



ผลกระทบของศูนย์การค้า

แต่เดิมนั้นเขตบางกะปิเป็นเขตชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ต่อมาเมื่อเมืองได้ขยายตัวออกมาโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านเหนือและด้านตะวันออก ซึ่งเขตบางกะปิเองก็ได้รับอิทธิพลนี้เช่นกัน สะท้อนออกมาให้เห็นในปัจจุบันที่เป็นเขตที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ซึ่งมีอัตราการขยายตัวของประชากรและกิจกรรมทางการค้าและบริการต่างๆมากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งศูนย์การค้าเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่นๆของกรุงเทพมหานครแล้วจะพบว่ามีย่านมากที่สุดในด้านต่างๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ฯลฯ

5.1 บทบาทของเขตบางกะปิต่อกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาถึงบทบาทของเขตบางกะปิต่อกรุงเทพมหานครในปัจจุบันและแนวโน้มพบว่า มีศักยภาพในการพัฒนาลักษณะทางกายภาพที่มีอยู่ให้เติบโตในเชิงที่อยู่อาศัยชั้นดีและย่านการค้าชั้นกลางภายในเมืองได้ (รายงานผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2540) กล่าวคือ เขตบางกะปิมีย่านสายสำคัญที่เชื่อมโยงพื้นที่ชานใจกลางเมืองและพื้นที่รอบนอกจึงสามารถเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ที่อาศัยอยู่ในเขตบางกะปิและบริเวณใกล้เคียงได้อย่างสะดวก รวมถึงเป็นแหล่งที่ตั้งของชุมชนขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาที่อยู่อาศัยจำนวนมากทางพื้นที่ชานเมืองฝั่งตะวันออก โดยเขตบางกะปินั้นมีการกระจุกตัวของกิจกรรมทางการค้าและบริการเป็นอย่างมาก มีศูนย์การค้าตั้งอยู่ในพื้นที่ถึง 11 แห่งโดยกระจุกตัวอยู่ในบริเวณเดียวกันถึง 5 แห่ง ซึ่งการเลือกทำเลที่ตั้งของศูนย์การค้าเหล่านั้นมักจะตั้งอยู่ในย่านชุมชนหนาแน่น และสามารถเข้าถึงได้สะดวกซึ่งเป็นแหล่งรายได้และการจ้างงานที่สำคัญของชุมชน (วิรัช ศิลป์เสวิกุล 2528:21) นอกจากนี้ยังสามารถเป็นสิ่งดึงดูด (Magnet) ที่สามารถรองรับความต้องการสินค้า/บริการและกิจกรรมที่ต่อเนื่อง (Linkage Activities) อื่นๆ อาทิเช่น สถานเริงรมย์ , ร้านอาหาร ฯลฯ ให้กับชุมชน

จากปัจจัยหลักๆเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในการรองรับความต้องการสินค้าและบริการของผู้คน โดยเฉพาะอย่างยิ่งศูนย์การค้านั้นก็ถือว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญขององค์ประกอบหนึ่งของชุมชนในปัจจุบัน รวมถึงมีแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าหลักในเขตชั้นกลางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครอีกด้วย

5.1.1.1 ความสะดวก (Convenient)

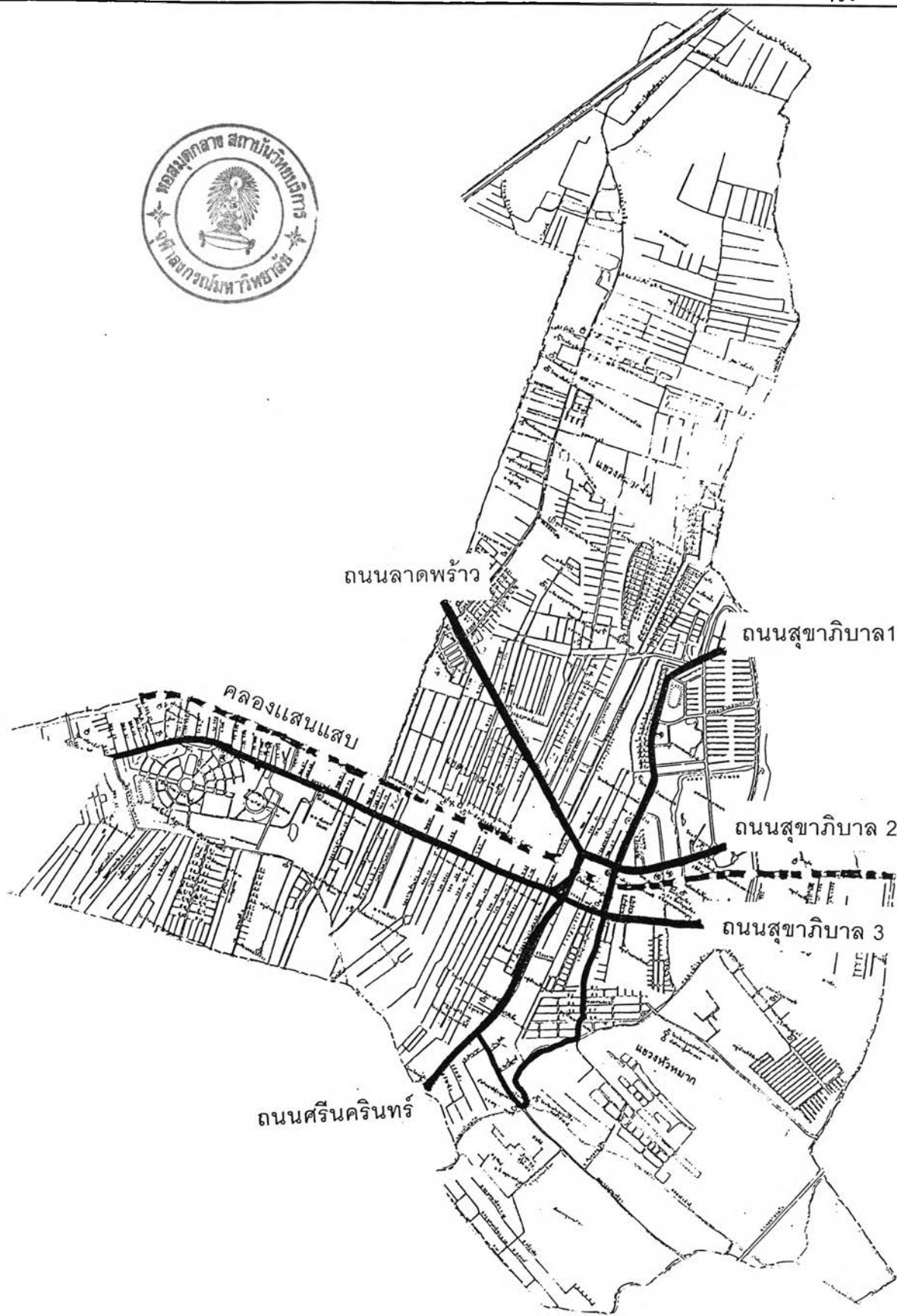
ความสะดวกในที่นี้นั้นๆ ที่สามารถเชื่อมโยงพื้นที่ใจกลางเมืองและพื้นที่อื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพจาก ระบบการคมนาคม ทั้งทางบก ทางน้ำ ฯลฯ เพื่ออำนวยความสะดวกอย่างเต็มที่ทางด้านการค้า(ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณ , เอกสารประกอบการสอน วิชา Location Analysis : 2544) กล่าวคือ

- การเข้าถึง (Accessibility)

ย่านการค้าใดที่มีการเข้าถึงของระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการได้มากจะถือว่ามีความสามารถในการเข้าถึงสูงและเอื้อโอกาสทางการค้า (กิจเชต ไกรวาส 2538 : 15) และการเข้าถึงของระบบคมนาคมขนส่ง สามารถเป็นตัวชี้วัดในการเลือกทำเล (Location) และจุดที่ตั้ง (Site) ที่แน่นอน (CHINDA CHOPPATTANA 1989 : 31) เนื่องจากระบบคมนาคมเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่างๆในระบบเศรษฐกิจ นำปัจจัยการผลิตมาสู่เมืองและกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ จากแผนที่ 5.1 จะเห็นว่าย่านบางกะปิสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ทั้งทางบกและทางน้ำ ทางบกจากเขตกลางเมืองสามารถเข้าถึงได้โดยถนนลาดพร้าว – รามคำแหง และสามารถออกสู่ชานเมืองด้วยถนนสุขาภิบาล 1 , 2 และ 3 ถนนศรีนครินทร์ ถนนเสรีไทย ถนนนวมินทร์ กรุงเทพมหานคร ถนนแฮปปี้แลนด์ มีระบบขนส่งมวลชนรองรับ นอกจากนี้ยังมีตรอก ซอก ซอยต่างๆ ที่สามารถเข้า – ออกไปสู่ถนนสายสำคัญอื่นๆ ได้อีก เป็นต้น รวมถึงในพื้นที่ที่มีคลองแสนแสบพาดผ่าน ซึ่งเป็นเส้นทางจราจรทางน้ำที่สำคัญในพื้นที่ จากบริเวณวัดศรีบุญเรือง - สะพานผ่านฟ้าได้อีกด้วย รวมถึงมีความพร้อมในสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านอื่นๆ ส่งผลให้ย่านบางกะปิเป็นพื้นที่หน้าด่านชั้นกลางก่อนที่จะเข้าหรือออกกรุงเทพมหานครทางด้านตะวันออก ดังนั้นย่านบางกะปิจึงเป็นทำเลที่อยู่ในความสนใจของผู้ลงทุนในกิจการศูนย์การค้า (แผนที่5.1)

- การเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ (Linkage Activity)

การเชื่อมโยงและความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่างๆไปของที่ตั้งกับการเลือกที่จะใช้ประโยชน์จากที่ดินนั้นๆ ในองค์ประกอบทั้งหมดของเมือง อาทิเช่น บริเวณที่เป็นแหล่งงาน , ที่พักอาศัย , ย่านพักผ่อน สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวเชื่อมโยงที่ตั้งนั้นๆกับกิจกรรมอื่นๆในย่าน (M.A.HINES 1998 : 371) เพราะที่ตั้งใดๆไม่สามารถอยู่ได้โดดเดี่ยว รวมถึงประเภทที่ดินในบริเวณข้างเคียง เพราะการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทจะส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคซึ่งกันและกัน ซึ่งโดยทั่วไปแล้วผู้ประกอบการจะเลือกตั้งร้านค้าอยู่ในบริเวณที่มีการใช้ที่ดินที่จะส่งเสริมหรือเอื้อโอกาสทางการค้า ซึ่งในเขตบางกะปินั้นเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ที่ประชาชนสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมอื่นๆในเมืองได้อย่างสะดวกภายในย่าน ดังแผนภาพที่ 5.1 ทั้งทำงาน, เรียบหนังสือ ,



บทบาทของศูนย์การค้าชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาย่านบางกะปิและบริเวณใกล้เคียง

แผนที่ 5.1 : แสดงการเข้าถึงด้วยทางบกและทางน้ำสู่พื้นที่ย่านบางกะปิ

สัญลักษณ์

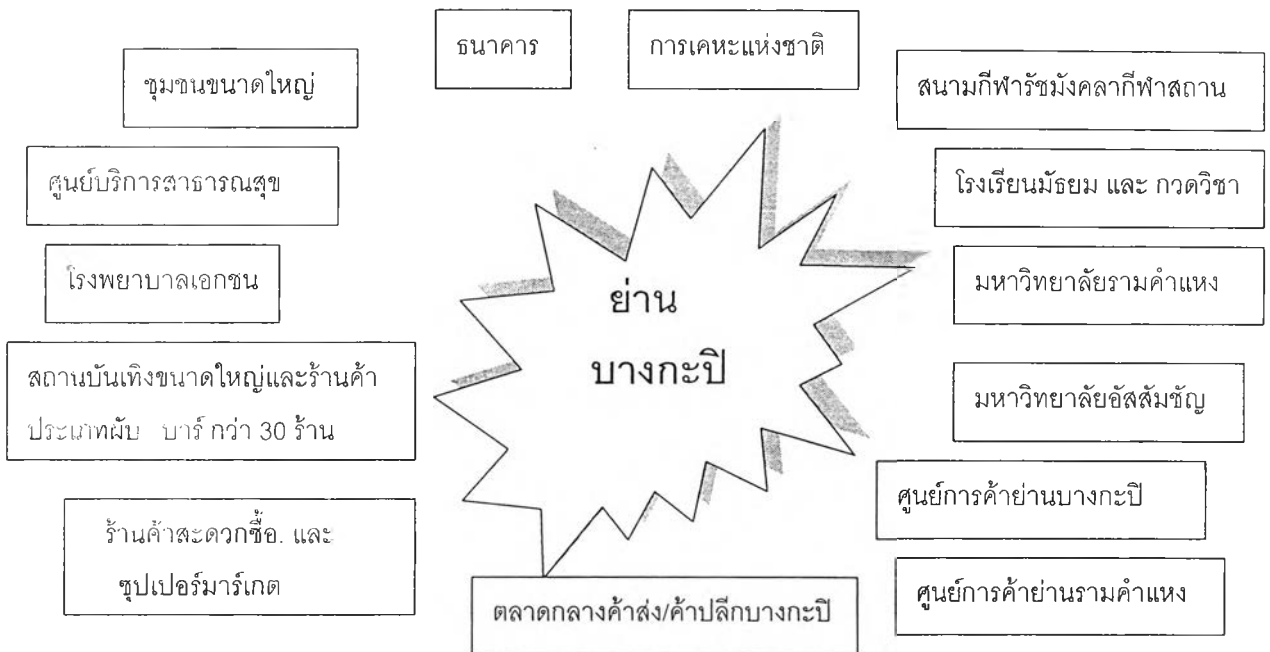
- เส้นทางถนน
- เส้นทางน้ำ



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อยู่อาศัย , พักผ่อน , จับจ่ายใช้สอย เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของภาครัฐ คือการ
 เคหะแห่งชาติ ,การกีฬาแห่งประเทศไทย สถานศึกษาระดับอุดมศึกษาได้แก่ มหาวิทยาลัยราม
 คำแหง, เอแบค , สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ รวมถึงโรงเรียนมัธยมและโรงเรียนกวดวิชาอีก
 มากมาย นอกจากนี้ยังมีศูนย์การค้ารวม , ร้านค้าสะดวกซื้อ , ตลาดกลางค้าส่งและค้าปลีกที่
 กระจุกตัวอยู่ในย่าน

แผนภาพที่ 5.1 : แสดงย่านบางกะปิกับการเชื่อมโยงกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ



5.1.1.2 สิ่งแวดล้อม (Environment)

สิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆของเมือง ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ล้วนมี
 ผลต่อการพัฒนาในพื้นที่ ซึ่งนักพัฒนาส่วนใหญ่จะต้องเข้าใจสภาพแวดล้อมต่างๆที่มีอยู่ในทำเล
 นั้นๆ เพื่อช่วยในการตัดสินใจเลือกจุดที่ตั้ง(Site) ของโครงการอีกครั้ง ทำให้สามารถมองเห็นการ
 ใช้ที่ดินและความต้องการต่างๆ ที่สามารถเกิดขึ้น (M.A. HINES 1988 : 217) แบ่งออกได้เป็น

- สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ (Physical Environment)

สภาพทางกายภาพของชุมชนทางด้านลักษณะอาคาร , อากาศ , เสียง , น้ำ , ชยะมูลฝอย มลพิษต่างๆ ที่มีอยู่ในทำเลนั้นๆ สิ่งนี้จะเป็นตัวช่วยในการตัดสินใจเลือกโครงการว่าทำเลนี้ควรมีแนวทางการพัฒนาเป็นอย่างไร ซึ่งในย่านบางกะปินั้นจัดว่าอยู่เป็นเขตที่มีการขยายตัวของอาคารประเภทที่อยู่อาศัยมากที่สุดรองจากเขตดอนเมือง ซึ่งมักเป็นอาคารประเภทคอนโดมิเนียมและอาคารพาณิชย์ ซึ่งมีความสูงตั้งแต่ 3 ชั้นขึ้นไป กระจุกตัวอยู่ในบริเวณย่านมหาวิทยาลัยรามคำแหง และย่านการค้าบางกะปิ นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่าในพื้นที่มีปัญหาจากมลพิษทางอากาศ/เสียงบริเวณริมถนนสายหลักจากการจราจรที่คับคั่ง ทั้งที่เป็นการเดินทางจากที่พักอาศัยและที่ทำงาน โดยมีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ส่วนการระบายน้ำของสถานที่ราชการและย่านธุรกิจการค้าจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะแล้วไหลลงสู่คลองโดยตรง ระบบท่อจะเป็นระบบรวมน้ำฝนและน้ำทิ้งในท่อเดียวกันส่วนการระบายน้ำของชุมชนขนาดใหญ่อย่างแฟลตการเคหะคลองจั่น จะระบายน้ำลงสู่ท่อบำบัดจากนั้นจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะและระบายลงคลองหรือระบายลงที่ว่างสาธารณะส่งผลให้เขตบางกะปิมักประสบปัญหาน้ำท่วมเมื่อเข้าฤดูฝน นอกจากนี้การกำจัดขยะมูลฝอยของเขตบางกะปิ มีปริมาณประมาณ 101,001 – 120,000 ตัน / วัน ซึ่งจัดอยู่ในพื้นที่ที่มีขยะมากของกรุงเทพมหานคร

- สิ่งแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ(Economic Environment)

ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจของคนในสังคม รายได้ต่อบุคคลในพื้นที่นั้น การจับจ่ายใช้สอย ลักษณะทางเศรษฐกิจของชุมชน , การประกอบการค้า , ธนาคาร, การจ้างงาน , ตลาด สามารถมองเห็นการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ สำหรับในย่านบางกะปಿನั้นถือว่ามีความเด่นในด้านการเป็นย่านธุรกิจการค้าที่ผสมผสานระหว่างการค้าในรูปแบบเก่าและสมัยใหม่ โดยรูปแบบสมัยใหม่กระจุกตัวอยู่มากบริเวณด้านเหนือของพื้นที่ตั้งแต่ศูนย์ค้าส่งแมคโครจนถึงศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิ (บริเวณสี่แยกแบริ่งไปแลนด์จนถึงก่อนถึงสามแยกลำสาลี) ซึ่งบริเวณนี้มีอาคารพาณิชย์และธนาคารกระจุกตัวอยู่มากทั้งด้านนอกและด้านในของพื้นที่ ส่วนการค้าและบริการในรูปแบบเก่าจะหนาแน่นและเด่นชัดในบริเวณทิศใต้ของพื้นที่ จากตารางที่ 5.1 จะเห็นว่าเขตบางกะปิติดอยู่ใน 10 อันดับแรกของเขตที่นักลงทุนนิยมเข้าเข้าไปตั้งสถานประกอบการประเภทธนาคาร โรงภาพยนตร์ , สถานอาบอบนวด, ท่าเทียบเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งศูนย์การค้าและตลาด มีจำนวนมากเป็นอันดับที่ 1 สิ่งต่างๆเหล่านี้ย่อมแสดงให้เห็นถึงจุดเด่นของพื้นที่ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกทำเลที่ตั้งของกิจการประเภทการค้าและบริการที่มีอยู่มากมายในเขตบางกะปิ

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

ต้นฉบับ หน้าขาดหาย

5.1.1 การเดินทางและการจราจรบริเวณศูนย์การค้าติดขัด

ข้อมูลทางด้านปริมาณการจราจรในบริเวณใกล้เคียงกับศูนย์การค้าต่างๆ ย่อมเป็นตัวชี้วัดถึงผลกระทบทางด้านการจราจร อันเนื่องมาจากศูนย์การค้าภายในเมืองเหล่านี้ได้มากที่สุด (กิจรัฐเขต ไกรวาส 2538 : 200) เพราะในแต่วันมีจำนวนของผู้ใช้บริการเดินทางเข้าไปใช้บริการภายในศูนย์การค้ามาก ซึ่งการเดินทางเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อการจราจรบริเวณใกล้เคียงกับศูนย์การค้า จะเห็นได้จากตารางที่ 5.1 แสดงถึงปริมาณจราจรบนถนนลาดพร้าว ที่มีความหนาแน่นของยานพาหนะในปี พ.ศ.2540 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2537 ประมาณ 2 เท่าตัว ซึ่งสอดคล้องกับการเกิดศูนย์การค้าขนาดใหญ่บนถนนลาดพร้าวเมื่อปี 2538 ส่วนบนสายหลักอื่นๆที่ไม่มีการกระจุกตัวของศูนย์การค้ามีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

จากตารางที่ 5.2 แสดงให้เห็นว่าปริมาณการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเย็น ในบริเวณศูนย์การค้าต่างๆภายในย่านบางกะปินั้น จะมีความคับคั่งของยวดยานประเภทต่างๆที่สัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก โดยในจำนวนยานพาหนะทั้งหมดที่สัญจรไปมาในบริเวณดังกล่าว นั้น มีจำนวนยานพาหนะที่เดินทางเข้าไปยังศูนย์การค้าต่างๆในวันธรรมดาประมาณ 1 ใน 6 ของจำนวนยานพาหนะที่สัญจรไปมา และในวันหยุดจะมีจำนวนยานพาหนะที่เดินทางเข้าไปยังศูนย์การค้าต่างๆประมาณ 1 ใน 4 ของจำนวนยานพาหนะที่สัญจรไปมา ซึ่งในปลายปี พ.ศ. 2545ศูนย์การค้าเทสโก้ โลตัส สาขาบางกะปิ จะเปิดดำเนินการ โดยมีที่ตั้งเยื้องศูนย์การค้าเดอะมอลล์จึงมีแนวโน้มว่าจะสร้างปัญหาจราจรบนถนนเส้นลาดพร้าวเพิ่มขึ้น เนื่องจากถนนลาดพร้าวเป็นถนนที่มีแหล่งชุมชนอยู่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะช่วงบางกะปียังมีศูนย์การค้ากระจุกตัวและทำให้การจราจรติดขัดอยู่แล้ว หากมีศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลต่อการจราจรให้ติดขัดมากขึ้นไปอีก

ตารางที่ 5.1 : แสดงอัตราการขยายตัวของปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญ ในช่วงปี พ.ศ. 2537 และ 2540

ถนน	จำนวนยานพาหนะ (คัน / วัน)		อัตราการขยายตัว / ปี
	ปี 2537	ปี2540	
ศรีนครินทร์	42,783	45,780	6.54
ลาดพร้าว	37,686	65,887	42.80
รามคำแหง	35,398	41,107	13.88
สุขาภิบาล1	19,837	21,467	7.59
สุขาภิบาล2	31,183	40,580	23.15

ที่มา : ฝ่ายสำรวจและสถิติ กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง

ตารางที่ 5.2 : แสดงปริมาณการจราจรบริเวณศูนย์การค้าในย่านบางกะปิ ช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเย็น (15.30 – 18.30)

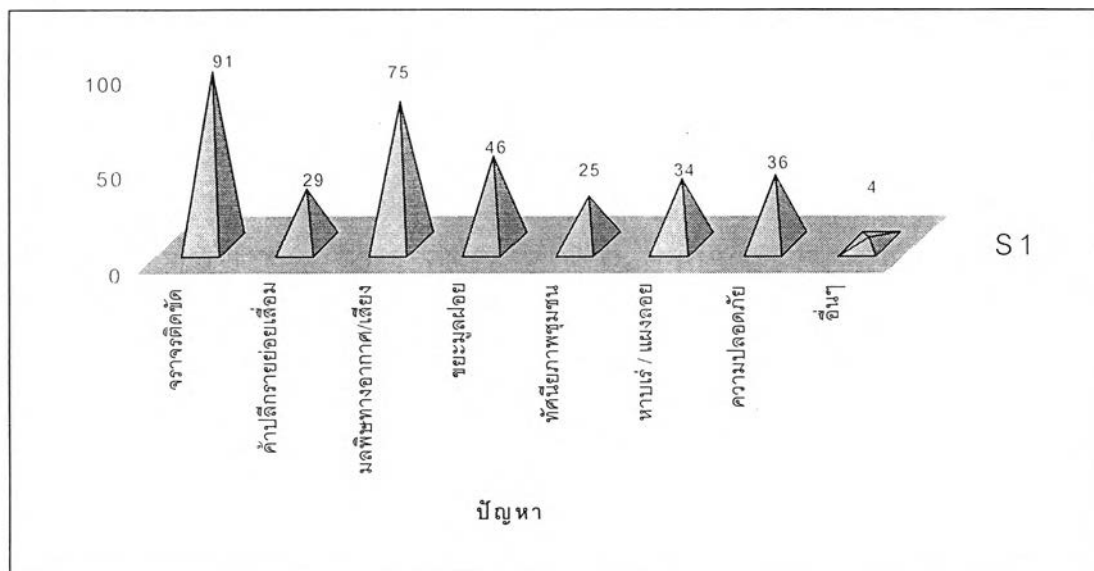
ศูนย์การค้า	ปริมาณการจราจรในบริเวณ หน้าศูนย์การค้า		จำนวนยานพาหนะที่เดินทาง เข้าไปยัง ศูนย์การค้า(คัน)	
	วันธรรมดา	วันหยุด	วันธรรมดา	วันหยุด
เดอะมอลล์บางกะปิ	3,378	4,632	1,325	2,428
ตะวันนา	2,890	3,220	492	874
แมคโครบางกะปิ	3,974	4,100	896	1,740
น้อมจิตต์	2,390	2,476	145	358
บางกะปิคอมเพล็กซ์	3,582	3,982	64	105
รวม	16,214	18,410	2,922	5,505

ที่มา : จากการสำรวจเมื่อวันที่ 9 – 14 กุมภาพันธ์ 2545

ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ Trip Inter Change Modal ที่บริเวณศูนย์การค้าต่าง ๆ นั้น แสดงให้เห็นถึงปริมาณการเดินทาง (Trip Volume) ที่เกิดขึ้นจากศูนย์การค้าและจากทุกทิศทุกทางของพื้นที่โดยรอบย่านบางกะปิทั้งที่เป็นการเดินทางจากที่พักอาศัยและที่ทำงาน ซึ่งในวันธรรมดาส่วนใหญ่จะนิยมเดินทางมาใช้บริการในช่วงเวลาหลังเลิกงาน (16.00 – 20.00 น.) ส่วนในวันหยุดจะนิยมมาใช้บริการตั้งแต่ช่วง 12.00 น. จนถึงเวลาประมาณ 20.00 น. และจากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า การเข้ามาใช้บริการศูนย์การค้าของผู้ใช้บริการกว่าร้อยละ 60 นิยมเดินทางด้วยรถประจำทาง ซึ่งทางเลือกของวิธีการเดินทางดังกล่าวนี้มักไม่สร้างปัญหาด้านการจราจร แต่จากผลกระทบของศูนย์การค้าที่มีอยู่ในบริเวณเดียวกันถึง 5 แห่ง ส่งผลทำให้การเดินทางของผู้ใช้บริการศูนย์การค้าต่างๆ ในย่านบางกะปิมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งจำนวนการเดินทางดังกล่าวนี้ย่อมสร้างปัญหาด้านการจราจรขึ้นได้มาก นอกจากนี้ในเรื่องของระยะทางและเวลาที่ผู้ใช้บริการได้ใช้ไปสำหรับการเดินทางเข้าไปใช้บริการศูนย์การค้า ประกอบกับข้อมูลปริมาณการจราจรที่รวบรวมได้ แสดงให้เห็นว่าศูนย์การค้าเหล่านั้นได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านจราจรขึ้นในบริเวณใกล้เคียงศูนย์การค้า โดยเฉพาะในบริเวณทางแยกต่างๆ ที่อยู่ใกล้กับศูนย์การค้าและบริเวณหน้าศูนย์การค้า

จากตารางที่ 5.3 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการศูนย์การค้าส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.2 เห็นว่าประสบปัญหาประสบปัญหาการจราจรติดขัด ที่ศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิมากที่สุด เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่มีผู้ใช้บริการมากและตั้งอยู่บริเวณสี่แยกแสบีแลนด์ที่เป็นจุดตัดของถนน รongลงมาได้แก่ศูนย์การค้าตะวันออก เพราะมีทำเลอยู่บนถนนเส้นเดียวกันและมีพื้นที่ติดกับศูนย์การค้าเดอะมอลล์ฯ รวมถึงอยู่บริเวณคอสะพานและช่องทางกลับรถ ไม่มีสะพานลอยคนข้ามถนน ทำให้มีจราจรคับคั่งและต้องจอดเพื่อให้คนข้ามถนน ส่งผลให้การจราจรในเมืองติดขัดต่อเนื่องไปยังบริเวณอื่นๆที่อยู่ใกล้เคียง รวมถึงเห็นว่าประสบปัญหาทางเข้า - ออกของศูนย์การค้าตะวันออก มีความลำบาก / ไม่สะดวก มากที่สุด เนื่องจากทางเข้า - ออก เป็นระบบสวนทางทั้งยังขาดที่จอดรถ เพราะปรับพื้นที่มาเป็นพื้นที่ขายสินค้ากลางแจ้ง

แผนภูมิที่ 5.1 : แสดงสัดส่วนปัญหาที่ผู้ใช้บริการเห็นว่าเกิดจากการขยายตัวของศูนย์การค้า



ที่มา : จากแบบสอบถาม

ข้อเสนอแนะ

- จากแผนที่ 5.1 พบว่าระบบการสัญจรในปัจจุบันบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์การค้าเดอะมอลล์ฯ บางกะปิ มีส่วนสำคัญในการสร้างปัญหาการจราจรให้เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณดังกล่าว โดยเฉพาะขบวนรถที่จะกลับรถเข้ามายังศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิและที่จะออกจากศูนย์การค้าเดอะมอลล์ฯ ไปยังถนนลาดพร้าวและบางกะปิ ซึ่งที่ตั้งศูนย์การค้าดังกล่าวอยู่ในบริเวณสี่แยกแสบีแลนด์ ดังนั้นจึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากในบริเวณนี้ ประกอบกับมีศูนย์การค้าตะวันออกและแมคโครบางกะปิอยู่บริเวณติดกัน ทำให้ปริมาณการจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้นจากผู้ใช้บริการศูนย์การค้าอีก 2 แห่งนี้ รวมถึงผู้ใช้บริการข้ามถนน

บริเวณสี่แยกอย่างไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากสะพานลอยไม่สามารถรองรับกับจำนวนผู้ใช้บริการได้เพียงพอ ส่งผลให้การจราจรยิ่งติดขัดมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 5.3 : แสดงปัญหาที่เกิดขึ้นในศูนย์การค้าต่างๆ ย่านบางกะปิ

ลักษณะปัญหา	น้อม จิตต์	ตะ วันนา	แมค โคร	เดอะ มอลล์	บางกะปิ คอมเพล็กซ์	รวม
1. การเดินทางและการจราจร บริเวณศูนย์การค้าติดขัด	83 (10)	250 (30.2)	113 (13.6)	332 (40.2)	49 (6)	827 (16)
2. ทางเข้า - ออก ศูนย์การค้ามี ความลำบาก / ไม่สะดวก	62 (21.5)	208 (43.3)	29 (6)	140 (29.2)	42 (8.8)	481 (9.4)
3. ที่จอดรถน้อย ไม่เพียงพอ ทางขึ้น - ลง ไม่สะดวก	94 (23.7)	150 (37.9)	17 (4.3)	102 (25.2)	33 (8.4)	396 (7.7)
4. ความแออัดของผู้คนบริเวณ หน้าศูนย์การค้า	71 (11)	275 (43)	35 (5.5)	230 (36)	29 (4.5)	640 (12.3)
5. ฝุ่น/ควัน/เสียงรบกวน	103 (16)	242 (37.6)	73 (11.4)	170 (26.4)	55 (8.6)	643 (12.4)
6. หาบเร่ / แผงลอย บริเวณ หน้าศูนย์การค้า	121 (28.4)	150 (35.3)	14 (3.3)	55 (13)	85 (20)	425 (8.2)
7. ไม่มีระบบป้องกันอัคคีภัย	54 (22)	137 (26)	10 (4)	17 (7)	27 (11)	245 (4.7)
8. ศูนย์การค้ามีขนาดเล็ก ทำให้บริการไม่ครบวงจร	176 (41.4)	121 (28.4)	20 (4.7)	14 (3.3)	94 (22.1)	425 (8.2)
9. ความปลอดภัยภายใน ศูนย์การค้า	53 (38.8)	126 (27.5)	58 (4.5)	103 (4.2)	33 (25)	373 (7)
10. ความทรมานของ ศูนย์การค้า	141 (38.8)	100 (27.5)	16 (4.5)	15 (4.2)	91 (25)	363 (7)
11. ความสกปรกบริเวณ ศูนย์การค้า	93 (26.4)	159 (45.2)	8 (2.3)	17 (4.8)	75 (21.3)	352 (6.8)
รวม	1,051 (100)	1,918 (100)	393 (100)	1,195 (100)	613 (100)	5,167 (100)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ด้วยเหตุนี้จึงควรทำการจัดระบบการจราจรบริเวณศูนย์การค้าเดอะมอลล์ฯใหม่ดังในแผนที่ 5.2 โดยยวดยานที่จะกลับรถเพื่อเข้าใช้บริการศูนย์การค้าให้กลับรถบริเวณทางกลับรถตำแหน่ง ข. แทนตำแหน่ง ก ตลอดเวลา โดยนำกรวยกันทางสำหรับช่องกลับรถโดยเฉพาะเพื่อให้รถที่ต้องการเข้าศูนย์การค้าไม่แย่งเลนการจราจรกับรถที่ไม่ต้องการเข้าศูนย์การค้า นอกจากนี้ควรมีการสร้างสะพานลอยคนข้ามเพิ่มเติมบริเวณสี่แยกแฮปปี้แลนด์ เนื่องจากสะพานลอยที่มีอยู่ในปัจจุบันผู้ใช้บริการต้องต่อคิวกันขึ้น และบนสะพานลอยมีความแออัดของผู้คน ทำให้ผู้คนส่วนใหญ่ไม่ยอมใช้สะพานลอยคนข้าม รวมถึงควรประกาศเป็นพื้นที่ “ เขตปลอดภัย เพิ่มวินัยจราจร ” ที่มีการเข้มงวดสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรทั้งผู้ขับรถและใช้ถนน

- จัดระบบการใช้พื้นที่ในบริเวณดังกล่าว โดยเพิ่มทางเลือกของการเดินทางและการเชื่อมโยงพื้นที่ในละแวกใกล้เคียงเข้าด้วยกัน จัดพื้นที่บริเวณที่จอดรถร่วมกันในพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อเพิ่มลดการเดินทางเข้ามาในย่านบางกะปิด้วยรถยนต์ส่วนตัว ตามแผนที่ 5.3 และ แผนภาพที่ 5.3 ดังนี้

ก.) ปรับปรุงสภาพทางเท้า และสภาพภูมิทัศน์บริเวณริมถนนลาดพร้าว ช่วงตลาดบางกะปิ และตลาดแฮปปี้แลนด์ จากบริเวณสี่แยกบางบางกะปิจนถึงบริเวณสามแยกแฮปปี้แลนด์ ทั้งนี้เพื่อเพิ่มความสะดวกและร่มรื่นให้แก่ผู้ใช้ทางเท้าในบริเวณดังกล่าวซึ่งจะดึงดูดให้ผู้คนสัญจรด้วยการเดินในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น และไม่ต้องลงมาเดินปะปนกับยวดยานบนถนนเนื่องจากปัจจุบันทางเท้าเป็นที่ตั้งของหาบเร่ แผงลอย

ข.) จากแผนที่ 5.3 ควรเพิ่มพื้นที่จอดรถสาธารณะในวันหยุดเสาร์ – อาทิตย์ที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ในบริเวณหมู่บ้านสวนตินิเวศน์ , การเคหะแห่งชาติ , สำนักงานเขตบางกะปิ , สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และบริเวณลานจอดรถของศูนย์การค้าทั้ง 5 แห่งที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่นี้ ซึ่งเจ้าของพื้นที่ดังกล่าวนี้จะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการเก็บค่าที่จอดรถและยังเป็นเพิ่มโอกาสทางการค้าอีกด้วย โดยจัดรถรับ – ส่งในบริเวณจุดจอดรถที่เสนอเพิ่มเติมนี้กับศูนย์การค้าทั้ง 5 แห่ง

นอกจากนี้เพื่อป้องกันอิทธิพลของศูนย์การค้าที่จะส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านจราจรให้กับเมือง การก่อสร้างศูนย์การค้าในครั้งต่อไป ศูนย์การค้าแต่ละแห่งควรมีการคำนวณจำนวนสูงสุดของยานพาหนะที่จะเข้าไปใช้บริการศูนย์การค้าว่ามีจำนวนเท่าใด ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลประกอบกับจำนวนพื้นที่จอดรถที่ศูนย์การค้าจะจัดขึ้นเพื่อบริการแก่ลูกค้า และข้อมูลสภาพแวดล้อมของศูนย์การค้าว่าในพื้นที่แต่เดิมนั้นมีปัญหาการจราจรมากน้อยเท่าใด เพื่อประกอบการ

ขออนุญาตก่อสร้าง และหลังจากศูนย์การค้าได้เปิดดำเนินการแล้วผู้ประกอบการศูนย์การค้า ต้องสำรวจปริมาณยานพาหนะที่เข้ามาใช้บริการ ให้ทางเขตที่ดูแลรับผิดชอบในด้านการจราจร รับทราบทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลในการประสานงานร่วมกัน เพื่อจัดระบบสัญญาณจราจรในบริเวณโดยรอบ ของศูนย์การค้าให้มีความคล่องตัวเพื่อป้องกันปัญหาและทุเลาปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น

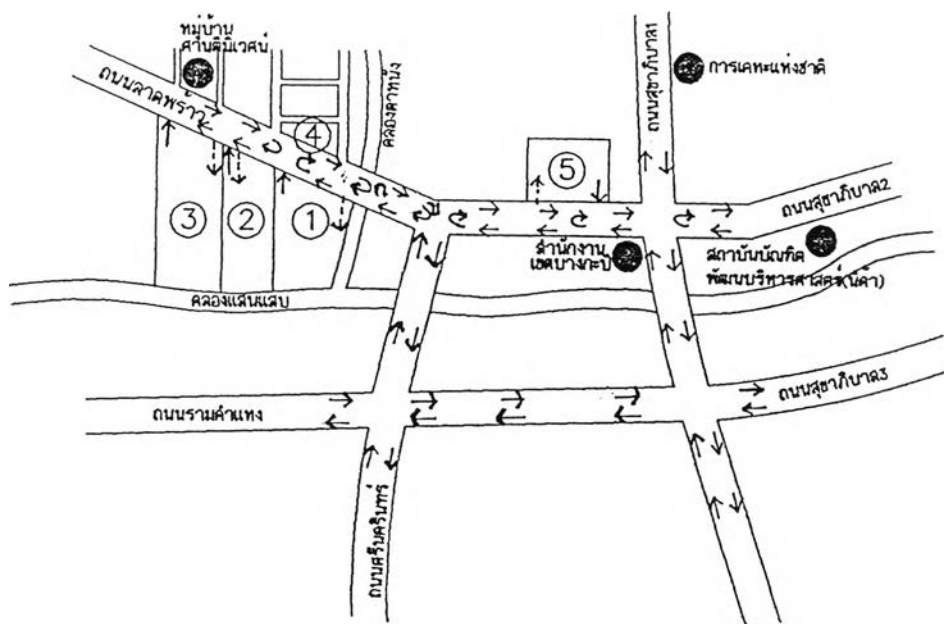
การคำนวณปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ดังที่ได้กล่าวมาแล้วควรจัดระบบขนส่งมวลชนให้เพียงพอแก่ผู้ใช้บริการและพนักงานของศูนย์การค้า โดยอาจจัดรถรับส่งเป็นช่วงเวลาตามสถานที่ที่เห็นว่าเหมาะสม เพื่อช่วยลดปริมาณการใช้นิคมยานพาหนะให้น้อยลงในช่วงเวลาที่มีผู้ใช้บริการมากหรือวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ นอกจากนี้ควรมีการวิเคราะห์ถึงพระราชบัญญัติควบคุมอาคารที่ได้กำหนดให้อาคารศูนย์การค้าจัดพื้นที่จอดรถสัดส่วน 20 ตารางเมตร / รถยนต์ 1 คัน นั้น ควรจะมีการคำนวณให้เหมาะสมกับศูนย์การค้าในแต่ละแห่งมากกว่า

5.1.2 ผลกระทบของศูนย์การค้าต่อสิ่งแวดล้อมของเมือง

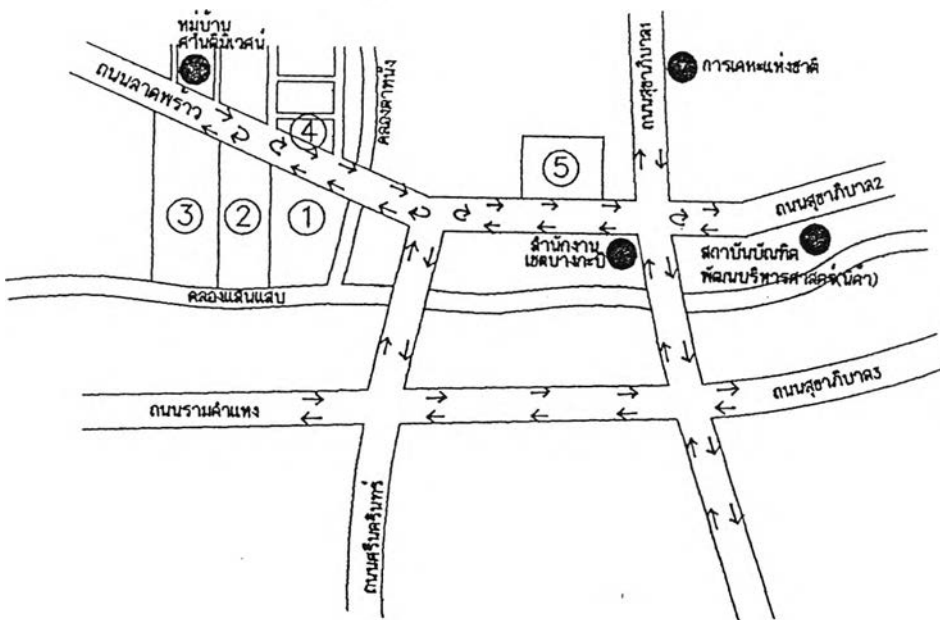
จำนวนการเพิ่มขึ้นของการเดินทางอันเนื่องมาจากการเดินทางไปศูนย์การค้าต่างๆของผู้คน นอกจากจะเป็นการเพิ่มปัญหาต่างๆ ทางด้านการจราจรดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เขม่าและควันพิษจากท่อไอเสีย รวมถึงเสียงจากรถยนต์ที่คับคั่งเป็นจำนวนมากบริเวณหน้าศูนย์การค้าที่เป็นป้ายจอดรถประจำทางนั้น เป็นตัวการทำลายสภาพอากาศและความสงบในเขตเมืองให้มีคุณภาพต่ำลง ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียทางด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในย่านที่ตั้งของศูนย์การค้าและย่านใกล้เคียงด้วย

กรุงเทพมหานครได้จัดทำสถิติเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในปี 2542 (ตารางที่ 5.5) บริเวณป้อมตำรวจสี่แยกบางกะปิมีมีสารมลพิษที่ตรวจวัดได้พบว่ามีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กช่วงค่าที่วัดได้สูงมากถึง 131 - 241 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งสูงกว่ามาตรฐานคุณภาพอากาศที่สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนดไว้ว่าในอากาศไม่ควรจะมีฝุ่นละอองเกิน 120 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้ใช้บริการศูนย์การค้าภายในย่านบางกะปิ ดังตารางที่ 5.4 เห็นว่าประสบปัญหาฝุ่น / ควัน เสียงรบกวนมากเป็นลำดับ 2 รองจากปัญหาการจราจรติดขัด โดยแผนภูมิที่ 5.2 แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้บริการประสบปัญหามากที่สุดที่ศูนย์การค้าตะวันออก เนื่องจากที่ตั้งศูนย์การค้าอยู่ติดกับถนนลาดพร้าวและนำถนนด้านข้างอาคารมาเป็นพื้นที่ขายสินค้า ซึ่งถนนนี้ติดกับทางเข้า - ออก ของศูนย์การค้าเดอะมอลล์ฯ และพื้นที่ขายสินค้าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่ได้อยู่ในอาคาร

ระบบการสัญจรเดิม

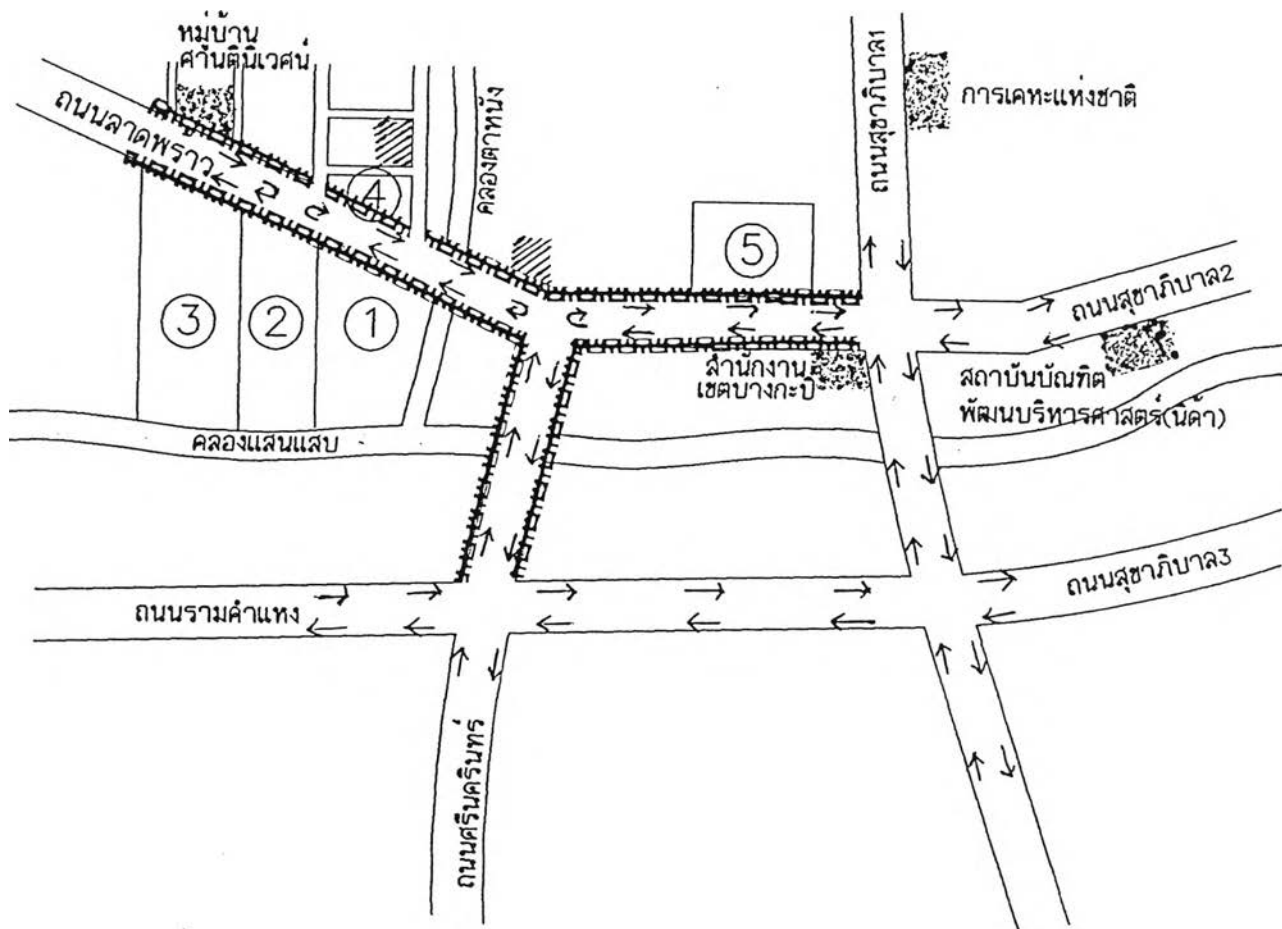


ระบบการสัญจรใหม่



บทบาทของศูนย์การค้าชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาย่านบางกะปิและบริเวณใกล้เคียง

<p>แผนที่ 5.2 : แสดงการจัดระบบการสัญจรบริเวณย่านการค้าบางกะปิและพื้นที่ใกล้เคียง</p>	<p>น.</p>
<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. ศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ←-- ทิศทางการเดินทางเข้าสู่ศูนย์การค้า 2. ศูนย์การค้าตะวันนา ← ทิศทางการเดินทางเข้าสู่ศูนย์การค้า 3. ศูนย์การค้าแมคโคร ← เส้นทางจราจร 4. ศูนย์การค้าจอมจรัส ← จุดกลับรถ 5. บางกะปิคอกเทล 	<p>มาตราส่วน</p> <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง</p> <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



บทบาทของศูนย์การค้าชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาย่านบางกะปิและบริเวณใกล้เคียง

แผนที่ 5.3 : แสดงการปรับปรุงและพัฒนาสภาพพื้นที่บริเวณย่านการค้าบางกะปิ

<p>สัญลักษณ์</p>	<p> บริเวณปรับปรุงพื้นที่ริมทางเท้าด้วยการสร้างซุ้มไม้เลื้อยให้ร่มเงา พื้นที่จอดรถเดิม พื้นที่จอดรถเสนอเพิ่มเติม ทิศทางการจราจร </p>	<p> น. มาตราส่วน ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย </p>
------------------	---	--



ร้านหนังสือ

สะพานลอยที่เสนอแนะเพิ่มเติม

บริเวณปรับปรุงพื้นที่บริเวณริมทางเท้าด้วย
การสร้างซุ้มไม้เลื้อยให้ร่มเงา

ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ด้วยสวนหย่อม
หรือสวนแขวนด้วยไม้ดอก / ไม้ใบเพิ่ม
ความร่มรื่นให้กับพื้นที่

จัดระเบียบร้านค้าหาบเร่ / แผงลอยริมถนน
ให้มีรูปแบบ สีสันแบบเดียวกัน

BOOK CAR

BOOK

แผนภาพที่ 5.3 : แสดงทัศนียภาพของพื้นที่ในละแวกย่านการค้าบางกะปิ ที่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ขึ้นใหม่

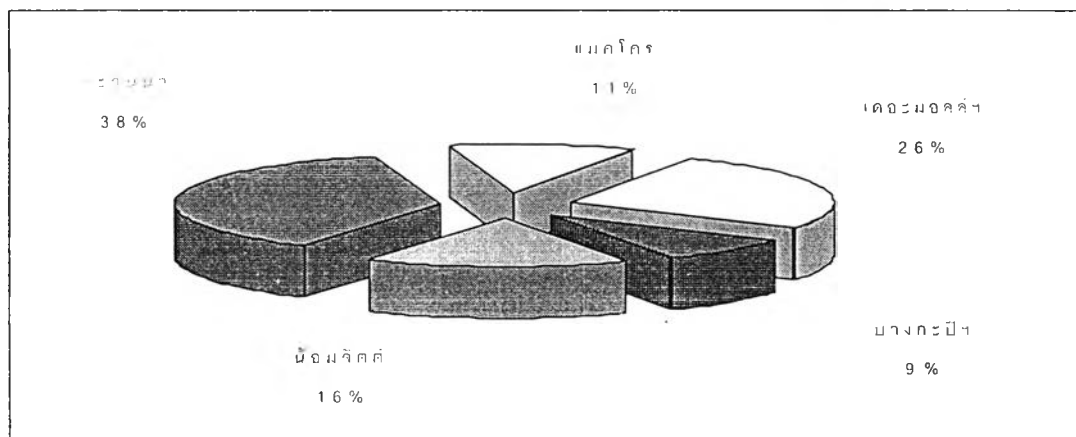
กรุงเทพมหานครได้จัดทำสถิติเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในปี 2542 (ตารางที่ 5.5) บริเวณป้อมตำรวจสี่แยกบางกะปิมีมีสารมลพิษที่ตรวจวัดได้พบว่ามีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก ช่วงค่าที่วัดได้สูงมากถึง 131 – 241 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งสูงกว่ามาตรฐานคุณภาพอากาศที่สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนดไว้ว่าในอากาศไม่ควรจะมีฝุ่นละอองเกิน 120 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้ใช้บริการศูนย์การค้าภายในย่านบางกะปิ ดังตารางที่ 5.4 เห็นว่าประสบปัญหาฝุ่น / ควัน เสียงรบกวนมากเป็นลำดับ 2 รองจากปัญหาการจราจรติดขัด โดยแผนภูมิที่ 5.2 แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้บริการประสบปัญหามากที่สุดที่ศูนย์การค้าตะวันนา เนื่องจากที่ตั้งศูนย์การค้าอยู่ติดกับถนนลาดพร้าวและนำถนนด้านข้างอาคารมาเป็นพื้นที่ขายสินค้า ซึ่งถนนนี้ติดกับทางเข้า – ออก ของศูนย์การค้าเดอะมอลล์ และพื้นที่ขายสินค้าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่ได้อยู่ในอาคาร

ตารางที่ 5.5 : แสดงข้อมูลคุณภาพอากาศ ณ จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณป้อมตำรวจสี่แยกบางกะปิ

แสดงผล	ฝุ่นรวม เฉลี่ย 24 ชม. (mg / m)	ฝุ่นขนาดเล็ก เฉลี่ย 24 ชม. (mg / m)	ตะกั่ว เฉลี่ย 1 เดือน (ug / m)	คาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชม. ppm.
ค่าเฉลี่ย	0.22	171	0.02-0.13	0.88-6.11
ช่วงค่าที่วัดได้	0.20-0.24	131-241	0.03	3.39
มาตรฐานคุณภาพ	0.33	120	1.5	9
อากาศในบรรยากาศ	มิลลิกรัม/ลบ.ม.	ไมโครกรัม/ลบ.ม.	ไมโครกรัม/ลบ.ม.	ppm.

ที่มา : ฝ่ายวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

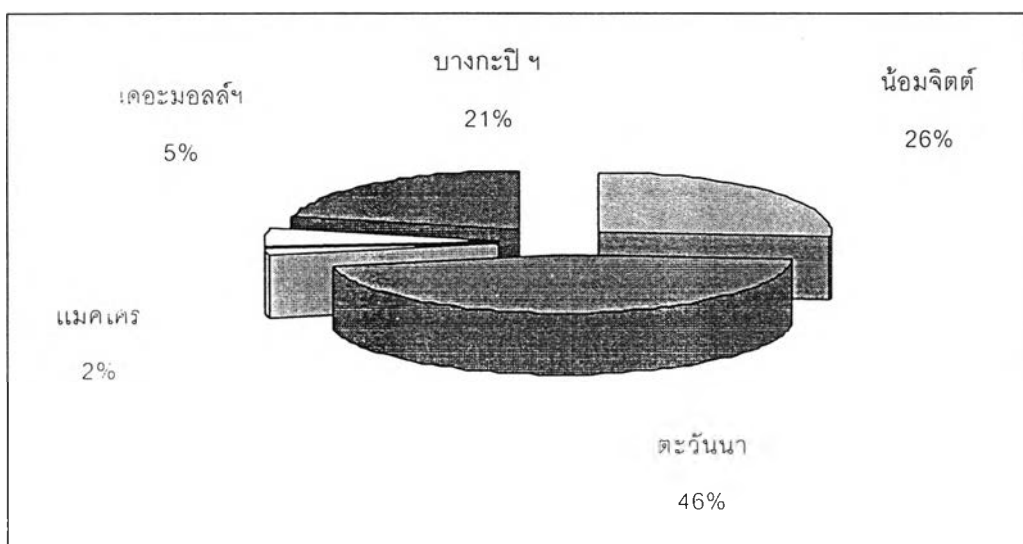
แผนภูมิที่ 5.2 : แสดงสัดส่วนศูนย์การค้าที่ผู้ใช้บริการเห็นว่าประสบปัญหาฝุ่น/ควัน/เสียงรบกวน



นอกจากนี้ ปริมาณขยะมูลฝอยในปี 2542 เขตบางกะปิมีปริมาณขยะเฉลี่ย 986 ตัน / วัน ซึ่งจัดอยู่ในเขตที่มีปริมาณขยะมากที่สุดของกรุงเทพมหานคร แหล่งที่มาของขยะมูลฝอย ได้แก่ ชุมชนบ้านจัดสรร, สถาบันการศึกษา, ตลาดสดและศูนย์การค้า ที่ตั้งกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เขตบางกะปิ (สถิติรายปีกรุงเทพมหานคร 2543 : 192) เพิ่มภาระแก่ภาครัฐที่เป็นผู้จัดเก็บและทำลายขยะโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ย่านบางกะปิมีการกระจุกตัวของศูนย์การค้าถึง 5 แห่ง ซึ่งกิจกรรมต่างๆที่ศูนย์การค้าได้จัดไว้เพื่อรองรับผู้ใช้บริการต่างๆ เช่น ร้านอาหาร ภัตตาคารต่างๆ ภายในศูนย์การค้า ขยะเหล่านี้ย่อมเพิ่มจำนวนปริมาณขยะของชุมชนให้สูงขึ้น ซึ่งขยะจากผู้ที่เข้าไปใช้บริการภายในศูนย์การค้าจะเกิดขึ้นโดยเฉลี่ยคนละ 1.24 กรัม / วัน (รวิ หาญเผชิญ ,2535 : 34)

ทำให้มีขยะส่วนหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ไม่ได้เก็บเนื่องจากมีกำลังไม่พอ ขยะเหล่านี้บางส่วนถูกทิ้งลงไปในคลองแสนแสบและคลองอ้ายหนิง บางส่วนถูกทิ้งไว้ตามริมถนน ข้างตลาดสดแอ็บบีแลนด์ รวมถึงที่ว่างบริเวณด้านตรงข้ามกับศูนย์การค้าเดอะมอลล์ฯ จากตารางที่ 5.4 และแผนภูมิที่ 5.3 จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการศูนย์การค้าต่างๆในย่านบางกะปิ ประสบปัญหาความสกปรกบริเวณศูนย์การค้าตระวันนามากที่สุด ถึงร้อยละ 45.2 เนื่องจากไม่มีที่ทิ้งขยะเป็นสัดส่วนและมีพื้นที่ขายภายนอกอาคารทำให้ง่ายต่อการทิ้งขยะมูลฝอย ซึ่งลักษณะดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดผลสืบเนื่องทางด้านมลภาวะและทางด้านสาธารณสุข รวมทั้งทัศนียภาพของเมืองที่มีความสวยงามและสะอาดตาจะลดน้อยลงไป

แผนภูมิที่ 5.3 : แสดงสัดส่วนศูนย์การค้าที่ผู้ใช้บริการเห็นว่ามีความสกปรกบริเวณศูนย์การค้า



และสำหรับปริมาณของขยะที่เกิดจากศูนย์การค้าแต่ละแห่ง สามารถแสดงข้อมูลได้ใน ตารางที่ 5.6 โดยการนำจำนวนผู้เข้าใช้บริการศูนย์การค้าต่างๆภายในย่านบางกะปิคูณด้วย 1.24 ตารางที่ 5.6 : แสดงปริมาณขยะที่เกิดจากศูนย์การค้าแต่ละแห่ง

ศูนย์การค้า	ปริมาณขยะที่เกิดขึ้น (กิโลกรัม / วัน)
1.เดอะมอลล์บางกะปิ	99,200
2.แมคโคร	11,160
3.ตะวันนา	7,740
4.น้อมจิตต์เซฟวิงส์โตร์	6,200
5.บางกะปิคอมเพล็กซ์	7,440

• ข้อเสนอแนะ

- ภาครัฐควรจัดตั้งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงบริเวณหน้าศูนย์การค้า เดอะมอลล์บางกะปิ เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีปริมาณการจราจรคับคั่ง นอกจากนี้ควรตั้งจุดตรวจ / ปรับ ยานพาหนะที่มีควันดำและเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนดเป็นประจำในบริเวณนี้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้ทราบถึงสภาวะแวดล้อมในบริเวณศูนย์การค้า รวมถึงผู้ที่ใช้ยานพาหนะที่ผ่านเข้ามาในบริเวณนี้เกิดความตื่นตัวในการรักษาสภาพแวดล้อมของเมืองด้วยกัน

- ภาครัฐและศูนย์การค้าควรตรวจตราและพยายามส่งเสริมเพื่อสร้างจิตสำนึก ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้เข้ามาใช้บริการภายในศูนย์การค้าปฏิบัติตามกฎหมาย ในเรื่องการห้ามมิให้มีการรถโดยสารประเภท รถตู้ , รถสองแถว ติดเครื่องยนต์ ขณะรอรับผู้โดยสาร ให้เต็มจำนวน บริเวณหน้าศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิ และศูนย์การค้า น้อมจิตต์ โดยอาจย้ายที่จอดรถตู้ , รถสองแถว ไปบริเวณหลังศูนย์การค้าทั้งสองแห่ง เนื่องจากไอเสียของรถยนต์มีสารพิษที่เป็นอันตรายต่อผู้ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง

- สนับสนุนให้มีการใช้วัสดุบรรจุสินค้าที่สามารถย่อยสลายได้ รวมถึงอาจตั้งถังขยะรีไซเคิลไว้บริเวณหน้าศูนย์การค้าสำหรับให้ผู้ใช้บริการ ช่วยกันนำขยะที่สามารถกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ร่วมกับทางศูนย์การค้า เพื่อลดปริมาณขยะร่วมกัน

- ภาครัฐ ควรมีการเพิ่มศักยภาพของการจัดเก็บขยะและที่ทิ้งขยะให้กับผู้ใช้บริการศูนย์การค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งศูนย์การค้า, ตลาดสด ที่มีปัญหาด้านการทิ้งขยะและการ

จัดเก็บขยะมูลฝอย อาจจัดทำเป็นโครงการสนับสนุนร่วมกันระหว่างศูนย์การค้าต่างๆและภาครัฐ นอกจากนี้ อาจให้ทางศูนย์การค้าทำการเคลื่อนย้ายขยะมูลฝอยไปกำจัดยังพื้นที่ที่ภาครัฐจัดไว้ให้ หรือให้ทางศูนย์การค้าสร้างระบบกำจัดขยะขึ้นเอง โดยอาจนำค่าใช้จ่ายมาเป็นส่วนลดด้านภาษี ของการประกอบการศูนย์การค้าได้ในแต่ละปี เพื่อเป็นสิ่งดึงดูดใจ

5.4.3 ผลกระทบของศูนย์การค้าต่อเศรษฐกิจของเมือง

ศูนย์การค้านั้นมีบทบาทสำคัญอย่างมากกับเศรษฐกิจของเมือง ทั้งในด้านความเป็น ศูนย์กลางและบริการต่างๆ รวมถึงก่อให้เกิดกระทบในด้านบวกและลบแก่เมือง ซึ่งสามารถแบ่งใน แต่ละด้าน ดังนี้

5.4.3.1 ผลกระทบด้านผลบวก

- ศูนย์การค้าสามารถส่งผลให้เมืองมีรายได้มากขึ้น จากผลการจัดเก็บภาษีทั้ง 3 ประเภทของเขตบางกะปิที่จัดเก็บเอง ได้แก่ ภาษีโรงเรือนและที่ดิน , ภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีป้าย ซึ่งภาษีโรงเรือนและที่ดินมีสัดส่วนถึงร้อยละ 80 ของภาษีรายได้ทั้งหมดทั้งสามช่วงปี (คิด ร้อยละ 12.5 จากผู้ประกอบการให้เช่าอาคารสำหรับทำการค้า / วางสินค้า) ดังในตารางที่ 5.7 และ แผนภูมิที่ 5.4 โดยแหล่งที่มาส่วนใหญ่ของภาษีโรงเรือนและที่ดินนั้นมาจากอาคารประเภท อพาร์ทเมนท์ และอาคารศูนย์การค้าทั้งหมดที่อยู่ภายในเขตบางกะปิ โดยศูนย์การค้าทั้ง 5 แห่ง ในย่านบางกะปิ มีสัดส่วนภาษีโรงเรือนและที่ดินรวมกันคิดเป็นประมาณร้อยละ 20 ของรายได้จาก ภาษีโรงเรือนและที่ดินทั้งหมดของเขตบางกะปิ ซึ่งศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิมีการจ่ายภาษี โรงเรือนและที่ดินมากที่สุดเป็นอันดับ 1 (ตารางที่ 5.8) แสดงให้เห็นถึงบทบาทของศูนย์การค้าที่มี ผลต่อภาษีซึ่งถือว่าเป็นรายได้ของเมืองทางหนึ่งเป็นอย่างมาก

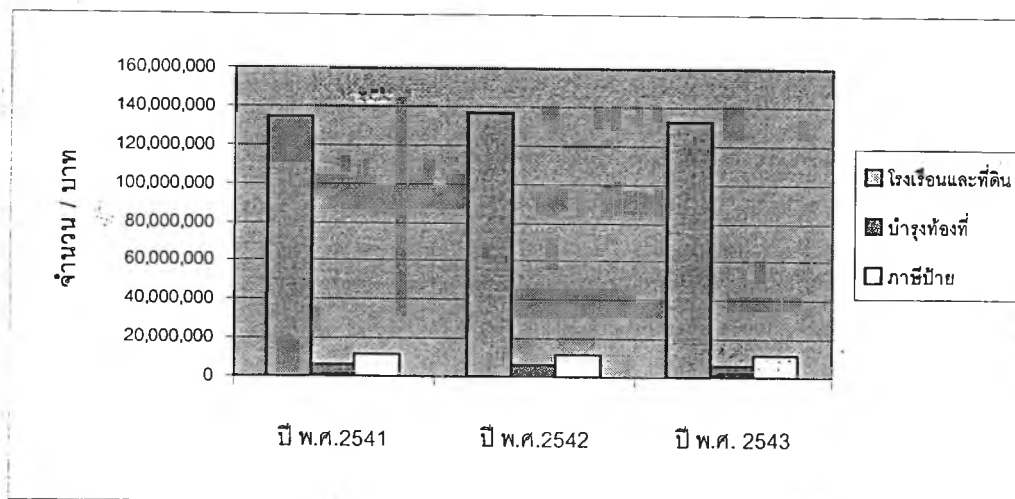
ตารางที่ 5.7 : แสดงการรายได้จากการจัดเก็บภาษีทั้ง 3 ประเภทของเขตบางกะปิ ปี 2541 - 2543

ประเภทภาษี	ปี พ.ศ.2541	ปี พ.ศ.2542	ปี พ.ศ. 2543
โรงเรือนและที่ดิน	134,822,500 (88.1)	137,023,100 (88.3)	132,458,700 (88.0)
บำรุงท้องที่	6,468,600 (4.2)	6,836,200 (4.4)	6,771,800 (4.5)
ภาษีป้าย	11,494,400 (7.7)	11,794,700 (7.3)	11,526,500 (7.0)
รวม	152,785,500 (100)	155,654,000 (100)	150,757,000 (100)

ที่มา : ฝ่ายรายได้ สำนักงานเขตบางกะปิ

*หมายเหตุ ตัวเลขในวงเล็บแสดงถึงจำนวนร้อยละ

แผนภูมิที่ 5.4 : แสดงผลการจัดเก็บภาษี 3 ประเภทของเขตบางกะปิ ปี พ.ศ. 2541 – 2543



ที่มา : ฝ่ายรายได้ สำนักงานเขตบางกะปิ

ตารางที่ 5.8 : การจัดเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดินจากศูนย์การค้าในย่านบางกะปิ ปี พ.ศ. 2543

ศูนย์การค้า	จำนวน (บาท)
เดอะมอลล์ บางกะปิ	19,487,000
ตะวันนา	1,795,000
แมคโคร	2,072,000
น้อมจิตต์	280,000
บางกะปิ คอมเพล็กซ์	2,020,000
รวม	25,654,000

ที่มา : ฝ่ายรายได้ สำนักงานเขตบางกะปิ

- จากการศึกษาด้านทัศนคติของประชาชนผู้ใช้บริการศูนย์การค้าส่วนใหญ่เห็นว่าศูนย์การค้านั้น สามารถช่วยผู้ใช้บริการให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน เพราะศูนย์การค้าขนาดใหญ่ดำเนินธุรกิจแบบครบวงจรสามารถเลือกซื้อสินค้าและบริการในบริเวณเดียวกัน สินค้าส่วนใหญ่มีคุณภาพได้มาตรฐานและราคายุติธรรม นอกจากนี้กลยุทธ์ในการแข่งขันของศูนย์การค้าด้วยการใช้สื่อโฆษณาต่างๆ ทำให้ได้รับข่าวสารเพื่อประกอบในการตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการตามความพอใจได้สูงสุด ซึ่งการแข่งขันกันของศูนย์การค้าทั้งด้านคุณภาพของสินค้าและบริการ รวมถึงการกิจกรรมส่งเสริมการขายต่างๆของศูนย์การค้าก่อให้เกิดผลดีแก่ผู้บริโภคที่จะได้ใช้สินค้าและบริการที่มีราคาถูกลงและคุณภาพดี

5.4.3.2 ผลกระทบด้านลบ

- ภาวะการแข่งขันของศูนย์การค้าในเมือง นอกจากจะส่งผลให้ผู้บริโภคสามารถเลือกหาซื้อสินค้า / บริการได้ตามความพอใจสูงสุดดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ในส่วนของผู้ประกอบการการค้านั้นย่อมส่งผลกระทบต่อศูนย์การค้าด้วยกันเอง และยอดขายของร้านค้าประเภทสหกรณ์ ร้านค้าย่อย (โชห่วย) ของเมือง (จีรัวัฒน์ นุกุลธรรม 2534 : 59) เนื่องจากศูนย์การค้าขนาดใหญ่ มีสาขามากจะได้เปรียบทั้งในด้านเงินทุน การบริหาร การบริการ ทำให้สามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดไว้มากจากสภาพความได้เปรียบของศูนย์การค้า มีส่วนผลักดันให้ระบบค้าปลีกโดยเฉพาะร้านค้าย่อยของเมืองลดน้อยลงจากเดิมหรือต้องปิดกิจการเนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคาของสินค้ากับศูนย์การค้าขนาดใหญ่เหล่านี้ได้

โดยในเขตบางกะปิแต่เดิมมีศูนย์การค้าถึง 7 แห่ง แต่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยในช่วงปี 2540 เป็นต้นมา และมีภาวะการแข่งขันในระดับสูงเพื่อแย่งชิงลูกค้ากันเองของศูนย์การค้าต่างๆ ทำให้ต้องปิดตัวลงไปถึง 2 แห่ง ปัจจุบันจึงเหลือศูนย์การค้าที่สามารถปรับตัวได้ 5 แห่ง รวมถึงธุรกิจค้าปลีกและร้านค้าย่อยขนาดเล็กของเมืองที่ยอดขายลดลง ส่งผลให้เมืองเกิดปัญหาการเสื่อมถอยของอาคาร / ร้านค้าย่อยตามมา (นสพ.อาทิตย์วิเคราะห์ ฉบับวันที่ 23 พค. 2544 : 9)

นอกจากนี้ในปัจจุบันร้านค้าปลีกต่างๆของเมือง ยังได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ฝืดเคืองและการเปิดเสรีทางการค้าที่ได้รับการสนับสนุนจากกฎหมาย พรบ.การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ที่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนและถือหุ้นมากขึ้น เช่น คาร์ฟูร์ (กลุ่มทุนจากประเทศฝรั่งเศส) , แมคโคร (กลุ่มทุนจากเนเธอร์แลนด์ถือหุ้นใหญ่) , เทสโก้ โลตัส (กลุ่มทุนจากอังกฤษ) , บิ๊กซี (กลุ่มทุนจากคาสิโน ฝรั่งเศส) , ท็อปซูเปอร์มาร์เก็ต (กลุ่มทุนจากเนเธอร์แลนด์) มีส่วนทำให้ธุรกิจศูนย์การค้าเกิดการขยายตัวอย่างมาก จากการสำรวจของการธนาคารแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับตัวเลขผลประกอบการในปี 2540 ศูนย์การค้าประเภทค้าปลีกและค้าส่งขนาดใหญ่เหล่านี้ สามารถมีรายได้ผลประกอบการของตนถึงประมาณปีละ 100,000 ล้านบาท (นสพ.อาทิตย์วิเคราะห์ ฉบับวันที่ 30 มกราคม 2544 : 9) ส่งผลให้ธุรกิจค้าปลีก / ค้าส่งรายย่อยที่บางคนเรียกว่าร้าน “ โชห่วย “ , “ ยี่ป๊อ / ซาป๊อ “ ได้ปิดตัวลงอย่างมากมายังจะเห็นได้จากข้อมูลของกรมทะเบียนการค้าที่พบว่าช่วงเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2541 มีอาคาร / ห้างร้านต่างๆ ได้ล้มเลิกกิจการ จำนวน 1,757 ราย ซึ่งปิดกิจการเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาจำนวน 743 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 40 กิจการที่มีการจดทะเบียนเลิกกิจการสูงสุด คือ ธุรกิจค้าปลีก / ค้าส่ง รายย่อยนั่นเอง (รายงานการศึกษาพาณิชยกรรมหลักในเขตกรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร) ซึ่งสามารถแบ่งเป็นประเด็นต่างๆได้ดังนี้

- เนื่องมาจากพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป จากที่เคยซื้อของใช้ใน ชีวิตประจำวันจากร้านค้าปลีกใกล้ละแวกที่พัก แต่ปัจจุบันมีศูนย์การค้าปลีกขนาดใหญ่เกิดขึ้น มากมาย ซึ่งให้ความสะดวกสบายด้านบริการ
- มีระบบการจัดเก็บสต็อกที่ดีกว่า และราคาสินค้าที่ถูกกว่าเป็นสิ่งดึงดูดใจ ซึ่ง สิ่งนี้เป็นสิ่งที่ร้านค้าย่อยเสียเปรียบ จึงส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการร้านค้าปลีกขนาดเล็กถึง ขนาดกลางไม่สามารถต่อสู้กับศูนย์การค้าขนาดใหญ่ได้ โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านมาได้เกิดการ กระจุกตัวของศูนย์การค้าขึ้นหลายแห่งในเขตบางกะปิ
- ร้านค้าย่อยเกิดการรวมตัวเป็นย่านพาณิชย์กรรมบริเวณใกล้เคียงศูนย์การค้าที่มี ประชาชนพลุกพล่านและมีทำเลที่ตั้งเหมาะสม แต่อีกส่วนหนึ่งก่อให้เกิดการเสื่อมถอยของย่าน พาณิชยกรรมบางแห่งที่มีทำเลที่ตั้งไม่เหมาะสม เช่น อาคารพาณิชย์ฝั่งตรงข้ามศูนย์การค้า เดอะมอลล์บางกะปิและบริเวณใกล้ทางข้ามคลองแสนแสบ ทั้งที่มีการเปิดกิจการในลักษณะ เดียวกับย่านพาณิชยกรรมในพื้นที่ใกล้ศูนย์การค้า ซึ่งทำให้อาคารพาณิชยกรรมเหล่านี้ต้องปิด กิจการลง ส่งผลให้มีสภาพอาคารทรุดโทรม / ร้าง เนื่องจากไม่มีผู้ใช้บริการ

จากเหตุต่างๆนี้ ส่งผลให้ร้านค้าย่อยที่กระจายตัวอยู่ในย่านชุมชนของเมืองได้รับ ผลกระทบ ซึ่งเกิดจากพื้นที่ขาดการเข้าถึงโดยสะดวก , ไม่ได้รับการพัฒนา , จำนวนสินค้าและ บริการน้อย , ราคาสินค้าขายปลีกมีราคาสูงกว่าสินค้าที่ขายในซูเปอร์มาร์เกต ทำให้ผู้ใช้บริการ ลดน้อยลง อาทิเช่น อาคารพาณิชย์บริเวณริมถนนแฮปปี้แลนด์สาย 1, 2 ทำให้อาคารพาณิชย์ เหล่านี้ต้องปิดกิจการลง อาคารเสื่อมสภาพ เนื่องจากขาดผู้ดูแล ซึ่งปรากฏการณ์นี้จะส่ง ผลกระทบกับระบบร้านค้าย่อยของเมือง ให้ภาพลักษณ์และระบบการค้าแบบดั้งเดิมค่อยๆสูญหาย ไปกับระบบทุนนิยม และวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองย่อมเปลี่ยนแปลงไป

• ข้อเสนอแนะ

- ประเทศไทยเป็นสมาชิกในองค์การการค้าโลก (WTO) ย่อมไม่สามารถห้าม ผู้ประกอบการค้ากิจการศูนย์การค้าขนาดใหญ่เหล่านี้เข้ามาลงทุนให้บริการในลักษณะต่างๆได้ ทั้งนี้สิ่งที่จะสามารถทำได้ คือควบคุมการตั้งกิจการได้ในบริเวณพื้นที่กำหนด คือ พื้นที่สีแดง , สีน้ำ ตาล (พื้นที่เขตพาณิชยกรรม , พื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก) และควรมีการปรับปรุงในเรื่อง ขนาดของพื้นที่ อาทิเช่น หากมากกว่า 10,000 ตารางเมตร ควรจะต้องพิจารณาให้ไปตั้งอยู่นอก

เขตเมืองหรือชานเมืองเพื่อลดปัญหาการจราจร , สิ่งแวดล้อมและความแออัดของชุมชน ซึ่งจะเป็นการกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมรวมทั้งไม่ได้กีดกันการค้าปลีกต่างชาติแต่อย่างใดดังเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาศูนย์การค้าประเภทดีสเคานท์สโตร์ต้องมีทำเลที่ตั้งอยู่ห่างจากเมืองใหญ่ 15 ไมล์ รวมถึงปิดบริการไม่เกิน 6 โมงเย็น และปิดทำการ 1 วันใน 1 สัปดาห์ เพื่อเปิดให้ร้านค้าขนาดกลางและขนาดเล็กได้มีการจำหน่ายสินค้าได้มากขึ้น ซึ่งปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทยยังไม่ได้มีการจัดระเบียบพื้นที่ตั้งของศูนย์การค้า ทำให้ศูนย์การค้าสามารถขยายสาขาตามย่านที่มีประชาชนหนาแน่น อาทิ ถนนพระราม 4 , รัชดาภิเษก และสีแยกบางกะปิ ที่ปัจจุบันมีการก่อสร้างศูนย์การค้าประเภทดีสเคานท์สโตร์เพิ่มขึ้น

- ภาครัฐบาลควรมีการกำหนดมาตรการควบคุม เพื่อคุ้มครองธุรกิจค้าปลีกขนาดเล็ก - กลาง - ใหญ่ ให้สามารถอยู่ได้ โดยมีกฎหมายค้าปลีกออกมาโดย ไม่ได้ต่อต้านต่างชาติแต่เพื่อคุ้มครองธุรกิจค้าปลีกรายย่อยให้สามารถอยู่ได้ วิธีการคือ นอกเหนือจากการกำหนดเวลาปิด เปิด ของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ควรดูที่สภาพของพื้นที่นั้นๆและรัฐมีการบริการประกอบการพิจารณาด้วย หรือสงวนสินค้าบางประเภทให้สำหรับรายค้าย่อยจำหน่าย อาทิเช่น บุหรี่ , ไม้ขีดไฟ ฯลฯ นอกจากนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาเองนั้นการที่จะเปิดดีสเคานท์สโตร์ในที่ใดที่หนึ่งจะมีการทำประชาพิจารณ์ประชาชนในพื้นที่นั้นด้วย

- ควรศึกษาและปรับปรุงกฎหมายผังเมืองและกฎหมายควบคุมอาคารโดยเฉพาะอย่างยิ่งอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ซึ่งเวลานี้เป็นการแบ่งโซนในลักษณะผู้อยู่อาศัย , พาณิชยกรรม , อุตสาหกรรม ฯลฯ แต่ไม่ได้ลงลึกในรายละเอียด เช่น จำนวนของศูนย์การค้าต่อประชากรเมือง และการจัดทำประชาพิจารณ์สอบถามความเห็นหากจะมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่เข้ามาเปิดดำเนินการในชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการเลือกทำเลที่ตั้งศูนย์การค้า / ร้านค้าขนาดใหญ่ในพื้นที่ เพื่อนำมากำกับการเลือกทำเลที่ตั้งประกอบกิจการธุรกิจศูนย์การค้าขนาดใหญ่ในเมือง อาทิ เขตหนึ่งจะสามารถมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ได้ที่ศูนย์ฯ ดังในประเทศแถบยุโรปที่ใช้มาตรการควบคุมนี้ โดยมีการพิจารณาหลายอย่างให้ศูนย์การค้ากระจายตัวสอดคล้องกับการเติบโตของชุมชนและประชากร หรือกฎหมายอื่นๆเข้ามาช่วย เช่น กฎหมายแข่งขันทางการค้า , มาตรการทางด้านภาษี เป็นต้น เพื่อป้องกันการกระจุกตัวของศูนย์การค้า (หนังสือพิมพ์อาทิตย์วิเคราะห์ 12 ธันวาคม 2544 : 4)

- ปัญหาการเสื่อมถอยของร้านค้าย่อยที่เกิดจากศูนย์การค้าขนาดใหญ่ นั้น นอกจากให้ภาครัฐช่วยในการแก้ปัญหาแล้ว ทางผู้ประกอบการธุรกิจการค้าปลีกขนาดกลางและเล็กของเมือง ควรมีการพัฒนาและปรับตัวในการประกอบการในภาวะปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมแรงจูงใจให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้น รวมถึงพยายามคิดค้นเป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์หรือธุรกิจจดทะเบียนที่เป็นของตนเองมากขึ้น เพื่อสามารถแข่งขันกับกับการค้าในอนาคต

นอกจากนี้อาจตั้งเป็นระบบสหกรณ์ นำคนมาฝึกอบรมเรื่องวิธีการจัดการใหม่ๆ การสต็อกสินค้า การจัดร้าน -รูปแบบการจัดวางสินค้า ข้อมูลความรู้ทางด้านไอที และแหล่งเงินทุน รวมถึงสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มในลักษณะของย่านการค้าเฉพาะ (Niche Market) ที่เน้นขายสินค้าเฉพาะอย่างโดยอาจจัดตั้งเป็นอาคารค้าสินค้าเฉพาะอย่างโดยเฉพาะ เช่น แผงชั้นเสื้อผ้า ทั้งขายปลีก / ส่ง , อุปกรณ์สำนักงาน , ตกแต่งบ้าน , ต้นไม้ , หนังสือ หรือสินค้าประเภทสะดวกซื้อ (Convenience Store) มากขึ้น โดยสำรวจตลาดว่าในพื้นที่นี้ตลาดต้องการอาคารค้าเฉพาะอย่าง เป็นสินค้าประเภทใด ที่ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถบริการได้อย่างเพียงพอ ย่อมทำให้ระบบการค้าปลีกขนาดย่อยของเมืองสามารถดำรงอยู่ได้ในภาวะการแข่งขันในปัจจุบันและอนาคต

ผลจากการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันมากขึ้น ระหว่างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่มีระบบเงินทุนสูงกับร้านค้าย่อยที่เป็นร้านค้าขายปลีกแบบดั้งเดิม กล่าวคือ ศูนย์การค้าขนาดใหญ่จะมีระเบียบข้อบังคับจากภาครัฐมากกว่าและต้องมีเงินลงทุนรวมถึงค่าใช้จ่ายในด้านการบริหารจัดการที่สูงกว่ารวมถึงต้องออกไปตั้งนอกเขตเมือง ส่วนร้านค้าย่อยขนาดเล็กแม้จะเสียเปรียบในด้านเงินทุนและระบบบริหารจัดการแต่จะมีระเบียบข้อบังคับจากภาครัฐน้อยกว่าและสามารถเปิดดำเนินการได้ในเขตชุมชนทั่วไป ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีแก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภค รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมของเมือง รวมทั้งวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมของผู้คนในเมืองไม่สูญหายไป สามารถผสมผสานกับรูปแบบการค้าสมัยใหม่ได้อย่างสอดคล้องและกลมกลืน

ตารางที่ 5.9 : แสดงผลกระทบของศูนย์การค้าต่อเศรษฐกิจของเมือง

ผลกระทบด้านบวก	ผลกระทบด้านลบ
1 ภาครัฐมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการจัดเก็บภาษีโรงเรือน	1 พฤติกรรมการซื้อสินค้าและบริการของประชาชนในเมืองเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่ซื้อสินค้าในละแวกที่พักหันไปนิยมซื้อจากศูนย์การค้า ทำให้ร้านค้าปลีกขนาดย่อยบริเวณที่พักอาศัยมียอดขายลดลงจนอาจไม่สามารถดำรงอยู่ได้
2 ประชาชนในพื้นที่ได้รับการบรรจุเข้าทำงานในตำแหน่งต่างๆ	2 เกิดการเสื่อมถอยของอาคารพาณิชย์กรรมที่อยู่ในทำเลยากต่อการจอดรถและการเข้าถึงจากการที่ผู้คนส่วนใหญ่หันไปนิยมซื้อสินค้าจากศูนย์การค้า
3 ศูนย์การค้ามีบริการครบวงจรประชาชนสามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการซื้อสินค้าและบริการ	
4 การแข่งขันกันเองของศูนย์การค้าทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกซื้อสินค้าและบริการได้มากขึ้น	

5.4.4 ทัศนียภาพของชุมชน

อาคารศูนย์การค้าที่เปิดดำเนินการมาหลายปีและไม่ได้รับการปรับปรุง ความชำรุดทรุดโทรมลงของสภาพอาคารย่อมเกิดขึ้น และ ปัญหาการขาดระเบียบของหาบเร่ / แผงลอยที่จำหน่ายสินค้าบนทางเท้า , การขาดที่ทิ้งขยะมูลฝอย , มลภาวะของสิ่งแวดล้อม อาคารร้านค้าย่อยที่ร้างผู้ดูแล รวมถึงศูนย์การค้าสร้างใหม่ที่ต่างแบบกันไป สิ่งเหล่านี้ถึงแม้ว่าเป็นปัญหาภายในของศูนย์การค้าแต่ละแห่งเอง แต่ส่งผลต่อทัศนียภาพโดยรวมของเมือง ที่ทำให้เกิดความแตกต่างหรือขัดแย้งกันของรูปแบบอาคารภายในเมือง ทำให้ขาดเอกลักษณะความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและลดความน่าอยู่ของเมืองลง อาทิเช่น บริเวณคลองอ้ายหนิงที่ปัจจุบันน่าเสียและตื้นเขินรวมทั้งหาบเร่ / แผงลอยบริเวณริมทางเท้าที่ขาดระเบียบ เป็นต้น

โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่มีผู้คนพลุกพล่านของเมือง คือบริเวณหน้าศูนย์การค้าและอาคารพาณิชย์ริมถนนสายหลัก ดังนั้นจึงเปรียบเสมือนทำเลทองในการค้าขาย ดังนั้นจึงมีกลุ่มพ่อค้า / แม่ค้า หาบเร่แผงลอยมาวางแผงขายสินค้าเบ็ดเตล็ดต่างๆ อาทิเช่น เสื้อผ้า / รองเท้า , อาหาร / เครื่องดื่ม , ผัก / ผลไม้ต่างๆ เป็นต้น ส่งผลในด้านทัศนียภาพของเมืองที่ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมถึงให้พื้นที่ทางเดินเท้าของชุมชนคับแคบลง อาทิเช่น บริเวณฝั่งตรงข้ามศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิ . หน้าศูนย์การค้าบางกะปิ คอมเพล็กซ์ ฯลฯ ทำให้ผู้ที่สัญจรในบริเวณดังกล่าวมีทางเดินเท้าที่ลดลง จนบางครั้งประชาชนต้องลงมาเดินบนถนนที่มีรถยนต์สัญจรซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายได้หากไม่ได้มีความระมัดระวัง ซึ่งผู้ใช้บริการเห็นว่าศูนย์การค้าจะวันนา

มีปัญหาหาบเร่ / แผงลอยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.3 เนื่องจากการจัดพื้นที่ขายของศูนย์การค้าแห่งนี้ เป็นแบบดับเปลี่ยนหมุนเวียนจากการจับฉลากพื้นที่ขาย ให้กับผู้ค้ารายย่อย ทำให้ไม่สามารถควบคุมความเป็นระเบียบร้านค้าของผู้ค้ารายย่อยได้อย่างทั่วถึง

- ข้อเสนอแนะ

- ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจเทศกิจที่ เป็นผู้ดูแลและจัดพื้นที่สำหรับหาบเร่แผงลอยโดยตรง ควรจัดพื้นที่บริเวณด้านหน้าศูนย์การค้าและบริเวณใกล้เคียงให้เป็นระเบียบ และควรมีแนวเขตการตั้งแผงค้า เพื่อมิให้ลูกค้านั่งหรือกีดขวางทางเดินเท้าของประชาชนที่สัญจรไปมา อาจจัดพื้นที่ด้านหน้าศูนย์การค้าเป็นพื้นที่ขาย ในช่วงเวลาที่ศูนย์การค้ายังไม่เปิดดำเนินการ (ก่อนเวลา 10.00น.)และสนับสนุนให้กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าช่วยกันรักษาความสะอาด บริเวณสถานที่ของศูนย์การค้าที่เปิดให้จำหน่ายสินค้า

- ทางศูนย์การค้าหรือภาครัฐอาจจัดแผงค้าของหาบเร่ / แผงลอยให้มีระเบียบ โดยให้มีรูปแบบ ขนาด ของร้านค้า สีสี้น ลักษณะการตั้งวางขายสินค้า หรือรถเข็นขายสินค้าที่มีรูปแบบเดียวกัน เพื่อสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยทางด้านทัศนียภาพของพื้นที่ รวมถึงปรับปรุงชุดลอกบริเวณคลองบ้านหนึ่งที่เป็นคลองเก่าแก่ให้กลับคืนสู่ความใสสะอาด และขอความร่วมมือจากร้านค้าหาบเร่ / แผงลอยที่อยู่บริเวณนั้นช่วยกันดูแลทัศนียภาพที่สวยงามของคลอง ซึ่งจะเป็นที่หมายตา (Land Mark) ที่สำคัญให้กับย่านการค้าได้อีกทางหนึ่งด้วย

- สำหรับศูนย์การค้าในย่านบางกะปิที่ผู้ใช้บริการเห็นว่าอาคารศูนย์การค้ามีความทรุดโทรมมากที่สุด 2 อันดับแรก ได้แก่ ศูนย์การค้าตะวันนาและศูนย์การค้าบางกะปิคอมเพล็กซ์ ซึ่งศูนย์การค้าตะวันนาจัดพื้นที่ขายเป็นแบบแผงลอยทั้งในและนอกอาคารซึ่งขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ซึ่งทางศูนย์การค้าตะวันนาจัดพื้นที่ขายที่กันส่วนในแต่ละร้านให้เป็นสัดส่วน ทั้งภายในและภายนอกอาคาร ด้วยการแบ่งเป็นล๊อคตามขนาดของร้านค้า รวมถึงอาจจัดเป็นรถเข็นตักแต่งสำหรับวางขายสินค้าริมทางเดิน ที่มีสีและรูปแบบเหมือนกันเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย ส่วนศูนย์การค้าบางกะปิคอมเพล็กซ์เป็นศูนย์การค้าที่เปิดดำเนินการมานาน อาคารศูนย์การค้าจึงเสื่อมโทรมลงตามกาลเวลา ซึ่งทางศูนย์การค้าอาจมีการปรับปรุงทางด้านสถาปัตยกรรมและการตกแต่งภายใน ให้อาคารดูทันสมัยและเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงามซึ่งจะสามารถช่วยดึงดูดความสนใจของผู้ใช้บริการให้กับศูนย์การค้าได้อีกทางหนึ่งด้วย

5.4.5 ความปลอดภัยบริเวณศูนย์การค้า

จากการที่ศูนย์การค้าเปิดดำเนินการมาหลายปี รวมถึงศูนย์การค้าที่เสื่อมโทรมเนื่องจากขาดการปรับปรุง อาจเกิดความละเลยในเรื่องการป้องกันอัคคีภัย และความปลอดภัยภายในศูนย์การค้า ซึ่งตำรวจได้กล่าวเตือนและคาดการณ์ว่าศูนย์การค้าจะเป็นพื้นที่หนึ่งในเมืองที่ล่อแหลมต่อการถูกโจรกรรม เช่น ที่ศูนย์การค้ามาบุญครองเซ็นเตอร์ เด็กชายอายุ 16 ปี ได้ถูกแก๊งมิจฉาชีพวัยรุ่นใช้มีดกรโชกทรัพย์บริเวณชั้น 7 หลังเสร็จจากชมภาพยนตร์ รวมถึงสุภาพสตรีท่านหนึ่งได้เข้าใช้ห้องน้ำในลานจอดรถชั้นล่างของศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ เธอได้สังเกตเห็นช่องระหว่างผนังกันห้องถัดไป และพบหน้าผู้ชายอยู่ที่พื้นระหว่างผนังกันส่วนห้องน้ำ (Karnjariya Sukrung 1997 : 1) หรือปัญหาความปลอดภัยจากตัวอาคารที่แต่เดิมเป็นอาคารพาณิชย์แล้วซึ่งหลายห้องติดกันเพื่อมาปรับปรุงเป็นศูนย์การค้า เป็นต้น

ดังนั้นผู้ใช้บริการควรมีความระมัดระวังรวมถึงทางศูนย์การค้าควรจัดระบบทางสัญจรที่สามารถดูแลได้ทั่วถึงเพราะอาจก่อให้เกิดปัญหา การโจรกรรม , ไฟไหม้ หรือความไม่แข็งแรงของตัวอาคาร ดังตารางที่ 5.4 กลุ่มผู้ใช้บริการศูนย์การค้าในเขตบางกะปิส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าศูนย์การค้าตะวันตก มีความละเลยในเรื่องระบบการป้องกันอัคคีภัยมากที่สุด ถึงร้อยละ 56 เนื่องจากผู้คนพลุกพล่านแออัด ทำให้ง่ายต่อการเกิดอันตราย รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยให้บริการอย่างเพียงพอ เนื่องจากเป็นอาคารชั้นเดียวและแบ่งพื้นที่จำหน่ายสินค้าทั้งด้านในอาคารและนอกอาคารเป็นจำนวนเท่าๆกัน จึงละเลยความปลอดภัยในด้านนี้ รองลงมาได้แก่ศูนย์การค้าจอมจิตต์ ร้อยละ 22 เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าที่เปิดดำเนินการมานาน ผู้ใช้บริการอาจไม่แน่ใจในระบบป้องกันอัคคีภัยของทางศูนย์การค้า รวมถึงยังเห็นว่าศูนย์การค้าประสบปัญหาความปลอดภัยภายในศูนย์การค้าทั้ง 2 แห่ง คือ จอมจิตต์และตะวันตก อีกด้วย

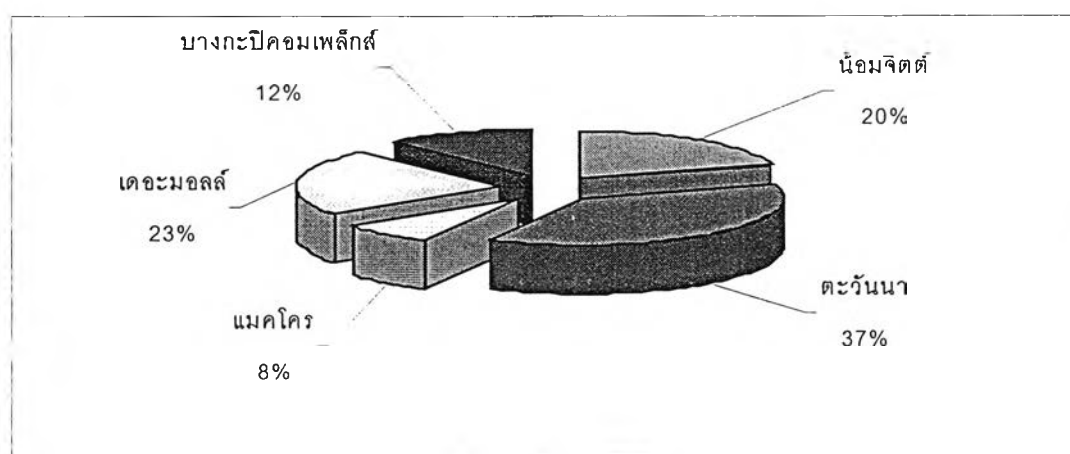
• ข้อเสนอแนะ

- กรณีอาคารศูนย์การค้าเปิดดำเนินการมานาน ควรมีการตรวจสภาพอาคารทุก 5 ปี เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้ พร้อมทั้งให้ผู้ประกอบการศูนย์การค้าส่งผลการตรวจความพร้อมของระบบอุปกรณ์อาคารให้กับภาครัฐทุกๆปี เพื่อให้ผู้ประกอบการได้มีความตื่นตัวและตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ เนื่องจากอาคารศูนย์การค้าถือเป็นอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ที่มีผู้เข้าใช้บริการเป็นจำนวนมาก หากเกิดอุบัติเหตุด้านความปลอดภัยจะส่งผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก รวมถึงอบรมบุคลากรภายในศูนย์การค้าให้มีความพร้อมในการป้องกันหรือแก้ไขสถานการณ์ต่างๆ หากเกิดเหตุต่างๆ เช่นเพลิงไหม้ ฯลฯ

- จัดให้ศูนย์การค้าทุกแห่งต้องมีระบบยามรักษาความปลอดภัย และจุดตรวจภายในบริเวณศูนย์การค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นมุมอับ ลานจอดรถ หรือพื้นที่รอการพัฒนา และในช่วงเวลาหลังภาพยนตร์รอบสุดท้ายเลิก จะต้องจัดระบบทางเดินออกไปยังป้ายรถประจำทาง และลานจอดรถให้ปลอดภัยมากกว่าเดิม เนื่องจากเป็นเวลาดึกและผู้คนเบาบาง

จากปัญหาต่างๆของศูนย์การค้าที่มีผลต่อชุมชนดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เมื่อนำค่าความถี่ของปัญหาที่ผู้ใช้บริการประสบในแต่ละศูนย์การค้า มาเทียบเป็นร้อยละและแสดงผลในรูปของแผนภูมิวงกลม (แผนภูมิที่ 5.5) พบว่าศูนย์การค้าตะวันนามีสัดส่วนมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ศูนย์การค้าเดอะมอลล์ ฯ บางกะปิ , ศูนย์การค้าไน้อมจิตต์ ฯ , ศูนย์การค้าบางกะปิ คอมเพล็กซ์ ส่วนศูนย์ค้าสังแมคโคร บางกะปิ จะประสบปัญหาน้อยกว่าศูนย์การค้าอื่นๆทุกเรื่อง ยกเว้นปัญหาทางด้านการจราจรหน้าศูนย์การค้าและบริเวณทางเข้า-ออกของศูนย์การค้าที่มีการติดขัด เนื่องจากมีที่ตั้งใกล้กับศูนย์การค้าตะวันนาและศูนย์การค้าเดอะมอลล์ ฯ บางกะปิ ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นจากศูนย์การค้าในย่านบางกะปิเหล่านี้ ย่อมส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงตามปัญหาที่ศูนย์การค้าต่างๆได้ประสบอยู่ อันได้แก่ ด้านการใช้ที่ดิน , ด้านการจราจร , ด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงบริการพื้นฐานต่างๆ ที่ภาครัฐจะต้องจัดหาเพิ่มขึ้น เพื่อให้เพียงพอเพื่อรองรับกับจำนวนประชากรที่เข้ามาใช้บริการภายในย่านการค้าแห่งนี้ เช่น สะพานลอยคนข้าม , ทางเท้า ฯลฯ

แผนภูมิที่ 5.5 : แสดงสัดส่วนศูนย์การค้าที่ผู้ใช้บริการเห็นว่าประสบปัญหา



จากตารางที่ 5.9 นำลักษณะศูนย์การค้าที่ประชาชนในชุมชนต้องการมาหาค่าค่าความสัมพันธระหว่างศูนย์การค้าที่ผู้ใช้บริการเคยเข้าไปใช้บริการ กับลักษณะของศูนย์การค้าที่ต้องการ จะเห็นได้ว่าผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เห็นว่าศูนย์การค้าทั้ง 5 แห่ง ในย่านบางกะปิควรมีคุณภาพของสินค้า/บริการกับระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี ส่วนความเห็นของผู้ใช้บริการในด้านอื่นๆมีความแตกต่างกันในแต่ละศูนย์การค้า ดังนี้

กลุ่มที่เคยใช้บริการภายในศูนย์การค้า น้อมจิตต์และศูนย์การค้า ตะวันนา มีความเห็นว่าควรมีทางเข้า - ออกของศูนย์การค้าที่สะดวก มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี กล่าวคือ การที่ผู้ใช้บริการที่เดินทางด้วยรถ / เรือโดยสารสาธารณะ รวมถึงผู้ที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว สามารถเข้าถึงศูนย์การค้าได้สะดวกจากถนนใหญ่ เป็นต้น เนื่องจากปัจจุบันทางถนนของศูนย์การค้า ตะวันนา เป็นระบบเดินรถสวนทาง การเข้า - ออก ศูนย์การค้า เป็นทางเดียวกัน รวมถึงการจราจรบนถนนลาดพร้าวหน้าศูนย์การค้า มีความคับคั่ง ทำให้ผู้ใช้บริการไม่สามารถเข้า - ออกได้สะดวก และไม่มียามรักษาความปลอดภัย ทำให้อาจเกิดปัญหาจราจรเพิ่มขึ้นในพื้นที่ศูนย์การค้าได้ ส่วนศูนย์การค้า น้อมจิตต์ นั้นปัจจุบันยังขาดที่จอดรถ มีที่จอดรถเพียง 1 ชั้น บริเวณชั้นล่างของอาคารเท่านั้น และทางเข้าได้ศูนย์การค้า อยู่ติดกับสามแยกแฮปปี้แลนด์ ทำให้เข้า - ออก ลำบาก

ส่วนผู้ที่เคยใช้บริการภายในศูนย์การค้า ส้มโศภิต เห็นว่าควรมีสถานที่นั่งพักผ่อนหย่อนใจภายในศูนย์การค้า เนื่องจากผู้ใช้บริการสามารถนั่งพักผ่อนระหว่างการเดินเลือกจับจ่ายสินค้าและบริการได้ ซึ่งในปัจจุบันไม่จัดพื้นที่นั่งพักผ่อนไว้ภายในบริเวณ รวมถึงมีให้เด็กต่ำกว่า 10 ปี เข้า ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการภายในศูนย์การค้าประเภทนี้มักเป็นผู้ที่มีครอบครัวแล้ว ดังนั้นผู้ใช้บริการจึงเห็นว่าศูนย์การค้าขาดส่วนนันทนาการสำหรับเด็กและวัยรุ่น

สำหรับศูนย์การค้า เดอะมอลล์บางกะปิ ผู้ใช้บริการต้องการความให้มีระบบรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวด และทางเข้า - ออกของศูนย์การค้า มีความสะดวก เนื่องจากเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก รวมถึงมีโรงภาพยนตร์ฉายหนังรอบสุดท้ายเสร็จสิ้นเวลาประมาณ 01.00 น. ดังนั้นจึงเป็นพื้นที่ที่ล่อแหลมต่อการถูกโจรกรรมชีวิตและทรัพย์สิน ทางด้านการจัดระบบการจราจร ถึงแม้ว่าศูนย์การค้าได้มีสถานที่จอดรถสำหรับผู้มาใช้บริการ แต่ก็ไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ ที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก รวมถึงศูนย์การค้าข้างเคียงขาดที่จอดรถ ผู้ใช้บริการศูนย์การค้าอื่นสามารถนำรถเข้ามาจอดได้โดยไม่ต้องเสียค่าบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำเลที่ตั้งศูนย์การค้าอยู่ตรงกับสามแยกแฮปปี้แลนด์ ทำให้ รถที่ต้องการออกจากศูนย์การค้าต้องรอเคลื่อนตัวตามสัญญาณไฟจราจร

ศูนย์การค้าบางกะปิ คอมเพล็กซ์ ผู้ใช้บริการมีความต้องการให้ศูนย์การค้าปรับปรุงแก้ไขเกือบทุกเหตุผล ยกเว้นเรื่องสะพานลอยคนข้ามและที่จอดรถประจำทาง เนื่องจากศูนย์การค้านี้ได้เปิดดำเนินการมานานที่สุดและมีได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงลักษณะภายในและภายนอกอาคาร ผู้ใช้บริการจึงเห็นว่าศูนย์การค้าบางกะปิคอมเพล็กซ์นี้ขาดลักษณะที่ผู้บริการต้องการทางด้าน ระบบรักษาความปลอดภัย ทางเข้า – ออก ศูนย์การค้า , คุณภาพของสินค้าและบริการ , สถานที่นั่งพักผ่อนหย่อนใจ , บรรยากาศภายในศูนย์การค้า และ ด้านอื่นๆ มากกว่าศูนย์การค้าอื่นใ้ย่านบางกะปิ

ตารางที่ 5.10 : ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์การค้าที่เคยไปใช้บริการกับลักษณะของศูนย์การค้าที่ต้องการ

ลักษณะ ที่ต้องการ	ศูนย์การค้า (ที่เคยใช้ บริการ)				
	น้อมจิตต์	ตะวันนา	แมคโคร	เดอะมอลล์	บางกะปิ
มีระบบรักษา ความปลอดภัย	131 (14.4)	268 (14.5)	219 (14)	304 (14.9)	74 (13.9)
ทางเข้า - ออก สะดวก	133 (14.6)	270 (14.6)	215 (14.5)	295 (14.5)	73 (13.7)
มีทางเดินเท้า, สะพานลอย	120 (13.1)	237 (12.8)	190 (12.3)	257 (12.7)	69 (13)
ที่จอดรถประจำ ทางไม่ไกล	113 (12.4)	223 (12)	177 (11.9)	245 (12)	67 (12.6)
คุณภาพของ สินค้า/บริการดี	136 (14.9)	276 (14.9)	223 (15)	307 (15)	77 (14.6)
มีสถานที่นั่งพัก ผ่อนหย่อนใจ	125 (13.8)	261 (14.2)	219 (14.7)	286 (14)	77 (14.6)
บรรยากาศดี สะอาด	128 (14)	261 (14.2)	209 (14)	293 (14.3)	73 (13.8)
อื่นๆ	26 (2.8)	51 (2.8)	43 (2.9)	54 (2.6)	20 (3.8)
รวม	912 (100)	1,847 (100)	1,485 (100)	2,041 (100)	530 (100)

5.4.6 ผลกระทบของศูนย์การค้าต่อการใช้ที่ดิน

จากพัฒนาการในเรื่องการค้าและการบริการของศูนย์การค้าที่ได้ทำการศึกษามาแล้ว จะเห็นได้ว่าศูนย์การค้าได้พัฒนามาโดยตลอด เริ่มแรกจากบริเวณเยาวราชและได้รับความนิยมอย่างมากส่งผลให้เกิดศูนย์การค้าหลายแห่งที่วังบูรพา จนได้ขยายตัวไปในพื้นที่เขตต่างๆของกรุงเทพมหานครที่มีชุมชนหนาแน่น เช่น ราชดำริ , บางกะปิ , บางลำพู , ปทุมวัน อย่างรวดเร็ว

จากตารางที่ 5.11 และแผนภูมิที่ 5.6 จะเห็นได้ว่าศูนย์การค้าส่วนใหญ่มีแนวโน้มขยายตัวตามการขยายตัวของชุมชนที่ออกสู่พื้นที่รอบนอกมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่กลางเมืองมีปัญหาจราจร,ความแออัดของพื้นที่,ราคาที่ดินสูง ศูนย์การค้าในที่เกิดขึ้นในช่วงหลังจึงเกิดในพื้นที่ชานเมือง ซึ่งอิทธิพลของการพัฒนาที่ดินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ชานเมืองที่มีการขยายตัวของชุมชนพักอาศัย ส่งผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชุมชนขนาดใหญ่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครอย่างเขตบางกะปิ ที่นอกจากจะเป็นแหล่งชุมชนพักอาศัยขนาดใหญ่ด้านตะวันออกแล้ว ยังเป็นแหล่งที่ตั้งของศูนย์การค้ามากที่สุด ในกรุงเทพมหานครถึง 12 แห่งอีกด้วย ย่อมสะท้อนให้เห็นว่าศูนย์การค้ามีการขยายตัวตามการขยายตัวของชุมชน ซึ่งอิทธิพลของการพัฒนาที่ดินในด้านต่างๆมีบทบาทส่งผลต่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่เขตบางกะปิ สามารถแบ่งเป็น 3 ลักษณะ ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.11 : แสดงปริมาณพื้นที่ศูนย์การค้าที่เพิ่มขึ้นในเขตกลางเมืองและชานเมืองของกทม.

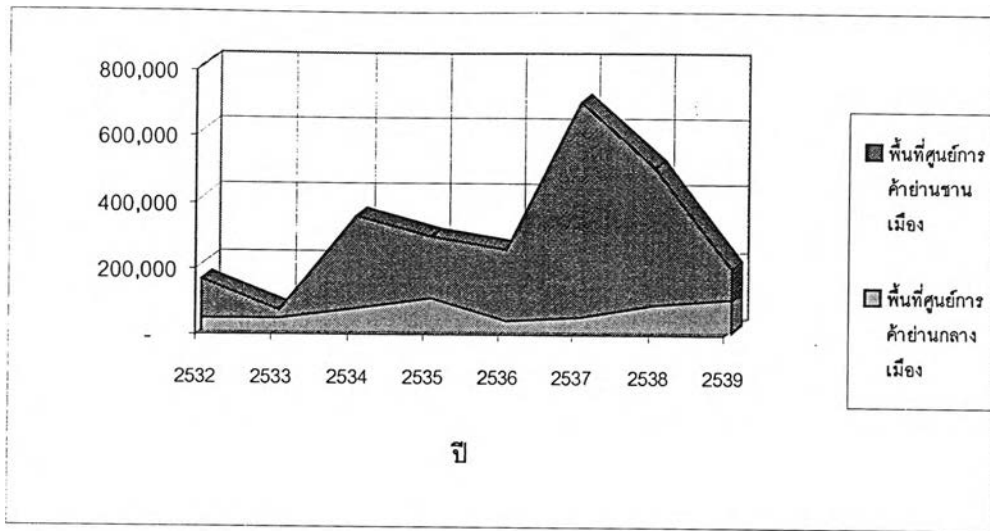
ปีพ.ศ. 2532-2540 (หน่วย : ตรม.)

ปี	พื้นที่ศูนย์การค้า รวม	พื้นที่ศูนย์การค้า ย่านกลางเมือง	ร้อยละ	พื้นที่ศูนย์การค้า ย่านชานเมือง	ร้อยละ
2532	153,780	36,000	23.41	11,780	76.59
2533	61,947	36,376	58.72	25,571	41.28
2534	345,040	65,440	18.97	279,600	81.03
2535	282,655	95,029	33.62	187,626	66.38
2536	245,141	30,410	12.41	214,731	87.59
2537	691,084	40,001	5.79	651,083	94.21
2538	493,172	78,798	15.98	414,374	84.02
2539	189,100	94,100	49.76	95,000	50.24
2540	91,278	91,278	-	-	-

* หมายเหตุ ปี 2540 ศูนย์การค้าชานเมืองไม่มีข้อมูล

ที่มา : หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2539

แผนภูมิที่ 5.6 : แสดงปริมาณพื้นที่ศูนย์การค้าในเขตกลางเมืองและชานเมืองปีพ.ศ. 2532 – 2539

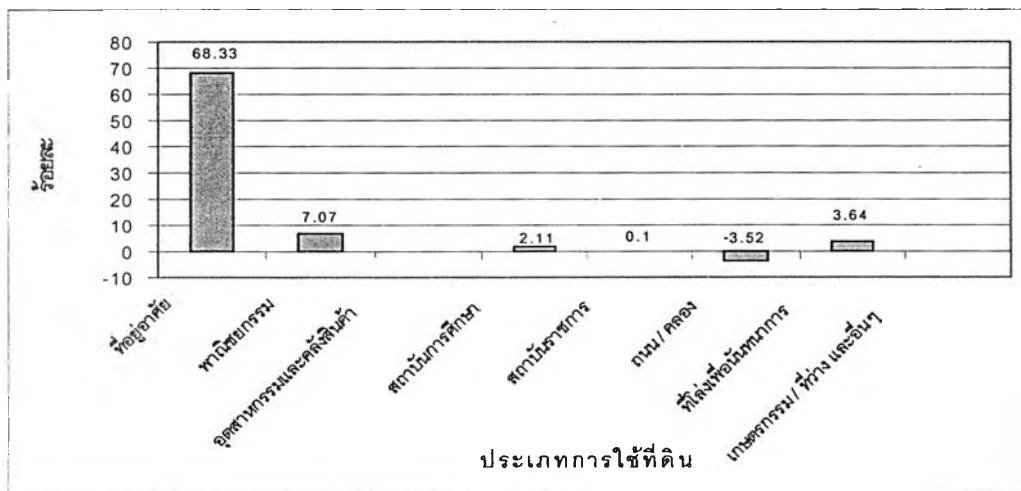


ที่มา : หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2539

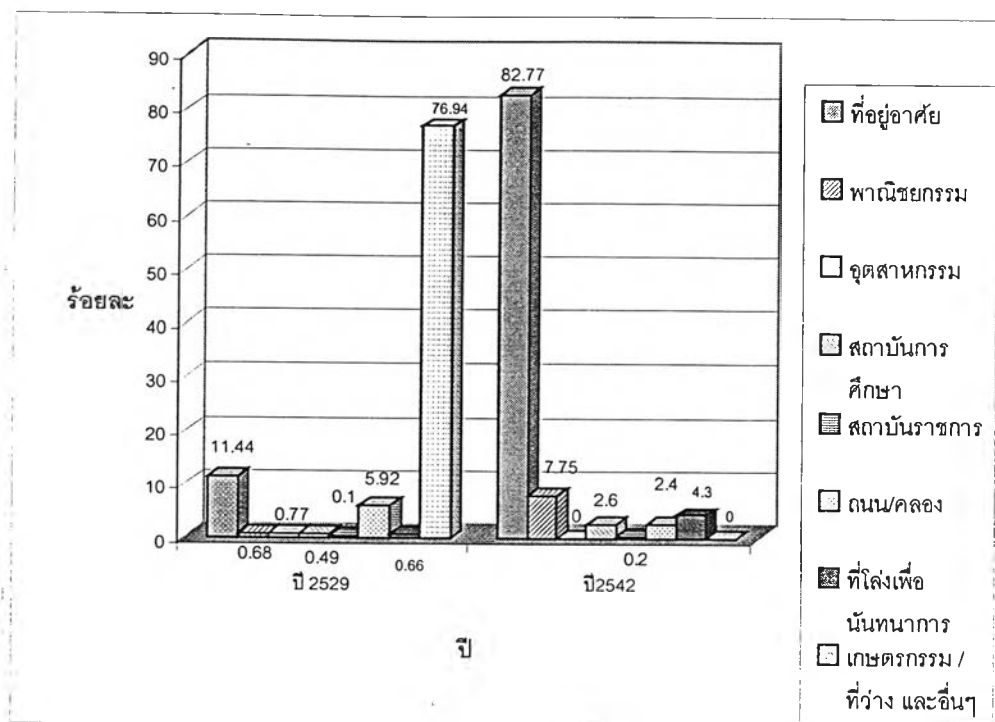
5.4.6.1 รูปแบบ (Pattern)

จากแผนภูมิที่ 5.4 จะเห็นได้ว่าการใช้ที่ดินของเขตบางกะปิมีการใช้ที่ดินประเภทเมืองเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่การใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมากจากปี 2529 – 2542 เป็นลำดับที่ 1 ส่วนการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ มีการเปลี่ยนแปลงเป็นลำดับ 2 โดยกระจุกตัวอยู่ในย่านบางกะปิและย่านรามคำแหงตามการกระจุกตัวของศูนย์การค้า เนื่องจากในช่วง 5 – 6 ปี ที่ผ่านมามีศูนย์การค้าหลายแห่งเข้ามาตั้งในพื้นที่มาก แสดงให้เห็นว่าแนวโน้มในอนาคต นอกจากพื้นที่พักอาศัยจะเพิ่มขึ้นแล้ว พื้นที่พาณิชยกรรมก็จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน สอดคล้องกับแผนภูมิที่ 5.5 พบว่าการใช้ที่ดินของเขตบางกะปิมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยในปี 2542 ไม่มีพื้นที่ประเภทเกษตรกรรมและพื้นที่ว่างในเขตบางกะปิ ต่อมา มีการขยายตัวของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ในพื้นที่ โดยพัฒนาจากพื้นที่ว่างทางเกษตรกรรมในสมัยก่อนนั่นเอง

แผนภูมิที่ 5.4 : แสดงร้อยละการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเขตบางกะปิ ช่วงปี 2529 – 2542



แผนภูมิที่ 5.5 : แสดงรูปแบบการใช้ที่ดินในเขตบางกะปิ ปี 2529 และปี 2542



5.4.6.2 ความหนาแน่น (Intensity)

เมื่อพิจารณาอันดับของเขตในกรุงเทพมหานครทั้งหมด ที่มีการขยายตัวของจำนวนอาคารและขนาดพื้นที่ ตามตารางที่ 5.12 ที่แสดงจำนวนพื้นที่อาคารประเภทที่อยู่อาศัยที่ขออนุญาตก่อสร้าง 5 ลำดับแรก ในช่วงปี พ.ศ. 2535 – 2539 (รวมตัวเลข 5 ปี) จะพบว่าเขตบางกะปิ มีจำนวนพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างเป็นอันดับสาม รองจากเขตดอนเมืองและคลองเตย ซึ่งที่อยู่อาศัยในเขตบางกะปิมีลักษณะเป็นแบบผสมผสานของอาคารพักอาศัยหลายประเภท ได้แก่ บ้านเดี่ยวที่มีขนาดที่ดินตั้งแต่ 50 – 100 ตารางวา ทาวน์เฮาส์ที่มีความสูง 2 – 4 ชั้น ซึ่งในซอยต่างๆ หน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง จนถึงซอยรามคำแหง 65 (มหาดไทย) มีการกระจุกตัวของ ตึกแถว หอพัก แฟลต / อพาร์ทเมนต์ ความสูงตั้งแต่ 4 ชั้นขึ้นไปเป็นจำนวนมาก เนื่องจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดให้พื้นที่พื้นที่เขตบางกะปิ สามารถมี F.A.R. (Floor Area Ratio) ได้ถึง 10 : 1 เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีจำนวนประชากรอาศัยกันอย่างหนาแน่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งก็มีจำนวนนักเรียน / นักศึกษาระดับต่างๆ มากเป็นอันดับหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลักของที่อยู่อาศัยประเภทหอพัก แฟลต / อพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม รวมถึงศูนย์การค้าสมัยใหม่ด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5.12 : จำนวนพื้นที่อาคารประเภทที่อยู่อาศัยที่ขออนุญาตก่อสร้าง 5 อันดับแรก
ในช่วงปี พ.ศ. 2535 – 2539 (รวมตัวเลข 5 ปี)

เขตปกครอง	จำนวนอาคาร (หลัง)	พื้นที่อาคาร (ล้านตรม.)	สัดส่วนร้อยละของ พื้นที่อาคารทั้งหมด
1. ดอนเมือง	13,841	5.74	8.41
2. คลองเตย	2,374	5.36	7.85
3. บางกะปิ	8,987	5.29	7.75
4. บึงกุ่ม	17,820	4.09	6.00
5. บางเขน	22,156	3.98	5.83

ที่มา : ฝ่ายข้อมูลและประมวลผล สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และกองข้อมูลที่อยู่อาศัยการเคหะแห่ง

5.4.6.3 คุณภาพ (Quality)

จากการศึกษาพบว่า การพัฒนาศูนย์การค้าในพื้นที่ส่งผลให้รูปแบบการใช้ที่ดินของเขตบางกะปิมีความเปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ นอกจากจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบและความหนาแน่นดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น ยังส่งผลให้คุณภาพของการใช้ที่ดินของเมืองมีความเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น ดังจะเห็นได้จากบริเวณศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางกะปิ แต่เดิมนั้นเป็นเพียงที่รกร้างว่างเปล่า ต่อมาเมื่อมีการขยายตัวของศูนย์การค้าพื้นที่จึงได้พัฒนาเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ , พื้นที่ปล่อยร้างและอาคารเสื่อมโทรมบริเวณหน้าสำนักงานเขตบางกะปิได้ปรับปรุงพื้นที่เป็นตลาดแบบเปิดทำขายของและแบ่งเป็นลิคค์ให้เช่า รวมถึงแหล่งเสื่อมโทรมในเขตบางกะปิ บริเวณตรงข้ามศูนย์การค้าเดอะมอลล์ ฯ ในปีพ.ศ. 2545 จะมีการพัฒนาให้เป็นศูนย์การค้าเทสโก้ โลตัส เพิ่มขึ้นอีก 1 แห่ง ทำให้การใช้ประโยชน์จากที่ดินในพื้นที่เขตบางกะปิมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ จึงอาจกล่าวได้ว่าการขยายตัวของศูนย์การค้าในเขตบางกะปิส่งผลทำให้การใช้ที่ดินในเขตบางกะปิมีคุณภาพที่ดีมากขึ้น