

บทที่ 2

แนวความคิด และการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ด้วยเหตุที่ รังสิต ในปัจจุบันมีโครงการทางภาครัฐจำนวนมาก โดยเฉพาะโครงการทางด้านคมนาคม ได้ส่งผลต่อการเจริญเติบโตและการขยายตัวของภาคเอกชนเป็นอย่างมาก ทำให้ รังสิต เป็นย่านอุตสาหกรรมแห่งมหาวิทยาลัยฯ อย่างไรก็ตามมีธุรกิจอีกประเภทหนึ่งที่มีการขยายตัวอย่างเด่นชัดมากในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา ได้แก่ ธุรกิจด้านที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะทั้ง 2 ฝั่งของถนนรังสิต-นครนายก มีอัตราการเพิ่มขยายตัวอย่างมาก ดังนั้นการศึกษาถึงลักษณะของแนวโน้มของการขยายตัวของที่อยู่อาศัย บริเวณถนนรังสิต-นครนายก คลอง 1-7 โดยมีระยะห่างจากถนนทั้ง 2 ฝั่ง 3 กิโลเมตร โดยการศึกษาแนวความคิดทฤษฎีและผลการศึกษาวิจัยที่ผ่านมาทั้งในและต่างประเทศ

การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยภายในเมือง

1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดิน

มีงานศึกษาวิจัยจำนวนมากที่จัดให้เหตุผลทางเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดประเภทของกิจกรรมต่อพื้นที่

จากการศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน โดยประพันธ์ เสวตนันท์¹ พบว่ากิจกรรมซึ่งสามารถจ่ายผลตอบแทนให้แก่ที่ดิน ณ ที่ตั้งแห่งนั้นสูงสุดจะได้ใช้สิทธิ์ในการใช้ที่ดิน ณ ที่ตั้งแห่งนั้น

¹ประพันธ์ เสวตนันท์, เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กรุงสยามการพิมพ์) หน้า 24-37

Hendesson² ศึกษาเรื่องการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยและรูปแบบของย่านพักอาศัย ได้ทราบว่ ประชากรกลุ่มรายได้ต่างกันเสนอผลตอบแทนต่อที่ตั้งเดียวกันต่างกันและผลการศึกษาจากงานวิจัยต่าง ๆ พบว่า ในประเทศที่พัฒนาแล้วประชากรที่มีรายได้ต่ำ เสนอผลตอบแทนสำหรับที่อยู่อาศัยใกล้จุดศูนย์กลางของเมืองสูงกว่าประชากรที่มีรายได้สูง (Sjoberg³ ค.ศ.1960, Kar⁴ ค.ศ. 1962 และ Brush⁵ ค.ศ. 1968) นั่นคือ ประชากรที่มีรายได้สูงจะมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ชานเมือง และประชากรที่มีรายได้ต่ำจะอยู่ใกล้เข้ามา หรืออยู่ใกล้จุดศูนย์กลางของเมือง สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะประชากรที่มีรายได้สูงมีความพอใจที่จะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำ ต้องการบริเวณบ้านกว้างและสภาพแวดล้อมที่ไม่แออัด และในประเทศที่พัฒนาแล้วระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพดี

²Hendesson, J. Vernon. Economic Theory and the Cities. (New York : Academic Press Inc, 1977) pp: 11-19

³Sjoberg, G. The Pre-industrial City, Past and Present, (New York : Free Press, 1960)

⁴Kar, N.R Growth. distribution and dynamics of population load in calcutta, Presidency College, University of Calcutta, (Calcutta, 1962)

⁵Bruch, J.E. Spatial pattern of population in Indian Cities, Geographical Review, (1968) pp : 362-91

แต่ผลการศึกษารูปแบบย่านพักอาศัยในประเทศที่กำลังพัฒนา โดย Berry, Simmons และ Tennant⁶ (1963) กลับพบว่า ประชากรที่มีรายได้สูงมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับศูนย์กลางของเมือง ในขณะที่ผู้มีรายได้ต่ำกว่าอยู่ไกลออกไป Grimes และ Lim⁷ ได้พบว่า ในโบกัตตา ประเทศโคลัมเบียประชากรที่มีรายได้สูงมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกสบายในการเดินทางและมีที่พักอาศัยอยู่บนที่ดินราคาแพงใกล้ใจกลางเมืองส่วนประชากรที่มีรายได้ต่ำกว่าจะอยู่บนที่ดิน ที่มีราคาถูกกว่ามีความสะดวกสบายในการเดินทางน้อยกว่าและอยู่ไกลออกไป สาเหตุสำคัญที่ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในประเทศที่กำลังพัฒนาเป็นเช่นนี้ เพราะระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพต่ำและการเจริญเติบโตของประชากรสูง⁸

นอกจากเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าวแล้ว Chapin (1965) ได้สรุปถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินของเมือง อันได้แก่ ปัจจัยทางด้านสังคม เศรษฐกิจและการเมือง ตลอดจนพฤติกรรมของเจ้าของที่ดินเองจะมีผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินภายในเมืองหนึ่ง ๆ ซึ่งอาจจะแตกต่างกันในรายละเอียดปลีกย่อย

⁶Berry, Simmons and Tennant. "Urban Population Densities: Structure and change" Geographical Review 53,3 (July 1963) pp:389-405

⁷Grimes, and Lim. Employment, Land values and the Residential Choices of Low-income Household : The case of Bogota, Columbia." in Land Economics, ed. Michana Atterburg. (Madison, Wisconsin : University of Wisconsin press, 1976) pp: 347-353

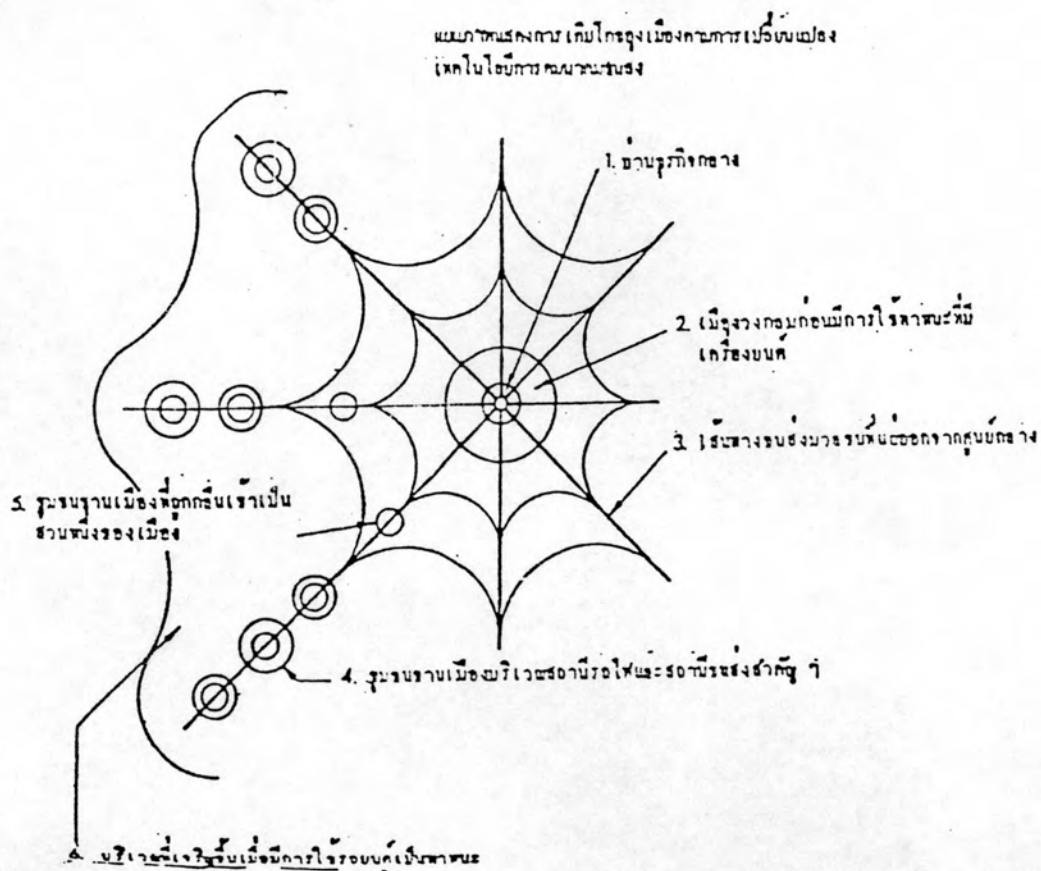
⁸Richardson, Herry W. Regional and Urban Economics (New York : Penquin Book Lid, 1978) pp:279

สุวัฒนา ชาคานิติ (หัวหน้าภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
ได้ให้ความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินของเมืองที่คล้ายคลึงกันว่า

1. ปัจจัยทางด้านกายภาพ อันได้แก่ ที่ตั้ง, ความสูงต่ำ, คุณสมบัติของเนื้อดิน ลักษณะ
กายภาพเหล่านี้มีผลต่อการเลือกลงทุนก่อสร้างบนพื้นที่ เพื่อตอบสนองความพอใจที่เหมาะสม
2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ เป็นการประเมินค่าตอบแทนพื้นที่ออกมาเป็นตัวเงิน เช่น
พื้นที่ที่มีคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ครบถ้วน การก่อสร้างเพื่อเป็นร้านค้าจะได้ผลตอบแทนมากกว่าปล่อยเป็น
ที่ว่างเพื่อใช้เป็นสนามพักผ่อนหย่อนใจ หรือสร้างบ้านอยู่อาศัยอย่างเดียว ไม่มีผลตอบแทนทาง
เศรษฐกิจ เป็นการแข่งขันในการเลือกที่ตั้งของกิจกรรมแต่ละประเภทซึ่งสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับราคา
ที่ดิน ซึ่งนับว่ามีอิทธิพลมากที่สุดในการตัดสินใจของการใช้ที่ดินในเมืองปัจจุบัน
3. ปัจจัยทางสังคม ซึ่งเป็นเรื่องความพอใจ (Aminity) ค่านิยมและความเชื่อ
เช่น การอพยพเข้ามาอาศัยในเมืองจากทางด้านใดก็จะอยู่อาศัยกันทางด้านนั้นของเมืองเพื่อความ
สะดวกในการเดินทางหรือกลุ่มชนชั้นทางสังคมบนพื้นฐานทางเศรษฐกิจมีความต้องการอยู่อาศัยใน
กลุ่มเดียวกับบนพื้นที่
4. ปัจจัยทางด้านการเมืองและนโยบายสาธารณะ ซึ่งอาจควบคุมโดยใช้กฎหมายทั้ง
โดยตรงและโดยอ้อม เพื่อวัตถุประสงค์ของสาธารณะส่วนรวม เช่น เพื่อความปลอดภัยความมั่นคง
ทางทหาร การกำหนดพื้นที่สีเขียว เพื่อป้องกันการขยายตัวของเมืองโดยไม่มีที่สิ้นสุด และการ
กำหนดเขตผังเมืองรวมเหล่านี้มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินอย่างชัดเจน
5. ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยีที่ได้พัฒนาขึ้น เพื่อเอาชนะอุปสรรคทางธรรมชาติที่ปรับ
ปรุงพื้นที่ให้สามารถรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ได้ หรือเหตุผลอื่น ๆ เอื้ออำนวย

2. ปัจจัยเลือกอำนาจต่อการขยายตัวของเมือง

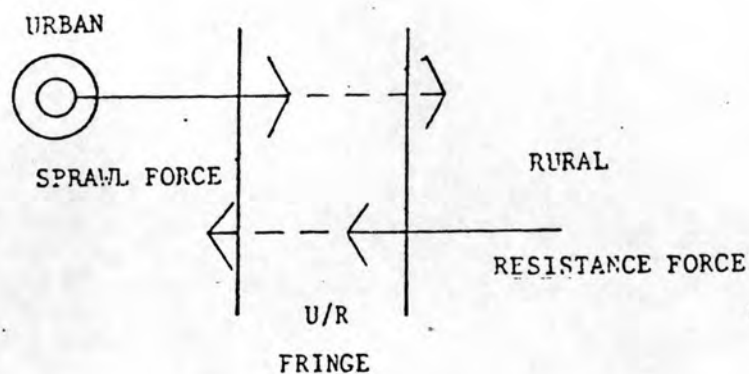
การคมนาคมขนส่ง Mayer (ชัชนี้ วายลี, 2528:77) ได้วาดแผนภูมิแสดงรูปร่างลักษณะ และทิศทางการขยายตัวของเมืองที่ค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงในการคมนาคม (รูปที่ 2.2) โดยกำหนดให้ย่านธุรกิจกลางเป็นศูนย์กลางดั้งเดิมของชุมชน (1) ในสมัยแรกก่อนที่จะมียานยนต์เมืองมีรูปร่างเป็นวงกลม (2) ต่อมาเมื่อมีการนำการขนส่งมวลชนโดยรถราง รถยนต์ ตลอดจนรถไฟเข้ามาใช้ในโครงสร้างเส้นทางแผ่ออกจากย่านธุรกิจกลางเดิม ทำให้การขยายตัวของเมืองเป็นไปตามเส้นทางเหล่านั้น (3) ต่อจากนั้นบริเวณที่เป็นสถานีรถไฟ สถานีรถยนต์ตามชานเมือง จะเริ่มเติบโตกลายเป็นชุมชนย่อย ๆ ตามแนวเส้นทางที่มุ่งเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง (4) เมื่อเมืองขยายตัวออกมากขึ้น ชุมชนเล็ก ๆ ชานเมืองที่อยู่ใกล้เมืองมากที่สุดก็จะถูกกลืนกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมืองออกไป (5) และท้ายสุดพื้นที่ว่างที่อยู่ตอนในระหว่างถนนก็จะค่อย ๆ เจริญขึ้น การเดินทางในบริเวณนี้ทำโดยรถยนต์เท่านั้น (6)



รูปที่ 2.1 แสดงการเติบโตของเมืองตามการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่ง

3. ปัจจัยอุปสรรคต่อการขยายตัวของเมือง

มานพ พงศทัต ได้แสดงทัศนะไว้ว่า การขยายตัวของเมืองมักจะเริ่มขยายตัวในทางราบ ขยายไปตามเส้นทางคมนาคมออกจากศูนย์กลางของเมืองไปสู่ชนบท การขยายตัวเช่นนี้เป็นแรงที่จะก่อให้เกิดการขยายตัว มักจะเกิดในลักษณะของเส้นตรง (Ribbon Development) และขยายตัวเช่นนี้ จะขยายต่อออกไปเรื่อย ๆ ตามที่ยังไม่มีแรงหรือปัจจัยใด ๆ มาเริ่มต่อต้านการขยายตัวนั้น ๆ ปัจจัยที่จะเกิดขึ้นต่อต้านการขยายตัวมักจะเกิดขึ้นหลายอย่างด้วยกัน เหตุผลด้านความสะดวกสบายในด้านสาธารณูปโภคจะเป็นปัจจัยหลักซึ่งเริ่มด้วยการคมนาคมและการเข้าสู่พื้นที่เป็นปัจจัยนำ เมื่อการขยายตัวกระจายออกไปจนกระทั่งเข้าไม่ถึงไม่สะดวกและการเดินทางมาสู่แหล่งงานในเมืองเริ่มมีปัญหา อาทิเช่น เส้นทางเดินไกลเกินไป เส้นทางคมนาคมไม่สะดวก การให้บริการด้านการเดินทางไม่ดีพอ แรงต้านทางการขยายตัวธรรมชาติที่จะเกิดขึ้นที่ละน้อย ๆ ดังเช่น Diagram ต่อไปนี้



รูปที่ 2.2 การขยายตัวของเมืองในลักษณะเส้นตรง

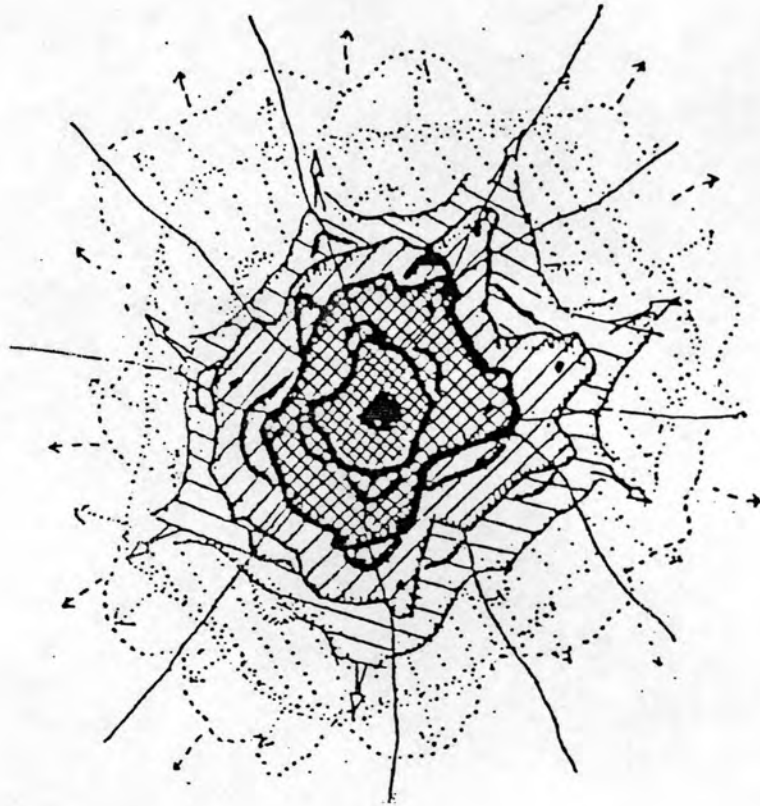
ณ จุดนี้แห่งหนึ่งเมื่อแรงต้านทานมีมากเข้า ๆ จนกระทั่งการขยายตัวในทางราบของเมือง มีปัญหาจนไม่คุ้มค่ากับการขยายต่อไปอีกก็จะเกิดทางเลือกขึ้น ทางเลือกก็มีอยู่ 3 ทาง คือ

- 1) แยกตัวเป็นอิสระไม่ติดต่อกับในเมือง เป็นเมืองใหญ่ (New Town)
- 2) หดการขยายตัว
- 3) เริ่มหันกลับเข้ามาในเมือง มาโตในเมือง

รูปแบบการขยายตัวของเมือง

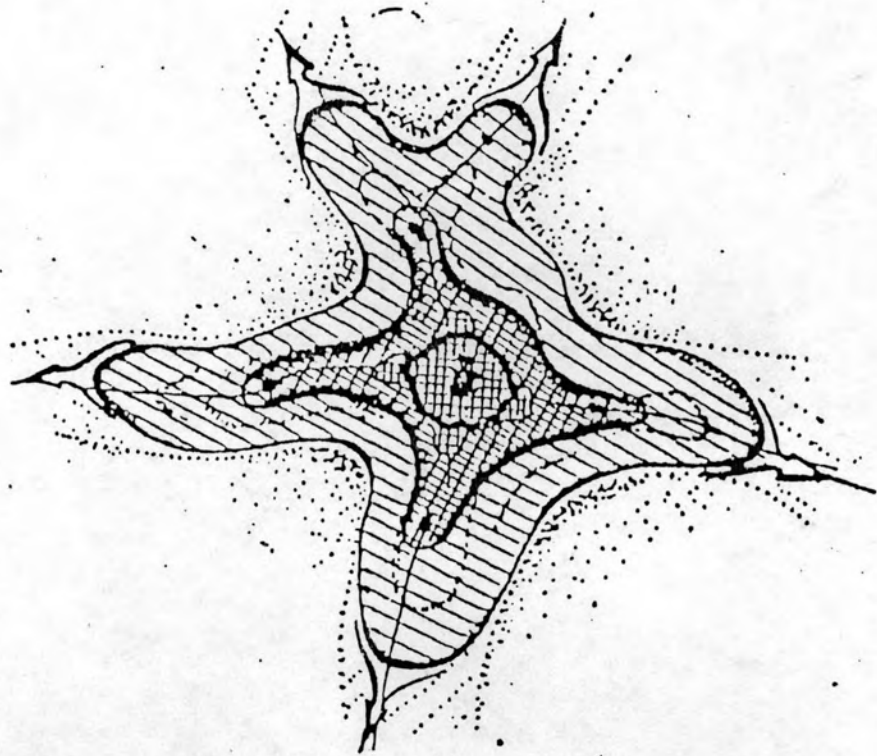
1. แบบจำลองศูนย์กลางเดี่ยว Piotr Zaremba ได้เสนอแบบจำลองดังกล่าวไว้ดังนี้

1) Monocentric compact uniform concentration แบบจำลองนี้เมืองมีทิศทางการขยายตัวเป็นรูปวงกลม โดยบริเวณศูนย์กลางเมืองมีการใช้ที่ดินอย่างหนาแน่นเป็นที่รวมของกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองอย่างมากมาหลายหลากและค่อยกระจายออกไปตามพื้นที่รอบนอก การขยายตัวของเมืองรูปแบบนี้ เป็นผลมาจากการปราศจากการวางแผน และควบคุมการพัฒนาเมือง ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากแบบจำลองนี้ คือ ความทรุดโทรมของสภาพแวดล้อม ที่อยู่อาศัยปะปนกับโรงงานอุตสาหกรรม เกิดความขาดแคลนแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ (Green Area) การให้บริการสาธารณสุขไม่เพียงพอ และสภาพภูมิอากาศอาจเปลี่ยนแปลงไปจนอาจเกิดอันตรายต่อสุขภาพได้ แบบจำลองของเมืองนี้จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมือง เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมไว้ไม่ให้เสียไป



รูปที่ 2.3 Monocentric compact uniform concentration

2) Monocentric compact radial concentration เป็นแบบจำลองของเมืองที่พยายามจะลดระดับการรวมตัวของเมืองลง โดยให้เมืองขยายตัวไปตามถนนในลักษณะที่เป็นรัศมีออกจากเมืองตามทิศทางที่เหมาะสม ส่วนทิศทางที่ไม่ได้รับเลือกให้มีการพัฒนาเมืองควรมีการปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นพื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อช่วยรักษาสภาพแวดล้อมบริเวณศูนย์กลางเมืองและจะต้องมีมาตรการในการรักษาพื้นที่ดังกล่าวไว้ด้วย เพื่อป้องกันการขยายตัวของเมืองไม่ให้รกล้ำเข้าไป



รูปที่ 2.4 Monocentric compact radial condensation

แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งของที่พักอาศัย

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

Brain Goodall¹² (1972) กล่าวว่าโดยปกติผู้อยู่อาศัยจะพิจารณาคุณสมบัติของที่อยู่อาศัย จากปัจจัยใหญ่ ๆ 3 ประการ คือ

- 1) ลักษณะของบ้าน ได้แก่ ความใหม่ เก่าของบ้าน ขนาดใหญ่หรือเล็ก บ้านเดี่ยวหรืออยู่หลายครอบครัว และคุณสมบัติของส่วนประกอบภายในของบ้าน ฯลฯ มาสัมพันธ์กับราคาบ้าน
- 2) ลักษณะของชุมชน บริเวณที่พึงปรารถนาเมื่อไม่คำนึงถึงความหนาแน่นของชุมชน คือ บริเวณที่ผู้อยู่อาศัยมีสภาพเศรษฐกิจและสังคมเหมือนกัน
- 3) ความสัมพันธ์ของที่ตั้งนั้น ๆ กับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ การเข้าถึงของที่ตั้งที่อยู่อาศัยไปยังย่านการค้า อุตสาหกรรม และการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ โดยเฉพาะการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว

¹¹Romanos, Residential Spatial Structure, pp : 51 - 53

¹²Brain Goodall, The Economic of Urban Areas (Great Britain : Biddles Ltd. Guildford, Surry 1974), pp: 151 - 161.

ในทางปฏิบัติแล้ว ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ได้แก่

1. รายได้ (Income) เขากล่าวว่า รายได้(InCome) ความพอใจ(Preferences) และการเลือกที่อยู่อาศัย (Choice of Residence) จะมีความสัมพันธ์กันยิ่งขึ้น เมื่อรายได้ของผู้อยู่อาศัยมากขึ้นเท่าใด โอกาสของการเลือกชนิดของบ้าน ที่ตั้งและความพอใจในสิ่งที่ชอบ ก็จะได้รับ การตอบสนองมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งความสามารถในการจ่ายเพื่อสิ่งที่ดีกว่าใหม่กว่า และที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่มีสิ่งแวดล้อมความสะดวกให้มากที่สุด เป็นเครื่องตัดสินใจที่สำคัญสำหรับการกระจายตัวของประชากรภายในเมือง

จากลักษณะดังกล่าวจึงพบว่า กลุ่มผู้มีรายได้สูงต้องการหาที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง เนื่องจาก

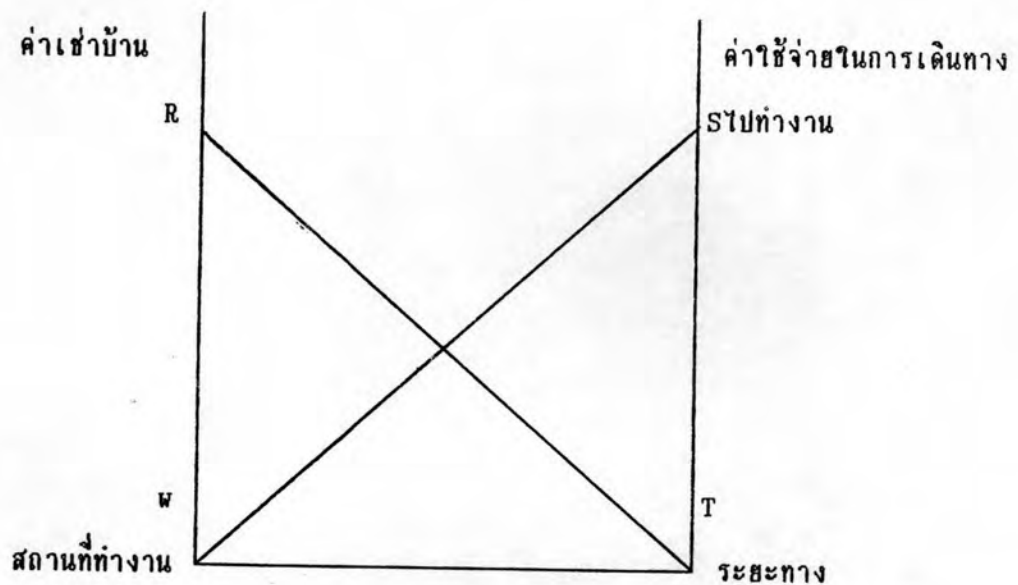
- 1) มีความพอใจในพื้นที่ว่าง (Space) และความเป็นส่วนตัว(Privacy) มากกว่า
- 2) สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับราคาที่ดินได้เนื่องจากที่ดินมีราคาต่ำลงเมื่ออยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง และบ้านสำหรับครอบครัวเดี่ยวสามารถหาได้ใน ราคาที่ถูกลง
- 3) ผู้มีรายได้สูงได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อยจากค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูงขึ้นในขณะที่ได้ครอบครองพื้นที่ขนาดใหญ่กว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำถูกจำกัดโอกาสในการเลือกที่อยู่อาศัย จึงต้องอยู่ในบ้านที่สามารถหาได้ ซึ่งมีสภาพไม่ดีนัก เช่น เป็นบ้านเก่า คับแคบ ล้าสมัย และเสื่อมสภาพ เนื่องจากบ้านยิ่งเก่าราคายิ่งถูก ผู้มีรายได้ต่ำจึงสามารถเข้าอยู่ได้ ดังนั้น บริเวณย่านพักอาศัยเก่าแก่ในศูนย์กลางเมืองจึงเป็นที่อยู่ของชนชั้นกรรมาชีพ บ้านของกลุ่มผู้มีรายได้ต่ำเหล่านี้จะรวมกันอยู่ในเขตในกลางเมือง และย่านอุตสาหกรรมของเมืองโดยไม่มีคาน้ำถึง ระยะทางจากศูนย์กลางเมืองอีกด้วย

2. การเข้าถึงแหล่งงาน (Job Access) เขากล่าวว่า การกระจายตั้งของแหล่งงาน อาจมีอิทธิพลต่อการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยของประชากรมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ ครอบครัวจะต้องพิจารณาระหว่างความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว กับความเป็นไปได้หลาย ๆ ด้านเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปที่ทำงาน ราคาที่ดินที่เหมาะสม ความต้องการอื่น ๆ ในการติดต่อกับเมืองและสิ่งที่น่าสนใจต่าง ๆ ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยซึ่งมีความได้เปรียบในแง่เศรษฐกิจ คือ ที่ตั้งที่อยู่ใกล้แหล่งงาน เนื่องจากเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำ อย่างไรก็ตาม ในที่ซึ่งการเข้าถึงแหล่งงานเป็นปัจจัยเดียวที่ถูกพิจารณา ราคาและค่าเช่าของที่อยู่

อาศัยจะลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้นจากแหล่งงาน (ดูรูปที่ 2.1) นอกจากนั้นความยาวของการเดินทางไปทำงานจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นของแหล่งงานจากศูนย์กลางธุรกิจของเมือง

3. สภาพครอบครัว (Family Status) การมีเด็กอยู่ในครอบครัว มีผลสะท้อนสำคัญต่อการใช้พื้นที่ของครอบครัว ซึ่งมีสัดส่วนของเด็กมากเท่าไร ยิ่งเป็นเครื่องกระตุ้นให้ต้องการบ้านที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ ซึ่งอยู่ในชุมชนไม่หนาแน่นตากชายเมืองมากขึ้นเท่านั้น

นอกจากนั้น บริเวณที่มีโรงเรียนซึ่งมีมาตรฐานด้านการศึกษาดีตั้งอยู่ด้วยจะเป็นบริเวณที่ได้รับความสนใจในการเลือกเป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น



รูปที่ 2.5 แสดงความสัมพันธ์ของค่าเช่าบ้านและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานกับระยะทางจากสถานที่ทำงาน

ส่วนครอบครัวที่ไม่มีเด็ก มักชอบความสะดวกสบายในการเข้าถึงสิ่งซึ่งน่าพอใจของเมืองและพอใจอยู่ในบ้านที่มีพื้นที่เล็กกว่าซึ่งตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง

4. ปัจจัยอื่น ๆ (Other Factor) เขากล่าวว่า รายได้และการเข้าถึงแรงงานไม่ใช่ปัจจัยเดียวเท่านั้น ที่จำกัดขอบเขตแน่นอนว่าผู้อยู่อาศัยจะอยู่ในบริเวณพักอาศัยใดโดยเฉพาะ

การแบ่งแยกผิว เชื้อชาติ และชนชั้น ก็มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเช่นเดียวกัน
นอกจากนั้น ในพื้นที่เมืองที่มีการให้บริการสาธารณะที่ไม่เท่าเทียมกัน ความไม่
เท่าเทียมในการให้บริการใด ๆ ก็ตามที่จัดให้มี อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยโดย
เฉพาะสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้น้อย

D.T. Herbert (1972) อธิบายหลักการเลือกบริเวณพักอาศัยขึ้นอยู่กับอิทธิพล 2
ประการ คือ

1. อิทธิพลภายใน (Internal Consideration) ได้แก่ ความต้องการ (Needs)
และการคาดหวัง (expectations) ของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อบริเวณนั้น ๆ ทั้งขึ้นอยู่กับสภาพ
ครอบครัว เศรษฐกิจ และสังคมของผู้อยู่อาศัย

2. อิทธิพลภายนอก (External Consideration) ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพและ
สิ่งแวดล้อมของพื้นที่นั้น ๆ

อิทธิพลภายในจะเป็นตัวกำหนดความต้องการสำหรับที่อยู่อาศัยใหม่ ในขณะที่อิทธิพลภาย
นอกจะเป็นตัวการให้การเลือกนั้นสัมฤทธิ์ผลยิ่งขึ้น¹³

James H. Johnson (1975) ให้เหตุผลของการที่ประชากรซึ่งอยู่อาศัยในบริเวณ
ศูนย์กลางเมืองอพยพออกไปยังชานเมืองว่า สืบเนื่องมาจากการปรับปรุงวิธีการขนส่งภายในเมือง
แต่ความต้องการที่จะเคลื่อนย้ายออกไปนั้น เป็นผลจากราคาที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากความพยายาม
ในการเข้าไปแทนที่ของกิจกรรมอื่น ๆ โดยเฉพาะร้านค้า และสำนักงานธุรกิจต่าง ๆ ที่ต้องการ
ที่ตั้งในบริเวณใจกลางเมือง¹⁴

¹³Harold Carter, The Study of Urban Geography, 2ed. (London
: Edward Arnold, 1975) pp : 265.

¹⁴Johnson, Urban Geography : An Introductory Analysis, 2nd
ed. pp: 119 - 121.

Barrie Heedham (1977) ได้กล่าวถึงสาเหตุที่ทำให้บริเวณพักอาศัยมาอยู่รวมกันเป็นกลุ่มว่า เนื่องจาก

1. ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) คือ ประชาชนต้องการได้รับความสะดวกในการเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงาน ร้านค้า โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้มักอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ดังนั้นบริเวณพักอาศัยจึงมีแนวโน้มตั้งอยู่รอบ ๆ สถานที่เหล่านี้
2. การประหยัดจากภายนอก (External Economics) เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการจัดสาธารณูปโภค เช่น ถนน ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ และสาธารณูปการ เช่น โรงเรียน สถานพยาบาล และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ สำหรับชุมชนสามารถจัดได้ในราคาที่ถูกลงสำหรับบริเวณที่ประชากรอยู่รวมกันเป็นกลุ่มมากกว่าบริเวณที่ประชาชนอาศัยอย่างกระจัดกระจาย¹⁵

สำหรับการศึกษาวิจัยในประเทศ ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์¹⁶ ได้นำแนวความคิดที่ได้จากการศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัยในประเทศกำลังพัฒนา และแนวความคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเลือกที่พักอาศัยของประชากร มาทดสอบและค้นหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปรากฏการณ์ของที่พักอาศัยที่พัฒนาโดยภาคเอกชนในกรุงเทพมหานครโดยทดสอบจากกลุ่มประชากรรายได้ต่าง ๆ กัน ในพื้นที่เขตปทุมวัน พระโขนง และบางกะปิ ได้ข้อสรุปดังนี้

1. รูปแบบของย่านพักอาศัยในกรุงเทพมหานคร จะมีลักษณะที่ประชากรที่มีรายได้สูงกว่าจะมีที่พักอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์กลางมากกว่าประชากรที่มีรายได้ต่ำกว่า
2. พฤติกรรมในการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยของประชากรรายได้ต่าง ๆ กัน เป็นดังนี้

¹⁵ Barrie Needham, How cities Work : An Introduction (Oxford : Pergamon Press, 1977), pp: 96-97.

¹⁶ ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์, แนวโน้มการพัฒนาเคหะการในเขตกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2524 หน้า 72 - 103

1) พฤติกรรมในการเลือกที่พักอาศัยของประชากรรายได้สูง

อรรถประโยชน์ของประชากรรายได้สูง เกิดจากการที่ได้มีแหล่งที่พักอาศัย อยู่ใกล้ศูนย์กลาง ต้องการเสียเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด และมีขนาดพื้นที่อาคารพักอาศัยใหญ่ ประชากรรายได้สูงมีเวลาเป็นข้อจำกัดในการเลือกแหล่งที่พักอาศัยประชากรกลุ่มนี้ต้องการจะลดเวลาที่เสียไปโดยเปล่าประโยชน์ ซึ่งได้แก่เวลาในการเดินทางเพื่อเพิ่มเวลาให้แก่เวลาที่จะต้องใช้ทำงานหรือพักผ่อน ประชากรรายได้สูงจะเลือกที่พักอาศัยอยู่ใกล้ศูนย์กลาง เพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ ประชากรที่มีรายได้สูงยินดีที่จะอยู่ในที่พักอาศัยที่มีขนาดที่ดินเล็กลง

2) พฤติกรรมในการเลือกที่พักอาศัยของประชากรรายได้ค่อนข้างสูง

อรรถประโยชน์ของประชากรรายได้ค่อนข้างสูงเกิดจากการที่ได้มีที่พักอาศัย อยู่ใกล้กับจุดศูนย์กลางมากที่สุด เป็นอันดับแรก และอรรถประโยชน์จากขนาดพื้นที่อาคารพักอาศัย เป็นอันดับรอง

ประชากรรายได้ค่อนข้างสูง มีทั้งเวลาและงบประมาณเป็นข้อจำกัดในการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัย เพราะประชากรกลุ่มนี้ต้องการลดเวลาที่เสียไปในการเดินทางให้น้อยที่สุด แต่เนื่องด้วยงบประมาณเป็นข้อจำกัดด้วย จึงจำเป็นต้องอยู่ในที่พักอาศัยที่มีขนาดที่ดินและอาคารพักอาศัยเล็กลง เมื่อต้องการมีเคหาการอยู่ใกล้จุดศูนย์กลาง

เพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ ประชากรกลุ่มนี้ยินดีที่จะอยู่ในที่พักอาศัยที่มีขนาดที่ดินและขนาดพื้นที่อาคารพักอาศัยเล็กลง ประชากรกลุ่มนี้มีความพอใจที่จะแลกอรรถประโยชน์ที่จะได้จากขนาดที่ดิน และขนาดพื้นที่อาคารพักอาศัยกับอรรถประโยชน์ที่ได้จากการที่เสียเวลาในการเดินทางน้อยลง

3) พฤติกรรมในการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยของประชากรรายได้ปานกลาง

อรรถประโยชน์ของประชากรรายได้ปานกลางเกิดจากความพอใจในขนาดพื้นที่อาคารพักอาศัยเป็นสามัญ ที่ตั้งของที่พักอาศัยและระยะเวลาในการเดินทางมีความสำคัญรองลงไป

ประชากรรายได้ปานกลางมีงบประมาณเป็นข้อจำกัด ในการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยจึงจะเห็นได้จากการที่ประชากรกลุ่มนี้ยินดีที่จะเดินทางไกลขึ้นเพื่อเพิ่มอรรถประโยชน์ที่ได้จากพื้นที่อาคารพักอาศัย

เพื่อให้ได้รรถประโยชน์ตามต้องการประชากรที่มีรายได้ปานกลางยินดีที่จะ
มีที่พักอาศัยอยู่ไกลออกไป และยินดีที่จะอยู่ในที่พักอาศัยที่มีขนาดที่ดินเล็กลง

กล่าวโดยสรุป คือ ประชากรจะเลือกที่ตั้งของที่พักอาศัยที่ให้อรรถประโยชน์แก่คนสูงสุด
ภายใต้ข้อจำกัดของงบประมาณ (กำลังซื้อ) และเวลา โดยที่ข้อจำกัดของประชากรแต่ละกลุ่มมราย
ได้นั้นจะไม่เหมือนกัน

ลักษณะและการเปลี่ยนแปลงของย่านพักอาศัย

ผลการวิจัยของ Heilbrun¹⁷ พบว่า สาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง
ของย่านพักอาศัย มีดังนี้คือ

1. การเพิ่มจำนวนประชากรจากการศึกษาแบบจำลองการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยโดย
Allonso¹⁸ ได้ชี้ให้เห็นว่า การเพิ่มจำนวนประชากรทำให้อุปสงค์ที่มีต่อที่ดินเพื่ออยู่อาศัยเพิ่มขึ้น
และจำนวนครัวเรือนที่เพิ่มขึ้นอาจจะต้องไปตั้งแหล่งที่พักอาศัยใหม่นอกเมืองออกไป เมื่อเป็นดังนี้
จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชากรเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้ราคาที่ดินที่อยู่ในเมืองมี
โอกาสที่จะได้รับผลตอบแทนสูงขึ้น สำหรับการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางถ้าที่ดินมีราคาสูงขึ้นการ
พัฒนาที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มที่จะต้องพัฒนาโดยใช้ ขนาดที่ดินต่อครอบครัวของประชากรเล็กลง สรุป
ได้ว่าการเพิ่มจำนวนประชากรทำให้การเสนอค่าเช่าต่อที่ดินสูงขึ้น และเป็นสาเหตุทำให้ความ
หนาแน่นของประชากรในย่านพักอาศัยเพิ่มขึ้นเป็นผลทำให้ขนาดและขอบเขตของเมืองขยายตัวออก
ไป

¹⁷ Heilbrun, James. "Urban Economics and Public Policy" (New
York : St. Martin's Press, 1974) pp: 123 - 127

¹⁸ Allonso, William. Location and Land use. (Cambridge, Mass
: Harvard University press, 1964) pp: 134 - 142.

2. การเปลี่ยนแปลงระดับรายได้ เมื่อประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้น ประชากรจะมีแนวโน้มที่ต้องการขนาดอาคารพักอาศัยที่ใหญ่กว่าและอยู่ในแหล่งที่พักอาศัยที่ดีกว่า เช่น สภาพแวดล้อมที่ดีกว่า หรือในแหล่งที่ตั้งที่มีความสะดวกสบายของการเข้าถึง ด้วยเหตุนี้ประชากรจะเสนอค่าเช่าให้แก่ที่ตั้งที่ตนเองพอใจนั้นสูงขึ้น และจะเกิดการเปลี่ยนแปลงย่านพักอาศัย

3. การปรับปรุงระบบการขนส่งและการคมนาคม เมื่อมีการปรับปรุง ระบบการขนส่งและการคมนาคมเป็นผลทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ประชากรใช้เวลาเท่าเดิมแต่สามารถเดินทางได้ไกลขึ้น จะเป็นแรงจูงใจทำให้ประชากรย้ายออกไปสู่ชานเมือง ซึ่งที่ดินมีราคาถูกกว่าพร้อมทั้งไม่แออัด ค่าเช่าภายในเมืองจะต่ำลงและจะทำให้ขอบเขตของเมืองขยายออกกว้างขึ้นเช่นกัน

สำหรับ มานพ พงศทัต¹⁰ ได้กำหนดปัจจัยหลักที่สำคัญ 4 ประการ ในการที่จะทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต คือ

¹⁰มานพ พงศทัต, รูปแบบการใช้ที่ดิน ระบบและโครงสร้างการสัญจร กทม.2544

1. ประชากรที่เพิ่มขึ้น (Population) จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น จะทำให้มีความต้องการพื้นที่สำหรับอยู่อาศัย ที่พักผ่อน ทำงานมากขึ้นเป็นเงาตามตัว ประชากรที่เพิ่มขึ้นใหม่นี้ก็จะก่อให้เกิดกิจกรรมหลัก คือ กิจกรรมที่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัย และกิจกรรมที่เกี่ยวกับการทำงาน และกิจกรรมส่งเสริมที่เพิ่มขึ้นตามความเจริญของสังคมเศรษฐกิจที่ยังไม่เคยเกิดมาก่อนในอดีต อาทิ เช่นการพักผ่อนที่ทันสมัยประเภทต่าง ๆ สนามกอล์ฟ โรงโบว์ลิ่ง หรือแม้กระทั่งอาบ-อบ-นวด แม้การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยซึ่งเป็นการใช้ที่ดินจำนวนมากในเมือง ก็มีการใช้ที่ดินในรูปแบบที่ทันสมัยยิ่งขึ้น เช่น คอนโดมิเนียม เป็นต้น ในลักษณะที่ประชากรเพิ่มขึ้นนั้นจะมีการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้น และจะมีกิจกรรมใหม่ ๆ เกิดขึ้นตามมาด้วย

2. การให้บริการด้านการคมนาคมและการเข้าถึง (Transportations Services & Accessibility) ปัจจัยประการสำคัญที่สิ่งจริงลงมา การให้บริการด้านคมนาคม ถ้าที่ดินผืนใดมีการบริการทั้งทางบก น้ำ อากาศ และมีรูปแบบของการขนส่งหลาย ๆ แบบ (Varieties of Transportation Means) ที่ดินผืนนั้นจะมีระดับของการเข้าถึง (Levels of Accessibility) สูงและยิ่งถ้าที่ดินผืนนั้นเป็นที่ตั้งซึ่งมีเส้นทางคมนาคมขนาดใหญ่มารวมจับกลุ่มกันเป็นจุดรวม (Modes) แล้ว สถานที่นั้นจะเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม และในกรณีที่กิจกรรมนั้นอยู่กลางใจเมือง มีการขนส่งมากแบบก็จะเป็นศูนย์กลางการค้าบริการในเมือง (Central Business District) และ ณ จุดนี้เองที่เกิดเป็นศูนย์กลางเมืองเกิดขึ้น

3. การควบคุมของรัฐ (State Control) ปัจจัยที่สำคัญต่อเนื่องมากก็คือ การที่มีการควบคุมการใช้ที่ดินของรัฐ ในประเทศที่พัฒนาแล้วมีการจัดหา "ผังเมืองรวม" กล่าวคือเป็นแผนแม่บทของการใช้ที่ดินในเมืองทั้งหมด และทั้งมี "ผังเฉพาะ" ซึ่งเป็นผังละเอียดบอกถึงลักษณะการใช้ที่ดินที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ในกรณีนี้การใช้ที่ดินมีขอบเขตจำกัด โดยรัฐเองเป็นผู้วางแผนการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับความต้องการของรัฐ การพัฒนาด้านการใช้ที่ดินของเอกชน ก็จะมีการขึ้นและควบคุมการใช้

4. ราคาที่ดิน (Land Cost) ปัจจัยหลักที่สำคัญตัวสุดท้าย ก็คือ ราคาที่ดินในสภาพของตลาดการค้าแบบเสรีประชาธิปไตย (Free Trade) นี้ ปัจจัยการผลิตเบื้องต้นคือ ที่ดินก็จะเป็นตัวกำหนดการใช้ที่ดินในอนาคต ราคาที่ดินที่สูง ย่อมจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูงราคาที่ดินต่ำจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้น ราคาที่ดินมักจะเป็นปฏิภาคกับระยะทางที่ห่างจากจุดศูนย์กลาง ที่ดินชนบทมักจะใช้ภาคเกษตรมีราคาต่ำ ที่ดินในเมืองแถบชานเมืองมักจะใช้เพื่อการอยู่อาศัย ที่ดินกลางใจเมืองใช้เพื่อการค้าพาณิชย์ ราคาจะสูงที่สุด ดังนั้น ราคาที่ดินจะเป็น

ปัจจัยที่สำคัญในการระบุงถึงกิจกรรมที่จะใช้ในอนาคตด้วย

นอกจากนี้ เขายังได้แสดงทัศนะเกี่ยวกับการขยายตัวของเมือง ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินว่า เมืองจะขยายตัวได้ใน 2 ลักษณะคือ ในทางราบ (Horizontal) และในทางสูง (Vertical) สำหรับกรุงเทพมหานคร เขตชั้นในจะมีความเข้มข้นของการใช้ที่ดินสูงสุด ชั้นนอกจะเบาบางที่สุด พื้นที่เขตชั้นในมีการใช้พื้นที่เพื่อการก่อสร้างสูงสุด และเขตชั้นนอกมีที่ว่างมากที่สุด ดังนั้น เมืองจะขยายตัวในทางราบออกจากพื้นที่เขตชั้นในไปตามพื้นที่ว่างในเขตชั้นนอก ปรากฏการณ์ที่มีแรงต้านทานเกิดขึ้นในทางราบ ซึ่งมักจะเกิดขึ้นจากปัจจัยหลายอย่างด้วยกัน เหตุผลด้านความสะดวกสบายในด้านสาธารณูปโภคจะเป็นปัจจัยหลักซึ่งเริ่มด้วยการคมนาคมและการเข้าสู่พื้นที่เป็นปัจจัยสำคัญ เมื่อการขยายตัวกระจายออกไปจนกระทั่งเข้าถึงไม่สะดวกและการเดินทางมาสู่แหล่งงานในเมืองเริ่มมีปัญหา เช่น เส้นทางเดินทางไกลเกินไปใช้เวลาในการเดินทางนานเส้นทางคมนาคมไม่สะดวก การให้บริการการเดินทางไม่ดีพอไม่มีความปลอดภัยการขยายตัวในทางราบก็จะหยุดและเริ่มหันกลับเข้ามาในเมือง เติบโตในเมืองในทางสูงปัจจัยตัวอื่น ๆ เช่น ราคาที่ดิน นโยบายการใช้ที่ดินของรัฐก็จะเป็นตัวแปรร่วมที่จะก่อให้เกิดแรงต้านทานการขยายตัวมากหรือน้อย โดยที่ราคาที่ดินจะเป็นสัดส่วนกับระยะความไกลไกลจาก

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เบญจวรรณ คงสว่าง (2535) ศึกษารูปแบบการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยย่านสุขุมวิท ซึ่งแต่เดิมเป็นเพียงพื้นที่นาชานเมือง กรุงเทพมหานคร ต่อมาได้มีการตัดถนนจึงได้เริ่มมีการตั้งถิ่นฐาน ในระยะแรกที่ดินราคาถูก คหบดี ผู้มีฐานะจึงมักซื้อที่ดินขนาดใหญ่สำหรับปลูกสร้างบ้านเมือง ต่อมาได้พัฒนาเป็นย่านพักอาศัยชั้นดีของผู้มีรายได้สูงของกรุงเทพฯ โดยการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยในระยะเริ่มต้นได้ขยายตัวในแนวราบ (Horizontal Growth) ส่วนการเปลี่ยนแปลงในช่วงหลัง เกิดการขยายตัวในแนวตั้ง (Vertical Growth) ทำให้การใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากขึ้น และแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลง จะเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารสูงมากขึ้น

อรทัย เลิศจิตติสุทธิ (2537) การศึกษาตัวชี้วัดการเจริญเติบโตของเมืองจากการพัฒนาอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว กรณีศึกษา: จังหวัดชลบุรี และระยอง โดยกำหนดตัวแปร 22 ตัว แล้วใช้วิธีการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ สรุปตัวชี้วัดการเจริญเติบโตของเมืองจากการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่สำคัญ 6 ตัว คือ

1. ความหนาแน่นของหลังคาเรือน (หลังคาเรือน ต่อ ตร.กม.)
2. จำนวนตลาดสด (แห่ง)
3. ร้อยละแรงงานภาคอุตสาหกรรมต่อประชากรเมือง
4. จำนวนร้านค้า (แห่ง)
5. รายจ่ายจริงของเมืองต่อประชากร (บาท/คน/ปี)
6. ความหนาแน่นประชากร (คน ต่อ ตร.กม.)

สุนันทา สุวรรณโณ (2526 : 130) ศึกษาลักษณะทางประชากรและการใช้พื้นที่ในเขตชานกรุงเทพนานคร พบว่าเขตชานเมืองมีการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดินอย่างรวดเร็วมาก การกระจายประชากรในระดับแขวงไม่สม่ำเสมอ บางแขวงมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น แต่บางแขวงมีประชากรอาศัยอยู่ค่อนข้างเบาบาง เส้นทางคมนาคมที่เพิ่มขึ้นใหม่อยู่เสมอ เปิดโอกาสให้รูปแบบของการใช้ที่ดิน บริเวณพาณิชยกรรมเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก และทำให้มีกิจกรรมการใช้ที่ดินรูปแบบต่าง ๆ ปะปนกันอยู่มากขึ้น ที่ดินบางแขวงเป็นที่ดินซึ่งเหมาะแก่การปลูกพืชสวน แต่จะไม่ให้ผลคุ้มค่าที่ดิน เมื่อเทียบกับการใช้ที่ดินในกิจกรรมลักษณะอื่น ๆ บทบาทของพื้นที่ส่วนจึงลดความสำคัญลงตามลำดับ

สมชาย งามกาละ (2525 : ก.) ศึกษาผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินของเมืองนครสวรรค์ พบว่า รูปแบบของเส้นทางคมนาคมสามารถสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาชุมชนเมืองนครสวรรค์มากที่สุด เห็นได้จากทิศทางการขยายตัวของเมือง ทำให้โครงสร้างของเมืองเป็นลักษณะรูปแบบแนวยาวสองฟากถนน (Linear Settlement) โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามถนนสายหลักซึ่งเชื่อมศูนย์กลางเมืองและพื้นที่โดยรอบของเมืองเข้าด้วยกัน จึงกล่าวได้ว่าเส้นทางคมนาคมมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดต่อรูปแบบและโครงสร้างการขยายตัวของเมืองราคาที่ดินและการใช้ที่ดินภายในชุมชนเป็นอย่างมาก

ประภาพรรม ม่วงไหมทอง (2531 : ง.) ได้ศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ได้แก่ เส้นทางคมนาคมที่ผ่านเข้าสู่พื้นที่อันได้แก่ ถนนและสะพาน ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานและพื้นที่โดยรอบ ความได้เปรียบทางด้านปัจจัยธรรมชาติ การบริการทางสังคม และสภาพแวดล้อม และยังมีพื้นที่ส่วนหนึ่งที่สามารถรองรับการขยายตัวต่อไปได้อีก บริเวณดังกล่าวมีราคาที่ดินไม่สูงนัก เมื่อเทียบกับพื้นที่ในรัศมีใกล้เคียงกัน เหล่านี้ล้วนมีผลให้เขตบางกอกน้อยมีบทบาทสำคัญในการเป็นแหล่งพักอาศัยทั้งปัจจุบันและอนาคต