

บทที่ 2

ข้อมูลปัจจุบันและความสัมพันธ์ของข้อมูลเบื้องต้น

1. นโยบายและการวางแผนรับรุ่งมทนคร เอนาคค

เนคานการดังเมียงนั้น ไม่มีปัญหาที่เป็นปัญหาเดียวโดด ๆ ที่เกิดขึ้น แต่เป็นปัญหาที่ผูกพันกับปัญหาอื่น ๆ อีกมากมาย ดังนั้นการที่มีโครงการเค ๆ สำหรับปัญหาเคๆ แล้วต้องพิจารณาโครงการอื่น ๆ สำหรับปัญหาอื่น ๆ ด้วย เพื่อจะเคพิจารณาควบคู่กันเบควย โครงการขนส่งของบระเทคก็เช่นเคียวกัน มีโครงการอื่น ๆ อีกมากมายที่มีบทบาทมีผลทำให้เกิดปัญหาการขนส่งขึ้นเนอนาคค สิ่งทีพอจะเห็นเคโดยง่าย ๆ ก็คือปัญหาเกี่ยวกับการเพิ่มของบระชากร และโครงการการกระจายของพลเมือง โครงการจักรระบบถนนโครงการมทนครหลวง เป็นต้น

ก่อนอื่นเราจะมาพิจารณาในเรื่องของบระชากรของบระเทค ซึ่งเป็นผู้ที่เข้ามการขนส่งนี้ มีแนวโน้มการขยายตัวและเนการกระจายตัวเบออย่างโรบาง โดยอาศัยข้อมูลจากการศึกษา แผนสำหรับความเป็นเมืองเนอนาคคของบระเทคไทย ซึ่งทำการศึกษาโดยอาศัยจากข้อมูลทีได้จากองค์การ ECAFE ดังนี้

หากกล่าวถึงระดับและอัตราของความเป็นเมืองของบระเทคไทย เนปี1970 มี 14.0% หรือ 5,332 ล้านคน เนจำนวนบระชากรทั้งบระเทค 36,032 ล้านคน อาศัยอยู่ในเมือง ตัวเลขอันนี้เกตุกันอย่างเนิน ๆ จะแสดงให้เห็นว่ บระเทคไทยยังเป็นบระเทคทีมีบระชากรอาศัยอยู่ในเมืองน้อยมากบระเทคหนึ่งเนเอเชีย

แต่เคเราอยนกลับเบพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวของเมืองแล้ว จะปรากฏว่ จำนวนบระชากรทีอาศัยอยู่ในเมืองนั้นเคเพิ่มขึ้นบาง เช่น เนปี 1947 มีเพียง 9.9% เท่านั้น แต่ค่อมา เนปี 1960 เพิ่มขึ้นเนิน 13.1% จะเห็นเคว่ ะหว่างปี 1947 ถึง 1970 จำนวนบระชากรทีมีการกินอยู่แบบชาวเมือง เคเพิ่มขึ้นโดยอัตราส่วนทีเฉลี่ยแล้ว 5% ค่อมปี ซึ่งเมื่อเบริบเทียบกับ อัตราส่วนของการเพิ่มของบระชากรทีอาศัยอยู่ในชนบท แล้วบระชากรเหล่านั้นเพิ่มเพียง 3% เนแต่ละปี

การวัดความเป็นเมืองนั้น บระเทคไทยเราวัดกันอย่างง่าย ๆ โดยนับจากจำนวนบระชากรทีอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลตัวราชอาณาจักร ซึ่งมีทั้งหมด 120 เทศบาลแต่ความเป็นจริงนั้น มีจำนวนหลาย ๆ เทศบาลเมื่อเทียบอัตราส่วนของกำลังแรงงานทีบระกอบ

อาชีพเกษตรกรรมจะมีความหนาแน่นน้อยมาก มีลักษณะคล้ายกับชนบท ซึ่งในทางตรงกันข้าม มีจำนวนประชากรจำนวนมากที่มีการกินอยู่แบบชาวเมือง แต่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลส่วนใหญ่และบริเวณเหล่านั้นยังไม่เคยถูกนับให้เป็นเมืองเลย ดังนั้นในการกำหนดท้องถิ่นของความ เป็นเมืองควรจะต้องตรงกับความเป็นจริงของประชากรที่อาศัยอยู่ในเมือง

ถ้าจะพิจารณาความเป็นเมืองจากประชากร ที่อาศัยในเขตเทศบาล ตั้งแต่ 20,000 คนขึ้นไปนั้น ในปี 1974 เรามีจำนวนประชากรเพียง 5.2% เท่านั้นที่นับได้ว่าอาศัยแบบในเมือง และเพิ่มเป็น 9.5% ในปี 1960 และ 12.1% ในปี 1970 ถ้าเรา เช้าหลักเกณฑ์ข้อนี้พิจารณา เราจะได้อัตราส่วนของผู้อยู่อาศัยในเมืองต่ำมาก แต่ก็ได้เพิ่มอัตราการ เพิ่มของประชากรที่อาศัยในเมืองมากกว่าการ คิดแบบแรกเพราะจากตัวเลขจะแสดงให้เห็นว่า ในปี 1967 - 1970 ประชากรเพิ่มในเมืองโดยเฉลี่ย 7% คอปี เมื่อเทียบกับการเพิ่มของประชากร ในชนบทเพียง 3% เท่านั้น

การกระจายของประชากรที่อาศัยและกินอยู่ในเมือง

จากตัวเลขต่าง ๆ ที่กล่าวต่อไปนี้จะแสดงให้เห็นว่า เบอร์ เซนตของประชากร ในเมืองที่มีขนาดต่ำกว่า 20,000 คน คิดลงอย่างเป็นจำนวนมาก จากตัวเลขที่สูงถึง 48.2% ในปี 1960 และเหลือเพียง 18.3% ของประชากรในเมืองทั้งหมด ในปี 1970 เป็นการแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนของการ เคลื่อนย้ายของประชากรจากเมืองเล็กไปสู่อำเภอเมืองใหญ่ มีจำนวนเมืองเล็ก ๆ เหล่านี้เป็นจำนวนมากที่ประชากร ได้เพิ่มขึ้นเกิน 20,000 คน ในระหว่าง 23 ปีที่ผ่านมาแล้ว แต่เป็นการเพิ่มของตัวเลขที่เพิ่มมากขึ้น เช่น จาก 836,000 ในปี 1947 เป็น 975,000 ในปี 1970

ในอีกแง่หนึ่งตามเมืองสำคัญ ๆ ของชาติ เช่นกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ในฐานะที่เด่นมากในเรื่องของการเพิ่มประชากรอย่างรวดเร็วในระยะเวลาที่ผ่านมา เมื่อก่อนนี้ ในปี 1947 ประชากรของกรุงเทพมหานคร มีประมาณ 732,000 คน คิดได้เป็นร้อยละ 45.1% ของประชากรที่มีการกินแบบเมืองทั้งประเทศ และเป็น 20 เท่าของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองใหญ่ที่ดองรองจากกรุงเทพฯ ในปี 1960 ประชากรในเมืองหลวงได้

เพิ่มขึ้น 1,800,000 คน หรือ 53.2 % ของพลเมืองในเมืองทั้งประเทศ และเป็น 27 เท่าของประชากรเชียงใหม่ ในปี 1970 กรุงเทพมหานคร มีประชากรเกือบ 3 ล้านคน หรือเป็น 56.1% ของพลเมืองในเมืองทั้งประเทศและเพิ่มขึ้น 33 เท่าของประชากรเชียงใหม่ เกิดเหตุเกินตัวของกรุงเทพมหานคร ซึ่งใหญ่มากกว่าเมืองสำคัญอื่น ๆ ไม่เคยปรากฏที่ใดในโลก

ในปี 1970 เมืองที่นับว่าใหญ่เป็นที่สองรองจากกรุงเทพฯ ประชากรเมื่อรวมกันแล้วมีประชากรเพียงครึ่งล้านเท่านั้น หรือ 1 ใน 6 ของประชากรของกรุงเทพมหานคร และเป็น 9.5% ของประชากรในเมืองทั้งประเทศ และในขณะที่กรุงเทพมหานคร โดดเด่นเอาประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างมากมาไว้ในนครหลวงฯ ในระยะเวลาไม่กี่ปี การขยายตัวของประชากรในเมืองใหญ่รองลงไปทั้ง 3 เมืองนั้น โคดลดลงอย่างช้า ๆ จาก 11.5 % (250,000 คน) ในปี 1947 และ 10.4 % (350,000) ของประชากรในเมืองทั้งหมด ในปี 1960 ความเด่นเกินเมืองชั้นรองของกรุงเทพมหานคร ถูกสะท้อนออกมาให้เห็นเด่นชัดขึ้น ในการกระจายภาค ซึ่งแสดงให้เห็นว่า เมืองในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และใต้ โดยทั่วไปเจริญเร็วกว่าในภาคกลางซึ่งกรุงเทพมหานครตั้งอยู่ ในปี 1947 5 ใน 10 ของเมืองใหญ่รวมทั้งกรุงเทพมหานคร อยู่ในภาคกลาง แต่ในปี 1970 ลดลงเหลือเพียง 2 เมืองเท่านั้น

การพิจารณาโดยคร่าว ๆ ถึงสภาพและฐานะของกรุงเทพฯ

มีลักษณะล่อให้เห็นว่า ประชากรที่มีการกินอยู่แบบในเมืองทั้งหมด ทั่วทั้งประเทศ จะมารวมอยู่ในกรุงเทพมหานคร คังนั้นจึงจำเป็นต้องพิจารณาถึง สภาพของกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันนี้ จากความเป็นจริงที่ปรากฏอัตราการเจริญเติบโตอย่างน่ากลัวของกรุงเทพมหานคร เป็นข้อบกพร่องทั้งปัญหาทั้งหลายนานาชนิด เบเนทางที่ไม่ดี เช่นอัตราการเพิ่มของยวดยาน 10 % คือบินัน ไม่ได้ช่วยให้เกิดความสะดวกสบายต่อการติดต่อยวดยานค้เลย จะทำให้เกิดความอึดแอ่แก่การสัญจรของนครหลวงฯ ระเบิดเพิ่มขึ้นก็ยังไม่เป็นการเพียงพอต่อความต้องการ ในคานการขนส่งอีก นอกจากนี้ยังมีปัญหาในคานของ น้ำประปา

การกำจัดน้ำทิ้ง ตลอดจนการกำจัดสิ่งปฏิกูล การขยายตัวของแหล่งเสื่อมโทรมก็ยังเป็นอยู่เรื่อยไปอันเนื่องมาจากที่ว่าประชากรที่มีรายได้อาจหรือปานกลางไม่สามารถที่จะหาที่อยู่ที่เหมาะสมได้ นอกจากนี้การขาดการควบคุมที่ดินซึ่งรัฐบาลมีโครงการที่จะพัฒนาอนาคต ทำให้มีการเก็งกำไรอย่างมากมาย ส่วนทางรัฐบาล เทศบาล หรือผู้ที่มิอำนาจในการบริหารก็ให้ความสนใจในปัญหาเหล่านี้ น้อยมาก

ในการศึกษาถึงความเจริญเติบโตของเมืองนั้น ในระยะเวลาที่ผ่านมาประมาณ 12 ปีที่แล้วมา เรามีโครงการสำหรับปัญหาเหล่านี้ไม่น้อยกว่า 3 โครงการ แต่ขอเสนอส่วนใหญ่ของโครงการเหล่านี้ไม่ได้รับความสนใจหรือเอาใจใส่ ทำให้ของบรรดากับปัญหาต่าง ๆ มากมาย เช่น การควบคุมการใช้ที่ดิน การแก้ปัญหาในเรื่องของการจราจร การกำจัดสิ่งปฏิกูลและน้ำเน่า ตลอดจนบ้านพักอาศัยราคาถูกที่สร้างขึ้นเพื่อช่วยเหลือผู้มีรายได้อาจกลับถูกละทิ้งหรือใช้เวลาพิจารณาออกไป กฎหมายหรือพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกรมผังเมืองสำคัญ ๆ ส่วนใหญ่ ก็ไม่มีบัญญัติถึงกฎเกณฑ์พื้นฐานสำหรับการควบคุมการใช้ที่ดิน ดังนั้นสภาพของกรุงเทพฯ ในอนาคตซึ่งเราพอจะเห็นภาพพจน์แล้วว่าจะต้องเจริญเติบโตขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก สิ่งแนวทางการเจริญเติบโตจะมีอัตราการเพิ่มซากก็ตาม และปัญหาต่าง ๆ ก็จะเกิดขึ้นเป็นเงาตามตัว สิ่งแนวปัญหาในปัจจุบันนี้แก่เด็กจะมีปัญหาอีกอันหนึ่งติดตามมาอย่างแน่นอน เราสามารถสรุปอย่างรวบรัดถึงสภาพเดิมและแนวโน้มที่จัดเป็นไปในอนาคตในเรื่องของประชากรที่มีการกินอยู่แบบในเมืองของประเทศไทย ดังนี้คือ

1. ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งเนเอเชียที่นับว่ามีระดับของการกินแบบในเมืองอยู่เนระดับต่ำ คือมีประชากรเพียง 15% ของประชากรทั้งหมดทั่วประเทศที่มีการกินอยู่แบบในเมือง
2. อัตราการเพิ่มของประชากรหรือการเติบโตของเมืองสูงกว่า อัตราการเพิ่มของประชากรเนชนบท คือ อัตราการเพิ่มเนเมืองคิดเป็น 5 % ต่อปี เนชนบทเพิ่มด้วยอัตรา 3 % ต่อปี
3. กรุงเทพมหานคร มีลักษณะเด่นเป็นพิเศษ เป็นเมืองที่ใหญ่โตกว่าเมืองอื่นเนประเทศอย่างน่าใจหายที่ไม่ปรากฏมีเนประเทศใดมาก่อน ที่มีประชากรถึง 60 %

ของประชากรที่มีการก่อกำเนิดในเมืองทั้งประเทศ

4. มีปัญหาการจราจรและปัญหาอื่น ๆ มากมาย การแก้ปัญหาต่าง ๆ จะทำได้สำเร็จได้ในระยะเวลาอันสั้นไม่ได้

จากสภาพที่กล่าวมาเหล่านี้ กรณีที่สี่ที่ดูสำหรับการดำเนินนโยบายของชาติในอนาคต คือการกระจายความเป็นเมืองออกไป กล่าวคือ พัฒนาความเป็นเมืองไปสู่เมืองต่าง ๆ ในชนบท ให้เกิดศูนย์กลางชุมชนขึ้นในชนบทจะได้เป็นการช่วยลดจำนวนประชากรที่หลั่งไหลเข้ามาในนครหลวง การที่มีเสถียรภาพในการปกครองในระยะยาวนั้น รัฐบาลควรที่จะต่อสู้เพื่อให้เกิดความสมดุลในความเป็นเมืองแก่ศูนย์กลางต่าง ๆ การที่รัฐบาลดำเนินนโยบายเช่นนี้ก็ไม่ได้ลดความเป็นเอก กรุงเทพมหานครก็จะยังคงเจริญเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ตามธรรมชาติ แต่อัตราการเพิ่มจะลดลง เมืองอื่น ๆ ที่ได้รับการพัฒนาและมีกรก่อกำเนิดแบบเนเมืองที่มีความสุข ประเทศก็จะมีขนาดของเมืองที่พอเหมาะพอดี ปัญหาต่าง ๆ ก็จะช่วย ๆ ลดไป

3 ลักษณะทางกายภาพ ของ กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ส่วนใหญ่ทั้งหมด ของกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม บริเวณรอบ ๆ เมือง คั่นตะวันออกเป็นบริเวณเกาะปูกวาง ส่วนคั่นตะวันตก หรือ ฝั่งธนบุรี เป็นบริเวณที่ต่ำลงเป็นส่วนมาก

ตาราง เปรียบเทียบขนาดพื้นที่และจำนวนพลเมืองของกรุงเทพมหานคร กับทั้งประเทศ

	เขตเทศบาล ตร. กม.	เบอร์ เซ็นต์	ประชากร	เบอร์ เซ็นต์
กรุงเทพมหานคร	290		2,767,000	
ประเทศไทย	549,200	5	3,200,000	8.6

(หนังสือข่าวสารสำนักผังเมือง 22 เมษายน 2513)

ตารางแสดงการขยายตัวของประชากร และพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

ปี	พื้นที่		ประชากร	
	ตร. กม.	เบอร์ เซ็นต์	จำนวน	เบอร์ เซ็นต์
2475	40		70,000	
2501	97	240	622,460	888
2511	129	720	2,767,000	46

(บทความของ ลิขิตลค์)



8330 RAIS 1900



60,230 RAIS 1958



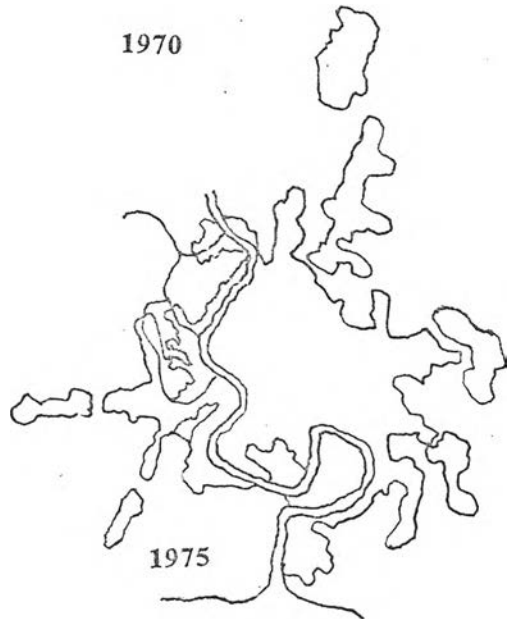
26,970 RAIS 1936



1970



41,735 RAIS 1953



1975

Illustration 3

BANGKOK AND THONBURI EXPANSION



ผังนครหลวง

4

การใช้ที่ดิน พ.ศ. ๒๕๓๓

๐ ๕๐ ๑๐๐ ๑๕๐ ๒๐๐ ๒๕๐ ๓๐๐ ๓๕๐ ๔๐๐ ๔๕๐ ๕๐๐

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



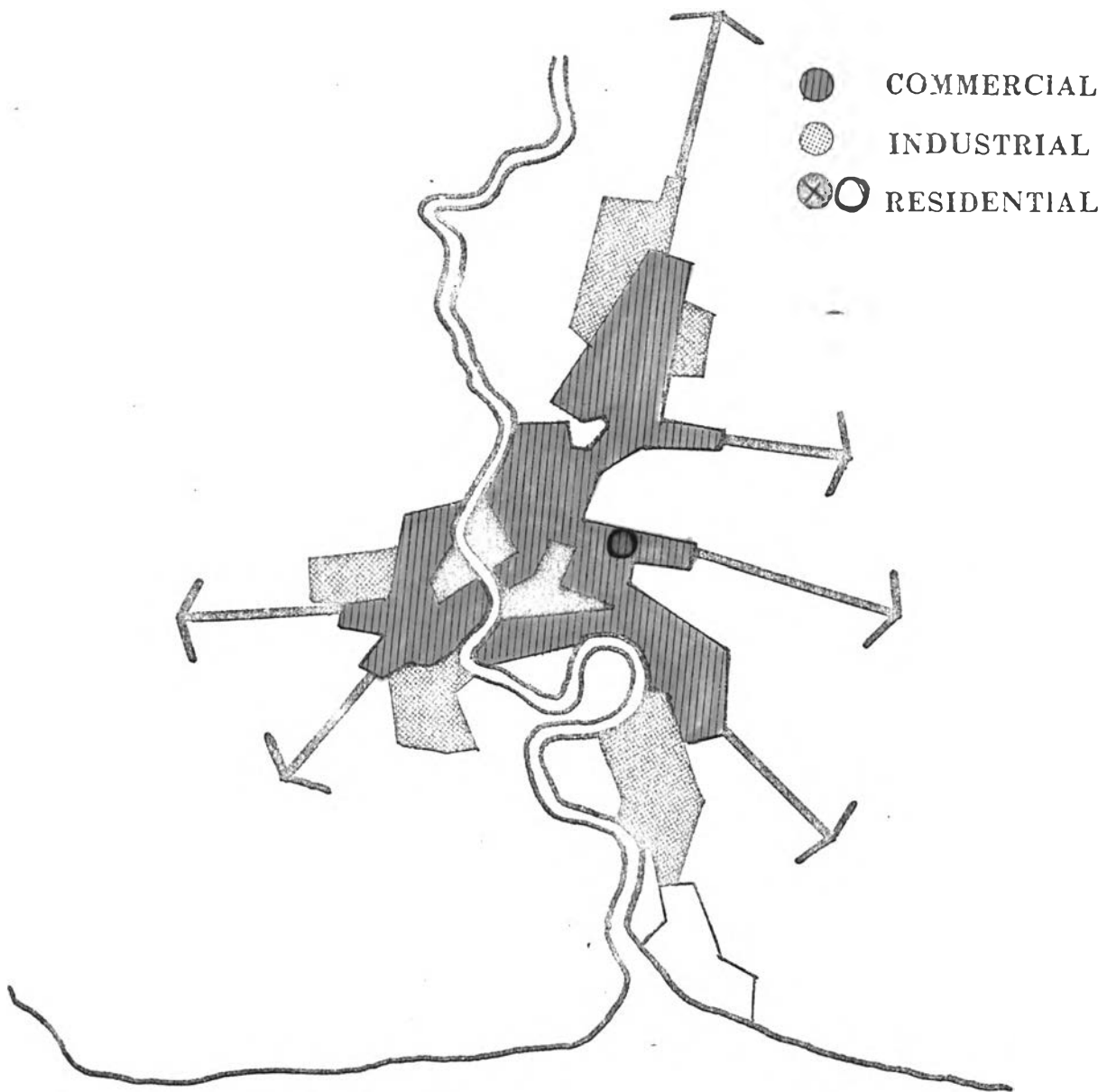


Illustration 2

LANDUSE & GROWTH DIRECTION
 OF
 BANGKOK & THONBURI AND VICINITES

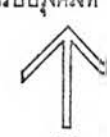


000152

ผังนครหลวง ปรับปรุงครั้งที่
 9 การใช้ที่ดิน พ.ศ. ๒๕๓๓

๑ ๒ ๓ ๔ ๕ กม

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร



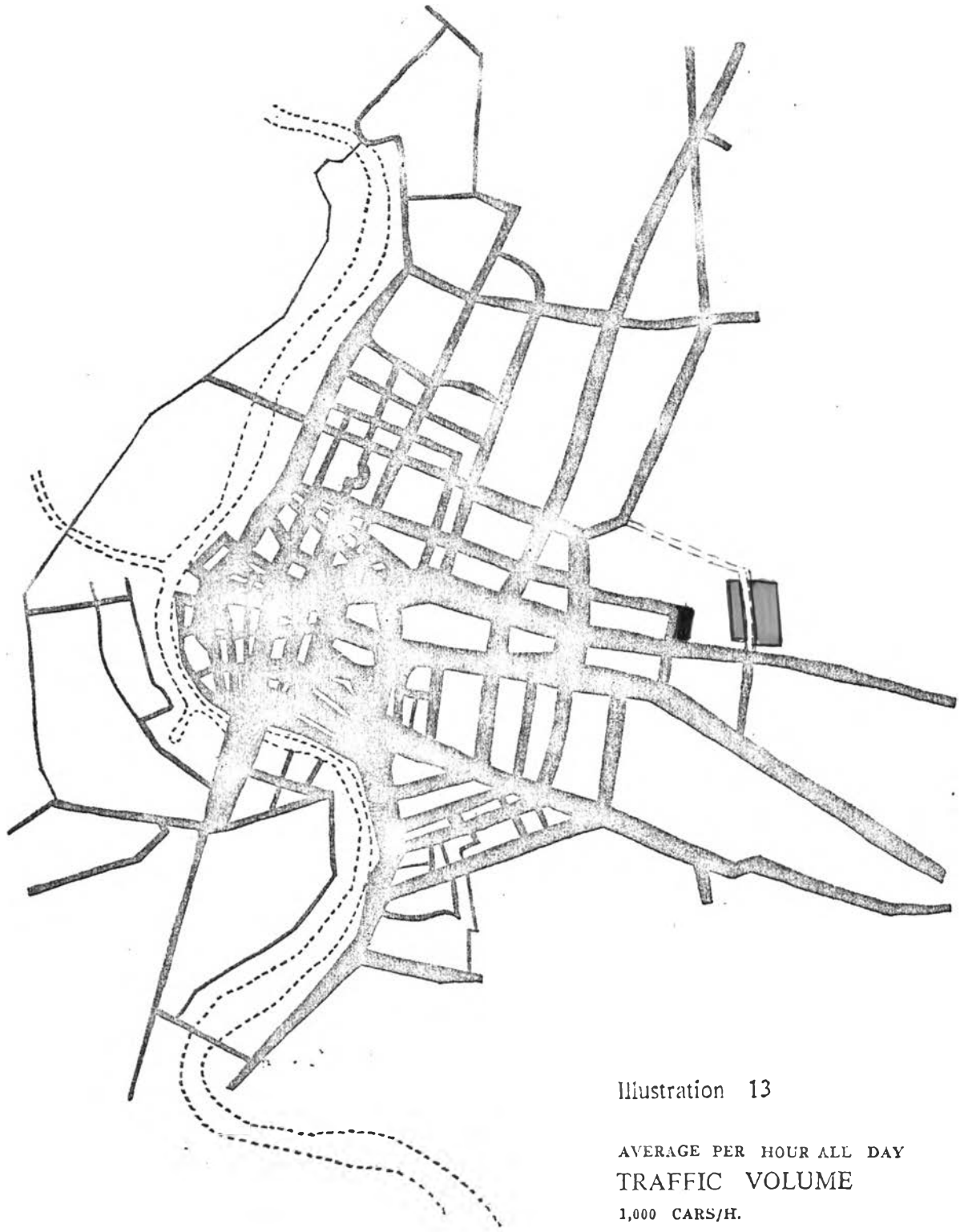


Illustration 13

AVERAGE PER HOUR ALL DAY
TRAFFIC VOLUME
1,000 CARS/H.

4. บริเวณที่เหมาะสมสำหรับการปรับปรุงเป็นศูนย์การค้าเนอมาคค

- 4.1 ที่ตั้งศูนย์การค้าต้องอยู่ในบริเวณที่ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Economic Survey) แล้วเหมาะสมที่สุด โดยพิจารณาจาก
 - 4.1.1 จำนวนประชากร (Population) ในย่าน (Trading Area)
 - 4.1.2 รายได้ของประชากร (Income) ในย่าน (Trading Area)
 - 4.1.3 กำลังซื้อ (Purchasing power) ของประชากรในย่าน Trading Area
 - 4.1.4 คู่แข่ง (Competitive Facilities) ในย่านเดียวกัน
 - 4.1.5 ความสะดวกในการเข้าใช้สินค้า (Accessibility) เมื่อเปรียบเทียบกับย่านอื่น ๆ หรือบริเวณที่ใกล้เคียง ๆ
 - 4.1.6 ความสำคัญอื่น ๆ ที่จะต้องพิจารณาประกอบ ก็คือ แรงดึงดูดความสนใจ (Attraction) ของผู้อยู่ที่จะมาเยือนศูนย์การค้า
- 4.2 ที่ดินที่จะใช้ลงทุนก่อสร้างศูนย์การค้าควรอยู่ในความครอบครองของผู้ลงทุน (Developer) หรือได้รับการยินยอมในการเช่าที่ดินเพื่อนำมาใช้เป็นเวลานานพอสมควรที่จะสามารถคืนทุนได้
- 4.3 ราคาที่ดิน จะต้องผ่านการพิจารณาอย่างละเอียดถี่ถ้วนควบคู่ไปกับเงื่อนไขเขตต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับเศรษฐกิจของสภาพแวดล้อมและจำนวนเงินที่จะลงทุน
- 4.4 ที่ตั้งของศูนย์การค้า ต้องสอดคล้องกับโซนที่เป็นย่านการค้า (Commercial Zone) ของกฎหมายผังเมือง (ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการพิจารณาเพื่อประกาศใช้เป็นกฎหมาย) หากที่ตั้งที่เหมาะสม ไม่มีผังแม่บท (Master Plan) กำหนดไว้ ต้องดำเนินการเทศาะกรรมการผังเมืองรับรองว่าเป็นย่านการค้าพาณิชย์ ก่อนทำศึกรับผู้ก่อสร้างและเช่าอยู่ในโซนย่านพักอาศัย (RESIDENTIAL ZONE) มีเขตการค้าพาณิชย์ให้เพียงแนวเล็ก ๆ ชนานกับถนนเท่านั้น ก็ต้องขออนุมัติจากคณะกรรมการผังเมืองเพื่อขอวางโซนใหม่ Rezoning ในที่ทั้งหมดหรือบางส่วนให้เป็นพื้นที่เดียวกัน

- 4.5 ขนาดพื้นที่ต้องมีเพียงพอสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (Facility) ที่จะต้องสร้างขึ้นมา เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณความสามารถในการขายสินค้าต่าง ๆ (Sale Potential)
- 4.6 ที่ดินควรเป็นที่เดียวทั้งผืน ปราศจากอุปสรรคที่ขัดขวางต่าง ๆ ที่ทำให้การออกแบบวางผังถูกแบ่งแยกออกจากกัน
- 4.7 ที่ตั้งต้องพิจารณาถึงสภาพภูมิประเทศ (Topography) และรูปร่าง ขนาด ของที่ดิน เพราะให้ความสะดวกเรียบร้อยเสียเปรียบต่อการออกแบบ (Plan) และการก่อสร้างที่ประหยัด
- 4.8 ที่ตั้งศูนย์การค้าต้องพิจารณาถึง ระบบถนนโดยรอบบริเวณ (Surrounding Road pattern และแนวเอก (Accessibility) ต้องอยู่ในตำแหน่งที่จะอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมที่ทางคมนาคม
- 4.9 ที่ตั้งศูนย์การค้า จะต้องเห็นได้ง่าย (Visible) จากแนวถนนใหญ่
- 4.10 ที่ข้างเคียงของที่ตั้งศูนย์การค้าต้องเป็นที่ ๆ ไม่อยู่ในระหว่างการปรับปรุงเพื่อเป็นศูนย์การค้าขึ้นมาแข่งขันกัน (Competitive developments)

เป็นไปโดยยากที่จะหาที่ตั้ง เคารบตามคุณสมบัติที่กล่าวมาแล้ว ฉะนั้นความได้เปรียบเสียเปรียบต่างๆ ของที่ตั้งแต่ละแห่งที่จะนำมาพิจารณา ควรจะพิจารณาตามลำดับความสำคัญ ดังต่อไปนี้

โดยการกำหนดให้ความสำคัญรวมทั้งหมดเป็น 100 % ซึ่งแบ่งความสำคัญ ออกได้ ดังนี้ คือ

1. สถานที่ตั้ง (Location) พิจารณาจาก
 - บริเวณของพลเมืองในย่าน Trading Area 22 %
 - อยู่ในที่คนเดินผ่านจับจ่ายซื้อของมาก 1 %
 - อยู่ในที่ ๆ มีรถเมตผ่านมาก 5 %
 - อยู่ในที่รถยนต์สวนบุคคลผ่านมาก และ สะดวก 4 %
 - อยู่ในที่ทิศทางการขยายตัวของชุมชน 7 %
2. ขนาดของที่ดิน (Site of Plot) 15 %
3. ลักษณะทางกายภาพ (Physical Characteristics) พิจารณาจาก
 - รูปร่างลักษณะของที่ดิน 4 %
 - ที่ดินไม่ถูกแบ่งแยกควยเนินเหตุ 3 %
 - การสามารถควบคุมการสัญจรของถนนทางแยกเข้าศูนย์การค้า คาบรับ และ ก.ม. ที่ดิน 4 %
 - ค่าสาธารณูปโภค และ การระบายน้ำ 2 %
 - ความสามารถเห็นโดยง่ายจากถนนใหญ่ 3 %
 - สภาพที่ดินแวดล้อมข้างเคียง 2 %
4. ความเป็นไปเค (Avaliability) พิจารณาจาก
 - ความสะดวกในการเข้าครอบครองกรรมสิทธิ์และระยะเวลา 6 %
 - ราคาที่ดินที่เหมาะสม 4 %

หมายเหตุ จากหนังสือ SHOPPING TOWN U.S.A. (VICTOR GRUEN AND LARRY SMITH)