หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

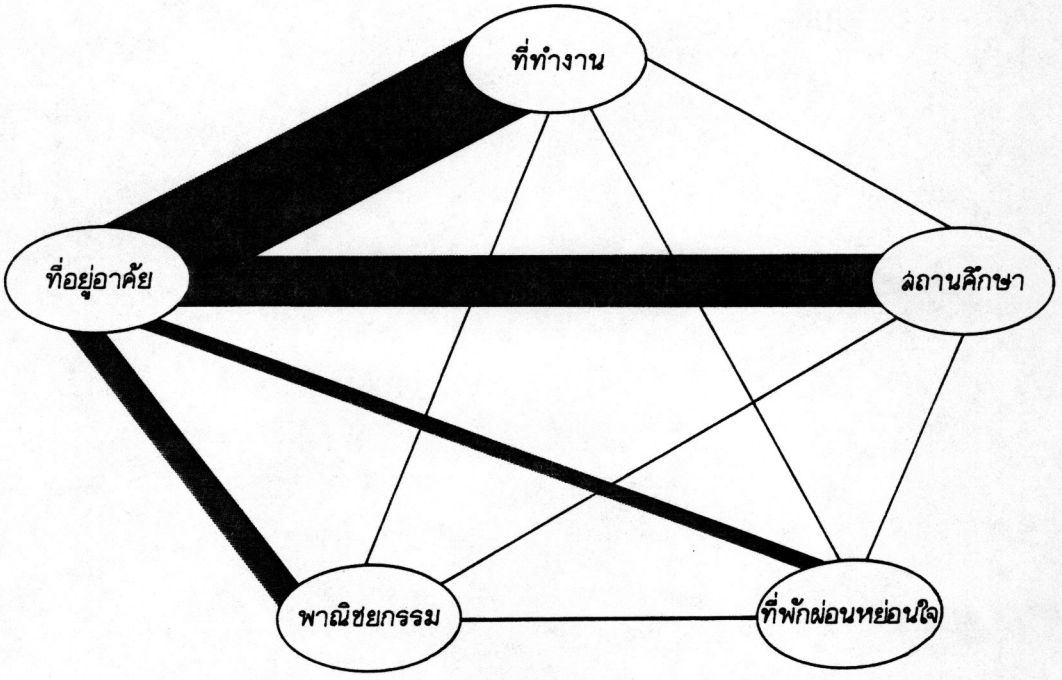
ในรูปแบบการใช้ที่ดินในเมืองหรือมหานครใด ๆ ก็ตาม จะสามารถพิจารณาเฉพาะที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีพ หรือการอยู่รอดของมนุษย์ได้เป็น 5 ลักษณะ[1] คือ การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ที่ทำงาน สถานศึกษา และเป็นสถานพักผ่อนหย่อนใจ โดยรูปแบบของการใช้ที่ดินทั้งหลายนั้น จะต้องพึ่งพาระบบการคมนาคม เชื่อมโยงให้เกิดความสัมพันธ์ในการใช้ที่ดินแต่ละประเภท ซึ่งความสัมพันธ์ในระหว่างการใช้ที่ดินแต่ละประเภทกับระบบการคมนาคมขนส่งจะมีความสัมพันธ์ในขนาดหรือปริมาณ ดังรูปที่ 1 โดยที่อยู่อาศัยจะเป็นจุดเริ่มต้นของการคมนาคมหรือการเดินทางที่สำคัญยิ่งของเมือง โดยเฉพาะการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงาน ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมากที่สุด เพราะกิจกรรมการเดินทางดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้น อย่างเป็นประจำสม่ำเสมอ รองลงไป คือ การเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังสถานศึกษา แหล่งพาณิชยกรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจตามลำดับ

จากลักษณะความสัมพันธ์ของการใช้ที่ดินแต่ละประเภท ที่ถูกเชื่อมโยงด้วยการคมนาคมหรือการเดินทางดังกล่าว จะเห็นได้ว่า หากที่อยู่อาศัยและที่ทำงานมีสภาพที่ไม่สอดคล้องกัน หรือมีที่ตั้งที่ห่างไกลกัน ในขณะที่ปริมาณการเดินทางมีจำนวนมากที่สุด ความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจะมีมากมายมหาศาลกว่า ความสัมพันธ์ในระหว่างกลุ่มการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ เพราะจะสูญเสียทั้งเวลา ค่าใช้จ่าย ในการเดินทางในรายการที่ห่างไกลและปริมาณการเดินทางจำนวนมาก จะก่อให้เกิดการติดขัดของการจราจรภายในเมือง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการเดินทางเพื่อกิจกรรมอื่น ๆ ภายในเมืองอีกด้วย

ดังนั้นในการศึกษาความได้เปรียบ-เสียเปรียบ อันเกิดจากความสัมพันธ์ในระหว่างที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานนี้ จะพิจารณาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวเนื่องตามลำดับ ดังต่อไปนี้คือ

---

[1] จารุวรรณ ลิมปเสนีย์, "ความสัมพันธ์ของกิจกรรมของเมืองต่อระบบการขนส่ง," คำบรรยายประกอบการศึกษาวิชาการขนส่ง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 13 มิถุนายน 2528.



รูปที่ 1 แสดงความสัมพันธ์การใช้ที่ดินแต่ละประเภทกับระบบการคมนาคมขนส่ง

หอสมุดกลาง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(2.1) แนวความคิดและทฤษฎี เกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

(2.2) แนวความคิดและทฤษฎี เกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่ทำงาน

(2.3) แนวความคิดความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

(2.4) เหตุการณ์ปัจจุบัน : สภาพความสัมพันธ์ของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในประเทศไทยและต่างประเทศ

(2.1) แนวความคิดและทฤษฎี เกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

ในด้านของแนวความคิดและทฤษฎีที่ เกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนั้นได้มีนักคิดและนักทฤษฎีหลายท่าน ศึกษา เกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในหลายด้าน โดยสามารถจัดกลุ่มได้ใน 3 ลักษณะคือ

(1) พิจารณาถึงทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยคำนึงถึง สิ่งแวดล้อม เนื่องจากในปัจจุบันนี้ ได้เกิดสภาวะแวดล้อม เป็นพิษจากผลของอุตสาหกรรม ซึ่ง เป็นปัญหาต่อการอยู่อาศัยภายใน เมือง ดังนั้นจึง เกิดแนวความคิดในการ เลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี และเหมาะสมต่อการอยู่อาศัย ดังแนวความคิดของนักทฤษฎียุคปัจจุบันคือ

D.T. Herbert[2] (1972) กล่าวถึงการ เลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่า อิทธิพลภายนอกคือ ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่นั้น ๆ มีผลต่อการ เลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

K.J. Button[3] (1976) ได้เสนอแนวความคิดในการ เลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ดีว่า ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมที่ดี และขึ้นอยู่กับความรู้สึกสนิทสนมกับ เพื่อนบ้านก็ เป็นสิ่งสำคัญต่อการ เลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอีกด้วย

นอกจากนี้ยังมีนักทฤษฎีบางท่านได้ให้ความสำคัญของสภาพแวดล้อม และปัจจัยอื่น ๆ ควบคู่ไปด้วยกันในการ เลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ดัง เช่น

---

[2]Harold Carter, The Study of Urban Geography (London: Edward Arnold, 1975), p.265.

[3]K.J. Button, Urban Economies (London: Mamillan Press, 1976), pp.46-47.

013928

William Alonso[4] (1960) ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการเลือกบริเวณที่พักอาศัยว่าควรพิจารณา ปัจจัยทั้งทางด้านสภาพแวดล้อม และระยาทางระหว่างที่พักอาศัยและที่ทำงาน

William H.Claire[5] (1973) ได้อธิบายถึงการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าที่อยู่อาศัยนั้น ควรมีสิ่งแวดล้อมที่ดีปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ และมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงระหว่าง บ้าน แหล่งงาน และแหล่งธุรกิจ

(2) พิจารณาทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยคำนึงถึงการเดินทางไปยังแหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งงาน ซึ่งเป็นกิจกรรมการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นประจำ นักทฤษฎีที่ได้ให้ความสำคัญของทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยในลักษณะดังกล่าวนี้ มีอาทิเช่น

Wingo[6] (1967) ให้ความสำคัญกับการเดินทางไปทำงานมากที่สุด และได้ให้ข้อสรุปจากผลการศึกษาของเขาว่า การย้ายที่อยู่อาศัยเข้าใกล้แหล่งงานมากขึ้น ราคาที่ดินก็จะยิ่งสูงขึ้น ขณะที่ค่าเดินทางลดลง แต่ครัวเรือนจะยังคงย้ายที่อยู่เข้าใกล้แหล่งงานเรื่อย ๆ จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งซึ่งเงินที่ประหยัดได้จากการเดินทางที่ลดลงเท่ากับขนาดที่ดินที่ลดลง

Brian Goodall[7] (1975) ได้กล่าวถึง แนวความคิดในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าที่ตั้งนั้นต้องมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งงาน และยิ่งมีการกระจายตัวของแหล่งงาน ก็จะยิ่งมีการกระจายตัวของที่อยู่อาศัย นอกจากนี้รายได้ และสภาพครอบครัวก็มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะครอบครัวที่มีเด็กก็จะยิ่งต้องการที่อยู่อาศัยซึ่งมีโรงเรียนตั้งอยู่ไม่ไกลนัก

---

[4]Raymond Murphy, The American City : An Urban Georgraphy (New York: McGraw-Hill, 1966), pp.436.

[5]William H.Claire, Handbook on Urban Planning (Canada: Van Nortrand Reinhold, 1973), pp.59-62.

[6]Lowdow Wingo.Jr, Transportation and Urban Land (Washington D.C.: Resource for the future, 1961).

[7]Harold Carter, op cit, p.265.

นอกจากนี้ นักทฤษฎีบางท่านได้พิจารณาถึงความสัมพันธ์ของระยะห่างระหว่างที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน และฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัว โดยให้ความเห็นว่า เพื่อให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง กลุ่มผู้มีรายได้ต่ำ จะพยายามเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยให้ใกล้กับแหล่งงานมากกว่ากลุ่มผู้มีรายได้สูง โดยนักทฤษฎีที่ได้ให้แนวความคิดดังกล่าวนี้มีอาทิเช่น

Richard F. Muth[8] (1969) ได้กล่าวถึงความแตกต่างในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง และรายได้ต่ำว่า ประชากรที่มีรายได้สูงจะมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ในเขตชานเมือง เพราะพอใจที่จะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำ เนื่องจากต้องการบ้านในบริเวณที่ไม่แออัด แต่ประชากรที่มีรายได้ต่ำ จะอยู่ใกล้ศูนย์กลางของเมือง เพื่อให้สะดวกในการเดินทางไปทำงานและกิจการอื่น ๆ

W. Lean และ Brian Goodall[9] (1974) ได้กล่าวถึงการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าผู้ที่มีรายได้แตกต่างกัน จะมีความแตกต่างกันในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอีกด้วย โดยผู้มีรายได้ต่ำ จะพยายามมีที่อยู่อาศัยใกล้กับที่ทำงาน (โดยเฉพาะการมีที่ทำงานในเขตอุตสาหกรรม) เพราะจะประหยัดค่าเดินทาง โดยอาจเสียค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าเช่าบ้าน ส่วนผู้มีรายได้สูงจะสามารถเลือกที่อยู่อาศัยได้หลายประเภท โดยไม่ต้องสนใจว่า ที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานต้องมีความสัมพันธ์ต่อกัน เพราะผู้มีรายได้สูงจะสามารถเดินทางได้รวดเร็ว โดยจะใช้เวลาเท่ากับผู้มีรายได้น้อยที่อยู่ใกล้แหล่งงาน

และนอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ในการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยอีกด้วยคือ ผู้อยู่อาศัยบางกลุ่มต้องการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยในบริเวณที่เป็นกลุ่มวัฒนธรรม และสังคมเดียวกับตน

(๓) พิจารณาทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยคำนึงถึงการบริการทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ นักทฤษฎีที่ได้ให้ความสำคัญของการบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีอาทิเช่น

---

[8]Richard F. Muth, Cities and Housing (Chicago; The University of Chicago Press, 1969), p.11.

[9]W. Lean, Aspects of Land Economics (London: The Estate gazette limited, 1974), pp.169-172.

Brain Goodall[10] (1972) กล่าวถึงอิทธิพลของการบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในเมืองที่ไม่เท่าเทียมกัน จะมีผลต่อการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง และบริการสาธารณะต่าง ๆ จะเป็นตัวชักนำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ได้ โดยเฉพาะบริเวณชานเมือง

William H. Claire[11] (1973) ได้กล่าวถึงการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ดีว่าควรมีแหล่งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่อำนวยความสะดวกแก่ชุมชน นอกเหนือจากการมีสภาพแวดล้อมดี และความสะดวกในการเดินทาง

Barrie Needham[12] (1977) กล่าวว่า การที่มีปะทะสัมพันธ์ของกิจกรรมต่าง ๆ จะเป็นเหตุให้เกิดการรวมกลุ่มกันของบรรดากิจกรรมต่าง ๆ ขึ้นได้ โดยเฉพาะในด้านของที่อยู่อาศัยจะเกิดการรวมกลุ่มของที่อยู่อาศัยด้วย 2 สาเหตุคือ

(1) ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibitity) เพราะผู้อยู่อาศัยต้องการการเดินทางอย่างสะดวกสบายไปยังที่ทำงาน ร้านค้า สถานศึกษา ซึ่งสถานที่ดังกล่าวนั้นเป็นสถานที่ที่มีการรวมกลุ่มกัน ดังนั้นที่อยู่อาศัยจึงมีแนวโน้มที่จะตั้งรอบ ๆ กับกลุ่มของสถานที่เหล่านี้ด้วยเช่นกัน

(2) การประหยัดจากภายนอก (External Economy) การรวมกลุ่มกันของที่อยู่อาศัยดังกล่าว จะช่วยให้เกิดความประหยัดจากการใช้สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่าง ๆ ร่วมกัน เช่น ถนน, สถานศึกษา, สถานรักษาพยาบาล และบริการทางสังคมอื่น ๆ อีกด้วย

และในสภาพปัจจุบันนนี้ ในเมืองใหญ่ต่าง ๆ ที่มีการเพิ่มขึ้นของประชากรภายในเมืองและมีความแออัดคับคั่งของกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมือง ทำให้การบริการทั้งด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในเมือง ไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้อยู่อาศัยภายในเมือง ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงมักจะมีการขยายการบริการด้านสาธารณูปโภคออกสู่เขตชานเมืองโดยรอบ ซึ่ง

---

[10]Brian Goodall, "The Economic of Urban Areas (Oxford: Pergamon Press, 1972), pp.150-161.

[11]William H. claire, op cit, pp.59-62

[12]Barrie Needham, How Cities Work (London: Pergamon Press, 1977), pp.101-106.

ทำให้บรรดาที่อยู่อาศัยและกิจกรรมบริการต่าง ๆ กระจายออกจากเมืองไปตามเส้นทางสาธารณูปโภคเหล่านั้น อันเป็นการพัฒนาพื้นที่ที่ยังมิได้ใช้ประโยชน์ และขยายขอบเขตของเมืองออกไปมากยิ่งขึ้น

สรุปแนวความคิดเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจากนักคิดและนักทฤษฎีทั้งหลายนั้น ต่างมีความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยว่าควรมีปัจจัยต่าง ๆ ที่ควรพิจารณาถึงคือ

- สภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อการอยู่อาศัย
- สะดวกในการเดินทางเข้าถึงที่อยู่อาศัย และสะดวกในการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังแหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะที่ทำงาน
- อยู่ในบริเวณที่มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการดี
- สภาพทางสังคมวัฒนธรรมของผู้อยู่อาศัยทั้งเดิมในบริเวณดังกล่าว จะเป็นแรงดึงดูดสำคัญ ให้กลุ่มผู้อยู่อาศัยใหม่เดินทางเข้าอยู่อาศัยในบริเวณนั้นด้วย

ซึ่งปัจจัยดังกล่าวล้วนแล้วแต่มีความสำคัญในการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่เหมาะสม แต่ในสภาพความเป็นจริง ในการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยของมนุษย์ ก็อาจมีเงื่อนไขอื่น ๆ ในการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยอีกด้วย อาทิเช่น

ก. รายได้ของผู้อยู่อาศัย ผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้แตกต่างกัน จะมีความต้องการที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมกับรายได้ของเขาเอง

ในผู้มีรายได้สูง จะมีความสามารถในการเลือกทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัยที่ดีตามที่ตนต้องการได้ โดยเฉพาะสามารถเลือกทำเลที่อยู่อาศัยที่ดีได้ตามปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยที่ได้สรุปไว้นั้น

แต่ในผู้มีรายได้น้อย จะถูกจำกัดด้วยความสามารถในการซื้อ จากสภาวะที่รายได้น้อย ทำให้ไม่อาจเลือกที่อยู่อาศัยซึ่งมีทำเลที่ตั้งที่ดีในราคาสูง ซึ่งมีบริการทุกด้านครบถ้วน แต่จะต้องการที่อยู่อาศัยราคาถูก (หรือค่าเช่าถูก) และเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จะพยายามอยู่ชิดกับแหล่งการค้า หรืออุตสาหกรรมของเมืองอย่างหนาแน่น

ข. ระยะเวลาในช่วงชีวิตแต่ละช่วง มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ผู้เลือกที่อยู่อาศัยในวัยต่าง ๆ กันจะมีความต้องการที่อยู่อาศัยที่แตกต่างกันกล่าวคือ

วัยหนุ่มสาว ซึ่งเป็นวัยศึกษาเล่าเรียนหรือเริ่มทำงาน วัยนี้จะมีอิสระในการเลือกที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมกับความต้องการทางด้านการศึกษาและที่ทำงาน

วัยแต่งงานมีครอบครัว ต้องการที่ตั้งของที่อยู่อาศัย และรูปแบบให้สัมพันธ์กับสภาพครอบครัว

วัยที่มีบุตร ต้องการที่อยู่อาศัยที่มีพื้นที่มากขึ้นและให้เหมาะกับรายได้

วัยสูงอายุ อาจต้องการที่อยู่อาศัยที่สงบเงียบ กว้างขวางในเขตชานเมือง

ค. วิถีการดำเนินชีวิต มีบทบาทต่อการเลือกหาที่อยู่อาศัย ให้มีภาวะแวดล้อมทางสังคมของชุมชนนั้น ๆ ในทิศทางที่สอดคล้องกับวิถีทางดำเนินชีวิตของตนได้ดี อาทิเช่น ครอบครัวมุสลิม เมื่อจะย้ายที่อยู่ใหม่หรือเลือกที่อยู่อาศัยสำหรับครอบครัวใหม่ ก็จะพยายามเลือกที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้อยู่ในละแวกชุมชนมุสลิมด้วยกัน

ด้วยเงื่อนไขต่าง ๆ ดังกล่าวทำให้การเลือกที่ตั้งของผู้อยู่อาศัยในสภาพจริงแตกต่างกันไปตามสภาพ และฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้อยู่อาศัย โดยเฉพาะของผู้ตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยของครอบครัวเป็นสำคัญ

(2.2) <u>แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่ทำงาน</u>

แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่ทำงาน ซึ่งนักคิดและนักทฤษฎี ได้สร้างแนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งของที่ทำงานในหลายแนวทาง ดังนี้คือ

Goldberg[13] (1970) กล่าวถึงที่ตั้งของที่ทำงานว่าต้องเป็นบริเวณที่ให้ผลประโยชน์สูงสุด โดยพิจารณาจากผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น (output) และการประหยัดเวลาภายนอก (external economies)

W. Lean และ Brian Goodall[14] (1974) กล่าวถึงที่ตั้งของแหล่งงานว่าจะต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความสามารถในการเข้าถึงได้ดีที่สุด โดยเฉพาะแหล่งงานประเภทกิจการบริษัท

---

[13]Micheal A. Goldberg, "An Economic Model of Intrametropolitan Industrial Location," Journal of Regional Science, Vol 10, no.1(April 1970), pp.75-79.

[14]W. Lean, op cit, pp.169-172.

หรือองค์กรต่าง ๆ ซึ่งต้องมีการติดต่อกับหน่วยงานอื่น ๆ (เช่น บริษัทหรือสถานที่ราชการอื่น ๆ) จึงต้องการที่ตั้งที่มีการเข้าถึงได้โดยสะดวก เพื่อให้สามารถพัฒนากิจการได้ดีขึ้น ทำให้ได้แรงงานที่มีคุณภาพ และทำให้กิจการมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวางอีกด้วย

Creamer[15] (1969) ได้ศึกษาอย่างละเอียดเกี่ยวกับที่ตั้งของที่ทำงานทั้งทางด้านอุตสาหกรรม หัตถกรรม และบริษัทหรือสำนักงานในเมือง พบว่ามีแนวโน้มที่จะกระจายตัวของอุตสาหกรรม และหัตถกรรม ออกจากศูนย์กลางเมืองสู่ชานเมือง ในขณะที่จะมีการรวมตัวของสำนักงาน และแหล่งบริการต่าง ๆ ในศูนย์กลางหรือย่านกลางของเมือง และความรุนแรงของการกระจุกตัว จะมีมากในเมืองเก่ามากกว่าในเมืองสร้างใหม่

Kain และ Williamson[16] (1969) ได้ศึกษาเช่นเดียวกับ Creamer ก็พบข้อมูลเพิ่มเติม ถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ตั้งของแหล่งงาน พบว่ามีแนวโน้มเติบโตในเขตชานเมืองออกไป และ Williamson ได้ศึกษาในรายละเอียดถึงการตัดสินใจย้ายแหล่งงานดังกล่าว ออกสู่ชานเมืองของผู้ประกอบกิจการต่าง ๆ พบว่ามีพฤติกรรมที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด ในระหว่างขนาดของกิจการคือ กิจการขนาดเล็ก มีแนวโน้มที่จะย้ายออกเป็นระยะทางใกล้กว่ากิจการขนาดใหญ่

Kemper[17] ได้สรุปเกี่ยวกับที่ตั้งของสถานที่ทำงานว่า กิจการของสถานที่จ้างงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการอุปโภค บริโภคของประชาชน กิจการที่ต้องการแรงงานมาก หรือกิจการที่เกี่ยวกับการจ้างงานที่ไม่ต้องใช้ความสามารถ (unskilled laboured) มักจะตั้งอยู่กลางเมือง ส่วนกิจการที่ต้องการที่ตั้งอยู่ในบริเวณกว้าง ๆ มีการขนส่งขนาดใหญ่มักจะต้องการที่ตั้งในเขตชานเมือง

---

[15] D.Greamer, "Manufacturing Employment by type of Location," (Washington D.C.: National Industrial Conference Board, 1969), pp.75-77.

[16] W.Lean, op. cit, pp.169-172.

[17] Peter Kemper, "The Location of Decisions of Manufacturing Firms within the New York Metropolitan Area.

Needham[18] (1977) ได้กล่าวถึงที่ตั้งของที่ทำงาน ทั้งในกิจการสำนักงาน และกิจการโรงงานอุตสาหกรรม ว่าในกิจการสำนักงานนั้น จะเกิดการรวมกลุ่มของกิจการสำนักงานด้วย 2 สาเหตุคือ

(1) การเข้าถึงสำนักงานที่สะดวก เพื่อให้ลูกค้า คนงาน หรือพนักงาน สามารถเดินทางสู่สำนักงานได้สะดวก จากการขนส่งสาธารณะ ดังนั้นกลุ่มที่ตั้งสำนักงานดังกล่าวจึงมักอยู่ในย่านกลางของเมือง

(2) การประหยัดจากภายนอก สำนักงานต่าง ๆ มักมีการรวมตัวกัน เพื่อจะได้มีการติดต่อข้าวสารระหว่างสำนักงานได้สะดวกรวดเร็ว เป็นประโยชน์ต่อกิจการนั้น ๆ

ในกิจการอุตสาหกรรม จะเกิดการรวมกลุ่มในที่ตั้งกิจการด้วย 2 สาเหตุคือ

(1) การเข้าถึงที่สะดวกสบาย กิจการอุตสาหกรรมมักจะตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการเข้าถึงที่สะดวกสบาย โดยเฉพาะอยู่ใกล้กับบริการขนส่งสาธารณะ หรือในกิจการอุตสาหกรรมบางประเภทที่ต้องการติดต่อกับกิจการอุตสาหกรรมอื่น ๆ ด้วยก็อาจต้องการ การรวมกลุ่มของโรงงานอุตสาหกรรมนั้น ๆ ด้วย

(2) การประหยัดจากภายนอก เพราะการที่อุตสาหกรรมต่าง ๆ มาตั้งอยู่ใกล้กันจะสามารถใช้สาธารณูปโภคและสาธารณูปการร่วมกันได้

Speriregen[19] กล่าวถึง แหล่งงานที่จัดสร้างขึ้น ควรจะมีโครงการที่อยู่อาศัยควบคู่ไปด้วย และกล่าวว่า เมืองที่ได้รับการออกแบบอย่างดี แต่จะไม่มีประโยชน์อย่างแท้จริง เท่ากับเมืองที่ได้รับการออกแบบเพื่อการอยู่อาศัยของคนงานในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งในความเป็นจริงแล้วเมืองอุตสาหกรรมดังกล่าว จะเกิดขึ้นได้โดยบริษัทหรือโรงงานอุตสาหกรรมเฉพาะกิจการที่มีทุนสูงเท่านั้น และแม้กระนั้นก็ตามก็ยังอยู่ภายใต้ความเสี่ยงของการลงทุนเช่นกัน

---

[18]Needham Barrie, How Cities Works (Pergamon Press, 1977), p. 101-107.

[19]Pual D. Speriregen, Urban Design : The Architecture of Town and Cities (New York: McGraw-Hill, 1965), pp.31-32.

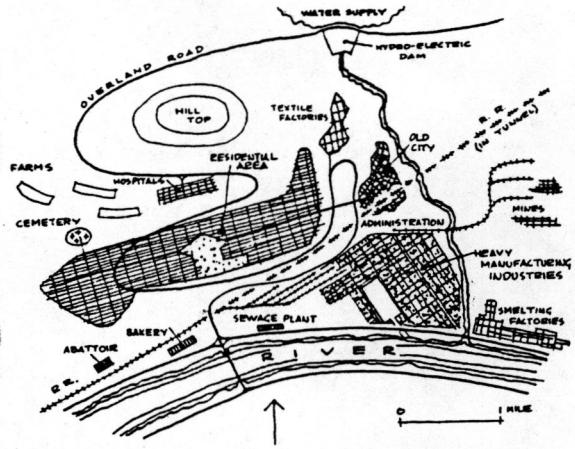
นับแต่ศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมาได้เริ่มมีการจัดสร้างที่อยู่อาศัยควบคู่ไปกับแหล่งงาน โดยเฉพาะในโรงงานอุตสาหกรรมทอผ้าของประเทศอังกฤษ และต่อมาสหรัฐอเมริกาก็ได้สืบต่อแนวความคิดนี้ โดยจัดสร้างโครงการที่อยู่อาศัยสำหรับคนงานโรงงานถลุงเหล็กทำอาหารและทำสบู่

รูปแบบเมืองอุตสาหกรรมสำหรับคนงานดังกล่าว ได้เริ่มมีการวางแผนอย่างชัดเจน โดยสถาปนิกชาวฝรั่งเศสคือ Tony Garrier ในปี 1901-1904 โดยใช้ชื่อว่า Une Cite Industrielle ในประเทศฝรั่งเศส ออกแบบโดยการพิจารณากลุ่มกิจกรรมการใช้ที่ดินแต่ละประเภทที่จะจัดสร้าง ว่าเหมาะสมกับพื้นที่เช่นใดแล้วจึงจัดลงบนพื้นที่จริงตามความเหมาะสมอีกครั้งตามที่ต้องการ ดังรูปที่ 2-4

และนอกจากนี้ยังมีเมืองอุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัยสำหรับคนงานอีกหลายเมือง ในประเทศต่าง ๆ อาทิเช่น

ในสหรัฐอเมริกา สร้างเมืองอุตสหกรรมมากมาย อาทิเช่น Geogiaville, Waltham Harrisville, Lowell, Pullman, Bournville และเมือง Kohler ซึ่งเป็นเมืองสุดท้ายของการสร้างเมืองอุตสาหกรรมในศตวรรษที่ 19

และในอังกฤษ ฝรั่งเศสและเยอรมันก็ได้สร้างเมืองอุตสาหกรรมคือ Port Sunlight, Vesinet และ Siedlungun ตามลำดับ



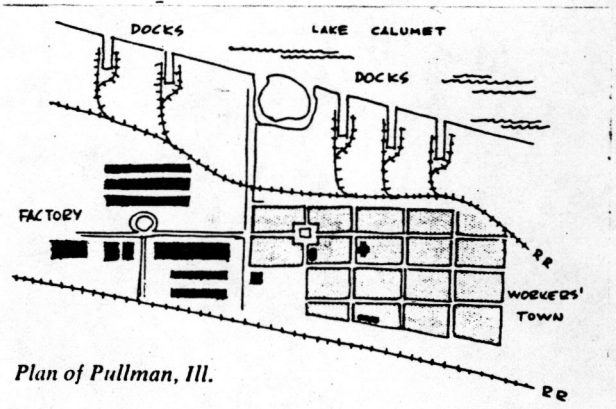
Tony Garnier's Cité Industrielle.

รูปที่ 2 ผังบริเวณเมืองอุตสาหกรรม

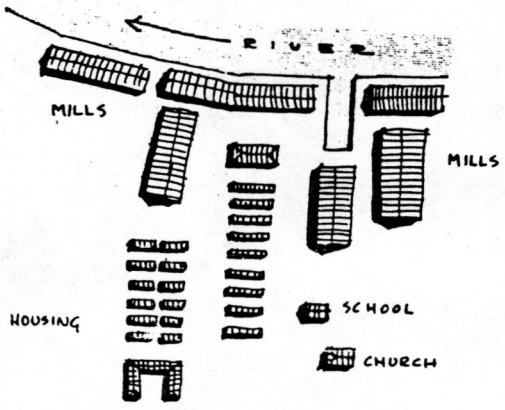
Une Cite Industriele

รูปที่ 3 ผังบริเวณเมืองอุตสาหกรรม

Pullman



Plan of Pullman, Ill.



Schematic plan of Lowell, Mass.

รูปที่ 4 ผังบริเวณเมืองอุตสาหกรรม

Lowelle

สรุปเกี่ยวกับแนวความคิดเกี่ยวกับ ทำเลที่ตั้งของสถานที่ทำงาน จากนักคิดและนักทฤษฎีต่าง ๆ แล้วพบว่า มีแนวความคิดในการเลือกที่ตั้งของที่ทำงานด้วย 4 ปัจจัยคือ

(1) มีการเข้าถึงที่ดี (Good Accessibility) เพื่อให้สามารถขนส่งวัตถุดิบ และผลผลิตต่าง ๆ ได้โดยสะดวก เพื่อให้คนงานหรือพนักงานของตนสามารถเดินทางเข้าสู่แหล่งกิจการได้ง่าย รวมทั้งสามารถติดต่อกับหน่วยงานต่าง ๆ ได้โดยสะดวก และทำให้กิจการของตนเป็นรู้จักกันอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น

(2) เลือกที่ตั้งในบริเวณที่จะเกิดความประหยัดจากภายนอก (External Economy) นั่นคือจะต้องมีการรวมตัวของกิจการต่าง ๆ ของบรรดาสำนักงาน บริษัท โรงงานอุตสาหกรรมในกลุ่มเดียวกันไว้ เพื่อให้ประหยัดในการลงทุนทั้งทางด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่สามารถใช้ร่วมกันได้โดยสะดวก

(3) มีที่ตั้งอยู่ใกล้ที่อยู่อาศัยของคนงาน จะเกิดประโยชน์ทั้งแก่แหล่งงานนั้น ๆ และแก่คนงานอีกด้วย แต่ในความเป็นจริงจะเกิดขึ้นได้เฉพาะในกิจการหรือโรงงานอุตสาหกรรมที่มีทุนสูง หรือเป็นกิจการขนาดใหญ่เท่านั้น จึงจะคุ้มในการลงทุนที่ต้องจัดสร้างที่อยู่อาศัยคนงาน หรือการลงทุนก่อสร้างกิจการในที่ดินที่มีราคาสูงในย่านชุมชนดังกล่าว

(4) และมีแนวโน้มที่กิจการแหล่งงานขนาดใหญ่ โดยเฉพาะกิจการอุตสาหกรรมหรือสถานที่ราชการบางประเภท ซึ่งใช้พื้นที่มาก จะพยายามขยายตัวออกสู่ชานเมือง เพื่อให้การลงทุนด้านที่ดินในกิจการของตนไม่สูงมากนัก

นอกจากนี้บรรดา สถานที่ทำงานบางกรณี ก็มีเงื่อนไขในการเลือกที่ตั้งด้วย เหตุผลอื่น ๆ อีก อาทิเช่น สภาพทางภูมิประเทศ ราคาที่ดิน การกำหนดการใช้ที่ดิน เพื่อกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การกำหนดพื้นที่สีเขียว เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตาม ในการเลือกที่ตั้งของบรรดาแหล่งงานทั้งหลายนั้น โดยทั่วไปก็มักจะต้องคำนึงถึงทั้ง 4 ปัจจัยข้างต้นนั้นไปพร้อมกันเป็นสำคัญ เพราะจะเป็นการลดต้นทุน ประหยัดค่าใช้จ่ายทั้งในปัจจุบัน และอนาคต อันจะทำให้ไม่ก่อให้เกิดปัญหาแก่เมืองแก่ผู้ประกอบการในแหล่งงานอื่น ๆ และแก่ลูกจ้าง พนักงาน หรือแก่บรรดาผู้ใช้บริการจากแหล่งงานทั้งหลายนั้นอีกด้วย ซึ่งสามารถแยกพิจารณาการเลือกทำเลที่ตั้งของบรรดาแหล่งงานตามปัจจัยในการเลือกที่ตั้งทั้ง 3 และปัจจัยเสริมอื่น ๆ ได้ดังรายละเอียดดังนี้คือ

ปัจจัยในการเลือกที่ตั้ง / ประเภทแหล่งงาน	การเข้าถึง (accessibility)	การประหยัดจากภายนอก	การขยายตัวสู่เขตชานเมือง	ปัจจัยในการเลือกที่ตั้งอื่น ๆ
พาณิชยกรรม	- เพื่อให้กิจการของตนเป็นที่รู้จักของลูกค้า - ขนส่งสินค้าเข้าสู่ร้านได้สะดวก - ลูกค้าเดินทางเข้าสู่แหล่งพาณิชยกรรมนั้น ๆ ได้สะดวก	- เพื่อให้เป็นจุดสนใจสร้างความคุ้นเคยต่อผู้สัญจร เป็นการเพิ่มความเข้มของปริมาณลูกค้าได้ดี - เกิดประโยชน์ในการประกอบธุรกิจร่วมกันสามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้าและข้อมูลทางการค้าได้	แหล่งพาณิชยกรรมต่าง ๆ จะพยายามขยายตัวสู่จุดตัดของเส้นทางคมนาคมได้มากขึ้น เพื่อให้เข้าถึงผู้อยู่อาศัยได้ดีขึ้น	
กิจการบริษัท และอุตสาหกรรม	- รับวัตถุดิบ และแรงงานเข้าสู่โรงงานหรือบริษัทได้สะดวก - ส่งผลผลิตหรือผลงานออกจากบริษัทหรือโรงงานได้สะดวกเช่นกัน	- ลดต้นทุนทางด้านการติดต่อสาธารณูปโภคและการจัดหาสาธารณูปการของโรงงาน - สร้างอำนาจการต่อรองด้านตลาด - เพิ่มปริมาณการหลั่งไหลแรงงานของแรงงานจากภูมิภาคต่าง ๆ ตรงมายังกลุ่มแหล่งงานเหล่านี้ได้สะดวก	- เพื่อประโยชน์ในการขยายพื้นที่ของโรงงานให้มีขนาดพื้นที่กว้างขวางด้วยราคาที่ดินไม่สูงนัก - และในกรณีที่เป็นกิจการอุตสาหกรรมหนัก หากอยู่ในเขตอุตสาหกรรมในเมือง อาจก่อความรบกวนต่อชุมชนได้ง่าย จึงพยายามขยายตัวออกจากศูนย์กลางสู่เขตชานเมืองที่มีการใช้ที่ดินเบาบาง	สภาพทางกายภาพที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดสร้างโรงงานอุตสาหกรรมได้ดี และขยายได้กว้างขวางโดยไม่มีอุปสรรค
สถานที่ราชการบริการสาธารณะหรือองค์กรเอกชนต่าง ๆ	- เพื่อให้สามารถบริการแก่ประชาชนทั่วไปได้สะดวก - เพื่อให้พนักงานหรือข้าราชการต่าง ๆ สามารถเดินทางเข้าถึงได้โดยสะดวก	- เป็นประโยชน์ในการเสาะหาของประชาชน และเป็นประโยชน์ด้านความสัมพันธ์ของข้อมูลและเป็นประโยชน์ในด้านการติดต่องานในระหว่างสถานที่ราชการหรือองค์กรต่าง ๆ	สถานที่ราชการหรือองค์กรบางแห่งเริ่มมีการขยายตัวสู่เขตชานเมือง เพราะต้องการเพิ่มความสะดวกในการติดต่องานของประชาชนที่ไม่ต้องเดินทางเข้าสู่เขตเมืองที่แออัดคับคั่งและจะสามารถขยายพื้นที่การบริการของตนได้กว้างขวางยิ่งขึ้น โดยใช้ค่าใช้จ่ายไม่สูงมากนัก	

(2.3) แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

จากที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน พบว่า ต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เพราะต้องมีการเคลื่อนที่ไปมาระหว่างบ้านและสถานที่ทำงานประจำในปริมาณสูง ถ้าไม่มีการเดินทางไปทำงานก็คงจะไม่มีเขตการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ เนื่องจากโดยทั่วไปบริเวณที่เป็นที่ทำงานหรือแหล่งงานทั้งหลาย จะเป็นบริเวณที่คนต้องประกอบกิจกรรม เป็นเขตรวมตัวมีความหนาแน่นปานกลางถึงสูง ส่วนเขตที่อยู่อาศัยเป็นเขตกระจายตัวจะมีความหนาแน่นรองลงไป ซึ่งความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานซึ่งมีความสำคัญดังกล่าวจึงได้มีผู้ศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน ดังนี้คือ

Needham[20] ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานประเภทสำคัญ ๆ ว่า ในระหว่างที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรมนั้น บรรดาโรงงานต้องการที่ตั้งในบริเวณใกล้กับกลุ่มที่อยู่อาศัย เพื่อให้สามารถดึงดูดคนงานเข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมได้โดยสะดวก โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องการคนงานหญิง

ส่วนในระหว่างที่อยู่อาศัยและสำนักงาน จะพบว่า บรรดาพนักงานซึ่งมักจะมีฐานะความเป็นอยู่ในระดับที่ดี บางกลุ่มอาจอยู่อาศัยแยกออกจากบุคคลในระดับสังคมที่ต่ำกว่า และไม่สนใจว่าที่อยู่กับสำนักงานต้องอยู่ใกล้กันหรือสัมพันธ์ต่อกันในเชิงระยะทางเท่ากับโรงงานอุตสาหกรรม ในบางกรณีสำนักงานมักจะย้ายที่ตั้งเข้าใกล้ที่อยู่อาศัยของพนักงานของตน ซึ่งอย่างไรก็ตามการเคลื่อนย้ายของกิจการประเภทสำนักงานดังกล่าว จะเป็นการเคลื่อนย้ายออกจากเขตเมืองหรือย่านการค้าเข้าสู่บริเวณที่ตั้งที่อยู่อาศัยของพนักงานด้วยระยะทางที่สั้นกว่า การเคลื่อนย้ายของกิจการประเภทโรงงานอุตสาหกรรมเข้าสู่บริเวณที่อยู่อาศัย เพราะกิจการประเภทสำนักงานต้องการความสะดวกในการเข้าถึงและสะดวกในการดำเนินกิจการมากกว่าในกิจการประเภทอุตสาหกรรม

Berry และ Horton[21] ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรในเมือง โดยพยายามศึกษาถึงตำแหน่งของแหล่งงานกับตำแหน่งที่มีประชากรเดินทางออกมายังแหล่งงานนั้น ๆ หรือตำแหน่งของที่อยู่อาศัยพบว่า

---

[20] Needham, op cit, p.101-107.

[21] Berry B.J. & Horton F.E., Geographic Perspectives on Urban Systems (New Jersey: Prentice Hell, 1970).

ในกรณีที่แหล่งงานในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง จะมีประชากรเดินทางมาจากทุกแห่งของเมือง โดยรูปแบบของการจัดตัวเองของแหล่งที่มีของประชากรวางตัวเป็นแนวยาวไปตามถนนที่เป็นถนนหลักหรือทางด่วนต่าง ๆ

ในกรณีที่แหล่งงานอยู่ในบริเวณขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองจะมีรูปแบบของการเดินทางจากแหล่งที่มาคล้ายคลึงกันกับแหล่งงานของศูนย์กลางธุรกิจการค้า โดยมีรูปแบบวางตัวเป็นแนวยาวไปตามถนนเช่นเดียวกัน

แหล่งงานในเขตชานเมือง จะไม่มีรูปแบบของการเดินทางอย่างขอบเขตแรก แต่มีที่มาการจัดกระจายจากเขตทั่วไป

และได้เสนอตัวกำหนดที่เข้ามามีบทบาทต่อรูปแบบการเดินทางทั้ง 3 ลักษณะว่าประกอบด้วย

- เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางได้โดยสะดวกรวดเร็ว ลดเวลาในการเดินทาง

- อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้แนวถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงที่ทำงานได้สะดวกรวดเร็ว

ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงานโดยพยายามใช้เวลาให้สั้นและเสียค่าขนส่งหรือค่าเดินทางให้ถูกที่สุด และมักเดินทางโดยอาศัยบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางจะมีระยะทางสั้นมากกว่าผู้มีรายได้ดี

- ลักษณะทางเชื้อชาติของประชากร ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติ และวัฒนธรรมไปตั้งที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในส่วนหนึ่งของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงานในส่วนดังกล่าวของเมืองมีปริมาณสูง

Prayag Mehta[22] ได้ศึกษาปัญหาที่อยู่อาศัยของพนักงานในกิจการโรงงานอุตสาหกรรม บริษัท และสนักงานต่าง ๆ ในประเทศอินเดีย พบว่า การจัดสร้างที่อยู่อาศัยควบคู่ไปกับแหล่งงานจะ

---

[22]Prayag Mehta, "Condition of Work and Problems of Work Organization in Textile Industry," National Labour Institute Bulletin 5(May 1978): p.188.

จะช่วยให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของกิจการ ในกรณีที่พนักงานจะสามารถเข้าทำงานนอกเวลาปกติได้โดยสะดวก และเกิดประโยชน์แก่พนักงานที่จะลดค่าใช้จ่าย และเวลาในการเดินทาง และเป็นการเสริมสร้างรายได้พิเศษจากการทำงานพิเศษนอกเวลาแก่ครอบครัวอีกด้วย

สมชาย เตชะพรหมพันธุ์[23] กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างยิ่ง ดังจะเห็นได้จากรูปแบบของการเดินทางของประชากรในตัวเมืองในรอบ 24 ชั่วโมง จะเกิดการเดินทางสูงสุด ใน 2 ช่วงเวลาใน 1 วัน คือช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 6.30-8.30 น. และช่วงตอนเย็นตั้งแต่ 16.00-18.00 น. ใน 2 ช่วงเวลานี้จะมีปริมาณการเดินทางของประชากรภายในเมืองสูงสุด โดยเป็นการเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงาน จากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงานในช่วงเช้า และจากที่ทำงานกลับสู่ที่อยู่อาศัย ในช่วงเย็น ดังรูปที่ 5

และนอกจากนี้ B.J.Berry และ Frank E. Horton[24] ได้ศึกษาการเดินทางในชิคาโก พบว่า การเดินทางโดยมีจุดมุ่งหมายไปยังการใช้ที่ดินต่าง ๆ พบว่าใน 1 วัน จำนวนการเดินทางราวครึ่งหนึ่งของปริมาณการเดินทางทั้งหมดนั้นเป็นการเดินทางกลับบ้าน หรือเดินทางสู่ที่พักอาศัย รองลงไป เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงาน ประมาณ 20% ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด และที่เหลือเป็นการเดินทางไปยังสาธารณะสถาน และสถานที่ไม่เป็นตัวอาคาร และไปยังสถานบริการทางคมนาคมขนส่ง

นิพนธ์ บุญยรัตพันธุ์[25] ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและสถานที่ทำงานจากผลการศึกษาวิจัย การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชนของการเคหะแห่งชาติ 5 แห่ง ในกรุงเทพมหานคร พบว่า การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชนส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ทำงานมากที่สุด และเดินทางไปยังสถานศึกษาเป็นอันดับรองลงไป เป็นปริมาณร้อยละ 42 ของการเดินทางที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยพบว่า จำนวนผู้อยู่อาศัยในครอบครัวมีผลต่อการเดินทางมากที่สุด

---

[23]สมชาย เตชะพรหมพันธุ์, "ภูมิศาสตร์เมือง," ศิลปากรบรรณาคาร, 2522, หน้า 151-152

[24]Berry B.J. & Horton E. Frank, op cit.

[25]นิพนธ์ บุญยรัตพันธุ์, "การเดินทางที่เกิดจากบริเวณเคหะชุมชน," แผนกวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิยาลัย, 2519.

ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์[26] ได้ศึกษาถึงแนวโน้มของเคหะการในกรุงเทพมหานคร และพบว่า ที่ตั้งของเคหการขึ้นอยู่อย่างมากกับ แหล่งงานและระบบการขนส่ง ถ้ามีการกระจายแหล่งงานออกไปมาก และมีการปรับปรุงระบบขนส่งให้ดีขึ้นจะมีผลให้ย่านที่พักอาศัยกระจายตัวออกไป ในทางตรงกันข้ามหากแหล่งงานยังคงหนาแน่นอยู่ในศูนย์กลางของเมือง และระบบการขนส่งเป็นเช่นเดิมจะมีผลให้ย่านที่พักอาศัยกระจุกตัวเลื่อนเข้าสู่ศูนย์กลางของเมือง

และในด้านความรู้สึกหรือความต้องการของผู้อยู่อาศัยเองโดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ พบว่าบรรดาผู้อยู่อาศัยเหล่านั้นมีความรู้สึกคล้ายคลึงกันดังปรากฏในงานวิจัยของ

วัลลภ เทอดเกียรติสกุล[27] ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมทางกายภาพภายนอก อาคารชุมชนบ้านพักอาศัยหนาแน่นในเมือง : ตัวอย่างศึกษาชุมชนมักกะสัน ผลการวิจัยได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและทีทำงานว่า แม้ว่าสภาพที่อยู่อาศัยจะเป็นอย่างไรก็ตาม แต่ผู้อยู่อาศัยจะพอใจในที่อยู่อาศัยของตนนั้น หากที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน หรืออยู่ในเขตกลางเมือง โดยต้องการปรับปรุงที่อยู่อาศัยให้ดีมากกว่าที่จะย้ายออไป

การเคหะแห่งชาติ[28] ได้ศึกษาถึงความต้องการที่พักอาศัยของคนงานในย่านอุตสาหกรรมรังสิต-ประตูน้ำพระอินทร์ และได้สรุปผลความต้องการของคนงานว่า ส่วนใหญ่ (มากกว่า 80%) เห็นด้วยกับการมีที่พักอาศัยใกล้กับที่ทำงาน และให้ความสนใจกับโครงการที่อยู่อาศัยของการเคหะแหล่งชาติมากกว่าโครงการที่อยู่อาศัยของเอกชนที่มั่นคงและผู้อยู่อาศัยรู้สึกมั่นใจมากกว่า

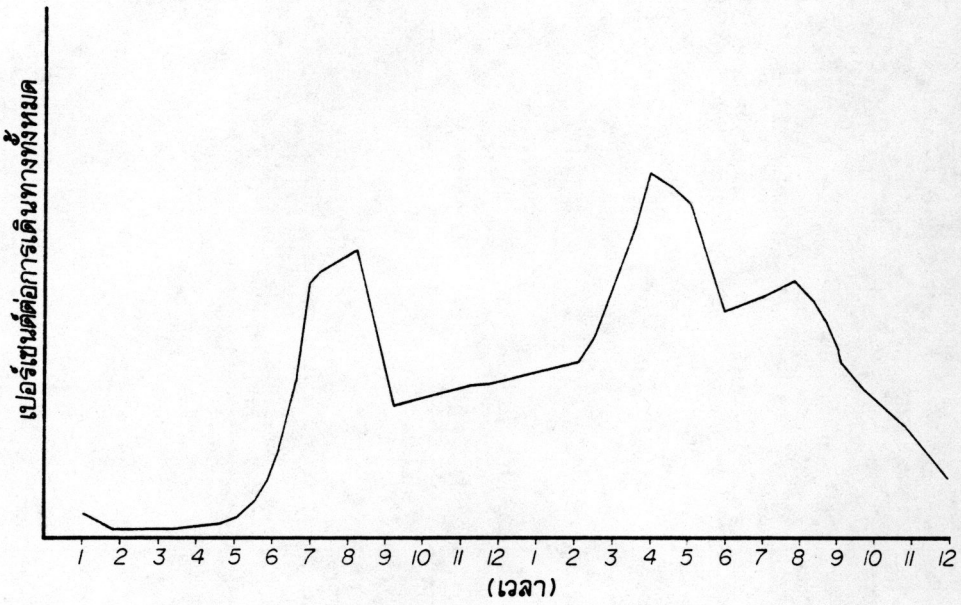
---

[26]ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์, "แนวโน้มการพัฒนาเคหะการในเขตกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ," สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

[27]วัลลภ เทอดเกียรติสกุล, "การศึกษาพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมกายภาพภายนอกอาคารของชุมชนบ้านพักหนาแน่นในเมือง : ตัวอย่างการศึกษาชุมชนมักกะสัน," สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

[28]การเคหะแห่งชาติ, "รายงานการวิจัยความต้องการที่พักอาศัยในย่านอุตสาหกรรมรังสิต-ประตูน้ำพระอินทร์, กันยายน 2517.

แผนภูมิ 5 แสดงปริมาณการเดินทางของประชากรในตัวเมืองในรอบ 24 ชั่วโมง



ที่มา : ภูมิศาสตร์เมือง, สมชาย เตชะพรหมพันธุ์, โอเดียนสโตร์, หน้า 152.

ซึ่งจะเห็นได้ว่าจากความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่และที่ทำงานที่มีต่อกันดังกล่าวนั้น จะมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างชัดเจน จากความสัมพันธ์ในการเดินทางที่ต้องเกิดขึ้น เพื่อเชื่อมโยงที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน ในปริมาณสูงสุดต่อกัน ส่วนแนวโน้มความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานนั้นพบว่า สำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ซึ่งต้องรีบเร่งทำงานหรือทำงานนอกเวลาปกติจะมีแนวโน้มที่จะมีความสัมพันธ์ต่อกันมากกว่า รวมทั้งผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบกิจการเองต่างก็ต้องการให้ที่อยู่อาศัยด้วย และที่ทำงานมีความสัมพันธ์ต่อกันหรืออยู่ใกล้เคียงต่อกัน.. เพื่อประโยชน์ต่อทั้ง 2 ฝ่าย

แต่สำหรับผู้ที่ประกอบอาชีพสำนักงาน หรือองค์กรต่าง ๆ ฯลฯ ซึ่งมักเป็นผู้มีรายได้ดีหรือมีฐานะที่ดีกว่า จะไม่สนใจการเดินทางจากที่อยู่อาศัยถึงที่ทำงานเท่ากับกลุ่มแรก เพราะมีความสามารถในการเลือกที่อยู่อาศัยได้อย่างเหมาะสม และสะดวกสบายต่อการเดินทางมากกว่าผู้ประกอบอาชีพในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีรายได้ต่ำกว่าดังกล่าว

ดังนั้นจากการศึกษาทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานที่ผ่านมาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างชัดเจนนั้น จะทำให้ทั้งผู้ประกอบกิจการหรือเจ้าของแหล่งงานและผู้ทำงาน หรือผู้อยู่อาศัยต่างได้รับประโยชน์ด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย รวมทั้งจะเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมหรือเมืองอีกด้วย แต่ในสภาพความเป็นจริงปัจจุบัน ที่อยู่อาศัย และแหล่งงานอาจไม่มีความสัมพันธ์ต่อกัน ดังเช่นในทฤษฎีหรือแนวความคิดที่ผ่านมาดังกล่าว

ซึ่งในการศึกษาความได้เปรียบ-เสียเปรียบระหว่างที่อยู่อาศัยในเคหะชุมชนชานเมืองที่มีแหล่งงาน และไม่มีแหล่งงานนี้ เป็นตัวอย่างการศึกษาที่แสดงให้เห็นถึงความไม่สัมพันธ์กันในระหว่างที่อยู่และที่ทำงาน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสูญเสีย สิ้นเปลืองหรือเสียเปรียบกว่าในชุมชนที่อยู่อาศัยที่มีความสัมพันธ์กับที่ทำงาน โดยจะสามารถแสดงถึงความแตกต่างหรือความได้เปรียบ-เสียเปรียบในระหว่าง 2 ชุมชนได้ในการศึกษานี้ต่อไป

(2.4) เหตุการณ์ปัจจุบัน : สภาพความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานของประเทศไทยและต่างประเทศ

ในเหตุการณ์ปัจจุบันของสภาพความสัมพันธ์ที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน ในต่างประเทศและในประเทศนั้นพบว่า มีการสร้างที่อยู่อาศัย เช่น หอพัก ให้คนงานพักอาศัยซึ่งทำให้คนงานมีความพอใจในโรงงาน (แหล่งงานที่ตนทำอยู่) ซึ่งการจัดสวัสดิการที่ดีดังกล่าวจะมีส่วนในการแก้ปัญหาของคนงานและการเรียกร้องค่าแรงเพิ่ม

ในประเทศอินเดีย[29] มีปัญหาเกี่ยวกับที่อยู่ของคนงานและมีเพียงเอกชนเท่านั้นที่จัดสร้างที่อยู่อาศัยแก่คนงาน ส่วนรัฐบาลจัดที่อยู่อาศัยแก่คนงานไม่มากนักมีเพียงเฉพาะธนาคาร หรือบริษัทประกันชีวิตเท่านั้น ที่มีความจำเป็นต้องสร้างที่อยู่อาศัย และนับว่าเป็นความรับผิดชอบส่วนหนึ่งเกี่ยวกับสวัสดิการ โดยคนงานจะได้รับความช่วยเหลือทางด้านการเงินจากนายจ้าง ให้นำไปสร้างที่อยู่อาศัย ซึ่งการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้มีความสะดวกควบคู่ไปกับแหล่งงาน และให้มีมาตรฐานสมบูรณ์แบบได้เริ่มมีในปี 2514

ในประเทศญี่ปุ่น[30] มีการก่อสร้างที่พักอาศัยเป็นหอพัก (Dormitory) นับเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของที่อยู่อาศัย สำหรับคนงานโดยเฉพาะคนงานหญิงจำนวนมากหรือคนงานชายที่ยังไม่มีครอบครัว และได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของคนงาน เรียกว่า The Japan Workers' Housing Association (JWHA) กฎหมายนี้เริ่มใช้ในปี 2509 โดยให้ผลประโยชน์เกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของคนงานในเมืองใหญ่ ๆ ของญี่ปุ่น

ในยุโรป[31] มีปัญหาเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะ 40 ปีที่แล้ว เนื่องจากสงครามและแม้แต่ปัจจุบันก็มีปัญหานี้เช่นกัน รัฐบาลไม่ได้ออกกฎหมายกำหนดการจัดหาที่อยู่อาศัยแก่คนงานโดยตรง

---

[29] Prayag Mehta, op cit, p.188.

[30] International Labour Organization, "Meeting of Experts on Welfare Facilities for Industrial Waorkers, 5-16 October 1964 Geneva : ILO, 1964, p.30.

[31] B.N. Batar and S.E.G. Parera, Asia : Workers'Housing (Bangkok: ILO. Regianal office for Asia, 1973), pp.34-35.

แต่มีรัฐบาลหลายประเทศได้กำหนดเงินงบประมาณส่วนหนึ่งสำหรับนายจ้าง เพื่อแก้ปัญหาเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย

ในฝรั่งเศสและอิตาลีมีกฎหมายกำหนดให้นายจ้าง วางกฎเกณฑ์ราคาต่ำสุดของค่าเช่าบ้าน หรือให้คนงานพักอาศัยฟรี

ประเทศในยุโรปตะวันตกให้กู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำ สำหรับให้คนงานอยู่อาศัย

ประเทศในยุโรปตะวันออกส่วนใหญ่ที่อยู่อาศัยสร้างขึ้น โดยสหภาพแรงงานและในบางประเทศมีเงินทุนสำรองส่วนหนึ่ง ซึ่งเป็นผลประโยชน์จากการประกอบกิจการมาสร้างบ้านให้คนงาน

อาฟริกา[32] ในอาฟริกามีปัญหาเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของประชากร โดยมีสาเหตุ 2 ประการ คือ ลักษณะบ้านของคนอาฟริกัน มักเป็นกระท่อมหรือบ้านที่ทำด้วยโคลนซึ่งไม่ถาวร และจากวัฒนธรรมการย้ายที่อยู่ของกรรมกรอาฟริกัน และจากการที่เมืองมีการขยายตัวมากขึ้น คนงานที่มีจำนวนมากขึ้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการสร้างที่อยู่อาศัยของคนงาน โดยคิดราคาค่าเช่าถูกเท่าที่คนงานจะมีความสามารถจ่ายได้ ซึ่งปัจจุบันสหประชาชาติได้พยายามให้ความช่วยเหลือในการจัดสร้างที่อยู่อาศัยแก่คนงานในบริเวณแหล่งงาน โดยให้องค์กรกรรมกรระหว่างองค์กรกรรมกรระหว่างประเทศรับผิดชอบเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของคนงาน

สำหรับประเทศไทย ไม่มีกฎหมายกำหนดว่า นายจ้างหรือผู้ประกอบกิจการแหล่งงานต้องจัดหาที่อยู่อาศัยให้แก่ลูกจ้างโดยตรง แต่ปัจจุบันก็มีการก่อสร้างที่อยู่อาศัย เช่น หอพักให้แก่คนงาน เป็นการสร้างความอำนวยความสะดวก และความสะดวกสบายอื่น ๆ เท่าที่จะอำนวยให้ได้ โดยเฉพาะในกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของไทยก็มักจะมีที่พักอาศัยควบคู่ไปด้วยเสมอ โดยเฉพาะที่พักอาศัยในโครงการของการเคหะแห่งชาติ ซึ่งจะมีผลทำให้คนงาน ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของกิจการแหล่งงานอีกด้วย

---

[32] International labour Organization, op cit, p.30.