



ใบรับรองวิทยานิพนธ์  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหานันทิต

ปริญญา

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง : กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี

Relationships between Mega Shopping Center and Suburban Residential Development : A Case Study of Future Park Rangsit Shopping Center, Pathum Thani Province

นามผู้วิจัย นางสาวธิดารัตน์ สีนุรัตน์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

( รองศาสตราจารย์สุวัฒนา ธาดานิติ, Ph.D. )

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

( อาจารย์สุภาพร แก้วกอก เลี้ยวไพโรจน์, D.Tech. )

หัวหน้าสาขาวิชา

( อาจารย์สุภาพร แก้วกอก เลี้ยวไพโรจน์, D.Tech. )

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

( รองศาสตราจารย์กัญญา ชีระกุล, D.Agr. )

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง  
กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี

Relationships between Mega Shopping Center and Suburban Residential Development :  
A Case Study of Future Park Rangsit Shopping Center, Pathum Thani Province

โดย

นางสาวธิดารัตน์ สีนธรัตน์

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์  
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต

พ.ศ. 2554

ธิดารัตน์ สิ้นธุรัตน์ 2554 : ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัย  
ชานเมือง : กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี ปริญญาการวางผังเมือง  
และสภาพแวดล้อมมหบัณฑิต สาขาวิชาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม ภาควิชาการวางผัง  
เมืองและสภาพแวดล้อม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์สุวัฒนา ธาดานิติ,  
Ph.D. 177 หน้า

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนา  
ที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต และเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโต  
ของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต โดยใช้ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเป็น  
กรณีศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ระดับภูมิภาคและ  
ครบวงจรที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯตอนเหนือ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองรังสิตที่เป็นจุดตัดของเส้นทาง  
คมนาคมสำคัญผ่านไปทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก จึงเป็นทำเลที่มีความ  
สะดวกในการเข้าถึงของลูกค้า เปิดทำการเมื่อปีพ.ศ.2538 หลังจากรัฐกิจบ้านจัดสรรที่เริ่มขยายตัวเข้ามา  
ในพื้นที่ตั้งแต่ในช่วงปีพ.ศ.2531 บ้านจัดสรรในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ในปัจจุบัน  
มีจำนวนทั้งสิ้น 131 โครงการ จากแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างเพื่อศึกษาถึงปัจจัยของการเลือกที่อยู่อาศัย  
ในย่านรังสิต ปรากฏว่าการเลือกที่อยู่อาศัยมีความสัมพันธ์กับศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตน้อยมาก  
โดยการเลือกที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ มีเหตุผลหลักมาจากการคมนาคมสะดวก (ร้อยละ 25) สภาพแวดล้อมที่ดี  
(ร้อยละ22.01) บ้านที่ดินราคาถูก (ร้อยละ16.37) และใกล้สถานที่ทำงาน (ร้อยละ15.39) รวมแล้วประมาณ  
ร้อยละ 80 มีเป็นส่วนน้อยหรือประมาณร้อยละ10 เท่านั้นที่ให้เหตุผลหลักของการเลือกที่อยู่อาศัยเพราะ  
ต้องการอยู่ใกล้ศูนย์การค้า อย่างไรก็ตามศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตมีปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งในการ  
เลือกที่ตั้ง คือ ต้องตั้งอยู่ใกล้กับชุมชน ดังนั้น ศูนย์การค้าจึงเป็นฝ่ายพึ่งพาที่อยู่อาศัย ในขณะที่ที่อยู่อาศัย  
ไม่จำเป็นต้องพึ่งศูนย์การค้า สำหรับข้อเสนอแนะการใช้ที่ดินที่เหมาะสมของย่านรังสิต จะต้องดำเนินการ  
ชลอการเจริญเติบโตของศูนย์การค้าในแนวราบ โดยใช้หลักการชลอการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่  
ชานเมือง ซึ่งทำได้ด้วยการโดยใช้มาตรการทางด้านผังเมืองและพัฒนาเมืองในรูปแบบเมืองกระชับ (Compact  
City) โดยเพิ่มความหนาแน่นการใช้ที่ดินในพื้นที่เดิม ทำให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารแบบผสม (Mixed  
Land and Building Use) และมีแนวกันด้วยพื้นที่สีเขียวเพื่อมิให้ที่อยู่อาศัยและศูนย์การค้าขยายตัวอย่าง  
กระจัดกระจายไม่มีที่สิ้นสุด ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาของเมืองในอนาคตได้

Tidarat Sindhurat 2011 : Relationships between Mega Shopping Center and Suburban Residential Development : A Case Study of Future Park Rangsit Shopping Center, Pathum Thani Province. Master of Urban and Environmental Planning, Major Field: Urban and Environmental Planning, Department of Urban and Environmental Planning. Thesis Advisor: Associate Professor Suwattana Thadaniti, Ph.D. 177 pages.

The purpose of this research is to study the relationships between mega shopping center and residential development and to propose an appropriate land use guidelines that suitable for mega shopping center and residential development in the future by using Future Park Rangsit Shopping Center as a case study.

Results from the questionnaire surveys about the factors affecting homebuyer preferences in home buying, show that Future Park Rangsit has less impact on homebuyer's choice. About 80 percent of the homebuyers choose to buy their house for convenience transportation (25%), following by good environment (22.01%), affordable price (16.37) and close to work (15.39%). Only 10 percent of the homebuyers chose to buy their houses because of the shopping center. On the other hand, developers will choose to open a shopping center close to residential real estate or communities. This means that residential development has more impact on shopping center and does not rely on commercial real estate. As for the appropriate land use guidelines for Rangsit District, the developers should reduce the growth of the shopping center industry with horizontal development by decreasing the extension of residential development in the suburban areas. These can be done by using measurements in urban planning practice and developing the area based on compact city theory through increasing the density of the existing land use areas with mixed-use building and developments and providing a green buffer between them in order to control the expansion of residential and commercial real estate development and reduce the cause of urban sprawl in the future.

/ /

---

Student's signature

---

Thesis Advisor's signature

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสามารถ และความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒน์ ภูตานิติ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และอาจารย์ ดร. สุภาพร แก้วกอก เลี้ยวไพโรจน์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้ให้ความรู้ แนวทาง คำแนะนำและ คำปรึกษา แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆพร้อมทั้งสร้างแรงผลักดันและกำลังใจ เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมทั้งอาจารย์ทุกท่านในคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาจารย์ สาขาวิชาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

ขอขอบคุณความเอื้อเฟื้อและความปรารถนาดี จากเพื่อนๆที่ทำการวางผังเมืองและ สภาพแวดล้อมรุ่น 4 รุ่น 4.5 และ รุ่น 5 เพื่อนๆที่กรมโยธาธิการและผังเมืองที่คอยถามไถ่ ช่วยเหลือ ทั้งทางด้านข้อมูล ให้คำแนะนำ และเป็นกำลังใจที่ดีตลอดมาโดยเฉพาะอย่างยิ่งน้องมะปราง รุ่น 4 และขอขอบคุณความร่วมมือและอนุเคราะห์จากหน่วยงานต่างๆที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งบุคคลอื่นๆ ที่ไม่ได้กล่าวถึง

ท้ายสุดนี้ขอขอบพระคุณครอบครัวสินธุรัตน์ทุกท่าน ที่คอยเป็นกำลังใจและคอยอุดหนุน ทุนทรัพย์รวมทั้งบุคคลอื่นๆที่ไม่ได้กล่าวถึง ที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจ

ธิดารัตน์ สินธุรัตน์

มีนาคม 2554

## สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(5)
สารบัญภาพ	(9)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
นิยามศัพท์หรือความหมายของคำที่ใช้ในการวิจัย	5
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	7
แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับเมืองและการขยายตัวของเมือง	7
ความหมายของคำว่าเมือง	7
โครงสร้างเมือง	8
การขยายตัวของเมือง	9
การขยายตัวของชานเมือง	10
ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชานเมือง	12
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับศูนย์การค้า	15
ความเป็นมาของศูนย์การค้า	15
ความหมายของศูนย์การค้า	15
ประเภทของศูนย์การค้า	16
การกำหนดที่ตั้งของศูนย์การค้า	17
ลำดับศักยภาพของศูนย์การค้า	20

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	24
รูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	24
ปัจจัยที่มีอิทธิพลรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	27
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย	30
แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัย	32
แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในเขตชานเมือง	35
แนวคิดเมืองอัดแน่น (Compact City)	37
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	47
กรอบแนวคิดในการวิจัย	48
ข้อมูลพื้นฐานของย่านรังสิต	50
การเปลี่ยนแปลงของย่านรังสิตจากอดีตสู่ปัจจุบัน	50
ประวัติความเป็นมาของเทศบาลเมืองรังสิต	53
ภูมิประเทศและลักษณะทางกายภาพ	54
โครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบขนส่งสาธารณะ	57
การตั้งถิ่นฐานและการกระจายตัวของชุมชน	60
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	65
ประชากร	69
เศรษฐกิจ	72
สังคม	78
ศูนย์การค้าในย่านรังสิต	81
พัฒนาการของศูนย์การค้าในย่านรังสิต	81
ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	86
ที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต	95
การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต	95
รูปแบบของที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต	98

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
จำนวนที่อยู่อาศัยและการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย	98
ที่ตั้งและการกระจายตัวของหมู่บ้านจัดสรร	99
สรุปการเปลี่ยนแปลงในย่านรังสิต	101
บทที่ 3 วิธีการศึกษา	105
ขั้นตอนการวิจัย	106
การเก็บรวบรวมข้อมูล	107
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	111
การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม	114
การวิเคราะห์ข้อมูล	114
การสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	115
บทที่ 4 ผลการศึกษา	117
ศักยภาพ ปัญหา ข้อจำกัดของพื้นที่	117
ปัญหาของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ต่อชุมชน	120
ผลจากแบบสอบถาม	123
ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	123
ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	130
ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	134
ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถาม	140
ผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง	143
ผลจากการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ของผู้บริหารศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	144
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	150
สรุป	150
ข้อเสนอแนะ	153
ข้อเสนอแนะในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับควม -	
เจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต	153

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง-คลองหลวง-รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี	154
ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	159
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	160
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	168
ภาคผนวก ข โครงการที่อยู่อาศัยในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้า ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ปี พ.ศ. 2538-2551	174
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	177

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	จำนวนประชากร และความหนาแน่นของประชากรในเขตเทศบาลเมือง รังสิต ปี พ.ศ. 2536 - 2552	69
2.2	การคาดการณ์ประมาณจำนวนประชากรในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้าใน เขตเทศบาลเมืองรังสิต	70
2.3	การเกิดการตายและอัตราการเพิ่มของประชากรโดยธรรมชาติ ของเทศบาลเมืองรังสิต ปี พ.ศ. 2536 - 2552	71
2.4	อัตราการย้ายถิ่นสุทธิของประชากรเขตเทศบาลเมืองรังสิต ปี พ.ศ. 2538 - 2552	72
2.5	เปรียบเทียบรายรับและรายจ่ายของเทศบาลเมืองรังสิต ระหว่าง ปีพ.ศ. 2547 – 2550	75
2.6	เปรียบเทียบราคาประเมินที่ดินในเขตเทศบาลเมืองรังสิต ปี พ.ศ. 2537 และ ปี พ.ศ. 2550	76
2.7	จำนวนที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลเมืองรังสิตในปี พ.ศ. 2538 - 2552	94
2.8	ลำดับการเปลี่ยนแปลงในย่านรังสิตจากอดีต-ปัจจุบัน	101
3.1	จำนวนหมู่บ้านจัดสรรขนาดกลางที่มีอายุโครงการตั้งแต่ ปีพ.ศ. 2538 -2551	112
3.2	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	113

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.1	เพศของกลุ่มตัวอย่าง	123
4.2	อายุของกลุ่มตัวอย่าง	124
4.3	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	124
4.4	ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง	125
4.5	อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง	125
4.6	รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง	126
4.7	สถานที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่าง	126
4.8	สถานที่ทำงานแต่ละอำเภอ ในจังหวัดปทุมธานี	127
4.9	ระยะเวลาและการเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่าง	127
4.10	จำนวนบุตรของกลุ่มตัวอย่าง	128
4.11	สถานศึกษาของบุตรของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในเขต	128
4.12	ระยะเวลาและการเดินทางไปสถานศึกษาของบุตรของกลุ่มตัวอย่าง	129
4.13	ช่วงเวลาที่ผ่านมาอาศัยและลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน ของกลุ่มตัวอย่าง	130

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.14	สถานภาพของคนในบ้านของกลุ่มตัวอย่าง	131
4.15	เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเลือกที่อยู่อาศัยในปัจจุบันนี้	132
4.16	กลุ่มตัวอย่างคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยหรือไม่	133
4.17	ถ้าคิดจะย้ายกลุ่มตัวอย่างคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยเพราะ	133
4.18	ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้กลุ่มตัวอย่างตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัย	134
4.19	ระยะเวลาและการเดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	134
4.20	ความถี่ที่กลุ่มตัวอย่างไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	135
4.21	ผู้ที่กลุ่มตัวอย่างไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตด้วย	136
4.22	วัตถุประสงค์หลักที่กลุ่มตัวอย่างไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	136
4.23	เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างพอใจมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	137
4.24	เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างไม่พอใจมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	138
4.25	ผลกระทบด้านบวกที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	138
4.26	ผลกระทบด้านลบที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	138

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.27	คิดจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เช่นเดิมหรือไม่	139
4.28	ควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิตอีกหรือไม่ เพราะอะไร	140
<b>ตารางผนวกที่</b>		
ข 1	โครงการที่อยู่อาศัยในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2538-2551	172

## สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1.1	พื้นที่ศึกษา เทศบาลเมืองรังสิต จังหวัดปทุมธานี	4
2.1	ลักษณะแนวคิดเมืองอัดแน่น	39
2.2	การเปรียบเทียบด้านการประหยัดพลังงานจากแนวคิดเมืองอัดแน่น	43
2.3	กรอบแนวคิดและขั้นตอนในการวิจัย	49
2.4	ที่ตั้งของเทศบาลเมืองรังสิต	51
2.5	ขอบเขตของเทศบาลเมืองรังสิต	55
2.6	โครงข่ายคมนาคมของเทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง	59
2.7	สิ่งปลูกสร้าง(Built up area) ในเขตเทศบาลเมืองรังสิตในปัจจุบัน	62
2.8	ภาพถ่ายทางอากาศของเทศบาลเมืองรังสิต ปี พ.ศ. 2534	63
2.9	ภาพถ่ายทางอากาศของเทศบาลเมืองรังสิต ปี พ.ศ. 2542	64
2.10	อาคารพาณิชย์กรรมที่เกาะตามถนนรังสิต-นครนายก	66
2.11	หมู่บ้านจัดสรรในเขตเทศบาลเมืองรังสิต	66
2.12	คลองรังสิต	66

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
2.13	ผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง-คลองหลวง-รังสิต จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2552	68
2.14	ตลาดรังสิตและตลาดสุขชาติ	74
2.15	ศูนย์การค้าต่างๆที่อยู่ในย่านรังสิต	84
2.16	สถานที่ตั้งของศูนย์การค้าต่างๆในย่านรังสิต	85
2.17	ด้านหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	86
2.18	ที่ตั้งศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	87
2.19	ร้านค้าบริเวณ Gourmet Park	88
2.20	ร้านค้าบริเวณ Digital Park	89
2.21	ร้านค้าบริเวณ Fashion Park	89
2.22	แสดงบริเวณ Campus Park	90
2.23	สถาบันการเงินต่างๆบริเวณ Banking Park	90
2.24	บริเวณ Alive Park ซึ่งอยู่ด้านหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	91

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
2.25	บริเวณ Alive Park ซึ่งอยู่ด้านหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	91
2.26	บริเวณ Playground ลานกิจกรรมเด็ก ซึ่งอยู่ด้านหน้าศูนย์การค้าฯ	92
2.27	เส้นทางการเข้าถึงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	93
2.28	หมู่บ้านในเขตเทศบาลเมืองรังสิตและในรัศมี 5 กิโลเมตรจาก ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	100
3.1	หมู่บ้านที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในแต่ละโซน	114
4.1	ร้อยละของการจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	140
4.2	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่คิดว่าควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นใน ย่านรังสิตหรือไม่	141
4.3	โครงการที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นปีพ.ศ. 2538 - 2551 ในรัศมี 5 กิโลเมตร รอบศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	147
4.4	เปรียบเทียบพื้นที่สิ่งปลูกสร้าง (Built up Area) บริเวณย่านรังสิต ระหว่าง ปีพ.ศ.2534 กับปีพ.ศ.2542	148
5.1	ทัศนียภาพจากปากซอยพหลโยธิน 87 ซอย 6 เข้าไป	155
5.2	ทัศนียภาพจากในซอยพหลโยธิน 87 ซอย 6 ออกไป	156
5.3	ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเทศบาลเมืองรังสิต	157

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่

หน้า

5.4

แนวทางการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเทศบาลเมืองรังสิต

157



# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ มีการขยายพื้นที่เมืองออกไปสู่ออกนอก จนเกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่ต้องการใช้ประโยชน์จากที่ดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านที่อยู่อาศัย ประชากรส่วนหนึ่งจึงอยู่อาศัยแถบชานเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเจริญของเมืองแผ่เข้าไปถึงและเป็นเขตติดต่อกันระหว่างเมืองกับชนบท หรือเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะผสมระหว่างความเป็นเมืองกับชนบท มีการตั้งถิ่นฐานและการใช้ที่ดินเบาบาง ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรและที่อยู่อาศัยของเกษตรกรสอดคล้องกับการบุกรุกของพื้นที่เมือง ดังนั้นในเขตชานเมืองจึงมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากชานเมืองมีพื้นที่กว้างขวางมีที่ว่าง อยู่ห่างไกลจากเมือง และราคาที่ดินไม่สูงมาก ประกอบกับมีการเพิ่มขึ้นของประชากรและบ้านจัดสรร สถาบันการศึกษา เมื่อพื้นที่พักอาศัยขยายตัวเข้ามาสู่เขตชานเมือง พื้นที่พาณิชยกรรมจึงขยายตัวตามมาด้วย ในขณะที่พื้นที่ใจกลางเมืองมีราคาที่ดินสูง มีความแออัดของประชากร สิ่งปลูกสร้าง และปัญหาการจราจร จึงทำให้นักลงทุนหันมาพัฒนาในพื้นที่ชานเมือง ในขณะเดียวกันพื้นที่ซึ่งมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่อยู่แล้วก็จะดึงดูดให้มีการพัฒนาตามมาด้วย ทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง ลักษณะเช่นนี้มีให้เห็นอยู่ในทุกทิศทางของการขยายตัวของมหานครกรุงเทพฯ เช่น ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตและการเกิดขึ้นของโครงการที่อยู่อาศัยย่านรังสิต ศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางแคและการขยายตัวของโครงการที่อยู่อาศัยย่านเพชรเกษม และศูนย์การค้าเดอะมอลล์รามคำแหงและการขยายตัวของโครงการที่อยู่อาศัยย่านรามคำแหง

เมืองทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานครนั้นมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดปทุมธานี และจากนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) นั้นได้กำหนดให้จังหวัดปทุมธานี เป็นหนึ่งในห้าของจังหวัดปริมณฑล ที่มีบทบาทให้รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจายออกจากกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เป็นฐานการจ้างงานของประชาชนในเขตปริมณฑลและสกัดกั้นไม่ให้ประชาชนเดินทางเข้ามาทำงานและพักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้จังหวัดปทุมธานีมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระดับสูงตั้งแต่นั้นมา

ย่านรังสิต อยู่ในจังหวัดปทุมธานี ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นที่ตั้งของชุมชนขนาดใหญ่และเป็นปราการด่านสำคัญจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่กรุงเทพมหานคร และเป็นบริเวณที่ได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว โดยขยายตัวไปตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครไปสู่ภาคอื่นๆ การเดินทางจึงมีความสะดวกประกอบกับจังหวัดปทุมธานีเป็นพื้นที่ที่ได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ทำให้ย่านรังสิตมีการเพิ่มขึ้นพื้นที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก เมื่อพื้นที่อยู่อาศัยขยายตัวเข้ามาสู่พื้นที่นี้มากขึ้น พื้นที่พาณิชยกรรมจึงขยายตัวตามมาด้วย เพื่อรองรับและให้บริการผู้คนจำนวนมากที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และในบรรดาส่งบริการอันหลากหลายที่เกิดขึ้นนั้น “ศูนย์การค้า” เป็นบริการอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นมา เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในปัจจุบันนี้ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรต่างๆ นักศึกษา และผู้ที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในย่านรังสิต ล้วนแล้วแต่ต้องการความสะดวกรวดเร็วในการหาซื้อสินค้าและบริการอย่างยิ่ง ดังนั้นศูนย์การค้าในย่านรังสิตจึงเป็นบริการอย่างหนึ่งที่ตอบสนองความต้องการแก่ผู้คนโดยไม่ต้องเข้าไปถึงในย่านใจกลางเมือง

ในปัจจุบันศูนย์การค้าที่เกิดขึ้นในย่านรังสิตนั้นมีจำนวน 10 แห่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต – ปทุมธานี) ซึ่งในบริเวณนี้มีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ตั้งอยู่ 1 แห่ง คือ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็นที่น่าศึกษาว่าของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ขึ้นก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ เช่น การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัย โครงการหมู่บ้านจัดสรรขึ้นเป็นจำนวนมากหรือไม่ จากเหตุผลดังกล่าวจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยในเมือง กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี ว่าศูนย์การค้าขนาดใหญ่มีสภาพทั่วไปเป็นอย่างไร สภาพทั่วไปของที่อยู่อาศัยในย่านนี้เป็นอย่างไร ศูนย์การค้าขนาดใหญ่มีความสัมพันธ์การพัฒนาที่อยู่อาศัยหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของพื้นที่ย่านรังสิต สภาพทั่วไปของ ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และการพัฒนาที่อยู่อาศัย ใน ย่านรังสิต จังหวัดปทุมธานี
2. เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ดังกล่าวกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ย่านรังสิต จังหวัดปทุมธานี
3. เพื่อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต

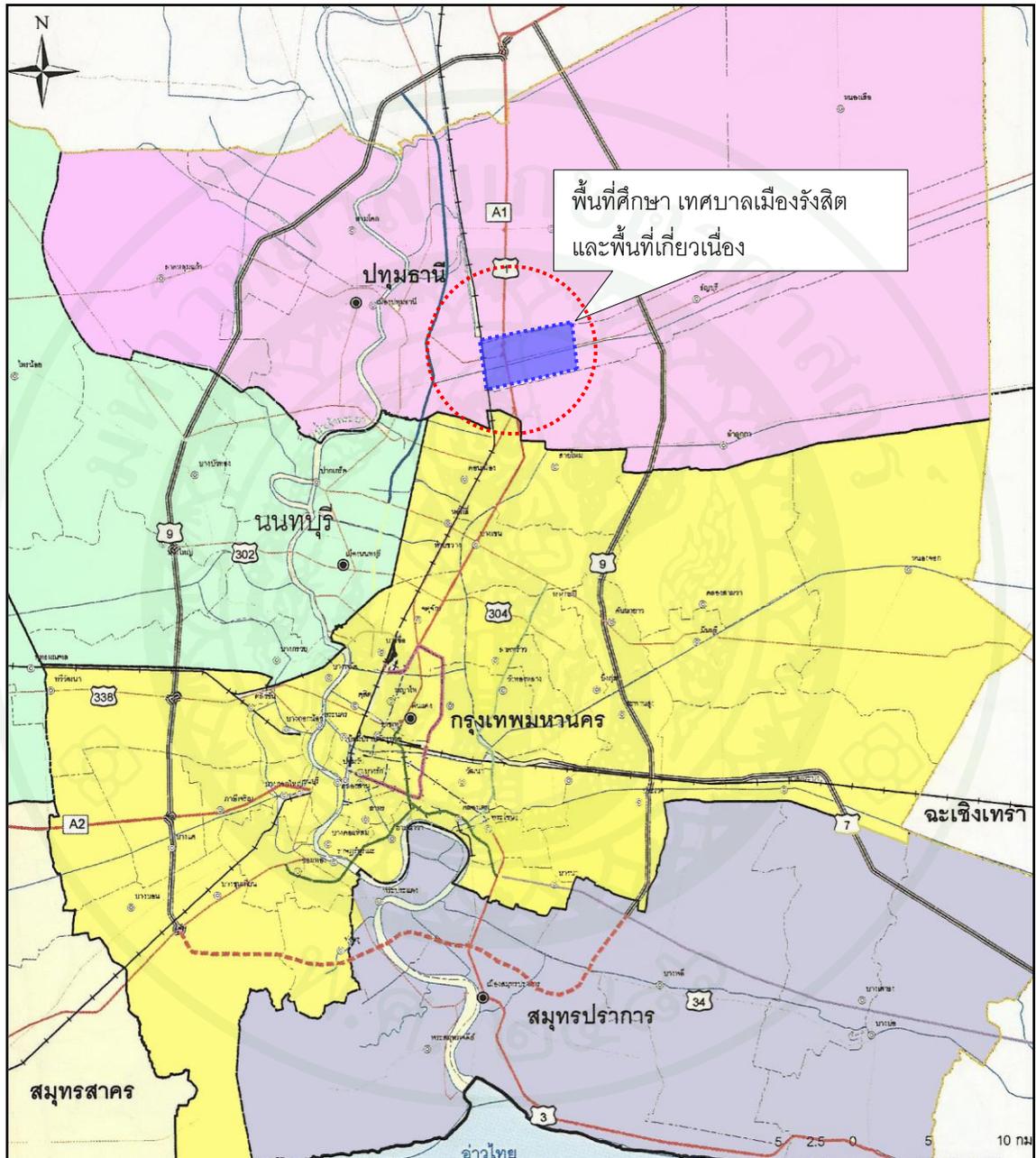
## ขอบเขตของการวิจัย

**ขอบเขตด้านพื้นที่** ศึกษาในขอบเขตพื้นที่เทศบาลเมืองรังสิต จังหวัดปทุมธานี และพื้นที่ในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากเป็นระยะกึ่งกลางระหว่างศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต กับ เทสโก้ โลตัส คลองหก ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ซึ่งประมาณเป็นรัศมีการให้บริการในย่านรังสิตของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

**ขอบเขตด้านเนื้อหา** ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี จะศึกษาในเรื่องดังนี้

1. สภาพทางด้านกายภาพ โครงสร้างเศรษฐกิจ สังคม และประชากร ตลอดจนการให้บริการในระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆในพื้นที่ศึกษา
2. สภาพทั่วไปของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และสภาพทั่วไปของที่อยู่อาศัย การเกิดขึ้น การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา
3. ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง ย่านรังสิต จังหวัดปทุมธานี

4. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการใช้ที่ดินย่านรังสิต ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในทิศทางที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน



ภาพที่ 1.1 พื้นที่ศึกษา: เทศบาลเมืองรังสิต จังหวัดปทุมธานี  
ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี (2553)

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้เข้าใจถึงการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของพื้นที่ย่านรังสิต สภาพทั่วไปของ ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และการพัฒนาที่อยู่อาศัย ใน ย่านรังสิต จังหวัดปทุมธานี
2. ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ย่านรังสิต จังหวัดปทุมธานี
3. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความ เจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต

## นิยามศัพท์หรือความหมายของคำที่ใช้ในการวิจัย

**ความสัมพันธ์** หมายถึง การเกี่ยวของซึ่งกันและกันระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับ การพัฒนาที่อยู่อาศัย

**ศูนย์การค้า** หมายถึง รูปแบบของร้านค้าที่สมัยใหม่ที่มีพื้นที่ค้าปลีกซึ่งประกอบด้วย ส่วนของร้านค้าของศูนย์การค้าอื่นๆ และส่วนที่เป็นร้านค้าย่อยที่มีผู้เช่าเช่า และผู้ที่ซื้อพื้นที่ใน โครงการ มีการออกแบบ และจัดวางสินค้าอย่างเป็นหมวดหมู่ มีระบบบริหารจัดการที่ซับซ้อน นำ เทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริการและการบริหารภายในศูนย์การค้า

**อาคารขนาดใหญ่** หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่ง ของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวหรือหลายประเภท โดยมีพื้นที่รวมกัน ทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร หรืออาคารอาคารที่มีความสูง ตั้งแต่ 15.00 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้า สำหรับอาคารทรงจั่ว หรือปั้นหย่าให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอด ผันสูงสุดของชั้นสูงสุด (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2551)

**ศูนย์การค้าขนาดใหญ่** หมายถึง รูปแบบของร้านค้าที่สมัยใหม่ที่มีพื้นที่ค้าปลีกซึ่งประกอบด้วย ส่วนของร้านค้าของศูนย์การค้าอื่นๆ และส่วนที่เป็นร้านค้าย่อยที่มีผู้เช่า และผู้ที่ซื้อพื้นที่ในโครงการ มีการออกแบบ และจัดวางสินค้าอย่างเป็นหมวดหมู่ มีระบบบริหารจัดการที่ซับซ้อน นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริการและการบริหารภายในศูนย์การค้า โดยมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร โดยในการศึกษาครั้งนี้จะหมายถึงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

**การพัฒนาที่อยู่อาศัย** หมายถึง การขยายตัวทางด้านพื้นที่และจำนวนหรือจำนวนที่อยู่อาศัย

**ที่อยู่อาศัย** หมายถึง บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว ตึกแถว ห้องแถว และอาคารพาณิชย์พักอาศัย

## บทที่ 2

### การตรวจเอกสาร

ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมืองกรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี นั้นผู้วิจัยขอเสนอเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามลำดับหัวข้อต่อไปนี้

#### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเมือง และการขยายตัวของเมือง

##### ความหมายของคำว่า “เมือง”

“เมือง” ได้เกิดขึ้นมานานแล้ว ในภาษาลาติน คำว่า “Urbs” มีความเกี่ยวข้องกับคำว่า “Orbis” ซึ่งหมายถึงวงกลม (Circle) เหมือนกับคำว่า “Town” ในภาษาอังกฤษ หรือคำว่า “Gorod” ซึ่งหมายถึงสนาม (Yard) ในภาษาสลาฟ (Slavic) ซึ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเครื่องหมายที่ใช้แสดงลักษณะพื้นฐานของปรากฏการณ์ที่เรียกว่า “เมือง” ซึ่งหมายถึงพื้นที่ที่ถูกล้อมรอบด้วยรั้วหรือกำแพงเป็นพื้นที่ในเขตรั้วที่แยกตัวจากพื้นที่ชนบทและมีแบบแผนของการจัดองค์ภายในที่แน่นอน (ฐนิตา เสือป่า, 2540 อ้างถึง Berry , 1970)

เมือง (Urban Area) คือ บริเวณที่มีประชากรตั้งถิ่นฐานรวมกันอยู่อย่างหนาแน่นเป็นชุมชน (Community) และประชากรส่วนใหญ่มีได้มีอาชีพเป็นเกษตรกร หากแต่ประกอบอาชีพในการทำอุตสาหกรรม หรือให้บริการ เช่น เป็นพ่อค้า ข้าราชการ ครู แพทย์ หนายความ เป็นต้น อาชีพดังกล่าวนี้ทำให้คนต้องมาอยู่รวมกันอยู่ในบริเวณศูนย์กลางหนึ่ง เพื่อสะดวกแก่การติดต่อกับลูกค้าหรือผู้ใช้บริการจึงทำให้มีสิ่งก่อสร้าง เช่น โรงงานอุตสาหกรรม อาคารบ้านเรือน สถานที่ทำงาน โรงเรียน ร้านค้า ตั้งอยู่ใกล้ชิดและแออัด มีถนนหนทางติดต่อกันทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองอื่น จึงเกิดลักษณะแตกต่างไปจากชนบท (สุวัฒนา ธาดานิติ, 2548)

“เมือง” เน้นถึงความหนาแน่นของประชากรต่อหน่วยพื้นที่ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ อาชีพของประชากรเป็นอาชีพอื่นที่ไม่ใช่เกษตรกร บริเวณดังกล่าวต้องมีอาคาร

บ้านเรือนหนาแน่น มีลักษณะเจริญแล้ว ตลอดจนถึงต้องเป็นบริเวณที่อยู่ในเขตการปกครองแบบใดแบบหนึ่ง (ไพบูลย์ ช่างเรียน, 2516)

สรุป เมือง คือ แหล่งที่รวมของประชากรที่อยู่กันเป็นจำนวนมาก อยู่อย่างหนาแน่นเป็นชุมชน มีลักษณะเจริญแล้ว มีการแบ่งงานกันทำและความชำนาญเฉพาะอย่าง ประชากรส่วนใหญ่มิได้ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

### โครงสร้างเมือง

นอกจากอิทธิพลที่ก่อให้เกิดกระบวนการเป็นเมือง เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นอย่างซับซ้อนและมีการพัฒนาปรับเปลี่ยนโครงสร้างให้เกิดรูปแบบได้ จากตัวแปรสำคัญหลัก 5 ปัจจัย ได้แก่ ทางด้านเศรษฐกิจ (Economics), สังคม (Social), ประชากร (Population), การเมือง (Politics) และลักษณะพิเศษเฉพาะ (Characteristic) กระบวนการดังกล่าวจะแสดงออกในรูปแบบที่ชัดเจน คือ โครงสร้างทางกายภาพของเมือง โดยแต่ละเมืองจะมีการพัฒนาที่แผ่กว้างออกทุกทิศทุกทาง ทางด้านการบริการที่มีระบบการปกครองครอบคลุมไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการคมนาคมติดต่อที่สะดวก เข้าถึงศูนย์กลางได้ทุกทาง ตลอดจนถึงมีการสะสมวัฒนธรรมต่างๆ ทำให้เขตชุมชนเป็นแหล่งนำในด้านสังคมทุกรูปแบบ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527)

เนื่องจากเมืองที่เกิดขึ้น เติบโตและขยายตัวได้เหมือนสิ่งมีชีวิตอื่นๆ เมื่อเมืองขยายตัวมากขึ้นซึ่งอาจสังเกตได้จากการเพิ่มประชากร การพัฒนาพื้นที่ของเมืองในการจัดรูปแบบการใช้ที่ดินที่เหมาะสม หรือถูกปล่อยตามยถากรรม เกิดเป็นความซับซ้อนของการใช้ที่ดิน แต่ละเมืองมีสภาพที่ตั้งและสภาพแวดล้อมไม่เหมือนกัน ประวัติความเป็นมาและพัฒนาการของเมืองก็แตกต่างกันไป กิจกรรมต่างๆที่มีอยู่ย่อมไม่เท่ากัน ทั้งหมดนี้จะแสดงออกมาในรูปของโครงสร้างทางกายภาพของเมือง (Physical Structure) หรือการใช้ที่ดินที่เห็นได้ เช่น ถนนหนทาง อาคารบ้านเรือน ท่าเรือที่ตั้ง ธนาคาร สำนักงาน ฯลฯ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเมืองหนึ่งๆจะมีคุณลักษณะพิเศษในตัวเองแต่ละองค์ประกอบพื้นฐานกว้างๆที่เกิดขึ้นเช่นเดียวภายในเมืองทุกๆเมืองเหมือนกัน (จันรรจจา ชัยโชนิตย์, 2532)

สรุป โครงสร้างเมือง ประกอบด้วยจากตัวแปรหลัก 5 ปัจจัย ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร การเมือง และลักษณะพิเศษเฉพาะ

## การขยายตัวของเมือง

กษมา วรณศิลป์ (2540 อ้างถึง Gedds, 1975) ได้กล่าวว่า การขยายตัวของเมืองนั้น รูปร่างลักษณะและทิศทางการขยายตัวของเมืองจะค่อยๆเปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่ง โดยแต่เดิมศูนย์กลางเมืองดั้งเดิมจะเป็นย่านธุรกิจกลาง และก่อนที่จะมียานยนต์ใช้ในการคมนาคม เมืองจะมีรูปร่างเป็นวงกลม ต่อมาเมื่อมีการนำยานยนต์เข้ามาใช้ในการขนส่งมวลชน ทำให้เกิดการขยายเมืองแผ่ออกจากย่านธุรกิจกลางเดิม ตามเส้นทางคมนาคม ต่อจากนั้นบริเวณที่เป็นสถานีรถไฟหรือสถานีรถยนต์ตามชานเมืองจะเริ่มเติบโตกลายเป็นชุมชนย่อยๆตามแนวเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ศูนย์กลางเมือง เมื่อเมืองขยายตัวออกมากขึ้นชุมชนเล็กๆชานเมืองที่อยู่ใกล้เมืองมากที่สุดก็จะถูกกลืนกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมืองไป และท้ายที่สุดพื้นที่ว่างที่อยู่ตอนในระหว่างถนนก็จะค่อยๆเจริญขึ้น

การขยายตัวของเมืองจะขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมในแนวราบจากศูนย์กลางของเมืองไปสู่ชนบท ซึ่งเป็นการเกิดในลักษณะที่เป็นแนวตรง (Ribbon Development) การขยายตัวจะแผ่ออกไปเรื่อยๆรอบเท่าที่ยังไม่มีแรงหรือปัจจัยใดๆมาต่อต้านการขยายตัวนั้นๆ เมื่อการคมนาคมและการเข้าสู่พื้นที่ไม่สะดวก การให้บริการการเดินทางไม่ดีพอ ไม่มีความปลอดภัย แรงต้านทานการขยายตัวธรรมชาติก็จะเกิดขึ้นทีละน้อยๆ จนในที่สุดการขยายตัวในทางราบของเมืองเริ่มมีปัญหาจนไม่คุ้มค่าการขยายตัวต่อไป ก็จะเกิดทางเลือกขึ้น 3 ทาง คือ

1. แยกตัวอิสระไม่ติดต่อกับในเมือง เป็นเมืองใหม่ (New Town)
2. หยุดการขยายตัว
3. เริ่มหันกลับเข้ามาในเมืองและเติบโตในเมือง

สรุป การขยายตัวของเมืองจะขยายไปตามเส้นทางคมนาคม สถานีขนส่งบริเวณชานเมืองตามแนวถนนสายหลักที่มุ่งสู่ศูนย์กลางเมืองจะเติบโตกลายเป็นชุมชนย่อยๆ เมื่อเมืองขยายตัวออกมากขึ้นชุมชนชานเมืองที่อยู่ใกล้เมืองมากที่สุดก็จะกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมือง

## การขยายตัวของชานเมือง

กษมา วรณศิลป์ (2540 อ้างถึง Johnson, 1974) กล่าวว่า ชานเมือง (Suburbs) เป็นบริเวณที่อยู่รอบนอกของเมือง โดยเขตชานเมืองจะเป็นเขตติดต่อระหว่างเมืองกับชนบทเป็นเขตที่สามารถเปลี่ยนมาเป็นภาวะแบบเมืองได้ง่าย เพราะภาวะเดิมจากชนบทจะมีลักษณะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม และความว่างเปล่ามีสิ่งก่อสร้างน้อย ทำให้โอกาสพัฒนาเป็นเมืองมีง่ายกว่าที่จะไปแทรกตัวในส่วนกลางของเมือง นอกจากนี้เขตชานเมืองยังมีความแตกต่างกับบริเวณอื่นเนื่องจากมีพื้นที่ให้เลือกมากกว่าในเขตอื่นๆของเมือง ทั้งยังมีความเหมาะสมทางสภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น สภาพภูมิอากาศ ความสะอาดบริสุทธิ์ของสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ชานเมือง คือ พื้นที่ซึ่งความเจริญของเมืองแผ่เข้าไปถึงและเป็นเขตติดต่อระหว่างเมืองกับชนบทหรือพื้นที่ที่มีลักษณะผสมระหว่างความเป็นเมืองกับความเป็นชนบท ซึ่งความหมายนี้พื้นที่เขตชานเมืองจะเป็นบริเวณที่แสดงความสิ้นสุดของเนื้อที่เมืองหรือบริเวณที่ปลูกสร้างของเมือง (Built-up area) ความสิ้นสุดนี้มิได้แสดงเป็นเส้นหรือแนวที่เห็นชัดเจน แต่แสดงออกในด้านความเบาบางของการตั้งถิ่นฐานและการใช้ที่ดิน โดยชานเมืองจะยังคงมีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรและที่อยู่อาศัยของเกษตรกรสอดแทรกกับการบุกรุกของพื้นที่เมือง (Urban Encroachment) บริเวณชานเมืองนี้อาจจะอยู่ในเขตการบริหารของเมือง และในขณะเดียวกันชานเมืองบางแห่งอาจอยู่นอกเขตเทศบาลหรือสุขาภิบาลมีลักษณะการบริหารในรูปของชุมชนชนบทที่มีของเขตใกล้ชิดกับเมือง ดังนั้นเขตชานเมืองจึงมีความหมายเน้นถึงลักษณะกายภาพของพื้นที่ ซึ่งมีลักษณะโดยทั่วไปเป็นกิ่งเมืองกิ่งชนบททำให้เกิดความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในพื้นที่

เขตต่อชนบท (Rural-Urban fringe) เป็นเขตหรือพื้นที่ (Space) ระหว่างเมืองกับชนบท ชานเมืองเป็นพื้นที่ซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างออกไป ซึ่งมีส่วนคล้ายการเติบโตของเมือง อีกส่วนหนึ่งยังคงเป็นชนบทเป็นพื้นที่ที่เมืองพัฒนาอย่างรวดเร็วรุนแรงกว่าส่วนอื่น และรุกไปในชนบทเป็นสาเหตุของรูปแบบการใช้ที่ดินไม่ต่อเนื่องกันมีความหลากหลาย มีทั้งหมู่บ้านเก่า ย่านพักอาศัยใหม่ที่ขยายตัวกว้าง การค้า อุตสาหกรรม บริการของคนเมืองและการใช้ที่ดินทำการเพาะปลูกอย่างเข้มข้นเหล่านี้ทำให้มีลักษณะที่แตกต่างออกไป ซึ่งสามารถสรุปคุณลักษณะของเขตต่อชนบทได้ดังนี้

1. มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการครอบครองที่ดินอย่างไม่หยุดยั้ง
2. พุ่มนาขนาดเล็ก

3. การเพาะปลูกเป็นไปอย่างหนาแน่น
4. ประชากรเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอและมีความหนาแน่นปานกลางถึงต่ำ
5. ย่านพักอาศัยขยายตัวอย่างรวดเร็ว
6. การจัดเตรียมการบริหารสาธารณะ สาธารณูปโภค ไม่พร้อม
7. สิ่งปลูกสร้างทั่วไปมีลักษณะธรรมดา

สภาพเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงธรรมชาติของเขตต่อชนบท (Fringe) รวมทั้งเห็นถึงการผลักดันความเป็นเมืองลงไปในชนบทโดยรอบ

ดังนั้นในเขตชานเมืองสมัยใหม่จึงมีการขยายตัวอย่างมาก เนื่องจากความเหมาะสมของเขตชานเมือง ดังนี้

1. เขตชานเมืองมีความแตกต่างๆ จากบริเวณอื่นๆ ของเมืองตรงที่มีพื้นที่กว้างขวาง ซึ่งเหมาะสมแก่การขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ เป็นบริเวณที่มีที่ว่างให้เลือกได้มากกว่าเขตอื่นๆ ของเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นส่วนชานเมืองที่มีความเหมาะสมทางสภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติดีกว่าส่วนอื่นๆ
2. เขตชานเมืองเป็นเขตที่มีโครงข่ายของการคมนาคมไม่มากนัก ปริมาณยานยนต์สัญจรน้อย ดังนั้นจึงเป็นเขตที่ค่อนข้างสงบจากการสัญจรของประชากรและยานพาหนะต่างๆ ซึ่งเหมาะสมกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย และยังมีความสะดวกต่อโรงงานอุตสาหกรรมด้วย เพราะปริมาณยานยนต์น้อย โอกาสการใช้ประโยชน์ในด้านการขนส่งมีมากกว่าเขตศูนย์กลางของเมืองหรือเขตอื่นๆ ของเมือง
3. เนื่องจากเป็นบริเวณที่อยู่ห่างไกลจากใจกลางเมือง ราคาที่ดินในเขตชานเมืองจึงไม่สูงมาก ทำให้เป็นเขตที่เหมาะสมกับกิจกรรมหลายๆ อย่างที่ไม่สามารถสู้กับราคาที่ดินที่สูงมากของเขตใจกลางเมืองได้ เช่น กิจการอุตสาหกรรมที่ต้องการพื้นที่กว้างขวาง เป็นต้น
4. การเพิ่มขึ้นของประชากรกรุงเทพมหานคร
5. การขยายหรือย้ายสถานที่ราชการออกสู่บริเวณชานเมือง

สรุป ชานเมืองสามารถเปลี่ยนมาเป็นเมืองได้ง่าย เนื่องจากชานเมืองมีลักษณะเป็นพื้นที่เกษตรกรรม และความว่างเปล่ามีสิ่งก่อสร้างน้อย ทำให้โอกาสพัฒนาเป็นเมืองได้ง่ายเนื่องจากราคาที่ดินไม่สูงมากนัก อีกทั้งมีพื้นที่กว้างขวางและเหมาะแก่การขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ

### ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชานเมือง

การเติบโตของเมืองที่มีลักษณะเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าเพียงแห่งเดียว ดังเช่นกรุงเทพมหานครนี้ จะมีที่อยู่อาศัยภายนอกเขตเมืองโดยเฉพาะย่านชานเมือง ทั้งนี้สืบเนื่องจากประชากรเมืองชั้นในต้องการหนีความแออัดคับคั่งและปัญหาสภาพแวดล้อมในเมืองออกสู่อำเภอชานเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า และมีพื้นที่ที่อยู่อาศัยเป็นบริเวณกว้างเหมาะสำหรับเป็นที่อยู่อาศัยและที่พักผ่อนหย่อนใจ ประกอบกับราคาที่ดินไม่สูงมากนัก เมื่อเทียบกับราคาที่ดินเมืองในเขตชั้นใน (กรกช บุญรุ่ง, 2540)

นอกจากนี้ ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาแบบกระจายตัวในพื้นที่ย่านชานเมืองด้วยการขยายตัวของพื้นที่เมืองและการพัฒนาพื้นที่ชนบทโดยรอบเป็นพื้นที่เมืองพิจารณาเป็น 2 ลักษณะของแรงกระทำ (สุวัฒนา ธาดานิติ, 2539) ที่มีผลต่อพื้นที่ชานเมืองหรืออีกนัยหนึ่ง คือ พื้นที่เกษตรกรรมที่เป็นพื้นที่สีเขียวในอดีต ปัจจัยทั้ง 2 ลักษณะ ได้แก่

1. ปัจจัยแรงบุก (Invasion Force) เป็นปัจจัยที่ผลักดันการพัฒนาในพื้นที่ชานเมือง ให้เป็นพื้นที่เมือง ทั้งนี้อาศัย

1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ถนน เมื่อพื้นที่นั้นๆมีการสร้างถนนจะเกิดการพัฒนาด้านคมนาคมและถนนเป็นปัจจัยชี้้นำการพัฒนาที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว หากพื้นที่นั้นพร้อมไปด้วยความสะดวกทางด้านไฟฟ้า น้ำประปา บริเวณดังกล่าวจัดเป็นความเจริญของพื้นที่เมือง นอกจากนี้ บริการทางด้านสาธารณูปการเป็นปัจจัยเสริมให้เกิดการพัฒนา

1.2 นักพัฒนา (Developers) เป็นผู้ลงทุนที่กว้านซื้อที่ดินที่มีโครงการสร้างถนนผ่านพื้นที่นั้นๆ อีกทั้งยังเก็บกักพื้นที่เพื่อเก็งกำไร ลักษณะของนักพัฒนาอยู่ในธุรกิจภาคเอกชน ได้แก่ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ จัดสรรที่ดิน ฯลฯ

1.3 มาตรการควบคุมพื้นที่ของรัฐบาล มาตรการดังกล่าวบางมาตรการมีลักษณะไม่ชัดเจนเปิดโอกาสให้กับนักพัฒนาที่ฉวยโอกาส ใช้ช่องว่างทางกฎหมายพัฒนาพื้นที่ให้มีลักษณะตามที่นักพัฒนาต้องการ โดยปราศจากการควบคุมดูแลจากภาครัฐ ที่จะต้องเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม

ทั้งนี้แรงบวกมีผลอย่างมากเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ความหนาแน่นประชากรมีสูงในเขตพื้นที่เมือง ดังนั้นความต้องการพื้นที่ (Spatial Demand) โดยเฉพาะพื้นที่ชนบทชานเมือง เป็นพื้นที่ที่ถูกรอการอย่างสูงเพื่อนำมาจัดสร้างที่อยู่อาศัย จากข้อจำกัดของพื้นที่ในเขตเมืองที่มีจำนวนจำกัดและมีราคาที่สูงมาก จึงเกิดความต้องการพื้นที่ชนบทชานเมืองที่มีราคาต่ำกว่าและมีพื้นที่อีกเป็นจำนวนมากพอที่จะพัฒนาได้ พื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองจึงลดจำนวนลงอย่างรวดเร็ว

2. ปัจจัยแรงต้าน (Resistant Force) เป็นปัจจัยที่ต้านการพัฒนาที่ไม่เป็นระเบียบ เพื่อไม่ให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะพื้นที่ที่พัฒนาในลักษณะที่กระจัดกระจาย ดิ้นเปลืองงบประมาณในการจัดหาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้แก่พื้นที่ แรงต้านจึงเป็นปัจจัยที่จะควบคุมการพัฒนาให้เป็นไปอย่างเป็นลำดับขั้นตอน ทั้งนี้แรงต้านต้องอาศัย

2.1 เจ้าหน้าที่จากรัฐบาล เป็นเจ้าหน้าที่ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลพื้นที่ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง และจะต้องรักษาระเบียบแบบแผนนโยบาย ตลอดจนมาตรการอย่างเคร่งครัด เพื่อจัดระบบการใช้ที่ดินให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมให้เป็นที่ไปตามผังเมืองรวม

2.2 นักวางแผน (Planners) เป็นผู้ศึกษาข้อมูลด้านผังเมืองอย่างละเอียด รวมทั้งศึกษางานวิจัยโครงการพัฒนาต่างๆ เพื่อนำมาประกอบการวางแผนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทางด้านผังเมืองรวมทั้งการเสนอวิธีและมาตรการเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

2.3 ประชากรและเกษตรกรผู้เป็นเจ้าของพื้นที่ จะเป็นผู้ที่ต่อต้านการพัฒนาที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อส่วนรวมและท้องถิ่น

ปัจจัยแรงต้านที่นำมาใช้ต้องอาศัยเครื่องมือ นั่นคือ กฎหมาย (Laws) พระราชบัญญัติต่างๆที่จะควบคุมดูแลให้เป็นที่ไปตามผังเมือง

โดยสรุปแล้วพื้นที่ชานเมือง เป็นบริเวณที่อยู่รอบนอกของเมืองที่มีปัจจัยก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ชานเมือง ดังนี้

1. ที่ตั้งของเขตชานเมืองจะเป็นเขตติดต่อรหว่างเมืองกับชนบท เป็นเขตที่สามารถเปลี่ยนมาเป็นภาวะแบบเมืองได้ง่าย เพราะภาวะเดิมของชนบทจะเป็นเกษตรกรรม
2. ราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากยังคงมีพื้นที่ว่าง มีสิ่งก่อสร้างน้อย ทำให้โอกาสในการพัฒนาเป็นเมืองง่ายกว่าที่จะไปแทรกตัวในสวนกลางของเมือง จึงดึงดูดให้นักพัฒนาที่ดินซื้อเก็บไว้เพื่อการเก็งกำไร
3. เป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีข้อกำหนดหรือข้อกำหนดใดสามารถนำมาใช้ควบคุมได้ชัดเจน
4. การคมนาคมที่เกิดจากการพัฒนาของภาครัฐ โดยเฉพาะถนนทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชานเมืองมีความสะดวกคล่องตัว การเดินทางเข้าและออกจากพื้นที่จึงเป็นไปอย่างรวดเร็ว
5. การปรับปรุงและขยายโครงข่ายของระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชน ทำให้มีความสะดวกในการเข้าถึงบริการต่างๆที่เหมาะสมต่อการตั้งถิ่นฐานในรูปแบบต่างๆ

นอกจากนี้ชานเมืองยังมีความแตกต่างกับบริเวณอื่นในแง่ที่ว่า มีพื้นที่ให้เลือกมากกว่าในเขตอื่นๆของเมือง ทั้งยังมีความเหมาะสมทางสภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น สภาพภูมิอากาศ ความสะอาดบริสุทธิ์ของสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ดังนั้นเขตชานเมืองจึงมีความหมายเน้นถึงลักษณะกายภาพของพื้นที่ ซึ่งมีลักษณะโดยทั่วไปเป็นแบบกึ่งเมืองกึ่งชนบท โดยเฉพาะเขตชานเมืองในเอเชียที่มีการแข่งขันในการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมแบบเมืองและชนบทอย่างเข้มข้น ทำให้เกิดความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในพื้นที่

สรุป ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชานเมือง เกิดจากปัจจัยแรงบุก ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นักพัฒนากว้านซื้อที่ดินที่มีโครงการสร้างถนนผ่านเพื่อเก็งกำไรสำหรับทำธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และมาตรการควบคุมพื้นที่ของรัฐบาลบางมาตรการที่มีลักษณะไม่ชัดเจนเปิดโอกาสให้กับนักพัฒนาที่ฉวยโอกาสใช้ช่องว่างทางกฎหมาย ส่วนปัจจัยแรงต้าน

ได้แก่ เจ้าหน้าที่จากรัฐบาลที่มีบทบาทเกี่ยวกับการควบคุมดูแลพื้นที่ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง นักวางแผนซึ่งเป็นผู้ศึกษาข้อมูลด้านผังเมืองอย่างละเอียดและวางแผนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทางด้านผังเมือง และเกษตรกรผู้เป็นเจ้าของพื้นที่จะเป็นผู้ที่ต่อต้านการพัฒนาที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อส่วนรวม

## แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับศูนย์การค้า

### ความเป็นมาของศูนย์การค้า

ศูนย์การค้าได้เกิดขึ้นครั้งแรกในทวีปยุโรป ทั้งนี้เพื่อสนองตอบความต้องการของมนุษย์ในเรื่องของความสะดวกสบายในการเลือกซื้อสินค้าและบริการที่มีอยู่หลากหลาย ต่อมาเมื่อศูนย์การค้าได้แพร่ขยายเข้าไปในประเทศสหรัฐอเมริกา ศูนย์การค้าก็ได้เจริญเติบโตเป็นอย่างมาก ที่นั่นปัจจุบันนี้มี ศูนย์การค้าเกิดขึ้นตามเมืองต่างๆทั่วโลก แม้แต่ในประเทศที่มีรูปแบบของวัฒนธรรมและนโยบายการเมืองที่แตกต่างกันก็ยังสามารถพบศูนย์การค้าได้ในเมืองสมัยใหม่ทุกๆเมืองของประเทศเหล่านั้น และเมื่อพิจารณาถึงประวัติความเป็นมาของศูนย์การค้าจะพบว่า ศูนย์การค้าไม่ได้เป็นสิ่งแปลกใหม่แต่อย่างใดเลย โดยศูนย์การค้าจะเป็นภูมิทัศน์ที่โดดเด่นอย่างหนึ่งของเมืองมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนานพร้อมกับพัฒนาการของเมือง แต่สาเหตุที่คนทั่วไปมักจะมองว่าศูนย์การค้าเป็นสิ่งแปลกใหม่เพราะรูปแบบของศูนย์การค้าในปัจจุบันมีความแตกต่างไปจากในอดีตที่ผ่านมาและเท่าที่ผ่านมาในการศึกษาวิจัยส่วนใหญ่ยังให้ความสำคัญกับศูนย์การค้าสมัยใหม่น้อยมาก (ปิยะมาศ เลิศนภากุล, 2544 อ้างถึง Dawson, 1983)

### ความหมายของศูนย์การค้า

“ ศูนย์การค้า ” เป็นย่านที่มีกิจกรรมทางการค้าและบริการต่างๆ มารวมกันอยู่หนาแน่นในตำแหน่งหรือทำเลที่จะให้ผลตอบแทนสูง โดยทั่วไปพบว่า ศูนย์การค้ามักจะตั้งอยู่ในตำแหน่งที่มีรถยนต์และคนเดินเท้าผ่านไปมาหนาแน่น ทำให้โอกาสของการค้าในบริเวณนี้มีสูงและยังมีผลต่อการขยายตัวของย่านการค้าของเมืองอีกด้วย (สมชาย เตชะพรหมพันธุ์, 2522)

“ ศูนย์การค้า ” หมายถึง อาคารหรือกลุ่มของอาคารที่จัดให้มีพื้นที่เพื่อประกอบการค้าและหรือทำธุรกิจต่างๆ ร่วมกันบนแปลงพื้นที่ซึ่งกำหนดไว้ โดยมีส่วนสาธารณะประโยชน์ใช้สอย

ร่วมกัน เช่น ถนนพื้นที่เพื่อภูมิสถาปัตยกรรม ทางเดิน บันได ลิฟท์ และอื่นๆ ที่จำเป็นต่ออาคาร (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2551)

“ ศูนย์การค้า ” หมายถึง อาคารหรือกลุ่มของอาคารทางพาณิชย์กรรมที่ถูกออกแบบในทางสถาปัตยกรรมเข้าด้วยกัน โดยอาคารเหล่านี้ถูกสร้างขึ้นในพื้นที่ขนาดหนึ่งซึ่งได้รับการวางแผน, การถูกพัฒนา, การถูกเป็นเจ้าของและถูกจัดการ ให้เป็นหน่วยปฏิบัติงานสัมพันธ์ต่อกันที่ตั้งและขนาดร้านค้าต่างๆ ในบริเวณการค้านั้นๆ ซึ่งเป็นหน่วยให้บริการ ตามปกติจะต้องจัดให้มีที่จอดรถชนิด on-site (ด้านข้าง) ในปริมาณที่จำกัดสัมพันธ์กับชนิดและขนาดร้านค้าเหล่านั้นๆ (ปิยะมาศ เลิศนภากุล, 2544 อ้างถึง Dawson, 1983)

จากความหมายของคำว่า “ ศูนย์การค้า ” ดังกล่าวข้างต้น สามารถที่จะเรียบเรียงให้ได้ความหมายที่รัดกุมยิ่งขึ้น และใช้สื่อความหมายของศูนย์การค้าในการศึกษาคั้งได้ดังนี้ คือ

“ ศูนย์การค้า ” หมายถึง กลุ่มของร้านค้าที่ตั้งขึ้นโดยมีการวางแผนการดำเนินการและมีกิจการหน่วยหนึ่งเป็นเจ้าของ พร้อมทั้งมีสถานที่จอดรถยนต์ที่ได้รับสัดส่วนกับขนาดสถานที่ตั้งและชนิดของร้านค้าที่ประกอบขึ้นอยู่ในศูนย์การค้า นั้น ตลอดจนมีการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ร่วมกันด้วย ในศูนย์การค้า นั้นจะมีร้านค้าจำหน่ายสินค้าประเภทต่างๆ เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องหนัง เครื่องประดับ ร้านอาหาร ร้านเสริมสวย หรือห้างสรรพสินค้ารวมอยู่ด้วย (ปรีญา วอนนขอพ, 2527)

สรุป ศูนย์การค้า คือ อาคารหรือกลุ่มของอาคารทางพาณิชย์กรรมที่จัดให้มีพื้นที่เพื่อประกอบการค้า มักจะตั้งอยู่ในตำแหน่งที่มีรถยนต์และคนเดินเท้าผ่านไปมาหนาแน่น โดยมีส่วนสาธารณะประโยชน์ใช้สอยร่วมกัน พร้อมทั้งมีสถานที่จอดรถยนต์ที่ได้รับสัดส่วนกับขนาดสถานที่ตั้งและชนิดของร้านค้าที่ประกอบขึ้นอยู่ในศูนย์การค้า นั้น

### ประเภทของศูนย์การค้า

ศูนย์การค้า (Shopping Center) มีหลายประเภท ซึ่งแต่ละประเภทจะมีขอบเขตการบริการต่างกัน อัญชลี วณิชชานัย และคณะ (2525) ได้แบ่งประเภทของศูนย์การค้า ดังต่อไปนี้

## 1. แบ่งตามประเภทของสินค้า ได้แก่

1.1 Convenience goods center เป็น Shopping Center ที่ขายสินค้าประเภทของใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น ร้านขายยา ร้านขายเหล็ก ร้านซักรีด ร้านอาหาร ร้านขายของชำ เป็นต้น

1.2 Shopper's goods center ได้แก่ ร้านขายเสื้อผ้า เพชรพลอย เพอร์นิเจอร์ และสินค้ารายการใหญ่ๆ นอกเหนือจากที่บริโภคประจำวัน อาจจะเป็นร้านค้าที่มีความเฉพาะเจาะจง "Specialty" คือ มีลักษณะหลากหลายตามความพึงพอใจหรือตามสมัยนิยม หรือร้านสรรพสินค้าขนาดย่อมก็ได้

## 2. แบ่งตามลักษณะของทำเลที่ตั้ง ได้แก่

2.1 Regional Shopping center เป็น Shopping center ที่เป็นศูนย์รวมของร้านค้าแห่งเขตหรือเมือง ซึ่งจะมี Department store ใหญ่ๆ และร้านค้าแบบ Specialty จำนวนมาก

2.2 Community center เป็น Shopping center สำหรับชุมชนในแต่ละแห่ง

2.3 Neighbourhood เป็น Shopping center ที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยไม่ใหญ่เท่าใดนัก มีสินค้าขายตามความจำเป็นของแต่ละแห่ง

สรุป ประเภทของศูนย์การค้า แบ่งตามประเภทของสินค้าได้ 2 ระดับได้แก่ สินค้าประเภทของใช้ในชีวิตประจำวัน และสินค้ารายการใหญ่ๆนอกเหนือจากที่บริโภคประจำวัน แบ่งตามทำเลที่ตั้งแบ่งได้ 3 ระดับ ได้แก่ ศูนย์การค้าระดับภูมิภาค ศูนย์การค้าระดับชุมชน และศูนย์การค้าละแวกบ้าน

### การกำหนดที่ตั้งของศูนย์การค้า

ปิยะมาศ เลิศนภากุล (2544 อ้างถึง Dawson, 1983) กล่าวว่า การเลือกทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมที่จะทำการพัฒนานั้น การคาดการณ์ทำเลจะเป็นการประเมินข้อกำหนดความสามารถทางการค้าในด้านต่างๆ เพื่อประกอบการพิจารณาในเรื่องความเป็นไปได้ของตลาดในระดับภูมิภาค

และระดับท้องถิ่น นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการประมาณราคา การวางแผนการใช้ที่ดิน และกฎหมาย การควบคุมต่างๆของรัฐบาลที่จะมีผลต่อการเสนอข้อคิดเห็นต่างๆในทำเลนั้น

นอกจากนี้ ปิยะมาศ เลิศนภากุล (2544 อ้างถึง Carpenter, 1978) ได้กล่าวว่าบริเวณที่ เหมาะสมสำหรับการปรับปรุงเป็นศูนย์การค้า ดังนี้คือ

1. ที่ตั้งของศูนย์การค้าต้องอยู่ในบริเวณที่ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Economy Survey) แล้วเหมาะสมที่สุด โดยพิจารณาในด้านต่างๆในย่านการค้า นั้นจาก

1.1 จำนวนประชากร (Population) / หมวดยุคและประเภทของประชากร รวมถึง อัตราการขยายตัวและการอพยพเข้าสู่พื้นที่ของประชากร

1.2 รายได้ของประชากร (Income)

1.3 กำลังซื้อ (Purchasing Power)

1.4 คู่แข่ง (Competitive Facilities) และพันธมิตรทางการค้า เช่น การรวมตัวกัน / การเกาะกลุ่มกันเป็นย่านการค้า

1.5 ความสะดวกในการเข้าไปซื้อสินค้า (Accessibility) เมื่อเปรียบเทียบกับย่าน อื่นๆ หรือ บริเวณที่ตั้งอื่นๆ (Area Development Trend)

1.6 ความสำคัญอื่นๆที่จะต้องพิจารณาประกอบ คือ แรงดึงดูดความสนใจ (Attraction) ของผู้ที่จะมาซื้อในย่านการค้านี้

2. ที่ดินที่จะใช้ลงทุนก่อสร้างศูนย์การค้า ควรอยู่ในความครอบครองของผู้ลงทุน (Developer) หรือได้รับการยินยอมในการใช้ที่ดินเหนือกรรมสิทธิ์เป็นเวลานานพอสมควรที่ สามารถคืนทุนได้

3. ราคาที่ดิน จะต้องผ่านการพิจารณาอย่างละเอียดถี่ถ้วนควบคู่ไปกับเงื่อนไขต่างๆ ให้เหมาะสมกับเศรษฐกิจของสภาพแวดล้อม และจำนวนเงินที่จะลงทุน

4. ที่ตั้งของศูนย์การค้า ต้องสอดคล้องกับโซนย่านการค้า (Commercial Zone) ของกฎหมายผังเมือง ถ้าหากที่ตั้งเหมาะสมนั้นไม่มีผังแม่บท (Master Plan) กำหนดไว้ ต้องดำเนินการให้คณะกรรมการผังเมืองรับรองว่าเป็นย่านพาณิชยกรรม ก่อนทำการปลูกสร้างและถ้าอยู่ในโซนพักอาศัย (Residential Zone) มีเขตการพาณิชย์ให้เพียงแนวเล็กๆ ขนานกับถนนเท่านั้นก็ต้องขออนุมัติจากคณะกรรมการผังเมืองเพื่อขอวางโซนใหม่ (Rezoning) ในที่ทั้งหมดหรือบางส่วนให้เป็นพื้นที่เดียวกัน

5. ขนาดพื้นที่ต้องเพียงพอกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง (Facilities) ที่จะต้องสร้างขึ้น มา เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณความสามารถในการขายสินค้าต่างๆ ( Sale Potential)

6. ที่ดินควรเป็นที่เดียวกันทั้งผืน ปราศจากอุปสรรคกีดขวางต่างๆ ที่ทำให้การออกแบบวางผังถูกแบ่งแยกออกจากกัน

7. ที่ตั้งต้องพิจารณาถึงสภาพภูมิประเทศ (Topography) และรูปร่าง ขนาดของที่ดิน เพราะความได้เปรียบเสียเปรียบต่อการออกแบบและการก่อสร้างที่ประหยัด

8. ที่ตั้งศูนย์การค้าต้องพิจารณาถึง ระบบถนนโดยรอบ (Surrounding Road Pattern) และถนนเอก ต้องอยู่ในตำแหน่งที่จะอำนวยความสะดวกเต็มที่ทางด้านการค้า

9. ที่ตั้งศูนย์การค้า จะต้องเห็นง่าย (Visible) จากแนวถนนใหญ่

10. ที่ข้างเคียงของที่ตั้งศูนย์การค้าต้องเป็นที่ๆ ไม่อยู่ในระหว่างการปรับปรุงเพื่อเป็นศูนย์การค้าขึ้นมาแข่งขัน (Competitive Development) ยกเว้นพันธมิตรทางการค้า

ที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นไปได้ยากที่จะหาที่ตั้งได้ครบตามดังที่กล่าวมาแล้ว ฉะนั้นความได้เปรียบเสียเปรียบต่างๆ ของที่ตั้งแต่ละแห่งที่นำมาพิจารณาจะลดหลั่นกันไปตามความสำคัญ ซึ่งนักพัฒนาศูนย์การค้าจะหาทำเลที่ดีที่สุดสำหรับประเภทของศูนย์กลางที่ความต้องการจะพัฒนา

การเลือกทำเลที่ดีที่สุดจะเป็นในเรื่องย่านการค้าที่มีปริมาณการจราจรคับคั่งและพื้นที่ขายสำหรับนำมาเปรียบเทียบกับศูนย์การค้าในแต่ละย่านการค้า นอกเหนือไปจากนี้การเลือกทำเลที่ตั้งจะเป็นเรื่องยากลำบาก ตามทฤษฎีแล้วนักพัฒนาจะชั่งน้ำหนักความสัมพันธ์ระหว่างข้อดีและข้อเสีย ในความสามารถต่างๆของที่ตั้งนั้นในย่านการค้า และหลังจากนั้นถึงเลือกทำเลที่ดีที่สุด

อย่างไรก็ตามในโลกของความเป็นจริงแล้ว ทำเลที่นานๆครั้งจะถูกเลือกก็สามารถที่จะก่อตัวเปลี่ยนแปลงระดับชั้นให้ถูกเลือกได้เมื่อเวลาเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นการคาดการณ์ทำเลที่ตั้งจะมีหลายทางเลือกที่อยู่ในความสนใจของนักลงทุน เพราะในแต่ละแห่งที่เลือกไว้นั้นนักพัฒนาเองก็จะไม่คาดคิดว่าจะพบในย่านการค้าที่น่าจะเป็นไปได้ในฉบับพลันทันใด (ปิยะมาศ เลิศนภากุล (2544 อ้างถึง Carpenter, 1978)

สรุป การกำหนดที่ตั้งของศูนย์การค้าต้องคำนึงถึง ที่ตั้ง ที่ดิน ราคาที่ดิน โซนย่านการค้าของกฎหมายผังเมือง ขนาดของที่ดิน ที่ดินควรเป็นที่เดียวกันทั้งผืน สภาพภูมิประเทศ ระบบถนนโดยรอบ ต้องเห็นได้ง่ายจากถนนใหญ่ และที่ดินข้างเคียงต้องไม่อยู่ระหว่างปรับปรุงเพื่อมาเป็นคู่แข่ง

### ลำดับสำคัญของศูนย์การค้า

ปิยะมาศ เลิศนภากุล (2544 อ้างถึง Goslins,1984) กล่าวว่า พื้นฐานของการจัดหมวดหมู่ของศูนย์การค้าจะได้มาจากขนาดของพื้นที่จากย่านการค้าที่แสดงออกมา มีอยู่ 3 ชนิดที่เป็นที่ยอมรับกัน ได้แก่

1. ศูนย์การค้าท้องถิ่นชุมชนละแวกบ้าน (Neighbourhood Shopping Center)
2. ศูนย์การค้าในย่านชุมชน (Community Shopping Center)
3. ศูนย์การค้าหลักหรือศูนย์การค้าของภูมิภาค (Region Shopping Center)

ซึ่งในศูนย์การค้าของชุมชนละแวกบ้าน จะมีพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงโดยการเดินเท้า และรองรับประชากรประมาณ 10,000 คน มีเพียงสินค้าประเภทสะดวกซื้อ คุณภาพของร้านค้าที่จะรองรับลูกค้าอยู่ในระดับต่ำมาก ลูกค้าจะไปที่อื่นหากต้องการสินค้าที่ไม่ใช่สินค้าที่ต้องใช้ใน

ชีวิตประจำวัน ซึ่งสิ่งนี้เป็นลักษณะที่สำคัญในการกำหนดระยะห่างของลูกค้าที่ศูนย์การค้าระดับนั้นได้ดึงดูดเข้ามา รวมถึงในเรื่องการมีความหลากหลายของสินค้าและราคา ในขนาดของศูนย์การค้าระดับสุดท้ายซึ่งเป็นระดับภูมิภาค จะดึงดูดประชากรไม่น้อยกว่า 100,000 คน และประกอบไปด้วยจำนวนสินค้าที่มีคุณภาพดีมีความหลากหลายของร้านค้าต่างๆที่ขายสินค้ามีการแข่งขันกันในด้านราคาเพื่อให้ตัวเองเป็นผู้ที่มีราคาต่ำสุด ราคาจึงมีหลายระดับให้เลือก ซึ่งในศูนย์การค้าประเภทนี้จะประกอบไปด้วยสินค้าถาวร และจะมีการแข่งขันกันอีกครั้งในการที่จะขายสินค้าเหล่านี้ ซึ่งจะเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก ทำให้ผู้ซื้อจากพื้นที่ไกลออกไปเดินทางมาจับจ่ายใช้สอยในศูนย์การค้าระดับนี้ นอกจากนี้ระหว่างศูนย์การค้าระดับชุมชนละแวกบ้านและระดับภูมิภาคจะมีศูนย์การค้าในระดับย่านชุมชนศูนย์กลาง ที่สามารถรองรับประชากรประมาณ 40,000 คน ที่นี้จะมีการจัดหาสินค้าประเภทสะดวกซื้อ หากนำมาเปรียบเทียบกันจะมีสินค้าประเภทนี้มากกว่าศูนย์การค้าในระดับชุมชนละแวกบ้าน และสำหรับสินค้าถาวรจะมีน้อยกว่าศูนย์การค้าระดับภูมิภาค ดังนั้นศูนย์การค้าประเภทนี้จึงเป็นศูนย์การค้าที่สมดุลทั้งด้านระยะในการเดินทาง และค่าใช้จ่าย/ความหลากหลายของสินค้าที่ดึงดูด ประเทศส่วนใหญ่ในเมืองจะมีการก่อตั้งร้านค้าที่มีขนาดหลากหลายในแต่ละศูนย์กลาง ที่ซึ่งมีทำเลสนับสนุนในเรื่องเส้นทางจราจร และท้องถิ่นนั้นมีความหนาแน่นของประชากรเพียงพอ

กษมา วรธนศิลป์ (2540 อ้างถึง De Chiara, 1969) กล่าวว่า ศูนย์การค้าแบ่งออกเป็น 3 ระดับ เช่นกัน กล่าวคือ

1. ศูนย์การค้าของละแวก (Neighbourhood Center) ศูนย์การค้าประเภทนี้จะจำหน่ายประเภทสะดวกซื้อและขายง่าย (Convenience Goods) และอาจมีบริการเกี่ยวกับส่วนตัว (Personal Service) เช่น ทำผม เสริมสวย เป็นต้น โดยศูนย์การค้าระดับนี้จะมีร้านซูเปอร์มาร์เก็ต และร้านขายยาเป็นบริการหลัก สำหรับสถานที่ตั้งนี้จะอยู่ใกล้กับทางแยกของถนนสายรวมของถนนสายรวม (Collector Streets) รัศมีการให้บริการของศูนย์การค้าระดับนี้ประมาณ 1/2 ไมล์ ให้บริการแก่ประชาชนไม่น้อยกว่า 4,000 คน มีร้านค้าประมาณ 5-20 ร้าน และมีพื้นที่ศูนย์การค้าประมาณ 3,000-75,000 ตารางฟุต
2. ศูนย์การค้าของชุมชน (Community Center) ศูนย์การค้าระดับนี้จะจำหน่ายสินค้าบางอย่างเช่นเดียวกับศูนย์การค้าของละแวก แต่มีสินค้าประเภทเลือกซื้อ (Shopping Goods) เพิ่มขึ้นมา เช่น เครื่องแต่งกาย โดยภายในศูนย์การค้าจะประกอบด้วยร้านจำหน่ายสินค้าทั่วไป

และห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ไม่ใหญ่นัก โดยที่ตั้งของศูนย์การค้าระดับนี้จะอยู่ใกล้กับทางแยกของถนนสายหลัก ถนนสายประธานหรือถนนสายพิเศษ มีรัศมีการให้บริการประมาณ 2 ไมล์ ให้บริการสำหรับประชาชน 35,000 คน มีร้านค้าประมาณ 15-40 ร้าน และมีพื้นที่ศูนย์การค้าประมาณ 100,000 – 250,000 ตารางฟุต

3. ศูนย์การค้าของภูมิภาค (Regional Center) ศูนย์การค้าระดับนี้จะจำหน่ายสินค้าเช่นเดียวกับศูนย์การค้าระดับชุมชน แต่มีสินค้าทั่วไปที่เป็นสินค้าถาวร (Durable goods) เช่น เครื่องประดับเฟอร์นิเจอร์ โดยมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ 1-2 แห่งอยู่ภายในศูนย์การค้านี้ สำหรับสถานที่ตั้งของศูนย์การค้านี้จะอยู่ใกล้กับทางแยกของถนนสายประธานหรือถนนสายพิเศษ มีรัศมีการให้บริการประมาณ 4 ไมล์ ให้บริการแก่ประชาชนประมาณ 150,000 คน มีร้านค้าประมาณ 40-80 ร้าน และมีพื้นที่ศูนย์การค้าประมาณ 400,000 – 1,000,000 ตารางฟุต

ปิยะมาศ เลิศนภากุล (2544 อ้างถึง Carpenter, 1978) กล่าวว่า นอกจากนี้ ยังแบ่งชนิดของศูนย์การค้าโดยแยกตามหน้าที่/ประเภทของศูนย์การค้า ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ 3 ชนิดดังนี้

1. ศูนย์การค้าของละแวกบ้าน ซึ่งจะมีร้านค้าประเภทสะดวกซื้อ ที่ต้องการสำหรับวันต่อวัน หรือต้องการโดยฉับพลันของชุมชน ทั่วไปแล้วจะเป็นการค้าเกี่ยวกับซูเปอร์มาร์เกต ซึ่งจะมีร้านขายยา ร้านขายของแห้ง ของขบเคี้ยว และบริการส่วนบุคคล ซึ่งมีรัศมีการบริการของศูนย์การค้าประเภทนี้อยู่ระหว่าง 25,000 - 75,000 ตารางฟุต

2. ศูนย์การค้าของชุมชน ในส่วนนี้จะมีสินค้าประเภทสะดวกซื้อ และบริการส่วนบุคคล ซึ่งศูนย์การค้าประเภทนี้จะมีสินค้าให้เลือกมากขึ้น และมีสินค้าเกี่ยวกับเครื่องประดับและเฟอร์นิเจอร์ตกแต่งบ้าน ศูนย์การค้าประเภทนี้จะมี 1 ซูเปอร์มาร์เกตหรือมากกว่า โดยทั่วไปแล้วร้านค้าจะเป็นขนาดเล็กและ/หรือร้านค้าที่มีขนาดใหญ่และมีสินค้าหลายชนิด ซึ่งมีรัศมีการบริการของศูนย์การค้าประเภทนี้อยู่ระหว่าง 100,000 - 250,000 ตารางฟุต

3. ศูนย์การค้าของภูมิภาค จะมีหนึ่งดีพาร์ทเมนท์สโตร์หรือมากกว่าประกอบอยู่ในศูนย์การค้าประเภทนี้ จัดพื้นที่กว้างขวาง มีสินค้าที่หลากหลาย ประกอบด้วยอาหารและบริการส่วนบุคคล ศูนย์การค้าของภูมิภาคเป็นการออกแบบให้สามารถค้นพบความต้องการทั้งหมดในที่นี้

ของพื้นที่พักอาศัยขนาดใหญ่ และมีรัศมีการให้บริการของศูนย์การค้าประเภทนี้จะมากกว่า 400,000 ตารางฟุต

จะเห็นได้ว่า การศึกษาเกี่ยวกับระดับของศูนย์การค้าในต่างประเทศนั้น ส่วนใหญ่จะแบ่งออกเป็น 3 ระดับ Neighbourhood , Community และ Regional ซึ่งจะใช้ขนาดของศูนย์การค้า ประเภทของสินค้า จำนวนของลูกค้า ระยะทางการเดินทางเข้ามาใช้บริการของลูกค้า และระดับความสำคัญของถนนที่ผ่านศูนย์การค้ามาใช้เป็นเกณฑ์ในการแบ่ง

สำหรับในประเทศไทย สมชาย เตชะพรหมพันธ์ (2522) ได้จัดลำดับของศูนย์การค้า (Hierarchy of Shopping Center) โดยดูจากขนาดของศูนย์การค้า ดังนี้

ลำดับศัถยที่ 1 เป็นย่านกลางทางการค้าที่ใหญ่ที่สุดของเมือง จะมีสินค้าและบริการทุกชนิด ตั้งแต่สินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีพขั้นพื้นฐาน ไปจนถึงสินค้าลักษณะเฉพาะอย่างที่ต้องอาศัยความรู้ความสามารถมาก ๆ ศูนย์การค้าระดับใหญ่สุดนี้ได้แก่ ศูนย์การธุรกิจการค้าของเมือง ขนาดของการบริการครอบคลุมทั่วเมือง รวมไปถึงบริการในทุ่งเกษตรกรรมโดยรอบ

ลำดับศัถยที่ 2 เป็นศูนย์การค้าที่บริการเฉพาะประชากรในเขตตัวเมืองโดยมีพื้นที่บริการให้แก่ชาวเมืองของเมืองใดเมืองหนึ่ง ปริมาณและชนิดของสินค้าและบริการจะน้อยลง โดยสินค้าและบริการที่มีระดับสูง (สินค้าเฉพาะอย่างจะต้องอาศัยความรู้ความชำนาญมาก) จะเริ่มมีบางอย่างขาดหายไป แต่สินค้าที่ยังพบทั่วไป ซึ่งยังเป็นร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต เช่น ย่านสะพานควาย พาหุรัด เป็นต้น

ลำดับศัถยที่ 3 เป็นศูนย์การค้าระดับชุมชน ซึ่งมีบริเวณบริการแคบครอบคลุมเขตชุมชนโดยรอบ ศูนย์กลางนี้ไม่กว้างมากนัก ปริมาณของสินค้าลดลงร้านค้าที่เด่นเริ่มมีสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีพขั้นพื้นฐาน

ลำดับศัถยที่ 4 เป็นกลุ่มร้านค้าที่จับกลุ่มกันในตำแหน่งใกล้ชิตย่านที่อยู่อาศัย มีร้านที่ขายสินค้าที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีพขั้นพื้นฐาน

ลำดับศัภย์ที่ 5 เป็นกลุ่มของร้านค้าที่อยู่ตามชุมชน ซึ่งเป็นร้านค้าที่ต้องการลูกค้ามีระดับความต้องการต่ำ

สรุป ศูนย์การค้าแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ศูนย์การค้าของละแวกบ้าน ศูนย์การค้าของชุมชน และศูนย์การค้าของภูมิภาค

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม (Commercial Land Use) การใช้ที่ดินประเภทนี้ได้แก่ ที่ตั้งร้านค้าต่างซึ่งอาจจะเกาะกลุ่มกันเป็นย่านการค้าใหญ่กินบริเวณกว้าง การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมบริเวณเก่าแก่จะอยู่ในใจกลางเมือง ต่อมาจึงจะกระจายไปตามถนนสายสำคัญ กลุ่มร้านค้าเล็กๆ มักจะปะปนกับที่พักอาศัย ปัจจัยสำคัญในการเลือกที่ตั้งของย่านการค้าที่สำคัญคือ ความสะดวกในการเดินทางมาถึงของลูกค้า จึงเห็นได้ว่ามักมีร้านค้าหรือศูนย์การค้าเกิดขึ้นบริเวณสี่แยกถนนในอดีตเมื่อมีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นตามแนวริมคลองหรือแม่น้ำ จุดตัดระหว่างทางน้ำสองสายหรือจุดที่ถนนมาสิ้นสุดที่ริมคลองก็จะเกิดย่านการค้าขึ้น เพราะเป็นบริเวณที่ลูกค้าไปมาได้สะดวก ย่านการค้านอกจากจะมีร้านค้าที่ขายสินค้าเป็นสิ่งของโดยตรงแล้วยังรวมไปถึงร้านค้าที่บริการ เช่น ร้านตัดผม โรงภาพยนตร์ ร้านซ่อมแซมเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ (สุวิธณา ธาดานิติ, 2548)

### รูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

การใช้ที่ดินเชิงพาณิชยกรรมจะครอบคลุมพื้นที่ในเมืองน้อย แต่จะเป็นประเภทการใช้ที่ดินที่ให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจสูง ย่านธุรกิจการค้าจะเป็นที่รวมของสินค้าและบริการต่างๆ เพื่อบริการแก่ประชาชนโดยรอบ ซึ่งตำแหน่งที่ตั้งของย่านธุรกิจการค้ามักจะมีที่เหมาะสมในแง่ความเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมเป็นบริเวณที่ง่ายต่อการเข้าถึงและเป็นบริเวณที่มีประชากรสัญจรไปมาอย่างหนาแน่น ซึ่งจะช่วยเหลืออำนวยความสะดวกการประกอบกิจการค้าขาย โดยทั่วไปแล้วทำเลที่ตั้งที่มีความเหมาะสมดังกล่าวนี้จะมีราคาเช่าที่ดินในอัตราที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและบริการจึงต้องยอมรับเงื่อนไขในเรื่องค่าเช่าที่ดินดังกล่าวเพื่อแลกกับที่ตั้งที่เหมาะสมและสามารถให้กำไรได้สูงสุด (กิจฐเขต ไกรวาส, 2538 อ้างถึง Goodall, 1972)

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบที่ตั้งของกิจกรรมการค้าในแต่ละเมืองจะพบว่ามึรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป เนื่องจาก

1. การแข่งขัน เป็นลักษณะของความพยายามที่จะเอาชนะเพื่อความอยู่รอดของกิจการ ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวนี้เป็นจุดหนึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงทางธุรกิจ

2. การพึ่งพาอาศัยกัน เมื่อมีกิจการอย่างหนึ่งเกิดขึ้น มักจะมีกิจการอื่นเกิดขึ้นตามมา สนับสนุนกันด้วย ทั้งนี้เพื่อให้การประกอบการของแต่ละหน่วยดำเนินไปได้ด้วยดี

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) อธิบายว่าจากสาเหตุดังกล่าวนี้เอง ทำให้รูปแบบที่ตั้งของการค้าและบริการสามารถพบได้ 2 รูปแบบ คือ รูปแบบการกระจายตัวและรูปแบบการรวมตัว ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. **รูปแบบการกระจายตัว** แต่ละหน่วยธุรกิจการค้าจะอยู่ห่างกันเพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขันระหว่างกัน สาเหตุของการที่ต้องอยู่ห่างกัน เนื่องจากมีการแข่งขันกัน เพื่อแย่งปัจจัยการผลิตที่มีอยู่อย่างจำกัด เช่น ที่ดิน ความเหมาะสมในการด้านทำเล เป็นต้น อีกสาเหตุมาจากการที่กิจการนั้นเป็นกิจการที่ต้องอยู่อาศัยกลุ่มลูกค้า จากการที่ลูกค้าอยู่กระจายตัวออกไปด้วย เช่น ร้านจำหน่ายของใช้ประจำวัน โดยในร้านที่จำหน่ายสินค้าเหมือนกัน ผู้ซื้อจะนิยมซื้อจากร้านที่อยู่ใกล้มากกว่าจะซื้อร้านที่อยู่ไกลออกไป นอกจากนี้ ยังพบว่าการกระจายตัวของธุรกิจการค้าจะอยู่ในลักษณะที่เป็นแถบยาวไปตามเส้นทางคมนาคม (Ribbon) โดยธุรกิจการค้าจะคำนึงถึงการเข้าถึง (Accessibility) จากภายนอกเป็นสำคัญ ซึ่งร้านค้าที่มีรูปแบบที่ตั้งการกระจายตัวนี้ ได้แก่

1.1 ร้านค้าตามถนนหลวง เป็นร้านค้าที่ตั้งอยู่บริเวณที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมือง โดยการขยายตัวของร้านค้าจะเป็นไปตามธรรมชาติไม่ได้มีการวางแผนล่วงหน้า

1.2 ร้านค้าตามถนนภายในเมือง เป็นร้านค้าที่ตั้งอยู่บริเวณถนนสายสำคัญของเมือง เช่น ถนนที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน เป็นต้น ซึ่งร้านค้าเหล่านี้จะมีพื้นที่ว่างด้านหน้าสำหรับแสดงหรือขายสินค้า ตามถนนสายรอง ตรอก ซอย จะมีร้านค้าตั้งอยู่โดดเดี่ยวหรือรวมกลุ่มขนาดย่อม เพื่อให้บริการแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียง

1.3 ร้านค้าตามถนนชานเมือง เป็นร้านค้าที่ตั้งอยู่บริเวณถนนที่เพิ่งตัดใหม่ โดยเฉพาะในเขตชานเมืองมีการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อย่างรวดเร็ว ลูกค้าส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในเขตชานเมือง

**2. รูปแบบรวมตัว** เป็นรูปแบบที่อาจเกิดจากกิจการค้าที่ต้องอาศัยลูกค้าเป็นหลักใหญ่ และลูกค้ามีอยู่กลุ่มเดียวหรือมีน้อย สาเหตุที่ทำให้เกิดการรวมตัว เนื่องจากในพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีแรงดึงดูดใจให้ลูกค้านิยมเข้ามาใช้บริการ ทำให้กิจการใหม่ๆ เข้ามาตั้งใกล้กิจการที่มีอยู่เดิมมากขึ้น อีกสาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากสินค้าของกิจการยังไม่ได้มาตรฐานและยังไม่สามารถแทนกันได้อย่างสมบูรณ์ ทำให้เกิดการรวมตัวเพื่อการเลือกซื้อโดยที่ผู้ซื้อสามารถเปรียบเทียบสินค้าได้ ซึ่งมีความจำเป็นสำหรับสินค้าบางชนิด เช่น รถยนต์ ของใช้ประจำวัน เครื่องแต่งกาย เป็นต้น

รูปแบบการขยายตัวของธุรกิจการค้าในย่านศูนย์กลางเมืองซึ่งที่ดินมีราคาแพง มักจะขยายตัวในแนวตั้ง เพื่อใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่าที่สุด ในขณะที่การขยายตัวของธุรกิจการค้าชานเมืองจะขยายตัวออกไปตามเส้นทางที่มุ่งออกจากศูนย์กลางเมือง ในบริเวณชานเมืองที่มีการตัดกันของโครงข่ายการคมนาคมหรือตำแหน่งที่สะดวกในการเข้าถึงจะมีความได้เปรียบเชิงการค้ามากกว่าบริเวณอื่น การใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์กรรมในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบของกลุ่มอาคารพาณิชย์หรือตึกแถว ซึ่งจะพบมากบริเวณศูนย์กลางเมือง เป็นย่านธุรกิจการค้าและบริการที่หนาแน่น (กิจสุเขต ไกรवास, 2538 อ้างถึง McGee, 1967) ต่อมาได้พัฒนาเป็นห้างสรรพสินค้าและศูนย์การค้าในรูปแบบอาคารขนาดใหญ่และรูปแบบการใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์กรรมก็เริ่มที่จะมีการขยายตัวออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมออกสู่ชานเมือง ขณะเดียวกันกิจกรรมการค้าภายในเขตการค้า (CBD) จะลดความสำคัญลง โดยเฉพาะกิจกรรมการค้าปลีกและค้าส่งซึ่งเป็นผลมาจากการแข่งขันจากภายนอกที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว (Yarnasarn, 1985)

สรุป รูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม มี 2 แบบ คือแบบกระจายตัวเพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขันระหว่างกัน และแบบรวมตัวเนื่องจากเป็นพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีแรงดึงดูดลูกค้าได้มาก และสินค้าหรือกิจการยังไม่ได้มาตรฐานและยังไม่สามารถแทนกันได้อย่างสมบูรณ์ ทำให้เกิดการรวมตัวเพื่อการเลือกซื้อโดยที่ผู้ซื้อสามารถเปรียบเทียบสินค้า

## ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ และปัจจัยทางสังคม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### 1. ปัจจัยทางกายภาพ ประกอบด้วย

1.1 ระบบคมนาคม มีความสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่างๆในระบบเศรษฐกิจ เป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตอื่นๆมาสู่เมืองและกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินด้วย เช่น การปรากฏของห้องแถวหรืออาคารที่ขายสินค้าและบริการให้แก่ผู้ที่สัญจรไปมาหลังจากที่มีการตัดถนนขึ้นใหม่

1.2 ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็น ได้แก่ ถนน ไฟฟ้า ประปา การสื่อสารและโทรคมนาคม การขนส่ง ฯลฯ ซึ่งความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคจะเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้ลูกค้าเข้าไปซื้อสินค้าและบริการ จะเห็นได้ว่าพื้นที่ใดในเขตเมืองที่มีความพร้อมในด้านเครือข่ายของระบบสาธารณูปโภคสูง พื้นที่นั้นจะคับคั่งไปด้วยธุรกิจประเภทต่างๆ ในขณะเดียวกัน ถ้าพื้นที่ใดที่ขาดความพร้อมทางด้านนี้ก็จะส่งผลให้พื้นที่นั้นด้อยศักยภาพในเชิงพาณิชยกรรมลงไปและจะส่งผลให้เกิดเป็นมุมอับของพื้นที่ในเขตเมืองไปในที่สุด

1.3 ความสะดวกในการเข้าถึง จะหมายถึงความสะดวกของลูกค้าในการเดินทางไปรับบริการยังร้านค้า สามารถพิจารณาได้ดังนี้ คือ

1.3.1 วิธีการที่จะเข้าสู่ร้านค้า เช่น การเดินเท้า จักรยานยนต์ รถยนต์ เป็นต้น ถ้าร้านค้าใดสามารถรับเงื่อนไขของการถึงได้มากกว่า จะถือว่ามีความสะดวกในการเข้าถึงสูง

1.3.2 เส้นทางเดินรถสาธารณะ สำหรับร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่รถโดยสารสาธารณะผ่านนั้นจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่ไม่อยู่บนเส้นทางผ่านของรถ

1.3.3 ความใกล้ไกลจากถนนสายหลักของเมือง ถ้าร้านค้าได้อยู่ใกล้กับถนนสายหลักของเมืองจะถือได้ว่ามีความสะดวกในการเข้าถึงสูง

1.3.4 ความกว้างของช่องจราจร ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในแนวของถนนที่กว้างกว่า 2 ช่องจราจร จะมีความสะดวกในการเข้าถึงสูง

1.3.5 ขนาดของพื้นที่จอดรถที่ร้านค้าได้จัดไว้ให้ ร้านค้าที่มีลานจอดรถเพียงพอจะได้เปรียบร้านค้าที่ไม่มีลานจอดรถ หรือมีแต่ไม่พอเพียงกับความต้องการของลูกค้า

1.3.6 ทิศของถนนที่เข้าสู่ร้านค้า หมายถึง เส้นทางที่ลูกค้าสามารถเดินทางไปยังร้านค้า ถ้าร้านค้าใดมีเส้นทางที่ลูกค้าสามารถเดินทางไปยังร้านค้ามาก ย่อมจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมาก

1.3.7 ความคล่องตัวของบนผิวจราจร ร้านค้าใดที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความคล่องตัวของการจราจรสูง จะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความแออัดของการจราจร

1.3.8 พื้นผิวจราจร ร้านค้าที่ตั้งอยู่บริเวณที่มีพื้นผิวถนนที่เรียบจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าในบริเวณที่มีพื้นผิวถนนขรุขระ

## 2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ประกอบไปด้วย

2.1 **ราคาที่ดิน** การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินชี้ให้เห็นถึงสภาพการพัฒนาและแนวโน้มการใช้ดินในพื้นที่นั้นบริเวณที่สะดวกแก่การเข้าถึงจะมีราคาที่ดินในระดับสูง ราคาที่ดินจะมีอัตราค่อนข้างสูงในเขตใจกลางเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางแทบทุกด้านของเมือง นอกจากนี้ตามแนวถนนสายหลักของเมือง ราคาที่ดินจะอยู่ในระดับสูงเช่นกัน

2.2 **ค่าเช่า** ร้านค้าโดยทั่วไปต้องการที่จ่ายค่าเช่าที่ถูกลง ซึ่งค่าเช่าของร้านค้าจะแตกต่างกันไปมากน้อยตามทำเลที่ตั้งร้านค้านั้น เช่น ร้านค้าที่อยู่บริเวณหัวมุมถนนที่มีผู้คนผ่านไป

มามากมาย จะมีราคาต่ำเช่าที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นทำเลที่จะสามารถทำอะไรให้กับผู้ประกอบการได้สูง

**2.3 เงินลงทุน** ผู้ประกอบการที่มีเงินลงทุนมากย่อมจะมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสูง เช่น การลงทุนกว่าซื้อที่ดินในทำเลที่เหมาะสมและดำเนินการจัดสรรที่ดินโครงการบ้านจัดสรร ศูนย์การค้า คอนโดมิเนียมและอื่นๆ

**2.4 ผลตอบแทนและผลประโยชน์ที่ได้รับ** ผู้ประกอบการใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์มากที่สุดและขณะเดียวกันจะต้องได้รับผลตอบแทนสูงสุดโดยค่าตอบแทนจะมีส่วนในการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งในการประกอบการ

**2.5 ความเกี่ยวข้องกันเชิงแข่งขันหรือส่งเสริมกัน** ร้านค้าต่างๆจะอยู่รวมกันเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน โดยจะมีการแบ่งตลาดกันตามเขตพื้นที่ที่เป็นเจ้าของ ทำให้ลูกค้ามีโอกาสเปรียบเทียบสินค้าจนเกิดความพอใจหรืออาจจะเป็นความเกี่ยวข้องกันเชิงส่งเสริมในลักษณะที่ช่วยเหลือและพึ่งพาอาศัยกัน ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของการให้บริการกับลูกค้าที่มีความต้องการสินค้าและบริการประเภทเดียวกัน

### 3. ปัจจัยทางสังคม ประกอบด้วย

**3.1 ประชากร (ลูกค้า)** จำนวนประชากร การเพิ่มจำนวนโดยธรรมชาติและโดยการอพยพเข้าของประชากรจะเป็นปัจจัยที่มีผลกับที่ตั้งของกิจกรรมการค้า เพราะในพื้นที่ที่มีประชากรมากจะเอื้อโอกาสในการทำการค้าได้มาก

**3.2 ลักษณะของประชากร** ลักษณะของประชากรในพื้นที่ที่ทำการค้าจะมีส่วนสำคัญต่อการประกอบกิจกรรม เช่น ในทำเลที่อยู่ใกล้กับมหาวิทยาลัยจะเอื้อโอกาสในการขายสินค้าและบริการให้กับนักศึกษา

**3.3 ความปลอดภัย** ผู้ประกอบการจะคำนึงถึงความปลอดภัยในพื้นที่ที่กิจการจะเข้าไปเปิดดำเนินการโดยจะมุ่งไปที่ความปลอดภัยจากโจรผู้ร้ายเป็นสำคัญ ซึ่งถ้ากิจการเข้าไป

ตั้งอยู่ในย่านของผู้มีฐานะดี ความเสี่ยงในเรื่องของโจรผู้ร้ายจะน้อยกว่าการเข้าไปตั้งอยู่ในย่านสลัม (กิจจุฑา เกียวาส, 2538)

สรุป ปัจจัยที่มีอิทธิพลรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม มี 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ ระบบการคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค และความสะดวกในการเข้าถึง ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ราคาที่ดิน ค่าเช่า เงินลงทุน ผลตอบแทนและผลประโยชน์ที่ได้รับ และความเกี่ยวข้องกันเชิงแข่งขันหรือส่งเสริมกัน และปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ประชากร (ลูกค้า) ลักษณะของประชากรและความปลอดภัย

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย

ฐนิตา เสือป่า (2540 อ้างถึง Kaiser, 1995) กล่าวถึงพื้นที่พักอาศัยไว้ว่า ในการใช้ที่ดินทุกประเภทนั้น การใช้ที่เพื่ออยู่อาศัย เป็นพื้นที่ที่ถูกใช้มากที่สุดในเมือง โดยจะมีสัดส่วน 30-50 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ที่พัฒนาแล้วในเมือง ยิ่งไปกว่านั้น ในพื้นที่พักอาศัยยังมีประโยชน์ในกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันในครอบครัว เช่น สถานรับดูแลเด็ก ร้านค้า สนามเด็กเล่น โบสถ์ สโมสร ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ถนน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ พื้นที่พักอาศัยจึงเป็นชุมชนขนาดเล็กในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ ซึ่งนักวางแผนไม่เพียงแต่หาที่ตั้งที่เหมาะสมเท่านั้น แต่ควรจะทำแบบให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีและมีความหลากหลายให้เหมาะสมกับประชากรระดับต่างๆ รวมทั้งความสามารถในการจ่ายเงินด้วย นอกจากนี้ที่พักอาศัยควรจะมีความสัมพันธ์กับแหล่งงาน ย่านการค้า และพื้นที่โล่งว่างอีกด้วย

หน้าที่ของพื้นที่พักอาศัย มีดังนี้

1. เป็นพื้นที่พักอาศัย (Shelter) เป็นพื้นที่ที่บ้่านมารวมกลุ่มกัน มีบริการพื้นฐานต่างๆให้ เช่น ไฟฟ้า ประปา
2. ให้ความมั่นคง (Security) เป็นพื้นที่ที่มีความปลอดภัย ปราศจากการรบกวนและอันตรายต่างๆ
3. มีบริเวณสำหรับเด็ก (Child-Rearing) เป็นพื้นที่ที่มีโรงเรียน สนามเด็กเล่นอยู่ใกล้เคียง

4. แสดงเอกลักษณ์ (Symbolic Identification) ให้ Sense of Place แสดงถึงความเป็นเจ้าของ ความภูมิใจ และพึงพอใจต่อที่พักอาศัย

5. เป็นพื้นที่ที่ปะทะสัมพันธ์ทางสังคม (Social Interaction) เป็นพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างกันทางสังคมทั้งโดยส่วนตัวและสาธารณะ

6. เป็นพื้นที่พักผ่อน (Leisure) มีบริเวณพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ หรือสถานที่ให้ความบันเทิงทั้งด้านการศึกษาและวัฒนธรรม

7. มีความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) สะดวกในการเข้าถึงแหล่งงาน ศูนย์การค้า สถานที่พักผ่อนต่างๆ

8. มีสถาบันทางการเงิน (Financial Investment) ให้บริการการเก็บออมเงินและการลงทุน

9. การบริการสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ (Public Efficiency) การเก็บค่าบริการสาธารณะต่ำและสนองความต้องการของประชากรได้ครบถ้วน เช่น น้ำประปา ไฟฟ้า การเก็บขยะ เป็นต้น

มานพ พงศทัต (2539) ได้กล่าวถึงที่อยู่อาศัยว่า “ที่อยู่อาศัยนั้นเป็นสหศาสตร์” แนวความคิดของแต่ละศาสตร์ เมื่อนำมาผสมผสานเข้ากับที่อยู่อาศัยมีความหมายแตกต่างกัน ดังนี้

นักเศรษฐศาสตร์ ให้ความหมายของที่อยู่อาศัย หรือ อสังหาริมทรัพย์ (ซึ่งที่อยู่อาศัยเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด) ว่าเป็น “สินค้า” ซื้อมาได้ขายได้ มี “ราคา” เป็นตัวเชื่อม และสินค้าชนิดนี้เป็นสินค้าพิเศษที่ทำหน้าที่ถึง 2 อย่างพร้อมกันคือ

1. เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค (Customer Product) ใช้แล้วหมดไปเสียหมดไป

2. เป็นสินค้าการลงทุน (Investment Product หรือ Capital Goods) คือซื้อแล้วได้มูลค่าสูงขึ้น กำไรมากขึ้น เช่น ที่ที่ดิน ซื้อที่อยู่อาศัย เมื่อขายจะได้ราคามากขึ้น

นักสังคมศาสตร์ มองว่า “ที่อยู่อาศัยเป็นปัจจัย 4 แห่งชีวิต” ทุกคนจะต้องมีไม่ว่ายากดีมีจน ดังนั้น ที่อยู่อาศัยจึงเป็นหน้าที่ของรัฐบาลที่ต้องส่งเสริมจัดให้ทุกคนได้มีคุณภาพชีวิตที่ดีมีปัจจัย 4 รองรับทุกคนในสังคม

นักการเมือง มองว่า ที่อยู่อาศัยเป็นปัญหาทางการเมืองที่จะต้องสร้างความเป็นธรรมให้สังคม ทุกคนจะต้องมีสิทธิเท่าเทียมกันในสังคม จะต้องมีโอกาสเป็นเจ้าของที่ดินและที่อยู่อาศัย

นักกายภาพ (สถาปนิก วิศวกร นักผังเมือง) มองว่า เป็นการสร้าง “มูลค่าเพิ่ม” (Value added) ให้กับสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ สร้างเมืองและบ้านที่มีคุณภาพให้กับคนทุกคน เป็นการเพิ่ม “คุณภาพสิ่งแวดล้อม” (Quality of Life) โดยการเสริมแต่งด้วยตัวอาคารและสาธารณูปโภค เช่น ถนน ประปา ไฟฟ้า ระบายน้ำ กำจัดของเสีย หรือโทรคมนาคม และสร้างสาธารณูปการ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศูนย์กลางชุมชน เป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มด้านกายภาพ และคุณภาพของที่อยู่อาศัยก็จะดีขึ้น

ดังนั้น การจะแก้ปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัย จึงต้องมองทุกประเด็น และ “ผสมผสานให้เหมาะสมในส่วนที่เกือบจะเท่ากัน” แตกต่างกันไปตามท้องถิ่น (Locality) หรือตามแต่ละสังคมของประเทศนั้นๆ

### แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัย

วัตถุประสงค์ของการศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมทางเลือกที่อยู่อาศัย เกณฑ์ในการเลือก และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัยของประชากร ซึ่งแนวความคิดส่วนใหญ่จะเน้นเรื่องของรายได้ และการเข้าถึงเป็นสำคัญ ซึ่งสามารถสรุปเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยได้ดังนี้

## ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

รูนิตา ลีอปา (2540 อ้างถึง Burgess, 1923) กล่าวว่า การเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยในเมืองมีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ของผู้อยู่อาศัย กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้ต่ำจะอยู่ใกล้กับใจกลางเมือง ส่วนผู้มีรายได้สูงจะอยู่บริเวณชานเมืองซึ่งที่ดินมีราคาถูก ทั้งนี้เพราะผู้มีรายได้สูงต้องการบ้านที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่และเป็นบ้านใหม่ ปัจจัยด้านระยะทางไปยังแหล่งงานที่มีผลต่อที่ตั้งที่พักอาศัยมีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ กล่าวคือ ระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้มีรายได้สูงที่ทำงานอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองมีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะที่ไกลกว่าและจะอยู่อาศัยในเขตชานเมือง ส่วนผู้มีรายได้ต่ำจะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ใกล้กว่าและอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งงานโดยไม่คำนึงว่าแหล่งงานจะอยู่ที่ใด

บริเวณใจกลางเมืองที่ดินจะมีราคาแพง ซึ่งจะมีที่อยู่อาศัยราคาถูกและสภาพแวดล้อมไม่ดี เพราะบริเวณดังกล่าวมีราคาสูงขึ้นและเหมาะสมจะทำกิจกรรมอื่นที่มีใช้เพื่ออยู่อาศัย เจ้าของที่ดินจึงไม่เอาใจใส่บำรุงรักษาทำให้กลายเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ต่ำ ส่วนผู้มีรายได้สูงจะอพยพไปอยู่ชานเมืองที่มีสภาพแวดล้อมดี มีสาธารณูปโภคสาธารณูปการอย่างเพียงพอ และไม่ห่างจากศูนย์กลางธุรกิจกลางเมืองมากนัก ความสามารถในการจ่ายเงินเป็นปัจจัยพื้นฐานอันดับแรกในการเลือกที่อยู่อาศัย ส่วนระยะทางไปยังแหล่งงานและราคาที่ดิน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลรองลงมา การตัดสินใจเลือกที่ตั้งที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับงบประมาณที่มีอยู่และระดับรายได้ของผู้อยู่อาศัย ซึ่งสิ่งนี้เป็นตัวกำหนดการกระจายตัวของกลุ่มชนที่มีฐานะสังคมต่างกัน

## ปัจจัยทางสังคม

ปัจจัยทางสังคมมีผลต่อการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัย ดังนี้

ปัจจัยทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับความต้องการและความพอใจส่วนตัว เช่น จำนวนเงินที่บุคคลพอใจจะจ่ายสำหรับที่อยู่อาศัย ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสถานภาพสมรสและขนาดครอบครัว หรือวิถีทางในการดำเนินชีวิต ซึ่งจะมีผลต่อชนิดของชุมชนที่ต้องการจะอยู่และสถานที่ทำงาน รวมทั้งระยะทางจากบ้านไปแหล่งงานด้วย

ในทางปฏิบัติ รูนิตา เลือปา (2540 อ้างถึง Goodall, 1974) กล่าวว่า ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยควรมีคุณสมบัติ ดังนี้

1. รายได้ (Income) รายได้ ความพอใจ และการเลือกที่อยู่อาศัย จะมีความสัมพันธ์กันยิ่งขึ้น เมื่อรายได้ของผู้อยู่อาศัยมากขึ้นเท่าใด โอกาสการเลือกชนิดของบ้าน ที่ตั้งและความพอใจในสิ่งที่ชอบก็จะได้รับการตอบสนองมากขึ้นเท่านั้น ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุด จะเป็นตัวตัดสินที่สำคัญสำหรับการกระจายตัวของประชากรภายในเมือง

2. การเข้าถึงแหล่งงาน (Job Access) การกระจายตัวของแหล่งงานอาจมีอิทธิพลต่อการกระจายตัวของการอยู่อาศัยมากกว่าปัจจัยอื่นๆ ซึ่งผู้อยู่อาศัยจะพิจารณาระหว่างความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ราคาที่ดินที่เหมาะสม ความต้องการด้านอื่นๆในการติดต่อกับเมืองและสิ่งที่น่าสนใจต่างๆ ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่มีความได้เปรียบเชิงเศรษฐกิจ คือ อยู่ใกล้แหล่งงาน เนื่องจากเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำ ในพื้นที่ที่การเข้าถึงแหล่งงานเป็นปัจจัยเดียวที่ถูกพิจารณา ราคาและค่าเช่าของที่อยู่อาศัยจะลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้นจากแหล่งงาน

3. สภาพครอบครัว (Family Status) สัดส่วนของเด็กในครอบครัวจะเป็นเครื่องกระตุ้นให้ต้องการมีบ้านที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ ซึ่งอยู่ในชุมชนไม่หนาแน่นตามชานเมืองมากขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้บริเวณโรงเรียนที่มีมาตรฐานการศึกษาดีจะได้รับความสนใจในการเลือกในการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยด้วย ส่วนครอบครัวที่ไม่มีเด็ก มักจะชอบความสะดวกสบายในการเข้าถึงสิ่งที่น่าสนใจของเมือง และพอใจอยู่ในบ้านที่มีพื้นที่เล็กกว่าซึ่งตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง

4. ปัจจัยอื่นๆ (Other Factors) ได้แก่ การแบ่งแยกผิว เชื้อชาติและชนชั้นและพื้นที่เมืองที่มีการให้บริการสาธารณะที่ไม่เท่าเทียมกัน อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยโดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง

อย่างไรก็ตามปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดการเลือกที่พักอาศัยมี 3 ประการ ตามข้อเสนอของ รูนิตา เลือปา (2540 อ้างถึง Berry, 1970) ได้แก่

1. ราคาหรือค่าเช่าที่พักอาศัย
2. ชนิดของที่พักอาศัย
3. ที่ตั้งของที่พักอาศัย รวมถึงสภาพแวดล้อมของชุมชนและที่ตั้งของแหล่งงานด้วย

โดยปัจจัยทั้ง 3 ประการนี้จะมีความสัมพันธ์ควบคู่ไปกับเหตุผลส่วนตัวในการเลือกที่พักอาศัยของแต่ละบุคคล การเลือกที่พักอาศัยที่จะได้รับประโยชน์สูงสุดจากปัจจัย 3 ประการ ได้แก่

1. ความสะดวกในการเข้าถึง
2. คุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะด้านสังคมของชุมชน สภาพธรรมชาติ บริการสาธารณะสำหรับชุมชน และความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้น เป็นต้น
3. ลักษณะที่ดินที่ใช้ปลูกบ้านร่วมกับทำเลที่ตั้ง

สรุป ผู้อยู่อาศัยจะพิจารณาคุณสมบัติของที่อยู่อาศัยจากปัจจัยเหล่านี้ คือ ราคาที่ดิน หรือค่าเช่าบ้าน รัดับรายได้ของผู้อยู่อาศัย ชนิดของที่พักอาศัย ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงาน ลักษณะของชุมชน ความสัมพันธ์ของที่ตั้งนั้นกับพื้นที่โดยรอบ

### แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในเขตชานเมือง

จูนิตา เสือป่า (2540 อ้างถึง Northam, 1975) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในเขตชานเมือง ซึ่งพบว่าในขณะที่กิจการต่างๆ เริ่มหนีห่างออกจากตัวเมืองไปสู่ชานเมืองนั้น เป็นการสร้างงานจำนวนมากให้กับเขตชานเมืองและที่อยู่อาศัยก็ขยายออกสู่ชานเมืองมากยิ่งขึ้น บริเวณที่อยู่อาศัยเป็นการใช้ที่ดินที่คลุมพื้นที่ตัวเมืองมากที่สุด ซึ่งมีพื้นที่ราวร้อยละ 29.6 และพื้นที่ของเมืองที่ขยายออกไปนั้น จะพบว่าร้อยละ 39 เป็นพื้นที่อยู่อาศัย ที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ของเขตชานเมืองยังเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจดี และกระจายตัวเป็นกลุ่มของหมู่บ้านเรียงรายรอบตัวเมือง ประชากรส่วนใหญ่ที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองยังมีที่ทำงานอยู่ในศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองและอาศัยการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ปี 1915 มีรถยนต์ส่วนตัว 2.5 ล้านคัน แต่ในปี 1920 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 9 ล้านคัน และในอีก 10 ปีต่อมา จำนวนรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่าตัว คือ 26.5 ล้านคัน ทั้งนี้เป็นผลให้ประชาชนส่วนมากสามารถที่จะเดินทางได้ในระยะทางที่ไกลเพื่อที่จะไปทำงาน การเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนตัวนี้สะท้อนให้เห็นถึงการเปิดพื้นที่ใหม่บริเวณชานเมืองเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย

การสร้างถนนสายหลักทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองอย่างรวดเร็ว ซึ่งถนนสายหลักที่ตัดสู่ชานเมืองนี้เป็นสิ่งนำในการขยายตัวของชุมชน โดยที่อยู่อาศัยภายในตัวเมืองบางแห่งเสื่อมความเหมาะสมไป การย้ายออกไปเพื่อหาแหล่งใหม่ก็จะมุ่งออกสู่ชานเมืองซึ่งมีพื้นที่กว้างขวาง สำหรับสร้างที่อยู่อาศัยมีสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ดีกว่าในตัวเมืองอย่างเด่นชัด สภาพอากาศปลอดโปร่ง มีความเงียบสงบไม่ค่อยมีเสียงยวดยานที่สัญจรไปมามากนัก และถนนที่เป็นถนนสายหลักมักจะกระจายออกสู่ชานเมือง แล้วจึงมีถนนสายย่อยตัดกระจายออกสู่เขตที่อยู่อาศัยชานเมือง เส้นทางเหล่านี้เป็นตัวอำนวยความสะดวกต่อการเข้าออกได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ ปัจจัยที่กำหนดการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยชานเมือง ยังได้แก่เรื่องราคาที่ดิน แตกต่างกันนี้จะมาจากตัวกำหนดต่างๆ ได้แก่

1. การประเมินประโยชน์ที่ได้จากการใช้ที่ดินมากน้อยเพียงใด ซึ่งจะขึ้นอยู่กับตำแหน่งที่จะให้ผลตอบแทนได้สูงคุ้มค่ากับการลงทุนสำหรับที่ดินในบริเวณนั้น ราคาที่ดินในบริเวณใจกลางเมืองหรือบริเวณใกล้เคียงจะสูงมาก และราคาที่ดินที่สูงมากเช่นนั้นจะไม่เหมาะกับการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย เพราะธรรมชาติของการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยนั้น โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยประเภทครอบครัวเดี่ยว จะได้ค่าตอบแทนกลับคืนมาเป็นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ต่ำมาก ไม่เหมือนกับการใช้ที่ดินเพื่อการค้าหรืออุตสาหกรรม ดังนั้นการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยจะกระจายตัวหนีออกห่างจากที่ดินราคาแพงในเขตใจกลางเมือง ไปสู่ราคาที่ดินที่ไม่สูงมากในเขตชานเมือง

2. การกำหนดเขตการใช้ที่ดินการวางผังเมือง และควบคุมให้เป็นไปตามผังเมืองอย่างเข้มงวดแล้ว จะสามารถกำหนดตำแหน่งและความเข้มของการใช้ที่ดินแต่ละชนิดของเมืองอย่างเด่นชัด

อย่างไรก็ตามประชากรจะเข้าไปอาศัยในเขตชานเมืองนี้ จำเป็นต้องมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีพอกับการใช้จ่ายในด้านต่างๆ เช่น ที่ดิน การลงทุนสร้างอาคารที่อยู่อาศัย ตลอดจนการตกแต่งตัวอาคารให้เหมาะสมตามที่ต้องการ ค่าเดินทางสูงกว่าภายในเขตตัวเมือง ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเหล่านี้สูงพอสมควรจนสามารถเป็นตัวกำหนดต่อการแยกกลุ่มประชากรที่จะเข้าไปอยู่ในเขตชานเมืองได้อย่างเด่นชัด ซึ่งจะได้แก่ กลุ่มประชากรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มประชากรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระดับปานกลางจนถึงรายได้สูง มีรายได้สูง มีงานทำที่แน่นอนมั่นคง มีความเป็นอยู่ที่สอดคล้องกัน

การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในเขตชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันได้มีการขยายตัวเข้าไปหลายพื้นที่ตามเส้นทางสายสำคัญ ส่วนใหญ่จะเป็นหมู่บ้านจัดสรรซึ่งจะเป็นประชากรกลุ่มที่มีรายได้สูงถึงปานกลางและรายได้สูง ขึ้นกับขนาดที่ดินที่ถือครอง ถ้าเป็นทาวน์เฮาส์ที่มีที่ดินขนาดเล็กราคาไม่สูงมากจะเป็นที่พักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้ปานกลาง ส่วนบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่ชานเมืองที่มีขนาดที่ดินมาก ราคาแพง จะเป็นที่พักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้สูง

สรุป แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในเขตชานเมืองการสร้างถนนสายหลักทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองอย่างรวดเร็วและสื่อเป็นนាំในการขยายตัวของเมือง ที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ในเขตชานเมืองจะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจดี มีที่ทำงานอยู่ในศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองและเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว การเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนตัวสะท้อนให้เห็นถึงการเปิดพื้นที่ใหม่บริเวณชานเมืองเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย

### แนวคิดเมืองอัดแน่น (Compact City)

สิงหนาท แสงสีหนาท (2545) กล่าวว่า แนวคิดชุมชนเมืองในลักษณะของแนวคิดเมืองอัดแน่น ซึ่งได้รับการศึกษาและเผยแพร่โดยคณะนักวิชาการจากมหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ดบรูคส์ เผยแพร่ครั้งแรกในปีค.ศ.1996 และในครั้งที่สอง ปีค.ศ.2000 นับได้ว่าเป็นแนวคิดที่มีความสำคัญที่มีจุดเริ่มต้นของการศึกษาจากความต้องการค้นหารูปแบบชุมชนเมือง ที่สามารถตอบรับกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน ที่มีการกล่าวถึงอย่างกว้างขวางนั่นเอง ดังนั้นในปัจจุบันจึงอาจกล่าวได้ว่าแนวคิดดังกล่าว เป็นแนวคิดหลักที่มีความพยายามอย่างต่อเนื่องและจริงจังในการมุ่งไปสู่ “ชุมชนเมืองที่ยั่งยืน”

1. **ความมุ่งหมายของแนวคิด** เป็นการค้นหาทางออกของการออกแบบชุมชนเมืองที่จะตอบรับกับแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้งจากนโยบายในระดับโลกและในระดับชาติ โดยมุ่งหมายที่จะแก้ไขวิกฤตปัญหาในด้านต่างๆจากความไม่ยั่งยืน คณะนักวิชาการได้กล่าวถึงการศึกษาของตนเองเมื่อปีค.ศ.1996 อย่างชัดเจนว่า “การศึกษาของตนยังไม่ใช้ทางออกที่แน่นอนว่าเป็นทางออกของชุมชนเมืองที่ยั่งยืน แต่การทำความเข้าใจในปัญหาต่างๆของชุมชนเมืองนั้น เป็นสิ่งสำคัญของการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อที่จะเป็นฐานไปสู่การค้นหาคำตอบต่อไป” ซึ่งในปี ค.ศ.2000 มีการพัฒนาแนวคิดนี้ต่อเนื่องมาจากการศึกษาในปีค.ศ.1996 ที่นับเป็นการสร้างความชัดเจนให้มากยิ่งขึ้นกับแนวคิดเมืองอัดแน่น

2. **แนวคิดหลัก** “อะไรคือรูปทรงของชุมชนเมืองที่ยั่งยืน?” สิ่งนี้เป็นคำถามเริ่มต้นในการศึกษาจากปีค.ศ.1996 ที่ยังคงมีมาจนถึงปี ค.ศ.2000 ของมหาวิทยาลัยอีออกซ์ฟอร์ดบรูคส์ รวมถึงการให้ความสำคัญอย่างเนื่องกับคำตอบที่ต้องการค้นหาที่จะต้องตอบรับกับคำนิยามของการพัฒนาอย่างยั่งยืนอย่างเหนียวแน่น แม้ว่าคณะนักวิชาการนั้นได้อ้างว่าคำตอบของชุมชนเมืองนั้นจะยังไม่สมบูรณ์ แต่พวกเขาก็ได้ล่วงรู้ถึงคุณภาพที่ต้องการของชุมชนเมืองที่ยั่งยืนแล้ว แนวทางการศึกษามุ่งเน้นทั้งในระดับทฤษฎีและแนวคิด ซึ่งรวมถึงการศึกษาโครงการดำเนินงานผลการทดสอบ และกรณีศึกษาชุมชนเมืองต่างๆ โดยมีภาพรวมแนวคิดที่สำคัญ คือ

2.1 ความสัมพันธ์ระหว่าง รูปทรงของเมือง (Urban Form) กับความยั่งยืน ด้วยแนวคิดของการสร้างความกระชับของเมือง (Intensification)และลดการกระจายตัวของพื้นที่เมือง

2.2 ลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว สนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ

2.3 การประหยัดพลังงาน (Energy Efficient)

2.4 ใช้พื้นที่ผสมผสาน (Mix of Use) สร้างความมีชีวิตชีวา (Diversity)

2.5 การรักษาสภาพแวดล้อม (Environment)

2.6 คุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น (Quality of Life)

2.7 ชุมชนที่สมบูรณ์ (Self - Containment)



ภาพที่ 2.1 ลักษณะแนวคิดเมืองอัดแน่น

ที่มา: Richard Rogers (1997: 49)

จากภาพที่ 2.1 จะเห็นได้ว่า เมืองอัดแน่นจะไม่เน้นการเติบโตในแนวราบ แต่จะเน้นการเติบโตในแนวตั้ง เพื่อเป็นการสร้างความกระชับของเมืองและประหยัดพลังงาน

3. **รูปทรงของชุมชนเมือง** แม้ว่าแนวคิดเบื้องต้นที่เชื่อมันกับ “ชุมชนเมืองที่ยั่งยืน” จะมีลักษณะของแนวคิดเมืองอัดแน่นโดยมีแนวคิดหลักๆข้างต้น แต่แนวคิดที่มีการนำเสนอครั้งแรกในปีค.ศ.1996 มีประเด็นเริ่มต้นที่สำคัญ คือ ความไม่แน่ใจกับรูปแบบเมืองที่รวมกลุ่มอย่างหนาแน่น (Decentralized) ว่ารูปแบบใดดีกว่ากัน โดยที่ฐานทางแนวคิดของชุมชนเมืองที่มีความหนาแน่นในแบบรวมกลุ่ม (Centrists) ดังแสดงในภาพที่ 2.1 คือ แนวคิดของ เลอ คอร์บูซีเอ (Le Corbusier) และ เจน เจคอบส์ (Jane Jacobs) ในส่วนแนวคิดชุมชนที่มีความหนาแน่นในแบบกระจายตัว (Decentrists) คือ แนวคิดของอเบเนเซอร์ ไฮเวิร์ด (Ebenezer Howard) และ แฟรงก์ ลอยด์ ไรท์ (Frank Lloyd Wright)

4. **แนวคิดทางสังคม** ในประเด็นทางสังคมนั้น ข้อดีของแนวคิดเมืองอัดแน่นที่มีการกล่าวถึงโดยคณะนักวิชาการ คือ

4.1 คุณภาพชีวิตที่มาจากโอกาสในการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมของผู้คนในเมืองที่จะมีมากขึ้น (ประเด็นนี้ยังมีการกล่าวอ้างถึงแนวคิดของ เจน เจคอบส์ ในหลาย ๆ ส่วน)

4.2 ชุมชนที่มีความกระชับขึ้นนี้จะส่งผลให้มีการจัดเตรียมระบบบริการพื้นฐานได้ครบถ้วน ผู้คนมีโอกาสในการเข้าถึงระบบบริการต่างๆ ที่สะดวก โดยที่ผลการศึกษาในปี ค.ศ.2000 ยังมีการยืนยันในข้อดีของการเพิ่มความหนาแน่นในเมือง เช่น การศึกษา “Accessibility in Swedish towns” และการศึกษา “The Impact of density and Mix of Uses on Travel patterns, accessibility and social issue in Glasgow and Kilbride” ต่างพบว่าลักษณะของชุมชนที่หนาแน่นมีประสิทธิภาพในการเข้าถึงระบบบริการพื้นฐานต่างๆ ที่ดีกว่าลักษณะอื่นๆ

4.3 ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ช่วยลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

4.4 ประเด็นความสำคัญของความยุติธรรมทางสังคม (Social Equity) ด้วยที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นนั้น จะมีความหลากหลายของการพักอาศัยโดยที่ผู้คนในเมืองจะได้รับสิทธิที่เท่าเทียมกันทั้งทางเชื้อชาติ และระดับทางสังคม

4.5 ให้ความสำคัญของแหล่งงานในชุมชนที่สมดุลกับการพักอาศัยแต่ปัญหาการถกเถียงก็ยังคงมีในหลายประเด็น เช่น เมืองที่หนาแน่น

4.6 อาจเป็นวิกฤติของวิกฤติของเมืองที่มีผู้คนในเมืองอัดแน่นมากเกินไป

4.7 ผลกระทบจากการที่ผู้คนอันหลากหลายและมากมายมาอยู่ใกล้ชิดกันและแน่นจนปัญหาอาชญากรรมย่อมตามมา

4.8 ความไม่แน่ใจในปัญหาที่อาจเกิดขึ้น จากวิถีชีวิต (Life Style) ที่แตกต่างกันจากผู้คนที่หลากหลาย

ในประเด็นทางสังคมนี้ แม้ว่าผลการศึกษามากมายชี้ว่าจะยืนยันถึงคุณภาพชีวิตที่ดีกว่าของลักษณะแนวคิดเมืองที่อัดแน่น แต่ประเด็นต่างๆที่ยังคงเป็นปัญหาในการศึกษาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1996 ก็ยังไม่ได้มีการยืนยันคำตอบที่แน่นอนในทุกๆประเด็นจากคณะนักวิชาการ

**5. แนวคิดทางเศรษฐกิจ** ในประเด็นทางเศรษฐกิจ ข้อดีของแนวคิดเมืองอัดแน่นที่มีการกล่าวถึงโดยคณะนักวิชาการ คือ

5.1 ความหลากหลายของกิจการร้านค้าต่างๆ จากการใช้ที่ดินที่หลากหลายและมีความกระชับ ซึ่งส่งผลต่อธุรกิจการค้าที่ดีขึ้นมีแรงดึงดูดมากขึ้น

5.2 แนวคิดของความพยายาม ในการสร้างแหล่งงานที่สมดุลและพอเพียงภายในแต่ละชุมชน

5.3 ข้อดีที่ได้จากการลดปริมาณการใช้พลังงาน ซึ่งสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับปริมาณการเดินทางของผู้คน รวมถึงการจัดการจากภาครัฐ

แต่ยังคงมีประเด็นที่ยังไม่ชัดเจนนักเช่น ในการศึกษา “The Effect of Mixed use on Travel Behavior” พบว่าการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน แม้ว่าจะเป็นการสร้างโอกาสในการเดินเท้าลดปริมาณรถยนต์ สร้างโอกาสใหม่ให้กับการค้าต่างๆ แต่การใช้พื้นที่แบบผสมผสานไม่ได้มีผลต่อการเลือกหรือการเกิดขึ้นในตำแหน่งและขนาดทางการตลาด รวมถึงราคาที่ดินที่สูงขึ้นอย่างมากในเขตเมืองซึ่งไม่เป็นผลดีต่อการค้าในเมือง เป็นต้น

**6. แนวคิดทางสิ่งแวดล้อม** ด้วยลักษณะของชุมชนเมืองที่กระชับ คณะนักวิชาการได้กล่าวถึงข้อดีในด้านต่างๆคือ

6.1 พื้นที่ในเมืองจะถูกใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ย่านเสื่อมโทรมใจกลางเมืองได้รับการฟื้นฟู

6.2 ประสิทธิภาพในการประหยัดพลังงานเป็นประเด็นสำคัญ ที่ถูกยกขึ้นมากล่าวถึง ข้อดีของแนวคิดเมืองอัดแน่นนี้อย่างกว้างขวาง ด้วยการที่สามารถลดการเดินทางมุ่งเน้นการเดินทางเท้า ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวซึ่งสามารถประหยัดพลังงานได้เป็นอย่างดี

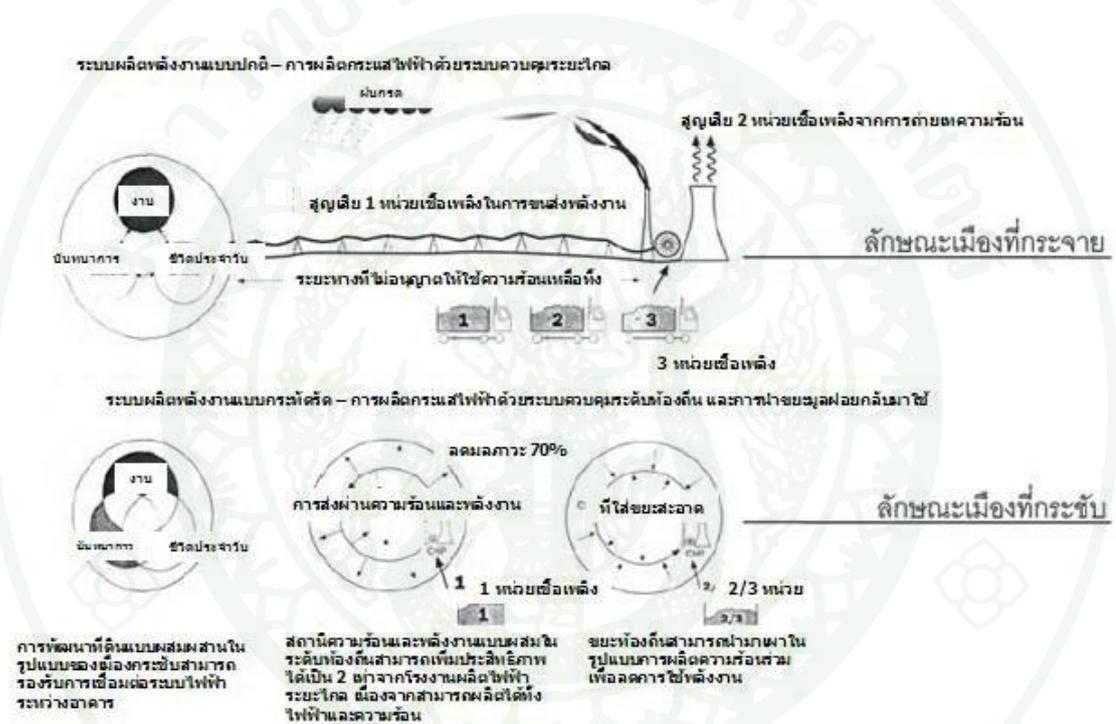
6.3 สามารถลดมลภาวะของเมืองรวมถึงสามารถรักษาและฟื้นฟูธรรมชาติรอบเมือง และรักษาระบบนิเวศ โดยในปี ค.ศ.2000 มีผลการศึกษาดังกล่าวออกมามากมายที่ยืนยันถึง ประสิทธิภาพของการลดการใช้พลังงานในชุมชนที่มีความหนาแน่น เช่นการศึกษา “The environmental sustainability impact of future growth trends for Melbourne” ผลที่ได้ พบว่าลักษณะการสร้างชุมชนที่หนาแน่นขึ้น สามารถลดการใช้พลังงานและมลภาวะได้เป็นอย่างดี ดังแสดงในภาพที่ 2.2 การศึกษา “Traditional Neighborhood Design (TND) in Victorian” พบว่าชุมชนลักษณะนี้สามารถลดสารคาร์บอนไดออกไซด์ 42% ประหยัดพลังงานในการขนส่ง 57% และลดพลังงานในที่พักอาศัยได้ 26% การศึกษา “Life cycle energy usage of apartments and houses” พบว่าอพาร์ทเมนต์ที่มีความหนาแน่นใช้พลังงานน้อยกว่าบ้านพักอาศัย 10-30% และใช้สารคาร์บอนไดออกไซด์ต่อคนน้อยกว่า 20-40%

การสร้างแนวคิดชุมชนเมืองที่ยั่งยืนจะต้องให้ความสำคัญกับระบบทางนิเวศที่แท้จริง อีกทั้งการศึกษาบางส่วนยังมีการสร้างแนวคิดใหม่ๆ เช่น แนวคิดของไซมอน กาย และไซมอน มาร์วิน (Simon Guy and Simon Marvin) เป็นการค้นหารูปทรงของชุมชนเมืองที่ยั่งยืนโดยที่มองหา ทิศทางการศึกษาใหม่ที่แตกต่างออกไปจากเดิม “การมองหาลักษณะรูปทรงของชุมชนเมืองนั้น แทนที่จะมองหาทางออกเพียงรูปแบบเดียว อาจจะต้องมองหาคำตอบที่หลากหลายมากขึ้น” การศึกษาของกายและมาร์วินได้พยายามจำแนกรูปแบบของชุมชนเมืองด้วยลักษณะของ “Urban Metabolism model” แม้ว่าการศึกษานี้ไม่มีการชี้ชัดไปที่รูปแบบตัวใดที่ดีกว่ากัน แต่ประเด็นที่น่าสนใจคือการกล่าวถึงความสำคัญของการมองหา “หนทาง” (Pathways) ที่นำไปสู่ชุมชนเมืองที่ยั่งยืนในอนาคตนั้น จะได้มาจากการทำความเข้าใจชุมชนเมืองที่ยั่งยืนอย่างหลากหลายและรอบด้านมากขึ้น ลักษณะของ “Urban Metabolism model” ทั้ง 3 ลักษณะคือ

- รูปแบบ “The Re-Designing Cities” (RDC) คือลักษณะของ “Lower Urban Metabolism” ซึ่งเป็นแนวคิดของการใช้ทรัพยากรและถ่ายเทของเสียสู่ธรรมชาติให้น้อยลง ด้วยการลดขนาดของเมือง ลดการใช้ทรัพยากร และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้ทรัพยากรมนุษย์

- รูปแบบ “The Externally Dependent City” (EDC) คือลักษณะของ “Liner Urban Metabolism” ซึ่งเป็นระบบเปิดแบบเส้นตรง ให้ความสำคัญไม่มากนักต่อการบำบัดหรือการถ่ายเทของเสียกลับสู่ธรรมชาติ

- รูปแบบ “The Self-Reliant City” (SRC) คือ ลักษณะของ “Circular Urban Metabolism” ที่ให้ความสำคัญทั้งในด้านสภาพแวดล้อมและทางเศรษฐกิจ (ลักษณะผสมจากสองแบบข้างต้น)



ภาพที่ 2.2 การเปรียบเทียบด้านการประหยัดพลังงานจากแนวคิดเมืองอัดแน่น  
ที่มา: Richard Rogers (1997: 51)

จากภาพที่ 2.2 แสดงให้เห็นว่าแนวคิดเมืองอัดแน่นหรือเมืองกระชับจะมีการสูญเสียพลังงานในเมืองน้อยกว่าลักษณะเมืองที่กระจาย และเป็นกรลดมลภาวะ

แม้ว่าข้อดีในด้านสิ่งแวดล้อม จะมีการกล่าวถึงอย่างมากมานั้น ก็ยังมีข้อถกเถียงที่ยังค้างคาจากปีค.ศ.1996 ที่ยังไม่มีคำตอบที่ชัดเจน เช่น

- แนวคิดเมืองอัดแน่น อาจลดโอกาสของระบบหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ทางธรรมชาติ (Recycling)
- ความเป็นอยู่ที่หนาแน่นและผู้คนที่มีมากมายนั้น อาจเป็นการเพิ่มปริมาณของมลภาวะทางอากาศที่มากยิ่งขึ้นกว่าเดิม
- อาจเป็นการ “ลดพื้นที่การเติบโตทางธรรมชาติในเมือง รวมถึงส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและที่อยู่อาศัยของสัตว์ประเภทอื่นๆ” เป็นต้น

**7. ผลการปฏิบัติและการยอมรับ** แนวคิดเมืองอัดแน่นได้รับปัญหาจากการปฏิบัติและการยอมรับมากพอควร ซึ่งส่วนหนึ่งอาจจะมาจาก “...อิทธิพลของอุทยานนคร (Garden City) ที่ผังรากลึกมานานเกือบร้อยปี ทำให้ชาวอังกฤษและออสเตรเลียที่ชอบที่พักอาศัยท่ามกลางบรรยากาศแบบชนบทมากกว่าในเมือง” โดยที่มีปัญหาต่างๆ ดังนี้

7.1 ขาดความเข้าใจจากผู้คน ในความมุ่งหมายของการเพิ่มความหนาแน่น (Problem of Local Acceptability)

7.2 ทักษะคติของประชาชนมีความแปลกแยก ระหว่างการเป็น “พลเมือง” กับการเป็น “ผู้บริโภค” (distinction between what people want as citizens and what they want as consumers)

7.3 ความขัดแย้งระหว่างนโยบายของส่วนกลางกับนโยบายท้องถิ่นและขาดเครื่องมือสนับสนุนที่ชัดเจน แม้ว่าจะมีการศึกษาโครงการการดำเนินงานต่างๆ ที่ประสบความสำเร็จในลักษณะของการเพิ่มความหนาแน่น แต่ประเด็นปัญหาของการขาดนโยบายและกฎหมายรองรับ ซึ่งเป็นเครื่องมือสนับสนุน (Implementation) ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่ได้รับการเรียกร้องจากคณะนักวิชาการ

**8. ปัญหา** นอกจากปัญหาในด้านต่างๆ ของแนวคิด ยังมีปัญหาความซับซ้อนในตัวความยั่งยืนของชุมชน ซึ่งมาจาก

8.1 ความแตกต่างใน “คำนิยาม” ของความยั่งยืนที่มีอย่างมากมาย (Differing Definitions of Sustainability)

8.2 ความซับซ้อนของประเด็นปัญหาต่างๆที่สัมพันธ์เชื่อมโยงกันทุกด้าน

8.3 ปัญหาของการยอมรับจากท้องถิ่น (Local Acceptability) ซึ่งส่วนสำคัญมาจากแนวคิดนี้ยังไม่ได้รับการพิสูจน์ คำถามยังหลงเหลืออีกมากมาย และแนวคิดนี้ยังต้องการเครื่องมือสนับสนุนที่เป็นรูปธรรม

8.4 ปัญหาความยุติธรรมทางสังคมที่ไม่สามารถหาทางออกได้โดยง่าย

8.5 ความแตกต่างของระดับที่มากมายในการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Different level of Sustainable Development)

แม้ว่าในปี ค.ศ.2000 นักวิชาการหลายคนได้แสดงถึงความมั่นใจต่อรูปทรงของแนวคิดเมืองอัดแน่นมากยิ่งขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยที่โน้มเอียงมาที่ลักษณะของเมืองที่กระจายตัวเป็นกลุ่มๆ และได้มีการแสดงผลการพิสูจน์ข้อดีจากการศึกษาโครงการต่างๆแล้วก็ตาม แต่ในด้านของคำถามที่ยังหลงเหลือกับปัญหาความต้องการเครื่องมือสนับสนุนนั้น ยังคงเป็นประเด็นที่ค้างคาอยู่เช่นกัน

9. **สรุป** คณะนักวิชาการได้กล่าวสรุปผลการศึกษาคั้งนี้ไว้ โดยมีใจความเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความกระชับของเมืองกับแบบแผนการเดินทาง (Urban Compactness and Travel Pattern) เป็นศูนย์กลางของพื้นฐานในการค้นหาชุมชนเมืองที่ยั่งยืน นักวิชาการหลายคนกล่าวถึงข้อดีของแนวคิดเมืองอัดแน่นที่สามารถลดการเดินทางได้ แต่มุมมองที่มีต่อความกระชับของเมืองนั้นเป็นสิ่งที่สำคัญและยังแตกต่างกันออกไป โอกาสของแหล่งงานและการตลาดในรูปแบบเมืองที่หนาแน่นนั้น ยังเป็นสิ่งที่สำคัญและยังสรุปไม่ได้อย่างชัดเจน ซึ่งประเด็นในด้านสังคม เศรษฐกิจ ก็มีความแตกต่างกันออกไป ตามรูปแบบการเดินทางและระยะทาง แบบแผนการเดินทาง (Travel Pattern) แบบแผนการเดินทาง (Travel Pattern) แม้ว่าจะถูกกล่าวถึงอย่างมากมาย แต่ก็ไม่ใช่ประเด็นเดียวของชุมชนเมืองที่ยั่งยืน คุณภาพทางสิ่งแวดล้อมเป็นอีกสิ่งหนึ่ง que การศึกษาในครั้งนี้ออกมายืนยันถึงประสิทธิภาพของแนวคิดเมืองอัดแน่นที่สามารถรักษาคุณภาพทาง

สิ่งแวดล้อมได้ ทั้งในแง่การเดินทางและการประหยัดพลังงาน แต่ในด้านสังคม เศรษฐกิจ ยังคงเป็นประเด็นที่สรุปออกมาไม่ได้อย่างชัดเจน อันเนื่องจากการปฏิบัติจริงในแต่ละพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันออกไป ในส่วนแนวคิดการใช้พื้นที่อย่างผสมผสานที่เป็นเนื้อหาซึ่งมีการยอมรับอย่างกว้างขวางนั้นก็ยังไม่ใช่ทั้งหมดของความยั่งยืน เนื่องจากนักวิชาการบางคนยังคงคลั่งใจ ถึงผลกระทบที่มีต่อคุณภาพทางสิ่งแวดล้อมเช่นกัน

เครื่องมือที่ยืดหยุ่นได้ทั้งในระดับนโยบายจนถึงวิธีการ และรวมถึงความเข้าใจในระดับท้องถิ่นยังเป็นสิ่งที่ได้รับการเรียกร้อง ในด้านของแนวคิดทางการออกแบบก็มีทางออกที่ถูกนำเสนออย่างมากมายเช่น แนวคิด “Urban Village” แนวคิด “The Re-Use of Buildings” การสร้างความกระชับ การใช้พื้นที่ผสมผสาน การสร้าง “Sense of Place” ระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จนไปถึงแนวคิด “Housing Blocks” แนวคิด “Sustainable Urban Matrix” แนวคิด “Sustainable City Implantation” และรวมถึงแนวคิดอื่นๆ แต่คณะนักวิชาการได้กล่าวสรุปไว้ว่าจุดสำคัญของการค้นหาชุมชนเมืองที่ยั่งยืนอยู่ที่ “หนทาง” ในการมองหาชุมชนเมืองที่ยั่งยืน สิ่งนี้คือกลไกสำคัญในการทำความเข้าใจกับทางออกทั้งหมด และแม้ว่ารูปทรงของเมืองจะมีผลสัมพันธ์กับแบบแผนการเดินทาง ระดับทางสังคม คุณภาพสิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ แต่ “รูปทรงของเมืองนั้นก็ยังไม่ใช่ทั้งหมดของคำตอบ”

ในปี ค.ศ.1996 คณะนักวิชาการยังได้กล่าวถึง การที่จะประสบผลสำเร็จในการค้นหาชุมชนเมืองที่ยั่งยืน จะต้องมียุทธศาสตร์สำคัญต่างดังนี้

1. “Balanced Approach” นับเป็นสิ่งที่สำคัญที่ได้รับการกล่าวถึง เช่น “Holistic Approach” “Pragmatic Approach” “Life-cycle Approach” เป็นต้น โดยที่ความสำคัญของ “Approach” จะได้มาจากบริบทของการพัฒนาอย่างยั่งยืนนั่นเอง

2. เครื่องมือในการสนับสนุนของการเพิ่มความหนาแน่น ที่จะต้องมีความ “Sensitive” ทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

3. ชุมชนเมืองที่ยั่งยืนจะต้องมีนโยบายรองรับที่ชัดเจน

สรุป แนวคิดเมืองอัดแน่น คือ เมืองที่มีการสร้างความกระชับของเมือง ลดการกระจายตัวของพื้นที่เมือง ลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว สนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ เน้นการประหยัดพลังงาน มีการใช้พื้นที่ที่ผสมผสาน รักษาสภาพแวดล้อมและมีคุณภาพชีวิตที่ดี

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อนุกุล ต้นสุพล (2546) ได้ศึกษาเรื่องอิทธิพลของศูนย์การค้าที่มีต่อการใช้ที่ดินของเขตเทศบาลนครราชสีมา พบว่า ที่ตั้งศูนย์การค้าในเขตเทศบาลนครราชสีมาส่วนใหญ่จะตั้งเกาะกลุ่มกันอยู่ในบริเวณถนนมิตรภาพที่ผ่านเขตเทศบาลนครราชสีมา ผลจากการเพิ่มขึ้นศูนย์การค้าและความสะดวกรวดเร็วในการซื้อสินค้าและบริการได้ส่งผลให้ผู้บริโภคนิยมไปซื้อสินค้าและบริการต่างๆจากศูนย์การค้า ซึ่งได้ส่งผลให้การใช้ที่ดินโดยรอบศูนย์การค้าเปลี่ยนแปลงไปในรูปแบบของการเพิ่มขึ้นของพื้นที่พาณิชยกรรมและที่พักอาศัย นอกจากนี้การศึกษายังพบว่า ศูนย์การค้ามีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัย นั่นคือ ผู้ที่พักอาศัยเลือกที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเพราะอยู่ใกล้ศูนย์การค้า และจากการที่ตั้งของศูนย์การค้าส่วนใหญ่จะตั้งเกาะกลุ่มกันอยู่ในบริเวณถนนมิตรภาพได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในบริเวณหน้าศูนย์การค้ารวมไปถึงทัศนียภาพและการเพิ่มขึ้นของอาคารและสิ่งก่อสร้างที่ไม่เป็นระเบียบโดยรอบศูนย์การค้า

วัชรพงศ์ บำรุงพีช (2538) ได้ศึกษาเรื่อง การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในจังหวัดปทุมธานี บนถนนรังสิต - นครนายก บริเวณคลอง 1 ถึงคลอง 7 ผลการศึกษาพบว่า การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยในจังหวัดปทุมธานี บนถนนรังสิต - นครนายก บริเวณคลอง 1 ถึงคลอง 7 เนื่องมาจากการย้ายภูมิลำเนา ซึ่งส่วนใหญ่ของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษาจะย้ายมาจากจังหวัดใกล้เคียง โดยมีสถานที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดใกล้เคียงและในจังหวัดปทุมธานี ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ความเจริญในอนาคตของพื้นที่และการคมนาคมที่สะดวก เนื่องจากมีโครงการถนนวงแหวนในพื้นที่ถึง 2 สาย แหล่งงานที่เพิ่มขึ้น จากสถิติจำนวนสถานประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคลที่เพิ่มขึ้น และการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัว หนี้ ราคาตลาดที่เพิ่มขึ้น และรูปแบบของที่อยู่อาศัยที่ต้องการเพิ่มขึ้นจะเป็นบ้านเดี่ยวราคาระดับ 2.5 - 3 ล้านบาท บนถนนรังสิต - นครนายก คลอง 1 ถึงคลอง 7

กิฐุเขต ไกรवास (2538) ได้ศึกษาเรื่อง อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ที่ตั้งของศูนย์การค้าในเชียงใหม่ ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ใน

ย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง สิ่งที่เห็นได้จากการศึกษาอีกส่วนหนึ่งคือ ผลกระทบของศูนย์การค้าที่มีต่อกิจกรรมการค้าและบริการของเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจการค้าในบริเวณรอบๆ ศูนย์การค้ามีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนี้ได้ส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินในบริเวณดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ยังพบว่า ศูนย์การค้ามีแหล่งทำเลที่ตั้งที่ความสัมพันธ์กับพื้นที่พักอาศัย โดยเฉพาะศูนย์การค้าที่เกิดขึ้นในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา จากการศึกษาครั้งนี้พบว่าการเปลี่ยนแปลงต่างๆที่เกิดขึ้นจากศูนย์การค้าได้ก่อให้เกิดปัญหาต่อระบบสาธารณูปโภคของเมือง รวมทั้งปัญหาต่อทัศนียภาพและความสวยงามของเมืองอีกด้วย

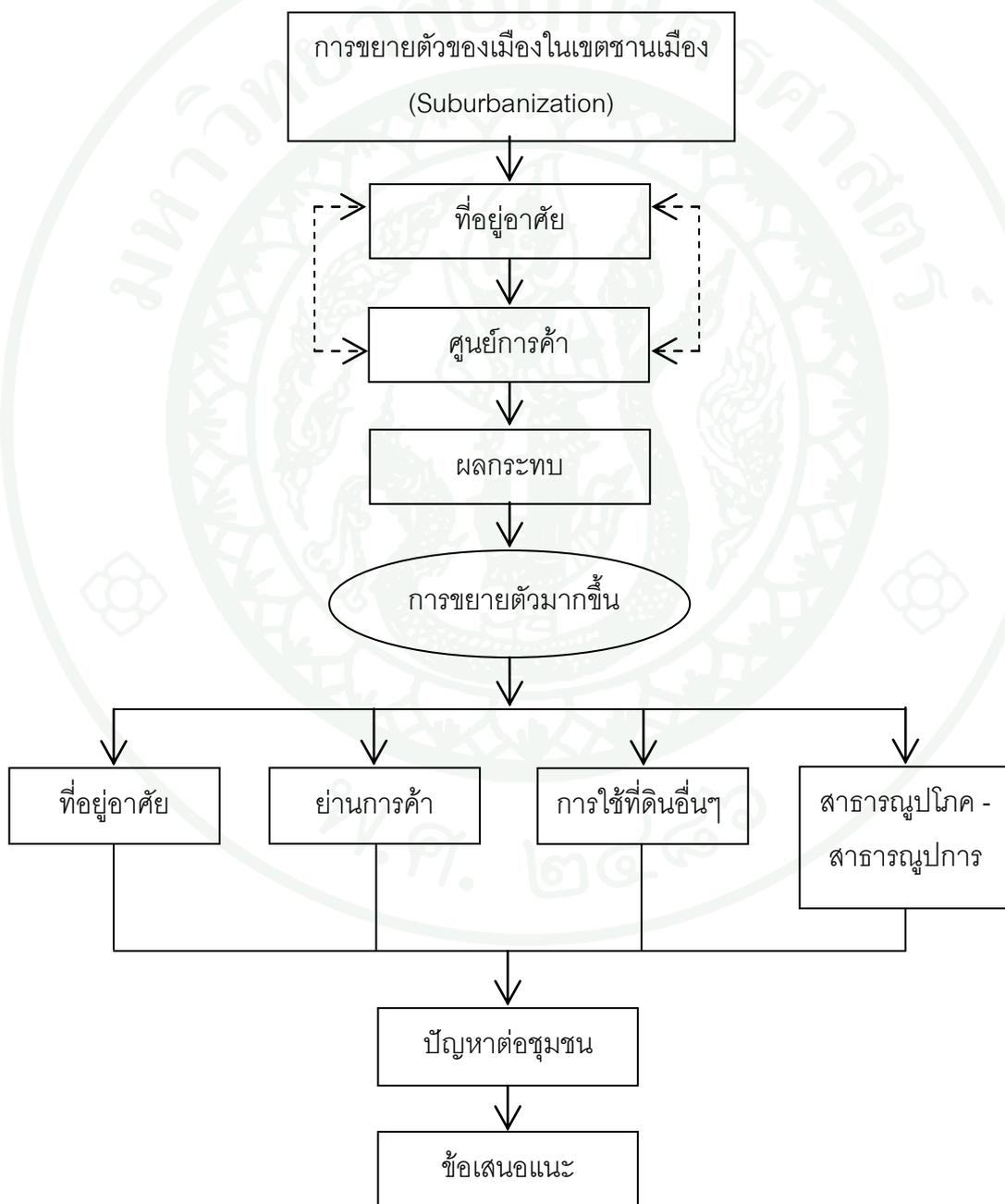
ศรินทิพย์ ศาคร (2537) ได้ศึกษา การเลือกที่อยู่อาศัยและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในเขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา เขตมีนบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประชากรในหมู่บ้านจัดสรรของเขตมีนบุรีในเรื่องลักษณะการตัดสินใจ ปัจจัยในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัยในเขตมีนบุรี ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่มีต่ออาคารพักอาศัย ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในหมู่บ้านและความพึงพอใจในการเดินทางไปยังจุดหมายต่างๆ ซึ่งผลสรุปของงานชิ้นนี้ได้รับเสนอแนะให้รัฐดำเนินการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยในเมือง โดยส่งเสริมให้มีการสร้างบ้านระดับราคาปานกลางในเมือง นอกจากนี้ในหมู่บ้านจัดสรรชานเมืองควรจัดกิจกรรมทางสังคมให้มากขึ้น รวมทั้งควรจัดสร้างสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น เพื่อให้ประชากรได้ใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์มากขึ้น

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องนี้ ทำให้เราสามารถนำมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework) เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง กรณีศึกษา ศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี โดยนำแนวคิดเหล่านี้มาใช้ในกระบวนการคิดและวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ กล่าวคือ จะต้องมีการพึ่งพากันเชิงพื้นที่ (Spatial Relationship) ระหว่างศูนย์การค้าและย่านพักอาศัย เนื่องจากชีวิตเมืองจำเป็นต้องมีการเดินทางซื้อหาสินค้าและบริการ และการเดินทางเพื่อสันตนาการอื่นๆ องค์ประกอบบนพื้นที่จึงจำเป็นต้องสัมพันธ์ต่อกันด้วย การเดินทางและเกิดผลกระทบตามมาในด้านการใช้ที่ดิน

ในงานวิจัยเรื่องนี้ จะแสดงถึงสภาพทั่วไปของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ พัฒนาการของที่อยู่อาศัย ปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในด้านเศรษฐกิจและสังคม และแสดงถึง

ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ในขณะเดียวกันจากการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นของพื้นที่ศูนย์การค้าและที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง จะก่อให้เกิดการขยายตัวในเขตพื้นที่ชานเมืองมากขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ ที่อยู่อาศัย ย่านการค้า การใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ และสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ซึ่งจะเป็นปัญหาต่อชุมชนในอนาคตได้ และการวิจัยในครั้งนี้จะเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต ดังแผนภูมิต่อไปนี้



ภาพที่ 2.3 กรอบแนวคิด

## ข้อมูลพื้นฐานของย่านรังสิต

### การเปลี่ยนแปลงของย่านรังสิตจากอดีตสู่ปัจจุบัน

ย่านรังสิต อยู่ในอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร แต่เดิมเป็นชุมชนเกษตรกรรม ตั้งแต่ พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบก ได้ส่งผลกระทบต่อให้มีการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ย่านรังสิตอย่างมาก คือ การเกิดขึ้นของถนนพหลโยธิน เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ ซึ่งได้รับการอนุมัติโครงการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2481 ในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม แต่แล้วเสร็จในราวปี พ.ศ. 2500 และในสมัยที่ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็น นายกรัฐมนตรี (พ.ศ. 2503-2505) ได้มีการเปลี่ยนชื่ออำเภอธัญบุรี เป็น ธัญบุรี ในช่วงนี้ประเทศไทยเริ่มมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศในภาคอุตสาหกรรม ประกอบกับในช่วงนั้นประเทศไทยเริ่มใช้แผนการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) จากการพัฒนาทางด้านการคมนาคมและนโยบายดังกล่าว มีผลให้การเดินทางไปย่านรังสิต สะดวกกว่าเดิมมาก จึงทำให้ประชากรอพยพเข้าไปในบริเวณนี้มากขึ้น ส่วนเส้นทางอื่นๆ ส่วนใหญ่แล้วเป็นถนนลูกรัง เช่น ถนนเลียบคลองรังสิต เป็นถนนลูกรัง ให้รถยนต์วิ่งไปได้ถึงคลองหกแล้วต่อเรือเพื่อไปสู่คลองอื่นๆ การคมนาคมในช่วงนี้ยังนิยมการเดินทางโดยอาศัยเรือโดยมีแม่น้ำเจ้าพระยา คลองรังสิตประยูกศักดิ์ คลองระพีพัฒน์ และคลองซอยต่างๆ เป็นเส้นทางสำคัญ ส่วนระบบขนส่งมวลชนในช่วงนี้มีรถไฟแต่ความนิยมยังมีน้อย เนื่องจากยังขาดความสะดวกในการเข้าถึงสถานี ในช่วงประมาณปี พ.ศ. 2512 ได้เกิดโรงงานอุตสาหกรรมใหม่ ๆ บริเวณแนวถนนพหลโยธิน โดยเฉพาะบริเวณคลองหนึ่งของอำเภอคลองหลวง และธัญบุรีที่กระจุกตัวอยู่บริเวณตำบลประชาธิปัตย์ และเกิดนิคมอุตสาหกรรมแห่งแรกในเขตย่านรังสิต ในปี พ.ศ. 2514 คือ นิคมอุตสาหกรรมนวนคร ต่อจากนั้นเริ่มมีโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้นในปี พ.ศ. 2515 ซึ่งมีผลกระทบต่อพื้นที่ย่านรังสิตในหลายๆด้านจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและเกิดชุมชนใหม่ที่หลากหลาย ในบริเวณศูนย์กลางการคมนาคมที่มีการค้า การบริการมากขึ้นและยังมีผลกับความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและการประกอบอาชีพของชุมชนเดิม คือ ชาวนา ด้วยเหตุผลที่ชาวนาส่วนใหญ่ร้อยละ 70-80 เป็นเพียงผู้เช่า ประกอบกับผลกระทบจากการทำถนนพหลโยธินที่มีการถมดินลงในคลองส่งน้ำโดยไม่ฝังท่อทำให้น้ำทางฝั่งเหนือ คือ บริเวณอำเภอคลองหลวงไม่มีน้ำ จึงเป็นแรงจูงใจให้ลูกหลานของชาวนารุ่นใหม่หันเข้ามาทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้เกิดสังคมใหม่ที่มีรายได้ขึ้นอยู่กับการใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม

แทนการผูกพันกับที่ดินดั้งเดิม สำหรับการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเดิมก็ยังคงตั้งถิ่นฐานบริเวณริมคลอง ในด้านการใช้พื้นที่นั้นในช่วงปี พ.ศ.2512-2517 นอกจากการเกิดขึ้นของโครงการจัดสรรและโรงงานอุตสาหกรรมแล้ว ได้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่บางส่วนมาเป็นพืชไร่และพืชสวนมากขึ้น เช่น ส้ม กล้วย ซึ่งให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงกว่าการทำนา

ในปีพ.ศ. 2520-2538 สภาพของพื้นที่บางส่วนโดยเฉพาะตามแนวสองข้างถนนพหลโยธินบริเวณคลองหนึ่ง และบริเวณถนนรังสิต-นครนายก ซึ่งอยู่ริมคลองประยูรศักดิ์ ได้เปลี่ยนเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม และหมู่บ้านจัดสรร ซึ่งเริ่มเกิดขึ้นในสังคมไทย ในปี พ.ศ. 2510 และในช่วงปี พ.ศ. 2524 โครงการหมู่บ้านจัดสรรก็เริ่มขยายตัวเข้ามาในย่านรังสิต บริเวณริมถนนพหลโยธิน แต่ยังมีน้อยมาก และยังมีโครงการจัดสรรบนถนนสายรองต่างๆ นอกจากนั้นยังมีสนามกอล์ฟ และสวนเกษตรโดยเฉพาะสวนเกษตรซึ่งเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2527 ได้รับความนิยมนำเข้ามาสูงจากกลุ่มผู้ซื้อซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในเมืองเป็นส่วนใหญ่และเป็นผู้มีฐานะและความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจสวนเกษตรส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ในพื้นที่อำเภอคลองหลวงและอำเภอธัญบุรี นอกจากนั้นพัฒนาการทางระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกมากขึ้น อีกทั้งโครงการสร้างสะพานปทุมธานีข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่แล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ. 2527 ทำให้การติดต่อระหว่างประชาชนทั้งสองฝั่งมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ระบบตลาดของผลผลิตทางการเกษตรเปลี่ยนแปลงจากศูนย์กลางตลาดและชุมชนที่เคยกระจายอยู่ตามปากคลองซอยต่างๆ ได้กลายเป็นศูนย์กลางตลาดค้าส่งขนาดใหญ่และมีขอบเขตการค้าส่งระดับประเทศ ตั้งอยู่ในตำบลคูคต ใกล้กับถนนพหลโยธินเขตอำเภอลำลูกกา คือ ตลาดค้าส่งสี่มุมเมือง ซึ่งผักและผลไม้เกือบทั่วประเทศ (โดยเฉพาะภาคเหนือ ภาคกลางตอนบนและตะวันตก) ได้ถูกส่งมายังตลาดนี้ ตลาดกลางขายส่งสี่มุมเมืองนี้เกิดจากการดำเนินการจัดตั้งตามนโยบายของรัฐบาลในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) เพื่อลดปัญหาความแออัดคับคั่ง ปัญหาจราจรติดขัด ลดอิทธิพลทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ต่อมาในช่วงปีพ.ศ. 2528 การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม การผลิตนอกภาคเกษตร ได้แก่ การเกิดสถาบันการศึกษาต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวจากพื้นที่เดิม ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตรังสิต และมหาวิทยาลัยรังสิต ซึ่งได้เริ่มเปิดดำเนินการ การเติบโตของอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ตลอดจนการเติบโตของธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 จากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมที่จากเดิมเคยผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้ามาสู่การผลิตเพื่อการส่งออกและความต้องการที่อยู่อาศัยที่มีปริมาณความต้องการมากขึ้น นอกจากนั้นก็ยังมีการประกอบบริการ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเซียร์รังสิต ห้างสรรพสินค้าแมคโคร

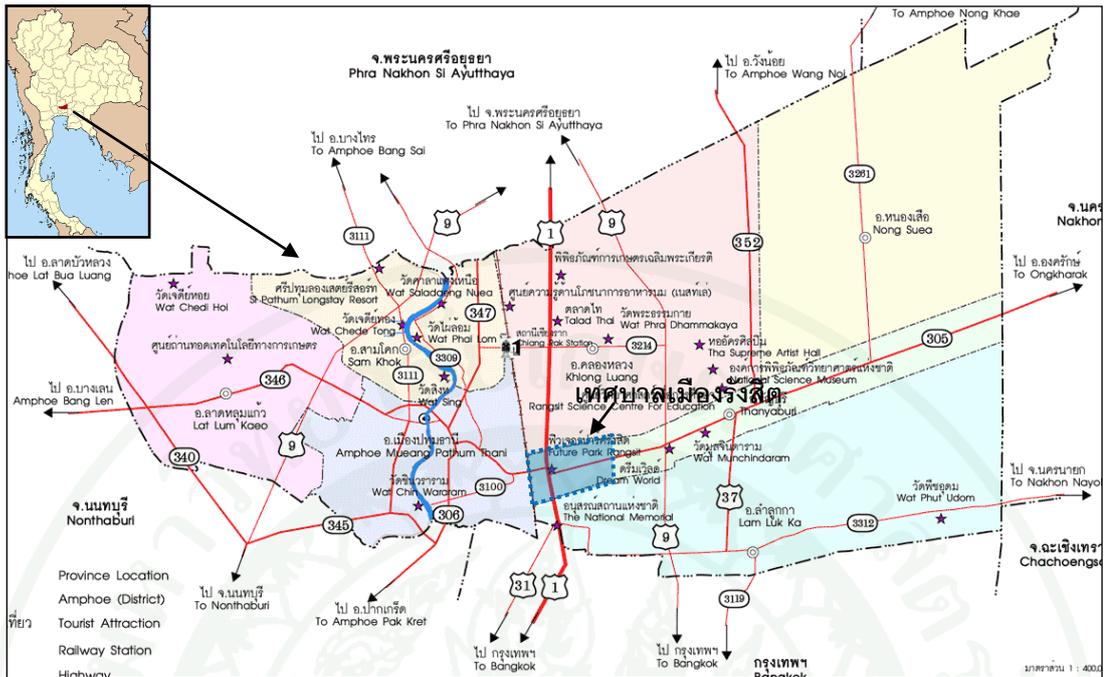
ห้างสรรพสินค้าเดอะดีปี้ ห้างสรรพสินค้าเซฟวัน ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ พาร์ครังสิต ตลาดไท เป็นศูนย์รวมของผักและผลไม้ และสวนสนุกดิเอ็มเวิลด์ การเติบโตของโครงการทั้งภาครัฐและเอกชนเหล่านี้ได้ส่งผลให้สภาพพื้นที่โดยทั่วไปในเขตย่านรังสิตมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไปอย่างมาก โดยเฉพาะต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้ที่ดินทางการเกษตร ทั้งในลักษณะของการเปลี่ยนที่นาเป็นการปลูกพืชเศรษฐกิจ หรือการเปลี่ยนจากที่นา มาเป็นพื้นที่ประกอบการอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือธุรกิจอื่นๆ เช่น บ้านจัดสรร สวนเกษตร ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น ได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนชาวรังสิตให้ต้องปรับตัวรับกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างมาก

ในช่วงปลายปี พ.ศ. 2539 จนถึงปัจจุบัน พ.ศ. 2542 ประเทศไทยต้องประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ที่มีผลกระทบต่อการประกอบกิจการในทุกสาขาอาชีพ โดยเฉพาะต่อภาคธุรกิจเอกชนที่ต้องชะลอการลงทุนหรือยกเลิกการลงทุน เช่น ด้านการก่อสร้าง โรงงานอุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรหรือวัสดุก่อสร้าง จากภาวะดังกล่าวส่งผลต่อโรงงานอุตสาหกรรมและธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ย่านรังสิตเช่นกัน โรงงานอุตสาหกรรมบางแห่งจำเป็นต้องปิดกิจการหรือลดขนาดกิจการทำให้มีแรงงานที่ถูกเลิกจ้างและต้องประสบกับสถานการณ์บ้านว่าง กลายเป็นปัญหาต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจต่อการใช้ที่ดิน

ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบก ถนนจึงเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญ ประกอบกับนโยบายการส่งเสริมการส่งออกผลผลิตอุตสาหกรรมและความต้องการที่อยู่อาศัย ทำให้โรงงานอุตสาหกรรม ธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรเริ่มขยายตัวเข้ามา มีการตั้งถิ่นฐานในบริเวณศูนย์กลางการคมนาคม และมีการพัฒนาเป็นชุมชนใหม่ จากพื้นที่ที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการผลิตข้าวที่สำคัญ ปัจจุบันย่านรังสิตกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัย การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินนี้ได้ส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมต่อชานานา เนื่องการกลายเป็นชุมชนที่มีความหลากหลาย ทั้งชุมชนอุตสาหกรรม ชุมชนบ้านจัดสรร ชุมชนบริการที่ต้องมาอยู่ร่วมในการทำให้รังสิตเปลี่ยนแปลงและมีแนวโน้มว่าจะเป็น การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่เพื่อรองรับความเป็นเมืองที่ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดินและต่อการดำรงอยู่ของชุมชนมากขึ้น (อุษา โคตรศรีเพชร, 2542)

## ประวัติความเป็นมาเทศบาลเมืองรังสิต

เทศบาลเมืองรังสิตนั้น เดิมคือ เทศบาลตำบลประชาธิปัตย์ โดยเทศบาลตำบลประชาธิปัตย์ ยกฐานะมาจากสุขาภิบาล เมื่อ พ.ศ. 2537 ตามพระราชกฤษฎีกาเบกษาเล่มที่ 111 ตอนที่ 94 ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2537 มีผลบังคับใช้วันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2537 มีเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของตำบลประชาธิปัตย์ จำนวน 6 หมู่บ้าน ซึ่งตำบลประชาธิปัตย์นั้นเดิมชื่อ ตำบลบึงทะเลสาบ ขึ้นอยู่กับการปกครองของเมืองธัญบุรี (เมืองธัญบุรี จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2445) ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2475 ได้ยุบเป็นอำเภอธัญบุรีขึ้นกับจังหวัดปทุมธานี ในส่วนการเปลี่ยนชื่อจากตำบลบึงทะเลสาบมาเป็นตำบลประชาธิปัตย์นั้นยังหาหลักฐานไม่พบ แต่จากการตรวจสอบหลักฐานการออกโฉนดที่ดินจากสำนักงานที่ดินจังหวัดปทุมธานี (สาขาธัญบุรี) การออกโฉนดครั้งแรกตั้งแต่รัตนโกสินทร์ศก 121 เป็นต้นมา ใช้ชื่อตำบลว่า “บึงทะเลสาบ” ตลอดมาจนถึงปี พ.ศ. 2499 ออกโฉนดใช้ชื่อตำบลว่า “ประชาธิปัตย์” และต่อมาในภายหลังเมื่อเทศบาลตำบลประชาธิปัตย์มีความเจริญเติบโตในด้านต่างๆมากขึ้นทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง จึงได้รับการจัดตั้งและเปลี่ยนชื่อเป็น “รังสิต” เพื่อให้ตรงกับชื่อที่เป็นที่รู้จักโดยทั่วไป ไม่เกิดความสับสนในด้านการติดต่อราชการและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของประชาชนในท้องถิ่น โดยเทศบาลเมืองรังสิต ได้รับการจัดตั้งและเปลี่ยนชื่อตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลเมืองรังสิต พ.ศ. 2546 ประกาศในพระราชกฤษฎีกาเบกษา เล่ม 20 ตอนที่ 36 ก ลงวันที่ 1 พฤษภาคม 2546 (เทศบาลเมืองรังสิต, 2551)



ภาพที่ 2.4 ที่ตั้งของเทศบาลเมืองรังสิต  
ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2551)

### ภูมิประเทศและลักษณะทางกายภาพ

#### ที่ตั้งและอาณาเขต

เทศบาลเมืองรังสิต อยู่ในอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ดังแสดงในภาพที่ 2.4 มีพื้นที่ครอบคลุมตำบลประชาธิปไตยทั้งตำบล จำนวน 6 หมู่บ้าน มีพื้นที่ทั้งหมดจำนวน 20.80 ตารางกิโลเมตร มีที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

ด้านเหนือ ติดต่อกับเขตเทศบาลตำบลคลองหลวง และเขตองค์การบริหารส่วนตำบลคลองสาม อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี

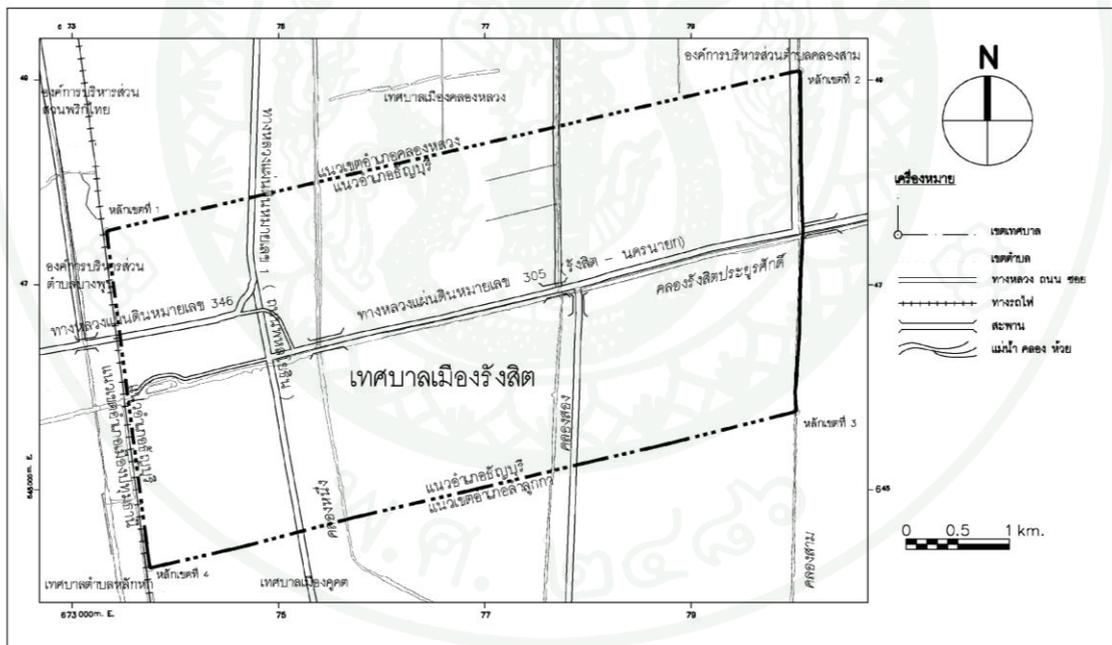
ด้านตะวันออก ติดต่อกับเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบึงยี่โถ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

ด้านใต้ ติดต่อกับเขตเทศบาลเมืองคูคต และเขตองค์การบริหารส่วนตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

ด้านตะวันตก ติดต่อกับองค์การบริหารส่วนตำบลหลักหก และเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบางพูน อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี

### ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพทั่วไปในเขตเทศบาลเมืองรังสิต เป็นที่ราบลุ่มน้ำอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การทำนา และเพาะปลูกพืชไร่ มีคลองสำคัญไหลผ่าน ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ผ่านกลางพื้นที่ในแนว ตะวันตก-ตะวันออก แบ่งเขตพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ คลองหนึ่ง คลองสองและ คลองสาม ไหล ผ่านพื้นที่ในแนวเหนือ-ใต้ ดังแสดงในภาพที่ 2.5



ภาพที่ 2.5 ขอบเขตของเทศบาลเมืองรังสิต

ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี (2553)

## ลักษณะทางธรณีวิทยา

จังหวัดปทุมธานีนับว่าเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ราบลุ่มภาคกลาง มีลักษณะทางธรณีวิทยาที่เกิดจากการเคลื่อนไหวของรอยเลื่อนของแผ่นดินขนาดใหญ่ ได้แก่ รอยเลื่อนแม่ปิง (ต่อเลยไปเกือบเชื่อมกับรอยเลื่อนเมย) รอยเลื่อนอุตรดิตถ์ (น้ำปาด) รอยเลื่อนด้านเจดีย์สามองค์ การสะสมตัวเกิดขึ้นบนบกแบบเนินตะกอนน้ำพารูปพัด ที่ราบตะกอนพา จังหวัดปทุมธานีนั้นจะเป็นตะกอนยุคควอเทอร์นารี (Quaternary) สมัยไพลสโตซีน ซึ่งหินยุคนี้มีอายุทางธรณีวิทยาไม่เกินหนึ่งล้านปี ส่วนใหญ่พบอยู่ตามที่ราบลุ่ม มีความหนาแน่นของชั้นตะกอนประมาณ 650 เมตร ถึง 1,830 เมตร ซึ่งสะสมตัวอย่างต่อเนื่องอยู่ในแอ่งของบล็อกกรอยเลื่อนที่จมตัวลงอย่างช้าๆ ซึ่งหินชั้นที่พบนั้นจะเป็นกลุ่มของตะกอนชายฝั่งทะเล (Coastal deposited) ป่าชายเลน (Mangrove) ที่ลุ่มชื้นแฉะและลากูน (Mash and Lagoon) วัตถุกำเนิดดินที่เคลื่อนย้ายมาจากที่อื่น (Transported Material) ซึ่งถูกน้ำพัดพามาทับถมไว้มีทั้งตะกอนใหม่และตะกอนเก่า ซึ่งถูกน้ำพัดพามาไว้นานแล้ว ตะกอนใหม่ (Recent Alluvium) เป็นวัตถุต้นกำเนิดของดินบริเวณที่ราบดินตะกอนใหม่ ในส่วนที่เป็นที่ราบน้ำท่วมถึง ซึ่งมีระดับต่ำ น้ำจะพัดพาเอาตะกอนจากแหล่งต่างๆ มาทับถมไว้ทุกปีในฤดูน้ำหลาก วัตถุต้นกำเนิดของดินในบริเวณนี้ จึงเป็นดินตะกอนใหม่ (Recent Alluvium) ซึ่งจะมีเนื้อดินปานกลางดินส่วนใหญ่ยังไม่มีการเจริญตัวของชั้นดินดีพอ ตะกอนเก่า (Old Alluvium) เป็นวัตถุต้นกำเนิดใหม่บนสภาพพื้นที่เป็นคลื่นลอนลาดจนเป็นเนินเขา วัตถุต้นกำเนิดพวกนี้บางแห่งเป็นดินร่วนและค่อนข้างเป็นดินทรายในดินชั้นบน และส่วนมากจะมีกรวดมนปะปนอยู่เป็นจำนวนมากในระดับชั้นต้น และหลายแห่งมีการชะล้างพังทลายสูง (โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี, 2548)

## ลักษณะภูมิอากาศ

มีสภาพภูมิอากาศเหมือนกับจังหวัดทั่วไปในภาคกลาง แบ่งเป็น 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูร้อน ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงเมษายน ฤดูฝนตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงกันยายน และฤดูหนาวตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงมกราคม อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปีอยู่ระหว่าง 28-29 องศาเซลเซียส (เทศบาลเมืองรังสิต, 2551)

## โครงการคมนาคมขนส่งและระบบขนส่งสาธารณะ

เทศบาลเมืองรังสิต มีความได้เปรียบกว่าชุมชนอื่นๆในเรื่องการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบก ทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟและทางยกระดับผ่านชุมชน ดังแสดงในภาพที่ 2.6

**การคมนาคมทางบก** การคมนาคมทางบกของเทศบาลเมืองรังสิต ได้แก่

1. **ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)** เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักจากกรุงเทพมหานครผ่านกลางเทศบาลเมืองรังสิตในลักษณะแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางสู่จังหวัดต่างๆในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ

2. **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)** เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ที่รังสิตไปสิ้นสุดที่จังหวัดนครนายก เป็นถนนขนาด 4 ช่องทาง มีคลองรังสิตประยูรศักดิ์ขนาบด้านขวามือไปกับแนวถนน ความยาวของถนนจากรังสิตถึงนครนายก (อำเภอองครักษ์) ประมาณ 45 กิโลเมตร พื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งของถนนในช่วงต้นถือเป็นแหล่งจับจ่ายซื้อของ โรงเรียน ธนาคาร โรงพยาบาล ฯลฯ และเริ่มจากคลอง 5 เป็นต้นไป พื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นเขตพื้นที่ศูนย์ราชการของอำเภอธัญบุรี อาทิ วิทยาลัยการปกครอง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล ที่ว่าการอำเภอธัญบุรี ศาลจังหวัดธัญบุรี โรงพยาบาลธัญบุรี

ส่วนถนนช่วงปลายถนนไล่ไปตั้งแต่คลองสิบสามจนถึงคลองสิบหก มีแหล่งชุมชนที่เพาะพันธุ์ไม้ดอกไม้ประดับขายริมถนนโดยเฉพาะที่บริเวณคลองสิบห้า นั้นมีมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ องครักษ์ และมีโรงเรียนนานาชาติรวมบัณฑิต ISR องครักษ์ (ISR School Ongkarak The Golf Academy) ซึ่งเป็นโรงเรียนนานาชาติแห่งแรกของไทยที่เปิดทั้งหลักสูตรวิชาการควบคู่ไปกับการสอนหลักสูตรกอล์ฟ

3. **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี)** เริ่มต้นจากตลาดรังสิต ผ่านบ้านบางพูน ไปจนถึงตัวจังหวัดปทุมธานี

4. **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 (ถนนวิภาวดีรังสิต)** เริ่มต้นที่ดินแดง กรุงเทพมหานคร ไปบรรจบ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)ที่ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี และเข้าสู่ย่านรังสิต

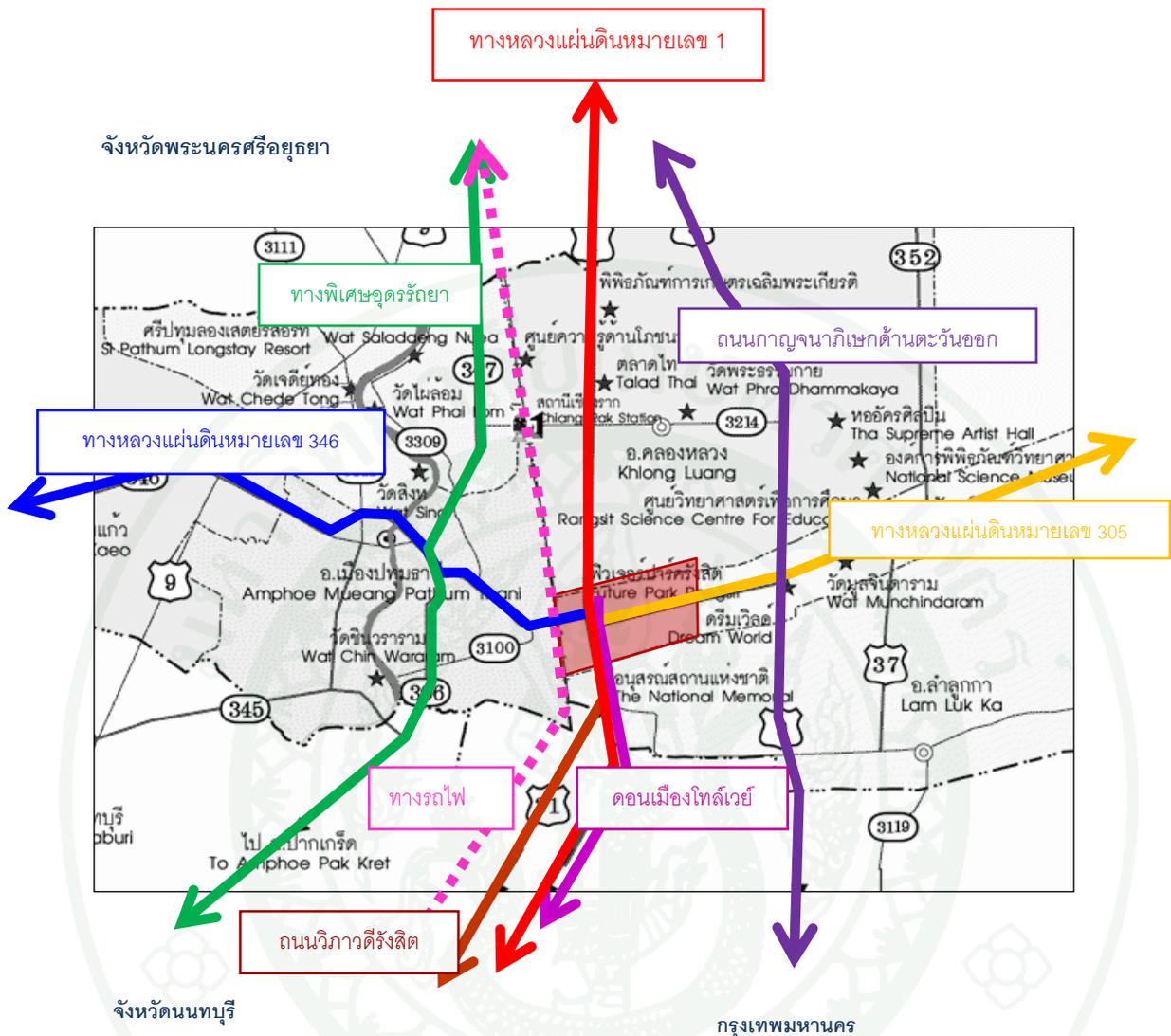
5. **ทางยกระดับอุตราภิมุข หรือ ดอนเมืองโทลล์เวย์** โดยเริ่มต้นที่ดินแดง กรุงเทพมหานคร มุ่งไปทางทิศเหนือ โดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนของถนนวิภาวดีรังสิต และสิ้นสุดเส้นทางที่รังสิต จังหวัดปทุมธานี

**การคมนาคมทางบกในพื้นที่ใกล้เคียงกับเทศบาลเมืองรังสิต ได้แก่**

1. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)
2. ถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) วงแหวนตะวันออก

**การคมนาคมทางน้ำ**

การคมนาคมทางน้ำ เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญมากทางหนึ่งในอดีต แต่ในปัจจุบันได้ลดความสำคัญลง เนื่องจากความสะดวกและความคล่องตัวในการคมนาคมขนส่งทางบกมีมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันยังมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำติดต่อภายในเขตเทศบาล และพื้นที่ใกล้เคียง โดยมีเส้นทางมีคลองซอยที่หนึ่ง คลองซอยที่สอง คลองซอยที่สาม และคลองเปรมประชากร โดยผ่านประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตำบลบ้านใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี และติดต่อกับจังหวัดนครนายก ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี ได้โดยผ่านไปทางที่ทำการอำเภอธัญบุรี ปัจจุบันยังใช้ขนส่งสินค้าทางการเกษตรอยู่บ้างแต่มีแนวโน้มจะลดลงเรื่อยๆ เนื่องจากมีบ้านเรือนรुकักริมคลอง ลำคลองตื้นเขิน และมีผักตบชวาอยู่เป็นจำนวนมาก



ภาพที่ 2.6 โครงข่ายคมนาคมของเทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง  
ที่มา: ปรับปรุงจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2551)

**ระบบขนส่งสาธารณะ**

การบริการขนส่งสาธารณะถือได้ว่าในเขตเทศบาลเมืองรังสิตเป็นศูนย์กลางการบริการขนส่งสาธารณะของจังหวัด เนื่องจากเป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงมีบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ผ่านพื้นที่จำนวน 19 สาย ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง ขสมก. สาย 29, 34, 59, 185, 503, 510, 520, 522, 513, 39, 42, 513, ปอ39, 554, 555, 559, 95ก, 39A, 504,

นอกจากนี้ยังมีรถเอกชนร่วมบริการ (รถตู้ปรับอากาศ) จำนวน 11 สาย ให้บริการผู้โดยสารเพื่อเดินทางไปยังกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สาย ต.39, ต.113, ต.114, ต.118, ต.41, ต.63, ต.83, ต.84, ต.85, ต.94, ต.95 และ ต.96, และรถตู้ที่ให้บริการไปจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครสวรรค์ อุทัยธานี ชัยนาท กาญจนบุรี ฯลฯ ซึ่งจุดหลักที่ให้บริการอยู่บริเวณหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และเมเจอร์ซีเนเพล็กซ์ นอกจากนี้ยังมีจักรยานยนต์รับจ้างจอดตามศูนย์กลางชุมชนเพื่อให้บริการผู้โดยสารไปยังที่หมายต่างๆ ที่ต้องการ

### ระบบราง

ระบบรถไฟ การคมนาคมทางรถไฟที่ผ่านด้านตะวันตกของเทศบาลเมืองรังสิตนั้นสามารถเชื่อมโยงกับภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ ทางรถไฟเป็นรางคู่ มีจุดจอดที่สถานีรถไฟรังสิต มีขบวนรถโดยสารเที่ยวขึ้นเที่ยวลงวันละ 38 ขบวน (รถชานเมือง 13 ขบวน รถพิเศษชานเมือง 6 ขบวน รถธรรมดา 12 ขบวน รถเร็ว 2 ขบวน และรถท่องเที่ยว 5 ขบวน) รถไฟจึงเป็นการเดินทางที่สะดวกอีกทางหนึ่งในการเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง

ระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ – รังสิต) ซึ่งจะทำให้ให้การเชื่อมโยงทางด้านคมนาคมและแหล่งงานสะดวกยิ่งขึ้น แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีศักยภาพสูงในการรองรับการเจริญเติบโตจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเห็นได้จากโครงการรถไฟฟ้าที่เข้าสู่พื้นที่เพื่อรองรับการเดินทางของประชากรในอนาคต

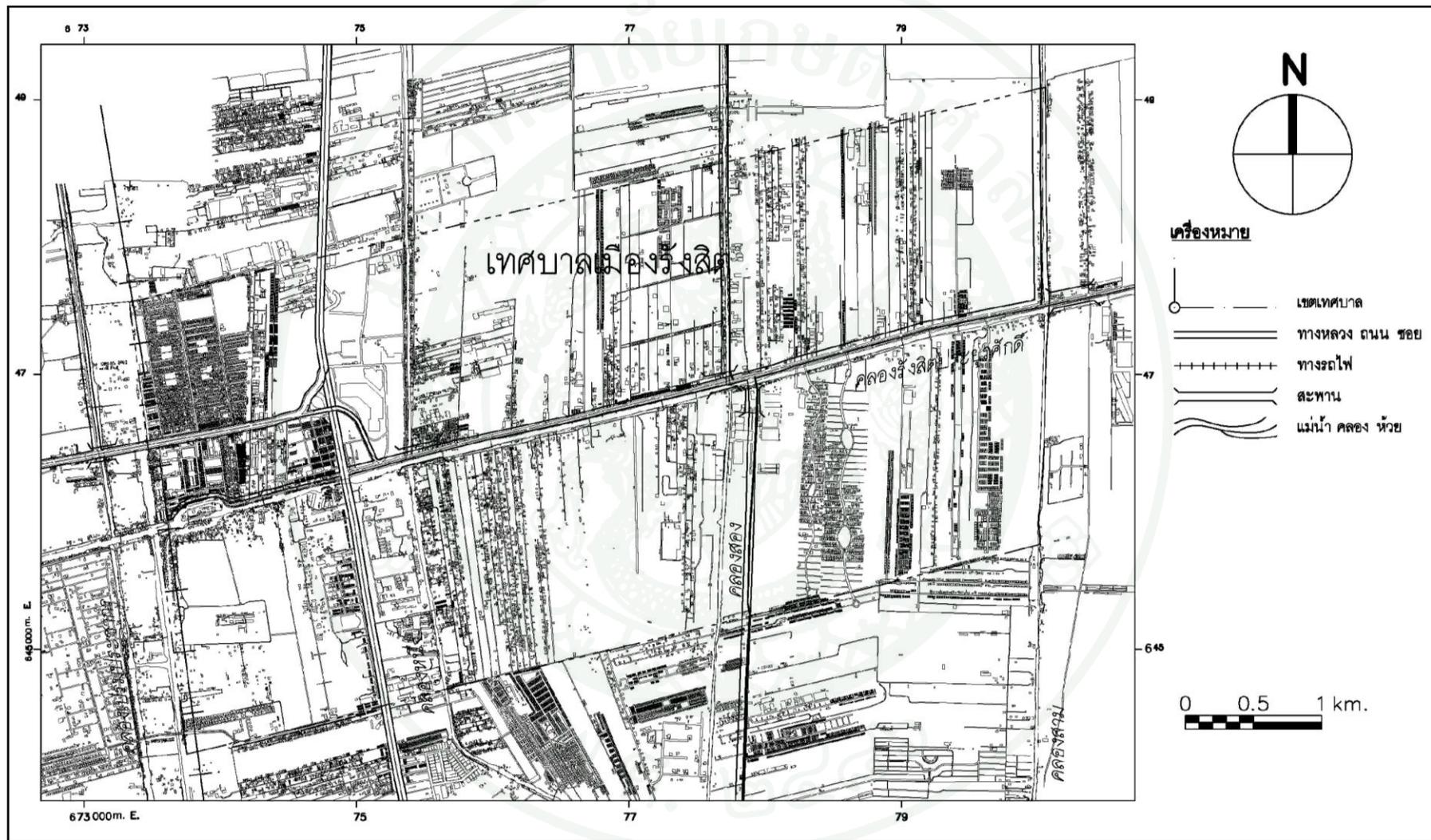
จากข้อมูลพื้นฐานแสดงให้เห็นว่าย่านรังสิตอยู่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร มีเส้นทางคมนาคมในการติดต่อที่สะดวกรวดเร็วโดยทางถนนสายหลักต่างๆ ที่ทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างรวดเร็ว และในอนาคตมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ – รังสิต) ด้วย จะทำให้การเดินทางติดต่อได้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

### การตั้งถิ่นฐานและการกระจายตัวของชุมชน

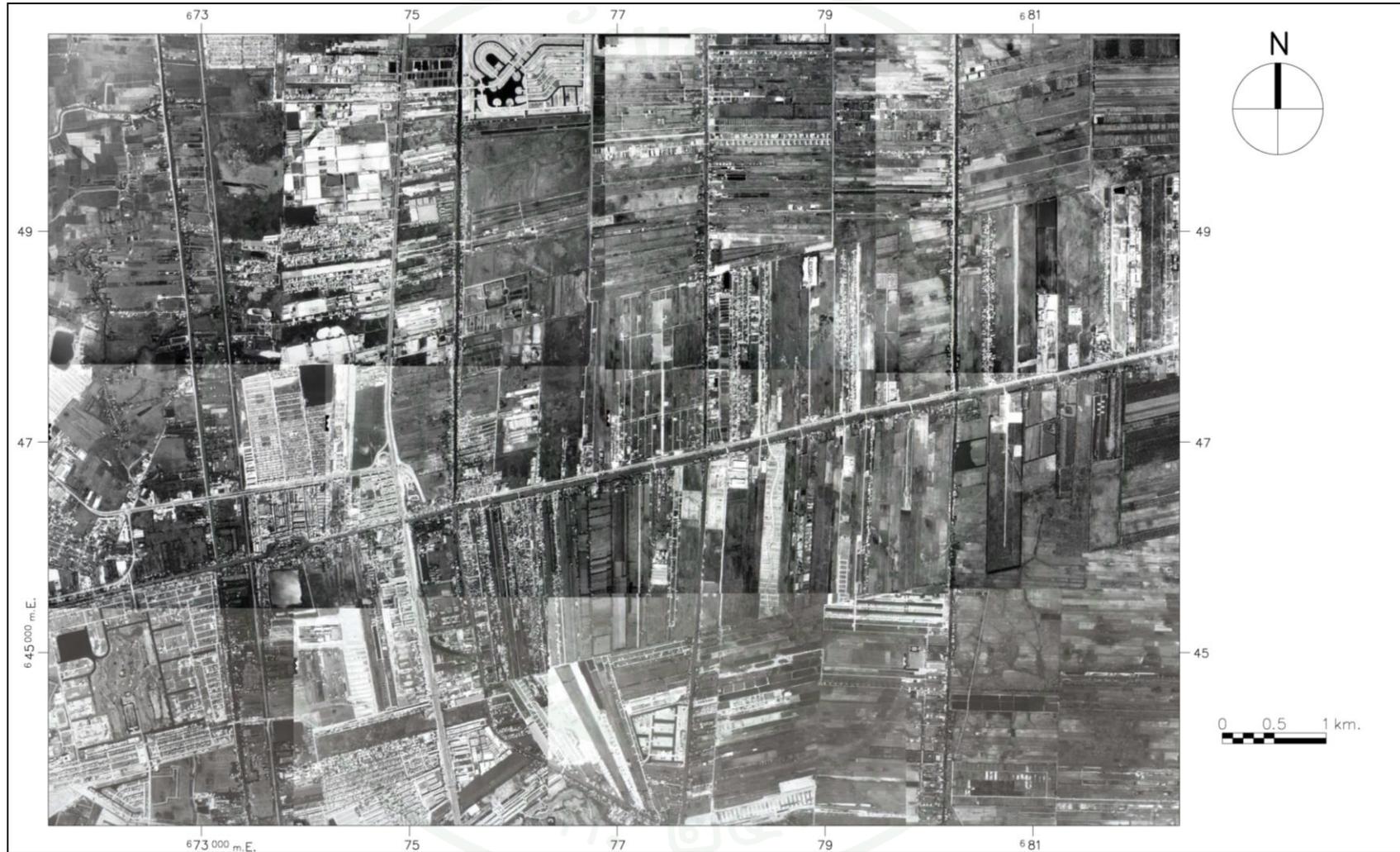
เนื่องจากมีรูปแบบของคลองและถนนที่เป็นระบบตามแนวตรง (Linear System Pattern) จึงส่งผลให้เกิดลักษณะการตั้งถิ่นฐานและทำกิจกรรมหนาแน่นเกาะตัวตามริมถนนสายหลัก ได้แก่

1. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ทั้งฟากตะวันตกฟากตะวันออกของถนน
2. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ทั้งฟากเหนือและฟากใต้ของถนน
3. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี) ทั้งฟากเหนือและฟากใต้ของถนน โดยเฉพาะบริเวณตลาดรังสิต

ซึ่งการตั้งถิ่นฐานดังกล่าว ทำให้มีการเจริญเติบโตของเมืองเพียงบริเวณแนวรอบข้างของถนน เพราะมีการเข้าถึง (Accessibility) ได้ดี ขณะเดียวกันก็เกิดพื้นที่ว่างบริเวณที่ไกลจากถนนซึ่งเข้าถึงได้ยาก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสาน (Mixed Use) คือ มีทั้งอุตสาหกรรม สถานที่ราชการ ที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรม ในลักษณะโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า หมู่บ้านจัดสรร ทั้งบ้านเดี่ยว บ้านแฝด และบ้านแถว สำหรับบริเวณที่มีความหนาแน่นเป็นพิเศษ ได้แก่ บริเวณจุดตัดของเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ มีทั้งศูนย์การค้าและตลาดขนาดใหญ่ จุดจอดรถโดยสารประจำทางและรถตู้ เกิดขึ้นในพื้นที่เนื่องจากเป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคม ส่วนบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ซึ่งเป็นถนนเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์ จะมีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นหลายโครงการ ในส่วนของพื้นที่ที่ไม่มีถนนสายหลักตัดผ่าน ทำให้การเข้าถึงไม่สะดวก โดยเฉพาะถนนเลียบคลองหนึ่งถึงคลองสาม ยังคงมีพื้นที่ว่างอยู่บ้างและมีการตั้งถิ่นฐานค่อนข้างกระจัดกระจายในลักษณะของบ้านพักอาศัยทั้งบ้านเดี่ยว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ และหอพัก มีโครงการหมู่บ้านจัดสรรเกิดบ้างแล้ว ส่วนใหญ่จะเป็นรูปแบบหมู่บ้านจัดสรรในซอยลึก ทำให้เกิดปัญหาถนนแบบก้างปลา (fish-bone road) และซอยตัน (dead end) ไม่มีการเชื่อมต่อกับทางออกอื่น จึงเกิดปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณปากทางเข้าออกหมู่บ้านซึ่งเป็นทางออกเดียว และถนนสายหลักที่เชื่อมกับทางเข้าออกของหมู่บ้าน โดยเฉพาะระหว่างคลองหนึ่งถึงคลองสาม ดังแสดงในภาพที่ 2.7

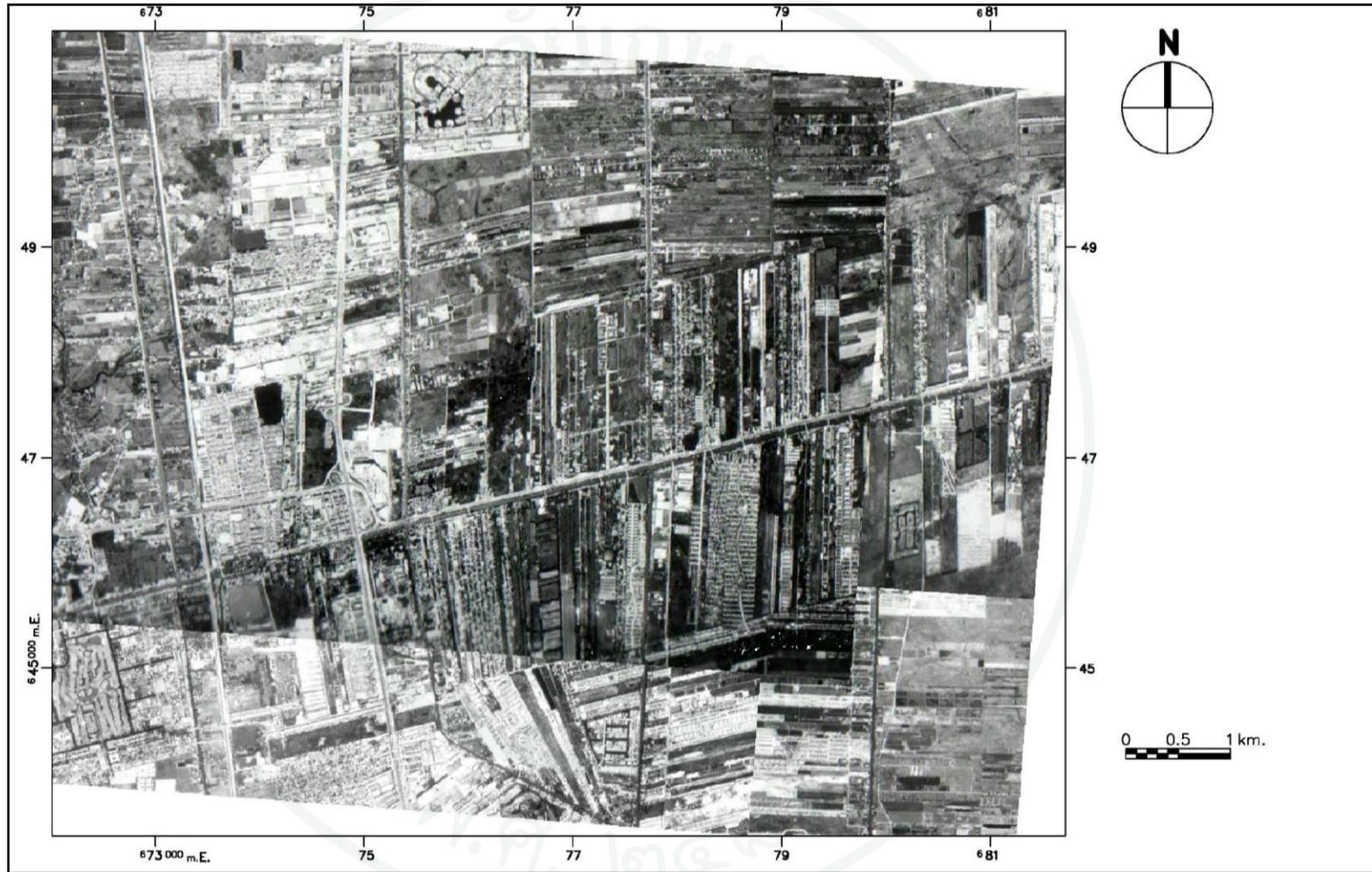


ภาพที่ 2.7 สิ่งปลูกสร้าง(Built up area) ในเขตเทศบาลเมืองรังสิตในปัจจุบัน  
ที่มา: เทศบาลเมืองรังสิต (2552)



ภาพที่ 2.8 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณย่านรังสิต ปี 2534

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร (2552)



ภาพที่ 2.9 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณย่านรังสิต ปี 2542  
ที่มา: กรมแผนที่ทหาร (2552)

## การใช้ประโยชน์ที่ดิน

### 1. การใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีต (ปี 2534)

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมซึ่งเป็นพื้นที่นา การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยของชุมชนดั้งเดิมจะกระจายอยู่ตามริมคลองซอยต่างๆ การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยแบบหมู่บ้านจัดสรรจะหนาแน่นอยู่บริเวณจุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี) ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ และการคมนาคม การใช้ที่ดินของสถาบันทางศาสนาและสถาบันการศึกษา จากการศึกษาจากแผนที่พบว่า วัดและโรงเรียนจะตั้งอยู่ใกล้กันหรือใช้พื้นที่ร่วมกัน การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมจะอยู่บริเวณคลองหนึ่ง ดังแสดงในภาพที่ 2.8

### 2. การใช้ประโยชน์ที่ดินในปี 2542 ถึงปัจจุบัน

การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นหมู่บ้านจัดสรร โดยจะกระจายตัวอยู่ทั่วไปตามถนนสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ริมคลองต่างๆ ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองหนึ่ง คลองสอง และคลองสาม ดังแสดงในภาพที่ 2.9 ถึงภาพที่ 2.12

การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม จะกระจุกตัวอยู่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี) ในบริเวณนี้จะมีศูนย์การค้าตั้งอยู่จำนวน 10 แห่ง (ซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อศูนย์การค้าในย่านรังสิต)

การใช้ที่ดินของสถาบันราชการ จะอยู่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของพื้นที่

การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางตอนเหนือของพื้นที่

การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมีอยู่ประปรายในพื้นที่ ในบริเวณคลองหนึ่ง คลองสอง และคลองสาม โดยตลอดริมคลองรังสิตประยูรศักดิ์ จะมีการปลูกสร้างบ้านเรือนและร้านอาหารรูกำลัมคลอง



ภาพที่ 2.10 อาคารพาณิชย์กรรมที่เกาะตัวตามถนนรังสิต-นครนายก



ภาพที่ 2.11 หมู่บ้านจัดสรรในเขตเทศบาลเมืองรังสิต



ภาพที่ 2.12 คลองรังสิต

### 3. การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

เทศบาลเมืองรังสิต มีพื้นที่อยู่ในผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง-คลองหลวง-รังสิต จังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2552 จากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด 9 รูปแบบ ตามกำหนดการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง-คลองหลวง-รังสิต จังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2552 เทศบาลเมืองรังสิต มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต 6 รูปแบบ ดังแสดงในภาพที่ 2.13 ได้แก่

1. ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2. ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3. ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4. ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
5. ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
6. ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ



## ประชากร

เทศบาลเมืองรังสิตมีประชากรในปี พ.ศ. 2552 รวมทั้งสิ้น 77,204 คน คิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 12 ของประชากรจังหวัดปทุมธานีทั้งหมด แบ่งออกเป็นเพศชาย 36,317คน (คิดเป็นร้อยละ 47) เพศหญิง 40,887 คน (คิดเป็นร้อยละ 53) มีบ้านเรือนจำนวน 40,608 หลังคาเรือน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 3,712 คนต่อตารางกิโลเมตร จะเห็นว่าเทศบาลเมืองรังสิตมีความหนาแน่นของประชากรเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งแปรผันตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนประชากรและความหนาแน่นในเขตเทศบาลเมืองรังสิต พ.ศ. 2536 – 2552

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร(คน)			ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)
	ชาย	หญิง	รวม	
2536	23,917	25,012	48,929	2,352
2537	24,809	25,999	50,808	2,443
2538	25,814	27,265	53,079	2,552
2539	26,813	28,492	55,305	2,659
2540	27,301	29,076	56,377	2,710
2541	28,353	30,284	58,637	2,819
2542	28,757	30,918	59,675	2,869
2543	29,225	31,613	60,838	2,925
2544	30,059	32,797	62,856	3,022
2545	31,207	34,034	65,241	3,136
2546	31,665	34,527	66,182	3,182
2547	32,572	35,775	68,347	3,286
2548	33,597	37,011	70,608	3,395
2549	35,047	38,749	73,796	3,548
2550	35,829	39,956	75,785	3,644
2551	36,235	40,608	76,843	3,694
2552	36,313	40,887	77,204	3,712

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (2552)

## การคาดการณ์ประชากร

เมื่อนำเอาข้อมูล 5 ปีย้อนหลังมาทำการคาดการณ์ประมาณจำนวนประชากรในอนาคตของเทศบาลเมืองรังสิตโดยวิธี Exponential จะทำให้สามารถคาดการณ์จำนวนประชากรได้ว่ามีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 2.85 ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวที่สูงมากสาเหตุเนื่องจากเทศบาลเมืองรังสิตอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการค่อนข้างพร้อม จึงทำให้ประชากรอพยพเข้าไปในพื้นที่นี้ ดังแสดงในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 การคาดการณ์ประมาณจำนวนประชากรในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้า

ปี พ.ศ.	การคาดการณ์ประชากร(คน)
2552	77,204
2557	89,031
2562	102,669
2567	118,396
2572	136,532

ในอีก 20 ปีข้างหน้าหรือปีพ.ศ. 2572 ประชากรในเขตเทศบาลรังสิตจะมีจำนวนประมาณ 136,532 คน

## การเปลี่ยนแปลงประชากร

การเปลี่ยนแปลงประชากรของเทศบาลเมืองรังสิตนั้น สามารถพิจารณาได้จากอัตราการเพิ่มโดยธรรมชาติ และอัตราการย้ายถิ่นสุทธิ จากตารางที่ 4.3 แสดงอัตราการเพิ่มโดยธรรมชาติของเทศบาลเมืองรังสิตในปี พ.ศ. 2538 – 2552 พบว่าเทศบาลเมืองรังสิตมีแนวโน้มอัตราการของประชากรเพิ่มขึ้น คือ จากปี พ.ศ. 2538 อัตราการเพิ่มโดยธรรมชาติเท่ากับ 0.48 เพิ่มขึ้นเป็น 1.26 ในปี พ.ศ. 2552 มีอัตราการย้ายเข้าสูงกว่าย้ายออก คืออัตราการย้ายเข้าในปีพ.ศ.2538 เท่ากับ 5.25 ลดลงเป็น -0.03 ในปี พ.ศ. 2552 ถึงแม้จะมีอัตราการย้ายเข้าลดลงแต่เมื่อพิจารณาในแต่ละปีแล้วจะพบว่ามี การย้ายเข้ามากกว่าย้ายออก จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ทำให้ประชากรในเขตเทศบาลเมืองรังสิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากเทศบาลเมืองรังสิตอยู่ไม่ไกลจาก

กรุงเทพมหานคร มีระบบสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการค่อนข้างพร้อม จึงทำให้ที่อยู่อาศัยขยายตัวเข้าไปในพื้นที่นี้อย่างรวดเร็ว ดังแสดงในตารางที่ 2.3 และ 2.4

**ตารางที่ 2.3** การเกิดการตายและอัตราการเพิ่มของประชากรโดยธรรมชาติของ  
เทศบาลเมืองรังสิต ปี พ.ศ. 2538 – 2552

ปีพ.ศ.	จำนวนประชากร	เกิด	ตาย	อัตราการเพิ่มโดยธรรมชาติ
2538	53,079	491	235	0.48
2539	55,305	531	220	0.56
2540	56,377	561	225	0.59
2541	58,637	663	267	0.67
2542	59,675	712	232	0.80
2543	60,838	450	88	0.59
2544	62,856	673	105	0.83
2545	65,241	786	139	0.99
2546	66,182	778	154	0.94
2547	68,347	917	271	0.94
2548	70,608	1,118	339	1.10
2549	73,796	2,856	327	3.42
2550	75,785	1,302	344	1.26
2551	76,843	1,243	332	1.18
2552	77,204	1,315	341	1.26

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (2552)

$$\text{อัตราการเพิ่มโดยธรรมชาติ} = \frac{\text{จำนวนคนเกิด} - \text{จำนวนคนตาย}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}} * 100$$

ตารางที่ 2.4 อัตราการย้ายถิ่นสุทธิของเทศบาลเมืองรังสิต ปีพ.ศ. 2538 – 2552

ปีพ.ศ.	จำนวนประชากร	ย้ายเข้า	ย้ายออก	อัตราการย้ายถิ่นสุทธิ
2538	53,079	6,825	4,036	5.25
2539	55,305	5,544	3,129	4.36
2540	56,377	4,468	2,935	2.71
2541	58,637	5,027	2,852	3.70
2542	59,675	4,025	3,074	1.59
2543	60,838	2,542	2,116	0.70
2544	62,856	5,000	2,901	3.33
2545	65,241	5,297	3,341	2.99
2546	66,182	5,764	3,422	3.53
2547	68,347	8,872	8,247	0.91
2548	70,608	7,180	5,863	1.86
2549	73,796	8,252	6,952	1.76
2550	75,785	9,688	8,174	1.99
2551	76,843	6,296	6,087	0.27
2552	77,204	6,335	6,358	-0.03

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (2552)

$$\text{อัตราการย้ายถิ่นสุทธิ} = \frac{\text{จำนวนคนย้ายเข้า} - \text{จำนวนคนย้ายออก}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}} * 100$$

### เศรษฐกิจ

เทศบาลเมืองรังสิต ถือได้ว่ามีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดปทุมธานี เนื่องจากความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและด้านการคมนาคมขนส่ง จึงเป็นที่ตั้งของเขตอุตสาหกรรมและโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนรวมทั้งห้างสรรพสินค้า ตลาดสินค้าขนาดใหญ่ และที่อยู่อาศัย สำหรับศูนย์การค้าและตลาดสินค้าขนาดใหญ่ที่อยู่ในย่านรังสิตที่เป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคมสำคัญที่ผ่านไปทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก ทำให้มีรัศมีการให้บริการในย่านรังสิต พื้นที่ใกล้เคียงและผู้สัญจรผ่านไปมา เช่น กรุงเทพมหานคร จังหวัด

นนทบุรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดนครนายก ฯลฯ ได้แก่ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เทสโก้โลตัส ไฮเปอร์มาร์เก็ต ตลาดรังสิต ตลาดไท ศูนย์ค้าปลีกโฮมโปร ฯลฯ สำหรับร้านค้าหรือตลาดขนาดเล็กจะกระจายอยู่บริเวณศูนย์กลางชุมชนและริมถนนสายหลัก ลักษณะเศรษฐกิจเป็นแบบลักษณะผสมผสานระหว่างภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม ภาคการพาณิชย์และภาคบริการ ในปัจจุบันเทศบาลเมืองรังสิต มีการขยายตัวภาคอุตสาหกรรม ภาคการพาณิชย์และภาคการบริการอย่างต่อเนื่อง จึงพบเห็นการประกอบอาชีพเกษตรกรรมค่อนข้างน้อย

### 1.1 ภาคเกษตรกรรม

ปัจจุบันภาคการเกษตรในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองรังสิต ส่วนใหญ่ได้ถูกทดแทนโดยภาคอุตสาหกรรม แต่ยังคงมีการทำไร่มันสำปะหลังและทำนาอยู่บ้าง ในพื้นที่หมู่ 3 หมู่ 5 และหมู่ 6

### 1.2 ภาคอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรม ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ต่างๆ ผลิตสินค้าขนานชนิดออกสู่ตลาด เช่น โรงงานปั่นด้าย โรงงานทอผ้า โรงงานย้อมสี พิมพ์ลายผ้า โรงงานผลิตน้ำยาทำความสะอาด ชักแห้ง โรงงานผลิตน้ำอัดลม นมถั่วเหลือง โรงงานผลิตผ้าจيب โรงงานผลิตกระป๋อง โรงงานผลิตกล่องกระดาษ เป็นต้น

เขตอุตสาหกรรมที่ใกล้เคียงกับเทศบาลเมืองรังสิต ได้แก่ เขตอุตสาหกรรมนวนคร

### 1.3 ภาคการค้าและบริการ

การค้าและบริการในเขตเทศบาลเมืองรังสิต ประกอบด้วย การค้าส่ง ค้าปลีก และบริการต่างๆ ตลาดสดในเขตเทศบาล ประกอบด้วย ตลาดพัฒนาสิน (ห้วยหลี่) ตลาดพรพัฒนาการโยธาและตลาดสุชาติ เป็นตลาดขายส่งและขายปลีกสินค้าทางการเกษตรประเภทพืชผักและผลไม้ และสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นต่อการดำรงชีพ ดังแสดงในภาพที่ 2.14 ศูนย์การค้าต่างๆที่ขายสินค้าทั้งปลีก ทั้งส่ง ได้แก่ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต, ศูนย์ค้าส่งแม็คโคร, เทสโก้ โลตัสไฮเปอร์ มาร์เก็ต, ศูนย์ค้าปลีกโฮมโปร ฯลฯ (เทศบาลเมืองรังสิต, 2550)



ภาพที่ 2.14 ตลาดวังสิตและตลาดสุชาติ

#### 1.4 ภาคการค้าและบริการ ที่อยู่ใกล้เคียงกับเทศบาลเมืองวังสิต ได้แก่

ตลาดกลางขายส่งสินค้าสี่มุมเมืองด้านเหนือ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา เป็นตลาดกลางขายสินค้าเกษตรที่สำคัญ ซึ่งได้รับการส่งเสริมจากกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ โดยมีสินค้าเกษตรประเภทพืชผัก และผลไม้สด จากแหล่งผลิตภายในจังหวัดและต่างจังหวัด ส่งเข้ามาจำหน่ายตลอดปี และเจ้าของกิจการบางรายมีการทำห้องเย็นเพื่อเก็บผลไม้ประเภทนำเข้าจากต่างประเทศด้วย

ตลาดไท เป็นตลาดกลางสินค้าการเกษตรแห่งประเทศไทย โดยเป็นศูนย์กลางสินค้าการเกษตรและอุตสาหกรรม การเกษตรที่ครบวงจร โดยเป็นตลาดที่แบ่งออกเป็นสัดส่วนตามประเภทของสินค้า สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่หลากหลายได้วันละ 15,000 ตัน จากเกษตรกรไทยทั่วประเทศ โดยเปิดตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้เป็นแหล่งชุมชนที่มีผู้คนเข้ามาใช้บริการในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก

#### 1.5 การคลังท้องถิ่น

การคลังท้องถิ่น เป็นกระบวนการเกี่ยวกับการจัดเก็บและจัดหารายได้และการใช้จ่ายเงินของท้องถิ่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาและตอบสนองความต้องการของชุมชนในการพัฒนาท้องถิ่นให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการจัดเก็บและหารายได้ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งได้รับจัดสรรเงินอุดหนุนจากส่วนกลาง ส่วนการใช้จ่ายของท้องถิ่นนั้นก็ต้องเป็นไปตามรายการที่กฎหมายกำหนดไว้

ในการวิเคราะห์ถึงสถานภาพการคลังของเทศบาลเมืองรังสิต จะได้พิจารณาจากรายรับ - รายจ่าย ตามเทศบัญญัติประจำปีงบประมาณฯย้อนหลังตั้งแต่ปีงบประมาณพ.ศ. 2547 - 2550 ดังแสดงในตารางที่ 2.5

**ตารางที่ 2.5** เปรียบเทียบรายรับและรายจ่ายของเทศบาลเมืองรังสิต ระหว่างปีพ.ศ. 2547 – 2550

รายการ	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550
รายรับ (บาท)	457,346,277	360,644,456	404,174,281	463,482,919
รายจ่าย (บาท)	449,042,536	322,960,193	385,440,903	356,395,417
รายรับมากกว่า รายจ่าย (บาท)	8,303,741	27,684,263	18,733,378	107,087,502
รายรับมากกว่า รายจ่ายร้อยละ	1.82	7.68	4.63	23.10

ที่มา: เทศบาลเมืองรังสิต (2550)

**รายรับ** พิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของเทศบาลแบ่งออกตามลักษณะของรายได้ ได้แก่

รายได้ปกติ ประกอบด้วย รายได้จากภาษีและรายได้ที่ไม่ใช่ภาษี ได้แก่ รายได้จากค่าธรรมเนียม ค่าปรับ ทรัพย์สิน สาธารณูปโภคและเบ็ดเตล็ด

รายได้พิเศษ ได้แก่ รายได้จากเงินอุดหนุน เงินสะสม และเงินกู้

เมื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงของรายรับ ในปีงบประมาณ พ.ศ.2547 - 2550 พบว่า มีรายรับมากกว่ารายจ่ายทุกปี โดยในปี พ.ศ.2550 มีรายรับมากกว่ารายจ่ายร้อยละ 23.10

**รายจ่าย** รายจ่ายท้องถิ่นแบ่งตามลักษณะของรายจ่าย ได้ดังนี้

รายจ่ายประจำ ประกอบด้วย

- รายจ่ายงบกลาง เป็นรายจ่ายของส่วนกลาง
- รายจ่ายของหน่วยงาน ได้แก่ รายจ่ายประจำ (เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทนใช้สอย วัสดุ ฯลฯ) และรายจ่ายเพื่อการลงทุน หรือรายจ่ายเพื่อการพัฒนา (ค่าครุภัณฑ์ ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง)

**สถานภาพการคลังของเทศบาลเมืองรังสิต** ในปีงบประมาณ พ.ศ.2547-2550  
 สถานภาพการคลังของเทศบาลเมืองรังสิตอยู่ในเกณฑ์ที่สมดุล เนื่องจากมีรายรับมากกว่ารายจ่าย

### 1.6 ราคาประเมินที่ดินในเขตเทศบาลเมืองรังสิต

**ตารางที่ 2.6** เปรียบเทียบราคาประเมินที่ดินในเขตเทศบาลเมืองรังสิต ปี พ.ศ. 2537 และปี พ.ศ. 2550

บริเวณที่ดิน	ราคา(ปี พ.ศ.2537) บาท/ตารางวา	ราคา(ปี พ.ศ.2550) บาท/ตารางวา
ถนนพหลโยธิน	18,000-30,000	25,000-80,000
ถนนรังสิต-ปทุมธานี	20,000-45,000	25,000-70,000
ถนนรังสิต-นครนายก	18,000-20,000	20,000-40,000
ถนนเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์	5,000-15,000	6,000-25,000
ตลาดรังสิต	40,000-45,000	40,000-70,000

ที่มา: สำนักงานธนารักษ์พื้นที่เขต 4 กระทรวงการคลัง (2551)

ราคาที่ดินเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการลงทุนและการกำหนดสภาพทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ ในการศึกษาครั้งนี้ใช้ข้อมูลราคาที่ดินจากการประเมินราคาที่ดิน ตามบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินเพื่อใช้ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ปีพ.ศ.2537 และปีพ.ศ. 2550 ของสำนักงานธนารักษ์พื้นที่เขต 4 กระทรวงการคลัง โดยพิจารณาราคาประเมินต่ำสุดและสูงสุด ตามแนวถนนสายหลักและถนนสายรอง สำหรับพื้นที่เทศบาลเมืองรังสิต แบ่งราคาประเมินที่ดินออกเป็น 3 ระดับ คือ

### 1. ราคาประเมินที่ดินสูงกว่า 40,000 บาท

จะอยู่ติดถนนพหลโยธิน ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตลาดรังสิต โดยบริเวณเหล่านี้ราคาประเมินที่ดินจะอยู่ระหว่าง 40,000-80,000 บาท/ตารางวา เนื่องจากเป็นบริเวณที่ติดกับถนนสายหลักและพื้นที่ที่สามารถติดต่อกับเขตบางเขน เขตดอนเมือง และมีระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวกและมีรถประจำทางผ่านหลายสาย

### 2. ราคาประเมินที่ดินอยู่ระหว่าง 10,000-40,000 บาท

จะอยู่ติดถนนรังสิต-นครนายก ถนนเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์ บริเวณนี้จะอยู่ไกลจากถนนสายหลักออกมา ทำให้มีราคาที่ดินต่ำกว่าบริเวณแรก โดยมีราคาประเมินอยู่ที่ 20,000-40,000 บาท/ตารางวา

### 3. ราคาประเมินที่ดินต่ำกว่า 10,000 บาท

จะอยู่บริเวณลึกเข้าไปของถนนเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์ และซอยอื่นๆที่ไกลออกไปจากย่านชุมชน ทำให้การเข้าถึงไม่สะดวก ราคาที่ดินจึงไม่สูงมากนัก ราคาประเมินจึงอยู่ที่ต่ำกว่า 10,000 บาท/ตารางวา

สรุปราคาประเมินที่ดินตามสำนักงานธนารักษ์พื้นที่เขต 4 กระทรวงการคลังในปีพ.ศ. 2537 และปีพ.ศ. 2550 ในเขตเทศบาลเมืองรังสิตนั้น พบว่าราคาที่ดินที่ปรับใหม่ในปีพ.ศ.2550 นั้นเพิ่มสูงกว่าราคาที่ดินในปีพ.ศ.2537 ถึง 1.5 ถึง 2.5 เท่าตัว พิจารณาได้จากราคาที่ดินในปีพ.ศ.2537 ราคาที่ดิน ตารางวาละ 18,000-30,000 บาท/ตารางวา เพิ่มขึ้นเป็น 25,000-80,000 บาท/ตารางวา แสดงว่า การขยายตัวในด้านการลงทุนธุรกิจการค้าต่างๆ เช่น ศูนย์การค้า หมู่บ้านจัดสรร ฯลฯ ในบริเวณพื้นที่เทศบาลเมืองรังสิต ในช่วงปีพ.ศ.2537 และปีพ.ศ. 2550 นั้น มีผลทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มจะสูงขึ้น เนื่องจากการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ จะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ราคาที่ดินที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

การที่ราคาที่ดินในแต่ละพื้นที่แตกต่างกันนั้น เนื่องจากความแตกต่างในสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่ ถนน ส่งผลให้การเข้าถึง

ในพื้นที่แต่ละพื้นที่ที่มีความสะดวกแตกต่างกัน เช่น ถนนพหลโยธิน เป็นถนนสายหลักติดกับ ศูนย์กลางย่านพาณิชย์ กรรมจะมีราคาประเมินสูงสุด รองลงมาจะเป็นถนนรังสิต-ปทุมธานี ส่วน บริเวณราคาประเมินที่ดินต่ำสุดจะอยู่ในซอยลึกเข้าไป ทำให้ระบบสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร

## สังคม

### 1. สาธารณูปโภค

#### 1.1 ไฟฟ้า

การให้บริการไฟฟ้าในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีหน่วยงานซึ่งให้บริการไฟฟ้า ให้แก่ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มี 2 หน่วยงาน คือ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคัญบุรี ตั้งอยู่ ถนนรังสิต-นครนายก หมู่ 2 ตำบลบึงยี่โก อำเภอัญบุรี จังหวัดปทุมธานี และการไฟฟ้าส่วน ภูมิภาครังสิต ตั้งอยู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) หมู่ 6 ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอ คลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ทั้งสองหน่วยงานแบ่งพื้นที่การให้บริการไฟฟ้าแก่ประชาชนในเขต เทศบาล

#### 1.2 ประปา

การให้บริการประปาในเขตเทศบาลเมืองรังสิต อยู่ในความรับผิดชอบการ ประปาส่วนภูมิภาครังสิต ซึ่งตั้งอยู่ที่ 510/4 ถนนรังสิต-ปทุมธานี หมู่ 2 ตำบลประชาธิปไตย อำเภอ ัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ในพื้นที่ 5 ไร่ แหล่งน้ำดิบที่นำมาทำน้ำประปามาจากน้ำบาดาล

#### 1.3 โทรศัพท์

การให้บริการโทรศัพท์ของเทศบาลเมืองรังสิต ปัจจุบันมีการให้บริการอย่าง ค่อนข้างทั่วถึงในเขตเทศบาล ซึ่งการติดต่อขอใช้บริการโทรศัพท์ในเขตเทศบาลสามารถติดต่อได้ที่ สำนักบริการโทรศัพท์ดอนเมือง และจากบริษัทเทเลคอมเอเชียคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

## 1.4 สถานีตำรวจ

สถานีตำรวจในเขตเทศบาลเมืองรังสิตมีสถานีตำรวจ 1 แห่งคือ สถานีตำรวจภูธรตำบลประจักษ์น้ำจืดพาลงกรณ์ ดูแลให้บริการด้านการรักษาความสงบเรียบร้อย

## 1.5 ที่ทำการไปรษณีย์

ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต สามารถใช้บริการได้ที่ที่ทำการไปรษณีย์รังสิต เลขที่ 60/5 หมู่ 4 ตำบลประชาธิปัตย์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี และ ณ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต (เทศบาลเมืองรังสิต, 2551)

## 2. การบริการทางสังคม

### 2.1 สถานศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีจำนวน 21 แห่ง คือ

2.1.1 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ศูนย์ที่ 1 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ศูนย์ที่ 2 และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ศูนย์ที่ 3

2.1.2 โรงเรียนในสังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน จำนวน 5 แห่ง คือ โรงเรียนสายปัญญารังสิต, โรงเรียนธัญบุรี, โรงเรียนชุมชนประชาธิปัตย์วิทยาคาร, โรงเรียนทองพูนอุทิศและโรงเรียนวัดแสงสวรรค์

2.1.3 โรงเรียนเอกชนมีจำนวน 13 แห่ง คือ โรงเรียนแก้วสว่างวิทยา, โรงเรียนทิพพากร วิทยาการ, โรงเรียนอุดมวิทยา, โรงเรียนดวงกมล, โรงเรียนอนุบาลรังสิต, โรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต, โรงเรียนอนุบาลบรรจบรัตน์, โรงเรียนอนุบาลรังสิตสองภาษา, โรงเรียนอนุบาลฟ้าสิรินทร์ โรงเรียนธัญวิทย์, โรงเรียนวนิษา, โรงเรียนบริบูรณ์ศิลป์รังสิต, โรงเรียนรสสุคนธ์ อากาศและโรงเรียนอนุบาลวังทอง (เทศบาลเมืองรังสิต, 2551)

ในบริเวณใกล้เคียงเทศบาลเมืองรังสิต มีสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาอยู่เป็นจำนวนมาก ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์(ศูนย์รังสิต), สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย(AIT),

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์, มหาวิทยาลัยรังสิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี (คลองหก) มหาวิทยาลัยปทุมธานี และมหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ เป็นต้น

## 2.2 สาธารณสุข ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีโรงพยาบาลของรัฐและเอกชนดังนี้

2.2.1 โรงพยาบาลของรัฐ จำนวน 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลประชาธิปัตย์ และ โรงพยาบาลธัญญารักษ์

โรงพยาบาลของรัฐใกล้เคียงพื้นที่เทศบาลเมืองรังสิต ได้แก่ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ

2.2.2 โรงพยาบาลเอกชน จำนวน 3 แห่ง คือ โรงพยาบาลเอกปทุม และ โรงพยาบาลปทุมเวช (เทศบาลเมืองรังสิต, 2551)

## 2.3 ศาสนา

ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีวัดไทยจำนวน 2 แห่ง สำนักสงฆ์ 1 แห่ง โบสถ์ในคริสตศาสนา 1 แห่ง และศาลเจ้า 3 แห่ง

2.3.1 วัด ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีวัดอยู่ 2 แห่ง ได้แก่ วัดแสงสรรค์ และวัดคลองหนึ่งแก้วนิมิตร

2.3.2 สำนักสงฆ์ ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีสำนักสงฆ์ 1 แห่ง คือ สำนักสงฆ์จันทรสูข

2.3.3 โบสถ์ในคริสตศาสนา จำนวน 1 แห่ง คือ โบสถ์พระแม่ชนนี

2.3.4 ศาลเจ้า จำนวน 3 แห่ง คือ ศาลเจ้าหลักเมือง ศาลเจ้าไต้ฮงกงและศาลเจ้าพ่อเอ็งเจีย (เทศบาลเมืองรังสิต, 2550)

จะเห็นได้ว่า ย่านรังสิต มีทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร มีเส้นทางคมนาคมสายสำคัญผ่านทำให้เดินทางได้สะดวก มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆมากมาย เป็นพื้นที่ที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร

## ศูนย์การค้าในย่านรังสิต

### พัฒนาการของศูนย์การค้าในย่านรังสิต

การขยายตัวของกรุงเทพมหานครมาทางทิศเหนือเริ่มจากการขยายตัวของที่พักอาศัยและย่านพาณิชย์กรรมชานเมืองมาตามถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินซึ่งเป็นถนนสายหลักที่เข้าสู่พื้นที่ย่านรังสิต การขยายตัวของพื้นที่พักอาศัยและพาณิชย์กรรมในบริเวณย่านรังสิตนั้นจะขยายตัวตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) โดยจะเกาะกลุ่มตามถนนสายหลักและถนนสายที่ตัดกัน คือ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุม) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ศูนย์การค้าจึงเกิดขึ้นและขยายตัวอย่างมากต่อเนื่องจากแหล่งพาณิชย์กรรมเดิมในย่านนี้ สำหรับพัฒนาการของการเกิดศูนย์การค้าที่เกิดขึ้นในย่านนี้ (ดูภาพที่ 2.15 และ 2.16) ได้แก่

1. **ศูนย์ค้าส่งแม่โคโร** ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินตรงข้ามโรงพยาบาลธัญญารักษ์ เปิดทำการเมื่อปีพ.ศ. 2532 มีพื้นที่ใช้สอย 14,000 ตารางกิโลเมตร มีที่จอดรถ 900 คัน เป็นศูนย์การค้าที่จำหน่ายทั้งสินค้าอุปโภคและบริโภคมากมายหลายระดับ จำหน่ายในลักษณะขายส่ง (Wholesale) โดยเน้นให้บริการแก่ร้านค้าย่อย ร้านขายของชำทั่วไป โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมายทั้งที่จอดรถ บริการขนส่งสินค้า และศูนย์อาหาร

2. **ศูนย์การค้าเชียร์ สตรีท** ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินขาเข้า ตรงข้ามกับศูนย์การค้าเมอริวคิงส์ ครอบคลุมพื้นที่ 99 ไร่ เปิดทำการเดือนธันวาคม 2537 เปิดตัวเป็นศูนย์การระดับภูมิภาค ศูนย์การค้าเชียร์ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน 2 หลัง สูง 15 ชั้น อาคารพาณิชย์ 90 ยูนิต มีพื้นที่ใช้สอยในศูนย์การค้าประมาณ 45,000 ตารางเมตร ประกอบด้วยห้างสรรพสินค้า 1 ห้าง และร้านค้ามากมาย เนื่องจากมีผู้มาใช้บริการไม่มากนัก และทำเลที่ตั้งไม่อยู่ในเส้นทางผ่านกลับ

บ้าน การเดินทางไม่สะดวกต้องไปกลับรถที่ทางแยกต่างระดับรังสิต ปัจจุบันศูนย์การค้าเซียร์จึงเปลี่ยนเป็นศูนย์ให้บริการทางด้าน IT

3. **ศูนย์การค้าเมอริคิงส์** ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินขาออก เปิดให้บริการเมื่อ ปี 2535 ซึ่งเป็นศูนย์การค้าแห่งแรกในย่านนี้ที่มีลักษณะการให้บริการครบวงจร บนพื้นที่ 10,000 ตารางเมตร เป็นศูนย์การค้า 4 ชั้น มีโรงภาพยนตร์ สวนสนุกให้เด็กเล่น แม้ศูนย์การค้านี้มีการให้บริการไม่หลากหลายและมีเนื้อที่จำกัด แต่มีกิจกรรมด้านการบันเทิงคือ เวทีคอนเสิร์ต เป็นตัวดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการได้มากโดยเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์ โดยผู้ใช้บริการส่วนหนึ่งเป็นผู้มาชมคอนเสิร์ตด้วย ปัจจุบันศูนย์การค้าแห่งนี้ได้ปิดทำการไปแล้วเนื่องจากประสบวิกฤตเศรษฐกิจเมื่อปี พ.ศ. 2540

4. **ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต** ตั้งอยู่บนทางแยกต่างระดับรังสิต ระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนรังสิต-องครักษ์ เป็นอาคาร 5 ชั้นตั้งอยู่บนเนื้อที่ 105 ไร่ เปิดทำการเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2538 เป็นศูนย์การค้าที่ประกอบด้วยห้างสรรพสินค้า 2 ห้างหลัก คือ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล มีเนื้อที่ 44,600 ตารางเมตรและห้างสรรพสินค้าโรบินสัน มีเนื้อที่ 45,000 ตารางเมตร และบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ 20,500 ตารางเมตรและมีร้านค้าและบริการเป็นจำนวนมากรวมตัวกันอยู่กว่า 400 ร้าน ทำให้ศูนย์การค้ามีความหลากหลาย พร้อมด้วยพื้นที่พักผ่อน 2,000 ตารางเมตร ด้านสินค้าจะประกอบด้วยสินค้าตั้งแต่ที่จำเป็นในการยังชีพ (Convenience Good) เช่น อาหารสด ของชำ ของใช้เบ็ดเตล็ดไปจนถึงสินค้าที่มีลักษณะเป็นสินค้าเฉพาะตามรสนิยม อุปกรณ์สำนักงาน ฯลฯ บริการด้านศูนย์อาหาร ห้องอาหาร โรงภาพยนตร์ ศูนย์รวมคอมพิวเตอร์และโทรศัพท์มือถือ ศูนย์รวมสถาบันกวดวิชาต่างๆ

5. **ออฟฟิศ ดีโป้** ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินขาเข้า เป็นผู้จัดจำหน่ายอุปกรณ์สำนักงานและบริการธุรกิจครบวงจรในเครือเซ็นทรัล รีเทลคอร์ปอเรชั่น สาขารังสิตเป็นสาขาแรก เปิดทำการเมื่อปี พ.ศ. 2540 เป็นอาคารขนาดใหญ่ 1 ชั้น โดยเป็นศูนย์รวมอุปกรณ์สำนักงาน จำหน่ายอุปกรณ์ เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้สำนักงาน

6. **ศูนย์ค้าปลีกโฮมโปร** หรือ ชื่อเต็ม บริษัท โฮม โปรดักส์ เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน) ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินขาออก ตรงข้ามกับออฟฟิศ ดีโป้ เปิดดำเนินการที่สาขารังสิตเป็นสาขาแรกเมื่อเดือนกันยายน 2539 เป็นอาคารขนาดใหญ่ 1 ชั้น โดยประกอบธุรกิจค้าปลีก

จำหน่ายสินค้าและให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง ต่อเติม ซ่อมแซม อาคาร บ้านและที่อยู่อาศัยแบบครบวงจร

7. **ศูนย์ค้าปลีกคาร์ฟูร์ ไฮเปอร์มาร์เกต** ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินขาออก ติดกับศูนย์การค้าเมอริคิงส์ โดยมีพื้นที่ใช้สอย 10,100 ตารางเมตร ที่จอดรถ 800 คัน เปิดทำการเมื่อเดือนกรกฎาคม 2540 โดยเป็นธุรกิจค้าปลีกขนาดใหญ่ (One Stop Service) ที่ขายในราคาต่ำสุด โดยใช้กลยุทธ์ขายสินค้าราคาถูกและเน้นสินค้าอุปโภคบริโภคที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

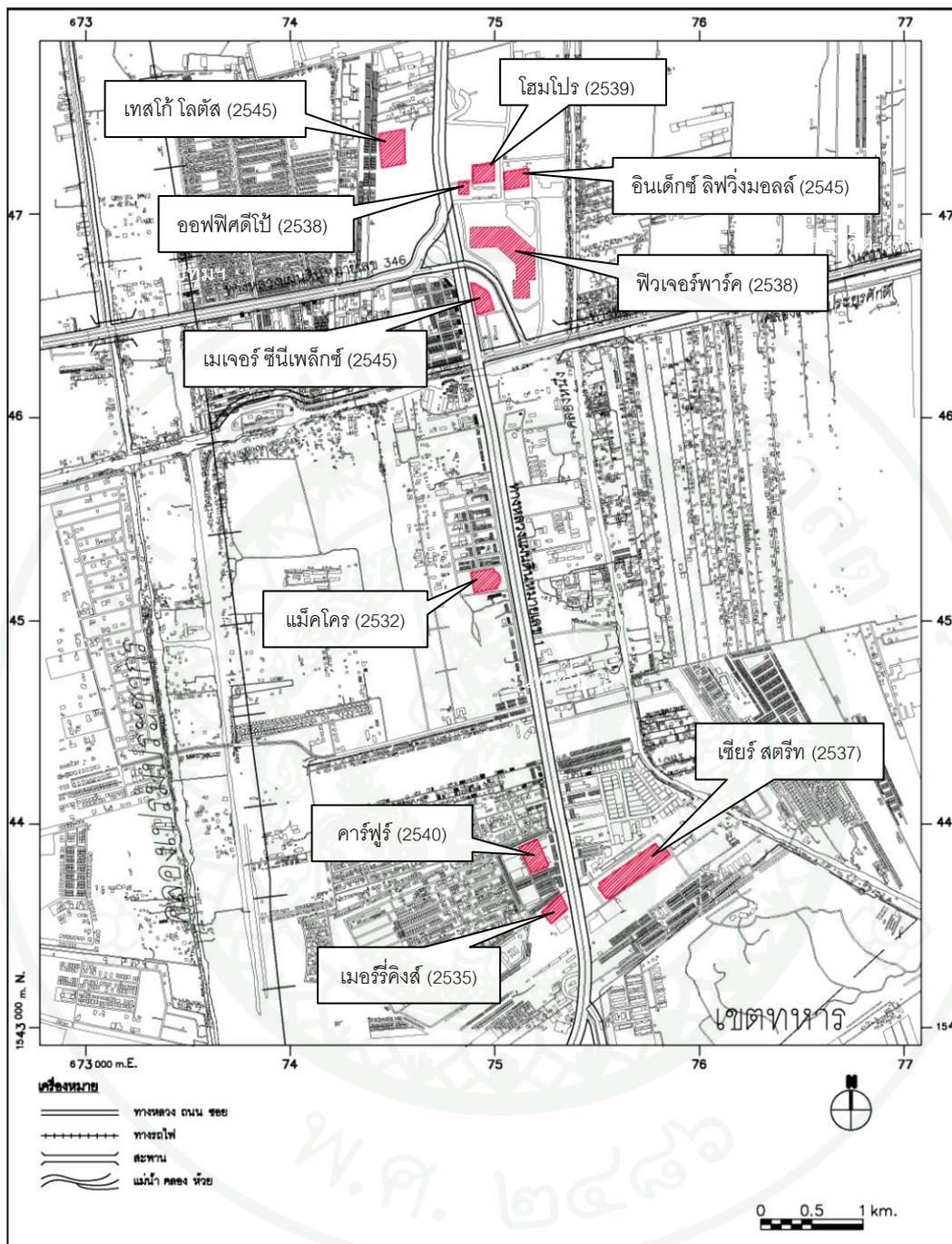
8. **เมเจอร์ ซีเนเพล็กซ์** เปิดดำเนินการเมื่อเดือนมีนาคม 2545 ประกอบด้วยอาคารสูง 3 ชั้น ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 11 ไร่ เป็นอาคารไลฟ์สไตล์ เอ็นเตอร์เทนเมนต์ คอมเพล็กซ์ขนาดใหญ่ พื้นที่ใช้สอยของอาคาร รวมทั้งสิ้น 31,995 ตารางเมตร ตั้งอยู่ในบริเวณจุดตัดระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนรังสิต-นครนายก ประกอบด้วยโรงภาพยนตร์ จำนวน 16 โรง (จำนวน 3,467 ที่นั่ง) โบว์ลิ่ง จำนวน 26 เลน คาราโอเกะจำนวน 18 ห้อง และร้านค้าปลีกจำนวนมากกว่า 30 ร้าน

9. **เทสโก้ โลตัส ไฮเปอร์มาร์เก็ต** เป็นห้างสรรพสินค้าของเทสโก้ โลตัสรูปแบบหนึ่ง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2545 สาขารังสิต นับเป็นสาขาที่ 37 ของเทสโก้ โลตัส เป็นอาคาร 2 ชั้น ที่มีพื้นที่ขายประมาณ 8,000 ตารางเมตร โดยในส่วนของปลาซ่าและ Entertainment จะมีร้านค้าต่างๆเช่าพื้นที่อยู่ด้วย

10. **อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์** เปิดทำการเมื่อเดือนธันวาคม 2545 อยู่ใกล้กับบิกซีของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็น "สเปเชียลมอลล์" ที่รวมเฟอร์นิเจอร์ และของใช้ตกแต่งบ้าน ซึ่งนับได้ว่าอินเด็กซ์ลิฟวิ่งมอลล์เป็นสเปเชียลมอลล์แห่งแรกในประเทศไทย นำเสนอสินค้าของใช้ภายในบ้าน ของตกแต่ง และเฟอร์นิเจอร์ ที่ได้รับการคัดสรรให้ครอบคลุมทุกความต้องการของลูกค้าโดยมุ่งเน้นทำเลที่ตั้งในบริเวณชานเมืองที่มีกลุ่มที่พักอาศัยหนาแน่น การเดินทางสะดวก พร้อมบริการที่จอดรถ



ภาพที่ 2.15 ศูนย์การค้าต่างๆที่อยู่ในย่านรังสิต



ภาพที่ 2.16 สถานที่ตั้งของศูนย์การค้าต่างๆในย่านรังสิต  
ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี (2553)

## ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

### 1. สภาพทั่วไปของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่และครบวงจรที่สุดของกรุงเทพฯ ตอนเหนือ ตั้งอยู่บนทางแยกต่างระดับรังสิต ระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) กับถนนรังสิต-นครนายก (ดังแสดงในภาพที่ 2.17 และภาพที่ 2.18) เป็นอาคาร 5 ชั้น ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 105 ไร่ เปิดทำการเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2538 เป็นศูนย์การค้าแห่งเดียวที่รวมห้างสรรพสินค้า 2 แห่งและซูเปอร์เซ็นเตอร์ขนาดใหญ่ไว้ด้วยกัน คือ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล มีเนื้อที่ 44,600 ตารางเมตร ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน มีเนื้อที่ 45,000 ตารางเมตร และ บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ 20,500 ตารางเมตร ส่วนพลาซ่ามีเนื้อที่ 570,000 ตารางเมตร เป็นศูนย์รวมสินค้าและบริการไว้อย่างครบครัน รวมทั้งมี Special Store อีก 16 แปรนต์ มีร้านค้ารวมตัวกันอยู่กว่า 900 ร้าน มีสถาบันสอนพิเศษและกวดวิชาจำนวน 35 แห่ง โดยมีการจัดโซนไว้อย่างชัดเจน ทำให้ศูนย์การค้ามีความหลากหลาย พร้อมด้วยพื้นที่พักผ่อน 2,000 ตารางเมตร มีที่จอดรถ 7,000 คัน ด้านสินค้าจะประกอบด้วยสินค้าตั้งแต่ที่จำเป็นในการยังชีพ (Convenience Good) เช่น อาหารสด ของชำ ของใช้ เบ็ดเตล็ดไปจนถึงสินค้าที่มีลักษณะเป็นสินค้าเฉพาะตามรสนิยม อุปกรณ์สำนักงาน ฯลฯ บริการด้านศูนย์อาหาร ห้องอาหาร ศูนย์รวมคอมพิวเตอร์และโทรศัพท์มือถือ ศูนย์รวมสถาบันกวดวิชาต่างๆ



ภาพที่ 2.17 ด้านหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

ความได้เปรียบของศูนย์การค้าแห่งนี้ ประการแรกคือ ที่ตั้งอยู่ระหว่างถนนพหลโยธิน (10 ช่องทาง) ตัดกับถนนรังสิต-นครนายก (6 ช่องทาง) ซึ่งเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อของผู้คนที่อาศัยในพื้นที่ย่านรังสิตและจังหวัดใกล้เคียง คือ จังหวัดปทุมธานี นนทบุรี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี

และนครนายก ประการที่สองคือ มีการลงทุน 500 ล้านบาท เพื่อสร้างสะพานกลับรถ 2 ทิศทาง กว้างข้างละ 6 เมตร รวมทั้งได้สร้างสะพานลอยคนข้ามบริเวณถนนด้านพหลโยธิน และสะพานต่างระดับรังสิต และได้มอบที่ดินบางส่วนให้เป็นที่จอดรถขสมก. ปัจจุบันมีจำนวนของผู้ใช้บริการในวันธรรมดาประมาณ 130,000 คนต่อวัน และ 140,000- 150,000 คนต่อวัน ในวันหยุดเสาร์ อาทิตย์และนักชดถุกษ์ มีลูกค้ากลุ่มเป้าหมายคือผู้คนที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรย่านรังสิต-นครนายก รวมทั้งคนจากจังหวัดใกล้เคียงอย่าง นครนายก ปราจีนบุรี พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพมหานคร (เขตดอนเมืองและเขตบางเขน) ขณะที่บางส่วนของบริการครอบคลุมไปถึงจังหวัดนนทบุรี สระบุรี และลพบุรี ซึ่งสามารถเข้ามาใช้บริการได้สะดวก



ภาพที่ 2.18 ที่ตั้งศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

พิกัด: Pointasia (2552)

นอกจากนั้นในศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ยังมี โรงภาพยนตร์เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ซึ่งรองรับลูกค้ากว่า 5,500 ที่นั่ง, Power Buy 2 สาขา, ร้าน B2S 2 สาขา, Super Sport 2 สาขา, Fitness First สาขาที่สมาชิกอันดับต้นๆของประเทศไทย, Home Work, Tops Supermarket ล้ำสุดมี SB Design Square และยังมีร้านอาหารกว่า 110 ร้าน ร้านแพชั่นอีก 234 ร้าน ทำให้ศูนย์การค้าแห่งนี้มีศักยภาพในการดึงดูดกำลังซื้อมากขึ้น

## 2. การแบ่งโซนภายในศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ภายใต้แนวคิด “The Natural-Metro Shopping Park จุดนัดพบของธรรมชาติ ความล้ำสมัย และคุณ” กับการตกแต่งที่เน้นบรรยากาศธรรมชาติ อาทิ น้ำพุ น้ำตก และต้นไม้ แบ่งออก 6 พาร์ค ได้แก่

Gourmet Park เป็นโซนที่มีร้านอาหาร เบเกอรี่ ร้านกาแฟและเครื่องดื่มต่างๆทุกรสชาติที่หลากหลายจากร้านอาหารชั้นนำกว่า 60 ร้านอยู่บริเวณชั้นใต้ดินของศูนย์การค้าฯ ดังแสดงในภาพที่ 2.19



ภาพที่ 2.19 ร้านค้าบริเวณ Gourmet Park

ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

Digital Park เป็นโซนที่เกี่ยวกับมือถือ คอมพิวเตอร์ แผ่นซีดี ดีวีดี ซอฟต์แวร์ เกมส์ คอมพิวเตอร์ โสมเอ็นเตอร์เทนเมนท์ อุปกรณ์ไอที และนวัตกรรมใหม่ๆ ที่สามารถอัปเดตเทคโนโลยีแห่งดิจิทัลได้จากแบรนด์ชั้นนำ พร้อมศูนย์บริการหลังการขายที่ได้มาตรฐาน อยู่บริเวณชั้น 3 ฟังเซ็นทรัล ของศูนย์การค้าฯ ดังแสดงในภาพที่ 2.20



ภาพที่ 2.20 ร้านค้าบริเวณ Digital Park

ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

Fashion Park เป็นโซนที่เกี่ยวกับเสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย กระเป๋า รองเท้า เครื่องประดับ ที่ตอบรับทุกสไตล์ของทุกวัย พร้อมกับสถาบันเสริมความงามและสุขภาพชื่อดัง อยู่บริเวณชั้น 3 โชนกลางหรือโซนน้ำพุของศูนย์การค้าฯ ดังแสดงในภาพที่ 2.21



ภาพที่ 2.21 ร้านค้าบริเวณ Fashion Park

ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

Campus Park เป็นโซนที่เกี่ยวกับสถาบันการศึกษาและสถาบันกวดวิชาต่างๆ ที่จะสร้างสรรค์ทุกจินตนาการ เสริมสร้างศักยภาพแห่งการเรียนรู้ กับอาณาจักรแห่งการเรียนรู้ที่สมบูรณ์แบบที่สุดด้วย 35 สถาบันการศึกษาชั้นนำ อยู่บริเวณชั้น 3 ฝั่งเซ็นทรัล ของศูนย์การค้าฯ อยู่ติดกับโซน Digital Park ดังแสดงในภาพที่ 2.22



ภาพที่ 2.22 บริเวณ Campus Park

ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

Banking Park เป็นโซนที่เกี่ยวกับธนาคารและสถาบันการเงินต่างๆ ที่สะดวกครบครัน  
ทุกบริการด้านการเงินกับ 14 ธนาคาร 4 สถาบันการเงิน อยู่บริเวณชั้น 2 ผังเซ็นทรัล ของศูนย์การค้าฯ  
ดังแสดงในภาพที่ 2.23



ภาพที่ 2.23 สถาบันการเงินต่างๆบริเวณ Banking Park

ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

Alive Park อยู่บริเวณด้านหน้าของศูนย์การค้าฯ มีพื้นที่จำนวน 10 ไร่ ซึ่งตกแต่งให้  
เป็น Forest Park สวนป่าที่จำลองมาจากป่าร้อนชื้น (Tropical Rain Forest) สำหรับลูกค้าทุกกลุ่ม  
ที่จะมาทำกิจกรรมในสวนป่าแห่งนี้ พร้อมพันธุ์ไม้และบอร์ดเพื่อการเรียนรู้ ซึ่งนอกจากมาจับจ่าย  
สินค้าในศูนย์การค้าฯแล้ว ยังเป็นที่สำหรับพบปะสังสรรค์ระหว่างครอบครัวและกลุ่มเพื่อนอีกด้วย  
มีลานกิจกรรมกลางแจ้งที่สามารถจัดกิจกรรมได้หลากหลาย, Matrix Fountain น้ำพุความสูงเท่าตึก  
4 ชั้นเต้นระบำตามจังหวะสายน้ำ เสียงเพลง และแสงไฟ ที่สามารถจัดกิจกรรมแสดงพร้อม แสง สี  
เสียง ได้มากกว่า 100 รูปแบบ, Magic Rain น้ำฝนเทียมที่จะให้ความชุ่มชื้นและตกบริเวณสวนป่า  
ทุกวัน (ตลอด 365 วัน) ดังแสดงในภาพที่ 2.24 และ 2.25



ภาพที่ 2.24 บริเวณ Alive Park ซึ่งอยู่ด้านหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต  
ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)



ภาพที่ 2.25 บริเวณ Alive Park ซึ่งอยู่ด้านหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต  
ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

Playground ลานกิจกรรมเด็ก รวบรวมเครื่องเล่นหลายประเภทที่สามารถเสริมสร้างพัฒนาการของเด็กวัย 3-9 ปี, Jogging Track ลู่วิ่ง ความยาว 400 เมตร และ 700 เมตร ร้านค้า (Pavilion) ท่ามกลางธรรมชาติ จำนวน 6 ร้าน พร้อมกับ Grand Dome เหนือ พื้นที่ Alive Park ที่สามารถรองรับกิจกรรมและโชว์รูปแบบใหม่มากมาย อาทิ คอนเสิร์ต กิจกรรม Adventure และการเปิดตัวสินค้า ดังแสดงในภาพที่ 2.26



ภาพที่ 2.26 บริเวณ Playground ลานกิจกรรมเด็ก ซึ่งอยู่ด้านหน้าศูนย์การค้าฯ  
ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

### 3. การเข้าถึงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (ดูภาพที่ 2.27)

#### 3.1 โดยทางรถยนต์

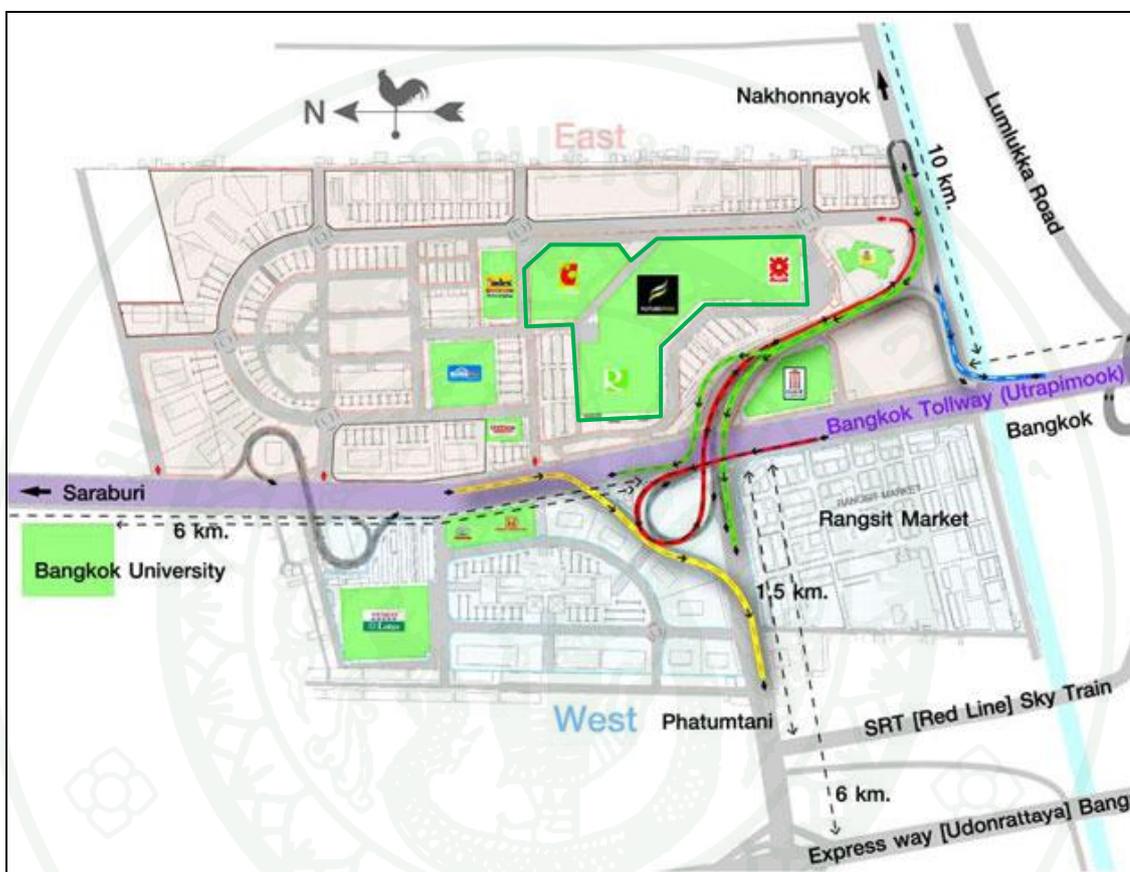
3.1.1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) 10 ช่องทางจาก กรุงเทพมหานคร มุ่งสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปภาคเหนือ และสระบุรีไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ก. ข้ามทางแยกต่างระดับ ไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) เลี้ยวเข้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ด้านห้างเซ็นทรัล

ข. ข้ามสะพานกลับรถตัวเอส หน้าเทสโก้โลตัส เข้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ด้านไฮมโปร 3 เส้นทาง

3.1.2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) (6 ช่องทาง) จากนครนายกผ่านคลองหนึ่ง ขึ้นทางแยกต่างระดับรังสิตแล้วยูเทิร์นกลับมาทางไปนครนายกเลี้ยวเข้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ด้านห้างเซ็นทรัล

3.1.3 ทางด่วนโทลล์เวย์ (อุดรภิมุข) จากเส้นทางยกระดับอุดรภิมุข (โทลล์เวย์) โดยผ่านด่านอนุสรณ์สถาน 1/2 มุ่งหน้าตรงมาทางบางปะอินและทางลงนครนายก เมื่อมาถึงแยกให้เลี้ยวซ้ายมาตามป้าย ซึ่งสามารถเข้าสู่ศูนย์การค้าฯ ได้ทางฝั่งเซ็นทรัล



ภาพที่ 2.27 เส้นทาง การเข้าถึงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

ที่มา: ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (2552)

3.1.4 ทางด่วนอุดรรัถยา (ปากเกร็ด-บางปะอิน) ลงที่บางพูน ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี) มายังศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตระยะทาง 6 กม.

3.1.5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนตะวันออก) (East Outer Ring Road) มีทางออกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) มายังศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ระยะทาง 10 กม.

**3.1.6 รถโดยสารประจำทาง ขสมก.** มีรถโดยสารประจำทางโดยสาร ขสมก. ผ่าน 19 สาย ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง ขสมก. สาย 29, 34, 59, 185, 503, 510, 520, 522, 513, 39, 42, 513, ปอ39, 554, 555, 559, 95ก, 39A, 504,

**3.1.7 รถเอกชนร่วมบริการ (รถตู้ปรับอากาศ)** มีรถเอกชนร่วมบริการ (รถตู้ปรับอากาศ) ผ่าน 11 สาย ได้แก่ สาย ต.39, ต.113, ต.114, ต.118, ต.41, ต.63, ต.83, ต.84, ต.85, ต.94, ต.95 และต.96,

**3.2 โครงการในอนาคต รถไฟฟ้าสายสีแดง (Red line SRT sky train) สถานีรังสิต**  
- ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ระยะทาง 2 ก.ม.

#### 4. การเลือกที่ตั้งของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

พิมพ์ผกา หวังหลี่ กรรมการผู้จัดการบริษัทรังสิตพลาซ่า กล่าวว่า ทำเลย่านนี้ถือว่ามีศักยภาพสูงมาก เนื่องจากมีความสะดวกในการคมนาคม เป็น Gateway ของถนนพหลโยธินเหมือนเป็นประตูทางออก สามารถเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคอีสาน ได้อย่างคล่องตัวด้วยโครงข่ายคมนาคมหลักหลายสาย ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) 10 ช่องทาง, ดอนเมืองโทลล์เวย์, ถนนวงแหวนรอบนอก, ทางด่วนเชื่อมต่อบริเวณระหว่างทางด่วน ชั้นที่ 1 – 2 และเชื่อมต่อไปยังทางด่วนบางพูน- บางปะอิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ – รังสิต) ขณะเดียวกันยังเป็นทำเลที่แวดล้อมไปด้วยโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่มีการขยายตัวมากที่สุดในประเทศไทย และอยู่ในแหล่งสถาบันการศึกษาถึง 22 สถาบัน (มีจำนวนนักศึกษาประมาณ 170,000คน) (บิสิเนสไทย, 2549)

ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เกิดขึ้นด้วยความคาดหวังว่า ผู้คนที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรย่านถนนรังสิต-นครนายก รวมทั้งคนจากจังหวัดใกล้เคียง อย่างนครนายก ปราจีนบุรี พระนครศรีอยุธยา ซึ่งสามารถเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวกจะหลั่งไหลมายังศูนย์การค้าแห่งนี้ เหมือนปรากฏการณ์ของศูนย์การค้า Junction 8 ศูนย์การค้าชานเมืองในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นแม่แบบของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ที่สามารถรองรับผู้ที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองหรือเมืองใหม่ ที่ขยายออกมา Junction 8 มีรูปแบบไม่ต่างจากฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีศูนย์การค้า โรงภาพยนตร์ Specialty Store เช่น Toy 'r us และร้านเด่นๆเพื่อรองรับลูกค้าให้ครบทุกกลุ่ม และทำให้

เกิดพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจบริเวณชานเมือง ช่วยลดปริมาณคนเข้าเมืองในวันหยุด รวมถึงวันทำงาน สำหรับคนที่ทำงานในพื้นที่ที่ไม่ต้องเดินทางเข้าไปเบียดเสียดข้อบั้งกันบนถนนออร์ชาร์ดเพียงแห่งเดียว

“กระแสนบ้านจัดสรรในพื้นที่รังสิต-นครนายก ก่อนวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีนัยพจน์โครงการยิ่งสร้างความมั่นใจว่า พื้นที่ค้าปลีกจำนวนมหาศาลจะสามารถรองรับผู้คนที่เข้ามาใช้บริการอย่างคับคั่ง ณ เวลานั้น ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ยังเปิดตัวด้วยโพลีชั่นนิ่งของการเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่สุดของเมืองไทย” พิมพิณฑกา กล่าว

### กลุ่มเป้าหมายของฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

1. กลุ่มครอบครัว 60%
2. กลุ่มนักศึกษา 20%
3. กลุ่มคนจากจังหวัดใกล้เคียง 20% (โพลีชั่น, 2551)

ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็นศูนย์การค้าระดับภูมิภาคที่มีบริการครบถ้วนสำหรับผู้อยู่อาศัยในย่านนี้ และจังหวัดใกล้เคียงได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครนายก

### ที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต

#### การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต

การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในย่านรังสิต ในรูปแบบเดิมจะเป็นที่อยู่อาศัยที่อยู่ตามริมคลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองเปรมประชากร และคลองซอยต่างๆ แต่ในปัจจุบันการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางถนน ทำให้ที่อยู่อาศัยกระจายตัวไปตามเส้นทางสายสำคัญในย่านนี้ และที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นจะเป็นลักษณะของโครงการหมู่บ้านจัดสรรมากกว่าดำเนินการสร้างเอง ทั้งนี้เป็นเพราะปัจจุบันมีสถาบันทางการเงินรองรับการให้สินเชื่อเพื่ออยู่อาศัยมากขึ้น และโครงการหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้รูปแบบบ้านและราคาให้เลือกหลากหลาย ซึ่งทำให้ลูกค้ามีทางเลือกมากขึ้น

ธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรเริ่มเกิดขึ้นในสังคมไทยประมาณ พ.ศ.2510 และมีขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆตลอดเวลา ธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรมีทิศทางขยายตัวไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร กล่าวคือ มีแนวโน้มการขยายตัวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร คือ พื้นที่ในเขตบางกะปิ บางเขน พระโขนง มีนบุรี หนองจอก ซึ่งการขยายตัวยังจำกัดอยู่เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ยังมีได้ขยายตัวมาถึงพื้นที่รังสิตมากขึ้น จากหลักฐานที่ปรากฏจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2524 มีหมู่บ้านจัดสรรของเอกชนในเขตจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นหมู่บ้านจัดสรรในย่านรังสิต มีเพียง 4 หมู่บ้าน คือ หมู่บ้านสามภพนิเวศน์ (ถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 27) หมู่บ้าน นวนคร (ถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 46) หมู่บ้านเคหะชุมชนสุนันท์ชัย (ถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 35) และหมู่บ้านริมทะเลสาบนวนคร

จะเห็นได้ว่า โครงการหมู่บ้านจัดสรรดังกล่าวในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ในย่านรังสิตยังคงมีหมู่บ้านจัดสรรอยู่น้อยมาก และโครงการดังกล่าวก็ตั้งอยู่เฉพาะริมถนนพหลโยธินซึ่งเป็นถนนสายหลัก ยังไม่มีโครงการหมู่บ้านจัดสรรตามถนนสายรองต่างๆ ภาวะการบูมของธุรกิจที่ดินเกิดขึ้นในช่วงปีพ.ศ. 2531 ทำให้ราคาที่ดินในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลมีราคาสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ธุรกิจบ้านจัดสรรเริ่มขยายตัวเข้ามาสู่พื้นที่ย่านรังสิต โดยเฉพาะถนนสายรองที่ตัดแยกจากถนนพหลโยธินในจังหวัดปทุมธานี เช่น ถนนลำลูกกา และถนนรังสิต-นครนายก

ในช่วงตั้งแต่ปีพ.ศ.2531 นั้น มีความต้องการที่อยู่อาศัยในปริมาณความต้องการที่มากขึ้น เนื่องมาจากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และยังมีโครงการประเภทบริการขยายตัวเข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ ศูนย์การค้าเซียร์ ศูนย์ค้าส่งแมคโคร ศูนย์ค้าปลีกดีไอดี ศูนย์การค้าคาร์ฟูร์ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ตลาดไท และสวนสนุกดรีมเวิลด์ เป็นต้น การเติบโตของโครงการทั้งภาครัฐและเอกชนเหล่านี้ ได้ส่งผลให้พื้นที่ในย่านรังสิตเปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก และทำให้ราคาที่ดินเพิ่มขึ้น ผู้ที่เคยซื้อที่ดินไว้ในราคาถูกจึงนำที่ดินนั้นมาจัดสรรเพื่อทำกำไรในเวลาต่อมาเป็นจำนวนมาก จะเห็นได้ว่าปัจจุบันเกิดโครงการบ้านจัดสรรจำนวนมากในย่านรังสิต โดยส่วนใหญ่จะเป็นทาวน์เฮาส์ จะมีบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดไม่มากนัก

จุดศูนย์กลางของการพัฒนาในยุคปีพ.ศ.2533-2534 บ้านจัดสรรจะอยู่บนถนนรังสิต-นครนายกฝั่งใต้ ซึ่งเป็นถนนเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์ เนื่องจากราคาที่ดินถูกกว่าฝั่งเหนือที่ไม่ติดคลอง โดยเริ่มจากช่วงคลองต้นๆตั้งแต่คลอง 1 ที่อยู่ใกล้สี่แยกที่ตัดกับถนนพหลโยธินมากที่สุด ก่อนจะกระจายไปถึงคลอง 17 และมีการพัฒนาทะเลอู่อีกฝั่งที่เชื่อมไปถึงถนนลำลูกกา โดยการ

พัฒนาในช่วงแรกจะเป็นบ้านราคาถูก เช่นทาวน์เฮาส์ราคา 7-8 แสนบาท บ้านเดี่ยวราคา 2.5-3 ล้านบาท ซึ่งได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีสามารถรองรับคนที่ทำงานในย่านใกล้เคียงได้ด้วย เช่น วิทยาดี ดอนเมือง ไปจนถึงนิคมอุตสาหกรรม (ผู้จัดการรายสัปดาห์, 2550)

ช่วงปลายปี พ.ศ. 2539 ประเทศไทยต้องประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่มีผลกระทบต่อ การประกอบอาชีพในทุกสาขาอาชีพ โดยเฉพาะภาคธุรกิจเอกชน ที่ต้องชลดการลงทุนหรือยกเลิก การลงทุน จากภาวะดังกล่าวส่งผลต่อธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่นี้เช่นกัน ทำให้โครงการหมู่บ้าน จัดสรรจำนวนมากต้องประสบกับสถานการณ์บ้านว่าง กลายเป็นปัญหาต่อความสูญเสียทาง เศรษฐกิจต่อการใช้ที่ดิน ทำให้บ้านจัดสรรในย่านรังสิตที่มีการแข่งขันสูงเข้าสู่ภาวะซบเซาตามไป ด้วย ทำให้บางโครงการที่ขายไม่หมดถูกทิ้งร้างและเหลือขายมาจนถึงทุกวันนี้ จนเมื่อเศรษฐกิจถึง คราวฟื้นตัวในช่วงปีพ.ศ.2546-2547 กลายเป็นยุคนิยมของอสังหาริมทรัพย์อีกครั้งหนึ่ง แต่คราวนี้ เปลี่ยนมาเป็นกระแสพัฒนาบ้านราคาแพงแทนโดยเป็นบ้านราคา 3 ล้านบาทขึ้นไป ซึ่งมีการ พัฒนาออกมาจำนวนมาก จนเกิดภาวะบ้านจัดสรรล้นตลาด ในขณะที่เดียวกันเวลาที่ผ่านไปทำเล รังสิตเองก็มีการพัฒนามากขึ้น เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้าหลายแห่ง เรียกว่า กลายเป็นทำเลที่มีศักยภาพในด้านชุมชนที่มีบริการจำเป็นครบถ้วน ในรูปแบบเมืองที่มี ความสมบูรณ์ในตัวเอง (Self Contain Community) เมื่อเศรษฐกิจฟื้นตัวในรอบหลัง การพัฒนา โครงการใหม่จะไม่เกินไปจากช่วงคลอง 7 เนื่องจากอยู่ไกลเกินไป แต่โครงการเก่าในฝั่งใต้ทั้งติด ถนนใหญ่เข้าซอยสามารถทะลุไปถึงถนนลำลูกกาได้ ก็ยังมีโครงการบ้านจัดสรรที่นำมาขายในช่วง นี้ได้อีกครั้ง ซึ่งเมื่อมีถนนวงแหวนรอบนอกตัดเชื่อม ถนนรังสิต-นครนายกและถนนลำลูกกาในช่วง คลอง 5 ก็ทำให้การเดินทางสะดวกยิ่งขึ้น แต่การพัฒนาโครงการใหม่ในย่านถนนวงแหวนรอบนอก ยังไม่คึกคักมากนัก เนื่องจากมีโครงการบ้านจัดสรรบนถนนรังสิต-นครนายกเหลือขายอีกมาก

นับจากวิกฤตน้ำมันแพงตั้งแต่ปีพ.ศ.2549 ส่งผลให้ยอดขายโครงการจัดสรรในรังสิต ตกต่ำลงทันที จากข้อด้อยที่เป็นทำเลซึ่งอยู่ไกลจากใจกลางเมืองเกือบ 40 กม. อีกทั้งยังไม่มีระบบ ขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เพื่อขนคนเข้าสู่เมือง ทำให้การเดินทางต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก ซึ่งเมื่อ ราคา น้ำมันปรับตัวสูงขึ้นจนไม่สามารถแบกรับไหว ทำให้ผู้ที่คิดอยากจะทำบ้านที่รังสิต เปลี่ยนใจ ไปซื้อคอนโดมิเนียมใจกลางเมืองที่มีราคาเท่ากันแทน เพื่อหนีปัญหาการจราจรที่ติดขัด และยอดขายที่ตกต่ำอย่างรุนแรง ทำให้นักพัฒนาบางรายขาดสภาพคล่องอย่างหนัก ถึงขั้น ประกาศขาย (ผู้จัดการรายสัปดาห์, 2550)

## รูปแบบของที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต แบ่งได้ดังนี้

1. **ชุมชนที่พักอาศัยแบบชนบท** ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลอง ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ได้แก่ บริเวณริมคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ริมคลองเปรมประชากร และริมคลองซอยต่างๆ เป็นต้น

2. **ชุมชนที่พักอาศัยที่ตั้งอยู่ริมถนนสายสำคัญ** (ไม่ใช่หมู่บ้านจัดสรร) เช่น ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 (รังสิต-ปทุมธานี)

3. **ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร** กระจายอยู่ทั่วไปและเพิ่มจำนวนมากขึ้นในระยะ 20 ปีที่ผ่านมาพื้นที่หมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นมาก ได้แก่ ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 (รังสิต-ปทุมธานี) ลักษณะของบ้านจะเป็นบ้านแถว บ้านเดี่ยว และบ้านแฝดเป็นส่วนใหญ่ (ดูภาพที่ 4.26)

## จำนวนที่อยู่อาศัยและการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย

จำนวนที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้น จะแสดงให้เห็นว่าบริเวณนั้นมีการเปลี่ยนแปลงมากหรือน้อยอย่างไร ซึ่งจากการวิเคราะห์จำนวนที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลเมืองรังสิตจะพบว่าในปีพ.ศ.2538-2552 มีจำนวนที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น โดยในปี 2538 มีจำนวนที่อยู่อาศัย 20,008 หน่วย แต่ในปีพ.ศ. 2552 มีจำนวนที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นเป็น 33,593 หน่วย ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 67.89 ทั้งนี้เนื่องจากเทศบาลเมืองรังสิตอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการค่อนข้างพร้อม จึงทำให้ที่อยู่อาศัยขยายตัวเข้าไปในพื้นที่นี้อย่างรวดเร็ว ดังแสดงในตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7 จำนวนที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลเมืองรังสิตตั้งแต่ ปี พ.ศ.2538-2552

ปีพ.ศ.	จำนวนที่อยู่อาศัย (หลัง)
2538	20,008
2539	23,968
2540	25,497
2541	26,894

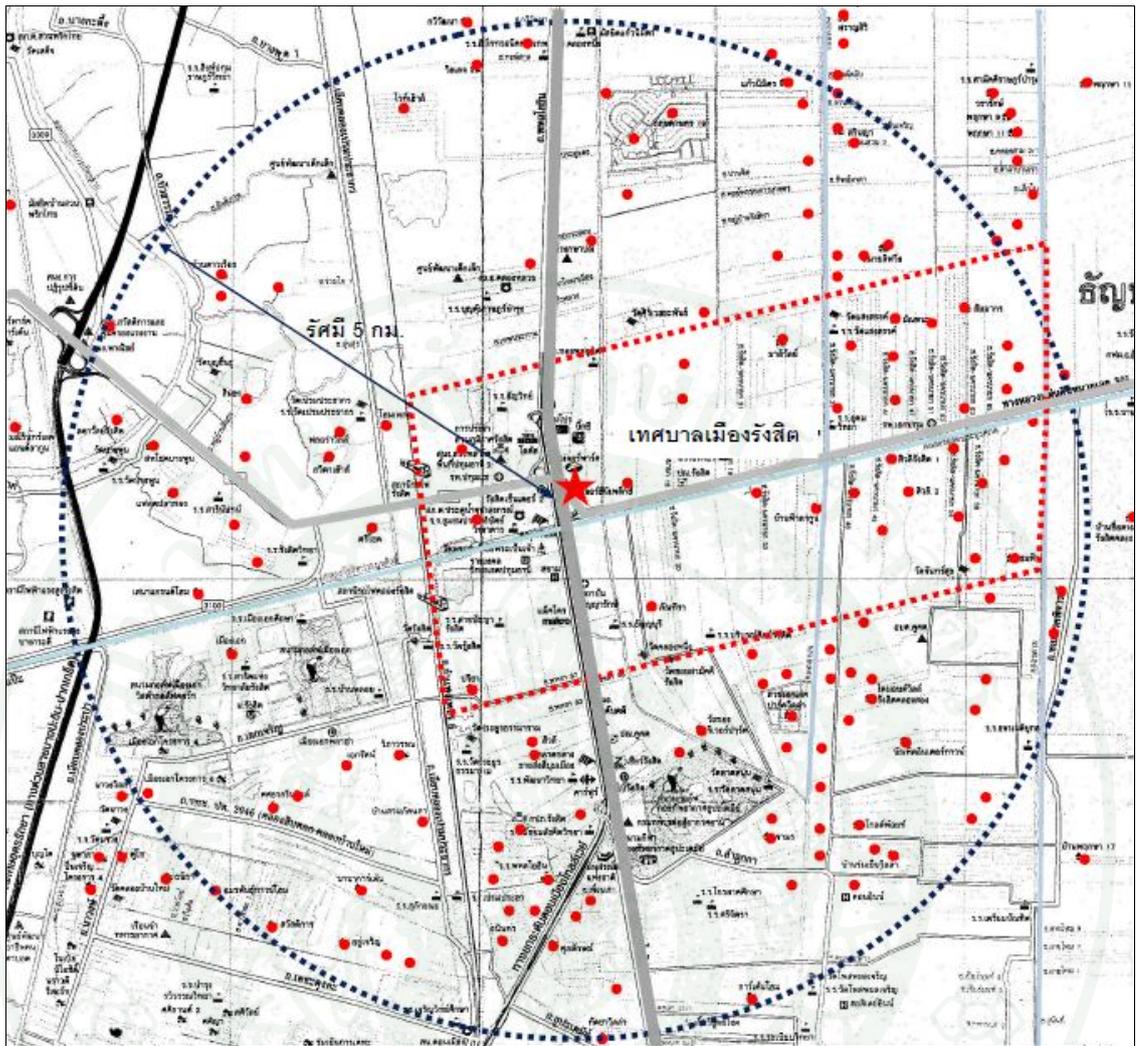
ตารางที่ 2.7 (ต่อ)

ปีพ.ศ.	จำนวนที่อยู่อาศัย (หลัง)
2542	27,414
2543	27,981
2544	28,776
2545	29,198
2546	29,884
2547	30,930
2548	31,819
2549	32,702
2550	32,260
2551	32,699
2552	33,593

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (2552)

#### ที่ตั้งและการกระจายตัวของหมู่บ้านจัดสรร

ที่ตั้งของหมู่บ้านจัดสรรจะอยู่ตามริมถนนรังสิต-นครนายก และถนนสายรอง โดยหมู่บ้านจัดสรรกระจายอย่างหนาแน่นเข้าไปในคลองซอยทั่วไปในพื้นที่ จากการศึกษาจำนวนหมู่บ้านจัดสรรในเขตเทศบาลเมืองรังสิต ในปัจจุบันมีประมาณ 30 โครงการ จำนวนหมู่บ้านจัดสรรในรัศมี 5 กิโลเมตร จากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ปัจจุบันมีประมาณ 131 โครงการ (ดูภาพที่ 2.28) โดยมีทั้งประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแถว และบ้านแฝด



ภาพที่ 2.28 หมู่บ้านในเขตเทศบาลเมืองรังสิตและรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้ำพิวจอร์พาร์ครั้งสิต

- ★ ศูนย์การค้ำพิวจอร์พาร์ครั้งสิต
- เขตเทศบาลเมืองรังสิต
- รัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้ำพิวจอร์พาร์ครั้งสิต

## สรุปการเปลี่ยนแปลงในย่านรังสิต

ตารางที่ 2.8 ลำดับการเปลี่ยนแปลงในย่านรังสิตจากอดีต-ปัจจุบัน

ปี พ.ศ.	การเปลี่ยนแปลง
2500	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการก่อสร้างถนนพหลโยธิน ทำให้การเดินทางเข้าสู่ย่านรังสิตสะดวกมากยิ่งขึ้น</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยและเพื่อการเกษตรกรรมนาข้าวเป็นหลัก เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่เกษตรกรรมบริเวณริมถนนพหลโยธินในเขตอำเภอคลองหลวงและอำเภอธัญบุรีบริเวณคลองหนึ่งและตำบลประชาธิปัตย์(เทศบาลเมืองรังสิต)เป็นเขตอุตสาหกรรม</li> <li>- ลักษณะชุมชน จากชุมชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมก็มีทางเลือกมาเป็นการขายแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม แต่ก็ยังมีการเปลี่ยนแปลงอาชีพไม่มากนัก ส่วนชุมชนเดิมที่อยู่บริเวณที่ลึกเข้าไปยังไม่ได้รับผลกระทบมากนัก</li> </ul>
2512-2520	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ย่านรังสิตกลายเป็นศูนย์กลางที่สำคัญทั้งการเกษตร อุตสาหกรรม และพาณิชยกรรม</li> <li>- เกิดนิคมอุตสาหกรรมนวนคร ในเขตอำเภอคลองหลวง ในปี 2514</li> <li>- เกิดเคหะชุมชนรังสิตในปี 2520</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นการใช้พื้นที่เพื่อการเกษตรกรรม นาข้าว และที่อยู่อาศัยเป็นหลัก แต่รูปแบบที่อยู่อาศัยเริ่มเปลี่ยนเป็นหมู่บ้านจัดสรรและมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้นโดยบริเวณคลองหนึ่งจะเป็นโรงงานขนาดใหญ่ต้องการแรงงานจำนวนมาก ส่วนพื้นที่ตำบลประชาธิปัตย์(เทศบาลเมืองรังสิต)จะเป็นโรงงานขนาดเล็กประเภทซ่อมเครื่องจักรกลเป็นส่วนใหญ่</li> <li>- ลักษณะชุมชน สมาชิกในครอบครัวเกษตรกรรมดั้งเดิมเลือกที่จะขายแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น และมีการกระจายตัวของชุมชนใหม่ตามพื้นที่ที่เป็นแหล่งงานและอยู่ในบริเวณที่มีการเข้าถึงสะดวกมากขึ้น</li> </ul>
2523-2529	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดตลาดกลางขายส่งสีมูมเมือง เปิดดำเนินการเมื่อปี 2526</li> <li>- เกิดชุมชนนวนครเมืองใหม่</li> </ul>

ตารางที่ 2.8 (ต่อ)

ปี พ.ศ.	การเปลี่ยนแปลง
2523-2529 (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างสะพานปฐมฐานีข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จในปี 2527ทำให้การติดต่อสะดวกมากยิ่งขึ้น</li> <li>- เกิดสถาบันการศึกษา คือ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตรังสิต และมหาวิทยาลัยรังสิต</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมได้ถูกเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัยและในช่วงนี้ถนนมีความสำคัญอย่างชัดเจนต่อการตั้งถิ่นฐานมากขึ้นโดยเกาะตัวตามแนวยาวของถนนอย่างชัดเจน</li> </ul>
2531-2532	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เศรษฐกิจของประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีการเติบโตของธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรเข้ามาในพื้นที่เป็นอย่างมากโดยเฉพาะถนนสายรองที่แยกจากถนนพหลโยธิน เช่น ถนนลำลูกกา ถนนรังสิต-นครนายก</li> <li>- เกิดศูนย์ค้าส่งแมคโคร</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยได้รุกเข้าสู่พื้นที่ด้านในที่เป็นคลองชลประทานและคลองส่งน้ำคั่นอยู่เป็นระยะๆ ส่วนการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างเพื่อการอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และการบริการยังคงยึดแนวถนนสายหลักเป็นสำคัญ</li> </ul>
2533-2535	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดศูนย์การค้าเมอริคิงส์ รังสิต ในปี 2535</li> <li>- จุดศูนย์กลางของโครงการหมู่บ้านจัดสรรจะอยู่บนถนนรังสิต-นครนายกฝั่งใต้ซึ่งเป็นถนนเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์เนื่องจากราคาที่ดินถูกกว่าฝั่งเหนือที่ไม่ติดคลอง โดยเริ่มจากช่วงคลองต้นๆตั้งแต่คลอง 1 ที่อยู่ใกล้สี่แยกที่ตัดกับถนนพหลโยธินมากที่สุด ก่อนจะกระจายไปถึงคลอง 17 และมีการพัฒนาทะเลอู่อีกฝั่งที่เชื่อมไปถึงถนนลำลูกกา โดยการพัฒนาในช่วงแรกจะเป็นบ้านราคาถูก</li> </ul>
2537-2538	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางยกระดับอุตราภิมุขแล้วเสร็จในปี 2537</li> <li>- เกิดศูนย์การค้าเซียร์ สตรีท ในปี 2537</li> <li>- เกิดศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และออฟฟิศ ดีไป๋ ในปี 2538</li> </ul>

## ตารางที่ 2.8 (ต่อ)

ปี พ.ศ.	การเปลี่ยนแปลง
2539	- เกิดศูนย์ค้าปลีกไฮมโปร ในปี 2539 - เกิดวิกฤตเศรษฐกิจ ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ทำให้ธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรต้องเผชิญกับสถานการณ์บ้านว่างกลายเป็นปัญหาต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจต่อการใช้ที่ดิน
2540-2545	- เกิดศูนย์ค้าปลีกคาร์ฟูร์ ไฮเปอร์มาร์เกต ในปี 2540 - ถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) แล้วเสร็จในปี 2541 - เกิดเมเจอร์ ซีเนเพล็กซ์ เทสโก้โลตัสไฮเปอร์มาร์เก็ต และอินเด็คซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ ในปี 2545
2546-2547	- เป็นยุคก้าวกระโดดของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อีกครั้งหนึ่งมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยออกมาจำนวนมาก จนเกิดภาวะบ้านจัดสรรล้นตลาด ในขณะเดียวกันย่านรังสิตก็มีการพัฒนามากขึ้น เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้า หลายแห่ง เรียกว่า กลายเป็นทำเลที่มีศักยภาพในด้านชุมชนที่มีบริการจำเป็นครบถ้วนในรูปแบบเมืองที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง (Self Contain Community)
2549- ปัจจุบัน	- วิกฤตน้ำมันแพงตั้งแต่ปีพ.ศ.2549 ส่งผลให้ยอดขายโครงการจัดสรรในรังสิต ตกต่ำลงทันที จากข้อดีที่เป็นทำเลซึ่งอยู่ไกลจากใจกลางเมืองเกือบ 40 กม. อีกทั้งยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เพื่อขนคนเข้าสู่เมืองทำให้การเดินทางต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก เมื่อราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ทำให้ผู้ที่คิดอยากจะทำบ้านที่รังสิต เปลี่ยนใจไปซื้อคอนโดมิเนียมใจกลางเมืองที่มีราคาเท่ากันแทน - การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นหมู่บ้านจัดสรร โดยจะกระจายตัวอยู่ทั่วไปตามถนนสายหลัก การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม จะกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนสายหลัก ในบริเวณนี้จะมีศูนย์การค้าตั้งอยู่จำนวน 10 แห่ง การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางตอนเหนือของพื้นที่ การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมีอยู่ประปรายในพื้นที่ ในบริเวณคลองหนึ่ง คลองสอง และคลองสาม โดยตลอดริมคลองรังสิต ประยูรศักดิ์ จะมีการปลูกสร้างบ้านเรือนและร้านอาหารรูก้ามคลอง - ปัจจุบันมีโครงการในอนาคตรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) ผ่านทางด้านทิศตะวันตกของพื้นที่

สรุปได้ว่า ย่านรังสิต เป็นชุมชนที่มีพื้นที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพมหานครมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่จะผ่านไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก มีศักยภาพในการพัฒนาในด้านที่อยู่อาศัย ด้านการค้าและการบริการ รวมถึงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาค และเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของจังหวัดปทุมธานี



## บทที่ 3

### วิธีการศึกษา

การวิจัยเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมืองกรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาการที่อยู่อาศัย และเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต ดังนั้นการวิจัยนี้จึงเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในด้านการวิเคราะห์การพัฒนาการที่อยู่อาศัย และการสำรวจสภาพที่เป็นอยู่จริงทางกายภาพ โดยมีกระบวนการและขั้นตอนการวิจัย คือ การวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา การสังเกต การสัมภาษณ์ การใช้แบบสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านรังสิต และการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร/รายงาน/สิ่งพิมพ์/บทสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้บริหารศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

การวิจัยเชิงคุณภาพ ดำเนินการเพื่อให้รู้ถึงรายละเอียดของสภาพพื้นที่เป็นอยู่จริงของพื้นที่ย่านรังสิต โดยการวิเคราะห์ตั้งแต่การพัฒนาทางกายภาพในอดีต เพื่อให้เกิดความเข้าใจสภาพการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในบริเวณย่านรังสิต รวมถึงสภาพทั่วไปของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็นการวิเคราะห์จากข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบด้วย เอกสาร/รายงาน/บทความ/สิ่งพิมพ์ จากกรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี สำนักงานสถิติจังหวัดปทุมธานี สำนักงานที่ดินจังหวัดปทุมธานี ที่ว่าการอำเภอธัญบุรี เทศบาลเมืองรังสิต และเอกสาร/รายงาน/บทความ/สิ่งตีพิมพ์ออนไลน์ต่างๆ ข้อมูลปฐมภูมิ ประกอบด้วย การสังเกต และการใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่

การวิจัยเชิงปริมาณ ดำเนินการเพื่อให้รู้ถึงความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรรในย่านรังสิต ในด้านความสัมพันธ์ของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตกับการพัฒนาการที่อยู่อาศัยในย่านรังสิตเพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงการเลือกที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเป็นการวิเคราะห์จากข้อมูลปฐมภูมิ ประกอบด้วย การสังเกต และการใช้แบบสอบถาม

การสำรวจสภาพที่เป็นอยู่จริงทางกายภาพ เป็นการสำรวจและตรวจสอบสภาพจริง ณ เวลาที่ทำการวิจัย บริเวณพื้นที่ย่านรังสิตในเขตเทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง โดยทำการสำรวจโดยใช้แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน แผนที่สำหรับการบันทึกในสนาม กล้องถ่ายรูป การสังเกตเป็นหลัก นอกจากนั้นคือ การสำรวจสภาพของชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการคมนาคม เป็นต้น

การสำรวจด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ได้แก่ ผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรร เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นของตัวแทนของผู้อยู่อาศัยในด้านการเลือกที่อยู่อาศัย เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัย และหาแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต

### ขั้นตอนการวิจัย

การวิจัยเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ชานเมือง กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี จะศึกษาในเรื่องดังนี้

1. ศึกษาทฤษฎี แนวความคิดพื้นฐานและงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับเมือง การขยายตัวของเมือง เขตชานเมือง ศูนย์การค้า ที่อยู่อาศัย และแนวคิดเมืองอัดแน่น
2. เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากเอกสาร/รายงานสิ่งตีพิมพ์ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ข้อมูลพื้นฐานของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยในย่านนี้ ข้อมูลพื้นฐานของสภาพพื้นที่ศึกษา แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนที่แสดงขอบเขตการปกครอง ข้อมูลสถิติต่างๆ เพื่อนำข้อมูลเบื้องต้นไปใช้สำรวจในภาคสนาม ตลอดจนแผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทศบาลเมืองรังสิตและการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลอื่นๆ
3. การสร้างและกำหนดเครื่องมือวิจัย ได้แก่ การออกแบบสอบถาม ซึ่งเป็นแบบสอบถามสำหรับผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ศึกษา

4. เก็บข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลทุติยภูมิ โดยเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามจากกลุ่มผู้อยู่อาศัย ประกอบกับการสังเกตพร้อมทั้งบันทึกภาพของพื้นที่ศึกษา เช่น ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน การคมนาคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นต้น

5. วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้เห็นสภาพปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร การเกิดขึ้นของที่อยู่อาศัย การใช้ประโยชน์ที่ดิน ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับที่อยู่อาศัย โครงข่ายการให้บริการพื้นฐาน โดยแสดงในรูปแบบของตาราง/แผนที่/รูปถ่าย ประกอบการบรรยาย

6. สรุปผลการศึกษา เสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับการเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาการที่อยู่อาศัยในอนาคต

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยนี้ ประกอบด้วย การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน เอกสาร/รายงาน/บทความ/สิ่งตีพิมพ์ที่เกี่ยวข้องกับศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต ที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต เทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง และการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลจากการสำรวจสภาพทางกายภาพ และการรวบรวมข้อมูลจากการสังเกต และแบบสอบถาม มีรายละเอียดดังนี้

### การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

1. การรวบรวมแผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ ประกอบด้วย

1.1 แผนที่สภาพภูมิประเทศ ของกรมแผนที่ทหาร บริเวณเทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง มาตรฐาน 1: 50,000 เพื่อใช้เป็นแผนที่ประกอบการสำรวจทางกายภาพที่แสดงถึงที่ตั้งชุมชน โครงข่ายถนน แม่น้ำ ลำน้ำ

1.2 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ของกรมโยธาธิการและผังเมือง บริเวณเทศบาลเมือง รังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง มาตรฐาน 1: 4,000 เพื่อใช้ประกอบการสำรวจทางกายภาพและ วิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน

1.3 แผนที่เขตปกครองของอำเภอธัญบุรี แสดงแนวเขตเทศบาล ตำบล หมู่บ้าน ที่ จัดทำโดยอำเภอธัญบุรี เพื่อใช้ร่วมกับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน

2. การรวบรวมเอกสาร /รายงาน /บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดปทุมธานี เทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตและที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย

2.1 ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมเอกสาร /รายงาน /บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมือง การขยายตัวของเมือง แนวคิดเกี่ยวกับเขตชานเมือง ศูนย์การค้าและที่อยู่อาศัยจาก หนังสือเอกสาร รายงาน บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับหัวเรื่องต่างๆ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ได้มีการ รวบรวมไว้แล้วที่ ห้องสมุดมหาวิทยาลัยต่างๆ ห้องสมุดสภาวิจัยแห่งชาติและห้องสมุดกรม โยธาธิการและผังเมือง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ เอกสาร รายงานต่างๆ จากที่ว่าการ อำเภอเมืองปทุมธานี สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี สำนักงานสถิติจังหวัด ปทุมธานี สำนักงานที่ดินจังหวัดปทุมธานี เพื่อใช้วิเคราะห์ลักษณะและรูปแบบทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากรของจังหวัดปทุมธานี

2.3 ข้อมูลพื้นฐานของอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ได้แก่ เอกสาร รายงานต่างๆ จากที่ว่าการอำเภอธัญบุรี สำนักงานสถิติจังหวัดปทุมธานี สำนักงานที่ดินจังหวัดปทุมธานี เพื่อใช้ วิเคราะห์ลักษณะและรูปแบบทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากรของอำเภอธัญบุรี

2.4 ข้อมูลพื้นฐานของเทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ได้แก่ เอกสาร รายงานต่างๆจากเทศบาลเมืองรังสิต สำนักงานสถิติจังหวัดปทุมธานี สำนักงานที่ดินจังหวัด ปทุมธานี เพื่อใช้วิเคราะห์ลักษณะและรูปแบบทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากร

2.5 ข้อมูลของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเอกสาร/รายงาน/บทความ/สิ่งพิมพ์ต่างๆ จากเทศบาลเมืองรังสิต สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี เพื่อให้เป็นข้อมูลทั่วไปของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

2.6 ข้อมูลของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เอกสาร รายงานต่างๆจากเทศบาลเมืองรังสิต สำนักงานที่ดินจังหวัดปทุมธานี การเคหะแห่งชาติ เพื่อให้เป็นข้อมูลทั่วไปของที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต

### การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ

1. การสำรวจสภาพทางกายภาพบริเวณพื้นที่เทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อตรวจสอบสภาพที่เป็นอยู่จริงในพื้นที่ ณ เวลาที่ทำการวิจัย ประกอบด้วยสภาพทางด้านกายภาพ ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการถ่ายภาพ และการบันทึกผังแผนที่

2. การสำรวจข้อมูลด้วยการใช้แบบสอบถาม เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยของตัวแทนประชาชนในพื้นที่ศึกษาเกี่ยวกับเหตุผลของการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ดังนั้นการวิจัยจะมาจากกลุ่มตัวอย่างของหัวหน้าครัวเรือนในหมู่บ้านจัดสรร เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ณ เวลาที่ทำการวิจัยขนาดของกลุ่มตัวอย่างกำหนดตาม Yamane (1973) ที่ความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ทำการสำรวจโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบ 3 ชั้นภูมิ (Three-Stage Stratified Sampling) (อุทุมพร จามรมาน, 2536) ได้แก่ 1) การแบ่งโซน 2) การหาจำนวนหมู่บ้านจัดสรรที่มีอายุตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2538 -2551 ในแต่ละโซน และ 3) หาจำนวนหมู่บ้านจัดสรรขนาดกลาง ในแต่ละโซน

**ผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรร** ใช้แบบสอบถาม(Questionnaires) เป็นเครื่องมือในการวิจัยลักษณะของแบบสอบถาม แบ่งเป็น 3 ตอน มีลักษณะดังนี้

**ตอนที่ 1** แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม แบบให้เลือกตอบ (check list) ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ สถานที่ทำงาน การเดินทางไปทำงาน สถานศึกษาของบุตร และการเดินทางไปสถานศึกษาของบุตร

**ตอนที่ 2** แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของ ผู้อยู่อาศัย ในหมู่บ้านจัดสรร แบบให้เลือกตอบ (check list) ได้แก่ ช่วงเวลาที่เข้ามาอยู่อาศัยในบ้านหลัง ปัจจุบันนี้ ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย สภาพภาพของคนในบ้าน เหตุผลที่เลือกที่อยู่อาศัย หลังปัจจุบันนี้ คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยหรือไม่ และศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตมีผลทำให้ตัดสินใจเลือกอาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันนี้หรือไม่

**ตอนที่ 3** แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้มาใช้บริการที่ศูนย์การค้า ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต แบบให้เลือกตอบ (check list) ได้แก่ เดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์ พาร์ครังสิตอย่างไร ใช้เวลาในการเดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฯเท่าใด ความถี่ที่ไปใช้บริการที่ ศูนย์การค้าฯ ไปศูนย์การค้าฯกับใครบ้าง วัตถุประสงค์หลักที่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฯ เหตุผลที่ พอใจและไม่พอใจในการไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฯ ผลกระทบด้านลบและด้านบวกที่คิดว่าเกิด จากศูนย์การค้าฯ และคิดว่าจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฯเช่นเดิมหรือไม่ เพราะอะไร

**ตอนที่ 4** คำถามปลายเปิด (open ended) ได้แก่ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงศูนย์การค้า ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

### ขั้นตอนการสร้างแบบสอบถาม

การสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ศึกษาค้นคว้าเอกสาร หลักการ แนวคิดทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวของเมือง ศูนย์การค้า และการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม
2. รวบรวมเนื้อหาสาระต่างๆที่ได้จากการค้นคว้า และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนด ขอบข่ายและการสร้างแบบสอบถาม
3. ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถามจากตำรา เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
4. สร้างแบบสอบถามแบบให้เลือกตอบ (check list)

5. Pretest แบบสอบถามจำนวน 30 ชุด โดยทำการทดสอบกับบริเวณใกล้เคียง เพื่อหาค่าความเที่ยงตรงและค่าความเชื่อมั่น

6. นำผลที่ได้จากการ Pretest มาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้แบบสอบถามมีความเหมาะสมและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

### ประชากร

ประชากร ได้แก่ หัวหน้าครัวเรือน ที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านขนาดกลาง โดยอ้างอิงขนาดตามพระราชบัญญัติจัดสรรที่ดินว่าด้วยการกำหนดขนาด และเป็นหมู่บ้านจัดสรรที่มีอายุโครงการตั้งแต่ปีพ.ศ. 2538-2551 โดยเป็นหมู่บ้านที่มีอายุ 13 ปี ขึ้นไป เนื่องจากปีพ.ศ. 2538 เป็นปีที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เริ่มเปิดให้บริการแล้ว และอยู่ในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากเป็นระยะกึ่งกลางระหว่างศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต กับ เทสโก้ โลตัส คลองหก ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ซึ่งประมาณเป็นรัศมีการให้บริการในย่านรังสิตของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

1. หมู่บ้านขนาดเล็กจะมีตั้งแต่ 99 หลังคาเรือนลงไป
2. หมู่บ้านขนาดกลางเริ่มตั้งแต่ 100 ถึง 499 หลังคาเรือน
3. หมู่บ้านขนาดใหญ่จะมากกว่า 500 หลังเรือนขึ้นไป

### กลุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างใช้วิธี Three-Stage Stratified Sampling (อุทุมพร จามรมาน, 2536) คือ ผู้วิจัยได้สุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 ชั้นภูมิ คือ

1. กำหนดแบ่งโซน โดยแบ่งโซนออกเป็นโซนใหญ่ 4 โซน เพื่อใช้อ้างอิงและเพื่อให้ได้ข้อมูลที่กระจายตามพื้นที่ ได้แก่ โซนตะวันตกเฉียงเหนือ โซนตะวันออกเฉียงเหนือ โซนตะวันออกเฉียงใต้ และโซนตะวันตกเฉียงใต้

2. หาจำนวนหมู่บ้านจัดสรรที่มีอายุโครงการตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2538 -2551 ในแต่ละโซน

3. หาจำนวนหมู่บ้านจัดสรรขนาดกลาง ในแต่ละโซน

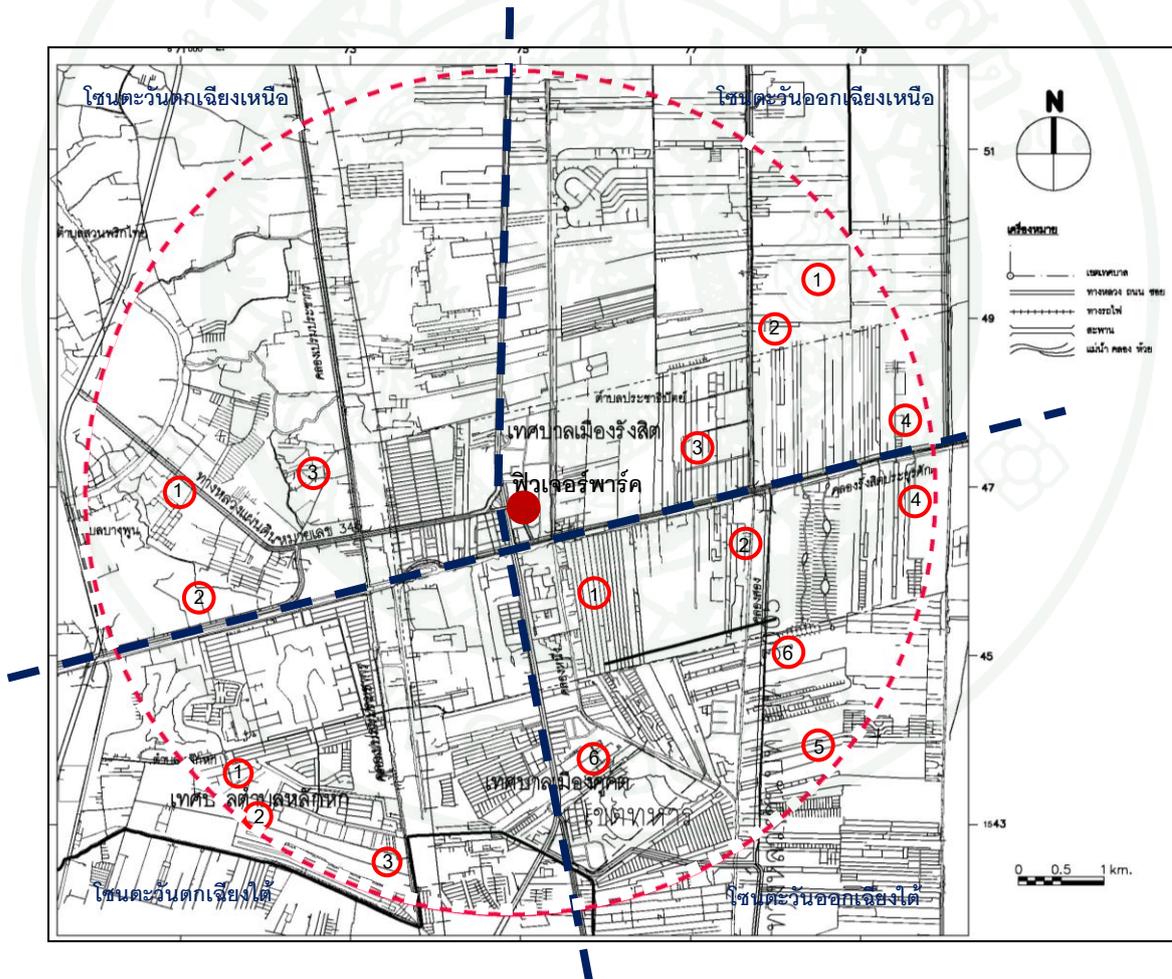
ตารางที่ 3.1 จำนวนหมู่บ้านจัดสรรขนาดกลางที่มีอายุโครงการตั้งแต่ปีพ.ศ.2538-2551

โซน	ชื่อหมู่บ้าน	จำนวน ครัวเรือน	รวม (ครัวเรือน)	ร้อยละ
ตะวันตกเฉียงเหนือ	1. หมู่บ้านสหโชค บางพูน	200	811	20
	2. หมู่บ้านเสนาแกรนด์โฮม	460		
	3. หมู่บ้านฟลอราวิลล์	151		
ตะวันออกเฉียงเหนือ	1. หมู่บ้านรัตนาลัยเพลส	101	1,223	29
	2. หมู่บ้านไพโรนศิริ	100		
	3. หมู่บ้านทัศนีย์	240		
	4. หมู่บ้านสัมมากร	300		
ตะวันออกเฉียงใต้	1. หมู่บ้านภัณฑิรา	100	1,560	37
	2. หมู่บ้านฟ้าลาภูน	382		
	3. หมู่บ้านบุศรินทร์	100		
	4. หมู่บ้านวรารังกูล	330		
	5. หมู่บ้านฟ้ากรีนพาร์ค	440		
	6. หมู่บ้านภูมิรินทร์	218		
ตะวันตกเฉียงใต้	1. หมู่บ้านนางวิมลล่า	272	568	14
	2. หมู่บ้านพฤกษาวิลล์	180		
	3. หมู่บ้านศศธรกรีนวิลล์	116		
<b>รวม</b>		<b>4,167</b>	<b>4,167</b>	<b>100</b>

การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง มีประชากรทั้งหมด 4,167 หน่วย โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างกำหนดตาม Yamane (1973) ที่ความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 365 หน่วย ดังแสดงในตารางที่ 3.2 และภาพที่ 3.1

ตารางที่ 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

โซน	ร้อยละ	ประชากร/ หัวหน้าครัวเรือน (คน)	กลุ่มตัวอย่าง/ หัวหน้าครัวเรือน(คน)
โซนตะวันตกเฉียงเหนือ	20	811	73
โซนตะวันออกเฉียงเหนือ	29	1,223	106
โซนตะวันออกเฉียงใต้	14	568	51
โซนตะวันตกเฉียงใต้	37	1,560	135
รวม	100	4,167	365



ภาพที่ 3.1 หมู่บ้านที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในแต่ละโซน

### การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม

ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลในหมู่บ้านจัดสรรที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จากสาขา การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ จากนั้นนำหนังสือจากคณะฯ ไปขออนุญาตเก็บข้อมูลในหมู่บ้านจัดสรรที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เมื่อได้รับอนุญาตจากหมู่บ้านจัดสรรที่เป็นกลุ่มตัวอย่างแล้ว ได้เข้าไปสอบถามตามบ้านแต่ละหลัง โดยเลือกไปในวันอาทิตย์ เนื่องจากเป็นวันที่หัวหน้าครัวเรือนอยู่บ้าน โดยเข้าไปสอบถามในวันที่ 24, 31 มกราคม 2553 และวันที่ 7, 14 กุมภาพันธ์ 2553

### การวิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลที่รวบรวมได้ในข้างต้น นำมาทำการวิเคราะห์ทั้งข้อมูลทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากรของพื้นที่ศึกษา การใช้ที่ดินประโยชน์ที่ดิน สภาพทั่วไปศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างของผู้อยู่อาศัยในด้านการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

#### การวิเคราะห์สภาพทางกายภาพ

การวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของพื้นที่บริเวณย่านรังสิต ทำการวิเคราะห์ถึงสภาพ ชุมชน ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วยที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถานที่ราชการ เกษตรกรรม จากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน เอกสาร รายงานที่เกี่ยวข้อง และการสำรวจจริงในภาคสนาม ครอบคลุมพื้นที่เทศบาลเมืองรังสิตและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง นำเสนอในรูปแบบตาราง/แผนที่/ภาพถ่ายประกอบคำบรรยาย

#### การวิเคราะห์แบบสอบถาม

การวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย จากแบบสอบถามที่ได้จากการสำรวจในภาคสนาม นำมาวิเคราะห์ทั้งโดยวิธีการสรุปบรรยาย และใช้วิธีการประมวลผลจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ (SPSS) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของคำถามและคำตอบของแต่ละข้อในแบบสอบถาม นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย

## การสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

### 1. การสรุปความสัมพันธ์ พิจารณาจาก

1.1 แบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัย โดยพิจารณาจากร้อยละของปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่ง

1.2 แบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องศูนย์การค้าที่มีผลทำให้ตัดสินใจในการเลือกที่อยู่อาศัย โดยพิจารณาจากร้อยละของการที่ศูนย์การค้าที่มีผลทำให้ตัดสินใจในการเลือกที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่ง

1.3 แบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องความถี่ที่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้า โดยพิจารณาจากร้อยละของความถี่ที่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่ง

2. ข้อเสนอแนะ พิจารณาจากผลที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพชุมชนและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ทำให้ทราบถึงลักษณะสภาพ รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน และการใช้ประโยชน์ที่ดินต่างๆในพื้นที่ การสำรวจสภาพจริงทางกายภาพ ทำให้ทราบถึงสภาพทางกายภาพของพื้นที่และชุมชน ณ เวลาที่ทำการวิจัย การสำรวจด้วยแบบสอบถาม ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ นำมาสรุปและเสนอแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัย  
ชานเมือง กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี มีการวิเคราะห์ ดังนี้

#### ศักยภาพ ปัญหา และข้อจำกัดของพื้นที่

จากการศึกษาข้อมูลพื้นที่ศึกษา พบว่าย่านรังสิตตั้งอยู่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร  
เดิมพื้นที่นี้เป็นสังคมเกษตรกรรมที่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่ริมคลอง ใช้การคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก  
ต่อมาได้มีการตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ผ่านพื้นที่ใน ปีพ.ศ. 2500 ทำให้รูปแบบ  
การตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของเมืองเป็นไปตามถนนสายหลัก คือ ถนนพหลโยธิน พื้นที่  
เกษตรกรรมดั้งเดิมถูกเปลี่ยนเป็นที่พักอาศัย โรงงานอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ต่อมาเมื่อโรงงาน  
อุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้จำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัย  
และชุมชนใหม่ที่หลากหลายและเกิดโครงการหมู่บ้านจัดสรรขึ้นในพื้นที่ เกิดการขยายตัวของ  
สถาบันการศึกษาต่างๆ ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยา  
เขตรังสิต และมหาวิทยาลัยรังสิต และจากภาวะการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของธุรกิจที่ดินเกิดขึ้น  
ในช่วงปี พ.ศ.2531 ทำให้ธุรกิจบ้านจัดสรรขยายตัวเข้ามาสู่พื้นที่ย่านรังสิต โดยเฉพาะถนน  
สายรองที่ตัดแยกจากถนนพหลโยธินในจังหวัดปทุมธานี เนื่องมาจากการขยายตัวของภาค  
อุตสาหกรรมและโครงการประเภทบริการต่างๆที่ขยายตัวเข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ ศูนย์การค้าเซ็นทรัล  
สตรีท ศูนย์ค้าส่งแมคโคร ศูนย์ค้าปลีกดีไอไอ ศูนย์การค้าคาร์ฟูร์ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต  
ตลาดไท และสวนสนุกดรีมเวิลด์ เป็นต้น ส่งผลให้พื้นที่ในย่านรังสิตเปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก  
โดยมีศูนย์การค้ากระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนพหลโยธินในพื้นที่อยู่จำนวน 9 แห่ง และมีศูนย์การ  
ขนาดใหญ่ระดับภูมิภาค คือ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็นศูนย์การค้าและครบวงจรที่สุด  
ของกรุงเทพฯตอนเหนือ ตั้งอยู่บนทางแยกต่างระดับรังสิตระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1  
(พหลโยธิน)กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) ซึ่งอยู่ในทำเลที่เป็นศูนย์กลาง  
เชื่อมต่อย่านรังสิตกับจังหวัดใกล้เคียงหลายจังหวัด เป็นศูนย์การค้าแห่งเดียวที่รวมห้างสรรพสินค้า  
2 แห่งและซูเปอร์เซ็นเตอร์ขนาดใหญ่ไว้ด้วยกัน คือ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ห้างสรรพสินค้า  
โรบินสันและบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ เป็นศูนย์รวมสินค้าและบริการไว้อย่างครบครัน โดยมีผู้มาใช้

บริการวันละ 130,000 - 150,000 คนต่อวัน ทำให้ย่านรังสิตเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการขนาดใหญ่ ในปัจจุบันมีหมู่บ้านจัดสรรในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตประมาณ 131 โครงการ เฉลี่ยตารางกิโลเมตรละ 26 โครงการ จากการที่พื้นที่นี้อยู่ใกล้กับที่ตั้งของหน่วยราชการ สถาบันการศึกษาต่างๆ ทำให้มีนักศึกษา พนักงานของหน่วยงานต่างๆ อาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ประกอบกับในย่านรังสิตมีพื้นที่ว่างจำนวนมากและมีราคาถูกกว่าบริเวณพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร จึงทำให้เกิดการขยายตัวของโครงการหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง โดยในปีพ.ศ.2538 มีจำนวนที่อยู่อาศัย 20,008 หน่วย และปีพ.ศ.2552 มีจำนวนที่อยู่อาศัย 33,593 หน่วย มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 67.89

ทั้งนี้เมื่อวิเคราะห์จำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองรังสิต พบว่า ในช่วงปีพ.ศ.2536-2552 จำนวนประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยในปีพ.ศ.2536 มีประชากร 48,929 คน ความหนาแน่น 2,352 คน/ตารางกิโลเมตร เพิ่มขึ้นเป็น 77,204 คนในปี 2552 มีความหนาแน่นของประชากร เท่ากับ 3,712 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยมีอัตราการขยายตัว ร้อยละ 2.85 จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ทำให้ประชากรในเขตเทศบาลเมืองรังสิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามลำดับ ส่วนหนึ่งของประชากรที่เพิ่มขึ้นเกิดจากการอพยพเข้าจะเป็นผู้อยู่อาศัยตามหมู่บ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่ที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก

ย่านรังสิตมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญผ่านทำให้การเดินทางสะดวก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี) พื้นที่นี้จึงมีแนวโน้มการขยายตัวสูง นอกจากนั้นยังมีทางยกระดับอุตสาหกรรม (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ทางหลวงกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันออก) หรือทางด่วนอุดรรัถยา (บางปะอิน - ปากเกร็ด) ที่ทำให้สามารถเข้าถึงได้จากพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนในบริเวณจุดตัดของเส้นทางคมนาคมที่สำคัญจะเป็นจุดจอดรถโดยสารประจำทางและรถตู้ระดับจังหวัดที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดโดยรอบ ซึ่งในอนาคตจะมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) ผ่านพื้นที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพิ่มขึ้น

การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองรังสิตเพื่อการอยู่อาศัยจะหนาแน่นอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน)กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน)กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-ปทุมธานี) และจะหนาแน่นกระจายเข้าไปในคลองซอยทั่วไปในพื้นที่ ซึ่งใน

พื้นที่ด้านในของคลองซอยจะเป็นชุมชนดั้งเดิมที่ทำอาชีพเกษตรกรรมและหมู่บ้านจัดสรร การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมจะอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-บางพูน) ซึ่งเป็นบริเวณที่เป็นย่านการค้าที่สำคัญ ได้แก่ บริเวณตลาดรังสิต ศูนย์การค้าขนาดใหญ่และอาคารพาณิชย์เป็นจำนวนมาก เทศบาลเมืองรังสิตจึงมีบทบาทด้านการค้าและการบริการที่ชัดเจน การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมและคลังสินค้าจะตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธินและริมถนนรังสิต-นครนายก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กและการใช้ที่ดินของสถาบันราชการจะอยู่บริเวณริมถนนพหลโยธินทางตอนใต้ของพื้นที่

สถานภาพการคลังของเทศบาลเมืองรังสิต ทำให้ทราบว่าเทศบาลเมืองรังสิตมีเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตมาก เนื่องจากมีรายรับมากกว่ารายจ่าย โดยในปี พ.ศ.2550 มีรายรับมากกว่ารายจ่ายร้อยละ 23.10 ลักษณะทางเศรษฐกิจในเขตเทศบาลเมืองรังสิต มีลักษณะเป็นแบบผสมผสานระหว่างภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม ภาคการพาณิชย์กรรมและการบริการ ในปัจจุบันเทศบาลเมืองรังสิต มีการขยายตัวภาคอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรมและภาคการบริการอย่างต่อเนื่อง จึงพบเห็นการประกอบอาชีพเกษตรกรรมค่อนข้างน้อย โดยในบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 346 (รังสิต-บางพูน) ในบริเวณนี้จะมีศูนย์การค้าอยู่จำนวนมากถึง 10 แห่ง ได้แก่ ศูนย์การค้าเซียร์ สตรีท, ศูนย์ค้าส่งแม็คโคร, ศูนย์การค้าเมอริคิงส์, ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต, ศูนย์ค้าปลีกโฮมโปร, ศูนย์ค้าปลีกคาร์ฟูร์ ไฮเปอร์มาร์เก็ตออฟฟิศ ดีโป้, เมเจอร์ซีเนเพล็กซ์, เทสโก้ โลตัส ไฮเปอร์มาร์เก็ต และอินเด็กซ์ ลิฟวิ้งมอลล์

จากการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและสภาพพื้นที่ศึกษา ทำให้สามารถสรุปปัจจัยต่างๆที่ทำให้เกิดการขยายตัวศูนย์การค้าในพื้นที่ย่านรังสิต ได้ดังนี้

1. เป็นจุดเปลี่ยนรถ เนื่องจากย่านนี้อยู่ใกล้กับถนนสายหลักของเมือง และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมจากกรุงเทพมหานครที่จะออกไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ และเป็นจุดตัดของถนน 3 สาย ได้แก่ ทำให้อ่านนี้เป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางหรือต่อรถ บริเวณ

นี้จึงมีการเคลื่อนไหวของประชากรสูง ทั้งประชากรที่เดินทางเข้าออกระหว่างกรุงเทพและจังหวัดโดยรอบ หรือผู้ที่ต่อรถไปทำงานกลับบ้านทุกวัน

2. การเพิ่มขึ้นของประชากร จากจำนวนประชากรตั้งแต่ปี 2536-2552 ในเขตเทศบาลเมืองรังสิตพบว่าที่มีประชากรเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในย่านนี้มีประชากรที่เพิ่มขึ้นโดยธรรมชาติและประชากรที่ย้ายถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยตามหมู่บ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่ที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก

3. ลักษณะประชากร ย่านนี้เป็นทำเลที่อยู่ใกล้กับสถาบันการศึกษาและหมู่บ้านจัดสรรต่างๆมากมาย ซึ่งมีมหาวิทยาลัยรอบๆพื้นที่ศึกษาหลายแห่ง ซึ่งจะเอื้อโอกาสในการขายสินค้าและบริการให้แก่ นิสิต นักศึกษา บุคลากรและประชากรที่อยู่ในหมู่บ้านจัดสรรต่างๆทั้งบริเวณย่านรังสิตและตั้งแต่รังสิตคลองหนึ่งไปจนถึงคลองสิบสามซึ่งเป็นประชากรที่มีกำลังซื้อสูง

4. ราคาที่ดิน เนื่องจากการขยายตัวของธุรกิจการลงทุน ซึ่งส่งผลให้เกิดการกว้านซื้อที่ดินเพื่อจะเก็งกำไรหรือลงทุนเป็นจำนวนมาก ราคาที่ดินที่ติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ซึ่งมีความสะดวกในการเข้าถึงมีราคาสูงชันมาก แต่เมื่อเปรียบเทียบกับราคาที่ดินในย่านนี้แล้วพบว่ามีความที่ต่ำกว่าราคาที่ดินในใจกลางเมืองมาก

จากการที่ย่านรังสิตอยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร มีการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว มีแหล่งงานขนาดใหญ่ใกล้พื้นที่ สภาพเศรษฐกิจในพื้นที่มีการเจริญเติบโต ราคาที่ดินถูกกว่าใจกลางเมือง มีการขยายตัวของโครงการหมู่บ้านจัดสรรและประชากรเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมาก ดังนั้นย่านรังสิตจึงมีศักยภาพเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและบริการ ในด้านรองรับขยายตัวของศูนย์การค้าและที่อยู่อาศัยจากกรุงเทพมหานครและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระดับจังหวัด

เนื่องจากรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและการกระจายตัวของชุมชนเกาะตัวตามถนนสายหลักทำให้การเจริญเติบโตไม่กระจายเข้าสู่พื้นที่ด้านในซึ่งพื้นที่เข้าได้ถึงยากกว่า บริเวณทางแยกต่างระดับรังสิตการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากระบบถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาในพื้นที่ การใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ ปะปนกัน มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยโรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปในพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การเกษตรกรรม และมีการรุกล้ำแนวริมคลองต่างๆของร้านค้าและที่อยู่อาศัย เกิดความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น การไม่บำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่คลองและการจัดการขยะมูลฝอย เนื่องจากปริมาณขยะมีมาก

เกินขีดความสามารถที่ท้องถิ่นจะกำจัดได้ ประกอบกับขาดแคลนที่กำจัดขยะจึงเกิดปัญหาขยะตกค้าง กำจัดขยะไม่ถูกต้อง และเนื่องจากลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม เมื่อฝนตกหนักจะเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่

### ปัญหาของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ต่อชุมชน

ศูนย์การค้านั้น นอกจากจะสร้างความสะดวกสบายในการจับจ่ายใช้สอยสินค้าต่างๆ ในชีวิตประจำวันและสร้างงานให้กับผู้คนในชุมชนแล้ว ศูนย์การค้ายังก่อให้เกิดปัญหาในด้านต่างๆ ไปด้วยกับเมืองพร้อมกันไปด้วย ทั้งปัญหาด้านการจราจร สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย ฯลฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในย่านรังสิตที่มีการกระจุกตัวของศูนย์การค้า ย่อมต้องรองรับการให้บริการหลายด้านเนื่องจากกิจกรรมที่หนาแน่นอยู่ในที่เดิมและมีความแออัด โครงสร้างพื้นฐานยังคงมีระบบเดิม ซึ่งไม่เพียงพอและเหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน รวมถึงแนวโน้มของที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเพื่อใช้พื้นที่เป็นกิจกรรมทางการค้าเพิ่มขึ้น ซึ่งผู้วิจัยจะได้เสนอปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตต่อชุมชน และแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดจากการขยายตัวของศูนย์การค้าต่อไป

#### 1. การจราจรบริเวณศูนย์การค้าติดขัด

ผู้ใช้บริการศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.76 เห็นว่า ประสบปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตเป็นศูนย์การค้าที่มีขนาดใหญ่มาก มีผู้มาใช้บริการเฉลี่ยวันละ 130,000 คน และบริเวณด้านหน้าศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตด้านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ขาออกเป็นจุดรถตู้ รถโดยสารประจำทางขสมก. และรถโดยสารประจำทางไปต่างจังหวัดที่จอดรอรับผู้โดยสาร ส่งผลให้การจราจรขาเข้าศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต ติดขัดต่อเนื่องไปยังบริเวณอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียง และบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) ขาเข้าด้านหน้าศูนย์การค้าเมเจอร์ซีเนเพล็กซ์ซึ่งอยู่ติดกับศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต ซึ่งเป็นที่จอดรถตู้ รถโดยสารประจำทางขสมก. และรถโดยสารประจำทางจากต่างจังหวัดที่จอดรอรับผู้โดยสาร เพื่อเข้าไปในกรุงเทพมหานคร และประชาชนในบริเวณนี้ไม่นิยมขึ้นสะพานลอยคนข้ามถนน ทำให้มีการจราจรคับคั่งและต้องชลอเพื่อให้คนข้ามถนน ทำให้การจราจรติดขัดอย่างต่อเนื่องไปยังบริเวณอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียง โดยการเดินทางของผู้มา

ใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ส่วนใหญ่ ร้อยละ 55.82 เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งการเดินทางโดยวิธีดังกล่าวนี้สร้างปัญหาทางการจราจรได้มาก

## 2. ทักษะคุณภาพของชุมชน

ผู้ให้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ร้อยละ 18.09 เห็นว่า ประสพปัญหาการขาดระเบียบของหาบเร่/แผงลอยที่จำหน่ายสินค้าบนทางเท้าหน้าศูนย์การค้าฯ การขาดที่ทิ้งขยะมูลฝอย มลภาวะของสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลต่อทัศนียภาพโดยรวมของพื้นที่ ซึ่งบริเวณหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีกลุ่มพ่อค้า แม่ค้า หาบเร่/แผงลอยมาวางขายสินค้าเบ็ดเตล็ดต่างๆ เช่น เสื้อผ้า รองเท้า อาหาร เครื่องดื่ม ผัก ผลไม้ต่างๆ ส่งผลให้ทัศนียภาพของพื้นที่ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมไปถึงทำให้ทางเดินเท้าแคบลง จนบางครั้งประชาชนต้องลงมาเดินบนถนน ที่มีรถยนต์สัญจร ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายได้หากไม่มีความระมัดระวัง โดยผู้ให้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเห็นว่า หาบเร่/แผงลอย เป็นผลกระทบด้านลบที่เกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตมากเป็นอันดับ 2

## 3. ขยะมูลฝอย

ผู้ให้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ร้อยละ 17.69 เห็นว่า ศูนย์การค้าเป็นเหตุให้มีขยะและสิ่งปฏิกูลเพิ่มขึ้น เนื่องจากศูนย์การค้านี้ได้ผลิตขยะมูลฝอยเป็นปริมาณมากในแต่ละวัน ซึ่งขยะมูลฝอยที่เกิดจากศูนย์การค้านี้จะยิ่งเพิ่มปริมาณขยะมูลฝอยในพื้นที่ให้มากยิ่งขึ้น ทำให้เป็นภาระในการขนย้าย จัดเก็บและทำลายเพิ่มมากขึ้น ในช่วงเวลาที่ผ่านมา ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ที่ทิ้งขยะไม่เป็นที่ ไม่มีที่ทิ้งขยะ ประกอบกับผู้มาใช้บริการในศูนย์การค้ามีจำนวนมาก ปริมาณขยะจึงเพิ่มขึ้นตาม จึงเกิดปัญหาในการจัดเก็บและรวบรวมขยะ เช่น เก็บขยะมูลฝอยไม่ทั่วถึงมีขยะตกค้างส่งกลิ่นเหม็น เป็นต้น โดยในแต่ละวันจะมีขยะจำนวนหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ไม่ได้เก็บเนื่องจากเก็บไม่ทันเพราะไม่มีกำลังมากพอ ขยะเหล่านี้จะกระจัดกระจายอยู่ทั่วไป บางส่วนถูกทิ้งลงไปในคูคลองบางส่วนถูกทิ้งไว้ตามริมถนน หรือที่ว่างที่ยังไม่มีการพัฒนา และสำหรับส่วนที่เจ้าหน้าที่เก็บไปแล้วก็ยังไม่มียุทธศาสตร์สำหรับการกำจัดขยะที่แน่นอน จากลักษณะดังกล่าวก่อให้เกิดผลสืบเนื่องทางด้านมลภาวะทางด้านสาธารณสุข รวมทั้งทัศนียภาพของพื้นที่ที่มีความสวยงามและความสะอาดลดน้อยลงไป

#### 4. สิ่งแวดล้อมของเมือง

ผู้ใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ร้อยละ 13.72 เห็นว่า ประสบปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง เมื่อมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนการเดินทางอันเนื่องมาจากการเดินทางไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตของผู้ใช้บริการ นอกจากจะเป็นการเพิ่มปัญหาต่างทางด้าน การจราจรติดขัดแล้ว เขม่าและควันพิษจากท่อไอเสีย รวมถึงเสียงจากรถยนต์ที่คับคั่งเป็นจำนวนมากบริเวณหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตนั้นเป็นตัวการทำลายสภาพอากาศและความสงบในพื้นที่ให้มีคุณภาพต่ำลง ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียทางด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตั้งของศูนย์การค้าและย่านใกล้เคียงด้วย

#### 5. ความปลอดภัยบริเวณศูนย์การค้า

ผู้ใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ร้อยละ 1.79 เห็นว่า ประสบปัญหาการมั่ว สุมของเยาวชน เนื่องจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเป็นศูนย์การค้าที่มีขนาดใหญ่มากซึ่งมีพื้นที่ ประมาณ 112,100 ตารางเมตร และมีที่จอดรถถึง 7,000 คัน ทั้งลานจอดรถนอกอาคารและ ในอาคาร ซึ่งลานจอดรถในอาคารมีจำนวน 7 ชั้น ซึ่งในตัวศูนย์การค้าและลานจอดรถมีพื้นที่ กว้างขวางมากและบางแห่งเป็นจุดอับไม่ปลอดภัยเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมและการมั่ว สุมของ เยาวชน จากข้อเสนอแนะของผู้มาใช้บริการส่วนใหญ่เห็นว่าควรมีการดูแลรักษาความปลอดภัยทั้ง ในศูนย์การค้าและลานจอดรถให้เข้มงวดกว่านี้

ทำให้ทราบว่าศูนย์การค้าขนาดใหญ่ นอกจากจะสร้างความสะดวกสบายในการ ให้บริการที่หลากหลายและครบวงจรแล้ว ยังก่อให้เกิดปัญหาในด้านต่างๆไปกับเมืองพร้อมกันไปด้วย เช่น การจราจรติดขัด ทัศนียภาพของชุมชน ชยะมูลฝอย สิ่งแวดล้อมของเมือง และความปลอดภัยในบริเวณศูนย์การค้า

### ผลจากแบบสอบถาม

ผู้ศึกษาได้พิจารณาถึงการให้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ของประชากรในพื้นที่เป็นหลัก โดยศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างในการให้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ หัวหน้าครัวเรือนในหมู่บ้านจัดสรรซึ่งเป็นหมู่บ้านที่มีอายุโครงการตั้งแต่ ปีพ.ศ. 2538 – 2551 ในพื้นที่ศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 4,167 คน ดังรายละเอียดที่แสดงไว้แล้วในบทที่ 3 ผลของการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
2. ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย
3. ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต
4. ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถาม

#### 1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (หัวหน้าครัวเรือน)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ พบว่า เป็นเพศชาย ร้อยละ 69.59 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 30.41 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 เพศของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	254	69.59
หญิง	111	30.41
รวม	365	100.00

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 30.41 รองลงมาอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 29.32 และอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 18.62 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างเกินครึ่งหนึ่งมีช่วงอายุระหว่าง 31-50 ปี ดังแสดงในตารางที่ 4.2

#### ตารางที่ 4.2 อายุของกลุ่มตัวอย่าง

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
21-30	66	18.62
31-40	107	29.32
41-50	111	30.41
51-60	52	14.25
> 60	27	7.40
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส ร้อยละ 81.92 รองลงมา มีสถานภาพโสด ร้อยละ 7.95 และมีสถานภาพหม้าย ร้อยละ 6.85 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 80.00 มีสถานภาพสมรส ดังแสดงในตารางที่ 4.3

#### ตารางที่ 4.3 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	27	7.95
สมรส	299	81.92
หม้าย	27	6.85
หย่า/แยกกันอยู่	11	3.01
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 44.93 รองลงมา มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 16.44 และมีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 15.60 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.4

#### ตารางที่ 4.4 ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	57	15.62
มัธยมศึกษา	60	16.44
อาชีวศึกษา	24	6.58
อนุปริญญา	42	11.51
ปริญญาตรี	164	44.93
สูงกว่าปริญญาตรี	18	4.92
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 33.97 รองลงมาประกอบอาชีพค้าขาย/กิจการส่วนตัว ร้อยละ 27.95 และเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 12.05 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 50.00 ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ค้าขาย และประกอบกิจการส่วนตัว ดังแสดงในตารางที่ 4.5

#### ตารางที่ 4.5 อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รับราชการ	42	11.51
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	44	12.05
พนักงานบริษัทเอกชน	124	33.97
ค้าขาย/กิจการส่วนตัว	102	27.95
รับจ้างทั่วไป	35	9.59
เกษียณ/ข้าราชการบำนาญ	13	3.56
แม่บ้าน	5	1.37
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 33.42 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือน 10,001 - 20,000 บาท ร้อยละ 25.48 และมีรายได้ต่อเดือน 30,001- 40,000 บาท ร้อยละ 19.45 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกินกว่าครึ่งมีรายได้ต่อเดือน 10,001-

30,000 บาท สอดคล้องกับอาชีพที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน รองลงมาประกอบอาชีพค้าขาย/กิจการส่วนตัว ดังแสดงในตารางที่ 4.6

**ตารางที่ 4.6** รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง (รวมรายได้ทั้งหมด)

รายได้ต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	22	6.03
10,001 - 20,000 บาท	93	25.48
20,001 - 30,000 บาท	122	33.42
30,001- 40,000 บาท	71	19.45
40,001- 50,000 บาท	24	6.58
50,000 บาท ขึ้นไป	33	9.04
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในจังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 63.24 รองลงมาทำงานกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 31.29 และทำงานในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ร้อยละ 2.26 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในจังหวัดปทุมธานี ดังแสดงในตารางที่ 4.7

**ตารางที่ 4.7** สถานที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่าง

สถานที่ทำงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ปทุมธานี	196	63.24
กรุงเทพมหานคร	97	31.29
จังหวัดนนทบุรี	4	1.29
ทั่วประเทศ	4	1.29
จังหวัดอุบลราชธานี	1	0.32
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	7	2.26
ต่างประเทศ	1	0.32
<b>รวม</b>	<b>310</b>	<b>100.00</b>

ตารางที่ 4.8 สถานที่ทำงานแต่ละอำเภอ ในจังหวัดปทุมธานี

สถานที่ทำงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อ.ฉะบู่รี จังหวัดปทุมธานี	42	21.43
อ.เมือง จังหวัดปทุมธานี	64	32.65
อ.สามโคก จังหวัดปทุมธานี	5	2.55
อ.ลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานี	4	2.04
อ.ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	46	23.47
อ.คลองหลวง จังหวัดปทุมธานี	33	16.84
อ.หนองเสือ จังหวัดปทุมธานี	2	1.02
<b>รวม</b>	<b>196</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางจากบ้านไปที่ทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 58.18 รองมาคือ รถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 18.96 และ 11.95 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 15-30 นาที ร้อยละ 30.41 รองลงคือ 30-45 นาที ร้อยละ 23.01 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพาหนะเป็นของตนเอง ในการเดินทางไปทำงาน คือ ไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนตัว และใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ระยะเวลาและการเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่าง

ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	รูปแบบการเดินทางไปทำงาน							รวม
	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	รถรับจ้างทุกชนิด	รถบริษัท	รถตู้ประจำทาง	
< 15	20	4	2	0	5	0	2	33
15-30	84	22	22	0	7	4	0	139
30-45	60	13	24	0	4	2	0	103
45-60	31	4	13	2	0	2	0	52
60-90	15	2	13	4	2	2	2	40
>90	11	2	0	0	4	0	0	17
<b>รวม</b>	<b>221</b>	<b>47</b>	<b>74</b>	<b>6</b>	<b>22</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>384</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีบุตร 1 คน ร้อยละ 43.40 รองลงมา มีบุตร 2 คน ร้อยละ 42.01 และไม่มีบุตรร้อยละ 21.10 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีบุตรมีจำนวนร้อยละ 78.90 และเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกินกว่าร้อยละ 50.00 มีบุตรจำนวน 1-2 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 จำนวนบุตรของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนบุตร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีบุตร	77	21.10
จำนวน 1 คน	125	34.25
จำนวน 2 คน	121	33.15
จำนวน 3 คน	35	9.58
จำนวน 4 คน	5	1.37
จำนวน 5 คน	2	0.55
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

บุตรของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 30.90 รองลงมาบุตรศึกษาอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 21.91 และบุตรศึกษาอยู่ในอำเภอคลองหลวงและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 15.17 และ 14.61 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าบุตรของกลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 80.00 ศึกษาอยู่ในเขตจังหวัดปทุมธานี ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 สถานที่ศึกษาของบุตรของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในเขต

สถานศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี	27	15.17
อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี	55	30.90
อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี	26	14.61
อ.เมือง จ.ปทุมธานี	39	21.91
อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี	4	2.25
อ.วังน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา	1	0.56
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	7	3.93
เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร	2	1.12

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

สถานศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร	1	0.56
เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร	8	4.49
เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	1	0.56
เขตปทุมธานี กรุงเทพมหานคร	1	0.56
เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร	1	0.56
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	4	2.25
เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร	1	0.56
<b>รวม</b>	<b>178</b>	<b>100.00</b>

บุตรของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางจากบ้านไปที่โรงเรียนด้วยตนเอง ร้อยละ 40.41 รองลงมาคือ ผู้ปกครองขับรถไปส่ง ร้อยละ 35.51 โดยส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 15-30 นาที คิดเป็นร้อยละ 42.00 รองลงมาคือ 30-45 นาที คิดเป็นร้อยละ 20.00 ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ระยะเวลาและการเดินทางไปสถานศึกษาของบุตรของกลุ่มตัวอย่าง

ระยะเวลาในการเดินทาง(นาที)	รูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนของบุตร				รวม
	ขับรถไปส่ง	รถโรงเรียน	เดินทางเอง	รถรับจ้างทุกชนิด	
< 15	26	7	7	2	42
15-30	31	22	26	7	86
30-45	9	11	27	2	49
45-60	11	2	18	0	31
60-90	2	0	7	0	9
>90	0	0	4	0	4
<b>รวม</b>	<b>79</b>	<b>42</b>	<b>89</b>	<b>11</b>	<b>221</b>

## 2. ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย

ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ทำให้ทราบความคิดเห็นเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย พฤติกรรมในการเลือกที่อยู่อาศัย เกณฑ์ในการเลือก ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่าง จากแบบสอบถามพบว่า

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เข้ามาอาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันนี้ในช่วงเวลา พ.ศ. 2544 – 2549 ร้อยละ 44.38 รองลงมาเข้ามาอยู่อาศัยในช่วงเวลา พ.ศ. 2550 – ปัจจุบัน ร้อยละ 38.08 โดยส่วนใหญ่ครอบครองที่อยู่อาศัยโดยการซื้อดังแสดงใน ตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 ช่วงเวลาที่เข้ามาอาศัยและลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยในปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่าง

เข้ามาอาศัยอยู่ใน บ้านหลังปัจจุบันนี้ ในช่วงเวลา	การครอบครองที่อยู่อาศัย			รวม
	ซื้อ	เช่า	เป็นมรดก	
พ.ศ. 2538 – 2543	58	6	0	64
พ.ศ. 2544 – 2549	146	16	0	162
พ.ศ. 2550 - ปัจจุบัน	130	7	2	139
<b>รวม</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>365</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพของคนในบ้าน โดยมี พ่อ ร้อยละ 92.88 แม่ ร้อยละ 92.05 กลุ่มตัวอย่างที่มีบุตรมีจำนวนร้อยละ 78.90 และเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มากกว่า ร้อยละ 50.00 มีบุตรจำนวน 1-2 คน และส่วนใหญ่ไม่มีคนช่วยงานบ้าน ร้อยละ 96.44 และไม่มีญาติพี่น้องอยู่ด้วย ร้อยละ 84.38 แสดงให้เห็นว่าครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นครอบครัวเดี่ยว ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 สถานภาพของคนในบ้านของกลุ่มตัวอย่าง

สถานภาพของคนในบ้าน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พ่อไม่ได้อาศัยอยู่ด้วย	26	7.12
พ่ออาศัยอยู่ด้วย	339	92.88
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>
แม่ไม่ได้อาศัยอยู่ด้วย	29	7.95
แม่อาศัยอยู่ด้วย	336	92.05
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>
ปู่ไม่ได้อาศัยอยู่ด้วย	354	96.99
ปู่อาศัยอยู่ด้วย	11	3.01
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>
ย่าไม่ได้อาศัยอยู่ด้วย	351	96.16
ย่าอาศัยอยู่ด้วย	14	3.84
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>
ตาไม่ได้อาศัยอยู่ด้วย	349	95.62
ตาอาศัยอยู่ด้วย	16	4.38
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>
ยายไม่ได้อาศัยอยู่ด้วย	319	87.40
ยายอาศัยอยู่ด้วย	46	12.60
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>
ไม่มีบุตร	77	21.10
บุตร 1 คน	125	34.25
บุตร 2 คน	121	33.15
บุตร 3 คน	35	9.58
บุตร 4 คน	5	1.37
บุตร 5 คน	2	0.55
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>
ไม่มีคนช่วยงานบ้าน	352	96.44
คนช่วยงานบ้าน 1 คน	9	2.19
คนช่วยงานบ้าน 2 คน	5	1.37
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

สถานภาพของคนในบ้าน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีญาติพี่น้อง	308	84.38
มีญาติพี่น้องอาศัยอยู่ด้วย 1 คน	29	7.95
มีญาติพี่น้องอาศัยอยู่ด้วย 2 คน	18	4.93
มีญาติพี่น้องอาศัยอยู่ด้วย 3 คน	6	1.64
มีญาติพี่น้องอาศัยอยู่ด้วย 4 คน	4	1.10
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัยเพราะการคมนาคมสะดวก ร้อยละ 25.00 รองลงมาเพราะมีสภาพแวดล้อมที่ดี ร้อยละ 22.01 และเพราะราคาบ้านหรือที่ดินถูก ร้อยละ 16.37 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกือบครึ่งหนึ่งเลือกที่อยู่อาศัยอยู่ในย่านนี้ เพราะการคมนาคมสะดวกและมีสภาพแวดล้อมที่ดี ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเลือกที่อยู่อาศัยในปัจจุบันนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผลที่ท่านเลือกที่อยู่อาศัย ที่อยู่ในปัจจุบันนี้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใกล้ศูนย์การค้า/ฟิวเจอร์พาร์ค/รังสิต	86	9.51
ใกล้สถานที่ทำงาน	139	15.39
ราคาบ้านหรือที่ดินถูก	148	16.37
การคมนาคมสะดวก	226	25.00
ต้องการบ้านที่มีพื้นที่กว้างขวาง	71	7.85
มีสภาพแวดล้อมที่ดี	199	22.01
อนาคตบริเวณนี้จะต้องเจริญ	22	2.43
ใกล้โรงเรียนลูก	9	1.00
ใกล้บ้านญาติ/พ่อแม่/พี่น้อง/เพื่อน	4	0.44
<b>รวม</b>	<b>904</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัย ร้อยละ 90.41 และคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยเพียงร้อยละ 9.59 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกินกว่าครึ่งไม่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัย ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 กลุ่มตัวอย่างคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยหรือไม่

ท่านคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยหรือไม่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่คิดย้าย	330	90.41
คิดจะย้าย	35	9.59
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการจะย้ายที่อยู่อาศัยเพราะ อยากไปอาศัยอยู่ใกล้ที่ทำงาน และเพราะหมดสัญญาเช่า มีจำนวนเท่าๆกัน คือ ร้อยละ 26.47 รองลงมาคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยเพราะสภาพแวดล้อมไม่ดี ร้อยละ 20.59 และคิดที่จะย้ายเพราะต้องการบ้านที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ร้อยละ 14.71 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่คิดอยากจะย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าร้อยละ 50.00 อยากจะย้ายเพราะต้องการย้ายไปใกล้ที่ทำงานและเพราะหมดสัญญาเช่า ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 ถ้าคิดจะย้ายกลุ่มตัวอย่างคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยเพราะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

คิดจะย้ายเพราะเหตุใด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ปัญหาการจราจรติดขัด	2	5.88
สภาพแวดล้อมไม่ดี	7	20.59
ย้ายไปใกล้ที่ทำงาน	9	26.47
ค่าเช่าแพงเกินไป	2	5.88
หมดสัญญาเช่า	9	26.47
ต้องการบ้านที่มีขนาดใหญ่ขึ้น	5	14.71
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้ตัดสินใจอยู่บ้านหลังนี้ในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.56 รองลงมา คือ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ไม่มีผลทำให้ตัดสินใจอยู่บ้านหลังนี้เลย ร้อยละ 20.82 และศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้ตัดสินใจอยู่บ้านหลังนี้อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 19.45 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่าง

มากกว่าร้อยละ 60.00 คิดว่าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้ตัดสินใจอยู่บ้านหลังนี้อยู่ในระดับปานกลางถึงระดับที่ ไม่มีผลเลย อาจเนื่องมาจากศูนย์การค้าเปรียบเสมือนศูนย์กลางชุมชนจึงมีความพลุกพล่าน หรือปัญหาอื่น ๆ ที่เกิดจากศูนย์การค้า เช่น การจราจรติดขัด มลพิษทางอากาศ ฯลฯ ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้กลุ่มตัวอย่างตัดสินใจซื้อบ้านหลังนี้

ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้ตัดสินใจอยู่บ้านหลังนี้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากที่สุด	13	3.56
มาก	46	12.61
ปานกลาง	159	43.56
น้อย	71	19.45
ไม่มีเลย	76	20.82
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

### 3. ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 55.82 รองมาคือ รถโดยสารประจำทางและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 21.30 และ 11.44 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยประมาณ 15-30 นาที ร้อยละ 44.74 รองลงคือ 30-45 นาที ร้อยละ 30.46 ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 ระยะเวลาและการเดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

ระยะเวลาในการเดินทาง(นาที)	รูปแบบการเดินทางไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต					รวม
	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถรับจ้างทุกชนิด	รถตู้ประจำทาง	
< 15	58	16	7	11	2	94
15-30	137	16	47	22	2	224
30-45	86	16	46	26	0	174
45-60	2	4	7	0	0	13
<b>รวม</b>	<b>283</b>	<b>52</b>	<b>107</b>	<b>59</b>	<b>4</b>	<b>505</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต โดยไม่แน่นอนแล้วแต่โอกาสร้อยละ 63.01 รองลงมา คือ ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต สัปดาห์ละ 2 ครั้ง ร้อยละ 12.88 และไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต สัปดาห์ละ 1 ครั้ง ร้อยละ 10.96 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า ศูนย์การค้าในย่านรังสิตมีหลากหลาย ทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างศูนย์การค้าต่างๆทั้งในเรื่องราคาและการบริการ ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการศูนย์การค้าส่วนใหญ่สามารถเลือกใช้บริการมากขึ้นอยู่กับความต้องการ ความสะดวกและความพึงพอใจของกลุ่มลูกค้า ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 ความถี่ที่กลุ่มตัวอย่างไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

ความถี่ในไปใช้บริการที่ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไปทุกวัน	11	3.01
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	40	10.96
สัปดาห์ละ 2 ครั้ง	47	12.88
สัปดาห์ละ 3 ครั้ง	15	4.11
สัปดาห์ละ 4 ครั้ง	9	2.47
สัปดาห์ละ 5 ครั้ง	2	0.55
ไม่แน่นอนแล้วแต่โอกาส	230	63.01
เดือนละ 1 ครั้ง	9	2.47
เดือนละ 2 ครั้ง	2	0.55
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต โดยมี สามี่ ภรรยา บุตร ไปด้วยกัน ร้อยละ 37.53 รองลงมาคือ สามี่และภรรยาไปด้วยกัน และ สามี่ ภรรยา บุตร และสมาชิกอื่นๆในครอบครัวไปด้วยกัน มีจำนวนเท่ากัน คือ ร้อยละ 21.92 และไปกับเพื่อนร้อยละ 7.95 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 ผู้ที่กลุ่มตัวอย่างไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ด้วย

ไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต กับ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สามี-ภรรยา	80	21.91
สามี-ภรรยา-บุตร	137	37.53
สามี-ภรรยา-บุตรและสมาชิกอื่นในครอบครัว	80	21.92
ไปคนเดียว	11	3.01
แม่-ลูก	7	1.92
สามี-เพื่อน	2	0.55
ลูก-เพื่อน	2	0.55
เพื่อน	29	7.95
พี่น้อง-เพื่อน	2	0.55
ญาติ/ลูก/หลาน	15	4.11
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์หลักไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต คือ ไปซื้อสินค้า ร้อยละ 41.49 รองลงมาคือ ไปเดินเล่น/พักผ่อน ร้อยละ 22.77 และไปรับประทานอาหาร ร้อยละ 17.01 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 วัตถุประสงค์หลักที่กลุ่มตัวอย่างที่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์หลักที่ไป ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ซื้อสินค้า	339	41.49
ชมภาพยนตร์	47	5.75
เดินเล่น/พักผ่อน	186	22.77
เป็นจุดนัดหมาย	75	9.18
รับประทานอาหาร	139	17.01
ไปทำธุระ เช่น จ่ายค่าโทรศัพท์ ฯลฯ	26	3.18
ไปสถานที่เรียนพิเศษของลูก/ฟิตเนส	5	0.62
<b>รวม</b>	<b>817</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พอใจไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่มีบริการครบวงจร ร้อยละ 50.64 รองลงมาคือ เพราะอยู่ใกล้บ้าน/ที่ทำงาน ร้อยละ 29.90 และมีสถานที่จอดรถเพียงพอ ร้อยละ 12.50 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 50.00 พอใจไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่มีบริการครบวงจร ดังแสดงในตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 เหตุผลที่พอใจมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผลที่พอใจมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เป็นศูนย์การค้าที่มีบริการครบวงจร	310	50.64
อยู่ใกล้บ้าน/ที่ทำงาน	183	29.90
มีโรงภาพยนตร์/สวนสนุก	44	7.19
มีสถานที่จอดรถเพียงพอ	46	7.52
มีการตกแต่งภายในที่หรูหราทันสมัย	18	2.94
สะดวกในการทำธุรกรรมทางการเงิน	11	1.80
<b>รวม</b>	<b>612</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่พอใจไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากการจราจรติดขัด ร้อยละ 40.76 รองลงมาเพราะสถานที่จอดรถไม่เพียงพอ ร้อยละ 33.40 และป้ายรถเมล์ใกล้ศูนย์การค้า ร้อยละ 10.47 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 40.00 ไม่พอใจไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากการจราจรติดขัด ดังแสดงในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 เหตุผลที่ไม่พอใจมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผลที่ไม่พอใจมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การจราจรติดขัด	183	40.76
มีสินค้าให้เลือกน้อย	2	0.45
สถานที่จอดรถไม่เพียงพอ	150	33.40
ป้ายรถเมล์ใกล้ศูนย์การค้าฯ	47	10.47
ความสกปรกของศูนย์การค้าฯ	31	6.90
ระบบ รปภ.ไม่เพียงพอ	13	2.90
มีจิวาซีฟเยอะ	2	0.45
คนพลุกพล่าน	16	3.56
ค่าที่จอดรถแพง	5	1.11
<b>รวม</b>	<b>449</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าผลกระทบด้านบวกที่เกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตคือ ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปซื้อของในเมือง ร้อยละ 29.16 รองลงมาคือ ทำให้เกิดการแข่งขันของร้านค้าทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้น ร้อยละ 26.84 และมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 24.25 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตสามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางเข้าเมืองเพื่อซื้อสินค้าและบริการต่างๆ นอกจากนี้ทำให้เกิดการแข่งขันของร้านค้าทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้น และทำให้เกิดการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจสู่บริเวณนี้มากขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 ผลกระทบด้านบวกที่คิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ผลกระทบด้านบวกที่คิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฯ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การจ้างงานเพิ่มมากขึ้น	153	24.25
ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปซื้อของในเมือง	184	29.16
ราคาที่ดินสูงขึ้น	111	17.59
เกิดการแข่งขันของร้านค้าทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้น	170	26.94
มีการพัฒนาการใช้ที่ดิน/มีความเจริญ	13	2.06
<b>รวม</b>	<b>631</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าผลกระทบด้านลบที่เกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต คือ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด ร้อยละ 43.94 รองลงมาคือ ทำให้มีหอบเร่/แผงลอยบริเวณหน้าศูนย์การค้า ร้อยละ 17.69 และทำให้มีขยะและสิ่งปฏิกูลเพิ่มขึ้น ร้อยละ 17.69 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 ผลกระทบด้านลบที่คิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ผลกระทบด้านลบที่คิดว่าเกิดจากศูนย์การค้า	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การจราจรติดขัด	221	43.94
มีหอบเร่/แผงลอยบริเวณหน้าศูนย์การค้า	91	18.09
มีขยะและสิ่งปฏิกูลเพิ่มขึ้น	89	17.69
มลพิษทางอากาศและเสียง	69	13.72
ความแออัดของรถ/การใช้ที่ดิน	24	4.77
การมั่วสุมของเยาวชน	9	1.79
<b>รวม</b>	<b>503</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เหมือนเดิม ร้อยละ 93.42 รองลงมาคือ จะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ลดลง ร้อยละ 4.11 และจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์คังสิต เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.47 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 90.00 คิดจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์คังสิต เหมือนเดิมดังแสดงในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 คิดจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์คังสิต เช่นเดิมหรือไม่

คิดจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้า เช่นเดิมหรือไม่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เหมือนเดิม	341	93.42
เพิ่มขึ้น	9	2.47
ลดลง	15	4.11
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าไม่ควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิตอีก ร้อยละ 61.92 รองลงมาคิดว่าควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิตอีก ร้อยละ 38.08 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.28

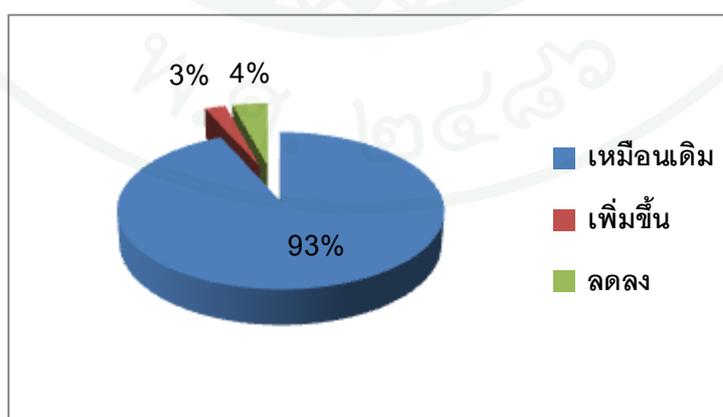
ตารางที่ 4.28 ควรมีศูนย์การค้าฯ เพิ่มขึ้นในย่านรังสิตอีกหรือไม่

ควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิตอีกหรือไม่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ควร	139	38.08
ไม่ควร	226	61.92
<b>รวม</b>	<b>365</b>	<b>100.00</b>

#### ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถาม

1. ท่านจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เช่นเดิมหรือไม่ เพราะเหตุใด

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าจะมาใช้บริการเหมือนเดิม ร้อยละ 93.42 เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่ครบวงจร รองลงมาคิดว่าจะมาใช้บริการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.47 เพราะมีการนำสินค้าที่หลากหลายมาจำหน่ายมากขึ้น มีจุดเปลี่ยนรถอยู่ที่หน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จึงสะดวกต่อการไปใช้บริการ และคิดว่าจะมาใช้บริการลดลง ร้อยละ 4.11 เนื่องจากในย่านนี้มีศูนย์การค้าฯ ให้เลือกมากแล้ว มีเด็กวัยรุ่นมากเกินไปและพื้นที่คับแคบ ดังแสดงในภาพที่ 4.1



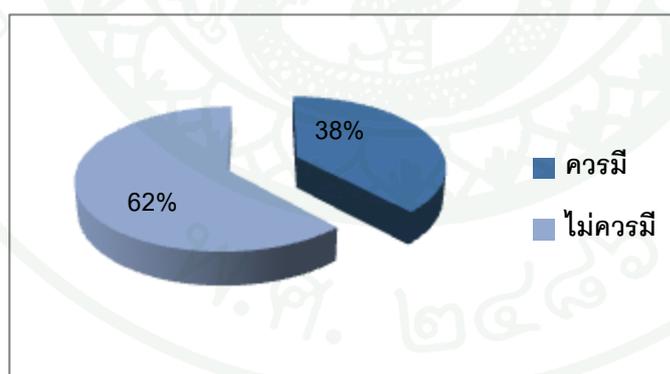
ภาพที่ 4.1 ร้อยละของการจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

การที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดว่าจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เช่นเดิม เนื่องจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่และครบวงจรมากกว่า ศูนย์การค้าอื่นๆในย่านนี้

## 2. ควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิตอีกหรือไม่ เพราะอะไร

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่า ไม่ควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิต ร้อยละ 61.92 เนื่องจากในย่านนี้มีศูนย์การค้ามากเพียงพอแล้ว จะทำให้ชุมชนแออัด ทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น วุ่นวาย มีปัญหาสังคมตามมา ศูนย์การค้าในย่านนี้มีทุกอย่างที่ทันสมัยอยู่แล้ว อยากให้สนับสนุนร้านโชห่วย ถ้ามีศูนย์การค้าเพิ่มมากขึ้นจะทำให้มีมากเกินไป และในย่านนี้ไม่มีพื้นที่เพียงพอแล้ว ดังแสดงในภาพที่ 4.2

รองลงมาคิดว่า ควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิต ร้อยละ 38.08 เนื่องจากจะได้มีสถานที่ใหม่ๆ มีทางเลือกใหม่ๆในการซื้อสินค้าเพิ่มขึ้น จะได้มีศูนย์การค้าใกล้บ้านมากขึ้น จะได้มีสินค้าหลากหลายมากขึ้น ศูนย์การค้าที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ผู้คนจะได้ไม่แออัดในที่เดียวและจะได้มีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น



ภาพที่ 4.2 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่คิดว่าควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิตหรือไม่

การที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่า ไม่ควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิต เนื่องจากในย่านนี้มีศูนย์การค้าที่เปิดทำการอยู่จำนวน ถึง 9 แห่งแล้ว จึงเกิดความแออัดของศูนย์การค้าในพื้นที่นี้และเกิดปัญหาการจราจร รองลงมาอยากให้มีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากในย่านนี้ยังไม่มีศูนย์การค้าเพื่อรองรับลูกค้าในระดับสูงหรือแบรนด์อื่นๆเช่น เดอะมอลล์

### 3. ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

- 3.1 เพิ่มพื้นที่จอดรถให้มากขึ้น ร้อยละ 22.03
- 3.2 ดูแลรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากกว่านี้ ร้อยละ 20.34
- 3.3 จัดระเบียบแท็กซี่กับรถตู้ หรือจัดให้อยู่ในที่ที่เหมาะสม ร้อยละ 8.47
- 3.4 จัดระเบียบหายเร่งแผงลอยหน้าศูนย์การค้าฯให้เป็นระเบียบ ร้อยละ 7.63
- 3.5 เพิ่มสินค้าใหม่ๆให้หลากหลายมากกว่านี้ ร้อยละ 6.78
- 3.6 ตกแต่งหน้าศูนย์การค้าฯโดยปลูกต้นไม้ ดอกไม้และที่นั่งเล่น ร้อยละ 6.78
- 3.7 บริหารจัดการการจราจรให้ดีกว่านี้ ร้อยละ 5.93
- 3.8 มีพนักงานรักษาความปลอดภัยให้มากกว่านี้ ร้อยละ 4.24
- 3.9 มีการดูแลความสะอาดและการจัดการขยะบริเวณรอบๆศูนย์การค้าฯ ร้อยละ 4.24
- 3.10 จัดป้ายรถเมล์ให้อยู่ใกล้ศูนย์การค้าฯ ร้อยละ 3.39
- 3.11 ทำป้ายบอกทางในศูนย์การค้าฯให้ชัดเจน ร้อยละ 2.54
- 3.12 มีพนักงานรักษาความปลอดภัยในบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม ร้อยละ 1.69
- 3.13 เพิ่มพื้นที่ศูนย์อาหาร ร้อยละ 1.69
- 3.14 ควรดูแลรอบๆศูนย์การค้าฯเพราะเป็นแหล่งมั่วสุมของวัยรุ่น ร้อยละ 0.85
- 3.15 มีการตรวจราคาสินค้าให้ตรงกับป้ายบอกราคา ร้อยละ 0.85
- 3.16 เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างรอบศูนย์การค้าฯ ร้อยละ 0.85
- 3.17 ควรมีหลังคากันแดดกันฝนการเดินเชื่อมไปส่วนต่างๆเช่น ทางเดินไปไฮมโปร์ ร้อยละ 0.85
- 3.18 ทางเดินขึ้นสะพานลอยหน้าศูนย์การค้าฯควรเป็นบันไดเลื่อน ร้อยละ 0.85
- 3.19 จัดบริเวณรอบศูนย์การค้าฯให้ร่มรื่นมากยิ่งขึ้น ร้อยละ 0.85
- 3.20 ควรรับซื้อสินค้าจากเกษตรกรรายย่อยเพื่อเป็นการช่วยเหลือ ร้อยละ 0.85
- 3.21 ควรมีรถไฟฟ้าฯมาถึงศูนย์การค้าฯ ร้อยละ 0.85

การที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่า เพิ่มพื้นที่จอดรถให้มากขึ้น สอดคล้องกับการเดินทางไปของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจึงทำให้ที่จอดรถไม่เพียงพอ ถึงแม้ศูนย์การค้าฯจะมีที่จอดรถถึง 7,000 คันแล้วก็ตาม และปัจจุบันก็ได้เพิ่มที่จอดรถด้านหลังศูนย์การค้าฯอีกเป็นจำนวนมากแต่ก็ยังไม่เพียงพอแก่ความต้องการ ซึ่งสอดคล้องกับการตรวจเอกสารที่พบว่าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผู้มาใช้บริการวันธรรมดา

ประมาณ 130,000 คนต่อวัน และ 140,000- 150,000 คนต่อวันในวันหยุดเสาร์อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์

ข้อเสนอแนะรองลงมา คือ ควรดูแลรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากกว่านี้ เนื่องจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ มีพื้นที่ประมาณ 682,000 ตารางเมตร จึงมีพื้นที่บางแห่งเป็นจุดอับ เช่น บริเวณลานจอดรถบนอาคารในบริเวณชั้นที่ไม่สามารถเดินเข้าศูนย์การค้าได้โดยตรงซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม จึงควรเพิ่มพนักงานดูแลรักษาความปลอดภัยหรือเพิ่มกล้องวงจรปิด

### ผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง

จากการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 41-50 ปี และอายุ 31-40 ปี ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน มีสถานภาพสมรส โดยมีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี อยู่ในกลุ่มอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมากที่สุด มีรายได้ต่อเดือนประมาณ 20,001-30,000 บาท ส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในจังหวัดปทุมธานีและเดินทางไปทำงานโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยใช้เวลาในการเดินทางไปทำงานประมาณ 15 - 30 นาที ส่วนใหญ่มีบุตรจำนวน 1-2 คน โดยบุตรส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในเขตจังหวัดปทุมธานีและเดินทางไปสถานศึกษาด้วยตนเองโดยใช้เวลาในเดินทางไปสถานศึกษาประมาณ 15 - 30 นาที

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เข้ามาอาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันนี้ในช่วงเวลา พ.ศ. 2544 - 2549 โดยการซื้อ สถานภาพของคนในบ้านส่วนใหญ่จะมี พ่อ แม่ ลูก และไม่มีคนช่วยงานบ้าน แสดงให้เห็นว่าครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นครอบครัวเดี่ยว เหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัย เพราะการคมนาคมสะดวกและไม่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัย ในส่วนที่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยมีเพียงส่วนน้อยมาก เหตุผลที่ต้องการจะย้ายที่อยู่อาศัยเพราะอยากไปอาศัยอยู่ใกล้ที่ทำงาน และคิดว่าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้ตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยอยู่ในระดับน้อยมาก

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต โดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ใช้เวลาเดินทางจากบ้านไปถึงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ประมาณ 15-30 นาที ความถี่ที่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต คือ ไม่แน่นอนแล้วแต่โอกาส ส่วนใหญ่ไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตทั้งครอบครัว(สามี ภรรยาและบุตร) โดยมีวัตถุประสงค์หลักที่ไปใช้

บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต คือ ไปซื้อสินค้า โดยพอใจไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่มีบริการครบวงจร ในส่วนที่ไม่พอใจไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากการจราจรติดขัด ส่วนผลกระทบด้านบวกที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต คือ ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปซื้อของในเมือง ในขณะที่ผลกระทบด้านลบคิดว่าทำให้เกิดการจราจรติดขัด

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เหมือนเดิม เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่ครบวงจร และคิดว่าไม่ควรมีศูนย์การค้าในพื้นที่ย่านรังสิตเพิ่มขึ้นอีก เนื่องจากศูนย์การค้ามีจำนวนมากพอแล้ว อีกทั้งยังทำให้ชุมชนแออัด ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร โดยกลุ่มตัวอย่างเสนอให้ปรับปรุงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต คือควรเพิ่มพื้นที่จอดรถให้มากขึ้น รองลงมาคือ ควรดูแลรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากกว่านี้ ควรจัดระเบียบแท็กซี่กับรถตู้ หรือจัดให้อยู่ในที่ที่เหมาะสม ควรจัดระเบียบขายแอมพลอยหน้าศูนย์การค้าฯ ให้เป็นระเบียบ และบริหารจัดการการจราจรให้ดีกว่านี้ ตามลำดับ

### ผลจากการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ของผู้บริหารศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

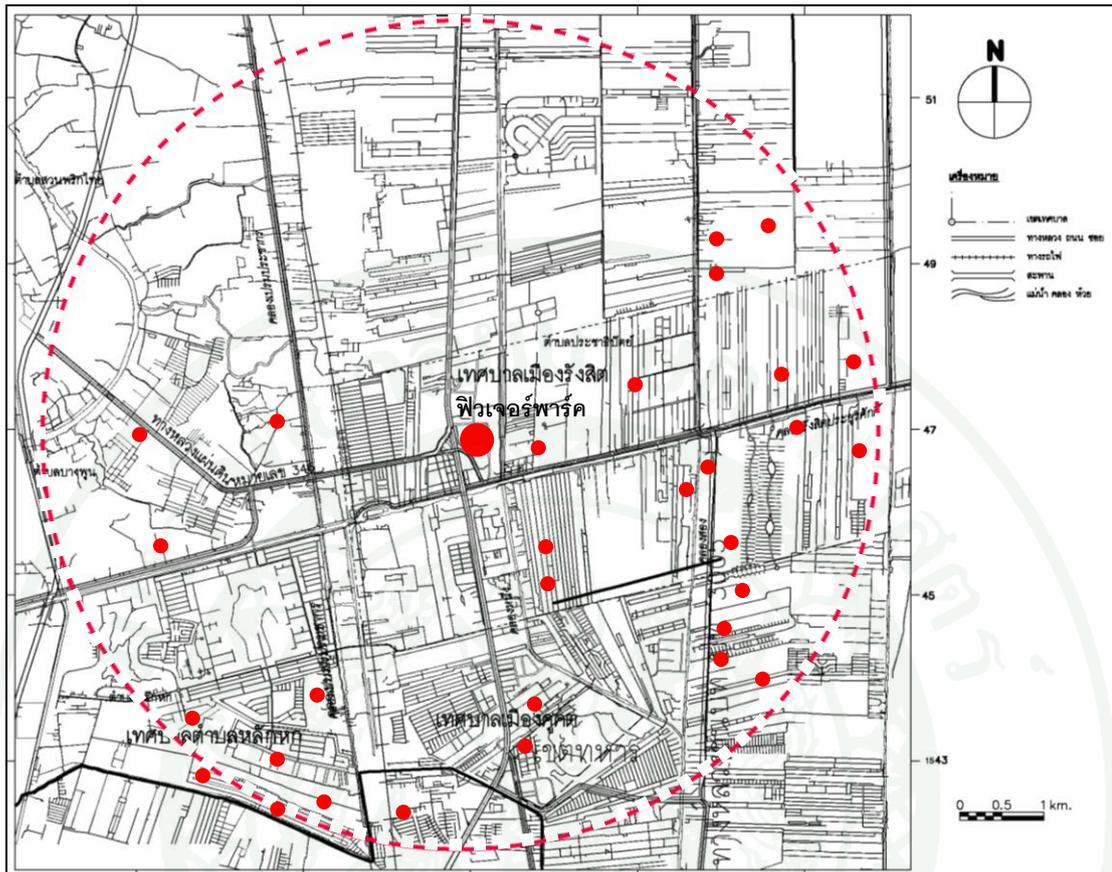
จากข้อมูลของการให้สัมภาษณ์ของผู้บริหารศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต พบว่า ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เกิดขึ้นจากความต้องการที่จะให้ผู้คนที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรร ย่านถนนรังสิต-นครนายก รวมทั้งคนจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดนครนายก จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยาสามารถเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวก และสามารถรองรับผู้ที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง ทำให้เกิดพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจบริเวณชานเมือง ช่วยลดปริมาณคนเข้าเมืองในวันหยุด รวมถึงวันทำงานสำหรับคนที่ทำงานในพื้นที่ที่ไม่ต้องเดินทางเข้าไปศูนย์การค้าที่ย่านใจกลางเมือง ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเลือกที่ตั้งอยู่ในทำเลที่แวดล้อมไปด้วยโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่มีการขยายตัวมากที่สุดในประเทศไทย และอยู่ในแหล่งสถาบันการศึกษาถึง 22 สถาบัน และเป็นทำเลที่มีศักยภาพสูงมาก เนื่องจากมีความสะดวกในการคมนาคม เป็น ประตูของถนนพหลโยธินจากกรุงเทพมหานครที่สามารถเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคอีสาน ได้อย่างคล่องตัวด้วยโครงข่ายคมนาคมหลักหลายสาย โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มครอบครัว กลุ่มนักศึกษา และกลุ่มคนจากจังหวัดใกล้เคียง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยและข้อมูลของการให้สัมภาษณ์ของผู้บริหารศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตสามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยสำหรับการเลือกที่อยู่อาศัย คือ การคมนาคมสะดวก สภาพแวดล้อมที่ดี และราคาบ้านและที่ดิน ซึ่งย่านนี้มีลักษณะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและที่ดินมีราคาถูก จึงเหมาะต่อการพัฒนาที่อยู่อาศัย ในขณะที่การเลือกที่ตั้งศูนย์การค้าจะเลือกทำเลที่มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ประชากรมีกำลังซื้อ และอยู่ในพื้นที่ที่มีการเข้าถึงที่สะดวกที่เป็นศูนย์กลางชุมชน ทำให้ทราบว่า การพัฒนาที่อยู่อาศัยขึ้นอยู่กับราคาที่ดินและการคมนาคม และกลุ่มตัวอย่างเลือกซื้อโครงการที่อยู่ใกล้ที่ทำงาน หรือสถานศึกษาของบุตรมากกว่ามีศูนย์การค้าตั้งอยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัย และจากการที่กลุ่มตัวอย่างมีความถี่ที่ไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต โดยมีความถี่ที่ไป คือ ไม่นานแล้วแต่โอกาสนั้น เนื่องจากศูนย์การค้าในย่านรังสิตนั้นมีหลากหลาย ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการศูนย์การค้าส่วนใหญ่สามารถเลือกใช้บริการมากขึ้นอยู่กับความต้องการ ความสะดวกและความพึงพอใจของกลุ่มลูกค้า ทำให้ทราบว่า การเลือกที่อยู่อาศัยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

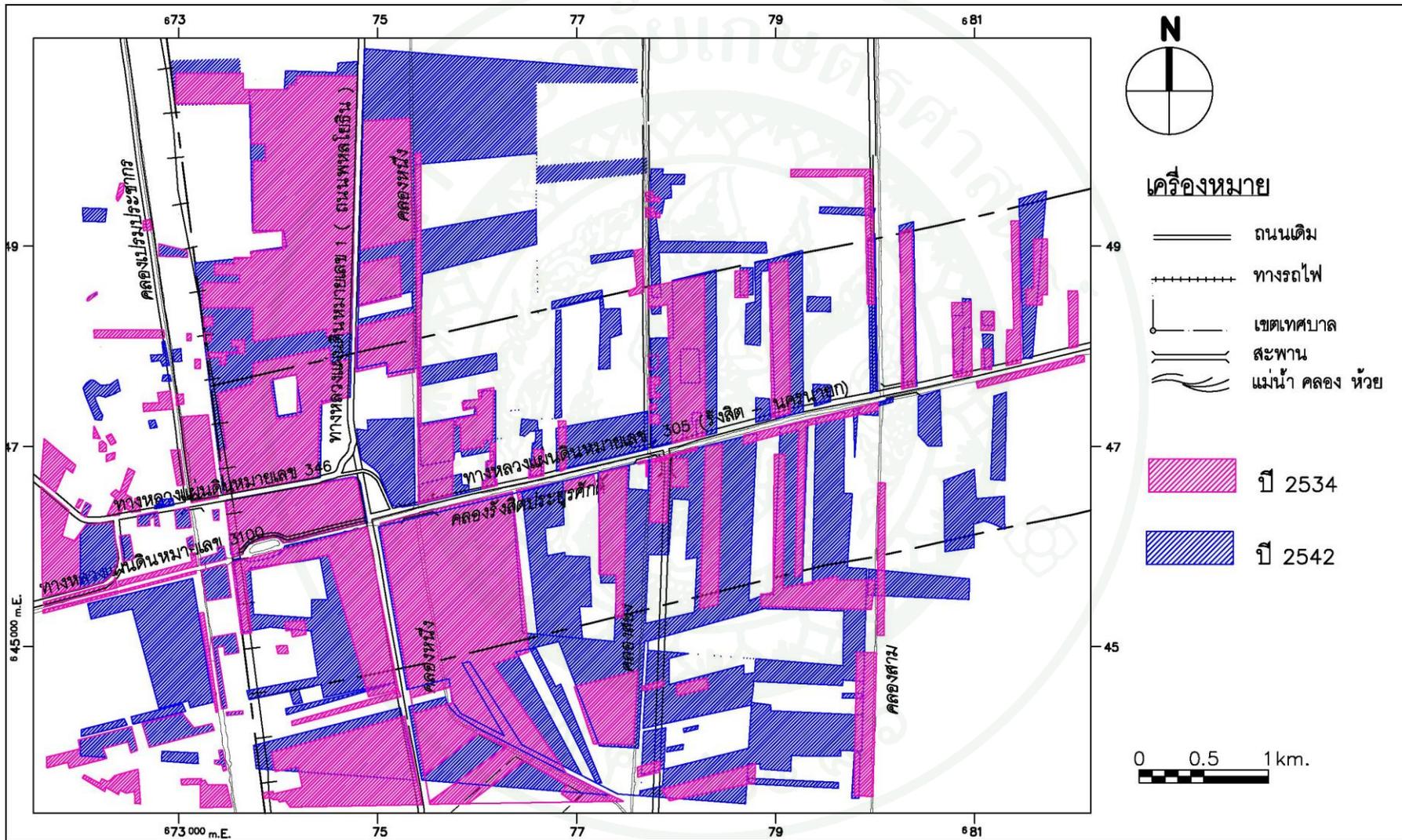
และจากการที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่า จะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเหมือนเดิม แต่ในขณะเดียวกันกลุ่มตัวอย่างมีเพียงส่วนน้อยที่เลือกที่อยู่อาศัยเพราะศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต อาจเนื่องจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และเป็นศูนย์การค้าระดับภูมิภาคที่มีการบริการที่หลากหลายและครบวงจรมากกว่าศูนย์การค้าอื่นๆ ในย่านนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จึงคิดที่จะมาใช้บริการเหมือนเดิม แต่ในขณะเดียวกันกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ก็ไม่เลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเพราะของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต อาจเนื่องมาจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเปรียบเสมือนศูนย์กลางของชุมชนจึงมีความพลุกพล่าน การจราจรติดขัด มลพิษทางอากาศ และในบริเวณรอบๆ ซึ่งห่างจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตออกไปไม่ไกลนัก มีเส้นทางคมนาคมที่ทำให้สามารถเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานครหรือจังหวัดใกล้เคียงได้อย่างสะดวก ทำให้การเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจึงไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

จะเห็นว่าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตไม่มีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย อาจเนื่องจากศูนย์การค้าเปรียบเสมือนศูนย์กลางของชุมชนจึงมีความพลุกพล่าน การจราจรติดขัด มลพิษทางอากาศ และศูนย์การค้าในย่านรังสิตนั้นมีมากและหลากหลาย ทำให้กลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกใช้บริการได้มาก ขึ้นอยู่กับความต้องการ อีกทั้งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรถยนต์ส่วนตัวใช้จึงไม่มีปัญหาในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ

เมื่อพิจารณาการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยรอบๆศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตในช่วงระยะเวลา 13 ปี จากปี พ.ศ.2538 ถึง ปี พ.ศ. 2551 พบว่ามีการเกิดขึ้นของโครงการที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่รอบๆศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตในรัศมี 5 กิโลเมตร ดังแสดงในภาพที่ 4.3 มีประมาณ 29 โครงการ (รายชื่อโครงการฯ ดังแสดงในตารางผนวก ข1) เมื่อพิจารณาถึงทำเลที่ตั้งของโครงการที่พักอาศัยและการเปรียบเทียบพื้นที่สิ่งปลูกสร้าง (Built up area) ในปี พ.ศ. 2534 และปี พ.ศ. 2542 ดังแสดงในภาพที่ 4.4) ที่เกิดขึ้นรอบๆศูนย์การค้าฯแล้วพบว่า ที่ตั้งของโครงการที่อยู่อาศัยและพื้นที่สิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นมีความสอดคล้องกัน กล่าวคือ ที่ตั้งของโครงการที่อยู่อาศัยและพื้นที่สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่มีแนวโน้มการขยายตัวออกไปในบริเวณทิศใต้ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) อยู่ในทิศทางที่ไม่มีความสัมพันธ์กับที่ตั้งของศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต โดยส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่ที่โครงการอยู่ในตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา ดังแสดงในภาพที่ 4.4 โดยส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยว บ้านแฝด และทาวน์เฮาส์ เนื่องจากระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก)กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3312 (ลำลูกกา) จะมีถนนสายย่อยเชื่อมต่อจำนวนมากเป็นแนวสำคัญในการขยายตัว ซึ่งหากมีการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่สมบูรณ์แล้ว แนวโน้มของการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างจะสูงขึ้น เนื่องจากพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ที่ต่อเนื่องกับกรุงเทพมหานครและมีการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว ตลอดจนรัฐมีนโยบายที่จะให้เป็นเมืองที่อยู่อาศัยรองรับการขยายตัวของประชากรของกรุงเทพมหานคร ทำให้การจัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างมากเพื่อให้เกิดการรองรับประชากรในอนาคต จึงสรุปได้ว่าการเลือกที่ตั้งของโครงการหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นเพราะการคมนาคมสะดวก ซึ่งการสอดคล้องกับข้อมูลจากแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างที่เลือกที่อยู่อาศัยเนื่องจากการคมนาคมสะดวก



ภาพที่ 4.3 โครงการที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นปีพ.ศ. 2538 - 2551 ในรัศมี 5 กิโลเมตร รอบศูนย์การค้า พิวเจอร์พาร์ครังสิต



ภาพที่ 4.4 เปรียบเทียบพื้นที่สิ่งปลูกสร้าง (Built up Area) บริเวณย่านรังสิต ระหว่างปีปี พ.ศ. 2534 กับปี พ.ศ. 2542

จึงสรุปได้ว่า ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตเป็นฝ่ายพึ่งพาที่อยู่อาศัย ในขณะที่ที่อยู่อาศัยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาศูนย์การค้าฯ ดังนั้นการเลือกที่อยู่อาศัยอันเนื่องมาจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตนั้น จึงเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งแต่ไม่ใช่ปัจจัยที่สำคัญที่สุด ผลการศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตมีความสัมพันธ์กับที่อยู่อาศัยในระดับสูง ส่วนที่อยู่อาศัยในย่านรังสิตมีความสัมพันธ์กับศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตในระดับน้อยมากและปัจจัยที่เหมือนกันทำให้เกิดศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตและที่อยู่อาศัย คือ การคมนาคมที่สะดวก และกำลังซื้อของผู้อยู่อาศัย และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่คิดว่าไม่ควรมีศูนย์การค้าเกิดขึ้นในพื้นที่นี้ก็อีกเนื่องจากในย่านนี้มีศูนย์การค้ามากพอแล้วหากเกิดขึ้นอีกจะทำให้ชุมชนแออัด การจราจรติดขัด คนพลุกพล่านจะมีปัญหาสังคมตามมาและศูนย์การค้าฯในย่านนี้มีทุกอย่างที่ทันสมัยอยู่แล้ว หากมีศูนย์การค้าฯเพิ่มขึ้นอีกจะทำให้มีมากเกินไป จึงควรกระจายความเจริญของศูนย์กลางธุรกิจและการบริการให้ไปอยู่ยังพื้นที่ข้างเคียง ทั้งนี้ในการพัฒนาที่อยู่อาศัยควบคู่ไปกับการพัฒนาศูนย์การค้าขนาดใหญ่ในย่านรังสิตจะต้องมีการชลอการเจริญเติบโตของที่อยู่อาศัยเพื่อไม่ให้ศูนย์การค้าเกิดขึ้นในพื้นที่อีก และควรพัฒนาศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าควรเพิ่มที่จอดรถให้มากขึ้น ดูแลความปลอดภัยให้เข้มงวดมากกว่านี้ และจัดระเบียบแท็กซี่กับรถตู้ให้อยู่ในที่ที่เหมาะสม ตามลำดับ

## บทที่ 5

### สรุป วิจารณ์ผล และเสนอแนะ

#### สรุป

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของพื้นที่ย่านรังสิต สภาพทั่วไปของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และการพัฒนาที่อยู่อาศัย ในย่านรังสิต จังหวัดปทุมธานี เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ดังกล่าวกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต และเพื่อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับการเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต โดยอ้างอิงกับแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ สภาพทั่วไปของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในย่านรังสิต ความคิดเห็นของผู้บริหารศูนย์การค้าขนาดใหญ่และความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัย

ในการดำเนินการศึกษา ได้ใช้การสำรวจพื้นที่และการออกแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล การเลือกกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มแบบ 3 ชั้นภูมิ โดยกลุ่มตัวอย่างคือหัวหน้าครัวเรือนในหมู่บ้านจัดสรรขนาดกลาง ที่มีอายุโครงการตั้งแต่ปี.ศ.2538-2551 โดยการแจกแบบสอบถามตามหมู่บ้านจัดสรร ผู้วิจัยได้แบ่งประเด็นคำถามออกเป็น 4 ส่วน คือ

- 1) แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ สถานที่ทำงาน การเดินทางไปทำงาน สถานศึกษาของบุตรและการเดินทางไปสถานศึกษาของบุตร
- 2) แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย ได้แก่ ช่วงเวลาที่เข้ามาอยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบันนี้ ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย สภาพภาพของคนในบ้าน เหตุผลที่เลือกที่อยู่อาศัยหลังปัจจุบันนี้ คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยหรือไม่ และศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตมีผลทำให้ตัดสินใจเลือกอาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันนี้หรือไม่
- 3) แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้มาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ได้แก่ เดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตอย่างไร ใช้เวลาในการเดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าเท่าใด ความถี่ที่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฯ ไปศูนย์การค้าฯกับใครบ้าง วัตถุประสงค์หลักที่ไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฯ เหตุผลที่พอใจและไม่พอใจในการไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฯ ผลกระทบด้านลบและ

ด้านบวกที่คิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฯ และคิดว่าจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฯ เช่นเดิมหรือไม่ เพราะอะไร และ 4) คำถามปลายเปิด (open ended) ได้แก่ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงศูนย์การค้า พิวเจอร์พาร์ครังสิต ผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์จำนวน 365 ชุด และได้วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS/PC

ผลจากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 41-50 ปี มีสถานภาพสมรส การศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้ประมาณ 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ทำงานอยู่ในจังหวัดปทุมธานีและเดินทางไปทำงานและใช้เวลาในการเดินทางไปทำงานประมาณ 15 - 30 นาที โดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ส่วนใหญ่มีบุตรจำนวน 1-2 คน โดยบุตรส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในเขตจังหวัดปทุมธานีและเดินทางไปสถานศึกษาด้วยตนเอง เข้ามาอาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันนี้ในช่วงเวลา พ.ศ. 2544 – 2549 โดยการซื้อ ส่วนใหญ่เป็นครอบครัวเดี่ยวและไม่มีคนช่วยงานบ้าน มีเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัย เพราะการคมนาคมสะดวกและไม่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัย ในส่วนที่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยมีเพียงส่วนน้อยมาก เหตุผลที่ต้องการจะย้ายที่อยู่อาศัยเพราะอยากไปอาศัยอยู่ใกล้ที่ทำงาน และคิดว่าศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต มีผลทำให้ตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยอยู่ในระดับน้อยมาก การเดินทางไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต ไปโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ประมาณ 15-30 นาที โดยไปใช้บริการไม่แน่นอนแล้วแต่โอกาสและไปทั้งครอบครัว โดยมีวัตถุประสงค์หลักที่ คือ ไปซื้อสินค้า โดยพอใจไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่มีบริการครบวงจร และไม่พอใจไปใช้บริการฯ เนื่องจากการจราจรติดขัด ผลกระทบด้านบวกที่คิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฯ คือ ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปซื้อของในเมือง ในขณะที่ผลกระทบด้านลบคิดว่าทำให้เกิดการจราจรติดขัด ส่วนใหญ่คิดว่าจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตเหมือนเดิมเนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่ครบวงจร และคิดว่าไม่ควรมีศูนย์การค้าในพื้นที่ย่านรังสิตเพิ่มขึ้นอีก เนื่องจากศูนย์การค้ามีจำนวนมากพอแล้ว อีกทั้งยังทำให้ชุมชนแออัด ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร โดยกลุ่มตัวอย่างเสนอให้ปรับปรุงศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต คือควรเพิ่มพื้นที่จอดรถให้มากขึ้น รองลงมาคือ ควรดูแลรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากกว่านี้ ควรจัดระเบียบแท็กซี่กับรถตู้หรือจัดให้อยู่ในที่ที่เหมาะสม ควรจัดระเบียบหาญหน้าศูนย์การค้าให้เป็นระเบียบ และบริหารจัดการการจราจรให้ดีกว่านี้ ตามลำดับ

ผลจากข้อมูลของการให้สัมภาษณ์ของผู้บริหารศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต พบว่า ศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต เกิดขึ้นจากความต้องการที่จะให้ผู้คนที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรร

ย่านรังสิตและจังหวัดใกล้เคียง สามารถเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวก และสามารถรองรับผู้ที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง ทำให้เกิดพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจบริเวณชานเมือง ศูนย์การค้า พิวเจอร์พาร์ครังสิตเลือกที่ตั้งอยู่ในทำเลที่แวดล้อมไปด้วยโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่มีการขยายตัวมากมีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก อยู่ใกล้แหล่งสถาบันราชการและสถานศึกษาต่างๆ ประชากรซึ่งมีกำลังซื้อ และเป็นทำเลที่มีศักยภาพสูงมาก พื้นที่ที่มีการเข้าถึงที่สะดวก โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มครอบครัว กลุ่มนักศึกษา และกลุ่มคนจากจังหวัดใกล้เคียง

จากการที่ย่านรังสิตมีศูนย์การค้าและโครงการหมู่บ้านจัดสรรอยู่เป็นจำนวนมาก พบว่า ปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัย คือ การคมนาคมสะดวก สภาพแวดล้อมที่ดี และราคาบ้านและที่ดิน ซึ่งสอดคล้องกับ รูนิตา เสือป่า (2540 อ้างถึง Berry, 1970) ที่กล่าวว่า ปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดการเลือกที่พักอาศัย คือ ราคาหรือค่าเช่าที่พักอาศัย ชนิดของที่พักอาศัย และที่ตั้งของที่พักอาศัย รวมถึงสภาพแวดล้อมของชุมชนและที่ตั้งของแหล่งงานด้วย ส่วนศูนย์การค้าขนาดใหญ่หรือศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตมีปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้ง คือ เลือกว่าทำเลที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคม มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากและมีกำลังซื้อ ซึ่งสอดคล้องกับ รูนิตา เสือป่า (2540 อ้างถึง Carpenter, 1978) ที่กล่าวว่าบริเวณที่เหมาะสมปรับปรุงเป็นศูนย์การค้าคือ จำนวนประชากร รายได้ของประชากร กำลังซื้อ คู่แข่ง ความสะดวกในการเข้าซื้อสินค้า ราคาที่ดินและจะต้องเห็นได้ง่ายจากถนนใหญ่ ทำให้ทราบว่าปัจจัยที่เหมือนกันในการเลือกทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยและศูนย์การค้า คือ การคมนาคมที่สะดวก และกำลังซื้อของประชากร และจากแบบสอบถามพบว่า การเลือกที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างจะเลือกอยู่ในทำเลสถานที่ทำงานและสถานศึกษาของบุตรอีกด้วย เมื่อพิจารณาถึงโครงการที่อยู่อาศัยในปีพ.ศ.2538-2551 และการเปรียบเทียบพื้นที่สิ่งปลูกสร้างในปีพ.ศ.2534และปีพ.ศ.2542แล้ว พบว่า ส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะขยายตัวออกไปในบริเวณทิศใต้ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) โดยส่วนใหญ่จะการกระจายตัวเข้าไปในพื้นที่ว่างตามริมถนนเลียบคลองชลประทาน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครและการคมนาคมสะดวก อีกทั้งรัฐมีนโยบายให้พื้นที่นี้เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยจากกรุงเทพมหานคร จึงทำให้บริเวณนี้มีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเป็นอย่างมาก ซึ่งการขยายตัวออกมาในบริเวณนี้ จะอยู่ในทิศทางที่ไม่มีความสัมพันธ์กับที่ตั้งของศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต กล่าวคือ โครงการที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นใหม่ส่วนใหญ่จะเกิดในบริเวณอำเภอลำลูกกา ซึ่งเป็นบริเวณที่ติดกับกรุงเทพมหานครและมีเส้นทางคมนาคมเข้าสู่กรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว อาจกล่าวได้ว่าศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตมีความสัมพันธ์ที่อยู่อาศัยในระดับสูง ในขณะที่ที่อยู่อาศัยมีความสัมพันธ์กับศูนย์การค้าในระดับ

น้อยมาก ไม่ได้พิจารณาให้ความสำคัญกับศูนย์การค้ามากนัก ดังนั้นการเลือกที่อยู่อาศัยอันเนื่องมาจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตนั้น จึงเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งแต่ไม่ใช่ปัจจัยที่สำคัญที่สุด

### ข้อเสนอแนะ

#### ข้อเสนอแนะในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต

จากการวิเคราะห์สภาพทางกายภาพแล้วพบว่า หากปัจจัยที่ส่งผลต่อการขยายตัวของศูนย์การค้า ซึ่งได้แก่ การเป็นจุดเปลี่ยนรถ มีการเพิ่มขึ้นของประชากร ลักษณะของประชากร และราคาที่ดิน ดังที่ได้กล่าวมา ยังคงอยู่ การขยายตัวของศูนย์การค้าในบริเวณนี้ก็จะมีการขยายตัวมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะก่อให้เกิดความหนาแน่นของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง ปัจจัยที่สำคัญที่สุด คือ การที่มีประชากรเข้ามาอยู่ในพื้นที่นี้มากขึ้นเรื่อยๆ การที่จะให้ปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นในย่านนี้ลดลงจะต้องมีการชดเชยเพิ่มขึ้นที่อยู่อาศัยในพื้นที่นี้ หรือใช้มาตรการทางด้านผังเมืองจำกัดพื้นที่ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้มีศูนย์การค้าเกิดขึ้นในย่านนี้อีก จึงควรมีการจำกัดจำนวนศูนย์การค้าในระยะ 5 กิโลเมตร จากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต โดยจำกัดการเกิดศูนย์การค้าไม่เกิดขึ้นในพื้นที่นี้อีก ซึ่งศูนย์การค้าเหล่านั้นจะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากศูนย์การค้าดังที่ได้กล่าวมาแล้ว สำหรับการเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต มีการเสนอแนวทางดังต่อไปนี้

เทศบาลเมืองรังสิต มีเครื่องมือที่สำคัญที่สุดสำหรับการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันคือ ผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง – คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี ซึ่งมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอีก 20 ปีข้างหน้า และเป็นการป้องกันปัญหาการขยายตัวของเมือง ให้เมืองมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย

1. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีแดง) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากให้เป็นระเบียบเรียบร้อย และยัง

เป็นการควบคุมการขยายตัวของพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งเป็นการกำหนดพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ไม่ให้รุกล้ำพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจนเกินไป เพื่อรักษาความสะอาดของคลองและรักษาภูมิทัศน์ของคลองรังสิตประยูรศักดิ์ให้มีความสวยงามและไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ทั้งทางตรงและทางอ้อม ควรที่จะมีบ่อบำบัดน้ำเสียของชุมชนและของตลาดสดก่อน ซึ่งเป็นการป้องกันไม่ให้คลองรังสิตประยูรศักดิ์เน่าเสียและเป็นอันตรายต่อระบบนิเวศน์ของคลอง

2. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง)และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) โดยควบคุมไม่ให้เกิดการสร้างศูนย์การค้า คอนโดมิเนียม หอพัก เข้ามาในพื้นที่นี้ โดยมีระยะถอยร่นของอาคารที่มีความเหมาะสม และมีการพัฒนาพื้นที่ริมฝั่งคลองให้มีความสวยงามด้าน ภูมิทัศน์ และรักษาความสะอาดของคลองโดยมีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่คลองรังสิตประยูรศักดิ์

3. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการและที่โล่งเพื่อนันทนาการ (สีน้ำเงิน) ควรที่จะอยู่ในพื้นที่ละแวกเดียวกัน โดยที่ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปในทิศทางเดียวกันและเป็นสถาบันราชการเท่านั้น เพื่อป้องกันการขยายตัวเข้ามาของการใช้ที่ดินอื่นๆ เพื่อความสงบและเป็นระเบียบเรียบร้อยของสถาบันและให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของสถาบันราชการและที่โล่งเพื่อนันทนาการ

4. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออนุรักษ์พื้นที่สีเขียว และการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยให้เหมาะสมกับพื้นที่โดยไม่รุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรม

5. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา (สีเขียวมะกอก) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา

**ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง- คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552  
จังหวัดปทุมธานี**

จากข้อสังเกตผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง- คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี

ในปัจจุบัน ได้กำหนดให้หลายพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองรังสิต เป็นพื้นที่เอื้อต่อการขยายตัวให้ย่านรังสิตกลายเป็นพื้นที่เมืองมากขึ้น ซึ่งการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันนี้ย่อมส่งผลต่อย่านรังสิตให้มีการขยายตัวของพื้นที่เมืองมากขึ้นอย่างต่อเนื่องและก่อให้เกิดศูนย์การค้าขยายตัวมากขึ้น จึงมีข้อเสนอแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

3.1. ควรปรับปรุงพื้นที่ในที่ดินบริเวณหมายเลข 3.11 ในผังเมืองท่าโขลง- คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี ไม่ให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ควรกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง เนื่องจากพื้นที่เดิมยังเป็นโล่งกว้างยังไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังแสดงในภาพที่ 5.1 และ 5.2 หากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก จะมีทางเข้าออกที่ดินบริเวณนี้ทางเดียวคือซอยพหลโยธิน 87 ซึ่งจะทำให้การจราจรติดขัดมากเนื่องจากในปัจจุบันนี้ซอยพหลโยธิน 87 ก็เป็นทางเข้าหมู่บ้านขนาดใหญ่คือหมู่บ้านเมืองเอกและการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนอยู่แล้ว และบริเวณด้านตะวันตกของพื้นที่นี้เป็นหมู่บ้านปรีชาซึ่งเป็นที่อยู่อาศัย ดังแสดงในภาพที่ 5.4 ผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง- คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี ตามข้อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต



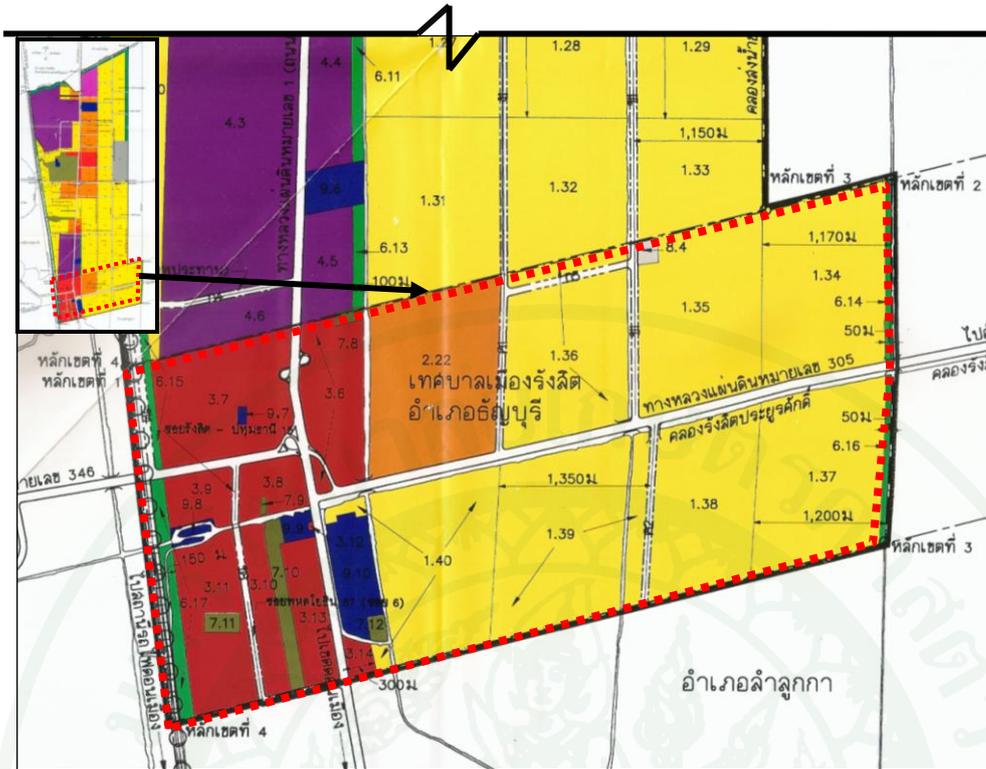
ภาพที่ 5.1 ทัดสินีภาพจากปากซอยพหลโยธิน 87 ซอย 6 เข้าไป



ภาพที่ 5.2 แสดงทัศนียภาพจากในซอยพหลโยธิน 87 ซอย 6 ออกไป

3.2 ควรปรับปรุงพื้นที่ในที่ดินบริเวณหมายเลข 1.35 และ 1.38 ในผังเมืองท่าโขลง-คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี ไม่ให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ควรกำหนดให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม เพื่อไม่ให้ที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวเกิดการขยายตัวของศูนย์การค้าเพิ่มมากขึ้น ดังแสดงในภาพที่ 5.4 ผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง-คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี ตามข้อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

3.3 ควรปรับปรุงพื้นที่ในที่ดินบริเวณหมายเลข 1.38, 1.39 และ 1.40 บริเวณแนวขนานกับริมคลองรังสิตฝั่งใต้ ในผังเมืองท่าโขลง-คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี ไม่ให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย เพื่อป้องกันการบุกรุกคลองฯและทำลายสิ่งแวดล้อมบริเวณคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ควรกำหนดให้ริมคลองรังสิตประยูรศักดิ์ฝั่งใต้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม โดยจัดเส้นขนานริมคลองรังสิตประยูรศักดิ์ตามสภาพธรรมชาติ เป็นระยะ 6 เมตร ดังแสดงในภาพที่ 5.4 ผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง-คลองหลวง – รังสิต พ.ศ. 2552 จังหวัดปทุมธานี ตามข้อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต



ภาพที่ 5.3 ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเทศบาลเมืองรังสิต



ภาพที่ 5.4 แนวทางการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของเทศบาลเมืองรังสิต

การใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าว ควรประกอบด้วยมาตรการดังต่อไปนี้ จากการศึกษาพบว่า ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ก่อให้เกิดปัญหาต่อชุมชนในด้านต่างๆ ทั้งในด้านการจราจร สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และการใช้ที่ดิน และเพื่อพัฒนาพื้นที่ย่านรังสิตให้เป็นพื้นที่ที่เหมาะสม และสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัย จึงขอเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของศูนย์การค้าขนาดใหญ่และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในอนาคต ดังนี้

1. ชลอการเจริญเติบโตของพื้นที่ศูนย์การค้า เพื่อป้องกันมิให้ศูนย์การค้ากระจุกตัวอยู่ในพื้นที่นี้เพียงแห่งเดียว และกระจายความเจริญในด้านศูนย์กลางธุรกิจและการบริการไปยังพื้นที่ข้างเคียง โดยมีลักษณะเป็นศูนย์การค้าระดับชุมชน (Community Shopping Center)

2. ควบคุมที่ตั้งของศูนย์การค้าที่เกิดขึ้นใหม่ ไม่ให้กระจุกตัวกันโดยใช้มาตรการทางด้านผังเมือง ซึ่งทางรัฐจะต้องมีข้อกำหนดที่เข้มงวด เพื่อป้องกันมิให้ปัญหาต่างๆตามมา เช่น ปัญหาจราจร โดยให้ศูนย์การค้ากระจายตัวสอดคล้องกับการเจริญเติบโตของชุมชนและประชากรและให้มีการบริการต่อชุมชนอย่างทั่วถึง เป็นไปตามผังเมืองที่กำหนดไว้

3. ควรพัฒนาย่านรังสิตในรูปแบบเมืองกระชับ (Compact City) โดยไม่ให้อาคารเกิด การขยายตัวในแนวราบ ด้วยการเพิ่มความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารแบบผสม (Mixed Land Use and Building Use) การเชื่อมโยงศูนย์การค้าต่างๆที่อยู่ใกล้กันด้วยทางเดิน เชื่อมระหว่างอาคารเพื่อสนับสนุนการเดินเท้าและเป็นการประหยัดพลังงาน ให้หลักการชลอการ กระจายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมือง ซึ่งทำได้ด้วยการโดยใช้มาตรการทางด้านผังเมืองและมีแนวกันด้วยพื้นที่สีเขียวเพื่อมิให้ที่อยู่อาศัยและศูนย์การค้าขยายตัวอย่างกระจัดกระจายไม่มีที่สิ้นสุด ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาของเมืองในอนาคตได้

4. บริเวณโครงการสถานีรถไฟฟ้ารังสิตในอนาคต ควรพัฒนาพื้นที่ไม่ให้เกิดการขยายตัวในแนวราบ โดยเพิ่มความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารแบบผสม (Mixed Land Use and Building Use) โดยจะมีลักษณะอาคารที่เป็นอาคารสำนักงาน คอนโดมิเนียม หรือโรงแรม อยู่ชั้นบนตัวอาคาร ในขณะที่ร้านค้าปลีกจะอยู่ชั้นล่าง และให้ความสำคัญกับระบบขนส่งมวลชน โดยการเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานและการพัฒนาที่เหมาะสมในรัศมี 500 เมตรจาก สถานีรถไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน เดินเท้าและใช้

จักรยาน โดยปรับปรุงพื้นที่ชุมชนให้พื้นที่ที่มีความสะดวกในการเดินเท้ามากขึ้น ด้วยเพื่อป้องกันการจราจรติดขัดและเป็นการประหยัดพลังงาน

5. บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษา คือ บริเวณตรงข้ามมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต จะเป็นจุดตัดของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3214 หรือที่เรียกว่าสี่แยกบางชัน ควรมีการป้องกันมิให้เกิดการกระจุกตัวของศูนย์การค้าฯ ซึ่งชุมชนมีแนวโน้มในการขยายตัวเพราะจะทำให้เกิดเป็นย่านพาณิชยกรรม เกิดการจราจรติดขัดเหมือนบริเวณทางต่างระดับย่านรังสิต จึงควรมีการจัดภูมิทัศน์ให้เป็นพื้นที่สีเขียวเป็นแนวเพื่อป้องกันการขยายตัวของย่านการค้าต่อไป

### ข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อไป

ในการทำวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง ในพื้นที่ด้านอื่นๆของกรุงเทพมหานคร เช่น พื้นที่ด้านตะวันตก ด้านตะวันออก และด้านตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ตั้งอยู่เช่นกัน หรือในพื้นที่ต่างจังหวัดที่จะมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ประจำจังหวัด ซึ่งจะมีความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่แตกต่างไปจากศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิตกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย ย่านรังสิต ต่อไป

## เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรรช นุญรุ่ง. 2540. **แนวทางการพัฒนาพื้นที่ปล่อยว่างบริเวณชานเมืองของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา เขตบึงกุ่ม**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. **จำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองรังสิต**. (Online). <http://www.dopa.go.th>, 26 เมษายน 2552.

กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง. 2552. **สรุปราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินในปริมณฑลและภูมิภาค**. (Online). [http://www.treasury.go.th/internet/land/province\\_price/pathumthani.pdf](http://www.treasury.go.th/internet/land/province_price/pathumthani.pdf), 19 กรกฎาคม 2552

กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักควบคุมและตรวจสอบอาคาร. 2551. **พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522**. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ดอกเบ๊

กองข้อมูลที่อยู่อาศัย ฝ่ายวิชาการและพัฒนาที่อยู่อาศัย การเคหะแห่งชาติ. 2538-2551. **ข้อมูลโครงการที่อยู่อาศัยภาคเอกชนเปิดตัวใหม่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**. กรุงเทพมหานคร : Viscom Center Ltd.

จำนรรจา ชัยโชติชัย. 2532. **การศึกษาเอกลักษณ์การใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : เขตสีลม-สุรวงศ์**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

จักรชัย พงศ์ประยูร. 2527. **ภูมิศาสตร์เมือง**. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

เทศบาลเมืองรังสิต. 2550. **แผนพัฒนาเทศบาลเมืองรังสิต 3 ปี**. ปทุมธานี : เทศบาลเมืองรังสิต.

- บิสิเนสไทย. 2549. **ฝ่าแผนพัฒนาที่ดิน ตระกูล“หวังหลิ”**. (Online). <http://www.arip.co.th/businessnews.php?id=410051>, 3 มิถุนายน 2553.
- ปิยาณี รุ่งรัตน์รัชชัย. 2551. **พลิกโฉม Future Park ขอเป็น Third Park ของกลุ่มครอบครัว**. PositionMagazine, (Online). <http://www.positioningmag.com/magazine/printnews.aspx?id=68806>. 3 มิถุนายน 2553.
- ปรีญา วอนขอพร และคณะ. 2527. **หลักการตลาด**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ผู้จัดการ**, 2550. กรุงเทพมหานคร : 25 มิถุนายน 2550. หน้า B9
- ไพบูลย์ ช่างเรียน. 2516. **การปกครองมหานคร**. พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช.
- มานพ พงศทัต. 2539. **กลยุทธ์ธุรกิจสังหาริมทรัพย์ยุคใหม่ เล่ม 6**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วัชรพงศ์ บำรุงพีช. 2538. **การขยายตัวของที่อยู่อาศัยในจังหวัดปทุมธานี บนถนนรังสิต – นครนายก บริเวณคลอง 1 ถึงคลอง 7**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศรินทิพย์ สาคร. 2537. **การเลือกที่อยู่อาศัยและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในเขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา เขตมีนบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต. 2552. **Shopping Park** (Online). <http://www.futurepark.co.th/2008/mainshopping.php>. 3 พฤศจิกายน 2552
- สมชาย เตชะพรหมพันธุ์. 2522. **ภูมิศาสตร์เมือง**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์รุ่งวัฒนา.

สิงหนาท แสงสีหนาท, 2545. **หลักการทางแนวคิดชุมชนเมืองที่ยั่งยืนในบริบทไทย.**

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สุวิวัฒนา ธาดานิติ. 2548. **แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเมือง.** เอกสารประกอบการสอน.

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุวิวัฒนา ธาดานิติ. 2539. **กระบวนการนำแผนไปใช้ในทางปฏิบัติในประเทศไทย.**

กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อนุกุล ต้นสุพล. 2546. **อิทธิพลของศูนย์การค้าที่มีต่อการใช้ที่ดินของเทศบาลนครราชสีมา.**

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อัญชลี วณิชชานัยและคณะ. 2525. **ทฤษฎีและแนวคิดแหล่งที่ตั้งพาณิชยกรรม.**

กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อุทมพร จามรมาน. 2536. **การสู่มตัวอย่างทางการศึกษา.** กรุงเทพมหานคร : ฟีนีพับลิชชิง.

อุษา โคตรศรีเพชร. 2542. **แนวทางการพัฒนาเมืองและพื้นที่เกษตรกรรมในบริเวณ**

**ทุ่งรังสิต.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Berry, B.J.L. and F. E. Hoston. 1970. **Geographic Perspectives on Urban System.**

New Jersey Printice-Hall. อ้างใน สุนิตา เสือป่า. 2540. **การวางแผนการพัฒนาที่อยู่ในพื้นที่ชานเมือง กรณีศึกษา เขตมีนบุรี.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Burgess, E.W.,1923. *The Growth of The City*. VolXII. Chicago: Originally Published as and Article in Proceeding of the American Sociological Society. อ้างใน  
 รุณิดา เสือป่า. 2540. **การวางแผนการพัฒนาที่อยู่ในพื้นที่ชานเมือง กรณีศึกษา  
 เขตมีนบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Gedds, P. 1975. *Cities in Evolution*. London : Williams. อ้างใน กษมา วรรณศิลป์. 2540.  
**บทบาทศูนย์การค้าชานเมือง กรณีศึกษา พัฒนาการในพื้นที่ด้านเหนือของ  
 กรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนผังเมือง คณะ  
 สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Goodall, B. 1972. *The Economics of Urban Areas*. Oxford: Pergamon Press. อ้างใน  
 กิจสุเชต ไกรवास. 2538. **อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการเปลี่ยนแปลงของเมือง  
 เชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะ  
 สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Goodall, B. 1974. *The Economics of Urban Areas*. Great Britain: Biddles. อ้างใน  
 รุณิดา เสือป่า. 2540. **การวางแผนการพัฒนาที่อยู่ในพื้นที่ชานเมือง กรณีศึกษา  
 เขตมีนบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Goslins, D. and M. Berry. 1984. *Design and Planning of Retail Systems*. London: The  
 Architectural press Ltd. อ้างใน ปิยะมาศ เลิศนภากุล. 2544. **อิทธิพลของ  
 ศูนย์การค้าชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาย่านบาง  
 กะปิและบริเวณใกล้เคียง**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาค  
 และเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Carpenter, H. JR. 1978. *Shopping Center Management*. New York. อ้างใน ปิยะมาศ  
 เลิศนภากุล. 2544. **อิทธิพลของศูนย์การค้าชานเมืองด้านตะวันออกของ  
 กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาย่านบางกะปิและบริเวณใกล้เคียง**. วิทยานิพนธ์

ปริญญาหมาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Dawson, J. A. 1983. *Shopping center development*. New York: Longman Inc. อ้างใน  
ปิยะมาศ เลิศนภากุล. 2544. **อิทธิพลของศูนย์การค้าชานเมืองด้านตะวันออกของ  
กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาย่านบางกะปิและบริเวณใกล้เคียง**. วิทยานิพนธ์  
ปริญญาหมาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Johnson, JH. 1974. *Suburban Growth*. New York: John&Son. อ้างใน กษมา วรรณศิลป์.  
2540. **บทบาทศูนย์การค้าชานเมือง กรณีศึกษา พัฒนาการในพื้นที่ด้านเหนือของ  
กรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาหมาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

De Chiara, J. 1969. *Planning Design Criteria*. Van Nostrand: Reinhold Company.  
อ้างใน กษมา วรรณศิลป์. 2540. **บทบาทศูนย์การค้าชานเมือง กรณีศึกษา  
พัฒนาการในพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาหมาบัณฑิต  
ภาควิชาการวางแผนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Kaiser, J.E., G, D.R., C, F and JR Stuart. 1995. *Urban Land Use Planning*. 4 th ed. USA:  
University of Illinois Press. อ้างใน รุณีตา เสือป่า. 2540. **การวางแผนการพัฒนา  
ที่อยู่ในพื้นที่ชานเมือง กรณีศึกษา เขตมีนบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาหมาบัณฑิต  
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

McGee, Terence Gary. 1967. *The Southeast Asian City: Social geography of the  
primate cities of Southeast Asia*. London: G Bell. อ้างใน กิจฐุเขต ไกรवास.  
2538. **อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่**.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาหมาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรม  
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Northam, Ray M. 1975. *Urban Geography*. New York: John Wiley and Sons. อ้างใน  
ฐนิตา เสือป่า. 2540. การวางแผนการพัฒนาที่อยู่ในพื้นที่ชานเมือง กรณีศึกษา  
**เขตมินบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะ  
สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Rogers, R. 1997. *Cities for a Small Planet*. England : Butler and Tanner.

Yarnasarn, Sanay. 1985. *Land Use Patterns and Land Use in Chiang Mai Northern  
Thailand*. U.M.I. Dissertation Services.

Yamane, Taro. 1973. *Statistic: An Introduction Analysis*. 3rd ed. New York: Harper&Row.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก  
แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษา

**แบบสอบถามเพื่อการวิจัย**  
**เรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง**  
**กรณีศึกษา : ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี**

**คำชี้แจง**

1. ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามในครั้งนี้จะนำไปใช้ประกอบการศึกษา วิทยานิพนธ์ เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยชานเมือง กรณีศึกษา ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต จังหวัดปทุมธานี ของนิสิตปริญญาโทสาขาวางแผนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เท่านั้น แบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม (หัวหน้าครัวเรือน)

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของท่าน

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้มาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

2. โปรดทำเครื่องหมาย  ลงบนเครื่องหมาย  ที่ท่านเห็นว่ามีความเหมาะสม

หมู่บ้าน.....ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....

**ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป**

- |             |                                                |                                                  |
|-------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 1. เพศ      | <input type="checkbox"/> 1. ชาย                | <input type="checkbox"/> 2. หญิง                 |
| 2. อายุ     | <input type="checkbox"/> 1.) ต่ำกว่า 21 ปี     | <input type="checkbox"/> 2.) 21-30 ปี            |
|             | <input type="checkbox"/> 3.) 31-40 ปี          | <input type="checkbox"/> 4.) 41-50 ปี            |
|             | <input type="checkbox"/> 5.) 51-60 ปี          | <input type="checkbox"/> 6.) 60 ปีขึ้นไป         |
| 3. สถานภาพ  | <input type="checkbox"/> 1. โสด                | <input type="checkbox"/> 2. สมรส                 |
|             | <input type="checkbox"/> 3. หม้าย              | <input type="checkbox"/> 4. หย่าร้าง/แยกกันอยู่  |
| 4. การศึกษา | <input type="checkbox"/> 1. ประถมศึกษา         | <input type="checkbox"/> 2. มัธยมศึกษา           |
|             | <input type="checkbox"/> 3. อาชีวศึกษา         | <input type="checkbox"/> 4. อนุปริญญา            |
|             | <input type="checkbox"/> 5.ปริญญาตรี           | <input type="checkbox"/> 6. สูงกว่าปริญญาตรี     |
| 5. อาชีพ    | <input type="checkbox"/> 1. รับราชการ          | <input type="checkbox"/> 2. พนักงานรัฐวิสาหกิจ   |
|             | <input type="checkbox"/> 3. พนักงานบริษัทเอกชน | <input type="checkbox"/> 4. ค้าขาย/กิจการส่วนตัว |
|             | <input type="checkbox"/> 5. รับจ้างทั่วไป      | <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ ระบุ.....      |

6. รายได้ต่อเดือน (รวมรายได้ทั้งหมดของท่าน)
- |                                                  |                                                  |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1.) ต่ำกว่า 10,000 บาท  | <input type="checkbox"/> 2.) 10,001 - 20,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> 3.) 20,001 - 30,000 บาท | <input type="checkbox"/> 4.) 30,001- 40,000 บาท  |
| <input type="checkbox"/> 4.) 40,001- 50,000 บาท  | <input type="checkbox"/> 4.) 50,000 บาท ขึ้นไป   |
7. สถานที่ทำงานของท่าน อยู่ที่บริเวณใด
- |                                                           |                                                        |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. ทำงานที่บ้าน                  | <input type="checkbox"/> 2. อ.ธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี  |
| <input type="checkbox"/> 3. อ.เมือง จังหวัดปทุมธานี       | <input type="checkbox"/> 4. อ.สามโคก จังหวัดปทุมธานี   |
| <input type="checkbox"/> 5. อ.ลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานี | <input type="checkbox"/> 6. อ.ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี  |
| <input type="checkbox"/> 7. อ.คลองหลวง จังหวัดปทุมธานี    | <input type="checkbox"/> 8. อ.หนองเสือ จังหวัดปทุมธานี |
| <input type="checkbox"/> 9. กรุงเทพมหานคร                 | <input type="checkbox"/> 10. อื่นๆ ระบุ.....           |
8. ท่านเดินทางไปทำงานโดย (ถ้าเดินทางหลายต่อ ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- |                                              |                                                  |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. รถยนต์ส่วนตัว    | <input type="checkbox"/> 2. รถจักรยานยนต์ส่วนตัว |
| <input type="checkbox"/> 3. รถโดยสารประจำทาง | <input type="checkbox"/> 4. รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน    |
| <input type="checkbox"/> 5. รถรับจ้างทุกชนิด | <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ ระบุ.....      |
9. ท่านใช้เวลาในการเดินทางไปทำงานประมาณ
- |                                                       |                                                    |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1.) น้อยกว่า 15 นาที         | <input type="checkbox"/> 2.) 15 - 30 นาที          |
| <input type="checkbox"/> 3.) 30 - 45 นาที             | <input type="checkbox"/> 4.) 45 - 60 นาที          |
| <input type="checkbox"/> 5.) 1 ชั่วโมง-1 ชั่วโมงครึ่ง | <input type="checkbox"/> 6.) 1 ชั่วโมงครึ่ง ขึ้นไป |
10. ท่านมีบุตรหรือไม่ ถ้ามีจำนวนกี่คน (ถ้าไม่มีบุตรข้ามไปตอนที่ 2)
- |                                               |                                        |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. จำนวน 1 คน        | <input type="checkbox"/> 2. จำนวน 2 คน |
| <input type="checkbox"/> 3. จำนวน 3 คน        | <input type="checkbox"/> 4. จำนวน 4 คน |
| <input type="checkbox"/> 5. จำนวน 5 คน ขึ้นไป |                                        |
11. สถานศึกษาของบุตร
- คนที่ 1 ชื่อสถานศึกษา.....จังหวัด.....
- คนที่ 2 ชื่อสถานศึกษา.....จังหวัด.....
- คนที่ 3 ชื่อสถานศึกษา.....จังหวัด.....
- คนที่ 4 ชื่อสถานศึกษา.....จังหวัด.....
- อื่นๆ ระบุ.....
12. การเดินทางไปสถานศึกษาของบุตร ไปโดย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- |                                                    |                                                |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. ท่านขับรถไปส่ง         | <input type="checkbox"/> 2. รถโรงเรียน         |
| <input type="checkbox"/> 3. บุตรเดินทางไปด้วยตนเอง | <input type="checkbox"/> 4. จ้างรถรับจ้างไปส่ง |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่นๆ ระบุ.....        |                                                |



19. ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต มีผลทำให้ท่านตัดสินใจซื้อบ้านหลังนี้หรือไม่

- |                                       |                                  |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. มากที่สุด | <input type="checkbox"/> 2. มาก  |
| <input type="checkbox"/> 3. ปานกลาง   | <input type="checkbox"/> 4. น้อย |
| <input type="checkbox"/> 5. ไม่มีเลย  |                                  |

**ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต**

20. ท่านเดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต โดย (ถ้าเดินทางหลายต่อ ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- |                                              |                                                  |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. รถยนต์ส่วนตัว    | <input type="checkbox"/> 2. รถจักรยานยนต์ส่วนตัว |
| <input type="checkbox"/> 3. รถโดยสารประจำทาง | <input type="checkbox"/> 4. รถรับจ้างทุกชนิด     |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่นๆ ระบุ.....  |                                                  |

21. ท่านใช้เวลาในการเดินทางจากบ้านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต ประมาณ

- |                                               |                                           |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1.) น้อยกว่า 15 นาที | <input type="checkbox"/> 2.) 15 - 30 นาที |
| <input type="checkbox"/> 3.) 30 - 45 นาที     | <input type="checkbox"/> 4.) 45 - 60 นาที |
| <input type="checkbox"/> 5.) 1 ชั่วโมง ขึ้นไป |                                           |

22. ความถี่ที่ท่านไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต

- |                                                   |                                                 |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. ไปทุกวัน              | <input type="checkbox"/> 2. สัปดาห์ละ.....ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> 3. ไม่แน่นอนแล้วแต่โอกาส |                                                 |

23. ท่านไปศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต กับใครบ้าง

- |                                                                    |                                             |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. สามี-ภรรยา                             | <input type="checkbox"/> 2. สามี-ภรรยา-บุตร |
| <input type="checkbox"/> 3. สามี-ภรรยา-บุตรและสมาชิกอื่นในครอบครัว | <input type="checkbox"/> 4. อื่นๆ ระบุ..... |

24. วัตถุประสงค์หลักที่ท่านเดินทางไปใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- |                                              |                                             |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. ซื้อสินค้า       | <input type="checkbox"/> 2. ชมภาพยนตร์      |
| <input type="checkbox"/> 3. เล่นเล่น/พักผ่อน | <input type="checkbox"/> 4. เป็นจุดนัดหมาย  |
| <input type="checkbox"/> 5. รับประทานอาหาร   | <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ ระบุ..... |

25. โปรดระบุเหตุผลที่ทำให้ท่าน**พอใจ**มาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- |                                                               |                                                   |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. เป็นศูนย์การค้าที่มีบริการครบวงจร | <input type="checkbox"/> 2. อยู่ใกล้บ้านที่ทำงาน  |
| <input type="checkbox"/> 3. มีโรงภาพยนตร์/สวนสนุก             | <input type="checkbox"/> 4. มีสถานที่จอดรถเพียงพอ |
| <input type="checkbox"/> 5. มีการตกแต่งภายในที่หรูหราทันสมัย  | <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ ระบุ.....       |

26. โปรดระบุเหตุผลที่ทำให้ท่าน**ไม่พอใจ**มาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- |                                                     |                                                       |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. รถติด                   | <input type="checkbox"/> 2. มีสินค้าให้เลือกน้อย      |
| <input type="checkbox"/> 3. สถานที่จอดรถไม่เพียงพอ  | <input type="checkbox"/> 4. บ้ายรถเมล์ใกล้ศูนย์การค้า |
| <input type="checkbox"/> 5. ความสกปรกของศูนย์การค้า | <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ ระบุ.....           |

27. ผลกระทบ **ด้านบวก** ที่ท่านคิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

1. การจ้างงานเพิ่มมากขึ้น       2. ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปซื้อของในเมือง
3. ราคาที่ดินสูงขึ้น       4. เกิดการแข่งขันของร้านค้าทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้น
5. อื่นๆ ระบุ .....

28. ผลกระทบ **ด้านลบ** ที่ท่านคิดว่าเกิดจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

1. การจราจรติดขัด       2. มีหอบเร่ง/แผงลอยบริเวณหน้าศูนย์การค้า ทำให้เดินไม่สะดวก
3. มีขยะและสิ่งปฏิกูลเพิ่มขึ้น       4. มลพิษทางอากาศและเสียง
5. อื่นๆ ระบุ .....

29. ท่านจะมาใช้บริการที่ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เช่นเดิมต่อไปหรือไม่

1. เหมือนเดิม
2. เพิ่มขึ้น เพราะ.....
3. ลดลง เพราะ.....

30. ท่านคิดว่าควรมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นในย่านรังสิตอีกหรือไม่ เพราะอะไร

.....

.....

.....

.....

31. ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ในความคิดเห็นของท่าน

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา



**ภาคผนวก ข**

โครงการที่อยู่อาศัยในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต  
ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2538-2551

โครงการที่อยู่อาศัยในรัศมี 5 กิโลเมตรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต  
ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2538-2551

ตารางผนวกที่ ข1

ปี พ.ศ. 2538				
ลำดับ ที่	โครงการ	ถนน	แบบบ้าน	จำนวน หน่วย
1	เลิศอุบล รังสิต คลอง 2	รังสิต-นครนายก คลอง 2	ทาวน์เฮาส์	482
2	รัตนาโฮมเพลส	รังสิต-นครนายก คลอง 2	ทาวน์เฮาส์	101
3	สัมมากร รังสิต	รังสิต-นครนายก คลอง 2	บ้านเดี่ยว	300
4	วรุณพร รังสิต คลอง 2	รังสิต-นครนายก คลอง 2	อาคารพาณิชย์	146
5	บ้านฟ้าลาภูน	รังสิต-นครนายก คลอง 1	บ้านเดี่ยว	382
6	บ้านธงชัย	รังสิต-นครนายก คลอง 2	บ้านเดี่ยว	60
7	สหโชคบางพูน	รังสิต- ปทุมธานี	ทาวน์เฮาส์	200
8	บุศรินทร์ รังสิต	เสมาฟ้าคราม คลอง 2	ทาวน์เฮาส์	100
ปี พ.ศ. 2539				
1	บ้านสวนราชพฤกษ์	รังสิต-นครนายก คลอง 1	บ้านเดี่ยว	6
2	บ้านสวนราชพฤกษ์	รังสิต-นครนายก คลอง 1	ทาวน์เฮาส์	28
3	บ้านวรางกูล เฟส 1	รังสิต-นครนายก คลอง 2	ทาวน์เฮาส์	330
ปี พ.ศ. 2540				
1	เสนาแกรนด์โฮม	รังสิต- ปทุมธานี	บ้านเดี่ยว	100
2	เสนาแกรนด์โฮม	รังสิต- ปทุมธานี	ทาวน์เฮาส์	360
ปี พ.ศ. 2541				
1	นางววิลล่า	นางวประชาพัฒนา	ทาวน์เฮาส์	272
ปี พ.ศ. 2542				
-	-	-	-	-
ปี พ.ศ. 2543				
-	-	-	-	-

## ตารางผนวกที่ ข1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	โครงการ	ถนน	แบบบ้าน	จำนวน หน่วย
<b>ปี พ.ศ. 2544</b>				
1	บ้านฟ้ากรีนพาร์ค	รังสิต-นครนายก คลอง 2	บ้านเดี่ยว	140
<b>ปี พ.ศ. 2545</b>				
1	บ้านพฤกษา 12 เฟส 1	รังสิต-นครนายก คลอง 3	บ้านเดี่ยว	300
2	วิภาวรรณ ดอนเมือง	พหลโยธิน	บ้านเดี่ยว	50
3	วิภาวรรณ ดอนเมือง	พหลโยธิน	บ้านแฝด	50
<b>ปี พ.ศ. 2546</b>				
1	บ้านฟ้ากรีนพาร์ค	เสมาฟ้าคราม คลอง 2	บ้านเดี่ยว	400
2	ภัณฑิรา รังสิต คลอง 1	รังสิต-นครนายก คลอง 1	ทาวน์เฮาส์	100
<b>ปี พ.ศ. 2547</b>				
1	ข้างทองทาวน์เฮาส์	รังสิต-นครนายก คลอง 2	ทาวน์เฮาส์	40
2	บ้านภูมรินทร์ รังสิต	พหลโยธิน	บ้านแฝด	218
<b>ปี พ.ศ. 2548</b>				
1	ศศธร กรีนวิลล์	สุขดิ๊กษณา	บ้านเดี่ยว	116
2	พลอรั่ววิลล์ รังสิต-เปรม ประชา	รังสิต-ปทุมธานี	บ้านเดี่ยว	151
3	ทศนิยม รังสิต คลอง 1	รังสิต-นครนายก คลอง 1	ทาวน์เฮาส์	240
<b>ปี พ.ศ. 2549</b>				
1	เมลลาวิลล์	เสมาฟ้าคราม คลอง 2	บ้านเดี่ยว	48
<b>ปี พ.ศ. 2550</b>				
1	เสนาวิลล่า ลำลูกกาคลอง 2	ลำลูกกา	ทาวน์เฮาส์	36
2	THE RIVER PARK	พหลโยธิน	คอนโดมิเนียม	41

## ตารางผนวกที่ ข1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	โครงการ	ถนน	แบบบ้าน	จำนวน หน่วย
ปี พ.ศ. 2551				
1	พฤษาวิลล็ด ดอนเมือง	สร้งประภา	ทาวนเฮ้าส์	180
2	เดอะ คอนเนค	เลียบคูนายกิมสาย 1	ทาวนเฮ้าส์	75
3	พฤษา วิลเลจ 12	เลียบคลองรังสิต-นครนายก คลอง 2	ทาวนเฮ้าส์	160
4	นันทน์รินทร์ ดอนเมือง	โรงเรียนสุขลักษณะ-นาง ประชาพัฒนา	บ้านเดี่ยว	30
	นันทน์รินทร์ ดอนเมือง	โรงเรียนสุขลักษณะ-นาง ประชาพัฒนา	บ้านแฝด	30
5	บ้านโชคประชา	นางประชาพัฒนา	บ้านเดี่ยว	51

ที่มา: กองข้อมูลที่อยู่อาศัย ฝ่ายวิชาการและพัฒนาที่อยู่อาศัย การเคหะแห่งชาติ

## ประวัติการศึกษาและการทำงาน

ชื่อ -นามสกุล	นางสาวธิดารัตน์ สินธุรัตน์
วัน เดือน ปี ที่เกิด	19 กุมภาพันธ์ 2513
สถานที่เกิด	จังหวัดนครพนม
ประวัติการศึกษา	สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรังสิต พ.ศ. 2536

