

ตอนที่ 1

บทนำ



บทที่ 1 บทนำ

ปัจจุบันนี้ กทม. ได้มีความเจริญเติบโตขึ้นอย่างมากมาย ทั้งในทางพื้นที่และจำนวนประชากร ในทางพื้นที่จะเห็นได้ว่าปัจจุบันนี้ได้มีการก่อสร้างบ้านเรือนประเภทบ้านจัดสรรกันขึ้นอย่างมากมาย โดยเฉพาะในแถบชานเมือง ทั้งนี้เพราะราคาที่ดินบริเวณนั้นยังถูกอยู่ จึงง่ายต่อการจัดซื้อมาลงทุนก่อสร้าง การสร้างที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรรแถบชานเมืองนี้ จึงเป็นการขยายเนื้อที่ความเจริญของ กทม. ออกไปอย่างรวดเร็ว ส่วนทางด้านจำนวนประชากรนั้น จะเห็นได้ว่า เนื่องจาก กทม. เป็นที่รวมของกิจการต่าง ๆ เช่น การอุตสาหกรรม การค้า ธุรกิจ และความเจริญในด้านต่างๆ จึงมีประชากรจากต่างจังหวัด และจากชนบทอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและใช้บริการสาธารณะที่ดีกว่าที่ตนได้รับอยู่ จึงเป็นเหตุให้ กทม. มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสถิติจำนวนประชากรใน กทม. ปี 2513 มีจำนวน 3,516,000 คน และในปี 2518 เพิ่มขึ้นเป็น 4,349,000 คน คิดเป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 4.35 ต่อปี หรือมีอัตราเพิ่มรายปี ดังนี้ คือ.-

พ.ศ.	อัตราเพิ่ม(รวม)ร้อยละ	อัตราเพิ่มโดยธรรมชาติ	อัตราการอพยพเข้า
2514	4.06	2.88	1.18
2515	3.67	2.82	0.85
2516	4.57	2.69	1.88
2517	4.10	2.78	1.32
2518	5.32	2.54	2.78

ซึ่งถ้าจำนวนประชากรยังเพิ่มในอัตราที่สูงเช่นนี้ต่อไปแล้ว ในปี 2533 กทม. จะมีประชากรจำนวนถึง 9.8 ล้านคน ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดไว้มาก (คือเป้าหมายของผังนครหลวง 2533 จะให้มีประชากร 4.5 ล้านคน ในพื้นที่ชุมชน 460 กม.<sup>2</sup> ความหนาแน่นเฉลี่ย 9,800 คน/กม.<sup>2</sup> หรือ 15 คน/ไร่)<sup>1</sup>

กรุงเทพมหานครปัจจุบันจึงแออัดไปด้วยผู้คน ยวดยานพาหนะ และกิจกรรมร้านค้าต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นมามากมายเพื่อรับกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ประชากรส่วนหนึ่งจึงได้หนีความแออัดจากในเมืองออกไปมีที่อยู่อาศัยแถบชานเมืองมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจาก

1. ราคาที่ดิน บริเวณชานเมืองราคาที่ดินยังถูกอยู่มาก ในขณะที่ราคาที่ดินในเมืองสูงขึ้นอย่างมาก
2. การลงทุน มีการลงทุนสร้างที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรรในแถบชานเมืองมากขึ้น
3. ค่านิยม ค่านิยมของคนไทยในเรื่องการมีครอบครัวเปลี่ยนแปลงไป จะเห็นว่าหนุ่มสาวไทยรักความอิสระมากขึ้น เมื่อแต่งงานมีครอบครัวก็มักจะแยกครอบครัวไปอยู่ต่างหาก ไม่นิยมอยู่ร่วมกับครอบครัวเดิม ดังนั้นจึงเปลี่ยนจากครอบครัวขยาย (extended family) มาเป็นครอบครัวเดี่ยว (nuclear family) มากขึ้น และที่อยู่อาศัยที่หนุ่มสาวจะเป็นเจ้าของได้สะดวกที่สุดในปัจจุบันนี้ก็คือ บ้านจัดสรรชานเมืองเท่านั้น ทั้งนี้เพราะสะดวกกว่า และราคาถูกกว่าที่อยู่อาศัยที่จะสร้างขึ้นเองภายในเมืองมาก

<sup>1</sup> สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ผังนครหลวง 2543, หน้า 3.

ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า บ้านจัดสรรชานเมือง ทั้งที่ลงทุนโดยเอกชนและรัฐ-  
 กาล เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ กทม. ขยายความเจริญออกไปสู่ชานเมือง ซึ่งเดิมยังเป็นท้อง  
 ทุ่งอยู่ ซึ่งบริเวณใดมีบ้านจัดสรรเกิดขึ้นมากที่สุดนั้น ได้พิจารณาจากการกระจายตัวของ  
 บ้านจัดสรรในเขต กทม. ดังในแผนที่และตารางแสดงจำนวนหมู่บ้านจัดสรรและอาคาร  
 ในเขตนครหลวง ดังนี้

ตารางที่ 1 : แสดงจำนวนหมู่บ้านและจำนวนอาคารของหมู่บ้านจัดสรร 4 เขต ใน  
 นครหลวง <sup>1</sup>

เขต	จำนวนหมู่บ้าน	จำนวนบ้าน เต็มโครงการ	จำนวนบ้าน ก่อสร้างแล้ว	จำนวนบ้านเช่าอยู่อาศัยแล้ว
1	10	1,227	561	488
2	159	38,483	18,297	15,193
3	7	2,721	329	261
4	52	24,923	6,425	5,567
รวม	228	67,254	25,606	21,509

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า เขต 2 คือบริเวณทิศตะวันออกของ กทม.  
 ซึ่งรวมทั้งเขตบางกะปิด้วย เป็นเขตที่มีบ้านจัดสรรอยู่มากที่สุด คือ จำนวน 159 หมู่บ้าน  
 เมื่อชุมชนขยายตัวออกไป ความต้องการตามมาก็คือศูนย์กลาง (CENTER)  
 ของชุมชน อันเป็นที่รวมของผู้คนในการมาซื้อขายสินค้าและบริการในด้านต่าง ๆ

<sup>1</sup> การเคหะแห่งชาติได้แบ่งเขตการกระจายตัวของบ้านจัดสรรออกเป็น 4 เขต  
 โดยยึดเอาหัวลำโพงเป็นจุดศูนย์กลางแผนที่ลากเส้นแบ่งแนวบ้านจัดสรรออกเป็น 4 เขต

ในผังนครหลวง ได้กำหนดนโยบายการใช้ที่ดินในบริเวณศูนย์กลางเมืองให้มีความหนาแน่นสุทธิสูงสุดเฉลี่ย 250 คนต่อไร่ และได้กำหนดโครงสร้างชุมชนให้มีหลายศูนย์กลาง เพื่อลดความคับคั่งในเขตใจกลางเมือง ( MULTIPLE NUCLEI ) และเพื่อลดการเดินทางให้น้อยลง ศูนย์กลางต่างๆ ได้กำหนดเป็น 3 ระดับ คือ ศูนย์กลางเมือง ( REGIONAL CENTER ) ศูนย์กลางตำบล ( COMMUNITY CENTER ) และศูนย์กลางหมู่บ้าน ( NEIGHBOURHOOD CENTER )

กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งแถบชานเมืองที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เป็นที่น่าสนใจที่จะศึกษาถึงศูนย์กลางของชุมชนชานเมือง ซึ่งโดยทั่วไปมักจะเกิดขึ้นตามยถากรรมโดยมิได้มีการวางแผนมาก่อนล่วงหน้า ศูนย์กลางชุมชนชานเมืองจุดหนึ่งที่สำคัญของ กทม. คือ ศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

#### 1. ประวัติความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

เดิม ศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ ซึ่งอยู่ในแขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ นั้น เป็นเพียงศูนย์กลางชุมชนเล็กๆ เป็นที่ตั้งของที่ว่าการอ่าวทองบางกะปิ และมีร้านค้าเพียง 2 - 3 ร้านเท่านั้น ยังไม่มีตลาดสาธารณะที่จะใช้เป็นที่ทำกาการค้าขายกัน ชาวบ้านจึงวางของขายกันบนทางเท้า ก็สะดวกทางเดิน และทั้งขยะก็สกปรกสกปรกแก่การเก็บกวาด ไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ดังนั้น ในปี 2505 ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง สุขาภิบาลบางกะปิจึงได้ดำเนินการจัดสถานที่ทำการค้าขายขึ้น โดยส่งเสริมให้เอกชนจัดทำขึ้นก่อน แต่ไม่มีผู้ใดลงทุน เพราะเห็นว่ารายได้กับการลงทุนไม่คุ้มกัน สุขาภิบาลบางกะปิจึงได้จัดทำขึ้นเอง โดยขอเงินจากกองทุนส่งเสริมกิจการสุขาภิบาลในปี 2505 ซื่อที่ดินจำนวน 5 ไร่ 31 ตารางวา และได้ทำการก่อสร้างตัวอาคารและตลาดสาธารณะขึ้น การก่อสร้างเสร็จในปี 2506 เปิดการค้าขายกันได้ในปี 2507 และในปีนี้อเองได้มีการสร้างอาคารพาณิชย์ขึ้น โดยให้เอกชนเป็นผู้ออกเงินค่าก่อสร้างนั้น แล้วเช่าอาคารนั้นจากสุขาภิบาลอีกที่หนึ่งเพื่อเป็นสถานที่ทำการค้าขายกัน ขณะนั้นมีจำนวน 13 ห้อง เปิดค้าขายกันในปี 2508

ในปี 2509 ได้มีการเตรียมงานแข่งขันกีฬาเอเซียเกมส์และงานแสดงสินค้านานาชาติ ได้มีการตัดถนนหนทางที่ดี จึงทำให้เกิดมีเส้นทางคมนาคมจากชานเมืองเข้าสู่ศูนย์กลางกรุงเทพ ได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ราคาที่ดินบริเวณนั้นได้สูงขึ้นตามไปด้วย มีผู้เห็นกาลไกลลงทุนสร้าง อาคารพาณิชย์ขึ้นเรื่อยๆ บริเวณศูนย์กลางบางกะปิจึงมีความสำคัญมากขึ้นเรื่อยมา ทั้งนี้เป็น เพราะที่ตั้งของศูนย์กลางนั่นเอง คือ

1. ศูนย์กลางนี้เป็นชุมสายของเส้นทาง 5 สาย มาบรรจบกันคือ ถนนลาดพร้าว ถนนสุขุมวิท 1 ถนนสุขุมวิท 2 ถนนสุขุมวิท 3 และถนน คลองตัน - บางกะปิ โดยที่สองฟากของถนนเหล่านี้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่กำลังขยายตัวมาก มีบ้านจัดสรรอยู่ตลอดแนว โดยเฉพาะที่ถนนสุขุมวิท 1 นอกจากจะมีบ้านจัดสรรที่เอกชนสร้างขึ้นมากมายแล้ว ยังมีที่อยู่อาศัยในโครงการของรัฐบาล คือ เคหะชุมชนคลองจั่นซึ่งการเคหะแห่งชาติเป็นผู้ดำเนินการ ปัจจุบันมีประชากรอยู่อาศัย 1,135 ครอบครัว หรือประมาณ 6,675 คน และยังมีการก่อสร้างแฟลตพักอาศัยอีกจำนวน 6,438 หน่วย หรือมีประชากรทั้งหมด 38,190 คน ซึ่งขณะนี้ประชากรเหล่านี้กำลังทยอยเข้าอาศัยอยู่แล้ว จึงเห็นได้ว่าจะมีการเพิ่มประชากรเป็นจำนวนมากในอนาคตอันใกล้

2. ประชากรที่อยู่อาศัยตามถนนดังกล่าวจะต้องใช้ถนนลาดพร้าวบริเวณหน้าศูนย์กลาง เป็นเส้นทางผ่านเข้าออกเพื่อไปทำธุรกิจในเมือง ( CBD ) และเดินทางกลับมายังที่อยู่อาศัยบริเวณนี้ อันเป็นสาเหตุให้เกิดความแออัดของการจราจร และจำนวนประชากร บริเวณศูนย์กลางมากขึ้นเรื่อยๆ

3. เนื่องจากศูนย์กลางบางกะปิเป็นที่รวมของกิจกรรมต่างๆ ที่สำคัญคือ สถานที่ราชการ โรงพยาบาล ธนาคาร ธุรกิจการค้า ทั้งยังเป็นที่พักผ่อนประจำทาง รถรับจ้าง และรถยนต์ - ส่วนบุคคลอีกด้วย ศูนย์กลางนี้จึงมีความคับคั่งมาก และมีการขยายตัวของศูนย์กลางไปเรื่อยๆ โดยขยายไปตามแนวสองฟากถนน ( RIBBON DEVELOPMENT ) โดยมีได้มีการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อรับการขยายตัวของศูนย์กลางไว้ล่วงหน้า บริเวณศูนย์กลางบางกะปิปัจจุบันจึงมีความคับคั่ง ทั้งจำนวนร้านค้า ยวดยานพาหนะ และจำนวนประชากรที่ไปใช้บริการ จึงเกิดปัญหาต่างๆ ตามมามากมาย เช่น ปัญหาการใช้ที่ดินไม่เหมาะสม เกิดความไม่เป็น

ระเทียบในจุดต่างๆ ของศูนย์กลาง ปัญหาความไม่คล่องตัวของผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ใช้บริการ  
 ในศูนย์กลาง ปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งถ้าปล่อยให้  
 ปัญหาอยู่เช่นนี้จะมากขึ้น เป็นทวีคูณตามจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้  
 ผู้ศึกษาจึงเล็งเห็นความจำเป็นในการที่จะวิเคราะห์ให้เห็นสภาพความเป็นไปที่แท้จริงในปัจจุบัน  
 ทั้งทางด้าน การใช้ที่ดิน การจราจร การให้บริการต่อศูนย์กลาง การให้บริการของ  
 ประชากร และปัญหาต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อจะได้ทำการวางแผนเสนอแนะแนวทาง  
 เพื่อการพัฒนาศูนย์กลางบางกะปิให้เหมาะสมแก่การให้บริการประชาชน ทั้งในปัจจุบัน และ  
 ในอนาคตต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาในเรื่องนี้ คือ

1. เพื่อให้ทราบถึงลักษณะโครงสร้างการใช้ที่ดิน และกิจกรรมต่างๆ ที่กำลัง  
 ดำเนินอยู่ในศูนย์กลางบางกะปิ
2. วิเคราะห์สาเหตุแห่งปัญหาต่างๆ ในพื้นที่ที่ศึกษา พร้อมทั้งคาดประมาณ  
 ความต้องการทางด้านต่างๆ ในอนาคต ทั้งนี้เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการวางแผนนโยบาย  
 เพื่อการพัฒนาศูนย์กลางชุมชนบางกะปิให้เหมาะสมต่อไป
3. วางนโยบายเพื่อการพัฒนาศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ ให้มีสภาพแวดล้อม  
 ของศูนย์กลางที่ดี และเหมาะสมกับจำนวนประชากรที่มาใช้บริการในปัจจุบัน และเพื่อ  
 วางแผนรองรับความเปลี่ยนแปลงอันเกิดจากการเพิ่มประชากรจำนวนมากในละแวกนี้  
 ในอนาคต



3. ขอบเขตของการศึกษา

- เนื้อหา
1. ศึกษาโดยทั่วไป เกี่ยวกับพื้นที่ที่อยู่ในเขตอิทธิพลของศูนย์กลางบางกะปิ
  2. ศึกษาสภาพปัจจุบันทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ของ ศูนย์กลางบางกะปิ และผู้ที่ใช้บริการ
  3. วางแผนนโยบายพัฒนาและปรับปรุงย่านศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ
- เนื้อที่ ศึกษาศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ คือบริเวณทางแยกที่ถนนสุขุมวิท 1 ตัดกับ ถนนลาดพร้าวหน้าท่าทำการเขตบางกะปิ เกิดเป็นย่านการค้าขึ้น

4. ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาโดยวิธีการวิจัยสนาม (FIELD RESEARCH) ประกอบกับการศึกษาจากหนังสือ (DOCUMENTARY RESEARCH) ข้อมูลเบื้องต้นทั้งหมดเป็นข้อมูลชั้นปฐม (PRIMARY DATA) คือ ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเอง โดยการเก็บข้อมูลมี 2 ขั้นตอนคือ เก็บข้อมูลทางด้านการใช้บริการของ CENTER และ เก็บข้อมูลทางด้านการใช้บริการของ CENTER บางกะปิ และบริเวณข้างเคียง ดังนี้ คือ

4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

4.1.1 ด้านการใช้บริการ ได้ทำการรวบรวมข้อมูล 2 วิธี คือ

- ก. การสัมภาษณ์ ได้ทำการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถาม แก่ผู้มาใช้บริการที่ศูนย์ชุมชนคลองจั่น และศูนย์ชุมชนโกกัล คีบัง ซึ่งเลือกมาศึกษา 2 ศูนย์กลาง คือ ศูนย์ฯ พระโขนง และศูนย์ลาดพร้าว การสัมภาษณ์ได้ทำศูนย์กลางละ 2 ครั้ง ในวันธรรมดาและวันหยุด เวลาเช้าและบ่าย ศูนย์กลางละ 40 ตัวอย่าง รวมแบบสอบถามที่ได้มาทั้งหมด 120 ชุด

- ข. การส่งแบบสอบถาม (QUESTIONNAIRE) ได้ทำการส่งแบบสอบถามแก่ประชาชนที่คาดว่าจะมาใช้บริการที่ CENTER บางกะปิ และใช้ระยะทางจาก CENTER บางกะปิ เป็นระยะที่วัดจำนวนแบบสอบถามที่ส่งไป คือ
- ZONE A ที่อยู่อาศัยที่อยู่ห่างจากศูนย์กลาง ประมาณ 0.1 - 1.5 กิโลเมตร ส่งแบบสอบถาม 280 ชุด คิดเป็น 56.0 % ของแบบสอบถามที่ส่งไปทั้งหมดได้กลับคืน 223 ชุด (44.6 %)
- ZONE B ที่อยู่อาศัย ที่อยู่ห่างจากศูนย์กลาง ประมาณ 1.6 - 3.0 กิโลเมตร ส่งแบบสอบถาม 120 ชุด คิดเป็น 24.0 % ของแบบสอบถามที่ส่งไปทั้งหมด ได้กลับคืน 42 ชุด
- ZONE C ที่อยู่อาศัยที่อยู่ห่างจากศูนย์กลาง ประมาณ 3.1 ถึง 5 และ 8 กิโลเมตร ส่งแบบสอบถาม 100 ชุด คิดเป็น 20.0 % ของแบบสอบถามที่ส่งไปทั้งหมด และได้กลับคืนมา 51 ชุด (10.2 %)



#### 4.1.2 คำนกรให้บริการ ได้ทำการรวบรวมข้อมูล 2 วิธีคือ

- ก. การสำรวจ (SURVEY) ได้ทำการเดินสำรวจโดย -  
ละเอียด ถึงที่ตั้ง ขนาด ประเภทของร้านค้าทุกร้านในศูนย์  
กลางชุมชนคลองจั่น และสำรวจร้านค้าริมถนนและคานในที่  
ซีกเจนนริเวณศูนย์กลางชุมชนพระโขนง และลาดพร้าว  
ทั้งนี้เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจในการวางนโยบาย-  
พัฒนาศูนย์กลางชุมชนคลองจั่น
- ข. การส่งแบบสอบถาม (QUESTIONNAIRE) ได้ทำการส่ง  
แบบสอบถามแก่เจ้าของร้านค้าบริเวณศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ  
จำนวน 180 ชุด ได้กลับคืนมา 12 ชุด ข้อมูลที่ได้มาจึงใช้  
ประโยชน์มิได้

#### 4.1.3 คำนลักษณะทางกายภาพ เช่น ถนน ท่อระบายน้ำ ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การกักจัดขยะ ได้ข้อมูลจากการสำรวจด้วย ตนเอง และจากหน่วยราชการ เช่น สำนักผังเมือง กรุงเทพ- มหานคร การประปานครหลวง องค์การโทรศัพท์ สำนักงาน- ตลาดเขตบางกะปิ และกรมทางหลวง เป็นต้น

#### 4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลทั้งหมดที่รวบรวมมา ได้นำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์  
ของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการของประชาชน ผู้ใช้ -  
บริการที่ศูนย์กลางชุมชนคลองจั่น การนำเสนอข้อมูลจะเป็นไปโดยแผนภูมิ  
ตาราง และการวิเคราะห์เชิงบรรยาย เพื่อให้ทราบถึงสภาพที่เป็นอยู่ใน  
ปัจจุบันอย่างกว้าง ๆ รวมทั้งปัญหา หรือความไม่เป็นที่เรียบร้อยที่เกิดขึ้น  
ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลจะใช้เป็นพื้นฐานของการวางนโยบายพัฒนาศูนย์-  
กลางคลองจั่นในคานต่าง ๆ ต่อไป

4.3 การวางแผน จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด จะได้นำมาเป็นแนวทางในการวางแผนนโยบายพัฒนาส่วนต่าง ๆ ของศูนย์กลางชุมชนนี้ให้เหมาะสมยิ่งขึ้นทั้งในปัจจุบัน และวางแผน เพื่อรับการขยายตัวของกาให้บริการแก่ประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับโครงการต่าง ๆ ที่รัฐบาลมีแผนงานจะจัดทำขึ้น อันจะมีส่วนเกี่ยวเนื่องมาถึง CENTER นี้ในต่าง ๆ ด้วย ซึ่งทั้งนี้เพื่อความสอดคล้องของการใช้ที่ดินในอนาคต.

## 5. สมมุติฐานในการศึกษา

1. ประชากรที่มาใช้บริการในย่านศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ ส่วนใหญ่จะเป็นประชากร (RESIDENT) ที่มีที่อยู่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบศูนย์กลางนี้
2. เมื่อปริมาณประชากรโดยรอบมีมากขึ้น ย่อมมีอุปสงค์ (DEMAND) ของกาให้บริการในปริมาณที่มากขึ้นตามไปด้วย
3. ค่าสิ่งของบริการ ศูนย์กลางชุมชนที่มีตลาดสินค้า และบริการมาก ย่อมดึงดูดผู้ใช้บริการได้มากกว่าศูนย์กลางชุมชนที่มีสินค้า และบริการให้น้อยกว่า
4. ค่ากาให้บริการ ประชาชนยอมจ่ายสิ่งของ และใช้บริการสำหรับสิ่งที่เป็นจำเป็นในชีวิตประจำวัน ด้วยความถี่มากกว่าสินค้าและบริการประเภทอื่นที่มีใช้ เป็นสิ่งจำเป็นในชีวิตประจำวัน
5. ค่าที่ตั้ง การเข้าถึง และความสะดวกสบายในการเดินทาง (LOCATION, ACCESSIBILITY, TRANSPORT FACILITIES) ศูนย์กลางชุมชนที่มีเส้นทางคมนาคมไปถึงได้หลายทาง และไปถึงได้โดยสะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัยของประชากรแล้ว ย่อมดึงดูดประชากรเหล่านั้น (และประชากรจากบริเวณโดยรอบห่างไกลออกไปที่ไม่มีศูนย์กลางอื่นคั่นอยู่) มาใช้บริการมากกว่าศูนย์กลางชุมชนที่ไม่มีความสะดวกสบายในการเข้าถึงและการคมนาคม

## 6. ข้อจำกัดในการศึกษา

เนื่องจากข้อมูลแต่ละค่านกว่าจะได้มา เป็นไปด้วยความยากลำบากมาก ทั้งนี้เพราะจำเป็นต้องติดต่อนายราชการหลายแห่ง และสำหรับในด้านการส่งแบบสอบถามและการสัมภาษณ์นั้นได้รับความร่วมมือจากประชาชนน้อยมาก ประกอบกับข้อจำกัดในเรื่องทุนและกำลังคน จึงไม่สามารถจะหาข้อมูลได้มากไปกว่านี้ แต่อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่ได้มาทั้งหมดสามารถนำมาวิเคราะห์ให้เห็นสภาพความเป็นไปได้ที่พอสมควร และการเสนอข้อมูลได้เป็นไปตามข้อมูลที่ได้มาทุกประการ

## 7. ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

7.1 เพื่อให้ทราบถึงลักษณะที่แท้จริงของการให้บริการ และการใช้บริการของศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ และกำลังความสามารถที่จะให้บริการในอนาคต ทั้งนี้เพื่อนำมา เป็นแนวทางในการ เสนอแนะประเภทของกิจกรรมที่ควรที่จะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ทั้งนี้เพื่อให้เหมาะสมกับประชากรที่มาใช้บริการ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

7.2 เพื่อวางแผนจัดรูปแบบการใช้จ่ายที่ดินของศูนย์กลางชุมชนบางกะปิ ให้มีสภาพแวดล้อมของชุมชนที่ดี อันจะเป็นประโยชน์แก่ประชากรที่อาศัยอยู่โดยรอบ และกับประชากรผู้เดินทางสัญจรไปมา

7.3 จะเป็นประโยชน์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางค่านนี้ เช่น

ก. กรุงเทพมหานคร (กทม.) ผลงานบางส่วนของการศึกษารุ่นนี้สามารถให้ประโยชน์ในการวางผังเฉพาะเขตบางกะปิได้ต่อไป

ข. การเคหะแห่งชาติ เนื่องจากส่วนหนึ่งของการวางแผนพัฒนาศูนย์กลางชุมชนคลองจั่นนี้ก็เพื่อสนองการบริการให้แก่ผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนที่ดำเนินการโดย กคช. ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้เพราะเคหะชุมชน - คลองจั่น อยู่ใกล้ศูนย์กลางนี้มากที่สุด (ตามสมมุติฐานข้างต้น)



บทที่ 2 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

ได้มีผู้ทำการศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการเติบโตของเมืองและชุมชนไว้อย่างมากมาย วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งที่จะศึกษาจุดสำคัญที่สุดของชุมชน คือ บริเวณศูนย์กลางชุมชน ซึ่งเป็นเสมือนศูนย์กลางของกิจกรรมทุกอย่างในอาณาบริเวณนั้น

RICHARD L. MEIER<sup>1</sup> ได้วิเคราะห์ทฤษฎีเกี่ยวกับโครงสร้างทาง  
ค้ำพื้นที่ของเมือง (URBAN SPATIAL STRUCTURE) ไว้ว่าจากการศึกษาตั้งถิ่นฐาน  
มนุษย์ (HUMAN SETTLEMENTS) ตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงมีอารยธรรม และการเปลี่ยนแปลง  
ของมนุษย์ทางค้ำต่าง ๆ อาจสรุปความสำคัญที่สุดในระบบของความเป็นเมืองได้  
ว่าเป็นระบบการติดต่อของมนุษย์ โดยมีเทคโนโลยีเกี่ยวกับทางค้ำการติดต่อสื่อสาร  
(COMMUNICATION) และการคมนาคม (TRANSPORTATION) เป็นตัวการในการ  
ติดต่อให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น การติดต่อกันโดยตรง (FACE TO FACE  
INTERACTION) จึงลดน้อยลงไป ดังนั้น MEIER จึงสรุปว่า ระบบการติดต่อ  
(COMMUNICATION AND TRANSPORTATION SYSTEM) จึงเป็นพื้นฐานของทฤษฎี  
ต่าง ๆ เกี่ยวกับการเจริญเติบโตของเมือง<sup>2</sup>

1. RICHARD L. MEIER, A COMMUNICATIONS THEORY OF URBAN GROWTH, (CAMBRIDGE : THE MIT PRESS, 1962), P. 80

2. F. STUART CHAPIN, JR, URBAN LAND USE PLANNING, (THE UNIVERSITY OF ILLINOIS PRESS, 1965) PP.76.

VON THÜNEN ศึกษาเกี่ยวกับแหล่งผลิตทางค่านเกษตรกรรม โดยตั้งข้อสมมุติฐานว่า มีศูนย์กลางแห่งเดียวในบริเวณที่กำลังพัฒนา ไม่มีเมืองอื่นใดอยู่ใกล้เคียง ความอุดมสมบูรณ์ของที่ดินเท่าเทียมกัน เมืองนี้ถูกตัดออกจากโลกภายนอก และเป็นศูนย์กลางแห่งเดียว จึงต้องทำหน้าที่ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมที่จำเป็น ส่งไปยังเขตที่อยู่รอบ ๆ เมือง (RURAL HINTERLAND) และเขตรอบตัวเมืองก็ทำหน้าที่ผลิตสินค้าเกษตรกรรมส่งมายังตัวเมือง VON THÜNEN ได้คิดแบบจำลอง (MODEL) กำรเพาะปลูกในเขตรอบตัวเมือง และโคที่ตั้งทฤษฎี CONCENTRIC RING หรือ FUNCTIONAL BELTS คือกำหนดว่า รัศมีใดควรปลูกพืชชนิดใด เพื่อคุณภาพของสินค้าในการนำส่ง - ตลาด และเพื่อลดค่าขนส่ง เมืองในลักษณะนี้จึงเป็นเสมือนศูนย์กลางของการเกษตร และเป็นแหล่งอุตสาหกรรมผลิตสินค้าและบริการ เพื่อเลี้ยงประชากรในภาคเกษตรกรรมนั้น<sup>1</sup>

ต่อมา E. W. BURGESS ได้นำแบบจำลองของ VON THÜNEN มาดัดแปลงตั้งเป็นทฤษฎีการแบ่งเขตการใช้ที่ดินในเมืองเป็นรูปวงกลม (THE CONCENTRIC ZONE URBAN THEORY) คือ ศูนย์กลางเมืองเป็นเขตธุรกิจการค้า ไกลออกไป คือเขตอุตสาหกรรมขนาดเล็ก, เขตที่อยู่อาศัยรายไต่ต่ำ, เขตที่อยู่อาศัยรายไต่ปานกลาง และเขตที่อยู่อาศัยรายไต่สูง ตามลำดับ<sup>2</sup>

ทฤษฎีของบุคคลทั้งสองนี้ได้ถูกวิพากษ์วิจารณ์ทางค่านวิชาการอย่างมากมาย ทั้งนี้เพราะสมมุติฐานใช้ไม่ได้กับสภาพความเป็นจริง, สภาพภูมิศาสตร์ไม่อาจเหมือนกันหมดทุกแห่งได้ และตลาดหรือศูนย์กลางการค้ามิได้มีแห่งเดียว ในความเป็นจริงแล้ว มีศูนย์กลางการค้าย่อยอีกหลายระดับ แต่อย่างไรก็ตามจากการศึกษาที่สหรัฐอเมริกา

1. GORDON J. FIELDING, GEOGRAPHY AS SOCIAL SCIENCE (NEWYORK : HARPER & ROW, PUBLISHERS, 1974) P. 143

2. M.L. GREENHUT, A THEORY OF THE FIRM IN ECONOMIC SPACE (NEWYORK : MEREDITH COOPERATION, 1970) PP. 215 - 217



พบว่าใกล้เคียงกับทฤษฎี CONCENTRIC ZONE คือ ที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กมักอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมือง และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่มักตั้งอยู่ในเขตรอบนอก เนื่องจากเป็นโรงงานขนาดใหญ่ และต้องใช้เนื้อที่มาก

นักคิดคนต่อมาคือ J. FRIEDMAN<sup>1</sup> ได้คิดแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์กลาง และเขตรอบนอก (CENTER - PERIPHERY MODEL) ในเชิงเศรษฐกิจว่า เดิมมีเมืองแม่ซึ่งเป็นศูนย์กลางการปกครองแห่งเดียว ต่อมาเมื่อพื้นที่โดยรอบหนาแน่นมากขึ้น เกิดเป็นชุมชนใหญ่ขึ้นมา เปรียบเสมือนศูนย์กลาง ในการปกครองย่อย มีการให้บริการแก่คนพื้นเมืองมากขึ้น แต่ระบบเศรษฐกิจยังคงขึ้นกับเมืองแม่อยู่อีกมาก ต่อมาเมื่อเมืองเจริญมากขึ้น มีศูนย์กลางการค้า และการปกครองของตัวเอง และอาศัยเมืองแม่เป็นเพียงแหล่งระบายสินค้าออก ดังนั้น จากการที่เดิมเป็นเขตรอบนอกของศูนย์กลางใหญ่ จึงกลายเป็นศูนย์กลางใหม่ขึ้นมา

ต่อมา LÖRCH และ CHRISTALLER ได้คิดทฤษฎีเกี่ยวกับแหล่งชุมชน (CENTRAL - PLACE THEORY) ขึ้นอีก โดยมีแนวความคิดคล้ายคลึงกัน คือเมืองมีขนาดไม่เท่ากัน และเขตรอบตัวเมืองก็ไม่เท่ากันเช่นกัน หน้าที่หลักของเมืองคือ การเป็นศูนย์กลางของภาค ดังนั้นใจความสำคัญของทฤษฎีนี้ก็คือ ความสำคัญและความสัมพันธ์ของศูนย์กลางต่อพื้นที่โดยรอบนั่นเอง<sup>2</sup> นอกจากนี้ CHRISTALLER ยังมีความเห็นว่า แหล่งชุมชนแต่ละแห่งมีขนาด และความสำคัญไม่เท่ากัน ซึ่งอาจนำมาจัดลำดับความสำคัญตามการหน้าที่ (HIERARCHICAL FUNCTIONS) ได้ เช่น แหล่งชุมชนขนาดเล็กที่เป็นเพียงหมู่บ้านขนาดเล็ก จัดได้ว่าเป็นลำดับที่หนึ่ง อันดับต่อไป คือ

1. JOHN FRIEDMAN, REGIONAL DEVELOPMENT POLICY : A CASE STUDY OF VENEZUACA, (THE M.I.T. PRESS, 1966) PP. 8 - 13

2. MARGARET ROBERTS, AN INTRODUCTION TO TOWN PLANNING TECHNIQUES, (HUTCHINSON OF LONDON, 1974) P. 302



ขนาดของแหล่งชุมชน ที่ใหญ่ขึ้น และมีความสำคัญมากขึ้น เช่น หมู่บ้าน เมืองขนาดเล็ก และเมืองขนาดใหญ่ จัดได้ว่าเป็นลำดับความสำคัญที่สอง สาม สี่ ตามลำดับดังนี้ เป็นต้น ซึ่งเขตการให้บริการแก่พื้นที่โดยรอบ (COMPLEMENTARY AREA) ของแหล่งชุมชน แต่ละลำดับก็จะไม่เท่ากัน เช่นแหล่งชุมชนขนาดเล็กจะสามารถให้บริการเฉพาะประชาชน ในเขตพื้นที่ตลาดของตนเท่านั้น สิ่งให้บริการได้ก็คือ สิ่งจำเป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวัน ส่วนแหล่งชุมชนที่ใหญ่ขึ้น ก็จะสามารถให้บริการจำนวนมากยิ่งขึ้นไป และสามารถ ให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่มากขึ้นด้วย

ในประเทศไทย ได้แบ่งขนาดของแหล่งชุมชนออกเป็น

1. หน่วยที่เล็กที่สุด คือ ISOLATED FARMHOUSES หรือ กลุ่มที่อยู่อาศัย ของคนงานเกษตรกร

2. ชุมชนที่เล็กที่สุด (HAMLETS) มีประชากรไม่เกิน 2 ครัวเรือน มีโบสถ์ และร้านค้าของชำในทุก ๆ 2 ไมล์

3. หมู่บ้าน (VILAGE) หรือศูนย์กลางชุมชนเกษตรขนาดเล็ก บริการชุมชนมี โบสถ์ โรงเรียนประถม และร้านค้าของเบ็ดเตล็ด ศูนย์กลางหนึ่ง ๆ จะห่างกันประมาณ 4 ไมล์

005922

4. หมู่บ้านของชุมชนเมือง หรือศูนย์กลางชุมชนเกษตรขนาดใหญ่ บริการชุมชนที่มีในศูนย์กลางคือธนาคาร 1 แห่ง ร้านค้า โรงภาพยนตร์ โรงเรียนมัธยม และมีหน่วยบริหารงานด้านการปกครอง 1 แห่ง ยังไม่มีหนังสือพิมพ์รายสัปดาห์ หรือโรงพยาบาล ศูนย์กลางขนาดนี้จะห่างกันประมาณ 7 ไมล์

5. FULLY - FLEDGE TOWN มีประชากรประมาณ 10,000 คน ศูนย์กลางชุมชนจะมีธนาคาร 3 - 4 แห่ง โรงเรียนมัธยม, โรงภาพยนตร์, โรงพยาบาล และหน่วยงาน เช่น สำนักงานประกันภัย ร้านสรรพสินค้า เช่น WOOLWORTH'S สาขาของหน่วยงานของรัฐบาล, ตลาดขายส่ง (PRODUCE MARKET) เป็นต้น ศูนย์กลางนี้จะห่างกัน 13 ไมล์

6. LOCAL CAPITAL (เมืองหลวงท้องถิ่น) ส่วนมากจะเป็น COUNTY TOWN มีประชากรประมาณ 50,000 คน บริการชุมชนจะมีหนังสือพิมพ์รายสัปดาห์ ศาล โรงภาพยนตร์ โรงละคร โรงเรียนประถม ร้านสรรพสินค้า เมืองระดับนี้มักจะเจริญมาจากเมืองที่เป็นการค้า เพราะลักษณะทางภูมิศาสตร์สามารถเข้าถึงได้ที่ดีที่สุด ศูนย์กลางจะห่างกัน 25 ไมล์

7. เมืองหลวงของรัฐ เช่น MANCHESTER, BIRMINGHAM, NEW CASTLE มีประชากรประมาณ 500,000 คน หรือมากกว่า บริการชุมชนมีมากมายหลายอย่างเพื่อให้บริการแก่แหล่งชุมชนอื่นที่มีขนาดเล็กกว่า เช่น มีหนังสือพิมพ์รายวัน มหาวิทยาลัย หน่วยงานของรัฐระดับภูมิภาค STOCK EXCHANGE โรงพยาบาลขนาดใหญ่ และมี NODE อยู่ทั่วไปตามจุดตัดของเส้นทางคมนาคมสายใหญ่ ๆ

8. เมืองหลวงของประเทศ เช่น LONDON จากแนวความคิดทางด้านแหล่งชุมชนของ VON THÜNEN, LORCH และ CHRISTALLER นั้น ไคมีผู้นำมาศึกษาต่อ เพื่อประยุกต์ใช้กับวิชาการทางด้านต่าง ๆ เช่น ทางด้านเศรษฐศาสตร์ และผังเมือง ทั้งนี้เพื่อจัดระเบียบศูนย์กลางชุมชน อันทำหน้าที่เป็นทั้งศูนย์กลางแลกเปลี่ยนสินค้า และให้บริการต่าง ๆ กับประชากรในชุมชน และพื้นที่โดยรอบ ได้อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น

BRIAN J.L. BERRY<sup>1</sup> ได้นำเอาทฤษฎีแหล่งชุมชน (CENTRAL PLACE THEORY) มาวิเคราะห์การให้บริการของศูนย์กลางชุมชนว่า การที่สถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางของชุมชน หรือเขตบริการใช้บริการเดียวกันได้นั้น

---

1. BRIAN J.L. BERRY<sup>E</sup>, GEOGRAPHY OF MARKET CENTRES AND RETAIL DISTRIBUTION. (ENGLEWOOD CLIFFS, N.J. : PRENTICE-HALL, 1967) P.3-10

จำเป็นที่จะต้องประกอบด้วยปัจจัยหลายประการด้วยกัน คือ สถานที่แห่งนั้น จะต้องมีสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่สามารถให้บริการแก่ประชากรที่อยู่ในรัศมีโดยรอบให้มาใช้บริการได้สะดวก กล่าวคือ มีสถานที่ซื้อขายสินค้าและบริการอื่น ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง และที่สำคัญก็คือ จะต้องมีส่วนทางคมนาคมที่จะเข้าถึงได้สะดวก (ACCESSIBILITY) ศูนย์กลางชุมชนหรือตลาดนั้น จะต้องมียานพาหนะและบริการต่าง ๆ ที่ประชาชนต้องการ และสินค้าบริการเหล่านี้มักไม่มีอยู่ในตลาดที่มีขนาดเล็กกว่า หรือถ้ามีก็น้อย ไม่สามารถเลือกซื้อได้ ตลาดในบริเวณศูนย์กลางชุมชนนี้จะเป็นทั้งสถานที่ผลิตสินค้าเพื่อจำหน่าย และเป็นที่ยานพาหนะสินค้าปลีกที่มาจากตลาดอื่นภายนอก และเป็นที่ยานพาหนะหรือผลผลิตของชาวนาอีกด้วย

BERRY ได้ให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับตลาด ซึ่งเป็นศูนย์กลางของชุมชนไว้ดังนี้คือ

1. ไม่มีตลาดอื่น ซึ่งมีอิทธิพลต่อชาวบ้านอยู่ใกล้เคียง
2. จุดสำคัญ ได้แก่ สถานที่ราชการ ตั้งอยู่ใกล้กับศูนย์กลางชุมชน
3. ศูนย์กลางชุมชนจะมีหลายระดับ ศูนย์กลางที่เล็กจะมีร้านค้าและบริการอื่น ๆ ทั้งชนิดและปริมาณในจำนวนจำกัด ในขณะที่ศูนย์กลางที่ใหญ่กว่า จะมีสินค้าและบริการมากกว่า ดังนั้นลูกค้าจะเดินทางต่อไปยังศูนย์กลางใหญ่ในกรณีที่ต้องการซื้อสินค้าที่ต้องการในศูนย์กลางเล็ก ๆ ไม่ได้

ศูนย์กลางชุมชนนี้จะเกิดขึ้นในทุกระดับชุมชน ซึ่งสินค้าและบริการในศูนย์กลางระดับต่าง ๆ ก็จะไม่เหมือนกัน ซึ่งจากหนังสือของ F. STUART CHAPIN ได้กล่าวถึงที่ตั้งและแบบอย่างของศูนย์กลางแต่ละลำดับที่ได้รับการวางแผนแล้ว ดังนี้คือ

1. ศูนย์กลางที่ให้บริการแก่ชุมชนระดับหมู่บ้าน (NEIGHBOURHOOD SERVING CENTRE) ศูนย์กลางระดับนี้จะให้บริการประชาชนที่อยู่ในรัศมีที่จะเดินมาถึงได้ ร้านค้ามีประมาณ 7 - 15 ร้าน ซึ่งจะมีประเภทร้านขายของเบ็ดเตล็ด ร้านขายยา ร้านซักผ้า ชักแห้ง เสริมสวย ซอมรองเท้า ร้านตัดผม

ร้านค้าของที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน<sup>1</sup> ซึ่งสามารถให้บริการประชาชนประมาณ 3,000 คน

2. ศูนย์กลางที่ให้บริการแก่ชุมชนระดับตำบล (COMMUNITY-SERVING CENTRE) ศูนย์กลางระดับนี้จะตั้งอยู่ตรงมุมของย่านการค้าบนถนนเอก (MAJOR THOROUGHFARE) มีประชากรในเขตบริการประมาณ 15,000 - 30,000 คน หรือบริการประชากรที่อยู่ในรัศมี 1 - 3 ไมล์ ร้านค้ามีประมาณ 16 - 35 ร้าน มีสินค้าประเภทที่ไม่จำเป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวันมากขึ้น คือ สินค้าประเภทเฟอร์นิเจอร์ วิทยุ โทรทัศน์ ร้านขายอาหาร ร้านขายเครื่องแต่งกายสตรี เครื่องมือเย็บผ้า ร้านขายของชำ ร้านขายเหล้า ร้านขายดอกไม้ และร้านขายของสำหรับเด็ก - เป็นคน นอกจากนั้นยังมีสำนักงานอาชีพ (PROFESSIONAL OFFICE) ตั้งอยู่ด้วย ศูนย์กลางลำดับนี้ที่มีบริการวางแผนมาก่อนมักจะมีโรงภาพยนตร์อยู่ด้วย ซึ่งเป็นการไม่เหมาะสม จะก่อให้เกิดปัญหาอื่นตามมามากมาย โรงภาพยนตร์ควรตั้งอยู่ในศูนย์กลางใหญ่ ๆ ซึ่งมีประชากรในเขตบริการ 20,000 - 100,000 คนขึ้นไป มาใช้บริการมากกว่า<sup>2</sup>

3. ศูนย์กลางชุมชนชานเมือง (SUBURBAN OR OUTLYING CENTRAL CITY-CENTRE)

ศูนย์กลางนี้สามารถให้บริการประชาชนประมาณ 30,000 - 100,000 คน มีร้านค้าประเภท 25 - 50 ร้าน จะให้บริการเขตชานเมืองใหญ่ ๆ แห่งหนึ่ง ลูกค้าประจำมักมาจากชุมชนใหญ่ ๆ 1 - 2 แห่ง และจากบริเวณพื้นที่โดยรอบ ศูนย์กลาง-

1. BRINE, J. L. HERRY. P. 8

2. EUGENE J. KELLY, SHOPPING CENTER : LOCATING CONTROLLED REGIONAL CENTERS. (NEW YORK : COLUMBIA UNIVERSITY PRESS, 1956) P. 6

ระดับนี้มิได้มีการควบคุมมาก่อน เนื่องจากลักษณะตามธรรมชาติ จึงดูเหมือนเป็นส่วน  
ย่อยของเมืองใหญ่ คือ มีลักษณะเป็นย่านพลุกพล่าน (DOWNTOWN) ของเมืองไปเสีย  
เลยอันจะมีปัญหาต่าง ๆ ของเมืองตามมา เช่น เกิดการติดขัดของการจราจรในช่วง  
เวลาคับคั่ง และปัญหาที่จอดรถมิได้เพียงพอเป็นต้น ซึ่งเหตุการณ์เช่นนี้จะทำให้แรงดึงดูด  
ประชากรให้มาศูนย์กลางนี้ลดน้อยลงไป <sup>1</sup>

#### 4. ศูนย์กลางสำหรับชุมชนระดับภาค (REGIONAL SERVING BUSINESS CENTER)

ศูนย์กลางระดับนี้จะตั้งอยู่บนถนนสายประธาน (ARTERIAL HIGHWAY)  
มีเนื้อที่จอดรถให้กับลูกค้ามากกว่า 2,000 คัน (อย่างน้อย 40 เอเคอร์) มีร้านค้าและ  
บริการต่าง ๆ มากพอที่จะให้ลูกค้าใช้เวลาอยู่ที่ศูนย์กลางนี้ได้หลาย ๆ ชั่วโมง <sup>2</sup>  
และสามารถให้บริการประชาชนได้ตั้งแต่ 100,000 - 1,000,000 คน หรือให้บริการ  
ประชาชนที่อยู่ในรัศมีที่จะขับรถมาถึงได้ในเวลา 30 นาที หรือมากกว่า เนื่องจากมี  
สินค้าและบริการมากมายหลายชนิดที่ดึงดูดประชาชนมากกว่าศูนย์กลางระดับอื่น ๆ นอก  
จากย่านการค้าในเมือง (CBD) <sup>3</sup>

มีนักวิชาการอื่น เช่น HOMER HOYT ได้ให้คำจำกัดความของศูนย์กลางระดับ  
ภาคนี้ว่า ประกอบด้วยห้างสรรพสินค้าอยู่อย่างน้อย 2 แห่ง มีสินค้าตามแฟชั่น ให้เลือกซื้อ  
ได้มากมาย มีเครื่องประดับบ้านของใช้ในครัวเรือน นอกจากนั้นยังมีโรงภาพยนตร์  
ภัตตาคาร ที่ดึงดูดประชาชนจากพื้นที่ห่างไกล ให้เดินทางมาใช้บริการได้ด้วย ถ้าสัง  
กรขายของศูนย์กลางระดับนี้จึงมี ตั้งแต่ 50 - 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ <sup>4</sup>

1. IBID., P. 8

2. BRIAN J.L. BERRY, GEOGRAPHY OF MARKET CENTERS AND  
RETAIL DISTRIBUTION, P. 135

3. EUGENE J. KELLY, SHOPPING CENTER, P. 7

4. IBID., P. 8



สรุปแล้ว จะเห็นได้ว่า ศูนย์กลางชุมชนนั้นมียุทธหลายระดับ ทั้งแต่ระดับเล็กที่สุด จนถึงระดับใหญ่ที่สุด BRIAN BERRY กล่าวไว้ว่า เมื่อประชาชนต้องการที่จะไต่สินค้าหรือบริการอื่น ๆ ที่จะต้องใช้เป็นประจำ เขาจะตรงไปยังศูนย์กลางที่สามารถไปถึงได้โดยใช้ความพยายามน้อยที่สุด และมีระยะทางสั้นที่สุดเท่านั้น ซึ่งนอกจากจะเป็นที่ซื้อขายสินค้ากันแล้ว ยังมีการให้บริการอื่น ๆ ด้วย ที่สำคัญคือ มีสถานที่ราชการซึ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนเป็นอย่างมาก สำหรับสินค้าและบริการที่มีใช้เป็นสินค้าหรือบริการที่ต้องใช้เป็นประจำ ประชาชนเหล่านั้นก็อาจจะไปใช้บริการยังศูนย์กลางอื่นที่ไกลกว่า เพื่อจะได้มีโอกาสเลือกหาซื้อสินค้าได้หลายชนิดกว่า ด้วยเหตุนี้เองจึงเกิดเป็นศูนย์กลางหลาย ๆ แห่ง ซึ่งมีการติดต่อกันอยู่ตลอดเวลา ศูนย์กลางใหญ่จะมีอิทธิพลทางด้านเป็นผู้ส่งสินค้าให้แก่ศูนย์กลางเล็ก ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างท้องที่ต่าง ๆ ขึ้น ซึ่งลักษณะของการติดต่อกันนั้น จะเป็นในรูปของศูนย์กลางเล็กพึ่งศูนย์กลางใหญ่ คือรับสินค้าจากศูนย์กลางใหญ่ มาจำหน่ายในเขตท้องที่ของตน ด้วยเหตุนี้เองทำให้เขตการให้บริการของศูนย์กลางใหญ่ขยายกว้างขึ้น เพราะแม้ว่าประชาชนในเขตบริการของศูนย์กลางเล็กจะไม่ได้มาถึงศูนย์กลางใหญ่ แต่ก็ถือว่าอยู่ในเขตบริเวณของศูนย์กลางใหญ่ด้วย<sup>1</sup>

จากการที่ศูนย์กลางมีหลายระดับ การที่จะทราบความสำคัญของการหน้าที่ของศูนย์กลางแต่ละระดับ จึงต้องมีการจัดลำดับศูนย์กลาง คือ การจัดลำดับขนาดของศูนย์กลางตามการหน้าที่ ซึ่งตัวแปรที่สำคัญในการที่จะจัดลำดับ คือ ประชากรที่มาใช้บริการ และแรงดึงดูดของศูนย์กลางที่มีต่อประชากร ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงลำดับของศูนย์กลางที่ต่างกัน ซึ่งเรียกว่า RANK - SIZE HIERARCHY

G.K. ZIPF จากหนังสือ HUMAN BEHAVIOR AND THE PRINCIPLE OF LEAST EFFORT ได้ศึกษาของการศึกษา ลำดับของศูนย์กลางคือ

1. BRIAN J.L. BERRY, GEOGRAPHY OF MARKET CENTERS AND RETAIL DISTRIBUTION, P. 3 - 10



## THE RANK - SIZE RULE

$$PR = \frac{PI}{R}$$

ในขณะที่ PR = ประชากรของเมืองลำดับ R

PI = ประชากรของเมืองที่ใหญ่ที่สุด (เอกนคร)

R = RANK ของเมืองนั้น

CHARLES T. STEWART Jr. กล่าวรูป RANK - SIZE RULE ของ ZIPF ว่า แม้ว่าบางทีในหลาย ๆ กรณี อาจใช้กฎนี้ประมาณการกระจายตัวของเมืองตามขนาดได้ แต่กฎนี้ไม่มีพื้นฐานทางคานตรรกวิทยา (LOGICAL BASIS) คือมักจะใช้ไม่ได้กับพื้นที่ที่เป็นที่สุด เช่น ใหญ่ที่สุด หรือเล็กที่สุด กฎนี้จะใช้ได้ก็เพียงแต่บรรยายความเป็นจริงเกี่ยวกับพื้นที่ใหญ่ที่มีลักษณะแตกต่างกัน (HETEROGENEOUS AREA) มากกว่าพื้นที่เล็ก ๆ ที่มีลักษณะเหมือนกัน (HOMOGENEOUS) อันทำให้การหน้าที่ต่าง ๆ เกี่ยวพันกันหมด <sup>1</sup>

นอกจากนี้ CHRISTALLER ยังได้ศึกษา THE K VALUE คือการแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเมือง 2 เมืองที่ง่ายที่สุด โดยการหาอัตราส่วน (RATIO) ระหว่างจำนวนเมืองของเมือง 2 ลำดับ เช่น มีเมืองที่มีขนาดเท่าเทียมกัน 200 เมือง และเมืองที่มีลำดับขนาดลดน้อยลงไป 800 เมือง จึงหาอัตราส่วนได้ 1 : 4 ถ้าอัตราส่วนนี้เกิดขึ้นในเมืองที่มีขนาดเดียวกันในพื้นที่อื่น ก็จะได้ตัวคงที่ คือแทนค่าด้วยตัว K ซึ่งจากตัวอย่างที่แล้วนั้น K มีค่า =  $4.0^2$

---

1. RAY M. NORTHAM, "URBAN HIERARCHIES AND URBAN REGIONS" IN URBAN GEDGRAPHY, (NEW YORK : JOHN WILEY AND SON · INC., 1975) P. 98

จากการศึกษาของ CHRISTALLER ในเยอรมันตอนใต้ และเมือง GREEN และ WALES ในประเทศอังกฤษ ชี้ให้เห็นว่า ค่าของตัวคงที่ ( K ) มักจะมีค่าอยู่ระหว่าง 3 - 4 นั่นคืออัตราส่วนระหว่างขนาด ( RANK ORDERS ) มักจะเหมือนกัน เมื่อดูจากปริมาตรของเมือง และ STEWART ยิ่งกล่าวอีกว่า ความสัมพันธ์ของตัว K ระหว่างเมือง 2 แห่งที่มีขนาดใกล้เคียงกัน จะเริ่มตั้งแต่ค่าสูง และลดค่าลงไป <sup>1</sup>

เมื่อพิจารณาในด้านขอบเขตการให้บริการ ( TRADE AREA ) นั้น จะมื่ออาณาเขตกว้างเพียงใด จะต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ คือ

#### 1. การกระจายตัวประชากร ( POPULATION DISTRIBUTION )

ความระยะทางต่างๆ ซึ่งได้มีการคำนวณทางคณิตศาสตร์เพื่อหาการกระจายตัวของ การตั้งถิ่นฐาน ของประชากร ดังนี้คือ

$$E = \frac{1000 M}{\sqrt{N}}$$

ในกรณีที่ E จำนวนประชากร , N จำนวนกลุ่มของการตั้งถิ่นฐาน และ M เมตร ซึ่งวิธีนี้สามารถหาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนประชากร และรูปแบบ - การตั้งถิ่นฐานในระยะทาง 1 ก.ม. ได้

H.C. CAREY จากหนังสือ PRINCIPLE OF SOCIAL SCIENCE

กล่าวไว้ว่า สิ่งที่มีอิทธิพลต่อการเคลื่อนย้ายของมนุษย์ก็คือ

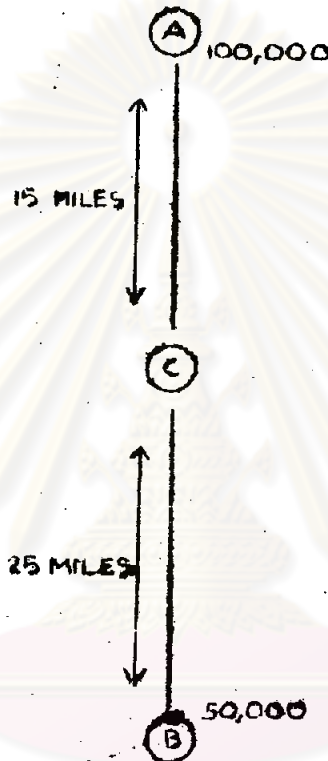
- ก. ประชากรในแหล่งตั้งภูคนั้น
- ข. ระยะทางจากแหล่งตั้งภูคนั้น

---

1. CHRISTALLER AND J.H.W. GREEN, " URBAN HINTERLANDS IN ENGLAND AND WALES, " GEOGRAPHICAL JOURNAL ( VOLUME 96, 1961 )

ซึ่งตามความคิดนี้ สามารถใช้กฎแรงโน้มถ่วง (LAW OF RETAIL GRAVITATION) ของ BEILLY มาประยุกต์ใช้ได้ คือ

$$\frac{S_1}{S_2} = \left( \frac{P_1 \cdot D_2}{P_2 \cdot D_1} \right)^2$$



สมมติให้เมือง A มีประชากร 100,000 คน เมือง B มี 50,000 คน เมือง C อยู่ระหว่างเมือง A, B โดยห่างจากเมือง A 15 ไมล์ และเมือง B 25 ไมล์ ดังนั้นจากสูตร  $\frac{S_1}{S_2} = \frac{5.58}{1.00}$  (ไปเมือง A) (ไปเมือง B)

จาก CONCEPT นี้ จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัย (INHABITANT) ในศูนย์กลางหนึ่ง ๆ จะต้องมีการติดต่อสังสรรค์กับศูนย์กลางอื่นตลอดเวลา ซึ่งทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนประชากรและระยะทางจากแหล่งทั้งสอง และจากการที่ทราบลักษณะการกระจายตัวประชากร จะทำให้เป็นแนวความคิดที่จะพัฒนาศูนย์กลางของท้องถิ่นให้มีจำนวนที่ตั้ง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับลักษณะทางค่านประชากรในท้องถิ่นนั้น ๆ

2. ความสะดวกสบาย ของเส้นทางคมนาคม และบริการต่าง ๆ

ทางด้านบริการเดินทาง (TRANSPORT FACILITIES) จะเห็นได้ว่ามีความสำคัญมากกับการที่จะมีขอบเขตการให้บริการไปไกลเพียงใด ทั้งนี้เพราะการเข้าถึงได้โดยสะดวก (ACCESSIBILITY) เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของการดึงดูดประชากรมาใช้บริการ อันจะทำให้มีเขตการให้บริการกว้างขึ้นด้วย ดังนั้นการวางแผนจึงมิใช่จะวางแผนศูนย์กลางไว้ให้บริการการจราจร แต่ควรวางแผนทางด้านจราจรไว้เพื่อให้บริการกับศูนย์กลาง นั่นคือให้มีการเข้าถึงได้ดีที่สุดนั่นเอง<sup>1</sup>

การที่จะวิเคราะห์ความเพียงพอของระบบการจราจรและขนส่ง มีสิ่งสำคัญที่จะต้องศึกษาอยู่ 2 ประการ คือ

2.1 ความเคลื่อนไหวของประชากรและสิ่งของ (MOVEMENT) นั่นคือ การศึกษาพฤติกรรมต่าง ๆ เช่น วัน เวลา ยานพาหนะ และเส้นทางที่ประชากรจากที่ต่าง ๆ นิยมใช้ในการเดินทางมายังศูนย์กลาง

2.2 สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งในสถานที่ตั้ง (LOCATION) ชีตความสามารถ (CAPACITY) สภาพ (CONDITION) และระดับการให้บริการ (LEVEL OF SERVICE) ต่าง ๆ ซึ่งวัตถุประสงค์ของการวางแผนก็เพื่อลดเวลาการเดินทาง อันเป็นการประหยัดทางด้านต่าง ๆ และดึงดูดประชากรให้เดินทางมาใช้บริการมากขึ้นด้วย

1. VICTOR GREEN AND LARRY SMITH, PLANNING TOWN USA, THE PLANNING OF SHOPPING CENTERS, (NEW YORK : REINHOLD PUBLISHING CORPORATION, 1965 ) P. 115

3. ความสนใจของประชากรต่อสินค้าและบริการที่มีในศูนย์กลาง ทั้งนี้เพื่อทราบกำลังการซื้อของประชากร ซึ่งอาจคำนวณทางคณิตศาสตร์ได้ คือ

$$\text{กำลังการซื้อของประชากร} = \frac{A}{2B} + E \left( \frac{S_2 - S_1}{2000 B^2} \right)$$

โดยที่ A = ปริมาณการขาย E = รายได้ทั้งหมด (ถัวเฉลี่ยกับจำนวนประชากร) B = จำนวนประชากร และ S1 - S2 = กำลังการออมทรัพย์ที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้มาเปรียบเทียบกับเนื้อที่ค้าขายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

4. การเปลี่ยนแปลงของศูนย์กลางอันเนื่องมาจากการที่มีศูนย์กลางใหม่เกิดขึ้นมาในบริเวณใกล้เคียง (COMPETING CENTER)

นอกจากนั้น การศึกษาความเป็นศูนย์กลางและเขตการให้บริการนั้น ยังต้องใช้วิธีการสรุปจากการสังเกตการณ์ (OBSERVATION) ตามความน่าจะเป็นเกี่ยวกับเขตความต่อเนื่อง (LOGICAL EXPECTED LINKAGE) ระหว่างจุดศูนย์กลาง และเขตรอบนอก มาประกอบการพิจารณาด้วย<sup>1</sup>

นักคิดบุคคลสุดท้ายที่จะกล่าวถึงนี้คือ P. CONVERSE ได้นำเอาทฤษฎีของ REILLY มาคิด "BREAKING POINT CONFLICT" ขึ้น ซึ่งแนวความคิดนี้ก็คือการแสดงที่ตั้ง (LOCATION) ซึ่งแบ่งกระแสการเคลื่อนที่ (STREAM OF MOVEMENT) ที่พุ่งไปสู่ศูนย์กลาง ดังมีสูตรที่ใช้ในการคำนวณ ดังนี้ คือ

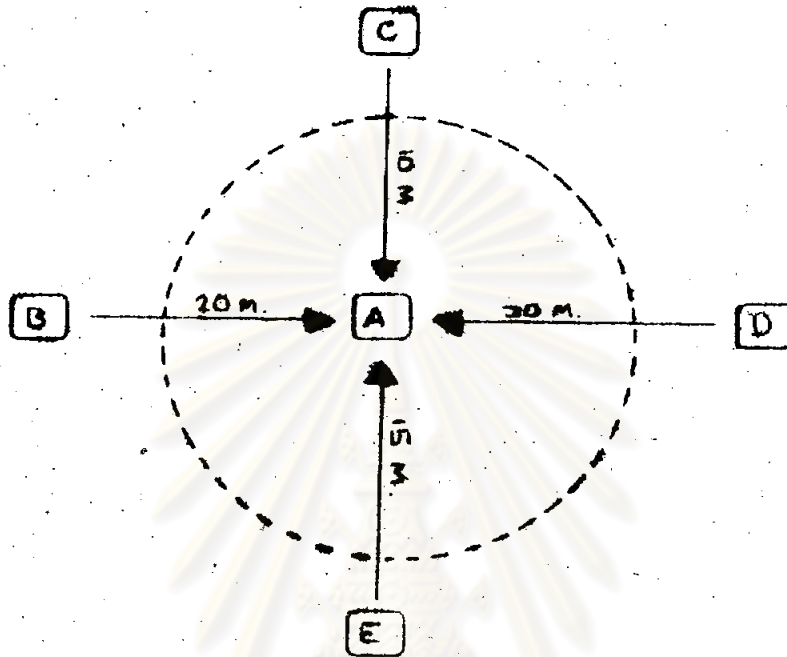
$$B = \frac{d}{1 + \sqrt{\frac{P_1}{P_2}}}$$

ในขณะที่ B คือจุดแบ่งอาณาเขตของศูนย์กลางทั้งสอง (ไมล์)

d คือระยะห่างระหว่างศูนย์กลางทั้งสองนี้

$P_1, P_2$  คือ จำนวนประชากรในเขตการให้บริการของศูนย์กลางที่ใหญ่กว่า และเล็กกว่า ตามลำดับ ดังรูป

1. MARGARET ROBERTS, AN INTRODUCTION TO TOWN PLANNING TECHNIQUE, pp. 302-307.



จากรูป และการคำนวณจะเห็นว่า BREAKING POINT ของเมืองต่าง ๆ

มีดังนี้

$$B(A - B) = 7.33 \text{ ไมล์}$$

$$B(A - C) = 5.00 \text{ ไมล์}$$

$$B(A - D) = 12.45 \text{ ไมล์}$$

$$B(A - E) = 2.24 \text{ ไมล์}^1$$

จากแนวความคิดต่าง ๆ ที่ได้อธิบายมานี้ ทำให้เห็นได้ว่า สิ่งที่ต้องคำนึงในการศึกษาความเป็นศูนย์กลาง คือ

1. RAY M. NORTHAM, URBAN GEOGRAPHY. (NEW YORK : JOHN WILEY AND SON INC., 1975) PP. 116-120.



1. ระยะทาง (DISTANCE) ซึ่งอาจแทนได้ด้วยเวลาในการเดินทาง (TRAVEL TIME) ทั้งนี้เนื่องจากเป็นที่ตระหนักกันว่า ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีความสำคัญมากกว่าระยะเวลา ดังจะเห็นได้จากประชากรในเขตชานเมืองที่ต้องเดินทางเข้าไปทำงานในเขตศูนย์กลางของเมือง ย่อมเลือกเส้นทางจากนครคำนวณเวลาที่ใช้ในการเดินทางมากกว่าระยะทางจากบ้านถึงศูนย์กลางที่จะใช้เดินทางไป เช่น มักจะเลือกเส้นทางที่มีการจราจรติดขัดน้อยกว่า แม้จะเป็นระยะทางที่ยาวกว่าก็ตาม มากกว่าระยะทางสั้น ๆ แต่การจราจรติดขัดมาก ดังนั้น ระยะทางจึงต้องแปรตามสภาพของถนนและจุดติดขัด (POINT OF CONGESTION) ด้วย

2. จำนวนประชากร ซึ่งอาจแทนค่าได้ด้วยรายได้ที่ได้จากการขายสินค้าและบริการต่าง ๆ (VOLUME OF RETAIL SALES)

3. การจ้างงาน (EMPLOYMENT) คือ ศูนย์กลางใดที่มีการจ้างงานมากกว่า ย่อมจะดึงดูดประชากรเข้าไปใช้บริการมากกว่า

นี่คือส่วนหนึ่งของการใช้ GRAVITY MODEL หรือ INTERACTION MODEL เพื่อใช้ในการศึกษาศูนย์กลางชุมชนต่าง ๆ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย