



แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยการเลือกแหล่งลักษณะที่อยู่อาศัย

ปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัย เป็นใจความสำคัญสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องในวงการด้านที่อยู่อาศัย การจะตอบสนองต่อความต้องการด้านที่อยู่อาศัย ให้เหมาะสมกับความต้องการนั้นเป็นเรื่องที่จำเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นเราจึงควรศึกษาให้ถ่องแท้ถึงหลักมูลฐาน ของปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยของกลุ่มคนที่เราต้องการศึกษางานวิจัยฉบับนี้ ต้องการศึกษเกี่ยวกับ ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่มีต่อบุคลากรจุฬา ฯ ถึง การเปลี่ยนแปลงแหล่งที่อยู่อาศัย และจะเลือกแหล่งและลักษณะที่อยู่อาศัยอย่างไร และมีปัจจัยรองอื่น ๆ ไต่บ้างที่มีความสัมพันธ์หรือมีผลต่อการเลือกแหล่งและลักษณะที่อยู่อาศัยนั้น แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยนั้นมีอยู่มากทั้งในประเทศ และต่างประเทศ พอจะสรุปได้ 2 ปัจจัยใหญ่ ๆ ดังนี้

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

Park, Burgess และ Mc kenzie (1920) ได้ศึกษาพบว่าระดับรายได้จะมีความสัมพันธ์กับการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัย กล่าวคือ ผู้มีรายได้น้อยจะอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมือง ส่วนผู้มีรายได้สูงจะอยู่บริเวณชานเมือง ทั้งนี้เพราะผู้มีรายได้สูงต้องการมีพื้นที่ขนาดใหญ่ บ้านใหม่ และประหยัดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับราคาที่ดิน ดังนั้น การย้ายออกไปอยู่ในเขตชานเมือง จะช่วยให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับราคาที่ดินได้

Aamos H. Hawlay (1950) นักนิเวศวิทยา ซึ่งมีความสนใจเกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกแหล่งที่อยู่อาศัย ในแง่ของระบบนิเวศน์ ได้พบว่า บริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่นในใจกลางเมืองใกล้ย่านธุรกิจและย่านอุตสาหกรรม จะเป็นบริเวณที่ดินที่มีราคาแพงแต่จะมีที่อยู่อาศัยราคาถูก ทั้งนี้เพราะเจ้าของที่ดินในบริเวณใจกลางเมืองมักจะคาดการณ์ว่าที่ดินในบริเวณดังกล่าวจะมีราคาสูงขึ้นอย่างแน่นอน และจะมีความเหมาะสมที่จะนำไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เพื่อการอยู่อาศัยของผู้มีรายได้ต่ำ ส่วนผู้มีรายได้สูงจะอพยพออกไปอยู่ในชานเมือง

William Alonso (1960) ได้อธิบายว่า การเลือกแหล่งที่อยู่อาศัย จะต้องมีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับราคาที่ดิน กล่าวคือ บริเวณศูนย์กลางเมืองจะมีราคาที่ดินสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ ในขณะที่เดียวกันที่ดินจะมีราคาลดลงตามระยะทางที่ห่างจากศูนย์กลางเมืองออกไป เป็นผลให้ราคาของที่อยู่อาศัยแตกต่างกันไปด้วย นอกจากนี้ราคาที่ดินยังแปรผกผันกับค่าขนส่ง ดังนั้น ผู้ที่มีรายได้สูง

จะมีโอกาสเลือกที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง ถึงแม้ว่าจะต้องเสียค่าขนส่งสูงกว่าผู้มีรายได้น้อย ซึ่งจำเป็นต้องอยู่กันอย่างแออัดในศูนย์กลางเมือง ทั้งนี้ เพื่อต้องการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง Alonso ได้ให้ข้อคิดเกี่ยวกับการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยไว้ 3 ประการ คือ

1) รายได้ กับความพึงพอใจจะมีอิทธิพล ต่อการเลือกที่อยู่อาศัย กล่าวคือ เมื่อผู้อยู่อาศัยมีรายได้สูงขึ้น โอกาสในการเลือก รูปแบบบ้าน ที่ตั้งและสิ่งทีพอใจจะอยู่ในระดับสูงขึ้นด้วย คือ สามารถจ่ายเพื่อให้ได้สิ่งที่ดีกว่า ใหม่กว่า และแหล่งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่า

2) การเข้าถึงแหล่งงาน การกระจายตัวของแหล่งงานอาจมีอิทธิพล ต่อการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ ครอบครัวจะต้องพิจารณา ระหว่างความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัวกับความเป็นไปได้หลาย ๆ ด้านเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปทำงาน ราคาที่ดินที่เหมาะสมความต้องการอื่น ๆ ในการติดต่อกับเมือง แหล่งที่อยู่อาศัยที่มีความได้เปรียบในแง่เศรษฐกิจ คือ อยู่ใกล้แหล่งงาน เพราะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย

3) วัยของสมาชิกในครอบครัว ครอบครัวใดที่มีจำนวนเด็กมากจะเป็น ผลให้ต้องใช้พื้นที่มากขึ้น ซึ่งมักจะเป็นพื้นที่ในเขตชานเมือง นอกจากนี้บริเวณที่มีโรงเรียน ซึ่งมีมาตรฐานการศึกษาดีตั้งอยู่ ในบริเวณนั้นจะได้รับความสนใจในการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น ส่วนครอบครัว ที่ไม่มีเด็กมักชอบความสะดวกสบายในการเข้าถึงสิ่งทีซึ่งน่าพอใจของเมือง และพอใจอยู่ในบ้านที่มีพื้นที่เล็ก ๆ บริเวณศูนย์กลางเมือง

4) ปัจจัยอื่น ๆ เช่น การแบ่งแยกผิว เชื้อชาติ และชนชั้น จะมีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัยด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ในพื้นที่เมืองที่มีการให้บริการสาธารณะที่ไม่เท่าเทียมกัน ก็จะมีอิทธิพลต่อการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย

Harold Cater (1972) กล่าวว่า ปัจจัยใหญ่ ๆ ที่ควบคุมการตัดสินใจ ในการเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองนั้นมี 2 ประการ คือ

1) ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม โดยจะรวมถึงความสามารถในการจ่ายเงิน และค่าเช่าบุคคลลักษณะของแต่ละบุคคลและลักษณะของกลุ่มสังคมที่ตนปรารถนาจะอยู่

2) สภาพวงจรชีวิต ความแตกต่างของช่วงอายุของบุคคล จะมีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย เช่น ครอบครัวที่มีผู้สูงอายุเป็นส่วนใหญ่ จะต้องการบ้านที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความงามและเงียบสงบ เป็นต้น

Jay Siegal (1970) ได้ให้ความเห็นว่า การเลือกที่อยู่อาศัยจะต้องพิจารณาถึงปัจจัยสำคัญภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณ คือ

- 1) ความสะดวกสบายในการเข้าถึง (Accessibility)
- 2) คุณภาพของสภาพแวดล้อม เช่น ลักษณะทางด้านสังคมของชุมชน สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การบริการชุมชนต่าง ๆ และความพึงพอใจเกี่ยวกับที่ตั้ง
- 3) ทำเลที่ตั้ง และลักษณะที่ดินที่ใช้ปลูกสร้างบ้าน

K. J. Button (1976) ได้เสนอองค์ประกอบที่สำคัญ 2 ประการ ในการเลือกบริเวณที่อยู่อาศัย คือ

- 1) รายได้ของครอบครัวเป็นส่วนสำคัญในการตัดสินใจคนที่มียาได้สูงจะมีโอกาสเลือกที่อยู่อาศัยได้มากกว่า โดยจะพยายามเลือกบริเวณที่มีค่าเช่าที่ดินต่ำ ใกล้เคียงทางคมนาคมขนส่ง และเข้าถึงได้สะดวก
- 2) คุณภาพสิ่งแวดล้อม นอกจากจะมีสิ่งแวดล้อมที่ดีแล้ว ความสัมพันธ์ของเพื่อนบ้านก็เป็นสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง แต่จะต้องมียาได้ และรสนิยมอยู่ในระดับเดียวกัน

B. M. Mariatry ได้อธิบายถึงปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัย คือ

- 1) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ โดยให้ความสำคัญในเรื่องความสามารถในการใช้จ่ายว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานอันดับแรกในการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัย ส่วนระยะทางไปยังแหล่งงานและราคาที่ดินจะเป็นปัจจัยที่ตามมาภายหลังการตัดสินใจเลือกแหล่งที่แตกต่างกัน ย่อมขึ้นอยู่กับงบประมาณและระดับรายได้ของผู้อยู่อาศัย และสิ่งนี้เป็นตัวกำหนดการกระจายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ต่างกันภายในเมือง
- 2) ปัจจัยทางด้านสังคม จะเกี่ยวข้องกับความแตกต่างกัน ในด้านคุณค่าความต้องการและความพอใจของประชาชน

ปัจจัยด้านกายภาพและสังคม

Londow Wingo Jr. (1961) ได้ให้ความสำคัญเรื่องการเดินทางไปทำงานมากที่สุดและได้ให้ข้อสรุปผลการศึกษาว่า การย้ายที่อยู่อาศัยเข้าใกล้แหล่งงานมากขึ้น ราคาที่ดินก็จะยิ่งสูงขึ้น ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลง และพบว่ามีการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยเข้าใกล้แหล่งงาน

เรื่อยๆ จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งที่พอใจ ซึ่งเงินที่เกิดจากการประหยัดจากการเดินทางที่ลดลง เท่ากับช่วยทดแทนให้ราคาที่ดินลดลงด้วย

William H. Clair (1973) ได้อธิบายถึงแนวทางโดยทั่วไปในการเลือกที่อยู่อาศัย และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในเมือง ดังนี้

- 1) แหล่งที่อยู่อาศัยควรอยู่ในที่ตอน ซึ่งมีความปลอดภัยสูง มีการระบายน้ำที่ดี และควรอยู่ใกล้ถนนและดินที่มีลักษณะที่เหมาะสมในการก่อสร้าง มีบริการสาธารณะ ต่าง ๆ ที่สามารถเดินไปใช้บริการได้
- 2) ที่อยู่อาศัยควรอยู่ในที่ที่ปลอดภัยจากภัยด้านต่าง ๆ ได้แก่ ภัยจากน้ำท่วม ไฟไหม้หรือบริเวณแนวเส้นทางการบิน ซึ่งคาดว่าจะมีเครื่องบินตก
- 3) ที่อยู่อาศัยควรตั้งอยู่ใกล้แหล่งที่ทำงาน ย่านการค้า และต้องอยู่ห่างจากสิ่งรบกวนจากควัน กลิ่น เสียง ฝุ่นละออง และอิทธิพลของสิ่งไม่พึงปรารถนา
- 4) ที่อยู่อาศัยควรอยู่ในบริเวณที่มีสภาพธรรมชาติสวยงาม
- 5) ที่อยู่อาศัยควรอยู่ในที่ที่ไม่มีบ้านหนาแน่นและต้องมีความเป็นส่วนตัว เงียบสงบ ได้รับแสงสว่างเพียงพอ และมีอากาศถ่ายเทได้ดี

Brain Goodall (1972) ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ที่ผู้อาศัยใช้พิจารณาเลือกที่อยู่อาศัย ซึ่งจะพิจารณาจากลักษณะ 3 ประการ คือ

- 1) ลักษณะของบ้าน โดยดูจากความใหม่เก่าของบ้าน ส่วนประกอบภายในและความพอเหมาะขนาดของบ้านสำหรับครอบครัว
- 2) ลักษณะชุมชน ผู้อาศัยมักจะพิจารณาเลือกบริเวณที่มีสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเหมือนตนเอง
- 3) ที่อยู่อาศัยมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ สามารถเดินทางไปยังบริเวณพื้นที่ต่าง ๆ ได้สะดวก รวมทั้งแหล่งงาน ย่านธุรกิจการค้า และกิจกรรมอื่น ๆ ซึ่งอาจเกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ Goodall ยังได้เสริมความคิดเห็นว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย คือ

- 1) รายได้ และความพอใจ จะทำให้การตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง มีโอกาสเลือกรูปแบบและขนาดของบ้าน รวมทั้งแหล่งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกได้ดีกว่า

2) ราคาที่ดิน จะต้องมียาไม่แพงนัก แต่เป็นทำเลดี

3) สภาพครอบครัว สมาชิกครอบครัวมีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่ซึ่งจำเป็นที่
จะต้องมีบ้านขนาดใหญ่ด้วย นอกจากนั้นบริเวณที่มีโรงเรียนซึ่งมีมาตรฐานด้านการศึกษาที่ตั้งอยู่
จะได้รับความสนใจในการเลือกที่อยู่อาศัยบริเวณนั้น

4) การกำหนดบริเวณพื้นที่เพื่อแบ่งชนชั้น ด้านสังคม เช่นการแบ่งแยกผิว เชื้อชาติ
ก็มีผลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยด้วย

Barrie Needham (1977) ได้อธิบายถึงเหตุผลที่อยู่อาศัยตั้งอยู่รวมกันเป็นบริเวณ
ใกล้เคียงดังนี้

1) ความสะดวกในการเข้าถึง ความต้องการในด้านความสะดวกเกี่ยวกับการ
เดินทางไปประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ทำให้ผู้อยู่อาศัยเลือกอยู่ในบริเวณสองข้างเส้นทางคมนาคม
และกระจายอยู่รอบ ๆ ศูนย์กลางธุรกิจการค้า ศูนย์กลางการทำงาน และศูนย์กลางการศึกษา

2) การประหยัดจากภายนอก การอยู่ร่วมกันในบริเวณเดียวกันของที่อยู่อาศัยจะ
ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องการใช้บริการทางสาธารณูปการ เช่น สถานศึกษา และ
สถานพยาบาล รวมทั้งการใช้บริการสาธารณูปโภคของเมือง เช่นถนน ไฟฟ้า ประปาและโทรศัพท์
เนื่องจากการบริการต่าง ๆ เหล่านี้สามารถให้บริการได้ทั่วถึง และเพียงพอสำหรับบริเวณที่อยู่
ใกล้เคียงกันมากกว่าบริเวณที่อยู่กันกระจัดกระจาย

Northam (1979) เสนอรูปแบบการกระจายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยในเมืองโดยแบ่ง
ออกเป็น 3 บริเวณ ดังนี้

บริเวณที่ 1 เป็นบริเวณที่อยู่ใกล้ใจกลางเมือง จะเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นที่อยู่อาศัยของ
หลายครอบครัวรวมกัน (Multifamily Dwelling Units) และมีความหนาแน่นสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ

บริเวณที่ 2 ได้แก่บริเวณที่กระจายอยู่รอบ ๆ บริเวณแรก เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยของพวก
กรรมการพวกใช้แรงงาน

บริเวณที่ 3 เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยที่ขยายตัวออกมาตามเส้นทางคมนาคมหลักอาจเป็น
ประชากรที่ย้ายออกมาจากบริเวณที่ 1 ก็ได้ บริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว (Single family
Dwellings) มีความหนาแน่นน้อยกว่าบริเวณอื่น ๆ จัดเป็นเขตชานเมือง (Residential Suburban
หรือ Commuter Zone)

Harold Cater กล่าวว่า ปัจจัยสำคัญ 2 ประการที่ควบคุมการตัดสินใจว่าจะเลือกอยู่ในบริเวณใดของเมือง

1) สถานะทางสังคมของผู้อาศัย เช่น ระดับรายได้ บุคคลส่วนบุคคลและกลุ่มทางสังคม

2) สภาพครอบครัว เช่นครอบครัว ที่ประกอบด้วยผู้สูงอายุเป็นส่วนใหญ่ ย่อมต้องการบ้านที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความเงียบสงบ

สุวัฒน์ ธาดานิติ กล่าวถึงความแตกต่างของการใช้ที่ดินภายในเมืองทำให้เกิดการเดินทาง ขณะเดียวกันการเดินทางก็ถูกจำกัด โดยระยะโครงข่ายของการคมนาคม ซึ่งนั่นคือโครงข่ายการคมนาคมมีผลต่อการใช้ที่ดิน และการกระจายของประชากร ขณะเดียวกันการใช้ที่ดินและการกระจายของประชากร ก็ส่งผลไปถึงโครงข่ายนั้นด้วย

จากแนวคิดข้างต้น พอจะสรุปปัจจัยสำคัญที่ใช้พิจารณาเลือกแหล่งและลักษณะที่อยู่อาศัย ได้ดังนี้

- 1) เดินทางสะดวก
- 2) สภาพแวดล้อมดี
- 3) ใกล้ที่อยู่อาศัยเดิม
- 4) ความสามารถในการจ่าย
- 5) เป็นย่านที่เจริญแล้ว
- 6) ลักษณะชุมชนใกล้เคียงตนเอง
- 7) ปลอดภัยจากด้านต่าง ๆ
- 8) ราคาที่ดิน
- 9) การเข้าถึงแหล่งงาน
- 10) ภัยของสมาชิกในครอบครัว
- 11) โครงข่ายการคมนาคม

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย

1. แนวความคิดทฤษฎีเกี่ยวกับแหล่งทำเลที่ตั้ง

อลอนโซ (Alonso) (นันท์วัฒน์ พงษ์เจริญ 2535, 22 – 23) กล่าวว่า การเลือกที่อยู่อาศัยในเมืองมีความสัมพันธ์กับราคาที่ดินอย่างยิ่ง เนื่องจากบริเวณใจกลางเมือง ที่ดินมักจะมีราคาสูงกว่าบริเวณอื่น ซึ่งทำให้การลงทุนสร้างที่อยู่อาศัยในพื้นที่ใจกลางเมืองต้องลงทุนสูง ในขณะที่ราคาที่ดินจะลดลงตามระยะทางที่ห่างจากใจกลางเมืองออกไป และส่งผลต่อราคาที่อยู่อาศัยให้มีราคาลดลงเช่นกัน นอกจากนี้ ราคาที่ดินยังมีลักษณะผกผันกับค่าขนส่ง คือ การอยู่อาศัยชานเมืองจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้นนั่นเอง ดังนั้น ในการเลือกที่อยู่อาศัยตามแนวคิดของ อลอนโซ มีปัจจัยที่ต้องพิจารณา คือ

- 1) ราคาของที่อยู่อาศัยซึ่งมีความสัมพันธ์กับรายได้และความสามารถในการจ่าย
- 2) รูปแบบของที่อยู่อาศัยที่สร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้อยู่อาศัย ซึ่งจะสัมพันธ์กับสถานภาพของบุคคลและขนาดครอบครัว
- 3) ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะทางไปยังที่ทำงาน

2. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง

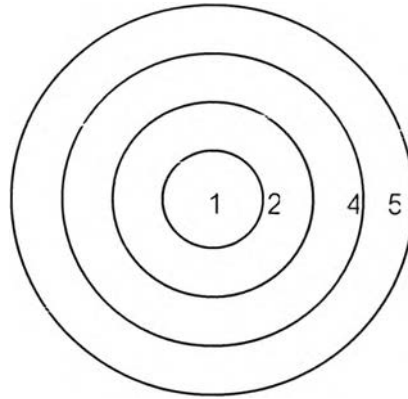
สำหรับทิศทางและรูปแบบการขยายตัวของเมือง มีทฤษฎีการใช้ที่ดินแตกต่างกัน 3 ทฤษฎี ดังนี้คือ

- 1) Concentric Zone Theory
- 2) Sector Theory
- 3) Multiple Nuclei Theory

เบอร์เกส (Burgess) (Office of the National business and social development board .n.d.,58., (ดาราวรรณ ศชรินทร์ 2539, 12 - 19) กล่าวว่า เมื่อเมืองมีการขยายตัวถึงระดับหนึ่ง การใช้ที่ดินแต่ละประเภทของตัวเมืองจะจัดตัวเองเป็นวงแหวนเรียงซ้อนกัน (Concentric Zone) รวม 5 วง โดยที่แต่ละวงจะเริ่มจากใจกลางเมือง หรือศูนย์กลางเมือง (Central Business District) CBD ออกมา และในพื้นที่วงแหวนแต่ละวงจะแสดงถึงการใช้ที่ดินแต่ละประเภทอย่างเด่นชัด ซึ่งทฤษฎีนี้เกิดจากการจัดรูปแบบทางสังคมของประชากรในเมืองของ

อเมริกาเหนือ โดยนำผลการวิเคราะห์เมือง Chicago ซึ่ง Burgess เชื่อว่าจะนำไปใช้กับเมืองอื่น ๆ ได้ (แผนภาพที่ 2.1)

แผนภาพที่ 2.1 Concentric Zone Theory



- Zone 1 Central business district
- Zone 2 Transitional zone
- Zone 3 Low income housing
- Zone 4 High income housing
- Zone 5 Commuter zone

จากแนวความคิดทฤษฎีได้แบ่งเป็นเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

เขตที่ 1 ย่านธุรกิจการค้า หรือศูนย์กลางเมือง (Central Business District) CBD. หรือ Downtown เป็นพื้นที่ย่านธุรกิจการค้า การคมนาคม ซึ่งประกอบด้วย ย่านร้านค้าปลีก ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน ธนาคาร โรงแรมชั้นหนึ่ง ย่านโรงหนัง โรงละคร หรือที่ตั้งของสมาคมต่าง ๆ ลักษณะการใช้ที่ดินในแต่ละย่าน จะปรากฏชัดเจนในเมืองใหญ่ กรณีที่เป็นเมืองขนาดเล็กจะมีการใช้ที่ดินปะปนกันไป เช่น ย่านการค้า การเงิน ธนาคาร รวมถึงสถานีขนส่ง เป็นต้น

เขตที่ 2 ย่านปรับเปลี่ยน (Zone in Transition) เป็นบริเวณที่เริ่มมีการใช้ที่ดินหลายประเภทปะปนกัน ซึ่งถัดจากเขต CBD ออกไปจะเป็นย่านขายส่ง (Wholesale district) มีคลังสินค้า โกดังเก็บสินค้า อาจมีอุตสาหกรรมเบาปะปนอยู่ด้วย การใช้ที่ดินประเภทนี้จะอยู่

โดยรอบ CBD ซึ่งถือว่ามีความได้เปรียบเชิงการตลาด และเป็นแหล่งที่มีแรงงานอพยพเข้ามาอยู่ ทำให้มีที่อยู่อาศัยราคาถูกลง เช่น ห้องเช่า หรือแฟลต ซึ่งมีคุณภาพต่ำทั้งในด้านคุณภาพและบริการ

เขตที่ 3 ย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย หรือคนงาน (Zone of independent workingmen's home) อยู่ถัดมาเป็นลำดับที่ 3 จาก CBD เป็นย่านที่อยู่อาศัยของผู้ใช้แรงงาน เช่น กรรมกรโรงงาน เป็นการขยายตัวของผู้ใช้แรงงานในเขตที่ 2 กระจายตัวออกมา มีการอยู่อาศัยอย่างหนาแน่น จัดเป็นที่อยู่อาศัยระดับต่ำ (Low class residential area) ซึ่งมีความจำเป็นที่ต้องอยู่ภายในระยะทางที่สามารถเดินทางไปทำงานได้สะดวก และสามารถเข้าไปในเขตใจกลางเมืองได้

เขตที่ 4 ย่านที่อยู่อาศัยชั้นดี (Zone of better residence) อยู่ถัดจากที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ระดับกลาง ได้แก่ นักธุรกิจ หรืออาชีพอื่น ๆ เช่น เสมียน พนักงาน เซลส์แมน ลักษณะการอยู่อาศัยเป็นครอบครัวเดี่ยว เรียกเขตนี้ว่า Exclusive District ในเขตนี้อาจมีที่อยู่อาศัย เช่น แฟลต หรือโรงแรม ตามถนนสำคัญ หรือศูนย์บริการขนาดเล็กเกิดขึ้นได้ด้วย

เขตที่ 5 ย่านลัญจกรเข้าเยน (Commuter zone) เป็นพื้นที่วงนอกสุดของเขตต่อระหว่างเมืองและชนบท ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นเป็นกลุ่ม ๆ ตามแนวเส้นทางสายสำคัญ ถือเป็นย่านที่อยู่อาศัยของคนชั้นสูง หรือมีรายได้ดี สามารถเดินทางเข้ามาทำงานในเขตใจกลางเมือง โดยใช้เส้นทางสายหลัก หรือระบบคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว เช่น รถไฟฟ้าใต้ดิน รถยนต์ส่วนตัว และอื่น ๆ โดยใช้เวลาในการเดินทางไปยังใจกลางเมือง ประมาณ 1 ชั่วโมง

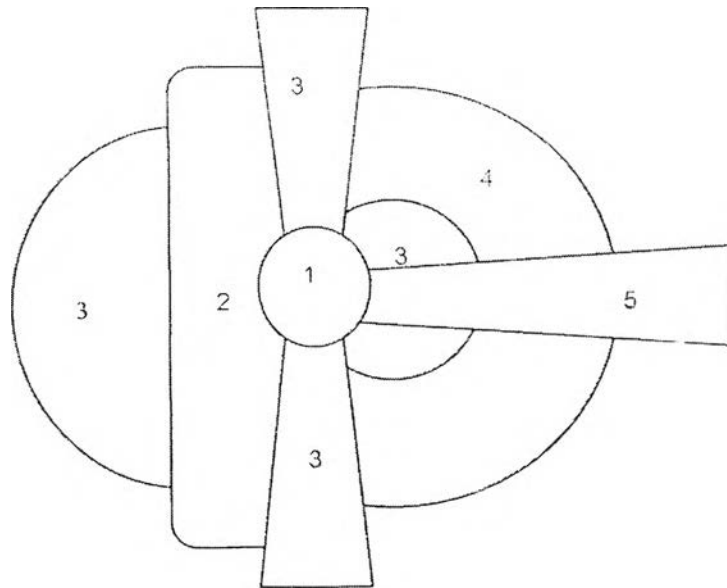
ลักษณะการใช้ที่ดินทั้ง 5 เขตนี้ จะมีการเคลื่อนไหวตามความเจริญเติบโตของเมือง เมื่อเมืองขยายตัวออกไปมากเท่าใด ก็จะทำให้เกิดการขยายตัวของแต่ละเขตออกไปเท่านั้น ตามทฤษฎี Concentric zone มีแนวความคิดมาจาก ระยะทางในการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังศูนย์กลางเมืองที่ใช้เวลาไม่แตกต่างกัน โดยราคาที่ดินจะมีราคาแพงเมืองอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมือง และราคาต่ำลงเมื่ออยู่ไกลออกไป รูปแบบการขยายตัวจะขยายออกจากภายในสู่ภายนอก เช่นเดียวกับกระบวนการกรองผ่านมือ (Filtering process) ของการใช้ที่ดินในเมือง เช่น เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย อาจถูกเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นอาคารหรือย่านการค้าอื่น ทำให้ผู้มีรายได้น้อย ต้องเบียดเข้าไปอยู่ในเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลาง หรือรายได้สูงต่อเนื่องไป

ฮอยส์ (Hoyt) กล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎี Sector Theory ว่าเป็นการขยายตัวของการใช้ที่ดินแบบลิ้ม นั่นคือ ในแต่ละ Sector จะมีลักษณะการขยายตัวจากศูนย์กลางเมืองไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง ซึ่งสิ่งที่กำหนดทิศทางการขยายตัวของเมืองคือ ย่านที่อยู่อาศัย (Residential district) โดยเฉพาะย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง โดย Hoyt ได้กล่าวถึงปัจจัยที่จะเป็นตัวกำหนดบริเวณที่อยู่ราคาแพงว่าจะเกิดในสวนใดของเมือง ดังนี้

- 1) มักเกิดขึ้นสองฟากของถนนใหญ่ ที่เชื่อมระหว่างศูนย์การค้าแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งของเมือง
- 2) มักเป็นพื้นที่ซึ่งไม่มีปัญหาน้ำท่วม โดยเป็นพื้นที่ที่อยู่รอบชายฝั่งทะเลสาบ ปากอ่าว ริมฝั่งแม่น้ำ ริมฝั่งมหาสมุทร และไม่ใช่อำเภออุตสาหกรรม
- 3) มักจะตั้งอยู่ในส่วนที่สามารถขยายออกไปยังพื้นที่กว้าง ๆ ได้ เช่น ขยายไปพื้นที่เกษตรกรรม โดยไม่มีการกีดขวางจากสภาพทางธรรมชาติ หรือจากการสร้างขึ้น
- 4) มีการขยายตัวไปในทิศทางเดียวกับที่อยู่อาศัยของคนระดับผู้นำ
- 5) ที่ตั้งศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน หรือธนาคาร เป็นสาเหตุให้ที่อยู่อาศัยโดยรอบมีราคาแพงตามไปด้วย
- 6) มีการขยายตัวไปตามแนวเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ
- 7) มีการขยายตัวต่อเนื่องไปตามทิศทางเดิม
- 8) ที่อยู่อาศัยที่มีรูปแบบหลายชั้น มีค่าเช่าแพง มักตั้งอยู่ในย่านศูนย์กลางธุรกิจ CBD หรือย่านที่อยู่อาศัยเก่าแก่ของเมือง
- 9) นักพัฒนาที่ดินอาจเป็นผู้กำหนดทิศทางการเติบโตของที่อยู่อาศัยราคาแพง
- 10) การขยายตัวจะไม่เป็นแบบก้าวกระโดด แต่จะมีการขยายตัวออกไปในทิศทางที่แน่นอนเป็นส่วน ๆ หรือมากกว่าหนึ่งส่วนก็ได้



แผนภาพที่ 2.2 แสดง Sector Theory



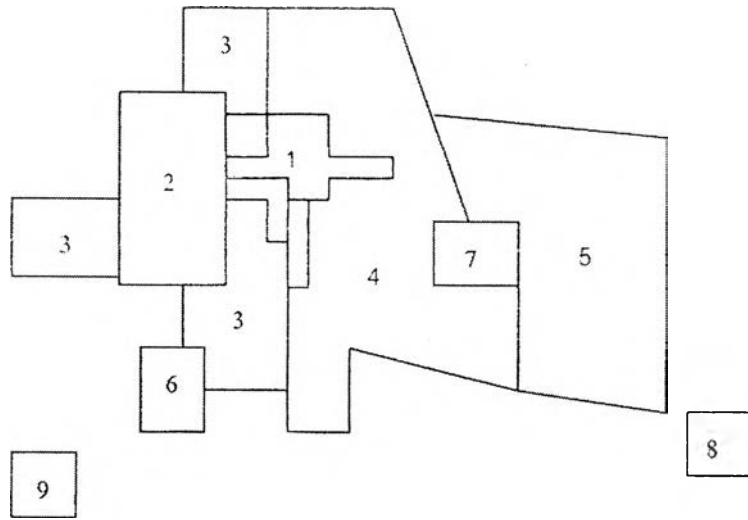
Sector 1	Central business district
Sector 2	Manufacturing and warehousing
Sector 3	Low income housing
Sector 4	Middle income housing
Sector 5	High income housing

แฮร์ริส และอัลแมน (Harris and Ullman) ศาสตราจารย์ทางภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัย Chicago ได้รวมแนวคิดของ Burgess และ Hoyt เมื่อปี พ.ศ. 1945 โดยผสมผสานเป็นแนวคิดใหม่ เรียกว่า ทฤษฎีศูนย์กลางหลายแห่ง ตามแนวคิดนี้กล่าวว่า ลักษณะของเมืองใหญ่จะเกิดจากเมืองย่อย ๆ หลายเมืองรวมเข้าด้วยกัน และประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินแตกต่างกัน โดยที่การพัฒนาของเมืองจะไม่เริ่มจากจุดศูนย์กลาง (Nucleus) เพียงแห่งเดียว แต่ Nucleus จะเป็นตัวดึงดูดให้เกิดย่านธุรกิจ ย่านที่อยู่อาศัย และอื่น ๆ ตามมา กล่าวได้ว่า Nucleus คือ ต้นกำเนิดเดิมของเมือง ซึ่งจะคงอยู่ตลอดเวลาแม้ว่าเมืองจะมีการขยายตัวออกไป ทำให้มีจุดศูนย์กลางหลายแห่งก็ตาม เมืองตามทฤษฎีนี้ยิ่งใหญ่มาก ศูนย์กลางเมืองยิ่งมากขึ้นตามไปด้วย และศูนย์กลางย่อยก็ไม่จำเป็นต้องอยู่ในศูนย์กลางเมืองเสมอไป ซึ่งพื้นที่ที่มีการพัฒนาหรือมีความเจริญมากขึ้น อาจมีศูนย์กลางของตัวเองถ้ามีศักยภาพเพียงพอ ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินตามทฤษฎีนี้จะไม่เป็นลักษณะวงกลมซ้อนกัน ตามทฤษฎี Concentric zone หรือทฤษฎี

แบ่งส่วน Sector การกระจายตัวของศูนย์กลางอาจอยู่ตามขอบของเมืองที่ขยายออกไป เกิดชุมชนที่มีความสะดวกสบาย การใช้ประโยชน์ประเภทโรงงานอุตสาหกรรม ร้านค้าส่ง โกดังเก็บสินค้า จะรวมตัวกันตามเส้นทางคมนาคมที่สะดวก ในขณะที่อุตสาหกรรมหนักที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน น้ำเสีย หรือมีกลิ่นเหม็น จะอยู่ในย่านที่ห่างไกลออกไป ศูนย์กลางเมืองบางแห่งอาจหมายถึง ศูนย์กลางวัฒนธรรม หรือแหล่งพักผ่อนหย่อนใจก็ได้ ในขณะที่ศูนย์กลางเมืองย่อยอีกแห่งอาจเป็นย่านที่อยู่อาศัย เช่น หอพัก หรือย่านที่ผู้คนสามารถเดินทางไปมาสะดวกไม่ว่าจะโดยรถส่วนตัว หรือบริการสาธารณะก็ตาม การขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะไม่ซ้ำรูปแบบกัน ซึ่งศูนย์กลางเมืองที่ขยายออกไปไม่ว่าจะไปเกิดขึ้นที่ใด จะมีผู้คนไปอยู่อาศัยเป็นกระจุกโดยที่ในแต่ละเมืองและมีรูปแบบของตนเอง ซึ่งเกิดจากสมมติฐาน 4 ประการ คือ

- 1) การลงทุน หรือการเกิดกิจกรรมต่าง ๆ จะเลือกตั้งในทำเลที่มีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวก หรือโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น ย่านการค้า ต้องการทำเลที่ตั้งที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก ย่านอุตสาหกรรมต้องการพื้นที่ที่เหมาะสมเพียงพอ และมีการคมนาคมขนส่งที่ดี เป็นต้น
- 2) กิจกรรมที่เหมือนกัน มักรวมตัวอยู่บริเวณเดียวกัน เช่น ย่านการค้าย่อย ย่านการเงินและการธนาคาร ทั้งนี้ ยึดหลักความได้เปรียบร่วมกัน และความสะดวกในการติดต่อระหว่างกัน
- 3) กิจกรรมที่ต่างกันไม่สามารถอยู่รวมกันได้ เช่น เขตที่อยู่อาศัยชั้นดี ไม่ควรอยู่ใกล้กับโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น
- 4) กิจกรรมที่ไม่สามารถสู้ราคาเช่าที่ดินที่สูงขึ้นได้ ทำให้ต้องหาพื้นที่อื่นที่มีค่าเช่าต่ำกว่า เช่น กิจการค้าส่งที่ต้องการพื้นที่กว้าง จะต้องอยู่ในพื้นที่ที่ค่าเช่าไม่สูงนัก เป็นต้น

แผนภาพที่ 2.3 Multiple Nuclei Theory



- | | |
|-----------|-----------------------------------|
| Nucleus 1 | Central business district |
| Nucleus 2 | Wholesale and light manufacturing |
| Nucleus 3 | Low income residential |
| Nucleus 4 | Middle income residential |
| Nucleus 5 | High income residential |
| Nucleus 6 | Heavy manufacturing |
| Nucleus 7 | Outlying business district |
| Nucleus 8 | Residential suburb |
| Nucleus 9 | Industrial suburb |

นอร์ธแทม (Northam) กล่าวถึงวิวัฒนาการการขยายตัวของพื้นที่ที่อยู่อาศัยไว้ว่า ในระยะเริ่มแรกที่อยู่อาศัยจะกระจายตัวเป็นวงแหวนอยู่รอบ ๆ ศูนย์กลางเมืองโดยมีระยะทางเดินเท้าไปถึง เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยสามารถเข้าถึงตัวเมืองได้ในระยะทางที่ไม่ไกลเกินไป เนื่องจากยังไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ หรือรถยนต์ส่วนตัว แต่มีข้อจำกัดทางกายภาพบางประการที่ทำให้บริเวณที่อยู่อาศัยเป็นวงแหวนที่ไม่สมบูรณ์ เช่น เมื่อมีแม่น้ำหรือทะเลสาบขวางหน้า ต่อมาเมื่อมีระบบการคมนาคมที่ดีขึ้น รวมถึงจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น ทำให้ที่อยู่อาศัยขยายตัวออกไปนอกเมือง และมีระบบขนส่งจะทำให้สามารถเดินทางเข้าเมืองได้อย่างสะดวกสบาย ทำให้ที่อยู่อาศัย

เกิดขึ้นตามแนวดนทั้งสองฟาก ทำให้รูปแบบการบริเวณที่อยู่อาศัยเปลี่ยนจาก Concentric resident zone ในสมัยแรกมาเป็น Sectoral pattern และมีรูปแบบบริเวณที่อยู่อาศัยโดยทั่วไป แบ่งเป็น 3 เขต คือ

เขตที่ 1 บริเวณที่ตั้งของที่อยู่อาศัยแบบหลายครอบครัว (Multifamily dwelling unit) ตั้งกระจายอยู่ในวงแหวนรอบศูนย์กลางเมือง ซึ่งมีความหนาแน่นสูง

เขตที่ 2 บริเวณเขตที่อยู่อาศัยของกรรมกร ผู้ใช้แรงงานซึ่งอยู่ถัดจากวงแหวนชั้นแรกออกไป

เขตที่ 3 บริเวณที่อยู่อาศัยชานเมือง เป็นที่ตั้งของบ้านเดี่ยว มีเนื้อที่มาก ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยและประชากรเบาบางกว่าเขตอื่น มีการขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมหลักซึ่งจัดเป็นเขต Commuter zone

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน พบว่ามีการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัย กับที่ทำงานเป็นประจำในปริมาณสูง ทำให้เกิดการใช้ที่ดินในประเภทต่างๆ กัน มีผู้ศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน ดังนี้คือ

Berry & Hortan (1970) ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรในเมืองโดยพยายามศึกษาถึงตำแหน่งของแหล่งงาน กับตำแหน่งของประชากรที่เดินทางมายังแหล่งงานนั้นๆ ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดรูปแบบของการเดินทางมี 3 ลักษณะดังนี้ คือ

1) เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและลดระยะเวลาในการเดินทางลง

2) อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้ถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะเลือกอยู่อาศัยใกล้ที่ทำงานโดยพยายามลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงให้เหลือน้อยที่สุด มาเดินทางโดยบริการขนส่งสาธารณะ โดยสรุปการเดินทางจะใช้ระยะทางสั้นกว่าผู้มีรายได้ดี

3) ลักษณะทางเชื้อชาติของประชากร ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติและวัฒนธรรมไปตั้งที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในส่วหนึ่งของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงานในย่านนั้นของเมืองมีปริมาณสูงตามไปด้วย

จากการศึกษาของ Yeh & Lee (1975) พบว่า ดัชนีความพอใจต่อปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง ซึ่งประกอบด้วยความใกล้ของระยะทางกับสถานที่ต่างๆ เช่น ที่ทำงาน โรงเรียนของบุตรหลาน มีค่าสูง

พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย

การอยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีความสูง และความหนาแน่นของห้องชุด การใช้สอยอาคารจำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทต่างๆ เช่น ลิฟต์ ที่จอดรถ ที่ทิ้งขยะ เป็นต้น เพื่อให้การใช้สอยอาคารมีความสะดวกต่างๆ เหล่านี้ เช่น

1) ที่จอดรถ การออกแบบที่กำหนดจำนวนที่จอดรถไว้ในแบบ ส่วนใหญ่จะไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้พักอาศัยได้ เนื่องจากมาตรฐานในการออกแบบมักใช้ข้อบัญญัติท้องถิ่นเป็นตัวกำหนดจำนวนที่จอดรถ เป็นสัดส่วนกับพื้นที่อาคารไม่เหมาะสมกับความต้องการแท้จริงของผู้ใช้สอย ประกอบกับของอาคารชุดมีการใช้งานผิดพลาดประสงค์แรกตั้งของโครงการ เช่น ทำเป็นสำนักงานทำให้มีผู้ติดต่อและลูกค้าซึ่งจำเป็นต้องมีที่จอดรถมากขึ้นทำให้เกิดปัญหาที่จอดรถไม่พอเพียง หรือในบางโครงการก็มีการกำหนดพื้นที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนกลาง ทำให้ไม่สามารถกำหนดตำแหน่งตายตัวสำหรับการจอดรถของผู้พักอาศัย ทำให้มีการแย่งที่จอดรถกัน แต่ในบางโครงการกำหนดให้ที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนบุคคล หมายถึง เป็นพื้นที่ซื้อขายให้พร้อมกับพื้นที่ห้องชุด ซึ่งจะแก้ปัญหาเรื่องตำแหน่งของที่จอดรถได้

2) การทิ้งขยะ ผู้อยู่อาศัยจำนวนหนึ่งยังขาดพื้นฐานที่ดีในการอยู่อาศัยอาคารชุดการทิ้งขยะควรจะมีการแยกประเภท และเก็บใส่ถุงพลาสติกสีดำก่อนทิ้งช่องทิ้งขยะ โดยต้องแยกขยะที่ไม่ต้องการประเภทขวดแก้ว กระดาษ แก้ว และโลหะที่มีขนาดและน้ำหนักที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับคนที่กำลังเก็บขยะในห้องเก็บขยะได้ควรนำขยะพวกนี้จัดเก็บใส่ถุงให้เป็นระเบียบแล้ว วางทิ้งที่บริเวณช่องทิ้งขยะ หรือนำลงลิฟต์มาทิ้งไว้ที่ที่บริเวณเก็บกักขยะในชั้นล่าง

3) ลิฟต์ อาคารที่มีคนหลายกลุ่มหลายระดับทำให้มีพฤติกรรมที่ต่างกันในการใช้งาน ผู้ที่เป็นเจ้าของก็จะมีคามทะนุถนอมการใช้งานแต่ผู้ที่เป็นผู้เช่าหรือมาอาศัยอยู่ก็จะมีคามสำนึกในการเป็นเจ้าของน้อยลงทำให้มีความทะนุถนอมใช้งานแตกต่างกัน เช่น การกดปุ่มลิฟต์พร้อมกันหลายตัว โดยไม่ดูว่าลิฟต์ตัวใดขึ้นหรือลง และใกล้กับชั้นที่ตนรออยู่หรือไม่ แต่กลับใช้วิธีการกดปุ่มลิฟต์พร้อมกันหลายตัว ทำให้สิ้นเปลืองไฟฟ้า และทำให้ลิฟต์มีการใช้งานมากกว่าที่ควร บางคนก็มีนิสัยทำลาย ข้าวของ เช่น กดปุ่มลิฟต์รุนแรง ทำความสกปรกในห้องลิฟต์ เป็นต้น ทำให้ต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายส่วนกลางในการดูแลรักษามากขึ้น

4) ห้องอาหาร และร้านค้าย่อย อาคารชุดส่วนใหญ่จะมีไว้เพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้อยู่อาศัยของโครงการ แต่กรรมสิทธิ์ในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นส่วนบุคคล ประกอบกับไม่มีข้อบังคับตายตัวให้ผู้ประกอบการห้องอาหาร และร้านค้าย่อยต้องเปิดบริการตลอดไป ทำให้มีการเลิกกิจการลดขนาดกิจการลง เนื่องจากส่วนมากจะมีผู้มาใช้บริการไม่มากนัก ทำให้ไม่คุ้มทุนจึงต้องหยุดกิจการลงหรือลดขนาด เป็นต้น

5) สระว่ายน้ำ เป็นส่วนเสริมในการขายเพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับโครงการ แต่เมื่อมีการเข้าพักอาศัย กลับพบว่าปริมาณการใช้งานไม่มากนัก อาจจะทำให้เห็นว่าความสะอาดหรือขนาดของสระว่ายน้ำไม่จูงใจให้ใช้ ประกอบกับผู้อาศัย ในอาคารชุดกลุ่มที่ทำเป็นสำนักงาน ก็จะไม่มีการใช้งานในส่วนนี้เลย

6) สวนหย่อม สนามเด็กเล่น พื้นที่ที่จัดให้เป็นสวนหย่อมหรือสนามเด็กเล่น มักจะเป็นชั้นล่างสุด หรือไม่ก็จะเป็นดาดฟ้าสูงสุด ซึ่งการที่จะให้ผู้อยู่อาศัยนำเด็กไปเล่น ก็จะต้องไปดูแลด้วย เพื่อความปลอดภัย (Daniel Cappon, 1972) ทำให้ในบางครั้งที่ต้องทำธุระในห้องซึ่งอยู่คนละชั้นกับสวนหย่อมหรือสนามเด็กเล่นจะทำให้ไม่สามารถดูแลเด็ก ๆ ได้

7) ห้องประชุม เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนหนึ่งทำให้โครงการดูมีความสมบูรณ์มากขึ้น แต่จากการสังเกตการณ์และสัมภาษณ์ จะพบว่า ส่วนใหญ่จะมีการใช้งานบ่อยมากจนดูว่าไม่คุ้มกับการลงทุนสร้างห้องนี้ขึ้นมา บางโครงการเวลาจะประชุมคณะกรรมการก็จะนัดประชุมกันตามโรงแรมชั้นหนึ่ง ซึ่งมีห้องประชุมหลายขนาดให้เลือกได้มากมายและสะดวก ตัดปัญหาการดูแลรักษาได้ดี

การเปลี่ยนแปลงการใช้งานห้องพักอาศัยเป็นสำนักงาน ถ้ามีปริมาณพนักงานมากกว่า 3 คนขึ้นไป มักจะพบว่าพฤติกรรมการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของโครงการ จะมีการเปลี่ยนแปลงไป เช่น ปริมาณการใช้ที่จอดรถ มีความต้องการพื้นที่จอดรถมากขึ้น การใช้ลิฟต์มีปริมาณสูงขึ้น ขยะปริมาณมากขึ้น การใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกประเภท สระว่ายน้ำ ห้องประชุมแทบจะไม่มี อีกทั้งความที่เป็นพนักงาน หรือผู้เช่า ไม่มีสิทธิความเป็นเจ้าของอาคาร ทำให้ขาดความทะนุถนอมในสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มีการใช้งานหนักขึ้น ทำให้การดูแลรักษาต้องใช้งบส่วนกลางมากขึ้นด้วย

ผลกระทบทางด้านจิตวิทยาของผู้อยู่อาศัยในอาคารสูง

อาคารสูงเป็นรูปแบบใหม่ที่บ้านเมืองเรา ทำให้มีการศึกษารวบรวมถึงพฤติกรรมการอยู่อาศัยและผลกระทบทางด้านจิตวิทยาของผู้อยู่อาศัยน้อยมาก ในที่นี้จึงขอนำเอกสารการศึกษาของชาวต่างประเทศมากล่าว โดยพบว่า ลักษณะทางกายภาพ ของอาคารสูงที่เป็นอาคารพักอาศัยจะมีผลกระทบทางด้านจิตวิทยาต่อผู้อยู่อาศัยต่างๆ กัน ดังนี้คือ

1) Reynolds & Nicholson (1969) ได้ทำการสำรวจจากผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยทางสูงในประเทศอังกฤษ พบว่า ภาพพจน์ที่ดีในการอยู่อาศัยในอาคารสูง คือ ไม่ค่อยมีเสียงรบกวนทัศนียภาพสวยงาม บรรยากาศดี ความเป็นส่วนตัว แต่ในด้านลบ พบว่าการอยู่อาศัยในอาคารสูง ครอบครัวที่มีเด็กจะไม่ชอบเนื่องจากเกรงกลัวอันตรายที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะในครอบครัวที่มีเด็กอายุน้อยกว่า 5 ขวบ และปัญหาเกี่ยวกับลิฟต์ ความคล่องตัวในการทำงาน ระยะเวลารอลิฟต์ เป็นต้น

2) Abernethy , James J.(1970) ศึกษาถึงพื้นฐานของความต้องการทางด้านจิตวิทยาทางสังคมของมนุษย์ แล้วนำเอาแนวความคิดและทฤษฎีต่างๆ มาใช้ในงานออกแบบสรุปเป็นหัวข้อได้ดังนี้คือ

- ความเป็นสังคม (Community) ควรออกแบบให้มีสถานที่สำหรับการพบปะกันบ้างของกลุ่มผู้อยู่อาศัย เพื่อสร้างความสัมพันธ์และสังคมที่ดี

- ความเป็นส่วนตัว (Privacy) เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงความสงบและเงียบ เป็นสิ่งที่อยู่อาศัยต้องการอย่างยิ่ง ห้องพักอาศัยควรออกแบบให้มีมุมมองที่ดีและมีความเป็นส่วนตัวด้วย

- ความปลอดภัย (Security) การอยู่อาศัยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น การแยกการสัญจรของคนและรถออกจากกัน การมีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น ที่วิงจอร์ปิด ยามรักษาการณ์ 24 ชม. เป็นต้น

- การควบคุมเสียง (Noise Control) ควรควบคุมเสียงเพื่อให้สัมพันธ์กับความเป็นส่วนตัว ทั้งเสียงรบกวนจากภายในและภายนอกโครงการ เช่น เสียงจากห้องเครื่องลิฟต์ เสียงขยะหล่นในช่องทิ้งขยะ เสียงรบกวนจากการจราจร เป็นต้น

3) Chan, Pine-Chiu (1975) ได้ทำการศึกษาถึงพฤติกรรมในการอยู่อาศัยในอาคารชุดในเกาะฮ่องกงสรุปได้ว่า

- ก่อให้เกิดปัญหาในการปรับตัวให้เข้ากับ สังคมใหม่ (Difficulty in Social Adjustment) กล่าวคือ ผู้พักอาศัยไม่สามารถเลือกเพื่อนบ้านที่มีความคล้ายคลึงในสภาพสังคม

เดิมที่เหมือนหรือ คล้ายกับตนได้ ทำให้คนที่มีความพื้นฐานทางสังคมวัฒนธรรม และความคิดอ่านต่างกันมากอยู่ร่วมกัน ย่อมก่อให้เกิดปัญหาความไม่เข้าใจกัน และไม่สามารถเข้ากันได้

- ความลำบากในการเลี้ยงดูเด็ก (Afficulty in Raising Children) การอยู่อาศัยในอาคารสูง (อาคารชุดพักอาศัย) เด็กไม่สามารถวิ่งเล่นหรือส่งเสียงดังตามธรรมชาติของเด็กได้ และการใช้อุปกรณ์อาคาร เช่น ลิฟต์ เด็กเล็กอายุต่ำกว่า 5 ขวบ ไม่สามารถใช้ลิฟต์โดยลำพัง ปุ่มกดตำแหน่งชั้นที่ลิฟต์จะจอดอยู่สูง เด็กที่ชนอาจหลงติดในลิฟต์ได้ รวมทั้งการที่จะให้เด็กๆ ออกไปเล่นข้างนอกห้องพักก็จะต้องมีคนไปคอยดูแลด้วย เนื่องจากสนามเด็กเล่นมักอยู่คนละส่วนกับพื้นที่ห้องพัก และเมื่อเด็กโตขึ้น ถ้าไม่มีพื้นที่ที่เป็นสวนหย่อมและสนามเด็กเล่นให้เด็กได้ใช้ เด็กวัยรุ่นเหล่านี้ก็จะออกไปสร้างปัญหานอกบ้านได้ (Goodstadt, 1945 – 1963)

- การขาดความเป็นส่วนตัว (Lack of Privacy) คนฮ่องกงส่วนใหญ่จะทำงานนอกบ้าน รับประทานอาหารนอกบ้าน ทำให้สูญเสียความเป็นส่วนตัวมากกว่าคนตะวันตก พวกเขาไม่ชอบการสอดรู้สอดเห็นของเพื่อนบ้านอันจะเป็นการลดความเป็นส่วนตัวที่มีน้อยของเขาลงไปอีกความคิดเห็นของครอบครัวที่อาศัยในอาคารสูงกล่าวได้ว่า “ที่พักอาศัยเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในชีวิต เพราะว่าเมื่อเราทำงานนอกบ้านเมื่อกลับมาบ้านย่อมต้องการความเป็นส่วนตัวมากที่สุด” จากความเห็นที่จะเห็นได้ว่า ตามความคิดของเขาอาคารพักอาศัยก็ควรจะใช้เพื่อพักอาศัยไม่ต้องการความพลุกพล่าน รวมทั้งสิ่งแปลกปลอมอย่าง เช่น สำนักงานที่มีคนแปลกหน้ามาติดต่องานซึ่งจะทำลายความเป็นส่วนตัวของอาคารลง

4) Cappon, Daniel (1972) ได้ศึกษาถึงสภาพของผู้อยู่อาศัยในอาคารสูงสรุปได้ว่า เด็กๆ จะไม่สามารถวิ่งเล่นหรือใช้เสียงได้เต็มที่ และไม่ค่อยมีการสังคมกับเพื่อนบ้านส่วนเด็กวัยรุ่นก็จะมีความเบื่อหน่ายอยากออกไปข้างนอกอาคาร โดยมากจะมีความรุนแรงและแข็งแกร่งต่าง แม่บ้านส่วนใหญ่มักจะกังวลใจเมื่อลูกๆ ของเขาไปเล่นที่สนาม โดยที่เขาไม่สามารถดูแลหรือมองเห็นได้จากช่องทางต่าง ห้องครัว หรือระเบียง รวมถึงผู้ที่อาศัยในชั้นสูงๆ ขึ้นไปจะมีเพื่อนบ้านน้อยกว่าพวกที่อยู่ในชั้นที่ต่ำกว่า

2.4 แนวคิดการพิจารณาทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยคำนึงถึงการบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

Barrie Needham (1977) ให้เหตุผลในการรวมกลุ่มของบริเวณพักอาศัยด้วย 2 สาเหตุ คือ

1. ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) ผู้อยู่อาศัยต้องการการเดินทางอย่างสะดวกสบายไปยังที่ทำงาน ร้านค้า สถานศึกษาและติดต่อธุรกิจ ผู้อยู่อาศัยจึงพอใจที่จะจับกลุ่มอยู่ 2 บริเวณข้างทางเส้นทางคมนาคม และกระจายอยู่รอบ ๆ กลุ่มสถานที่เหล่านี้

2. การประหยัดจากภายนอก (External Economies) การรวมกลุ่มกันของที่อยู่อาศัยดังกล่าว จะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องการใช้บริการสาธารณูปโภคของเมือง

นอกจากแนวความคิดดังกล่าวแล้ว การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ยังอาจมีเงื่อนไขอื่น ๆ ในการเลือกอีกด้วย เช่น

- ระยะเวลาช่วงชีวิตแต่ละช่วง มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในวัยต่าง ๆ กัน จะมีความต้องการที่อยู่อาศัยที่แตกต่างกัน กล่าวคือ

วัยหนุ่มสาว ซึ่งเป็นวัยศึกษาเล่าเรียนหรือเริ่มทำงาน วัยนี้จะมีอิสระในการเลือกที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมกับความต้องการทางด้านการศึกษาและที่ทำงาน

วัยแต่งงานมีครอบครัว ต้องการที่ตั้งของที่อยู่อาศัย และรูปแบบให้สัมพันธ์กับสภาพครอบครัว

วัยที่มีบุตร ต้องการที่อยู่อาศัยที่มีพื้นที่มากขึ้นและให้เหมาะสมกับรายได้

วัยสูงอายุ อาจต้องการที่อยู่อาศัยที่สงบเงียบ กว้างขวางในเขตชานเมือง

- วิธีการดำเนินชีวิต มีบทบาทต่อการเลือกหาที่อยู่อาศัย ให้มีสภาวะแวดล้อมทางสังคมของชุมชนนั้น ๆ ในทิศทางที่สอดคล้องกับวิถีทางดำเนินชีวิตของตนได้ดี เช่น ครอบครัวมุสลิม เมื่อจะย้ายที่อยู่ใหม่หรือเลือกที่อยู่อาศัยสำหรับครอบครัวใหม่ ก็จะพยายามเลือกที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้อยู่ในละแวกชุมชนมุสลิมด้วยกัน

Jorh R. Short (1984) กล่าวถึงการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นอยู่กับปัจจัย

1) ลักษณะของการเดินทาง อันได้แก่ ระยะการเดินทาง และวัตถุประสงค์ของการเดินทางในส่วนของระยะทางในการเดินทาง เนื่องจากแต่ละรูปแบบของการเดินทางจะมีอัตราความเร็วที่แตกต่างกัน ในระยะทางสั้นความแตกต่างในเรื่องเวลาที่ใช้ในการเดินทางจะไม่มาก แต่จะเพิ่มขึ้นเมื่อระยะทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลถึงการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง สำหรับวัตถุประสงค์ของการเดินทางพบว่า การเดินทางที่มีจุดต้นทางที่บ้านจะใช้การเดินทางด้วยรถยนต์สาธารณะ มากกว่าการเดินทางที่ไม่มีจุดเริ่มต้นจากทางบ้าน ขณะที่การเดินทางเพื่อมาทำงาน หรือเพื่อมาয়ังสถานศึกษา การเลือกรูปแบบการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะมีอัตราที่สูงกว่าจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาซื้อสินค้า

2) ลักษณะของผู้เดินทาง ซึ่งหมายถึงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง อันได้แก่ รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างครัวเรือน ความหนาแน่นของที่พักอาศัย อาชีพ สถานที่ตั้งของที่ทำงาน ปัจจัยเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ผู้ที่จะเลือกใช้รถยนต์ในการเดินทางได้นั้น ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการที่จะซื้อและบำรุงรักษารถยนต์ ซึ่งขึ้นอยู่กับรายได้ที่มี จากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีรายได้สูงส่วนใหญ่จะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง โดยถ้าอัตราเป็นเจ้าของรถยนต์สูง อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางก็จะลดลง

3) ลักษณะของระบบคมนาคมขนส่ง ระดับการให้การให้บริการของแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง อันได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึง และความสะดวกสบาย

4) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราส่วนระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ พบว่าอัตราส่วนดังกล่าวสูงเพิ่มขึ้น อันหมายถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่เลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดน้อยลง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ถ้าสัดส่วนดังกล่าวสูงขึ้น ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่เลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินทางกับเวลาที่ใช้ในการเดินทางที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางนั้น พบว่า การลดระยะเวลาในการจะทำให้มีจำนวนผู้ที่จะมาใช้บริการเพิ่มขึ้นมากกว่าการลดอัตราค่าโดยสาร ในขณะที่การลดระยะเวลาในการเข้าถึง (Access Time) เช่น ระยะทางการเดินเท้า ระยะการรอคอย จะมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้มาใช้บริการมากกว่าการลดระยะเวลาที่อยู่ในยานพาหนะ (In Vehicle Time) 2-3 เท่า จากลักษณะดังนี่เองที่ทำให้ผู้เดินทางนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากกว่า เนื่องจากสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางไปใช้บริการและการรอคอย สำหรับความสะดวกสบายนั้น ก็มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางเช่นกัน ผู้เดินทางบางคนยอมที่จะเสียเวลาและค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าถ้าได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง เช่น มีที่นั่งแน่นนอน มีระบบปรับอากาศ เป็นต้น ทั้งนี้สามารถสรุปข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของการขนส่งแบบต่างๆ

ลักษณะการใช้ที่ดินและการใช้อาคารบริเวณริมเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการก่อให้เกิดการเดินทาง อีกทั้งการใช้ที่ดินต่างประเภทกันย่อมมีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกันอันเนื่องมาจากกิจกรรมต่างๆ ดังนั้น ในการเลือกพื้นที่เพื่อจัดทำเป็นสถานีจอดรถยนต์จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงลักษณะการใช้ที่ดินด้วย

ในการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดินนี้จะพิจารณาด้านรัศมีการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นหลัก จากการศึกษาพบว่า มาตรฐานของระยะทางเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชนจะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับรูปแบบของการเดินทางดังแสดงในตารางที่ 2.2 สำหรับการเดินทางของผู้มาใช้บริการโดยการเดินทางเท้าจะมีระยะทางประมาณ 0.6 – 1.0 กิโลเมตรจากสถานี และจากผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเสนอแนะว่ารัศมีการให้บริการของขนส่งมวลชนควรมีระยะห่างจากสถานีประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่ผู้โดยสารสามารถเดินเท้ามายังสถานีได้สะดวก และยังสามารถเพิ่มได้ถึง 1 กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่างๆ ในแต่ละพื้นที่ เช่น ความสะดวกสบายของทางเดินเท้า ปริมาณคนเดินทาง เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้แสดงให้เห็นว่าระยะห่างระหว่างสถานีควรอยู่ในช่วง 1 กิโลเมตร สำหรับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร มีระยะห่างระหว่างสถานีประมาณ 800 – 1000 เมตร รัศมีการบริการโดยประมาณคำนวณได้จากครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างสถานีเท่ากับ 400 – 500 เมตร เมื่อพิจารณาประกอบกับกลุ่มประชากรที่จะทำการศึกษาซึ่งจะเป็นกลุ่มที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ร่วม

ในการเดินทาง และเป็นบุคคลที่เดินทางภายใต้ความคิดในเรื่องของความสะดวกสบายและการประหยัดเวลาเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงกำหนดให้รัศมีการให้บริการที่จะนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดินจึงมีระยะทางประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นครึ่งหนึ่งของระยะทางระหว่างสถานี

ตารางที่ 2.1 ระยะทางในการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชนในแต่ละรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ระยะทางที่ผู้ใช้บริการเดินทางมายังสถานี	
	ระยะทางเฉลี่ย(กม.)	ระยะทางสูงสุด
เดินเท้า	0.6-1.0	1.0-1.6
จักรยาน	1.6-3.2	3.2-4.8
รถโดยสารประจำทาง	3.2-6.4	6.4-9.7
รถแท็กซี่	4.8-6.4	6.4-9.7
รถยนต์ส่วนตัว(จอดที่สถานี)	6.4-9.7	9.7-16.0

ที่มา: Transportation and Traffic Engineering Handbook

2.5 กระบวนการเปลี่ยนแปลงภายในเขตที่อยู่อาศัย

การย้ายที่อยู่อาศัยภายในเมืองทั้งขนาดเล็กและใหญ่เกิดขึ้นไม่เว้นแต่ละวัน การย้ายที่อยู่อาศัยจากบ้านหนึ่งไปอีกบ้านหนึ่ง มีผลกระทบต่อกิจวัตรประจำวัน และบริเวณที่อยู่อาศัยทั้งที่เก่าและที่ใหม่ เขตที่อยู่อาศัยจึงไม่หยุดนิ่งอยู่กับที่ จะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาทางด้านกายภาพ ถนนหนทาง ระบบขนส่งมวลชน สังคม ประชากร ความหนาแน่น และอื่น ๆ อีกมาก

การศึกษาทำความเข้าใจต่อการเปลี่ยนแปลงย้ายที่อยู่อาศัยจะมีประโยชน์ต่อการประเมินผลการตัดสินใจของบุคคลและของส่วนรวมไปในตัว การศึกษาการย้ายที่อยู่อาศัยทำให้เข้าใจพฤติกรรมบางอย่างของชาวเมือง อันเป็นการย้ายที่อยู่อาศัยของคนกลุ่มหนึ่ง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคนอีกกลุ่มหนึ่งในที่ใหม่ การศึกษาการย้ายครอบครัวจากภายในตัวเมืองออกไปอยู่แถบชานเมือง หรือการย้ายเข้าเมืองของชาวชนบท ย่อมมีผลต่อองค์ประกอบของประชาชนในแถบหรือย่านหนึ่งของเมือง

1. สาเหตุการย้ายที่อยู่อาศัย

การย้ายที่อยู่อาศัยประกอบด้วย การตัดสินใจหาที่อยู่ใหม่ การตัดสินใจหาที่อยู่ใหม่อาจขึ้นอยู่กับค่านิยมของคนเราเองหรือเกี่ยวกับวิถีชีวิต สภาพบ้านที่ต้องการหรือละแวกที่ต้องการอาศัย แม้ว่าค่านิยมเหล่านี้จะเป็นเรื่องอัตวิสัย คือ เป็นเรื่องของแต่ละคน ต่างก็มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของแต่ละคน นอกจากนี้อาจเกี่ยวกับขนาดที่อยู่อาศัย จำนวนห้อง และราคา เป็นต้น การเลือกที่อยู่อาศัยใหม่มีมูลเหตุมาจาก (สุวัฒนา ธาดานิติ, 2539)

1.1 ความจำเป็นต้องย้ายออกจากที่เก่าด้วยเหตุผลนานาประการ เช่น ถูกไล่ที่ ถูกไล่ออก ตลอดจนไม่สามารถเสียดำเนินการได้

1.2 เกิดจากความจำเป็นในการปรับฐานะทางสังคม เช่น แต่งงาน ตาย หย่าร้าง การเปลี่ยนงานใหม่ หรือรายได้ของครอบครัวเปลี่ยนไป

1.3 ความต้องการในเรื่องที่อยู่อาศัยเปลี่ยนไป อันอาจเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมบางอย่างภายในบ้านเปลี่ยนไป เช่น ขนาดของครอบครัวใหญ่ขึ้น

1.4 เกิดจากแรงดึงดูดจากย่านที่อยู่อาศัยอันเกิดขึ้นในแถบชานเมือง

สำหรับสาเหตุต่าง ๆ ใน 2 ประการแรก อาจเรียกว่าเป็นการย้ายที่อยู่อาศัยแบบถูกบังคับ (Forced Moves)

ส่วน 2 ประการหลังเป็นการย้ายที่อยู่อาศัยแบบสมัครใจ (Voluntary Moves)

2. แรงกระตุ้นอันช่วยให้เกิดการย้ายที่อยู่อาศัย

แทนที่จะพิจารณาสาเหตุเป็นแบบรวม ๆ อาจแบ่งสาเหตุออกเป็นข้อย่อย ๆ ซึ่งทั้งหมดนี้จัดเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการย้ายเคหสถาน ซึ่งประกอบด้วยแรงกระตุ้นที่ไม่พึงปรารถนา และแรงกระตุ้นอันพึงปรารถนา (สุวัฒนา ธาดานิติ, 2539)

2.1 แรงกระตุ้นที่ไม่พึงปรารถนาประกอบด้วย

1) ขนาดของเคหสถาน แรงกระตุ้นที่สำคัญอันทำให้คนเราต้องย้ายที่อยู่ใหม่ คือไม่พอใจที่อยู่อาศัยเก่า ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ทั้งในวัยเริ่มต้นครอบครัวและวัยชรา วัยเริ่มต้นสมาชิกครอบครัวจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ส่วนวัยชราจำนวนสมาชิกลดน้อยลง อาจต้องมีการปรับขนาดของชาวบ้านให้พอดีกับความต้องการ แต่ทั้งหมดนี้ขึ้นอยู่กับสัญชาตญาณของเจ้าของบ้านใหญ่กว่าเขาอาจเนื้อที่ภายในบ้าน เช่น จำนวนห้องพอเพียงกับจำนวนสมาชิกครอบครัวเพียงใด

2) ราคาบ้าน ปัญหาราคาทรัพย์สินคือ ตัวบ้านรวมทั้งราคาที่ดิน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดการโยกย้ายที่อยู่อาศัยได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรายที่เช่าบ้านอยู่ถ้าราคาเช่าแพงขึ้นเรื่อย ๆ ก็อาจมีการย้ายที่อยู่ใหม่ ในรายที่มีฐานะดีขึ้นก็อาจขยับขยายไปอยู่ในตัวเคหสถานที่มีราคาสูงขึ้นก็ได้

3) สภาพตัวบ้านและละแวกที่อยู่อาศัย สภาพทั่วไปของตัวบ้านและละแวกที่อยู่อาศัยซึ่งเกี่ยวกับการดูแลรักษา ความสะอาด และปราศจากสิ่งรบกวน เป็นองค์ประกอบสำคัญของสภาพแวดล้อมบ้าน ผู้ที่ตกอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่พึงปรารถนาก็คงอยากที่จะหาที่อยู่ใหม่ถ้าหากเป็นไปได้

4) ความสะดวกในการเข้าถึง ความสะดวกในเรื่องการเดินทางไปทำงาน ทำธุรกิจ ตลอดจนรับบริการต่าง ๆ เป็นมูลเหตุสำคัญที่ทำให้คนย้ายที่อยู่ใหม่ แต่ในกรณีเดียวกันถ้าหากที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้ใจกลางเมืองเกินไป ใกล้ศูนย์การค้า โรงเรียน โรงพยาบาล หรือสถานพักผ่อน ออกกำลังกายและใกล้ที่ทำงานก็อาจจะไม่เหมาะสมอีก เพราะอาจเป็นแหล่งที่มีเสียงรบกวนจากยานพาหนะและกลิ่นเหม็นจากโรงงานอุตสาหกรรม ดังนั้น ความสะดวกในการเข้าถึงจึงเป็นปัญหาสองแง่สองนัยเป็นเรื่องต่างจิตต่างใจหรือ พฤติกรรมของแต่ละคนมากกว่า

5) ลักษณะสภาพแวดล้อมของละแวกที่อยู่อาศัย โดยทั่วไปหมายถึงองค์ประกอบทางสังคมของย่าน ที่อยู่อาศัยซึ่งเปลี่ยนไปในทางใด เช่น โครงสร้างของประชากรในละแวกเปลี่ยนไปอาจมีการย้ายถิ่นเข้ามามาก พวกที่ย้ายเข้ามามีฐานะที่ลำบากกว่าพวกที่อยู่เก่าหรือสภาพสาธารณูปโภคในหมู่บ้านกำลังอยู่ในสภาพที่แย่ง สภาพดังกล่าวทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ก่อนอาจต้องพิจารณาปรับตัว คืออาจย้ายที่อยู่อาศัยได้

2.2 แรงกระตุ้นอันพึงปรารถนา ประกอบด้วยสาเหตุต่าง ๆ กันตั้งแต่แรงดึงดูดจากเขตที่อยู่อาศัยอื่น ซึ่งมีวิถีชีวิตตามที่ผู้นั้นต้องการ หรือไม่ก็มีสภาพแวดล้อมเหมือนดังที่คาดหวัง สมมติว่าพบบ้านที่ต้องการก็อาจย้ายเข้าไปอยู่ก็ได้ สาเหตุในการดึงดูดอื่น ๆ อาจมีดังนี้

1) ความหวังในเรื่องอยู่ดีกินดี แรงดันทางด้านนี้ เกิดจากความสะดวกสบายทางวัตถุของสังคมสมัยใหม่ ในแง่ทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัย ซึ่งสนองความต้องการดังกล่าวได้ดี คือ อพาร์ทเมนต์อันตั้งอยู่ในเมืองใกล้กับความสะดวกทุกอย่าง ซึ่งอาจถูกใจคนโสด หรือคู่แต่งงานที่อยู่ในวัยหนุ่มสาวซึ่งยังไม่มีบุตร และในขณะเดียวกันอาจดึงดูดคู่สามี – ภรรยาที่ชราแล้วและไม่มีบุตร เป็นภาระอีกแล้วเช่นกัน การดูแลรักษาบ้านขนาดใหญ่และการขาดความสะดวกเป็นปัญหาของคนในวัยเหล่านี้

2) ความหวังชื่อเสียงทางสังคม ส่วนมากเกิดจากวิถีชีวิตในอาชีพที่ประกอบและชุมชนที่อาศัยอยู่ โดยทั่วไปในสังคมตะวันตก ก็คือ การมีเคสสถานอยู่ตามชานเมือง เพราะเป็นละแวกของชนชั้นกลางขึ้นไป บ้านช่องก็มีราคาแพงและมักจะได้รับ การดึงดูดโฆษณาจากผู้จัดสรรที่ดินว่าเป็นละแวกที่อยู่อาศัยของชุมชนที่มีฐานะดีเหมือนกัน

3) ความหวังเกี่ยวกับครอบครัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการเติบโตของเด็ก ๆ ตัวบ้าน สนามหญ้า และอุปกรณ์อื่น ๆ ซึ่งได้รับการตกแต่งอย่างดี และเป็นปัจจัยดึงดูดให้ครอบครัวของชนชั้นกลางขึ้นไปอาศัยอยู่ในย่านเดียวกัน

4) ความหวังเกี่ยวกับชุมชน เรื่องนี้จัดเป็นวิถีชีวิตซึ่งอาจประสบความสำเร็จถ้ามีการพบปะติดต่อกับผู้มีฐานะทางสังคมเหมือนกัน ในสังคมตะวันตกจะเห็นได้ชัดเจนจากกลุ่มชนที่มีชีวิตคล้ายกันจะอยู่ในละแวกเดียวกัน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มฮิปปีหรือโบฮีเมียน และกลุ่มข้าราชการบำนาญ เป็นต้น

3. แรงดันการย้ายที่อยู่อาศัย

แม้ว่าแรงกระตุ้นจากภายนอกเป็นแรงดึงดูดให้มีการย้ายที่อยู่อาศัยผนวกเข้ากับแรงผลักดันภายในให้คนเราคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยมีมากก็ตาม ในบางครั้งคนเราก็มีอาจย้ายที่อยู่อาศัยได้ เพราะยังมีแรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นได้เช่นกัน แรงดังกล่าวอาจระงับความคิดที่อยู่ออาศัยใหม่เสียเลยก็ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุนรอนในการย้ายสูง เมื่อคิดเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่พึงได้รับจากการย้ายที่อยู่ใหม่ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับทุนรอนในการย้ายอีกด้วย (สุวัฒนา ธานี, 2539)

1) ลักษณะการถือครอง ไม่ว่าจะพิจารณาในด้านเศรษฐกิจ จิตวิทยา หรือทางกายภาพก็ตามที โดยทั่วไป ผู้เป็นเจ้าของไม่ค่อยคิดที่จะย้ายบ่อยเหมือนผู้ที่เช่าบ้านอยู่ ถ้าไม่ต้องการถึงอายุหรือรายได้ ผู้เช่าบ้านอยู่มีแนวโน้มที่จะย้ายที่อยู่มากกว่าผู้เป็นเจ้าของบ้านเอง

2) ระยะเวลาอาศัย การอาศัยในที่หนึ่งนาน ๆ จะช่วยลดความเป็นไปได้ในการย้ายให้น้อยลง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากเกิดนิสัยความเคยชินกับที่อยู่เก่าไม่ยากที่จะไปปรับตัวเข้ากับที่ใหม่

3) พลังทางสังคม ครั้งหนึ่งเคยเข้าใจกันว่า การอยู่ใกล้เพื่อนฝูงและญาติสนิท เป็นปัจจัยสำคัญ จึงทำให้คนเราต้องย้ายบ้านไปอยู่ใกล้บุคคลเหล่านั้น แต่ในปัจจุบันความเชื่อดังกล่าวอยู่ในขั้นสงสัยเสียแล้ว ทั้งนี้ยกเว้นกลุ่มผู้สูงอายุที่เคลื่อนไหวกว้างไกลมาไหนลำบาก อาจต้องอยู่ใกล้ญาติพี่น้อง แต่ในคนกลุ่มอายุอื่นต้องพิจารณาในเรื่องคุณภาพของการติดต่อซึ่งกันและ

กันด้วย แทนที่จะมองเฉพาะระยะทาง ถ้าบุคคลผู้นั้นเห็นว่าเขามีบทบาทสำคัญทางสังคมที่จะย้ายไปอยู่ที่ใหม่ อาจทำให้เขาตัดสินใจย้ายมากขึ้นได้

4. บทบาทความสัมพันธ์บางอย่าง

จากสาเหตุต่าง ๆ อันเชื่อว่าทำให้คนเราย้ายที่อยู่หรือคิดจะย้ายที่อยู่ ตลอดจนอุปสรรคต่าง ๆ ในการขัดขวางมิให้คนเราคิดย้ายที่อยู่นั้น จริง ๆ แล้วอาจสรุปลงได้เพียง 3 สาเหตุด้วยกัน (สุวัฒนา ธาดานิติ, 2539 คือ)

1) วัยของชีวิต ในการศึกษาเกี่ยวกับการย้ายที่อยู่นั้น รายงานส่วนมากเห็นความสัมพันธ์ระหว่างจังหวัด หรือวัยแห่งชีวิตกับการย้ายที่อยู่เป็นอย่างดี ตั้งแต่เริ่มมีครอบครัวขยายครอบครัวจนถึงขั้นอยู่ตัวและ แยกย้ายกันมีครอบครัว ล้วนแล้วแต่มีการย้ายที่อยู่อาศัยในช่วงแรกของชีวิตครอบครัว คือ ตอนแต่งงานจะมีแนวโน้มในการแยกครอบครัวมากที่สุด ในจังหวัดที่เด็ก ๆ กำลังอยู่ในวัยเรียนและหัวหน้าครอบครัวกำลังมีความก้าวหน้าในอาชีพ จะเป็นช่วงที่มั่นคงที่สุด คือไม่มีการย้ายที่อยู่ ขั้นสุดท้ายก็คือ ช่วงที่เด็กเติบโต แยกย้ายที่อยู่สูง คือ ช่วงอายุ 20 – 30 ปี หลังจากวัยนั้นการย้ายจะไม่ค่อยมี จนกว่าจะถึงวัยที่เด็กเติบโตแยกย้ายออกไปจากบ้านจึงจะมีการปรับตัวในเรื่องที่อยู่อาศัยอีกครั้ง

2) ฐานะทางเศรษฐกิจ สังคม เท้าที่ผลงานการวิจัยเปิดเผยในเรื่องนี้ ผลยังมีได้ยืนยันว่าการย้ายที่อยู่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับฐานะทางเศรษฐกิจ รายงานจากกระทรวงเกษตรของสหรัฐอเมริกาแสดงให้เห็นว่า ผู้ที่มีรายได้สูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มวิชาชีพชอบย้ายที่อยู่ (U.S.Dept.of Agriculture, 1969) ในขณะที่ซิมมอนส์ (Simmon, 1968) และมัวร์ได้พบว่า ผู้มีฐานะดีมักจะนิยมย้ายที่อยู่ระหว่างเมือง ในระยะทางไกลมากกว่าที่จะย้ายแหล่งที่อยู่ภายในเมือง ผิดกับกลุ่มสังคมที่มีฐานะค่อนข้างยากจนจะนิยมย้ายที่อยู่ภายในเมืองเดียวกัน อย่างไรก็ดี ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เป็นตัวร่วมผสมผสานกับปัจจัยอื่นด้วย เช่น อายุของหัวหน้าครอบครัว สภาพของตัวบ้าน ลักษณะการถือครอง การเข้าถึง และอื่น ๆ เป็นตัวสัมพันธ์ร่วมด้วย ในอันที่จะก่อให้เกิดการย้ายถิ่น

3) เชื้อชาติ สำหรับสังคมในสหรัฐอเมริกาหรือยุโรปนั้นมีชนกลุ่มน้อยอาศัยปะปนอยู่กับชาวผิวขาว ชนกลุ่มน้อยเหล่านี้ประกอบด้วยพวกนิโกร จีน ญี่ปุ่น หรืออินเดียแดง ปรากฏว่าชนกลุ่มน้อยเหล่านี้มักเข้าบ้านอาศัย มีครอบครัวขนาดใหญ่และมีสมาชิกอยู่ในวัยหนุ่มสาวมาก และมักจะพึ่งอพยพเข้ามาอยู่ในเขตชุมชน องค์ประกอบต่าง ๆ เหล่านี้มีส่วนทำให้เขาเหล่านั้นต้องย้ายที่อยู่บ่อย

สุวัฒน์ ธาดานิติ กล่าวถึงความแตกต่างของการใช้ที่ดินภายในเมืองทำให้เกิดการเดินทาง ขณะเดียวกันการเดินทางก็ถูกจำกัด โดยระยะโครงข่ายของการคมนาคม ซึ่งนั่นคือโครงข่ายการคมนาคมมีผลต่อการใช้ที่ดิน และการกระจายของประชากร ขณะเดียวกันการใช้ที่ดินและการกระจายของประชากร ก็ส่งผลไปถึงโครงข่ายนั้นด้วย

จากแนวคิดข้างต้น พอจะสรุปปัจจัยสำคัญที่ใช้พิจารณาเลือกแหล่งและลักษณะที่อยู่อาศัย ได้ดังนี้

1. เดินทางสะดวก
2. สภาพแวดล้อมดี
3. ใกล้ที่อยู่อาศัยเดิม
4. ความสามารถในการจ่าย
5. เป็นย่านที่เจริญแล้ว
6. ลักษณะชุมชนใกล้เคียงตนเอง
7. ปลอดภัยจากด้านต่าง ๆ
8. ราคาที่ดิน
9. การเข้าถึงแหล่งงาน
10. ภัยของสมาชิกในครอบครัว
11. โครงข่ายการคมนาคม

2.6 ทฤษฎีการขยายตัวของเมืองและที่อยู่อาศัย (Theory of Urban Growth)

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวของเมืองมีหลายทฤษฎี แต่มีทฤษฎีที่สำคัญและเป็นแม่บททฤษฎีหรือแบบจำลองว่าด้วยการขยายตัวของเมืองมีอยู่ 3 ทฤษฎี ที่สามารถอธิบายโครงสร้างของเมือง ได้แก่

1. **ทฤษฎีวงกลม (Concentric theory) Ernst W. Burgess (1925)** นักสังคมวิทยา ได้เสนอทฤษฎีที่อธิบายการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจและการใช้ที่ดินในเมือง เรียกว่า "ทฤษฎีการแบ่งเขตการใช้ที่ดินในเมืองรูปวงกลม" (The Concentric Zone Theory) โดยได้กำหนดให้เมืองประกอบด้วยเขตต่าง ๆ 5 เขต โดยเริ่มจากเขตศูนย์กลางเมืองและรองถัด ๆ ออกไปตามลำดับดังนี้

- 1) เขตศูนย์กลางเมืองเป็นอาณาบริเวณของธุรกิจการค้า (The Central Business District)
- 2) เขตการค้า อุตสาหกรรมขนาดเล็กและโกดังเก็บสินค้า (Zone in Transition)
- 3) เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยหรือพวกกรรมกร (Zone of Independent working man' Homes)
- 4) เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง (Zone of Better Residences)
- 5) เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูงซึ่งเป็นเขตชานเมือง พัฒนาที่อยู่อาศัยราคาสูง เป็นหย่อม ๆ ตามเส้นทางที่สามารถเดินทางได้รวดเร็วไกลที่สุด ของระยะทางที่ไกลที่สุดของเขตนี้ ไปยังศูนย์กลางเมือง ซึ่งเป็นแหล่งงานของประชาชนส่วนใหญ่ในเขตนี้ จะใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. นอกจากนั้นพื้นที่เขตนี้ยังมีพื้นที่เกษตรกรรมอยู่มาก แต่จะค่อย ๆ เปลี่ยนสภาพเป็นบริเวณที่อยู่อาศัย

2. ทฤษฎีรูปปลี (Weage Sector Theory) โดย Homer Hoyt (1939) ได้เสนอ Radial Sector Theory โดยปรับปรุงมาจาก The Concentric Zone Theory ของ Burgess Hoyt ได้อธิบายว่าการขยายตัวของเขตการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของเมืองนั้น ไม่อาจขยายตัวเป็นรูปวงแหวนได้เสมอไป ทั้งนี้ เพราะถนนและลักษณะด้านกายภาพของเมือง มีอิทธิพลต่อการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินของเมือง ดังนั้น เมืองจะขยายออกไปในรูป Sector

สำหรับการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยนั้น Hoyt ได้กล่าวถึงบริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงในเมืองไว้ดังนี้

- 1) บริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูง มักจะเกิดขึ้นในบริเวณ 2 ฟากถนนใหญ่ ที่เชื่อมระหว่างศูนย์การค้ากับศูนย์การค้า หรืออยู่ในบริเวณรอบ ๆ ศูนย์การค้า ธนาคาร และอาคารที่ทำงานต่าง ๆ
- 2) บริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงในเมืองมักขยายไปในพื้นที่ว่าง ที่ไม่มีสิ่งกีดขวางจากสภาพธรรมชาติ หรือสิ่งกีดขวางที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ขยายไปในพื้นที่เกษตรกรรม
- 3) ที่อยู่อาศัยแบบหลายชั้น และมีค่าเช่าสูง มักตั้งอยู่ในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าหรือบริเวณที่อยู่อาศัยเก่าแก่ของเมือง
- 4) นักจัดสรรที่ดินอาจทำให้ทิศทางการขยายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงเปลี่ยนแปลงไป

3. ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (The Multiple Nuclei Theory) โดย Chaumcy L. Ullman (1945) ได้เสนอ Multiple Nuclei Theory ซึ่งทฤษฎีนี้เป็นการรวบรวมทฤษฎีของ Burgess และ Hoyt เข้าด้วยกันแล้วเพิ่มส่วนประกอบอื่น ๆ เข้าไป โดยได้อธิบายว่า รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองนั้น จะมีหลายศูนย์กลางจำนวนศูนย์กลางจะเพิ่มมากขึ้นตามขนาดของเมือง ซึ่งศูนย์กลางย่อยของเมือง มักจะเกิดอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่อยู่อาศัย ของคนชั้นกลางและสูง และศูนย์กลางย่อยที่เกิดขึ้นใหม่นี้มักจะมีการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ที่มีความสัมพันธ์กันเกิดขึ้นตามมาด้วย

สำหรับการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ พิจารณาตามความต้องการโดยเฉพาะของแต่ละบริเวณ และเพื่อประโยชน์ใช้สอยเป็นสำคัญ คือ

- 1) กิจกรรมบางประเภทต้องการความสะดวกสบาย โดยเฉพาะในแต่ละบริเวณ เช่น บริเวณพาณิชยกรรม หรือย่านการค้าจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกที่สุด
- 2) กิจกรรมบางประเภทอาจต้องอยู่ร่วมกัน หรือใกล้กัน ทั้งนี้เพื่อให้ได้ผลกำไรทางเศรษฐกิจสูงสุด เป็นต้นว่า ประหยัดค่าขนส่ง ประหยัดแรงงาน และมีอำนาจในการต่อรอง เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ประเภทเดียวกันควรตั้งอยู่รวมกันหรือใกล้กัน
- 3) กิจกรรมบางประเภท อาจต้องแยกจากกันโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ เพราะอาจทำให้เกิดผลเสียแก่กัน เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ควรอยู่ห่างจากบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง
- 4) กิจกรรมบางประเภทไม่อาจจัดตั้งในพื้นที่ที่เหมาะสมสูงสุดได้ ทั้งนี้เพราะค่าเช่าที่ดินสูงเกินไป เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยราคาถูกจำเป็นต้องตั้งอยู่ในที่ดินที่มีราคาถูก

ทฤษฎีการขยายตัวดังกล่าวมาแล้ว หากมาพิจารณาที่กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยมีการพัฒนาการขยายตัวเป็นแบบ โต้เตียร์ (Primate City) ซึ่งมีศูนย์กลางความเจริญต่าง ๆ มากกระจุกตัวอยู่ภายในกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ เป็นกลางการพาณิชยกรรม ด้านการศึกษา ด้านการโทรคมนาคม และ ฯลฯ แต่ระยะ 5 – 10 ปีที่ผ่านมา กรุงเทพฯ ได้มีการพัฒนาการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านการคมนาคมทางบก มีเส้นทางที่ได้รับการพัฒนามากมาย โดยเฉพาะ ถ้าระบบขนส่งมวลชนเสร็จสมบูรณ์ จะทำให้มีการพัฒนาเมืองออกไปตามถนนกลาง ทั้งทางด้านทิศเหนือ บริเวณดอนเมือง รังสิต ทางด้านตะวันออก บริเวณมีนบุรี นอกจอก และลาดกระบัง ทางด้าน ทิศตะวันตก บริเวณพุทธมณฑลติดจังหวัดนครปฐม ซึ่งพอจะชี้ให้เห็น การขยายเส้นทางทั้งถนนและระบบขนส่งมวลชนที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเป็นตัวกำหนดทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานครได้

2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Michale J. Bruton, 1975 : 169-475)

1) ลักษณะของการเดินทาง อันได้แก่ ระยะทางในการเดินทาง และจุดประสงค์ของการเดินทาง ในส่วนของระยะทางนั้น เนื่องจากแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีอัตราความเร็วที่แตกต่างกัน ในระยะทางสั้นความแตกต่างในเรื่องเวลาที่ใช้จะมีไม่มาก แต่จะเพิ่มขึ้นเมื่อระยะทางในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลถึงการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง สำหรับจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาทำงานหรือเพื่อมาสถานศึกษา การเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จะมีอัตราสูงกว่าจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาซื้อสินค้า

2) ลักษณะของผู้เดินทาง อันได้แก่ รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างของครอบครัว ความหนาแน่นของย่านพักอาศัย อาชีพ สถานที่ตั้งของที่ทำงาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยถ้าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง การใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางก็จะลดลงด้วย

จากการศึกษาพบว่า ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นน้อย อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะจะลดลงทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้สูง ซึ่งมีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง ขณะที่ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง จะมีบริการของระบบขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ อีกทั้งผู้ที่พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ไม่สูง มีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ต่ำ

3) ลักษณะของการคมนาคมขนส่ง ระดับการให้บริการของแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกแบบการเดินทาง อันได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึงการบริการและความสะดวกสบาย

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษ้อัตราส่วนระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ พบว่าถ้าอัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มขึ้น อันหมายถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่จะเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยลง (เวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมเวลาในการเดินไปใช้บริการเวลาการรอคอย เวลาที่อยู่ในยานพาหนะ เวลาที่ใช้ในช่วงการเปลี่ยนยานพาหนะ และเวลาในการเดินจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง ส่วนเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมเวลาที่ใช้ในการจอด และเวลาในการเดินจากรถไปยังจุดหมายปลายทาง)

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ถ้าสัดส่วนดังกล่าวสูงขึ้น ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่จะมาเลือกใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง (ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะคือ อัตราค่าโดยสาร ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ได้แก่ ค่าน้ำมันรถ ค่าจอดรถ ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ภาษีรถยนต์ ค่าประกัน นั้นโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ใช้ระบบจะไม่ค่อยนำมาพิจารณาในรูปแบบการเดินทาง)

สะอั้ง จ๋อมแดงธรรม (2537) ทำการวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมการเดินทางก่อนเข้าอยู่ หลังเข้าอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม ในกรุงเทพมหานคร เขตชั้นใน และเขตชั้นกลาง” ผลการศึกษาพบว่า

1. การเดินทางในปัจจุบันโดยเฉลี่ยมีระยะทางการเดินทางและระยะเวลาการเดินทางสั้นกว่าก่อนเข้าอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม แต่ค่าใช้จ่ายการเดินทางก่อนเข้าอยู่และหลังเข้าอยู่โดยเฉลี่ยไม่แตกต่างกัน ส่วนรูปแบบการเดินทางก่อนเข้าอยู่และหลังเข้าอยู่ส่วนใหญ่ยังคงใช้รถประจำทาง
2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระยะทางการเดินทางในปัจจุบัน พบว่า ระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่มีผลต่อ ระยะทางการเดินทางในปัจจุบัน โดยรูปแบบการเดินทางระยะสั้น ๆ จะใช้ รูปแบบการเดินทางโดยการเดิน ปัจจัยที่สำคัญรองลงมาคือ อายุของหัวหน้า ครัวเรือน
3. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระยะเวลาการเดินทางในปัจจุบัน พบว่า รูปแบบการเดินทางและระยะทางการเดินทางภายใน 1 เป็นปัจจัย ที่สำคัญที่สุด ส่วนรายได้เป็นปัจจัย สำคัญรองลงมาที่มีผลต่อระยะเวลาการเดินทางในปัจจุบัน
4. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางปัจจุบัน พบว่า การเดินทางและรายได้ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่มีผลต่อ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในปัจจุบัน ระยะทางการเดินทางภายใน 1 วัน เป็น ปัจจัยสำคัญรองลงมาที่มีผลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
5. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการเดินทางในปัจจุบัน พบว่า อายุ อาชีพ รายได้ ย่านที่ตั้งของแหล่งงาน ระยะเวลาของการอยู่อาศัย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบในการเลือกใช้อยานพาหนะที่ใช้เดินทาง

6. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ระยะทางการเดินทาง พบว่า อาชีพ สาเหตุของการย้ายจากที่อยู่อาศัยเดิม ย่านที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเดิม เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงระยะทาง การเดินทาง

7. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ระยะเวลากการ เดินทาง ไม่พบว่า มีปัจจัยใดที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงระยะ เวลาการเดินทาง

8. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ค่าใช้จ่ายการ เดินทาง พบว่า จำนวนผู้โดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการ เปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายการเดินทาง

9. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง รูปแบบการ เดินทาง ไม่พบว่า มีปัจจัยใดมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง

Berry & Hortan, 1970 (อ้างถึงใน ปณต. 2539) ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงาน ของประชาชนในเมืองและพยายามศึกษาถึงตำแหน่งแหล่งงานกับตำแหน่งของประชากรที่เดินทาง มายังแหล่งงานนั้น ๆ ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดรูปแบบของการเดินทางว่ามี 3 ลักษณะ คือ

1. เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถ เดินทางได้สะดวกรวดเร็วและลดระยะเวลาในการเดินทางลง

2. อาชีพและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงาน เป็นระยะทางที่ไกลกว่า และยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ในใกล้ถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะเลือกที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน โดยพยายามลด เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงให้เหลือน้อยที่สุด มักเดินทางโดยบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางจะใช้ระยะทางสั้นกว่าผู้มีรายได้ดี

3. ลักษณะทางเชื้อชาติของประชาชน ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม โดยมักจะไปตั้งที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในส่วนหนึ่งของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงาน ในย่านนั้นของเมืองมีปริมาณสูงตามไปด้วย

Yeh & Lee, 1975 (อ้างถึงใน ปณต.2539) ศึกษาพบว่า ดัชนีความพอใจต่อปัจจัย เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง ซึ่งประกอบด้วย ความใกล้ของระยะทางกับสถานที่ต่าง ๆ เช่น ที่ทำงาน โรงเรียนของบุตรหลาน มีค่าสูง

Wingo, 1961 (อ้างถึงใน ปณต,2539) ได้ให้ความสำคัญกับการเดินทางมากที่สุด โดยศึกษาพบว่ามีการเวียนย้ายที่อยู่อาศัยเข้าสู่แหล่งงานเป็นจำนวนมาก เพราะต้องการความสะดวกสบายและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งแหล่งใหม่

Goodal, 1975 (อ้างถึงใน ปณต,2539) การเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนั้นจะต้องมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะใกล้แหล่งงานและโรงเรียนของบุตรหลาน โดยควรจะมีที่ตั้งอยู่ริมถนนสายสำคัญหรือสถานีรถไฟ ซึ่งมีความได้เปรียบในการเข้าถึงมากกว่าที่ตั้งอยู่ห่างจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้

2.8 พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย

การอยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีความสูงและความหนาแน่นของห้องชุดมาก การใช้สอยอาคารจำเป็นที่จะต้องมีส่วนอำนวยความสะดวกประเภทต่าง ๆ เช่น ลิฟท์ ที่จอดรถ ที่ทิ้งขยะ เป็นต้น

1. ที่จอดรถ การออกแบบที่กำหนดจำนวนที่จอดรถไว้ในแบบ ส่วนใหญ่จะไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้พักอาศัยได้ เนื่องจากมาตรฐานในการออกแบบมักใช้ข้อบัญญัติท้องถิ่น ที่กำหนดจำนวนที่จอดรถเป็นสัดส่วนกับพื้นที่อาคาร ไม่เหมาะสมกับความต้องการแท้จริงของผู้ใช้สอย ประกอบกับอาคารชุดมีการใช้งานผิดวัตถุประสงค์ เช่นทำเป็นสำนักงาน ทำให้ผู้ติดต่อและลูกค้าซึ่งจำเป็นต้องมีที่จอดรถมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ หรือในบางโครงการก็มีการกำหนดพื้นที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนกลาง ทำให้ไม่สามารถกำหนดตำแหน่งตายตัวสำหรับการจอดรถของผู้พักอาศัย ทำให้มีการแย่งที่จอดรถกัน แต่ในบางโครงการกำหนดให้ที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนบุคคล หมายถึงเป็นพื้นที่ซื้อขายให้พร้อมกับพื้นที่ห้องชุด ซึ่งจะแก้ปัญหาเรื่องตำแหน่งของที่จอดรถได้

2. ห้องอาหารและร้านค้าย่อย อาคารชุดส่วนใหญ่มีไว้เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้อยู่อาศัยในโครงการ แต่กรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่จะเป็นส่วนบุคคล ประกอบกับไม่มีข้อบังคับตายตัวให้ผู้ประกอบการห้องอาหารและร้านค้าย่อยต้องเปิดบริการตลอดไป ทำให้มีการลดขนาดหรือเลิกกิจการลง เนื่องจากมีผู้ใช้บริการน้อย

3. สระว่ายน้ำ เป็นส่วนเสริมให้การขายเพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับโครงการ แต่เมื่อมีการเข้าพักอาศัย กลับพบว่าปริมาณการใช้งานไม่มากนัก อาจเห็นว่าความสะดวกหรือขนาดของสระว่ายน้ำไม่จูงใจให้ใช้ประกอบกับผู้อยู่อาศัยในกลุ่มอาคารชุดกลุ่มที่ทำเป็นสำนักงานก็ จะไม่มีการใช้งานส่วนนี้เลย

4. สวนหย่อม สนามเด็กเล่น พื้นที่ที่จัดให้เป็นสวนหย่อมหรือสนามเด็กเล่นมักจะเป็น ชั้นล่างสุด หรือไม่ก็เป็นดาดฟ้าสูงสุด ซึ่งการที่จะให้ผู้อยู่อาศัยนำเด็กไปเล่นก็ต้องไปดูแลเพื่อความปลอดภัย (Cappon อ้างถึงใน ปณต, 2539)

2.9 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธีรพันธ์ โอภาสสัมพันธ์ (2542) ทำการศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของบุคลากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อมีระบบขนส่งมวลชน เพื่อต้องการทราบว่าเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแล้วพฤติกรรมในการเดินทางของบุคลากรเหล่านี้จะแปรเปลี่ยนไปหรือไม่ โดยผลการศึกษาพบว่าบุคลากรส่วนใหญ่ร้อยละ 71.3 จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง โดยหันไปใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่ง และพบว่าร้อยละ 27.1 มีแนวโน้มที่เปลี่ยนที่อยู่อาศัยใหม่ ทั้งนี้หากพิจารณาจากปัจจัยหลัก พบว่าการที่บุคลากรส่วนใหญ่เปลี่ยนไปเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้า เนื่องจากสามารถควบคุมเวลาได้ และประเด็นสำคัญของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สามารถบ่งชี้ได้ว่าการมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จะทำให้บุคลากรเหล่านี้มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม และอาจนำไปสู่การปรับเปลี่ยนที่อยู่อาศัยได้ในอนาคต

กิตตินันท์ คนขยัน (2547) ทำการศึกษาความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลาง ในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อต้องการทราบความต้องการพื้นที่จอดรถในอาคารชุดของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลาง เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานและข้อกำหนดต่าง ๆ ว่ามีความจำเป็นหรือไม่ โดยผลการศึกษาพบว่า อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอจะมีจำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยต่อขนาดพื้นที่โครงการน้อยกว่า 160 หน่วยต่อไร่ และระยะทางเฉลี่ยระหว่างที่ตั้งอาคารชุดกับจุดรับส่งมวลชนสาธารณะไม่เกิน 600 เมตร และยังพบว่าลักษณะของผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่จะมีรายได้สูง อายุ 21-30 ปี มีห้องพักขนาด 36-48 ตารางเมตร และอยู่อาศัยมาประมาณ 1-3 ปี ส่วนผู้ที่พักอาศัยในอาคารที่ที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่มีรายได้ปานกลาง อายุ 31-40 ปี อาศัยอยู่ในห้องพักขนาด 22-28 ตารางเมตร อยู่มานาน 3-5 ปี และอยู่ใกล้ที่ทำงาน

ต่อศักดิ์ มีสุข (2547) ทำการศึกษาผลกระทบต่อนักอยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ในเขตห้วยขวาง เมื่อมีระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อต้องการทราบว่าเมื่อมีรถไฟฟ้า จะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านทำเลที่ตั้ง การกระจายตัว สภาพแวดล้อม ทัศนคติ ของผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัยหรือไม่ โดยผลการศึกษาพบว่า หลังมีระบบรถไฟฟ้า อพาร์ทเมนต์มีการกระจายตัวและการเพิ่มจำนวนขึ้นถึง 55 โครงการ ส่วนใหญ่จะเพิ่มในบริเวณใกล้เคียงกับอพาร์ทเมนต์เดิม พร้อมกับมีการขยายถนนเส้นทางลาดมากขึ้น เมื่อพิจารณาราคาค่าเช่า จะพบว่ามีผู้ประกอบการร้อยละ 58 ที่จะขึ้นค่าเช่า ร้อยละ 80 จะปรับปรุงโครงการเพิ่มเติม และร้อยละ 90 ที่ต้องการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อลดต้นทุนโครงการใหม่ นอกจากนี้ในส่วนของผู้เช่ายังพบว่าหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าได้มีการขึ้นค่าเช่า และค่าเดินทางโดยรวมก็เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์ระดับราคา 2,000-3,500 บาท ไม่สามารถจ่ายค่าเช่าห้องและค่าเดินทางได้ จึงต้องเพิ่มจำนวนผู้พักอาศัยต่อห้องมากขึ้น เพื่อลดค่าใช้จ่ายแต่เป็นการเพิ่มความแออัดและสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีตามมา