

# บทที่ 1

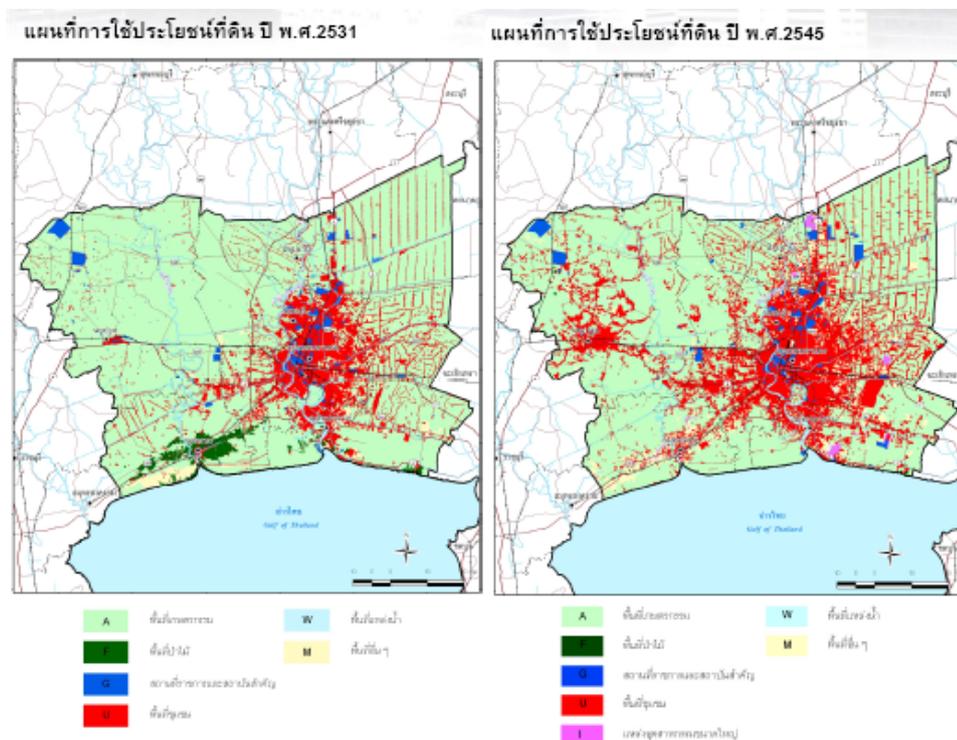
## บทนำ

### 1.1 ความสำคัญของปัญหา

การขยายตัวของเมืองขนาดใหญ่ในหลาย ๆ ประเทศ ทำให้เกิดชุมชนเมืองขึ้นใหม่ในเขตชานเมืองที่อยู่โดยรอบ จนเกิดเป็นชุมชนเมืองที่เรียกว่ามหานคร (Metropolis) ซึ่งเป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ ในส่วนของประเทศไทยซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงของเมืองอย่างรวดเร็ว เนื่องจากนโยบายในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศที่ผ่านมา โดยจากโครงการวางและจัดทำผังเมืองกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550 ได้แสดงให้เห็นว่า กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวของพื้นที่ตามลักษณะการใช้พื้นที่ที่มีการขยายออกไปเรื่อยๆสู่จังหวัดต่างในภาคปริมณฑล (ดังภาพที่ 1.1)

ภาพที่ 1.1

การขยายตัวของพื้นที่กรุงเทพมหานครสู่ปริมณฑล ปี พ.ศ. 2531 และ ปี พ.ศ. 2545

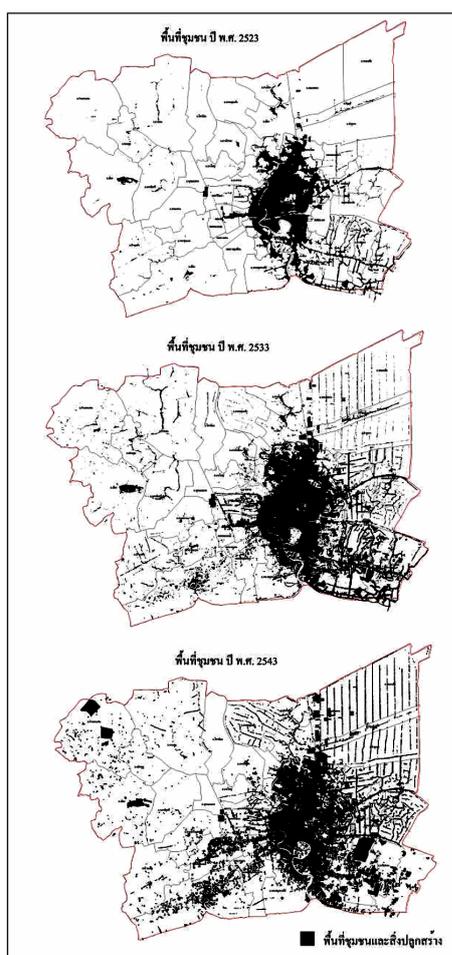


ที่มา: กรมโยธาธิการและการผังเมือง, 2550.

ต่อมา มีการขยายไปยังจังหวัดข้างเคียงที่อยู่ติดกันตามลักษณะการเติบโตของเมืองแบบมหานคร (Metropolitan Growth) และได้เติบโตมากขึ้นจากการมีส่วนร่วมขยายของเมืองไปยังจังหวัดอื่นที่อยู่ใกล้เคียง โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีซึ่งเป็นพื้นที่ชานเมืองและเป็นส่วนต่อขยายของกรุงเทพมหานครซึ่งได้รับผลกระทบจากการขยายตัวของพื้นที่กรุงเทพมหานครโดยตรง โดยมีการกระจายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างต่อเนื่องจากพื้นที่กรุงเทพมหานครออกมาสู่พื้นที่จังหวัดปทุมธานีตามแนวถนนสายหลักที่ตัดผ่านจังหวัดปทุมธานีสู่พื้นที่ทางทิศเหนือตอนบนจากกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างต่างๆที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและกระจายตัวสู่พื้นที่ต่างๆภายในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีมากขึ้น (ดังภาพที่ 1.2)

ภาพที่ 1.2

แผนที่การขยายตัวของพื้นที่เมืองในภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ที่มา: กรมโยธาธิการและการผังเมือง, 2550.

## ตารางที่ 1.1

การเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ด้านการพัฒนาเมือง พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2551

| ภาค/จังหวัด          | พื้นที่ชุมชน        |                       |                     |                       |                     |                       |
|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
|                      | ปี 2531             |                       | ปี 2545             |                       | ความเปลี่ยนแปลง     |                       |
|                      | พื้นที่<br>(ตร.กม.) | อัตราส่วน<br>(ร้อยละ) | พื้นที่<br>(ตร.กม.) | อัตราส่วน<br>(ร้อยละ) | พื้นที่<br>(ตร.กม.) | อัตราส่วน<br>(ร้อยละ) |
| กรุงเทพมหานคร        | 609.52              | 39.15                 | 841.68              | 53.54                 | 232.16              | 2.72                  |
| นครปฐม               | 45.05               | 2.17                  | 333.65              | 15.7                  | 288.6               | 45.76                 |
| นนทบุรี              | 79.35               | 12.83                 | 141.83              | 22.26                 | 62.48               | 5.62                  |
| ปทุมธานี             | 132.48              | 8.66                  | 282.01              | 18.58                 | 149.53              | 8.06                  |
| สมุทรปราการ          | 172.61              | 18.05                 | 247.21              | 26.13                 | 74.6                | 3.09                  |
| สมุทรสาคร            | 79.99               | 8.71                  | 105.27              | 12.33                 | 25.28               | 2.26                  |
| รวมภาคและ<br>กรุงเทพ | 1,119.00            | 14.62                 | 1,951.65            | 25.51                 | 283.65              | 5.32                  |

ที่มา: กรมโยธาธิการและการผังเมือง, 2550.

จากตารางที่ 1.1 แสดงให้เห็นได้ว่าพื้นที่ภายในจังหวัดปทุมธานีได้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการกระจายตัวของพื้นที่เมืองมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งพื้นที่ที่อยู่อาศัย พื้นที่อุตสาหกรรม และพื้นที่พาณิชยกรรม โดยเฉพาะการเกิดพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีการขยายตัวและกระจายตัวสู่พื้นที่เกษตรและพื้นที่ชนบทภายในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี โดยการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของจังหวัดปทุมธานีจากปี พ.ศ. 2531 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2545 มีการขยายตัวของชุมชนเพิ่มขึ้น 149.53 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นอัตราร้อยละ 8.06 ต่อปี เพื่อรองรับประชากรแรงงานภายในพื้นที่ เช่น หมู่บ้าน บ้านจัดสรร และห้องเช่าที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากบริเวณพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

การกระจายตัวของพื้นที่เมือง (Urban Sprawl) ดังกล่าวได้ส่งผลให้การคมนาคมได้เข้ามามีส่วนสำคัญในด้านของความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมต่างๆภายในเมืองและมีหน้าที่สำคัญในการเชื่อมต่อพื้นที่ที่อยู่อาศัยและพื้นที่กิจกรรมต่างๆที่กระจายตัวอยู่ภายในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี โดยการเปลี่ยนแปลงและกระจายตัวของพื้นที่จังหวัดปทุมธานียังคงมีการกระจายตัวอย่างรวดเร็วไปยังบริเวณพื้นที่ชานเมืองที่มีความหนาแน่นต่ำและขาดการวางแผนพัฒนาเพื่อ

รองรับพื้นที่เมืองให้เกิดการใช้พื้นที่ชานเมืองอย่างมีระเบียบ ซึ่งการกระจายตัวของพื้นที่เมืองดังกล่าวเป็นการขยายตัวของพื้นที่เมืองโดยปราศจากความพร้อมสำหรับการวางแผนรองรับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามมา ส่งผลให้เกิดผลกระทบเรื่องของการสิ้นเปลืองทรัพยากรจากการลงทุน และเกิดค่าใช้จ่ายจำนวนมากที่ต้องใช้ในการดำเนินชีวิตและการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมที่กระจายอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ (วิทยา เรืองฤทธิ์, 2551)

ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้จึงเป็นการศึกษาผลกระทบการกระจายตัวของเมืองปทุมธานี ที่ส่งผลต่อการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยการศึกษาครั้งนี้ได้มุ่งเน้นศึกษากระจายตัวของเมืองและผลของการกระจายตัวของเมืองที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางภายในอำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการกระจายตัวตามแนวถนนสายหลักที่ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดปทุมธานี เพื่อให้เกิดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เมืองให้มีความสอดคล้องกับบริบทของการกระจายตัวของเมือง และสามารถเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เขตชานเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาการกระจายตัวของเมืองปทุมธานีจากการขยายเส้นทางเดินรถสายหลัก
- 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี อันเป็นผลมาจากการกระจายตัวของพื้นที่เมืองในจังหวัดปทุมธานี
- 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่จังหวัดปทุมธานีให้มีความสอดคล้องกับบริบทของการกระจายตัวของเมือง

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

### 1) ขอบเขตเชิงเนื้อหา

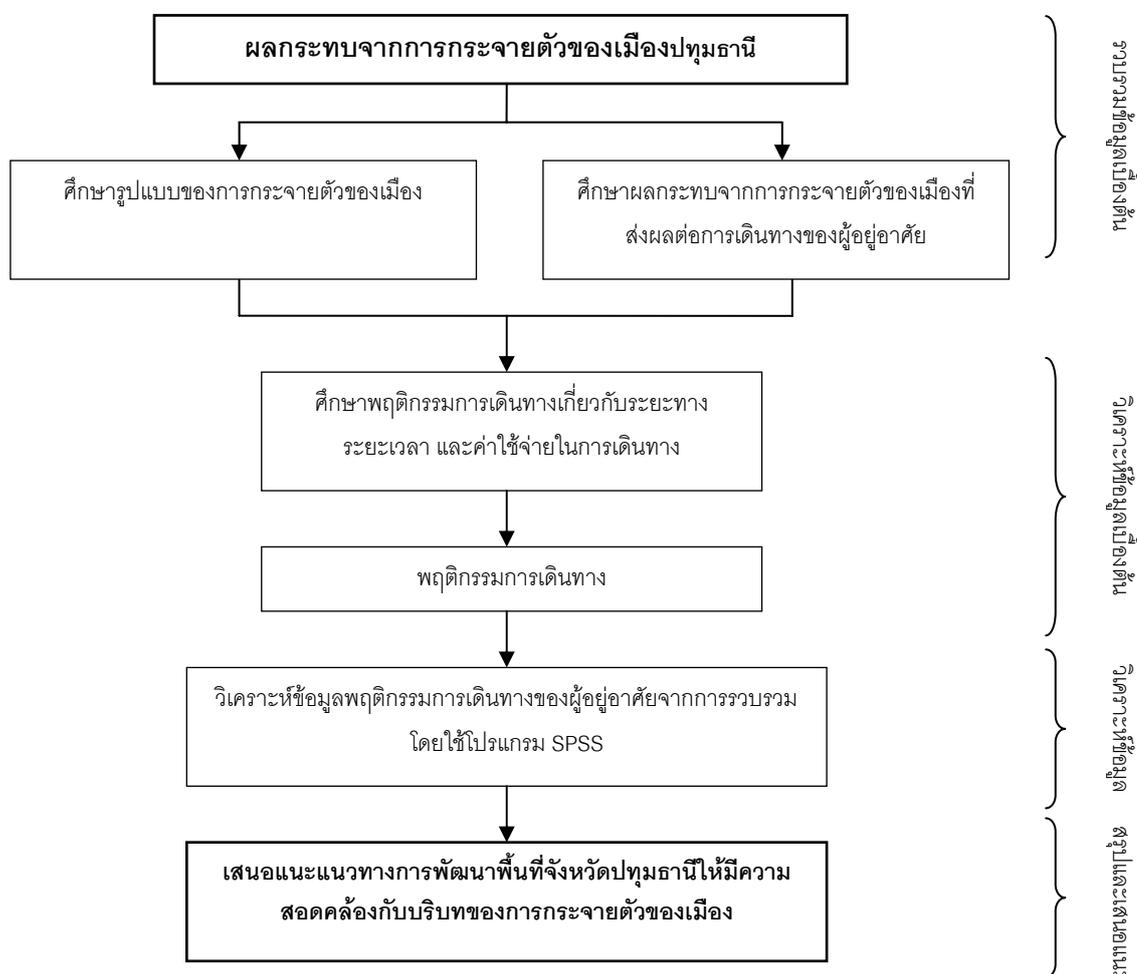
(1) การศึกษารูปแบบการกระจายตัวของพื้นที่เมืองในจังหวัดปทุมธานี โดยพิจารณาจากรูปแบบและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และการพัฒนาโดยเป็นการพัฒนาด้านขนาดยาว เป็นการพัฒนาแบบกระจายไม่พร้อมเพียงกัน และเป็นการพัฒนาแบบก้าวกระโดด



## 1.4 ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาผลกระทบการกระจายตัวของเมืองปทุมธานีที่ส่งผลต่อการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในจังหวัดปทุมธานี เป็นการศึกษารูปแบบการกระจายตัวของพื้นที่เมือง และศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่อันเป็นผลมาจากการขยายตัวของเมืองใหญ่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร โดยการศึกษาครั้งนี้ได้นำปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เกี่ยวกับระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการทำกิจกรรมและการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษามาใช้ในการวิเคราะห์ผล โดยนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่และการใช้แผนที่มาใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะการกระจายตัวของพื้นที่ศึกษา รวมถึงการรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามมาทำการวิเคราะห์ผลโดยใช้โปรแกรม SPSS เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ผล โดยผลการวิเคราะห์ที่ได้จะสามารถนำมาใช้ในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาการใช้ที่ดินในพื้นที่เขตชานเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่เมืองใหญ่ในอนาคต โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้ (ดังภาพที่ 1.4)

ภาพที่ 1.4  
กรอบวิธีดำเนินการวิจัย



## 1.5 นิยามศัพท์

1) การกระจายตัวของพื้นที่เมือง (Urban Sprawl) คือ การแผ่ขยายอย่างไม่เป็นระบบ และขาดการต่อเนื่องกับพื้นที่เมืองเดิม เนื่องจากการพัฒนาที่ไม่ได้รับการวางแผนและควบคุม ซึ่งเกิดขึ้นบริเวณชานเมืองหรือเป็นการขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมผ่านเข้าไปยังพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองโดยลักษณะการตั้งถิ่นฐานเป็นไปอย่างเบาบางและประชากรส่วนใหญ่พึ่งพาการสัญจรด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (ฐาปนา บุญยประวิตร และ ธนภณ พันธเสน, 2553)

2) เขตมหานคร (Metropolis) ในการศึกษาครั้งนี้ เขตมหานคร คือ เขตพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเขตพื้นที่เมืองศูนย์กลาง มีจำนวนประชากรและความหนาแน่นสูง เป็นเขตพื้นที่เศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม มีระบบคมนาคมเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ มีพื้นที่เมืองอื่น ๆ อยู่ล้อมรอบเมืองศูนย์กลางโดยเขตพื้นที่เมืองที่ล้อมรอบเหล่านี้มีการผสมผสานทางเศรษฐกิจและสังคมกับเมืองศูนย์กลาง (ภาควิชาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)

3) เขตปริมณฑล หรือเขตชานเมือง (suburb) เป็นเขตพื้นที่รอบเขตมหานคร ในที่นี้ คือ จังหวัดนครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร (ภาควิชาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)

4) การใช้ประโยชน์ที่ดิน คือรูปแบบการใช้ที่ดินตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม พ.ร.บ. ผังเมือง พ.ศ. 2518

5) พฤติกรรมการเดินทาง คือ ลักษณะพฤติกรรมการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนในพื้นที่โดยรูปแบบการเดินทางประเภทต่างๆ เช่น การใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ รถตู้ รถไฟ รถไฟฟ้า จักรยานยนต์รับจ้าง การใช้ยานพาหนะส่วนตัว ฯลฯ รวมถึงเส้นทางและระยะเวลาในการเดินทางไปยังจุดหมายที่ต้องการ ค่าใช้จ่ายการเดินทาง ( สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, สรวิศ นฤปิติ, ธิษณ์ พุทธิพงษ์, 2551. ทฤษฎีทัศนคติและพฤติกรรมการเลือกสำหรับวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทาง )