

บทที่ 5

ผลกระทบที่มาจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

ในบทที่ 5 นี้จะเป็นอธิบายถึงรายละเอียดของผลการศึกษาในเรื่องผลกระทบที่มาจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่มีต่อสภาพแวดล้อมชุมชนในย่านบางกะปิ ซึ่งจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ก่อให้เกิดผลกระทบในด้านต่างๆในหลายพื้นที่ ย่านบางกะปิก็คืออีกพื้นที่หนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่มีการกระจุกตัวอยู่ถึง 3 แห่งภายในพื้นที่ที่ใกล้เคียงกัน คือ เทสโก้-โลตัส แมคโคร และบิ๊กซี ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบในด้านต่างๆตามมา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 ผลกระทบต่อร้านค้าปลีกขนาดเล็ก

จากการสำรวจในบทที่ 4 ทำให้เห็นว่าแต่เดิมก่อนที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาเปิดให้บริการบริเวณย่านบางกะปಿನี้ ผู้บริโภคร้อยละ 46.58 จะจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคที่ร้านค้าปลีกขนาดเล็ก รองลงมาคือตลาดสด ร้อยละ 34.94 ต่อมาเมื่อมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาดำเนินกิจการภายในพื้นที่ ผู้บริโภคก็ได้รับเปลี่ยนสถานที่ซื้อสินค้าโดยหันไปให้ความนิยมในการใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เพิ่มมากขึ้น โดยมีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 46.59 ในส่วนของตลาดและร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นจะได้รับความสำคัญจากผู้บริโภคลดลงเหลือเพียงร้อยละ 18.49 และ 7.09 ในการที่จะเข้าไปจับจ่ายซื้อของ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเมื่อร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาเปิดดำเนินการภายในพื้นที่บริเวณย่านบางกะปินั้นมีผลทำให้ผู้บริโภคมีการปรับเปลี่ยนสถานที่ในการจับจ่ายซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค โดยมีการเข้าไปใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดเล็กลดลง ซึ่งสร้างผลกระทบโดยตรงให้กับร้านค้าปลีกขนาดเล็กภายในบริเวณนี้

สำหรับการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของร้านค้าปลีกขนาดเล็กที่อยู่ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปิ ในการศึกษาถึงผลกระทบในด้านนี้นั้นจะทำการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามเพื่อสอบถามถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาก่อตั้งในชุมชน โดยจากการสำรวจจำนวนร้านค้าปลีกรายย่อยบริเวณย่านบางกะปิพบว่ามีย่านประมาณ 191 ร้าน โดยในการหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างจะใช้เกณฑ์ตามหลักทฤษฎีแนวโน้มเข้าสู่ศูนย์กลาง (Central Limit Theory) ที่กล่าวว่าไว้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีขนาดใหญ่จะต้องมีขนาดตั้งแต่ 30 ขึ้นไป

เพื่อการกระจายตัวของตัวอย่างจะได้เป็นเส้นโค้งปกติ ดังนั้นทางผู้วิจัยจึงได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง เพื่อทำการสอบถามร้านค้าปลีกขนาดเล็กเป็นจำนวน 50 ร้านด้วยกัน โดยใช้แบบสอบถามในการสำรวจร้านค้าปลีกขนาดเล็กที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ทั้ง 3 แห่งของ 2 ฝั่งถนน โดยมีรายละเอียดของผลการศึกษาดังนี้

1. ปัจจัยในการเลือกที่ตั้งร้านค้า

จากตาราง 5.1 จะพบว่าปัจจัยในการเลือกที่ตั้งร้านค้าอันดับแรกนั้น คืออยู่ในย่านชุมชน คิดเป็นร้อยละ 98 รองลงมาคือ ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่ และเป็นที่อยู่อาศัยเดิม โดยคิดเป็นร้อยละ 60 และ 54 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการที่มีพื้นที่ทำเลอยู่ในย่านชุมชนนั้นจะเป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะเลือกทำกิจการ เพราะว่าโอกาสในการขายสินค้าได้นั้นจะมีมากกว่าทำเลอื่นๆ

ตาราง 5.1 แสดงปัจจัยในการเลือกที่ตั้งร้านค้า

ปัจจัยในการเลือกที่ตั้งร้านค้า	ความถี่	ร้อยละ
เป็นที่อยู่อาศัยเดิม	27	54.00
ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่	30	60.00
ใกล้ตลาดสด	3	6.00
ที่ดินราคาไม่แพงเกินกำลัง	11	22.00
อยู่ในย่านชุมชน	49	98.00

2. เงินลงทุนในการค้า

จากตาราง 5.2 พบว่าเงินลงทุนในการค้านั้นส่วนใหญ่จะมาจากทุนส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 86 รองลงมาคือ กู้ยืมจากญาติ คิดเป็นร้อยละ 58 และร้อยละ 10 ตามลำดับ

ตาราง 5.2 แสดงเงินลงทุนในการค้า

แหล่งที่มาของเงินทุน	ความถี่	ร้อยละ
ทุนส่วนตัว	43	86.00
กู้ยืมจากญาติ	5	10.00
กู้ยืมจากธนาคาร	29	58.00
กู้ยืมจากบรรษัทการเงิน	0	0.00

3. สถานที่ซื้อสินค้ามาจำหน่ายก่อนและหลังที่มีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

จากตาราง 5.3 พบว่าสถานที่ซื้อสินค้ามาจำหน่ายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กก่อนที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ในส่วนใหญ่นั้นจะเป็นการซื้อของจากทุกแหล่งสินค้าที่สามารถซื้อได้ คิดเป็นร้อยละ 44 รองลงมาคือ พ่อค้าส่ง/เชลล์แมน/ผู้ผลิตสินค้าโดยตรงโดยคิดเป็นร้อยละ 42 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในการซื้อสินค้ามาขายของเจ้าของกิจการร้านค้าปลีกขนาดเล็กในส่วนใหญ่นั้นจะไม่ได้มีการเจาะจงแหล่งซื้อสินค้า แหล่งไหนที่สามารถซื้อสินค้าได้ในราคาที่ถูกลงที่สุดแหล่งนั้นก็จะเป็นแหล่งในการตัดสินใจที่จะเข้าไปใช้บริการ แต่จากตารางจะเห็นได้ว่าความนิยมในการไปเลือกซื้อสินค้ามาจำหน่ายจากร้านค้าปลีกใหญ่นั้นยังมีจำนวนไม่มากนัก เมื่อหลังจากที่มีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ จะพบว่าสถานที่ซื้อสินค้ามาจำหน่ายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กหลังที่จะมีร้านค้าปลีกใหญ่ในส่วนใหญ่นั้นมีการเปลี่ยนแปลงไป โดยอันดับหนึ่งยังคงเป็นเป็นการซื้อของจากทุกแหล่งสินค้าที่สามารถซื้อได้ โดยคิดเป็นร้อยละ 56 รองลงมากลายเป็นร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 38 จะเห็นได้ว่าความนิยมในการไปเลือกซื้อสินค้ามาจำหน่ายจากร้านค้าปลีกใหญ่นั้นมีจำนวนเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาที่ใกล้เคียงกันกับแหล่งสินค้าที่ซื้อแต่เดิมแต่มีความสะดวกสบายในการเลือกซื้อสินค้ามากกว่า

ตาราง 5.3 แสดงสถานที่ซื้อสินค้ามาจำหน่ายก่อนและหลังที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

สถานที่ซื้อสินค้ามาจำหน่าย	ก่อนที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่		หลังที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ตลาด	1	2.00	0	0.00
พ่อค้าส่ง	3	6.00	2	4.00
เซลล์แมน/ผู้ผลิตสินค้าโดยตรง	1	2.00	1	6.00
พ่อค้าส่ง/เซลล์แมน/ผู้ผลิตสินค้าโดยตรง	21	42.00	10	20.00
แหล่งค้าส่งรูปแบบใหม่(ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่)	2	4.00	19	38.00
ทุกแหล่งสินค้า	22	44.00	28	56.00

4.กลุ่มลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการ

จากตาราง 5.4 พบว่ากลุ่มลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นทั้งลูกค้าประจำและลูกค้าจร เพราะร้านค้าปลีกขนาดเล็กส่วนใหญ่นั้นจะมีทำเลที่ตั้งที่ติดกับถนนที่มีผู้คนผ่านไปมาต่อวันเป็นจำนวนมากและอยู่ในย่านชุมชน โดยคิดเป็นร้อยละ 98

ตาราง 5.4 แสดงกลุ่มลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการ

กลุ่มลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการ	ความถี่	ร้อยละ
ลูกค้าในละแวกบ้าน	1	2.00
ลูกค้าในละแวกบ้านและลูกค้าจร	49	98.00
ลูกค้าจร	0	0.00
รวม	50	100.00

5.สภาวะการค้ำก่อนและหลังร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามา

จากตาราง 5.5 สภาวะการค้ำของร้านค้าปลีกขนาดเล็กก่อนที่ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จะเข้ามานั้น พบว่า ร้อยละ 52 กล่าวว่าการค้ำอยู่ในสภาพที่ดีมากแต่พอเมื่อร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามามีบทบาทพบว่าร้อยละ 60 สภาวะของการค้ำของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นอยู่ในสภาพที่แย่งซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเข้ามาดำเนินกิจการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ภายในพื้นที่นี้ทำให้สภาวะการค้ำของร้านค้าปลีกขนาดเล็กในย่านบางกะปี่นั้นมีสภาวะที่แย่ง

ตาราง 5.5 แสดงสภาวะการค้ำก่อนและหลังร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามา

สภาวะการค้ำ	ก่อนมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่		หลังมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ดีมาก	26	52.00	0	0.00
พอเลี้ยงชีพ	24	48.00	20	40.00
แย่ง	0	0.00	30	60.00
รวม	50	100.00	50	100.00

6.ผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

6.1 ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงยอดขาย

จากตาราง 5.6 พบว่าหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงยอดขายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กส่วนใหญ่พบว่ายอดขายสินค้าของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นลดลงมากโดยคิดเป็นร้อยละ 88 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเข้ามาดำเนินกิจการของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นทำให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงยอดขายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก

ตาราง 5.6 แสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงยอดขายหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงยอดขาย	ความถี่	ร้อยละ
ลดลงมาก	44	88.00
ลดลงเล็กน้อย	6	12.00
เท่าเดิม	0	0.00
เพิ่มขึ้น	0	0.00
รวม	50	100.00

6.2 ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้ซื้อ(ลูกค้าประจำ)

จากตาราง 5.7 พบว่าหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ จำนวนลูกค้าประจำของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นมีจำนวนลดลงมาก โดยลดลงคิดเป็นร้อยละ 66 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสถานที่สำหรับการจับจ่ายซื้อของผู้บริโภคในย่านนี้ได้เปลี่ยนแปลงไป

ตาราง 5.7 แสดงผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้ซื้อ (ลูกค้าประจำ) หลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้ซื้อ (ลูกค้าประจำ)	ความถี่	ร้อยละ
ลดลงมาก	33	66.00
ลดลงเล็กน้อย	17	34.00
เท่าเดิม	0	0.00
เพิ่มขึ้น	0	0.00
รวม	50	100.00

6.3 ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้ซื้อ (ลูกค้าจร)

จากตาราง 5.8 พบว่าหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จำนวนลูกค้าจรของร้านค้าปลีกขนาดเล็กได้มีการเปลี่ยนแปลงลดลงเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 42 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าลูกค้าจรของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นส่วนใหญ่นั้นมีจำนวนลดลงไปไม่มากเนื่องจากร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นส่วนใหญ่นั้นจะตั้งอยู่บริเวณริมถนนทำให้มีผู้คนผ่านไปผ่านมาเป็นจำนวนมาก ทำให้ยังพอที่จะขายสินค้าให้กับลูกค้าที่ผ่านไปมาได้อยู่

ตาราง 5.8 แสดงผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้ซื้อ (ลูกค้าจร) หลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้ซื้อ (ลูกค้าจร)	ความถี่	ร้อยละ
ลดลงมาก	20	40.00
ลดลงเล็กน้อย	21	42.00
เท่าเดิม	9	18.00
เพิ่มขึ้น	0	0.00
รวม	50	100.00

6.4 ผลกระทบต่อการตั้งราคาสินค้า

จากตาราง 5.9 พบว่าหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่การตั้งราคาสินค้าของร้านค้าปลีกขนาดเล็กส่วนใหญ่จะมียอดขายเท่าเดิม โดยคิดเป็นร้อยละ 78 โดยจากการพูดคุยถึงสาเหตุของการไม่เปลี่ยนแปลงราคาสินค้านั้นเพราะว่าถ้าหากลดราคาสินค้าลงก็จะทำให้ไม่มีกำไร ร้านค้าคงอยู่ไม่ได้

ตาราง 5.9 แสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อการตั้งราคาสินค้าหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

ผลกระทบต่อการตั้งราคาสินค้า	ความถี่	ร้อยละ
ราคาต่ำลง	11	22.00
ราคาเท่าเดิม	39	78.00
ราคาเพิ่มขึ้น	0	0.00
รวม	50	100.00

7.ปัญหาในการดำเนินกิจการ

จากตาราง 5.10 พบว่าปัญหาในการดำเนินกิจการอันดับหนึ่งของร้านค้าปลีกขนาดเล็กของทุกร้านที่เป็นกลุ่มตัวอย่างนั้นกล่าวว่ายอดขายลดลง รองลงมาคือปัญหาในเรื่องของที่จอดรถซึ่งปัญหานี้เป็นข้อเสียเปรียบของร้านค้าปลีกขนาดเล็กอีกสาเหตุหนึ่งที่สำคัญ

ตาราง 5.10 แสดงปัญหาในการดำเนินกิจการ

ปัญหา	ความถี่	ร้อยละ
ขาดเงินลงทุน	18	36.00
ยอดขายลดลง	50	100.00
ที่จอดรถไม่มี	31	62.00
อื่นๆ	9	18.00

8. ปัจจัยที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อร้านค้าปลีกขนาดเล็ก

จากตาราง 5.11 พบว่าสาเหตุที่ผู้ประกอบการร้านค้าปลีกขนาดเล็กเห็นว่าเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อการค้าปลีกของตนอันดับหนึ่งคือ สินค้าของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่มีราคาที่ถูกกว่า รองลงมาคือภาพพจน์และชื่อเสียงของร้านค้าที่ทำให้ผู้บริโภคมีความเชื่อถือในตัวสินค้าและบริการ

ตาราง 5.11 แสดงปัจจัยที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อร้านค้าปลีกขนาดเล็ก

ปัจจัย	ความถี่	ร้อยละ
สินค้าราคาถูก	50	100.00
สินค้ามีให้เลือกหลากหลาย	31	62.00
สินค้ามีคุณภาพดี	12	24.00
มีของแถม/เกม	13	26.00
ปริมาณสินค้าที่ต้องการเลือกซื้อจำนวนมาก	28	56.00
การจัดซื้อสินค้าสะดวกในการเลือกซื้อ	33	66.00
การบริการดี	15	30.00
มีบริการพิเศษ	19	38.00
ภาพพจน์/ชื่อเสียงของร้านค้า	49	98.00

9. แผนการในการดำเนินกิจการในอนาคต

จากตาราง 5.12 พบว่าแผนการในการดำเนินกิจการของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นส่วนใหญ่กล่าวว่าคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงการค้าขาย โดยคิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมาคือปรับปรุงร้านค้าให้ทันสมัยขึ้นและเลิกกิจการ คิดเป็นร้อยละ 40 และ ร้อยละ 6 ตามลำดับ

ตาราง 5.12 แสดงแผนการในการดำเนินกิจการในอนาคต

แผนการดำเนินการ	ความถี่	ร้อยละ
เลิกกิจการ	3	6.00
ปรับปรุงร้านค้าให้ทันสมัยขึ้น	20	40.00
ขยายกิจการ	0	0.00
เปลี่ยนไปประกอบกิจการอย่างอื่น	2	4.00
ไม่เปลี่ยนแปลง	25	50.00
รวม	50	100.00

5.2 สรุปผลจากการสำรวจผลกระทบของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่มีต่อร้านค้าปลีกขนาดเล็ก

จากข้อมูลการศึกษาข้างต้นจะพบว่าปัจจัยในการเลือกที่ตั้งร้านค้าอันดับแรกนั้นส่วนใหญ่ คือ การที่มีที่ตั้งของร้านค้าอยู่ในย่านชุมชน เพราะว่าโอกาสในการขายสินค้าได้นั้นจะมีมากกว่าทำเลอื่นๆ โดยเงินลงทุนในการค้ำนั้นส่วนใหญ่จะมาจากทุนส่วนตัว ส่วนสถานที่ซื้อสินค้ามาจำหน่ายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กก่อนที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ นั้นส่วนใหญ่จะเป็นการซื้อของจากทุกแหล่งสินค้าที่สามารถซื้อได้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในการซื้อสินค้ามาขายของเจ้าของกิจการร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นส่วนใหญ่จะไม่ได้มีการเจาะจงแหล่งซื้อสินค้า แหล่งไหนที่สามารถซื้อสินค้าได้ในราคาที่ถูกที่สุดแหล่งนั้นก็จะเป็แหล่งในการตัดสินใจที่จะเข้าไปใช้บริการ แต่จากการสำรวจที่ได้จะเห็นได้ว่าความนิยมในการไปเลือกซื้อสินค้ามาจำหน่ายจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ นั้นยังมีจำนวนไม่มากนัก แต่เมื่อหลังจากที่มีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาดำเนินกิจการภายในพื้นที่ที่จะพบว่าสถานที่ซื้อสินค้ามาจำหน่ายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กหลังที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ นั้นส่วนใหญ่ก็ยังคงเป็นการซื้อของจากทุกแหล่งสินค้าที่สามารถซื้อได้ แต่จะเห็นได้ว่าความนิยมในการไปเลือกซื้อสินค้ามาจำหน่ายจากร้านค้าปลีกใหญ่นั้นมีจำนวนเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาที่ใกล้เคียงกันกับแหล่งสินค้าที่ซื้อในอดีตแต่มีความสะดวกสบายในการเลือกซื้อสินค้ามากกว่า ในส่วนของกลุ่มลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นทั้งลูกค้าประจำ และลูกค้าจร เพราะร้านค้าปลีกขนาดเล็กส่วนใหญ่ นั้นจะมีทำเลที่ตั้งที่ติดกับถนนที่มีผู้คนผ่านไปมาต่อวันเป็นจำนวนมากและโดยส่วนใหญ่ นั้นจะอยู่ในย่านชุมชน สภาวะการค้าของร้านค้าปลีกขนาดเล็กก่อนที่ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จะเข้ามานั้นการค้าอยู่ในสภาพที่ดีมากแต่พอเมื่อร้านค้า

ปลีกขนาดใหญ่เข้ามามีบทบาทพบว่าสภาวะของการค้าของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นอยู่ในสภาพที่แย่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเข้ามาดำเนินกิจการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ภายในพื้นที่ย่านบางกะปินี้มีผลกระทบต่อสภาวะการค้าของร้านค้าปลีกขนาดเล็กทำให้แย่ง ซึ่งหลังจากการเปิดบริการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ยอดขายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นลดลงมาก จำนวนลูกค้าประจำของร้านค้าปลีกขนาดเล็กก็มีจำนวนลดลง แต่จำนวนลูกค้าจรของร้านค้าปลีกขนาดเล็กได้มีการเปลี่ยนแปลงลดลงเล็กน้อย เนื่องจากร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณริมถนนทำให้มีผู้คนผ่านไปผ่านมาเป็นจำนวนมาก ทำให้ยังพอที่จะขายสินค้าให้กับลูกค้าที่ผ่านไปมาได้อยู่ ในเรื่องของการตั้งราคาสินค้าของร้านค้าปลีกขนาดเล็กส่วนใหญ่นั้นก็จะมีราคาเท่าเดิม โดยจากการพูดคุยถึงสาเหตุของการไม่เปลี่ยนแปลงราคาสินค้านั้นเพราะว่าถ้าหากลดราคาสินค้าลงก็จะทำให้ไม่มีกำไร ร้านค้าคงอยู่ไม่ได้

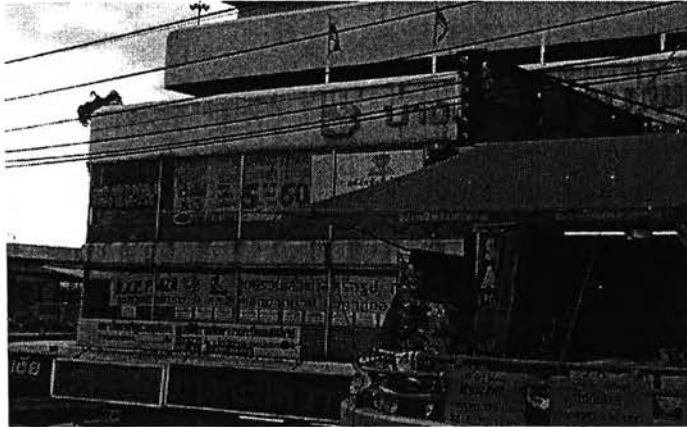
ในส่วนของปัญหาในการดำเนินกิจการอันดับหนึ่งของร้านค้าปลีกขนาดเล็กของทุกร้านที่เป็นกลุ่มตัวอย่างนั้นกล่าวว่ายอดขายลดลง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาที่ได้ในบทที่ 4 ที่พบว่าแต่เดิมก่อนที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ในบริเวณย่านบางกะปินี้ ผู้คนจะนิยมซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากร้านค้าปลีกขนาดเล็กและจากตลาด แต่หลังจากที่มีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาดำเนินกิจการในย่านบางกะปิแล้วนั้นผู้คนจึงได้หันมาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่กันมากขึ้น ซึ่งจากจากการที่ผู้คนหันมานิยมใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่กันมากขึ้นนั้น จึงเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ร้านค้าปลีกขนาดเล็กประสบกับภาวะยอดขายที่ลดลงและการขาดทุนมากกว่าแต่ก่อน โดยผู้ประกอบการร้านค้าปลีกขนาดเล็กกล่าวว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อ การดำเนินกิจการของตนอันดับหนึ่งคือ สินค้าของร้านค้าปลีกใหญ่นั้นมีราคาที่ถูกกว่า และในเรื่องของภาพพจน์และชื่อเสียงของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่ทำให้ผู้บริโภคมีความเชื่อถือในตัวสินค้าและบริการมากกว่า ปัญหารองลงมาในการดำเนินกิจการของร้านค้าปลีกขนาดเล็กบริเวณย่านบางกะปิ คือ ปัญหาในเรื่องของที่จอดรถ ซึ่งปัญหานี้เป็นข้อเสียเปรียบของร้านค้าปลีกขนาดเล็กอีกสาเหตุหนึ่งที่สำคัญ เมื่อกล่าวถึงแผนการในการดำเนินกิจการของร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นส่วนใหญ่กล่าวว่าคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการค้าขาย แต่ก็มีอีกส่วนหนึ่งที่กล่าวว่าคงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงร้านค้าให้ทันสมัยขึ้น เพื่อให้ร้านค้าคงอยู่ได้

จะเห็นได้ว่าร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นจะเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเข้ามาดำเนินกิจการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ในย่านบางกะปิ เนื่องจากทำให้ยอดขายของร้านค้าปลีกขนาดเล็กลดลง จนบางรายต้องปิดกิจการไป ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากการศึกษาในเรื่องโครงการ

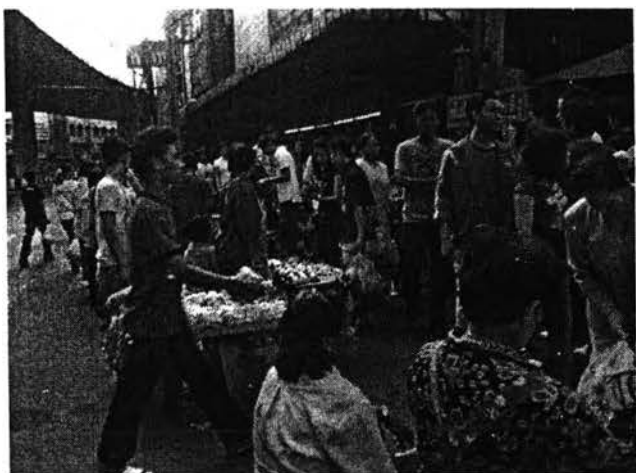
พัฒนาศูนย์พาณิชย์กรรมใหม่ ย่านบางกะปิ โดย พัฒนา ธรรมสุวรรณ(2541) ซึ่งได้ให้ข้อมูลของร้านค้าปลีกรายย่อยบริเวณย่านบางกะปิในปีพ.ศ. 2539 ซึ่งเป็นปีที่ใกล้เคียงกับปีที่มีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาเปิดให้บริการในย่านบางกะปิ (พ.ศ. 2538) ไว้ว่า ในขณะนั้นมีจำนวนร้านค้าปลีกขนาดเล็กจำนวน 238 แห่ง แต่ปัจจุบันจากการสำรวจพบว่า ร้านค้าปลีกรายย่อยบริเวณย่านบางกะปินั้นเหลือเพียงจำนวน 191 แห่ง ซึ่งจากการพูดคุยและสอบถามเจ้าของกิจการร้านค้าปลีกขนาดเล็กที่เปิดให้บริการบริเวณนี้มาเป็นเวลานานทำให้ทราบว่า ร้านค้าปลีกขนาดเล็กหลายแห่งได้ปิดกิจการไปหลังจากที่มีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาดำเนินกิจการ เพราะประสบกับภาวะขาดทุน ขายสินค้าได้น้อยลง เนื่องจากผู้คนได้เปลี่ยนไปใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่กันมากขึ้นทำให้ร้านค้าปลีกขนาดเล็กมียอดขายที่ลดลง เนื่องจากร้านค้าปลีกขนาดเล็กนั้นมีต้นทุนในการลงทุนน้อยกว่าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เป็นจำนวนมากและต้นทุนในการซื้อสินค้ามาจำหน่ายตหน่วยสูงกว่า ทำให้ไม่สามารถขายสินค้าได้ในราคาที่ถูกกว่าหรือเท่ากับร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ได้ เป็นเหตุให้บางรายจนถึงกับต้องเลิกกิจการไป ซึ่งนอกจากร้านค้าปลีกขนาดเล็กจะได้รับผลกระทบแล้วร้านสะดวกซื้อหรือห้างสรรพสินค้าขนาดเล็กบางแห่งก็ได้รับผลกระทบจากการเข้ามาดำเนินการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ในพื้นที่นี้เช่นกัน เช่น ห้างดีเอ็มเบอร์ที่ปัจจุบันได้ปิดกิจการลงแล้ว คงเหลือไว้แต่อาคารที่ว่างเปล่าและทรุดโทรม ห้างซูเปอร์เซฟที่ปัจจุบันยังคงเปิดดำเนินการอยู่แต่ร้างผู้คนและอาคารมีสภาพที่ทรุดโทรมเช่นเดียวกันกับห้างบางกะปิ คอมเพล็กซ์ เป็นต้น (รูปที่ 5.1)

แต่ถึงกระนั้นแม้ว่าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จะสร้างผลกระทบโดยตรงต่อร้านค้าปลีกขนาดเล็กทำให้มีจำนวนลดน้อยลงแต่การเข้ามาดำเนินการของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่บริเวณย่านบางกะปินี้ได้ทำให้การค้าอีกรูปแบบหนึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น นั่นคือ กิจการค่านอกระบบในรูปแบบของหาบเร่แผงลอย ซึ่งบริเวณนี้จะมีทั้งหาบเร่แผงลอยที่ได้รับการจดทะเบียนถูกต้องและไม่ได้รับการจดทะเบียนมาตั้งแผงขายของอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและบริเวณด้านหน้าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จะเป็นบริเวณที่มีผู้คนผ่านไปมามากมาย ทำให้พ่อค้าแม่ค้าที่มีกำลังทุนน้อยมาตั้งแผงในการขายสินค้ากันมาก ซึ่งจากข้อมูลการศึกษาวิจัยของ สรียา ศรีเชื้อ(2540) ที่ทำการศึกษาในเรื่องของแนวทางการวางแผนพัฒนาย่านการค้าหลักในเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาพื้นที่บางกะปินั้น ได้ให้ข้อมูลในส่วนของกิจกรรมการค้าค่านอกระบบในรูปแบบของหาบเร่แผงลอยบริเวณย่านบางกะปิในปีพ.ศ. 2539 ว่ามีจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยจำนวน 1 จุด คือ บริเวณซอยลาดพร้าว 129 จำนวน 16 ราย และมีจำนวนหาบเร่

แผงลอยนอกระบบจำนวน 66 ราย รวมมีหาบเร่แผงลอยอยู่จำนวน 82 ราย ปัจจุบันจากข้อมูลสถิติหาบเร่แผงลอยของฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตบางกะปิพบว่าบริเวณใกล้เคียงกับร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปินั้นจะมีจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยอยู่ 2 จุด คือบริเวณจุดผ่อนผันสี่แยกลำสาลี จำนวน 42 ราย และบริเวณจุดผ่อนผันซอยลาดพร้าว 129 จำนวน 16 ราย ซึ่งเป็นหาบเร่แผงลอยที่ได้รับการจดทะเบียนถูกต้อง ซึ่งเมื่อนับรวมกับการสำรวจหาบเร่แผงลอยนอกระบบที่ตั้งแผงขายบริเวณด้านหน้าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ทั้ง 3 แห่งและบริเวณใกล้เคียงซึ่งได้จากการสำรวจเมื่อวันที่ 4-6 มีนาคม 2548 เวลา 16.00-18.00 น. พบว่ามีหาบเร่แผงลอยเฉลี่ยประมาณ 210 รายต่อวัน จะเห็นได้ว่าหาบเร่แผงลอยบริเวณนี้เพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่า สาเหตุที่ทำให้มีจำนวนของหาบเร่แผงลอยเพิ่มขึ้น เนื่องจากในปีพ.ศ. 2539 บริเวณย่านบางกะปิยังไม่มีการกระจุกตัวของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เกิดขึ้น เนื่องจากในขณะนั้นย่านบางกะปียังมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่อยู่เพียง 1 แห่ง จึงทำให้มีจำนวนหาบเร่แผงลอยนอกระบบที่เข้ามาใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จำนวนไม่มาก ปัจจุบันเมื่อย่านบางกะปามีจำนวนร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นจึงทำให้กิจกรรมการค้าในรูปแบบของหาบเร่แผงลอยเพิ่มจำนวนขึ้นตามมา จากการสำรวจพบว่าลักษณะของการตั้งแผงขายสินค้าของหาบเร่แผงลอยบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและบริเวณพื้นที่ด้านหน้าร้านค้าปลีกใหญ่นั้นจะอยู่ในลักษณะที่ไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากเป็นหาบเร่แผงลอยที่ไม่ได้รับการจดทะเบียนจึงไม่มีการจัดระบบและกำหนดที่ตั้งแผงขายสินค้า และเนื่องจากบริเวณพื้นที่ด้านหน้าร้านค้าปลีกใหญ่นั้นจะเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ทำให้เจ้าหน้าที่เทศกิจไม่สามารถที่จะควบคุมหรือห้ามการตั้งแผงขายสินค้าของหาบเร่แผงลอยที่เข้ามาตั้งแผงบริเวณด้านหน้าของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ได้ ประกอบกับร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ยังมีมาตรการที่ไม่รัดกุมเพียงพอในการห้ามไม่ให้หาบเร่แผงลอยเหล่านี้วางแผงขายสินค้าบริเวณด้านหน้า ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ ก่อให้เกิดสภาพที่ไม่น่าดูและทำลายทัศนียภาพที่ดีของชุมชนอีกด้วย(รูปที่ 5.2)



รูปที่ 5.1 ห้างสรรพสินค้าขนาดเล็กที่ผู้คนเข้าไปใช้บริการน้อยและอยู่ในสภาพทรุดโทรม



รูปที่ 5.2 ปัญหาหาบเร่แผงลอยบริเวณด้านหน้าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่และบริเวณใกล้เคียง

5.3 ผลกระทบด้านการจราจรและการสัญจร

สำหรับการศึกษาถึงผลกระทบของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ต่อการจราจรในย่านบางกะปิ นั้น จะทำการศึกษาในภาพรวมของผลกระทบของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ทั้ง 3 แห่งที่มีต่อระบบสัญจรในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งจากข้อมูลในบทที่ 4 จะพบว่าผู้ที่เข้ามาใช้บริการมากกว่าร้อยละ 50 กล่าวว่าปัญหาการจราจรและการสัญจรเป็นปัญหาในลำดับต้นๆที่เพิ่มขึ้นหลังจากที่ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาเปิดดำเนินกิจการ ซึ่งจากข้อมูลลักษณะของการเข้าใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ของผู้บริโภคที่ได้กล่าวไว้ในบทที่แล้วนั้นจะแสดงให้เห็นถึงปริมาณการเดินทาง (Trip Volume) ที่เกิดขึ้น โดยพบว่า ผู้ที่เข้ามาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่บริเวณย่านบางกะปิ ส่วนใหญ่จะเป็นคนในพื้นที่เขตบางกะปิและในละแวกใกล้เคียง โดยส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 50 นั้นจะเดินทางมายังร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปิโดยรถประจำทาง ซึ่งถือเป็นการเดินทางที่ไม่สร้างปัญหาในเรื่องของการจราจรมากนักแต่เมื่อดูสัดส่วนของปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวก็ยังคงถือว่าอยู่ในสัดส่วนที่มากอยู่

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลสถิติแสดงอัตราการขยายตัวของปริมาณการจราจรบนถนนสายสำคัญย่านบางกะปิ ในช่วงปี พ.ศ. 2537-2545(ตารางที่ 5.13)จะพบว่าถนนสายลาดพร้าวซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นที่สุดของถนนสายสำคัญย่านบางกะปิและมีแนวโน้มปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในทุกปี โดยในปีพ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นช่วงปีก่อนที่จะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาดำเนินกิจการภายในย่านบางกะปิ จะมีปริมาณรถยนต์ 37,686 คันต่อวัน พอถึงปี พ.ศ. 2545 ซึ่งเป็นปีที่ย่านบางกะปಿನั้นมีการกระจุกตัวของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ภายในพื้นที่ที่ใกล้เคียงกันถึง 3 แห่ง ปริมาณการจราจรในแต่ละวันบนถนนสายลาดพร้าวนั้นมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น ถึง 3 เท่าตัว คือ มีปริมาณการจราจรต่อวันถึง 93,775 คัน โดยในจำนวนยานพาหนะที่สัญจรอยู่บนถนนลาดพร้าวนั้นจะมีจำนวนรถที่เข้าไปยังร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ทั้ง 3 แห่งถึงวันละประมาณ 6,000 คัน(ตารางที่ 5.14 และแผนที่ที่ 5.1) หรือเท่ากับประมาณร้อยละ 6 ของจำนวนรถที่สัญจรอยู่บนถนนลาดพร้าว จะเห็นได้ว่าในแต่ละวันบริเวณย่านบางกะปಿನั้นจะมีรถที่เข้า-ออกจากห้างเหล่านี้ ออกมาสะสมกับปริมาณรถยนต์ที่มีอยู่บนถนนลาดพร้าวเป็นจำนวนมากและทำให้เกิดสภาพความแออัดและการชะลอตัวของรถยนต์บริเวณหน้าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่และบริเวณใกล้เคียงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็นที่เป็นช่วงเลิกงานและเลิกเรียน จะพบว่าบริเวณหน้าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่และพื้นที่ใกล้เคียงนั้นจะมีสภาพการจราจรที่แออัดและติดขัดมากกว่าช่วงเวลาอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจที่ได้ว่าผู้บริโภคโดยส่วนใหญ่มักนิยมเข้ามาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

ใหญ่ในช่วงเวลา 13.00-20.00 น. โดยจะเห็นได้จากความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนน ช่วงลาดพร้าว-บางกะปิ ช่วงเร่งด่วนเย็นเวลา 16.00-19.00 น. ที่ทำการการสำรวจโดยส่วนพัฒนาระบบการจราจร สนข.(ตารางที่ 5.15) พบว่า ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์บนถนนเส้นลาดพร้าว-บางกะปิ ซึ่งเป็นที่ตั้งของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปินั้นมีแนวโน้มของอัตราเฉลี่ยความเร็วของรถยนต์ลดลงในทุกๆปีโดยในปีพ.ศ. 2541 ซึ่งในขณะนั้นบริเวณย่านบางกะปิจะมีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่เปิดให้บริการเพียง 1 แห่งนั้นจะมีค่าอัตราเฉลี่ยความเร็วของรถยนต์เท่ากับ 19.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อถึงปีพ.ศ. 2546 ซึ่งเป็นช่วงปีที่มีร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เปิดดำเนินการบริเวณย่านบางกะปิถึง 3 แห่ง พบว่าอัตราเฉลี่ยความเร็วของรถยนต์บนถนนลาดพร้าวมีค่าลดลงเท่ากับ 14.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งส่วนหนึ่งนั้นจะมาจากสภาพความแออัดและการชะลอตัวของรถยนต์ที่รอเข้า-ออกบริเวณด้านหน้าของห้างเหล่านั้น

ตารางที่ 5.13 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ ปีพ.ศ.2545

ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่	ปริมาณรถเข้า-ออก (คันต่อวัน)
ห้างแมคโคร	1,786
ห้างเทสโก้-โลตัส	2,097
ห้างบิ๊กซี	1,986
รวม	5,869

ที่มา : สถิติข้อมูลของห้างแมคโครและเทสโก้-โลตัสและบิ๊กซี

ตารางที่ 5.14 แสดงอัตราการขยายตัวของปริมาณการจราจรบนถนนสายสำคัญย่านบางกะปิ ในช่วงปี พ.ศ. 2537-2545

ถนน	จำนวนยานพาหนะ(คัน/วัน)			อัตราการขยายตัว(ค%/ปี)	
	ปี 2537	ปี 2540	ปี 2545	ปี 2537-2540	ปี 2540-2545
ศรีนครินทร์	42,783	45,780	53,670	6.54	14.70
ลาดพร้าว	37,686	65,887	93,775	42.80	29.73
รามคำแหง	35,398	41,107	65,237	13.88	36.98
สุขาภิบาล 1	19,837	21,467	26,425	7.59	18.76
สุขาภิบาล 2	31,183	40,580	48,183	23.15	15.77

ที่มา : ฝ่ายสำรวจและสถิติ กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง

ตาราง 5.15 ความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนช่วงลาดพร้าว-บางกะปิ ช่วงเร่งด่วนเย็น : 16.00-19.00/ขาออกเมือง

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ความเร็วเฉลี่ย(กม./ชม.)						เปรียบเทียบความเร็ว		
		ก.ค.41	ก.ค.42	ก.ค.43	ก.ค.44	ก.ค.45	ก.ค.46	ก.ค.44/ก.ค.43	ก.ค.45/ก.ค.44	ก.ค.46/ก.ค.45
ลาดพร้าว-รัชดา	1.900	14.3	13.5	16.1	8.2	23.3	20.8	-49.01%	183.35%	-10.76%
รัชดา-โชคชัย4	2.500	25.4	19.7	18.0	23.7	9.9	18.2	32.14%	-58.43%	84.99%
โชคชัย4-ด่วนอาจณรงค์	1.900	20.4	28.0	29.2	20.9	13.4	15.2	-28.34%	-35.92%	13.43%
ด่วนอาจณรงค์-มหาดไทย	2.000	29.4	32.8	26.5	24.8	12.7	6.7	-6.27%	-48.87%	-47.40%
มหาดไทย-ลาดพร้าว101	0.600	15.5	24.8	13.1	11.2	8.9	15.4	-14.10%	-20.70%	73.00%
ลาดพร้าว101-แฮปปี้แลนด์	1.600	25.8	16.4	14.1	15.6	13.9	15.4	10.77%	-10.94%	10.70%
แฮปปี้แลนด์-บางกะปิ	0.500	14.4	11.9	8.0	17.5	11.1	11.5	119.57%	-36.46%	3.78%
ลาดพร้าว-บางกะปิ	11.000	19.8	21.8	17.8	17.4	13.3	14.8	-2.29%	-28.61%	10.80%

ที่มา : การสำรวจของส่วนพัฒนาระบบการจราจร สนข

นอกจากปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจรข้างต้นแล้วยังพบว่าลักษณะของทำเลที่ตั้งของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่บริเวณย่านบางกะปินั้นก็มีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจร เนื่องจากทำเลที่ตั้งของศูนย์การค้าและร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ของย่านนี้นั้นจะมีทำเลที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับทางแยกหลักๆหลายแห่ง เช่น บริเวณแยกลำสาลี สีแยกบางกะปิ สามแยกบางกะปิและแยกแฮปปี้แลนด์ เป็นต้น ซึ่งเป็นทางแยกที่มีการจราจรพลุกพล่าน เนื่องจากเป็นบริเวณจุดเชื่อมต่อของเส้นทางสายสำคัญของย่านและยังเป็นบริเวณย่านการค้าที่สำคัญของพื้นที่ ทำให้ปริมาณรถมีเป็นจำนวนมากและเกิดการชะลอตัวเพิ่มขึ้นบริเวณทางแยกเมื่อมีรถที่ต้องการที่จะเข้า-ออกจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ ซึ่งนอกจากนี้ยังมีในส่วนของปัญหาบริเวณที่หยุดรถประจำทางบริเวณหน้าห้างน้อมจิตต์บริเวณใกล้เคียงกับห้างโลตัส ซึ่งจะเป็นป้ายหยุดรถประจำทางที่ใหญ่ซึ่งแต่ละวันจะมีผู้ใช้บริการไปรอใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้บริเวณนั้นมีรถประจำทางที่หยุดรอรับผู้โดยสารอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดสภาวะของการชะลอตัวของรถยนต์และเกิดการติดขัดขึ้นบริเวณนั้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็น

ปัญหาการสัญจรบนทางเท้าก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรบริเวณย่านบางกะปินี้ ซึ่งจากการที่ในแต่ละวันจะมีผู้ที่เข้ามาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เป็นจำนวนมากทำให้มีผู้คนสัญจรไป-มาบริเวณทางเดินเท้าเพื่อเข้าไปใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่มีอยู่เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเวลาดอนเย็น ซึ่งจากการสำรวจสภาพของทางเดินเท้าบริเวณด้านหน้าและบริเวณใกล้เคียงกับร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปินั้นจะมีลักษณะที่คับแคบ ซึ่งทางเดินเท้าจะมีความกว้างประมาณ 1 เมตร และมีลักษณะทรวดโถมเป็นหลุมเป็นบ่อ ประกอบกับเมื่อหาบเร่แผงลอยเข้ามาตั้งวางสินค้าทั้งสองข้างของทางเท้า ทำให้พื้นที่ทางเดินเท้าแออัดไปด้วยแผงขายสินค้าของพ่อค้า แม่ค้า จึงเหลือพื้นที่ในการสัญจรบนทางเดินเท้าไม่ถึง 500 เมตร ประชาชนบางส่วนจึงหลีกเลี่ยงความแออัดดังกล่าวลงไปเดินบนผิวจราจร เนื่องจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ยังไม่มีการจัดระบบทางเชื่อมเพื่อเข้าสู่ตัวห้างที่สะดวกและกว้างขวางพอ จะมีอยู่แต่สะพานลอยเชื่อมต่อเพื่อเข้าสู่ห้างเดอะมอลล์ บางกะปิซึ่งในช่วงเวลาเย็นหรือวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ จะมีคนใช้สะพานนี้เพื่อเข้าสู่ห้างและข้ามถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้ในบางครั้งเกิดความแออัดของผู้คนบนสะพานลอยขึ้น ซึ่งในส่วนของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จะยังไม่มีการเชื่อมและทางข้ามให้บริการลูกค้า ทำให้ผู้ที่ต้องการที่จะใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่จะต้องใช้เส้นทางทางเดินเท้าข้างล่างเพื่อเข้าไปใช้บริการ ซึ่งทางเดินเท้าบริเวณด้านหน้าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปินั้นจะไม่สามารถรองรับจำนวนคนได้เพียงพอ โดยเฉพาะในช่วงเวลาดอนเย็นหลังเลิกเรียนและเลิกงาน

ทำให้ในบางครั้งทำให้ผู้คนที่ต้องการเข้าไปใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ต้องลงมาเดินริมถนน ทำให้เกิดการชะลอตัวของรถยนต์และเกิดการติดขัดของการจราจรตามมา นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกแก่การสัญจรและเกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้เข้าไปใช้บริการอีกด้วย(รูปที่ 5.3 และแผนที่ที่ 5.2)

จึงจะเห็นได้ว่าจากปริมาณการรถเข้า-ออกร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปิในแต่ละ

วันที่มีจำนวนมากที่ออกมาสะสมกับปริมาณการจราจรบนถนนลาดพร้าว โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็น ซึ่งเป็นเวลาที่ผู้บริโภคนิยมที่จะเข้าไปใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่บริเวณนี้กันเป็นจำนวนมาก ประกอบกับเส้นทางการสัญจรทางเท้าที่ไม่เพียงพอกับปริมาณความต้องการผู้คนที่สัญจรไปมาจึงทำให้ผู้คนที่ต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร ทำให้การจราจรบริเวณด้านหน้าห้างและบริเวณใกล้เคียงเกิดการชะลอตัวหรือหยุดนิ่งเพื่อรอการเข้า-ออกของยานพาหนะที่เข้าไปใช้บริการ และเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับผู้คนที่สัญจรทางเท้า ซึ่งจากข้อมูลข้างต้นนี้อาจจะทำให้กล่าวได้ว่าการที่ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เข้ามาเปิดให้บริการภายในบริเวณย่านบางกะปินี้ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ย่านนี้มีการจราจรที่แออัดและติดขัดมากขึ้นกว่าแต่ก่อน เนื่องจากในแต่ละวันจะมีผู้ที่เข้ามาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ถึงแม้ว่าผู้ที่เข้ามาใช้บริการส่วนใหญ่จะเดินทางมาโดยรถประจำทาง แต่สัดส่วนของผู้ที่เดินทางมายังร้านค้าปลีกขนาดใหญ่โดยรถยนต์ส่วนตัวยังมีปริมาณที่มากอยู่ จึงทำให้เกิดภาวะการสะสมของปริมาณรถยนต์และเกิดการชะลอตัวของการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะบริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออกของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่และบริเวณใกล้เคียง ซึ่งจากปริมาณการจราจรที่แออัดคับคั่งที่เกิดขึ้นนั้นยังได้ทำให้เกิดผลกระทบด้านสภาวะแวดล้อมเป็นพิษจากฝุ่น คาร์บอน ที่เกิดจากรถยนต์เพิ่มขึ้นตามมาอีกด้วย ซึ่งจากตาราง 5.16 แสดงสถิติเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อมที่จัดทำโดยกองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้ทำการสำรวจคุณภาพอากาศริมเส้นทางจราจรในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2545-2546 พบว่าบริเวณป้อมตำรวจสี่แยกบางกะปิมีปริมาณฝุ่นละอองรวมเฉลี่ยเพิ่มขึ้น คือ อยู่ในช่วงค่า

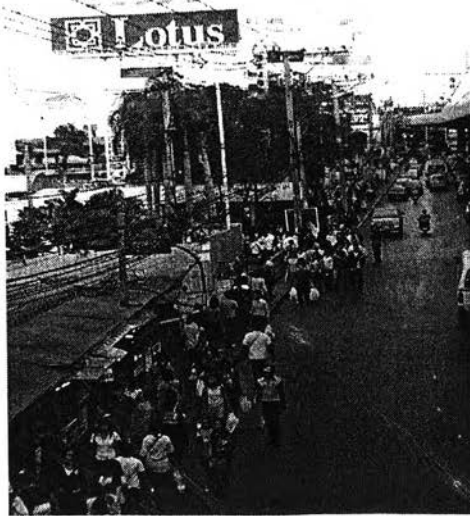
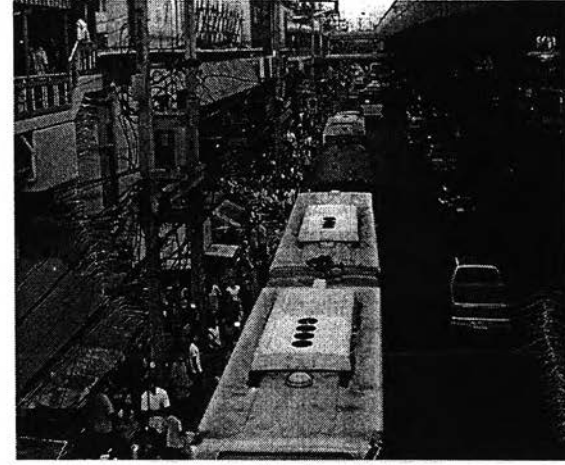
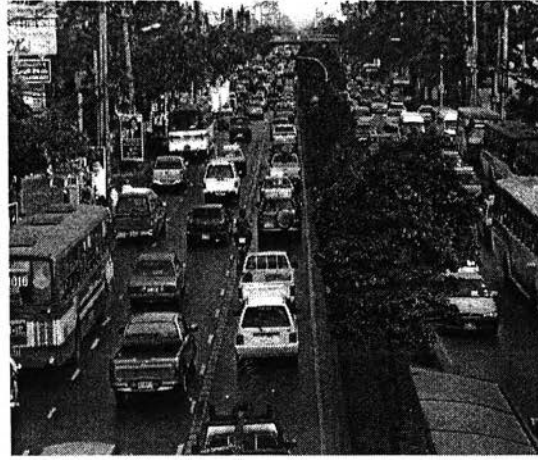
0.10-0.32 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งถือว่ามีความสูงเกือบเท่ากับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศที่สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้กำหนดไว้ว่า ในอากาศไม่ควรจะมีฝุ่นละอองเกินกว่า 0.33 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ในส่วนของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ที่มาจากควันและท่อไอเสียรถยนต์ก็มีค่าเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.4 ppm. ซึ่งถึงแม้ว่าค่าที่วัดได้จะไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดไว้คือ 9 ppm. แต่ก็ยังถือว่าเป็นสัดส่วนที่ยังสูงอยู่ ซึ่งสภาพพื้นที่บริเวณ

ย่านบางกะปิในพื้นที่สีเขียวมีอยู่เป็นจำนวนน้อย ทำให้กระบวนการของการกรองอากาศเสียที่เกิดขึ้นมีไม่เพียงพอ ก่อผลเสียทางด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนที่เข้ามาใช้บริการร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ในพื้นที่และต่อประชาชนผู้ที่อาศัยอยู่ในย่านชุมชนที่ตั้งของร้านค้าปลีกขนาดใหญ่และพื้นที่ใกล้เคียงด้วย

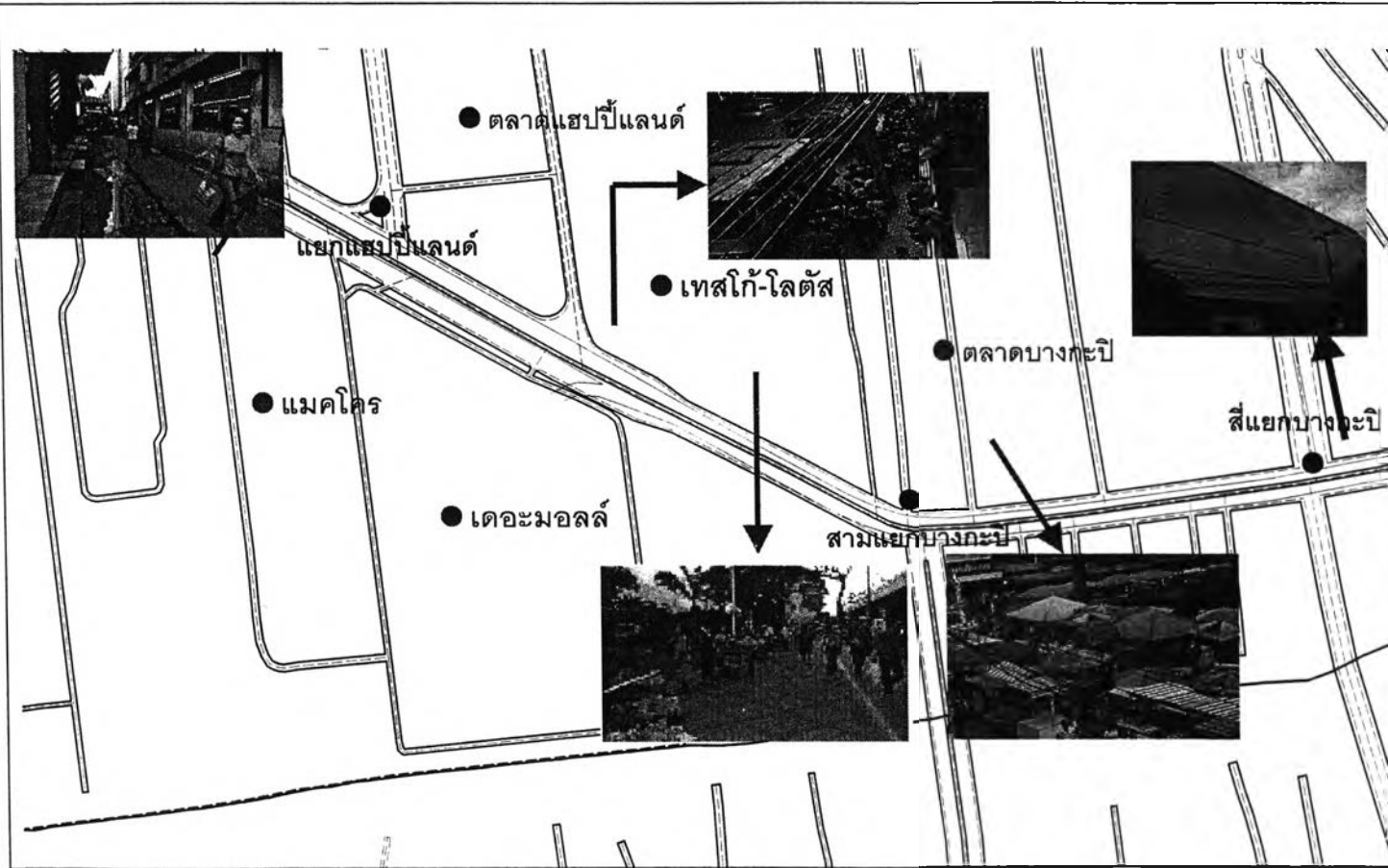
ตารางที่ 5.16 แสดงข้อมูลคุณภาพอากาศ ณ จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณป้อมตำรวจ สีแยกบางกะปิ ปีพ.ศ. 2545-2546


แสดงผล	ปีพ.ศ. 2545		ปีพ.ศ. 2546		ค่ามาตรฐาน
	ค่าเฉลี่ย	ค่าที่วัดได้	ค่าเฉลี่ย	ค่าที่วัดได้	
ฝุ่นรวมเฉลี่ย 24 ชม.(mg/m)	0.27	0.17-0.04	0.22	0.10-0.32	0.33
ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชม.(mg/m)	120	88-173	106.6	74.1-137.9	120
คาร์บอนมอนนอกไซด์					9
-เฉลี่ย 1 ชม.(ppm)	2.93	1.50-5.30	3.4	1.1-5.7	
-เฉลี่ย 8 ชม.(ppm)	2.93	1.94-4.45	3.4	1.6-4.6	

ที่มา : กองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ



รูปที่ 5.3 สภาพปัญหาการจราจรและการสัญจร
บริเวณด้านหน้าร้านค้าปลีกขนาดใหญ่และบริเวณ



ผลกระทบจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่มีต่อสภาพแวดล้อมชุมชน : กรณีศึกษาย่านบางกะปิ กรุงเทพมหานคร
แผนที่ที่ 5.2 แสดงที่ตั้งผลกระทบที่เกิดจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ย่านบางกะปิ
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จะเห็นได้ว่าจากผลกระทบที่เกิดขึ้นเหล่านี้ได้สร้างปัญหาให้กับสภาพแวดล้อมชุมชนของย่านบางกะปิเป็นอย่างมาก ซึ่งกรณีพื้นที่ย่านบางกะปินั้นจะเป็นพื้นที่ตัวอย่างในการศึกษาในเรื่องของกฎหมายทางผังเมืองและการควบคุมอาคารที่มีช่องว่างในตรงจุดนี้ได้เป็นอย่างดี ทำให้เห็นว่าการอนุญาตให้มีการก่อสร้างร้านค้าปลีกขนาดใหญ่โดยที่ไม่มีการควบคุมจำกัดขนาดและจำนวนนั้น จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ที่ร้านค้าปลีกเหล่านี้ได้เข้ามาดำเนินการ ซึ่งเป็นการยากต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นตามมา ในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงข้อเสนอแนะและแนวทางในการแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆที่เกิดขึ้นจากการศึกษาค้างนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขหรือลดปัญหาที่มาจากร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ในพื้นที่ย่านบางกะปิต่อไป