งที่สามารถให้ผลตอบแทน	4	5.19	6	3.43	17	11.49	9	10.71	23	8.27	19	7.06
อยู่ในตำแหน่งที่มีค่าใช้จ่ายประจำวันน้อย	7	9.09	3	1.71	12	8.11	4	4.76	13	4.68	10	3.72
อื่น ๆ	2	2.60	1	0.57	1	0.68	6	7.14	1	0.36	4	1.49
รวม	77	100.00	175	100.00	148	100.00	84	100.00	278	100.00	269	100.00

ตารางที่แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่งภายในเมืองด้านสังคม

ด้านสังคม	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด	65	6.29
อยู่ใกล้บิดามารดา		
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	17	1.65
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	16	1.55
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	69	6.68
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	32	3.10
รวม(อยู่ใกล้บิดามารดา)	134	12.97
อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง		
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	26	2.52
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	14	1.36
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	52	5.03
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	28	2.71
รวม(อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง)	120	11.62
อยู่ใกล้เพื่อน		
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	22	2.13
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	11	1.06
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	37	3.58
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	9	0.87
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	79	7.65
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาเดียวกัน	74	7.16
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่มีฐานะทางสังคมใกล้เคียงกัน	214	20.72
อยู่ในตำแหน่งที่มีความทันสมัย เช่น มีศูนย์การค้าชั้นนำ มีแหล่งจำหน่ายสินค้าด้านเทคโนโลยี	155	15.00
อยู่ในตำแหน่งที่มีความปลอดภัย มีการเกิดอาชญากรรมร้ายแรงน้อย	191	18.49
อื่น ๆ	1	0.10
รวม	1033	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ด้านสังคม

ด้านสังคม	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด	62	7.03
อยู่ใกล้บิดามารดา		
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	51	5.78
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	42	4.76
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	59	6.69
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	48	5.44
รวม(อยู่ใกล้บิดามารดา)	200	22.68
อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง		
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	31	3.51
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	27	3.06
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	27	3.06
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	15	1.70
รวม(อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง)	100	11.34
อยู่ใกล้เพื่อน		
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	19	2.15
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	25	2.83
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	8	0.91
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	10	1.13
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	62	7.03
อยู่ในที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน	255	28.91
เป็นที่ตั้งที่มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด	196	22.22
อื่น ๆ	7	0.79
รวม	882	100.00



ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านสังคม

ด้านสังคม	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยตั้งแต่เกิด	42	7.16	19	5.78	3	2.94	1	6.67
อยู่ใกล้บิดามารดา								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	13	2.21	4	1.22	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง								
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	13	2.21	2	0.61	1	0.98	0	0.00
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	14	2.39	32	9.73	19	18.63	4	26.67
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	17	2.90	11	3.34	4	3.92	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้บิดามารดา)	57	9.71	49	14.89	24	23.53	4	26.67
อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	26	4.43	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง								
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	10	1.70	4	1.22	0	0.00	0	0.00
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	14	2.39	23	6.99	13	12.75	2	13.33
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	7	1.19	17	5.17	4	3.92	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง)	57	9.71	44	13.37	17	16.67	2	13.33
อยู่ใกล้เพื่อน								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	22	3.75	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	6	1.02	5	1.52	0	0.00	0	0.00
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	7	1.19	17	5.17	11	10.78	2	13.33
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	1	0.17	4	1.22	4	3.92	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	36	6.13	26	7.90	15	14.71	2	13.33
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาเดียวกัน	46	7.84	18	5.47	8	7.84	2	13.33
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาต่างศาสนา								
สังคมใกล้เคียงกัน	127	21.64	72	21.88	15	14.71	0	0.00
อยู่ในตำแหน่งที่มีความทันสมัย เช่น มีศูนย์การค้าชั้นนำ มีแหล่งจำหน่ายสินค้าด้านเทคโนโลยี	91	15.50	55	16.72	7	6.86	2	13.33
อยู่ในตำแหน่งที่มีความปลอดภัย มีการจัดอาชญากรรมร้ายแรงน้อย	131	22.32	45	13.68	13	12.75	2	13.33
อื่น ๆ	0	0.00	1	0.30	0	0.00	0	0.00
รวม	587	100.00	329	100.00	102	100.00	15	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่ปลูกสร้าง (site) ภายในเมืองด้านสังคม

ด้านสังคม	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด	41	7.96	15	5.68	5	5.49	1	8.33
อยู่ใกล้บิดามารดา								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	42	8.16	7	2.65	2	2.20	0	0.00
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	32	6.21	7	2.65	2	2.20	1	8.33
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	19	3.69	25	9.47	14	15.38	1	8.33
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	14	2.72	21	7.95	12	13.19	1	8.33
รวม(อยู่ใกล้บิดามารดา)	107	20.78	60	22.73	30	32.97	3	25.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	26	5.05	5	1.89	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	20	3.88	6	2.27	0	0.00	1	8.33
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	12	2.33	10	3.79	5	5.49	0	0.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	5	0.97	7	2.65	2	2.20	1	8.33
รวม(อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง)	63	12.23	28	10.61	7	7.69	2	16.67
อยู่ใกล้เพื่อน								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	15	2.91	4	1.52	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	22	4.27	2	0.76	0	0.00	1	8.33
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	2	0.39	4	1.52	2	2.20	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	3	0.58	6	2.27	1	1.10	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	42	8.16	16	6.06	3	3.30	1	8.33
อยู่ในที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน	143	27.77	86	32.58	24	26.37	2	16.67
เป็นที่ตั้งที่มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด	117	22.72	56	21.21	21	23.08	2	16.67
อื่น ๆ	2	0.39	3	1.14	1	1.10	1	8.33
รวม	515	100.00	264	100.00	91	100.00	12	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพในการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองด้านสังคม

ด้านสังคม	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยตั้งแต่เกิด	31	6.95	31	6.01	1	1.75	2	14.29
อยู่ใกล้บิดามารดา								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	17	3.81	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	16	3.59	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	0	0.00	64	12.40	4	7.02	1	7.14
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	0	0.00	27	5.23	3	5.26	2	14.29
รวม(อยู่ใกล้บิดามารดา)	33	7.40	91	17.64	7	12.28	3	21.43
อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	26	5.83	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	14	3.14	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	0	0.00	46	8.91	6	10.53	0	0.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	0	0.00	23	4.46	4	7.02	1	7.14
รวม(อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง)	40	8.97	69	13.37	10	17.54	1	7.14
อยู่ใกล้เพื่อน								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	22	4.93	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	11	2.47	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กรณีที่ตั้งงานแล้ว อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	0	0.00	29	5.62	8	14.04	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	0	0.00	6	1.16	3	5.26	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	33	7.40	35	6.78	11	19.30	0	0.00
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่ไม่นับถือศาสนาเดียวกัน	32	7.17	39	7.56	2	3.51	1	7.14
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่มีฐานะทางสังคมใกล้เคียงกัน	91	20.40	110	21.32	12	21.05	1	7.14
อยู่ในตำแหน่งที่มีความทันสมัย เช่น มีศูนย์การค้าชั้นนำ มีแหล่งจำหน่ายสินค้าทันสมัย โดดเด่น	30	17.94	67	12.98	4	7.02	4	28.57
อยู่ในตำแหน่งที่มีความปลอดภัย มีการศึกษา								
สาธารณสุขบริการดี	106	23.77	74	14.34	9	15.79	2	14.29
อื่น ๆ	0	0.00	0	0.00	1	1.75	0	0.00
รวม	446	100.00	516	100.00	57	100.00	14	100.00

สถาบันวิจัยประชากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพในการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่ปลูกสร้าง (site) ภายในเมืองด้านสังคม

ด้านสังคม	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด	21	5.07	39	9.33	2	5.26	0	0.00
อยู่ใกล้บิดามารดา								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	48	11.59	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	41	9.90	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายชาย	0	0.00	59	14.11	3	7.89	1	9.09
อยู่ใกล้บิดามารดาฝ่ายหญิง	0	0.00	41	9.81	7	18.42	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้บิดามารดา)	89	21.50	100	23.92	10	26.32	1	9.09
อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	28	6.76	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	27	6.52	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายชาย	0	0.00	26	6.22	2	5.26	0	0.00
อยู่ใกล้ญาติพี่น้องฝ่ายหญิง	0	0.00	15	3.59	1	2.63	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้ญาติพี่น้อง)	55	13.29	41	9.81	3	7.89	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อน								
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	19	4.59	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	25	6.04	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กรณีที่แต่งงานแล้ว อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายชาย	0	0.00	8	1.91	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนฝ่ายหญิง	0	0.00	10	2.39	0	0.00	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	44	10.63	18	4.31	0	0.00	0	0.00
อยู่ในที่ตั้งที่มีเพื่อนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน	109	26.33	127	30.38	13	34.21	6	54.55
เป็นที่ตั้งที่มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด	94	22.71	89	21.29	9	23.68	4	36.36
อื่น ๆ	2	0.48	4	0.96	1	2.63	0	0.00
รวม	414	100.00	418	100.00	38	100.00	11	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location)  
ภายในเมืองด้านสังคม

ด้านสังคม	รับราชการ		สุจริตวิทยาลัยเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		โรงเรียนวิเทศชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยตั้งแต่เกิด	9	4.29	41	7.33	7	5.93	4	7.02	2	3.85	2	5.41
อยู่ใกล้บริเวณการค้า												
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้บริเวณการค้าชายชาย	4	1.90	10	1.79	2	1.69	0	0.00	0	0.00	1	2.70
อยู่ใกล้บริเวณการค้าชายหญิง	2	0.95	11	1.97	2	1.69	1	1.75	0	0.00	0	0.00
กรณีแต่งงานแล้ว อยู่ใกล้บริเวณการค้าชายชาย	11	5.24	32	5.72	5	4.24	6	10.53	8	15.38	7	18.92
อยู่ใกล้บริเวณการค้าชายหญิง	8	3.81	17	3.04	3	2.54	0	0.00	3	5.77	1	2.70
รวม(อยู่ใกล้บริเวณการค้า)	25	11.90	70	12.52	12	10.17	7	12.28	11	21.15	9	24.32
อยู่ใกล้ศูนย์ช้อปปิ้ง												
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้ศูนย์ช้อปปิ้งชายชาย	4	1.90	14	2.50	7	5.93	1	1.75	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้ศูนย์ช้อปปิ้งชายหญิง	5	2.38	4	0.72	4	3.39	0	0.00	1	1.92	0	0.00
กรณีแต่งงานแล้ว อยู่ใกล้ศูนย์ช้อปปิ้งชายชาย	8	3.81	21	3.76	6	5.08	2	3.51	9	17.31	6	16.22
อยู่ใกล้ศูนย์ช้อปปิ้งชายหญิง	4	1.90	16	2.86	4	3.39	1	1.75	2	3.85	1	2.70
รวม(อยู่ใกล้ศูนย์ช้อปปิ้ง)	21	10	55	9.84	21	17.80	4	7.02	12	23.08	7	18.92
อยู่ใกล้เพื่อน												
กรณีที่ยังไม่ได้แต่งงาน อยู่ใกล้เพื่อนชายชาย	3	1.43	18	3.22	0	0.00	0	0.00	1	1.92	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนชายหญิง	2	0.95	8	1.43	1	0.85	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กรณีแต่งงานแล้ว อยู่ใกล้เพื่อนชายชาย	11	5.24	10	1.79	2	1.69	6	10.53	0	0.00	8	21.62
อยู่ใกล้เพื่อนชายหญิง	2	0.95	6	1.07	0	0.00	0	0.00	1	1.92	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	18	8.57	42	7.51	3	2.54	6	10.53	2	3.85	8	21.62
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาเดียวกัน	18	8.57	42	7.51	8	6.78	3	5.26	3	5.77	0	0.00
อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรส่วนใหญ่มีฐานะทางสังคมใกล้เคียงกัน	49	23.33	111	19.86	26	22.03	16	28.07	7	13.46	5	13.51
อยู่ในตำแหน่งที่มีควมทันสมัย เช่น มีศูนย์การค้าชั้นนำ มีแหล่งจำหน่ายสินค้าทันสมัย โดอิ	27	12.86	93	16.64	23	19.49	4	7.02	6	11.54	2	5.41
อยู่ในตำแหน่งที่มีควมปลอดภัย มีการศึกษา												
อาชญากรรมร้ายแรงน้อย	42	20.00	105	18.78	18	15.25	13	22.81	9	17.31	4	10.81
อื่น ๆ	1	0.48	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	210	100.00	559	100.00	118	100.00	57	100.00	52	100.00	37	100.00

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งที่ปลูกสร้าง (site) ภายในเมืองด้านสังคม

ด้านสังคม	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างวิสาหกิจ		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของวิสาหกิจ		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
อยู่ในตำแหน่งที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยตั้งแต่เกิด	6	3.37	43	8.81	4	4.00	5	10.42	2	4.17	2	10.00
อยู่ใกล้ธนาคาร												
กรณีที่ตั้งไม่เหมาะสม อยู่ใกล้ธนาคารหลายราย	10	5.62	31	6.35	5	5.00	1	2.08	3	6.25	1	5.00
อยู่ใกล้ธนาคารหลายราย	8	4.49	20	4.10	9	9.00	2	4.17	3	6.25	0	0.00
กรณีที่ตั้งเหมาะสม อยู่ใกล้ธนาคารหลายราย	19	10.67	26	5.33	6	6.00	6	12.50	2	4.17	0	0.00
อยู่ใกล้ธนาคารหลายราย	14	7.87	15	3.07	3	3.00	0	0.00	9	18.75	7	35.00
รวม(อยู่ใกล้ธนาคาร)	51	28.65	92	18.85	23	23.00	9	18.75	17	35.42	8	40.00
อยู่ใกล้ศูนย์พักผ่อน												
กรณีที่ตั้งไม่เหมาะสม อยู่ใกล้ศูนย์พักผ่อนหลายราย												
อยู่ใกล้ศูนย์พักผ่อนหลายราย	5	2.81	19	3.89	2	2.00	3	6.25	2	4.17	0	0.00
อยู่ใกล้ศูนย์พักผ่อนหลายราย	4	2.25	15	3.07	6	6.00	0	0.00	2	4.17	0	0.00
กรณีที่ตั้งเหมาะสม อยู่ใกล้ศูนย์พักผ่อนหลายราย	9	5.06	11	2.25	7	7.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้ศูนย์พักผ่อนหลายราย	0	0.00	9	1.84	2	2.00	0	0.00	2	4.17	2	10.00
รวม(อยู่ใกล้ศูนย์พักผ่อน)	18	10.11	54	11.07	17	17.00	3	6.25	6	12.50	2	10.00
อยู่ใกล้เพื่อน												
กรณีที่ตั้งไม่เหมาะสม อยู่ใกล้เพื่อนหลายราย	2	1.12	13	2.66	2	2.00	1	2.08	1	2.08	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนหลายราย	1	0.56	21	4.30	2	2.00	0	0.00	1	2.08	0	0.00
กรณีที่ตั้งเหมาะสม อยู่ใกล้เพื่อนหลายราย	5	2.81	3	0.61	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อยู่ใกล้เพื่อนหลายราย	0	0.00	4	0.82	4	4.00	1	2.08	1	2.08	0	0.00
รวม(อยู่ใกล้เพื่อน)	8	4.49	41	8.40	8	8.00	2	4.17	3	6.25	0	0.00
อยู่ในที่ตั้งริมถนนบ้านฐานะใกล้เคียงกัน	52	29.21	139	28.48	33	33.00	19	39.58	7	14.58	5	25.00
เป็นที่ตั้งมีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด	42	23.60	114	23.36	15	15.00	10	20.83	12	25.00	3	15.00
อื่น ๆ	1	0.56	5	1.02	0	0.00	0	0.00	1	2.08	0	0.00
รวม	178	100.00	488	100.00	100	100.00	48	100.00	48	100.00	20	100.00

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	จำนวน	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	281	58.54
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	118	24.58
ปัจจัยด้านสังคม	80	16.67
ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.21
รวม	480	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	จำนวน	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	309	64.38
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	111	23.13
ปัจจัยด้านสังคม	59	12.29
ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.21
รวม	480	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	จำนวน	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	290	60.42
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	133	27.71
ปัจจัยด้านสังคม	56	11.67
ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.21
รวม	480	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	จำนวน	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	306	63.75
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	156	32.50
ปัจจัยด้านสังคม	17	3.54
ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.21
รวม	480	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของประชากรกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	177	64.60	85	58.22	32	60.38	3	50.00
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	62	22.63	42	28.77	11	20.75	2	33.33
ปัจจัยด้านสังคม	35	12.77	19	13.01	10	18.87	1	16.67
รวม	274	100.00	146	100.00	53	100.00	6	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	175	63.87	94	64.38	37	69.81	3	50.00
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	63	22.99	36	24.66	10	18.87	2	33.33
ปัจจัยด้านสังคม	36	13.14	16	10.96	6	11.32	1	16.67
รวม	274	100.00	146	100.00	53	100.00	6	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	128	58.45	125	55.31	23	88.46	2	25.00
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	58	26.48	59	26.11	1	3.85	0	0.00
ปัจจัยด้านสังคม	33	15.07	42	18.58	2	7.69	6	75.00
รวม	219	100.00	226	100.00	26	100.00	8	100.00



ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	142	64.84	142	62.83	20	76.92	5	62.50
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	55	25.11	52	23.01	3	11.54	1	12.50
ปัจจัยด้านสังคม	22	10.05	32	14.16	3	11.54	2	25.00
รวม	219	100.00	226	100.00	26	100.00	8	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	134	60.91	136	60.44	18	69.23	2	25.00
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	61	27.73	62	27.56	6	23.08	4	50.00
ปัจจัยด้านสังคม	25	11.36	27	12.00	2	7.69	2	25.00
รวม	220	100.00	225	100.00	26	100.00	8	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	142	64.84	142	62.83	20	76.92	5	62.50
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	55	25.11	52	23.01	3	11.54	1	12.50
ปัจจัยด้านสังคม	22	10.05	32	14.16	3	11.54	2	25.00
รวม	219	100.00	226	100.00	26	100.00	8	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	59	60.20	137	53.52	34	58.62	20	74.07	20	76.92	11	78.57
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	20	20.41	72	28.13	17	29.31	4	14.81	4	15.38	1	7.14
ปัจจัยด้านสังคม	19	19.39	47	18.36	7	12.07	3	11.11	2	7.69	2	14.29
รวม	98	100.00	256	100.00	58	100.00	27	100.00	26	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

รวม	รายได้ต่อเดือน							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	120	57.14286	106	57.2973	46	67.64706	9	56.25
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	51	24.28571	48	25.94595	16	23.52941	3	18.75
ปัจจัยด้านสังคม	39	18.57143	31	16.75676	6	8.823529	4	25
รวม	210	100	185	100	68	100	16	100

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างการอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	71	72.45	148	57.81	43	74.14	17	62.96	21	80.77	9	64.29
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	16	16.33	72	28.13	12	20.69	5	18.52	3	11.54	3	21.43
ปัจจัยด้านสังคม	11	11.22	36	14.06	3	5.17	5	18.52	2	7.69	2	14.29
รวม	98	100.00	256	100.00	58	100.00	27	100.00	26	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

รวม	รายได้ต่อเดือน							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	124	59.05	134	72.43	46	67.65	5	31.25
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	57	27.14	30	16.22	18	26.47	6	37.50
ปัจจัยด้านสังคม	29	13.81	21	11.35	4	5.88	5	31.25
รวม	210	100.00	185	100.00	68	100.00	16	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างการอาชีพกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	68	69.39	139	54.09	41	70.69	21	80.77	15	57.69	6	42.86
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	22	22.45	83	32.30	11	18.97	2	7.69	9	34.62	6	42.86
ปัจจัยด้านสังคม	8	8.16	35	13.62	6	10.34	3	11.54	2	7.69	2	14.29
รวม	98	100.00	257	100.00	58	100.00	26	100.00	26	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในอนาคต

รวม	รายได้ต่อเดือน							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	116	55.24	122	65.59	42	61.76	10	66.67
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	61	29.05	50	26.88	20	29.41	2	13.33
ปัจจัยด้านสังคม	33	15.71	14	7.53	6	8.82	3	20.00
รวม	210	100.00	186	100.00	68	100.00	15	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	อาชีพ											
	รับราชการ		สุกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	74	75.51	152	59.14	35	60.34	21	80.77	16	61.54	0	57.14
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	19	19.39	96	37.35	22	37.93	4	15.38	10	38.46	5	35.71
ปัจจัยด้านสังคม	5	5.10	9	3.50	1	1.72	1	3.85	0	0.00	1	7.14
รวม	98	100.00	257	100.00	58	100.00	26	100.00	26	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูกสร้าง (site) ของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	รายได้ต่อเดือน							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	134	63.81	123	66.13	37	54.41	12	80.00
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	65	30.95	60	32.26	28	41.18	3	20.00
ปัจจัยด้านสังคม	11	5.24	3	1.61	3	4.41	0	0.00
รวม	210	100.00	186	100.00	68	100.00	15	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location) ภายในเมืองของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	เขตที่อยู่อาศัย											
	เขตดินแดง		เขตห้วยขวาง		เขตจตุจักร		เขตลาดพร้าว		เขตวังทองหลาง		เขตบางกะปิ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	19	50.00	51	60.71	30	45.45	23	53.49	82	63.08	76	64.41
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	10	26.32	22	26.19	21	31.82	7	16.28	29	22.31	29	24.58
ปัจจัยด้านสังคม	9	23.68	11	13.10	15	22.73	13	30.23	19	14.62	13	11.02
รวม	38	100.00	84	100.00	66	100.00	43	100.00	130	100.00	118	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยกับเหตุผลในการพิจารณาเลือกที่ตั้งของที่ดินปลูก  
สร้าง (site) ของที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ปัจจัย	เขตที่อยู่อาศัย											
	เขตดินแดง		เขตห้วยขวาง		เขตจตุจักร		เขตลาดพร้าว		เขตวังทองหลาง		เขตบางกะปิ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	20	52.63	73	86.90	36	54.55	21	48.84	79	60.77	80	67.80
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	9	23.68	6	7.14	18	27.27	12	27.91	39	30.00	27	22.88
ปัจจัยด้านสังคม	9	23.68	5	5.95	12	18.18	10	23.26	12	9.23	11	9.32
รวม	38	100.00	84	100.00	66	100.00	43	100.00	130	100.00	118	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับปัจจัยที่มีผลในการพิจารณาเลือกตำแหน่ง (location)  
ภายในเมืองของที่พักอาศัยในอนาคต

ปัจจัย	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ปัจจัยด้านกายภาพ	155	56.36	90	61.64	41	78.35	4	66.67
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	83	30.18	39	26.71	9	17.31	2	33.33
ปัจจัยด้านสังคม	37	13.45	17	11.64	2	3.85	0	0.00
รวม	275	100.00	146	100.00	52	100.00	6	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่  
อาศัย

โครงสร้างพื้นฐาน	จำนวน	ร้อยละ
บริการด้านสาธารณูปโภค	275	57.29
บริการด้านสาธารณูปการ	204	42.50
ไม่แสดงความคิดเห็น	1	0.21
รวม	480	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่  
อาศัย

โครงสร้างพื้นฐาน	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สาธารณูปโภค	180	65.45	64	44.14	27	50.94	4	66.67
สาธารณูปการ	95	34.55	81	55.86	26	49.06	2	33.33
รวม	275	100.00	145	100.00	53	100.00	6	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสภาพสมรสกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

โครงสร้างพื้นฐาน	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สาธารณูปโภค	163	74.09	84	37.33	22	84.62	6	75.00
สาธารณูปการ	57	25.91	141	62.67	4	15.38	2	25.00
รวม	220	100.00	225	100.00	26	100.00	8	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างการมีบุตรกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

โครงสร้างพื้นฐาน	1 คน	2 คน	3 คน	4 คน	5 คนขึ้นไป	มีบุตร		ไม่มี	
	ความถี่	ความถี่	ความถี่	ความถี่	ความถี่	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สาธารณูปโภค	69	17	1	7	2	96	46.38	179	66.05
สาธารณูปการ	74	16	8	13	0	111	53.62	93	33.95
รวม	143	33	9	20	2	207	100.00	272	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

โครงสร้างพื้นฐาน	รับราชการ		สุราษฎร์ธานี		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สาธารณูปโภค	62	63.27	158	61.48	29	50.88	13	48.15	8	30.77	5	35.71
สาธารณูปการ	36	36.73	99	38.52	28	49.12	14	51.85	18	69.23	9	64.29
รวม	98	100.00	257	100.00	57	100.00	27	100.00	26	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

โครงสร้างพื้นฐาน	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สาธารณูปโภค	130	61.90	108	58.38	32	47.06	5	31.25
สาธารณูปการ	80	38.10	77	41.62	36	52.94	11	68.75
รวม	210	100.00	185	100.00	68	100.00	16	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

โครงสร้างพื้นฐาน	เขตที่อยู่อาศัย											
	เขตดินแดง		เขตห้วยขวาง		เขตจตุจักร		เขตลาดพร้าว		เขตวังทองหลาง		เขตบางกะปิ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
สาธารณูปโภค	24	63.16	48	57.83	45	68.18	29	65.91	72	55.38	57	48.31
สาธารณูปการ	14	36.84	35	42.17	21	31.82	15	34.09	58	44.62	61	51.69
รวม	38	100.00	83	100.00	66	100.00	44	100.00	130	100.00	118	100.00

ตารางจำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคประเภทที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	430	34.82
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	155	12.55
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	227	18.38
การบริการด้านการสื่อสาร	102	8.26
การบริการด้านการระบายน้ำ	151	12.23
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	50	4.05
การบริการด้านกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	120	9.72
รวม	1235	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคประเภทที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	450	39.06
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	122	10.59
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	160	13.89
การบริการด้านการสื่อสาร	80	6.94
การบริการด้านการระบายน้ำ	178	15.45
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	59	5.12
การบริการด้านกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	103	8.94
รวม	1152	100

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของประชากรกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	253	35.09	124	34.73	47	33.10	6	40.00
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	87	12.07	45	12.61	21	14.79	2	13.33
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	132	18.31	65	18.21	26	18.31	4	26.67
การบริการด้านการสื่อสาร	68	9.43	31	8.68	3	2.11	0	0.00
การบริการด้านการระบายน้ำ	88	12.21	48	13.45	14	9.86	1	6.67
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	21	2.91	15	4.20	13	9.15	1	6.67
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	72	9.99	29	8.12	18	12.68	1	6.67
รวม	721	100.00	357	100.00	142	100.00	15	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสของประชากรกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	205	35.78	193	33.51	24	35.29	8	44.44
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	72	12.57	73	12.67	10	14.71	0	0.00
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	103	17.98	107	18.58	16	23.53	1	5.56
การบริการด้านการสื่อสาร	60	10.47	38	6.60	3	4.41	1	5.56
การบริการด้านการระบายน้ำ	64	11.17	75	13.02	8	11.76	4	22.22
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	15	2.62	34	5.90	0	0.00	1	5.56
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	54	9.42	56	9.72	7	10.29	3	16.67
รวม	573	100.00	576	100.00	68	100.00	18	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรของประชากรกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	จำนวนบุตร											
	1 คน		2 คน		3 คน		4 คน		5 คนขึ้นไป		ไม่มีบุตร	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	118	31.47	30	34.88	9	47.37	20	38.46	2	33.33	251	36.01
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	51	13.60	12	13.95	2	10.53	7	13.46	1	16.67	82	11.76
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	74	19.73	15	17.44	4	21.05	11	21.15	2	33.33	121	17.36
การบริการด้านการสื่อสาร	34	9.07	7	8.14	2	10.53	1	1.92	0	0.00	58	8.32
การบริการด้านการระบายน้ำ	47	12.53	11	12.79	1	5.26	4	7.69	1	16.67	87	12.48
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	13	3.47	3	3.49	0	0.00	4	7.69	0	0.00	30	4.30
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	38	10.13	8	9.30	1	5.26	5	9.62	0	0.00	68	9.76
รวม	375	100.00	86	100.00	19	100.00	52	100.00	6	100.00	697	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของประชากรกับสาขารัฐบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาขารัฐบาลที่มีอิทธิพลต่อ	อาชีพ											
	บริหารการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่นๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริหารด้านการคมนาคมขนส่ง	86	34.13	239	36.21	43	29.05	24	36.36	25	35.21	13	34.21
การบริหารสาขารัฐบาลประเภทไฟฟ้า	26	10.32	77	11.67	23	15.54	12	18.18	13	18.31	4	10.53
การบริหารสาขารัฐบาลประเภทประปา	48	19.05	122	18.48	22	14.86	12	18.18	13	18.31	10	26.32
การบริหารด้านการสื่อสาร	20	7.94	62	9.39	12	8.11	6	9.09	1	1.41	1	2.63
การบริหารด้านการระบายน้ำ	33	13.10	80	12.12	22	14.86	5	7.58	4	5.63	7	18.42
การบริหารด้านการบำบัดน้ำเสีย	13	5.16	23	3.48	7	4.73	3	4.55	4	5.63	0	0.00
การบริหารด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	26	10.32	57	8.64	19	12.84	4	6.06	11	15.49	3	7.89
รวม	252	100.00	660	100.00	148	100.00	66	100.00	71	100.00	38	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของประชากรกับสาขารัฐบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาขารัฐบาลที่มีอิทธิพลต่อ	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริหารด้านการคมนาคมขนส่ง	189	34.62	162	34.76	63	35.39	16	35.56
การบริหารสาขารัฐบาลประเภทไฟฟ้า	56	10.26	67	14.38	28	15.73	4	8.89
การบริหารสาขารัฐบาลประเภทประปา	103	18.86	85	18.24	31	17.42	8	17.78
การบริหารด้านการสื่อสาร	49	8.97	31	6.65	16	8.99	6	13.33
การบริหารด้านการระบายน้ำ	75	13.74	52	11.16	21	11.80	3	6.67
การบริหารด้านการบำบัดน้ำเสีย	21	3.85	20	4.29	7	3.93	2	4.44
การบริหารด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	53	9.71	49	10.52	12	6.74	6	13.33
รวม	546	100.00	466	100.00	178	100.00	45	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของประชากรกับสาขารัฐบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาขารัฐบาลที่มีอิทธิพลต่อ	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริหารด้านการคมนาคมขนส่ง	258	40.25	135	54.00	51	37.50	6	37.50
การบริหารสาขารัฐบาลประเภทไฟฟ้า	60	9.36	51	20.40	13	9.56	3	18.75
การบริหารสาขารัฐบาลประเภทประปา	83	12.95	13	5.20	15	11.03	3	18.75
การบริหารด้านการสื่อสาร	56	8.74	15	6.00	2	1.47	0	0.00
การบริหารด้านการระบายน้ำ	107	16.69	2	0.80	17	12.50	1	6.25
การบริหารด้านการบำบัดน้ำเสีย	21	3.28	17	6.80	17	12.50	2	12.50
การบริหารด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	56	8.74	17	6.80	21	15.44	1	6.25
รวม	641	100.00	250	100.00	136	100.00	16	100.00



ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสของประชากรกับสาขารูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาขารูปโภคที่มีอิทธิพลต่อ	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	210	53.16	206	38.08	26	37.68	8	40.00
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	49	12.41	62	11.46	9	13.04	2	10.00
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	43	10.89	81	14.97	9	13.04	2	10.00
การบริการด้านการสื่อสาร	24	6.08	28	5.18	3	4.35	1	5.00
การบริการด้านการระบายน้ำ	50	12.66	79	14.60	12	17.39	3	15.00
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	10	2.53	32	5.91	4	5.80	2	10.00
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	9	2.28	53	9.80	6	8.70	2	10.00
รวม	395	100.00	541	100.00	69	100.00	20	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรของประชากรกับสาขารูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาขารูปโภคที่มีอิทธิพลต่อ	จำนวนบุตร											
	1 คน		2 คน		3 คน		4 คน		5 คนขึ้นไป		ไม่มีบุตร	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	135	39.94	31	36.90	9	42.86	20	38.46	2	33.33	253	38.86
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	36	10.65	8	9.52	4	19.05	6	11.54	1	16.67	67	10.29
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	48	14.20	10	11.90	5	23.81	7	13.46	1	16.67	89	13.67
การบริการด้านการสื่อสาร	26	7.69	8	9.52	2	9.52	0	0.00	0	0.00	44	6.76
การบริการด้านการระบายน้ำ	49	14.50	15	17.86	0	0.00	8	15.38	1	16.67	105	16.13
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	12	3.55	5	5.95	0	0.00	4	7.69	1	16.67	37	5.63
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	32	9.47	7	8.33	1	4.76	7	13.46	0	0.00	56	8.60
รวม	338	100.00	84	100.00	21	100.00	52	100.00	6	100.00	651	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของประชากรกับสาขารูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาขารูปโภคที่มีอิทธิพลต่อ	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่นๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	90	38.96	240	39.47	55	37.16	26	41.27	25	38.46	14	37.84
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	21	9.09	70	11.51	13	8.78	5	7.94	9	13.85	4	10.81
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	37	16.02	78	12.83	16	10.81	10	15.87	13	20.00	6	16.22
การบริการด้านการสื่อสาร	13	5.63	49	8.06	9	6.08	5	7.94	2	3.08	2	5.41
การบริการด้านการระบายน้ำ	35	15.15	96	15.79	28	18.92	8	12.70	4	6.15	7	18.92
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	15	6.49	27	4.44	9	6.08	3	4.76	3	4.62	2	5.41
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	20	8.66	48	7.89	18	12.16	6	9.52	9	13.85	2	5.41
รวม	231	100.00	608	100.00	148	100.00	63	100.00	65	100.00	37	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของประชากรกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อ	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	194	38.72	175	39.24	67	40.36	14	35.90
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	43	8.58	49	10.99	25	15.06	5	12.82
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	75	14.97	55	12.33	24	14.46	6	15.38
การบริการด้านการสื่อสาร	39	7.78	28	6.28	9	5.42	4	10.26
การบริการด้านการระบายน้ำ	87	17.37	66	14.80	23	13.86	2	5.13
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	25	4.99	25	5.61	7	4.22	2	5.13
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	38	7.58	48	10.76	11	6.63	6	15.38
รวม	501	100.00	446	100.00	166	100.00	39	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยของประชากรกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อ	เขตที่อยู่อาศัย											
	เขตดินแดง		เขตห้วยขวาง		เขตจตุจักร		เขตหลักฟ้า		เขตวังทองหลาง		เขตบางกะปิ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการคมนาคมขนส่ง	31	33.33	82	39.42	58	38.41	41	44.57	124	39.87	114	38.38
การบริการสาธารณูปโภคประเภทไฟฟ้า	8	8.60	17	8.17	19	12.58	8	8.70	37	11.90	33	11.11
การบริการสาธารณูปโภคประเภทประปา	16	17.20	24	11.54	22	14.57	13	14.13	39	12.54	46	15.49
การบริการด้านการสื่อสาร	9	9.68	16	7.69	15	9.93	7	7.61	18	5.79	15	5.05
การบริการด้านการระบายน้ำ	13	13.98	38	18.27	14	9.27	14	15.22	56	18.01	43	14.48
การบริการด้านการบำบัดน้ำเสีย	6	6.45	13	6.25	5	3.31	4	4.35	14	4.50	17	5.72
การบริการด้านการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล	10	10.75	18	8.65	18	11.92	5	5.43	23	7.40	29	9.76
รวม	93	100.00	208	100.00	151	100.00	92	100.00	311	100.00	297	100.00

ตารางผลการศึกษาแสดงจำนวนและร้อยละของสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

ประเภทสาธารณูปการ	จำนวน	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	251	24.35
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	135	13.09
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	80	7.76
การบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	143	13.87
ตลาด	200	19.40
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	185	17.94
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	37	3.59
รวม	1031	100.00

ตารางผลการศึกษาแสดงจำนวนและร้อยละของสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

ประเภทสาธารณูปการ	จำนวน	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	284	26.06
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	143	13.12
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	93	8.53
การบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	123	11.28
ตลาด	162	14.86
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	249	22.84
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	36	3.3
รวม	1090	100

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับสาธารณูปโภคที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	127	22.09	92	27.96	28	24.78	4	28.57
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	72	12.52	46	13.98	16	14.16	1	7.14
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	50	8.70	22	6.69	8	7.08	0	0.00
การบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	79	13.74	47	14.29	13	11.50	4	28.57
ตลาด	114	19.83	55	16.72	28	24.78	3	21.43
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	107	18.61	59	17.93	17	15.04	2	14.29
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	26	4.52	8	2.43	3	2.65	0	0.00
รวม	575	100.00	329	100.00	113	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	87	18.87	144	28.80	16	28.57	4	28.57
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	60	13.02	66	13.20	9	16.07	0	0.00
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	43	9.33	31	6.20	4	7.14	2	14.29
การบริการด้านรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	65	14.10	69	13.80	9	16.07	0	0.00
ตลาด	92	19.96	95	19.00	9	16.07	4	28.57
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	90	19.52	82	16.40	9	16.07	4	28.57
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	24	5.21	13	2.60	0	0.00	0	0.00
รวม	461	100.00	500	100.00	56	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรกับสาขารูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้ง  
ของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาขารูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	จำนวนบุตร											
	1 คน		2 คน		3 คน		4 คน		5 คนขึ้นไป		ไม่มีบุตร	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	84	25.93	20	27.40	6	37.50	9	22.50	1	20.00	131	22.86
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	45	13.89	12	16.44	0	0.00	2	5.00	0	0.00	76	13.26
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	25	7.72	10	13.70	0	0.00	2	5.00	0	0.00	43	7.50
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	46	14.20	10	13.70	3	18.75	4	10.00	1	20.00	79	13.79
ตลาด	57	17.59	11	15.07	4	25.00	13	32.50	2	40.00	113	19.72
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	56	17.28	9	12.33	2	12.50	8	20.00	1	20.00	109	19.02
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	11	3.40	1	1.37	1	6.25	2	5.00	0	0.00	22	3.84
รวม	324	100.00	73	100.00	16	100.00	40	100.00	5	100.00	573	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพของประชากรกับสาขารูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือก  
ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาขารูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่นๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	49	21.68	130	23.77	37	31.36	19	33.33	8	15.09	8	26.67
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	33	14.60	79	14.44	8	6.78	7	12.28	4	7.55	4	13.33
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	19	8.41	45	8.23	10	8.47	2	3.51	3	5.66	1	3.33
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	31	13.72	76	13.89	18	15.25	7	12.28	8	15.09	3	10.00
ตลาด	44	19.47	96	17.55	21	17.80	15	26.32	16	30.19	8	26.67
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	42	18.58	101	18.46	19	16.10	5	8.77	12	22.64	6	20.00
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	8	3.54	20	3.66	5	4.24	2	3.51	2	3.77	0	0.00
รวม	226	100.00	547	100.00	118	100.00	57	100.00	53	100.00	30	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของประชากรกับสาขารูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือก  
ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

สาขารูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	97	22.05	104	25.62	37	25.17	13	34.21
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	61	13.86	53	13.05	14	9.52	7	18.42
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	34	7.73	36	8.87	9	6.12	1	2.63
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	50	11.36	72	17.73	17	11.56	4	10.53
ตลาด	101	22.95	64	15.76	30	20.41	5	13.16
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	84	19.09	62	15.27	31	21.09	8	21.05
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	13	2.95	15	3.69	9	6.12	0	0.00
รวม	440	100.00	406	100.00	147	100.00	38	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	155	25.37	92	27.22	34	26.36	4	28.57
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	79	12.93	45	13.31	19	14.73	0	0.00
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	64	10.47	19	5.62	10	7.75	0	0.00
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	70	11.46	42	12.43	9	6.98	2	14.29
ตลาด	85	13.91	52	15.38	20	15.50	5	35.71
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	135	22.09	79	23.37	33	25.58	3	21.43
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	23	3.76	9	2.66	4	3.10	0	0.00
รวม	611	100.00	338	100.00	129	100.00	14	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	110	22.68	152	29.06	18	28.57	5	23.81
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	55	11.34	71	13.58	13	20.63	4	19.05
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	50	10.31	37	7.07	3	4.76	3	14.29
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	50	10.31	64	12.24	9	14.29	0	0.00
ตลาด	79	16.29	72	13.77	7	11.11	4	19.05
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	122	25.15	110	21.03	13	20.63	5	23.81
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	19	3.92	17	3.25	0	0.00	0	0.00
รวม	485	100.00	523	100.00	63	100.00	21	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรกับสาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาธารณูปการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต	จำนวนบุตร											
	1 คน		2 คน		3 คน		4 คน		5 คนขึ้นไป		ไม่มีบุตร	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	88	26.83	22	27.85	9	42.86	14	29.79	1	20.00	151	24.67
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	41	12.50	15	18.99	3	14.29	4	8.51	0	0.00	80	13.07
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	27	8.23	9	11.39	1	4.76	2	4.26	0	0.00	54	8.82
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	45	13.72	7	8.86	1	4.76	2	4.26	1	20.00	67	10.95
ตลาด	47	14.33	6	7.59	1	4.76	10	21.28	2	40.00	96	15.69
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	65	19.82	19	24.05	6	28.57	13	27.66	1	20.00	146	23.86
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	15	4.57	1	1.27	0	0.00	2	4.26	0	0.00	18	2.94
รวม	328	100.00	79	100.00	21	100.00	47	100.00	5	100.00	612	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับสาขาอาชีพการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาขาอาชีพการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอนาคต	อาชีพ											
	รับราชการ		ลูกจ้างบริษัทเอกชน		รับจ้างรัฐวิสาหกิจ		รับจ้างทั่วไป		เจ้าของบริษัทเอกชน		อื่นๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	53	23.98	157	26.43	37	27.61	20	32.26	13	25.49	5	16.67
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	33	14.93	76	12.79	15	11.19	8	12.90	5	9.30	6	20.00
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	19	8.60	57	9.60	7	5.23	4	6.45	3	5.83	3	10.00
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	24	10.86	67	11.28	17	12.69	6	9.68	6	11.76	3	10.00
ตลาด	38	17.19	79	13.30	21	15.67	9	14.52	8	15.69	7	23.33
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	48	21.72	137	23.06	32	23.88	13	20.97	14	27.45	6	20.00
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	6	2.71	21	3.54	5	3.73	2	3.23	2	3.92	0	0.00
รวม	221	100.00	594	100.00	134	100.00	62	100.00	51	100.00	30	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับสาขาอาชีพการที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในอนาคต

สาขาอาชีพการที่มีอิทธิพลต่อ การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอนาคต	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
การบริการด้านการศึกษา	121	26.13	122	28.05	30	19.61	12	29.27
การบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข	55	11.88	60	13.79	20	13.07	8	19.51
การบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ	37	7.99	41	9.43	14	9.15	1	2.44
การบริการด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	42	9.07	55	12.64	21	13.73	5	12.20
ตลาด	84	18.14	52	11.95	22	14.38	4	9.76
ห้างสรรพสินค้าหรือศูนย์การค้า	112	24.19	92	21.15	35	22.88	11	26.83
หน่วยงานหรือสถานที่ราชการ	12	2.59	13	2.99	11	7.19	0	0.00
รวม	463	100.00	435	100.00	153	100.00	41	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ระดับของสถานศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ระดับอนุบาล	119	24.79
ระดับประถมศึกษา	136	28.33
ระดับมัธยมศึกษา	110	22.92
ระดับอาชีวศึกษา	5	1.04
ระดับวิทยาลัยหรือมหาวิทยาลัย	103	21.46
ไม่แสดงความคิดเห็น	7	1.46
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาในระดับสถานศึกษา

ระดับของสถานศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
เป็นโรงเรียนในสังกัดรัฐบาล	361	75.21
เป็นโรงเรียนในสังกัดเอกชน	109	22.71
ไม่แสดงความคิดเห็น	10	2.08
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของสังกัดของสถานศึกษาที่เลือก

ลักษณะของสถานศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
มีชื่อเสียง	412	85.83
ไม่มีชื่อเสียง	56	11.67
ไม่แสดงความคิดเห็น	12	2.50
รวม	480	100.0

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ระดับสถานศึกษา	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ระดับอนุบาล	86	31.85	40	27.78	9	16.98	1	16.67
ระดับประถมศึกษา	76	28.15	38	26.39	13	24.53	1	16.67
ระดับมัธยมศึกษา	58	21.48	36	25.00	10	18.87	1	16.67
ระดับอาชีวศึกษา	5	1.85	3	2.08	3	5.66	0	0.00
ระดับวิทยาลัย/มหาวิทยาลัย	45	16.67	27	18.75	18	33.96	3	50.00
รวม	270	100.00	144	100.00	53	100.00	6	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ระดับสถานศึกษา	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ระดับอนุบาล	50	23.26	62	27.68	17	65.38	0	0.00
ระดับประถมศึกษา	49	22.79	76	33.93	1	3.85	0	0.00
ระดับมัธยมศึกษา	42	19.53	53	23.66	3	11.54	7	87.50
ระดับอาชีวศึกษา	2	0.93	3	1.34	0	0.00	0	0.00
ระดับวิทยาลัย/มหาวิทยาลัย	72	33.49	30	13.39	5	19.23	1	12.50
รวม	215	100.00	224	100.00	26	100.00	8	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนบุตรกับระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ระดับสถานศึกษา	บุตร											
	1 คน		2 คน		3 คน		4 คน		5 คนขึ้นไป		ไม่มีบุตร	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ระดับอนุบาล	43	30.28	11	34.38	2	22.22	0	0.00	0	0.00	63	23.51
ระดับประถมศึกษา	42	29.58	5	15.63	4	44.44	18	90.00	2	100.00	65	24.25
ระดับมัธยมศึกษา	35	24.65	6	18.75	2	22.22	2	10.00	0	0.00	65	24.25
ระดับอาชีวศึกษา	2	1.41	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	3	1.12
ระดับวิทยาลัย/มหาวิทยาลัย	20	14.08	10	31.25	1	11.11	0	0.00	0	0.00	72	26.87
รวม	142	100.00	32	100.00	9	100.00	20	100.00	2	100.00	268	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับระดับของสถานศึกษาที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ระดับสถานศึกษา	รายได้ต่อเดือน							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ระดับอนุบาล	43	21.08	51	27.57	20	29.41	6	37.50
ระดับประถมศึกษา	55	26.96	57	30.81	21	30.88	4	25.00
ระดับมัธยมศึกษา	45	22.06	46	24.86	17	25.00	4	25.00
ระดับอาชีวศึกษา	3	1.47	0	0.00	1	1.47	1	6.25
ระดับวิทยาลัย/มหาวิทยาลัย	58	28.43	31	16.76	9	13.24	1	6.25
รวม	204	100.00	185	100.00	68	100.00	16	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของระดับของสถานพยาบาลที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ระดับของสถานพยาบาล	จำนวน	ร้อยละ
โรงพยาบาลศูนย์	195	40.71
โรงพยาบาลทั่วไป	238	49.69
โรงพยาบาลชุมชน	17	3.55
สถานีอนามัยหรือ สถานพยาบาล	22	4.59
ไม่แสดงความคิดเห็น	7	1.46
รวม	480	100.0



ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาเลือกระดับสถานพยาบาล

ระดับของสถานพยาบาล	จำนวน	ร้อยละ
เป็นสถานพยาบาลในสังกัด รัฐบาล	342	71.25
เป็นสถานพยาบาลในสังกัด เอกชน	122	25.42
ไม่แสดงความคิดเห็น	16	3.33
รวม	480	100

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะการเลือกสังกัดของสถานพยาบาล

ลักษณะของสถานพยาบาล	จำนวน	ร้อยละ
มีชื่อเสียง	378	78.75
ไม่มีชื่อเสียง	95	19.79
ไม่แสดงความคิดเห็น	7	1.46
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของระดับของศูนย์การค้าที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

ระดับของศูนย์การค้า	จำนวน	ร้อยละ
ศูนย์การค้าระดับเมือง	324	67.50
ศูนย์การค้าระดับท้องถิ่น	149	31.04
ไม่แสดงความคิดเห็น	7	1.46
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของวิธีพิจารณาเลือกระดับศูนย์การค้า

วิธีพิจารณาระดับศูนย์การค้า	จำนวน	ร้อยละ
เป็นห้างสรรพสินค้าทั่วไป	220	45.83
เป็น Discount Store	255	53.13
ไม่แสดงความคิดเห็น	5	1.04
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะของศูนย์การค้าที่เลือกไว้

ลักษณะของศูนย์การค้า	จำนวน	ร้อยละ
มีชื่อเสียง	352	73.49
ไม่มีชื่อเสียง	123	25.68

ไม่แสดงความคิดเห็น	4	0.84
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของระดับตลาดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

ระดับของตลาดที่มีอิทธิพล	จำนวน	ร้อยละ
ตลาดเทศบาล	197	41.04
ตลาดในชุมชน	277	57.71
ไม่แสดงความคิดเห็น	6	1.25
รวม	480	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะของตลาดที่เลือกไว้

ลักษณะของตลาด	จำนวน	ร้อยละ
มีชื่อเสียง	213	44.38
ไม่มีชื่อเสียง	262	54.58
ไม่แสดงความคิดเห็น	5	1.04
รวม	480	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของระดับของสวนสาธารณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

ระดับของสวนสาธารณะ	จำนวน	ร้อยละ
สนามเด็กเล่น	128	26.67
สวนสาธารณะในละแวกบ้าน	194	40.42
สวนสาธารณะในระดับชุมชน	47	9.79
สวนสาธารณะระดับเขต	56	11.67
สวนสาธารณะระดับเมือง	50	10.42
ไม่แสดงความคิดเห็น	5	1.04
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะของสวนสาธารณะที่เลือก

ลักษณะของสวนสาธารณะ	จำนวน	ร้อยละ
มีชื่อเสียง	203	42.29
ไม่มีชื่อเสียง	269	56.04
ไม่แสดงความคิดเห็น	8	1.67
รวม	480	100.0

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

บริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย	ความถี่	ร้อยละ
ถนน		
-ถนนสายหลัก	255	17.98
-ถนนสายรอง	88	6.21
-ถนนซอย	83	5.85
-ถนนข้ามแยก (fly over)	25	1.76
รวม(ถนน)	451	31.81
ทางด่วน	100	7.05
รถไฟฟ้า		
-เส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล – MRT(รถไฟฟ้าใต้ดิน)	154	10.86
-เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร – BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	120	8.46
รวม(รถไฟฟ้า)	274	19.32
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)	25	1.76
บริการมอเตอร์ไซด์	131	9.24
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง	236	16.64
เส้นทางรถตู้	68	4.80
เส้นทางรถสองแถวรับจ้าง	104	7.33
เส้นทางรถไฟ	10	0.71
เส้นทางจักรยาน	3	0.21
ทางเดินเท้า	16	1.13
อื่น ๆ	0	0.00
รวม	1418	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

บริการด้านคมนาคมขนส่ง ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-70 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ถนน								
-ถนนสายหลัก	140	17.20	77	17.58	23	14.74	6	25.00
-ถนนสายรอง	44	5.41	34	7.76	17	10.90	4	16.67
-ถนนซอย	46	5.65	27	6.16	13	8.33	2	8.33
-ถนนข้ามแยก (fly over)	8	0.98	9	2.05	7	4.49	1	4.17
รวม(ถนน)	238	29.24	147	33.56	60	38.46	13	54.17
ทางด่วน	52	6.39	36	8.22	15	9.62	3	12.50
รถไฟฟ้า								
-เส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	83	10.20	50	11.42	18	11.54	1	4.17
MRT(รถไฟฟ้าใต้ดิน)								
-เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร	69	8.48	31	7.08	16	10.26	1	4.17
BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)								
รวม(รถไฟฟ้า)	152	18.67	81	18.49	24	15.38	2	8.33
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วน	17	2.09	7	1.60	2	1.28	0	0.00
บริการมอเตอร์ไซด์	88	10.81	33	7.53	10	6.41	0	0.00
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง	144	17.69	75	17.12	23	14.74	2	8.33
เส้นทางรถตู้	47	5.77	16	3.65	7	4.49	0	0.00
เส้นทางรถสองแถวรับจ้าง	66	8.11	24	5.48	12	7.69	2	8.33
เส้นทางรถไฟ	0	0.00	5	1.14	2	1.28	0	0.00
เส้นทางจักรยาน	3	0.37	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ทางเดินเท้า	7	0.86	7	1.60	1	0.64	1	4.17
อื่น ๆ	0	0.00	7	1.60	0	0.00	1	4.17
รวม	814	100.00	438	100.00	156	100.00	24	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

บริการด้านคมนาคมขนส่ง ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ถนน								
-ถนนสายหลัก	120	18.40	117	17.49	12	16.22	5	21.74
-ถนนสายรอง	36	5.52	47	7.03	3	4.05	1	4.35
-ถนนซอย	32	4.91	46	6.88	6	8.11	1	4.35
-ถนนข้ามแยก (fly over)	5	0.77	20	2.99	0	0.00	0	0.00
รวม(ถนน)	193	29.60	230	34.38	21	28.38	7	30.43
ทางด่วน	40	6.13	51	7.62	6	8.11	4	17.39
รถไฟฟ้า								
-เส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	74	11.35	66	9.87	10	13.51	2	8.70
MRT(รถไฟฟ้าใต้ดิน)								
-เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร	54	8.28	57	8.52	7	9.46	0	0.00
BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)								
รวม(รถไฟฟ้า)	128	19.63	123	18.39	17	22.97	2	8.70
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วน	15	2.30	8	1.20	3	4.05	0	0.00
บริการมอเตอร์ไซด์	75	11.50	52	7.77	2	2.70	2	8.70
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง	112	17.18	111	16.59	11	14.86	2	8.70
เส้นทางรถตู้	31	4.75	30	4.48	7	9.46	2	8.70
เส้นทางรถสองแถวรับจ้าง	50	7.67	45	6.73	7	9.46	2	8.70
เส้นทางรถไฟ	0	0.00	10	1.49	0	0.00	0	0.00
เส้นทางจักรยาน	2	0.31	1	0.15	0	0.00	0	0.00
ทางเดินเท้า	6	0.92	8	1.20	0	0.00	2	8.70
อื่น ๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	652	100.00	669	100.00	74	100.00	23	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

บริการด้านคมนาคมขนส่ง ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย	รายได้ต่อเดือน							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ถนน								
-ถนนสายหลัก	106	16.99	96	17.42	44	22.34	10	21.74
-ถนนสายรอง	32	5.13	40	7.26	12	6.09	5	10.87
-ถนนซอย	39	6.25	39	7.08	5	2.54	2	4.35
-ถนนข้ามแยก (fly over)	10	1.60	9	1.63	4	2.03	2	4.35
รวม(ถนน)	187	29.97	184	33.39	65	32.99	19	41.30
ทางด่วน	35	5.61	44	7.99	20	10.15	8	17.39
รถไฟฟ้า								
-เส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	55	8.81	72	13.07	22	11.17	3	6.52
MRT(รถไฟฟ้าใต้ดิน)								
-เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร	56	8.97	38	6.90	17	8.63	4	8.70
BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)								
รวม(รถไฟฟ้า)	111	17.79	110	19.96	39	19.80	7	15.22
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ	9	1.44	9	1.63	7	3.55	1	2.17
บริการมอเตอร์ไซด์	71	11.38	42	7.62	13	6.60	2	4.35
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง	117	18.75	89	16.15	23	11.68	3	6.52
เส้นทางรถตู้	33	5.29	25	4.54	11	5.58	1	2.17
เส้นทางรถสองแถวรับจ้าง	53	8.49	36	6.53	12	6.09	3	6.52
เส้นทางรถไฟ	2	0.32	6	1.09	1	0.51	1	2.17
เส้นทางจักรยาน	2	0.32	0	0.00	0	0.00	1	2.17
ทางเดินเท้า	4	0.64	6	1.09	6	3.05	0	0.00
อื่น ๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	624	100.00	551	100.00	197	100.00	46	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของความสัมพันธาระหว่างการครอบครองรถยนต์ส่วนตัวกับการบริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

บริการด้านคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย	มีรถ		ไม่มีรถ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ถนน				
-ถนนสายหลัก	150	20.44	105	15.35
-ถนนสายรอง	49	6.68	39	5.70
-ถนนซอย	36	4.90	47	6.87
-ถนนข้ามแยก (fly over)	16	2.18	9	1.32
รวม(ถนน)	251	34.20	200	29.24
ทางด่วน	74	10.08	26	3.80
รถไฟฟ้า				
-เส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล – MRT(รถไฟฟ้าใต้ดิน)	77	10.49	77	11.26
-เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร – BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	57	7.77	63	9.21
รวม(รถไฟฟ้า)	134	18.26	140	20.47
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)	14	1.91	11	1.61
บริการมอเตอร์ไซด์	53	7.22	78	11.40
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง	104	14.17	132	19.30
เส้นทางรถตู้	34	4.63	34	4.97
เส้นทางรถสองแถวรับจ้าง	45	6.13	59	8.63
เส้นทางรถไฟ	10	1.36	0	0.00
เส้นทางจักรยาน	2	0.27	1	0.15
ทางเดินเท้า	13	1.77	3	0.44
อื่น ๆ	0	0.00	0	0.00
รวม	734	100.00	684	100.00

ตารางแสดงจำนวนและร้อยละของประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต

ประเภทของการคมนาคมที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่	ความถี่	ร้อยละ
รถไฟฟ้า	261	54.38
ทางด่วน	86	17.92
ถนน	37	7.71
รถตู้	10	2.08
เส้นทางจักรยาน	7	1.46
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)	5	1.04
ไม่แสดงความคิดเห็น	74	15.42
รวม	480	100.00

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต

ประเภทของการคมนาคมที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่	อายุ							
	31-40 ปี		41-50 ปี		51-60 ปี		มากกว่า 60 ปี	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
รถไฟฟ้า	155	75.24	79	58.09	24	46.15	3	25.00
ทางด่วน	23	11.17	38	27.94	19	36.54	6	50.00
ถนน	15	7.28	12	8.82	7	13.46	3	25.00
รถตู้	6	2.91	3	2.21	1	1.92	0	0.00
เส้นทางจักรยาน	4	1.94	2	1.47	1	1.92	0	0.00
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วน	3	1.46	2	1.47	0	0.00	0	0.00
รวม	206	100	136	100	52	100	12	100



ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพการสมรสกับประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต

ประเภทของการคมนาคมที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่	สถานภาพการสมรส							
	โสด		แต่งงาน		หม้าย		แยกกันอยู่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
รถไฟฟ้า	169	68.98	84	59.15	5	45.45	3	37.50
ทางด่วน	42	17.14	40	28.17	2	18.18	2	25.00
ถนน	19	7.76	12	8.45	3	27.27	3	37.50
รถตู้	6	2.45	3	2.11	1	9.09	0	0.00
เส้นทางจักรยาน	6	2.45	1	0.70	0	0.00	0	0.00
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วน	3	1.22	2	1.41	0	0.00	0	0.00
รวม	245	100	142	100	11	100	8	100

ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับประเภทของการคมนาคมขนส่งที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่อยู่อาศัยในอนาคต

ประเภทของการคมนาคมที่ต้องการให้พัฒนาหรือขยายมายังพื้นที่	รายได้							
	ต่ำกว่า 20,000 บาท		20,001-40,000 บาท		40,001-60,000 บาท		60,000 บาทขึ้นไป	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
รถไฟฟ้า	125	71.84	99	68.28	33	46.48	4	25.00
ทางด่วน	19	10.92	28	19.31	30	42.25	9	56.25
ถนน	15	8.62	12	8.28	7	9.86	3	18.75
รถตู้	7	4.02	3	2.07	0	0.00	0	0.00
เส้นทางจักรยาน	4	2.30	2	1.38	1	1.41	0	0.00
เส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วน	4	2.30	1	0.69	0	0.00	0	0.00
รวม	174	100	145	100	71	100	16	100

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ข้าพเจ้านางสาวพัทธญา ปวนสุรินทร์ เกิดเมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ.2521 ที่อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี จากภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้รับปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต เมื่อปีการศึกษา 2545 และจากนั้นในปีการศึกษา 2547 ได้เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโท ในหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย