

บทที่ 2

แนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น เป็นบริเวณพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกิจกรรมต่าง ๆ มากมาย ดังนั้นในการศึกษาถึงพัฒนาการและผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของโครงการอาคารชุดในพื้นที่บริเวณนี้ จึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจในแนวความคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้คือ

- 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับเมืองและวิวัฒนาการของเมือง
- 2.2 ทฤษฎีการเจริญเติบโตและการกำหนดทิศทางของเมือง
- 2.3 ทฤษฎีผังโครงสร้างของเมือง (Model of Urban Structure)
- 2.4 แนวความคิดการใช้ที่ดินริมแม่น้ำ
- 2.5 แนวความคิดของการอยู่ร่วมกัน
- 2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ภายในชุมชนเมือง
- 2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับแหล่งและบริเวณที่เหมาะสมกับการพัฒนาเคหการ
- 2.8 แนวความคิดในการเลือกที่อยู่อาศัยในเมือง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความหมายของเมืองและวิวัฒนาการของเมือง

2.1.1 ความหมายของเมือง

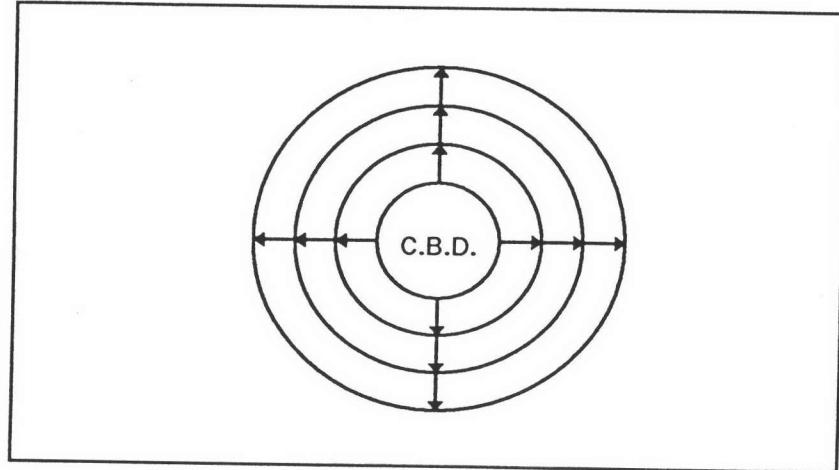
Lewins Mumford ได้ให้ความหมายของความเป็นเมืองว่า “สิ่งที่กำหนดความเป็นเมือง คือ ความเป็นศูนย์กลางของศิลปวัฒนธรรมและการเมือง จำนวนหรือขนาดมิใช่เป็นสิ่งที่กำหนดความเป็นเมือง” กิจกรรมต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรม การเมืองได้ถูกรวมให้อยู่ในพื้นที่ที่มีการให้บริการต่อสังคมและเป็นสิ่งดึงดูดให้คนเข้ามาอยู่ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นปรากฏการณ์ที่สำคัญของการเจริญเติบโตและโครงสร้างของชุมชน เมืองจึงเป็นที่รองรับ (Container) และเป็นแม่เหล็กดึงดูด (Magnet) เมืองเป็นที่รองรับโดยการสร้างโครงสร้างด้านกายภาพที่ถาวร ซึ่งภายในโครงสร้างนั้นได้มีการพัฒนาหน้าที่ (Functions) กระบวนการ (Process) เมืองเป็นแม่เหล็กเพราะมีเส้นดึงดูดให้ประชาชนและสถาบันต่าง ๆ ให้เข้ามาอยู่ในพื้นที่ มีพลังงานทางด้านพื้นที่

คือ มีพื้นที่ (Field) และกิจกรรม (Activities) ซึ่งสามารถดำเนินการไปได้ โดยมีระยะทาง (Distances) เป็นตัวกำหนด

2.2 ทฤษฎีการเจริญเติบโตและการกำหนดทิศทางของเมือง

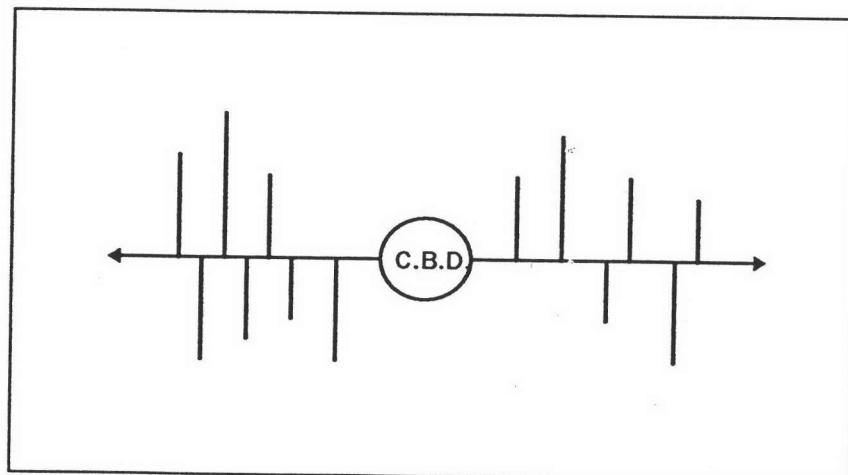
การเจริญเติบโตของเมืองที่พบเห็นได้โดยทั่วไปนั้นมักจะเกิดขึ้นเนื่องจากอิทธิพลของเส้นทางคมนาคมเป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากธรรมชาติของมนุษย์ส่วนใหญ่ที่ชอบความสะดวกสบาย ดังนั้นการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์จึงพบได้โดยทั่วไปตามเส้นทางคมนาคมและจุดศูนย์กลางของการคมนาคมประเภทต่าง ๆ และจากอิทธิพลของเส้นทางคมนาคมที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองดังที่กล่าวมาแล้วนี้ ทำให้การพิจารณาถึงรูปแบบการขยายตัวของเมืองที่พบโดยทั่วไปที่สามารถที่จะอธิบายได้ดังนี้คือ

2.2.1 การขยายตัวของเมืองแบบวงแหวน (Ring or Circle Pattern) การขยายตัวของเมืองในรูปแบบดังกล่าวนี้จะเริ่มจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองที่ประกอบกิจการประเภทธุรกิจ การค้า การเงิน การธนาคาร สถานบันเทิงต่าง ๆ ซึ่งเมื่อมีการสร้างถนนสายหลักเป็นเส้นตรงออกจากศูนย์กลางของเมืองเป็นรัศมีออกไปทุกทิศทางโดยรอบ และนอกจากนี้ยังมีการสร้างถนนสายรองเป็นวงแหวนล้อมรอบบริเวณศูนย์กลางของเมืองเป็นวง ๆ ถัดกันออกไปโดยที่ถนนวงแหวนที่สร้างขึ้นนี้จะสร้างเชื่อมกับถนนสายหลักที่เป็นแนวรัศมีออกจากศูนย์กลางเมือง ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการคมนาคมติดต่อ ทำให้ไม่ต้องเสียเวลาเดินทางผ่านศูนย์กลางของเมืองในทุก ๆ ครั้งที่ต้องการเดินทางจากด้านหนึ่งไปยังอีกด้านหนึ่งของเมือง และเพื่อลดความแออัดของการจราจรในบริเวณย่านใจกลางเมือง ซึ่งโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในลักษณะดังกล่าวจะก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองออกจากศูนย์กลางเมืองในลักษณะที่คล้ายกับวงแหวน สำหรับตัวอย่างของเมืองที่มีรูปแบบการขยายตัวแบบนี้ คือ นครปารีส ประเทศฝรั่งเศส เมืองมิลาน ประเทศอิตาลี เมืองมอสโก ประเทศรัสเซีย เป็นต้น



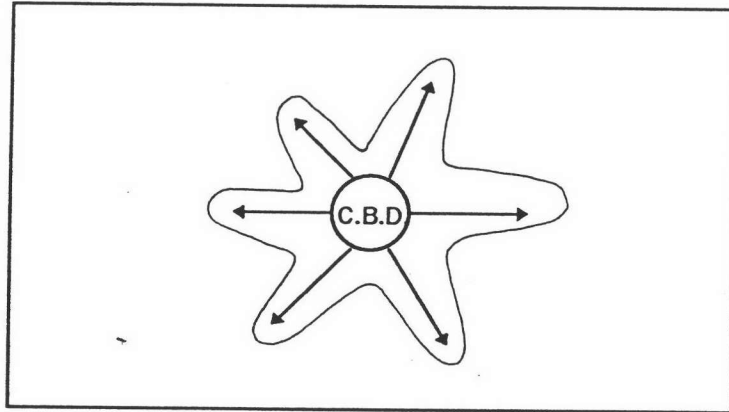
รูปที่ 2.1 แสดงการขยายตัวของเมืองแบบวงแหวน

2.2.2 การขยายตัวของเมืองแบบเส้นตรง (Linear Pattern) เป็นรูปแบบการขยายตัวที่เกิดขึ้นกับเมืองขนาดเล็กที่มีเส้นทางคมนาคมสายหลักเมืองสายเดียว ซึ่งการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนจะขยายตัวออกไปตามแนวสองฝั่งถนนสายหลักดังกล่าว ในปัจจุบันเมืองส่วนใหญ่ก็จะมีการพัฒนาในลักษณะดังกล่าวนี้ ซึ่งการพัฒนาในลักษณะนี้จะมีผลดีต่อการเข้าถึงของผู้อยู่อาศัย แต่ก็มีข้อเสียหลายอย่าง อาทิเช่น มีการรบกวน จากเสียงของยานพาหนะที่สัญจรไปมาต่อผู้อยู่อาศัย เมื่อมีการพัฒนาไปในแนวยาวไกลออกไปเรื่อย ๆ ที่พักอาศัยจะอยู่ห่างจากโรงเรียน ตลาด ศูนย์การค้า และการให้บริการของรัฐจะต้องมีการขยายการบริการออกไปเรื่อย ๆ ซึ่งถ้าคิดตามหลักเศรษฐศาสตร์แล้วจะไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่าอีกด้วย



รูปที่ 2.2 แสดงการขยายตัวของเมืองแบบเส้นตรง

2.2.3 การขยายตัวของเมืองแบบรูปดาว (Star Shaped Pattern) เป็นรูปแบบการขยายตัวของเมืองที่มีศูนย์กลางเมืองซึ่งเป็นย่านธุรกิจและอุตสาหกรรมเป็นแกนกลางของการขยายตัว โดยเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางการขนส่งออกไปจากย่านใจกลางเมืองในหลาย ๆ ทิศทาง จะทำให้เกิดการขยายตัวออกไปตามเส้นทางเหล่านั้น ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงความแออัดในย่านใจกลางเมือง ซึ่งการขยายตัวของเมืองในลักษณะดังกล่าวจะคล้ายกับรูปดาว



รูปที่ 2.3 แสดงการขยายตัวของเมืองแบบรูปดาว

2.3 ทฤษฎีโครงสร้างของเมือง (Model of Urban Structure)

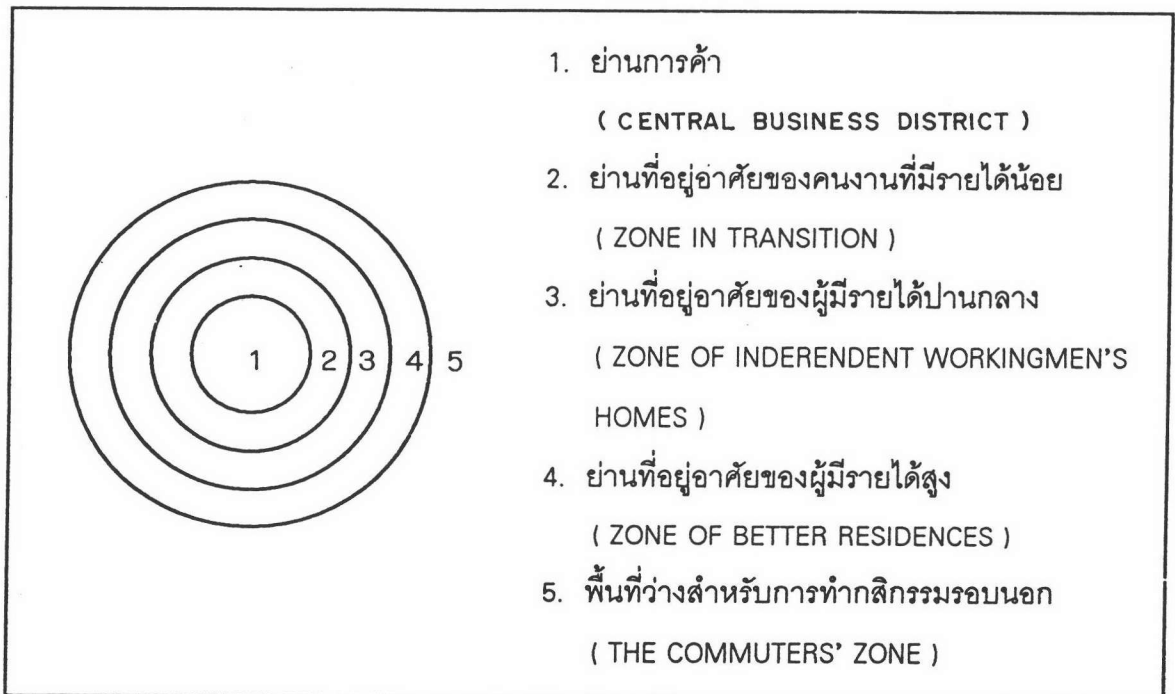
ทฤษฎีโครงสร้างของเมืองที่ใช้ศึกษากันอย่างแพร่หลายมีอยู่ 3 แบบ ได้แก่

- 2.3.1 ทฤษฎีวงแหวนร่วม (Concentric Theory)
- 2.3.2 ทฤษฎีแบ่งส่วน (Sector Theory)
- 2.3.3 ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory)

สำหรับรายละเอียดของทฤษฎีทั้ง 3 แบบ มีดังนี้

2.3.1 ทฤษฎีวงแหวนร่วม (Concentric Theory)

Ernest W. Burgess (จิตรชัย พงศ์ประยูร 2527 หน้า 45 - 47) ได้กล่าวไว้ว่า เมื่อเมืองขยายตัวถึงระดับหนึ่งการใช้ที่ดินแต่ละชนิดของเมืองจะจัดตัวเองเป็นวงแหวนเรียงซ้อนกันนั้นจะเริ่มจากใจกลางเมืองออกมา (Center Business District) โดยแต่ละวงของวงแหวนจะแสดงถึงการใช้ที่ดินแต่ละชนิดอย่างเด่นชัด ซึ่ง Burgess ได้แบ่งการใช้ที่ดินแต่ละวงแหวนออกเป็นเขตต่าง ๆ ดังนี้



รูปที่ 2.4 แสดงการใช้ที่ดินแบบวงแหวน

ตัวเมืองในระยะแรกเริ่มจะรวมตัวกันอยู่ในเขตที่ 1 ซึ่งเป็นย่านธุรกิจการค้าของเมือง ต่อมาเมื่อเมืองเริ่มเจริญรุ่งเรืองและขยายตัวเพิ่มมากขึ้น การใช้ที่ดินในเขตที่ 1 จะเน้นกิจกรรมเชิงอุตสาหกรรมและธุรกิจ เช่น การแปรรูปสินค้าเกษตร แต่ย่านที่อยู่อาศัยจะถูกผลักดันออกจากตัวเมืองไปสู่เขตที่อยู่ถัดไปเพื่อความเป็นส่วนตัวและปลอดภัยจากความแออัดทางด้านการจราจรและเสียงรบกวนต่าง ๆ ซึ่งจะพบว่ามีสภาพที่ดีกว่าในเขต 2

ในขณะที่กิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมเริ่มขยายตัว พื้นที่ในเขต 2 ก็จะกลายเป็นส่วนที่อยู่อาศัยของคนงานผู้มีฐานะยากจนที่ทำงานในโรงงานซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้เพราะคนงานเหล่านี้ไม่อาจรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางจึงต้องอาศัยอยู่ใกล้ ๆ ตัวเมือง ในขณะที่ประชาชนผู้มีรายได้ปานกลางที่เคยอยู่อาศัยในเขตนี้ก็เคลื่อนย้ายต่อออกไปในพื้นที่เขต 3 ซึ่งมีพื้นที่กว้างขวาง และมีสภาพแวดล้อมเหมาะสำหรับการพักอาศัยมากกว่าในพื้นที่เขต 1 และเขต 2

ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาในเรื่องของการคมนาคมขนส่ง ได้ส่งผลให้การโยกย้ายออกจากส่วนที่เก่าแก่ของตัวเมืองนั้นเป็นไปได้ ชุมชนของผู้มีรายได้ระดับสูงจะตั้งอยู่บริเวณรอบนอกของตัวเมืองซึ่งมักจะแวดล้อมไปด้วยไร่นาและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ดังนั้นจากรูปที่ 2.4

จะเห็นได้ว่า เขตที่ 4 จะเป็นย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง และเขตที่ 5 จะเป็นพื้นที่สำหรับการ กสิกรรมและป่าไม้รวมไปจนถึงพื้นที่รอบนอกที่ติดต่อกับเขตของชุมชนอื่น

2.3.2 ทฤษฎีแบ่งส่วน (Sector Theory)

Homer Hoyt (1939) เป็นผู้เสนอทฤษฎีนี้ขึ้นมาโดยได้สรุปผลการศึกษามาจากเมืองหลาย ๆ เมืองในประเทศสหรัฐอเมริกา (Homer Hoyt 1964 : 445 - 450) โดยได้เสนอว่า การใช้ที่ดินในตัวเมืองนั้นจะมีบริเวณที่อยู่อาศัยจัดตัวเองเป็นแถบกระจายเหมือนแฉวยมือออกจากใจกลางเมืองหรือศูนย์กลางของเมืองไปตามถนนสายสำคัญ ความเจริญเริ่มต้นจากใจกลางเมืองออกไปทางใดทางหนึ่งตามแต่สภาพของราคาที่ดิน ถนน และความสะดวกในการพัฒนา ในกรณีที่เมืองขยายตัวการเคลื่อนที่ของเขตที่มีราคาที่ดินในระดับสูงจะเป็นแรงดึงดูดสำคัญให้เมืองเจริญไปในทิศทางนั้นด้วย Hoyt กล่าวว่า เขตที่มีราคาที่ดินในระดับสูงจะเริ่มขึ้นในบริเวณย่านการค้าหรือสำนักงานต่าง ๆ ทั้งนี้เพราะเป็นเขตที่ผู้มีรายได้สูงทำงานอยู่

Hoyt กล่าวถึงไว้แต่เพียงเขตที่อยู่อาศัยเท่านั้น คือ เขตที่อยู่อาศัยระดับต่าง ๆ คือ ระดับต่ำ ระดับกลาง ระดับสูง (Low, Middle and High Class Residential area) จะแยกตัวออกจากกันเป็นแถบ ตัวอย่างเช่นบริเวณที่อยู่อาศัยราคาแพงอาจสร้างขึ้นที่มุมหนึ่งของศูนย์กลางธุรกิจ ส่วนมุมอีกด้านหนึ่งอาจเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย เป็นต้น ซึ่ง Hoyt ได้แบ่งการใช้ที่ดินของเมืองออกเป็นเขตต่าง ๆ



รูปที่ 2.5 แสดงการใช้ที่ดินแบบรูปพัด

นอกจากนี้ Hoyt ได้ชี้ให้เห็นว่า ค่าเช่านั้นเป็นตัวแทนของคุณลักษณะอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับอยู่อาศัยทั้งหมด ซึ่งเขตที่อยู่อาศัยที่มีค่าเช่าต่าง ๆ กันนั้นมีได้คงที่แน่นอน แต่จะเปลี่ยนหรือย้ายที่โดยการขยายออกไปสู่เขตรอบนอก เฉพาะอย่างยิ่งการขยายเขตที่พักอาศัยออกไปสู่บริเวณรอบนอกของผู้ที่มีฐานะร่ำรวย ซึ่งได้ทำให้เกิดย่านที่อยู่อาศัยของผู้ที่มีฐานะดีขึ้นในบริเวณชานเมือง โดยย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะดีดังกล่าวอาจจะถูกขนาบข้างด้วยเขตที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพรองลงมา Hoyt ได้ระบุถึงปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งมีอิทธิพลต่อการเกิดขึ้นและขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมที่สะดวกที่สุด หรือไปสู่จุดที่มีศูนย์กลางการค้าและอาคารต่าง ๆ อยู่ก่อนแล้ว นอกจากนี้การเคลื่อนที่ของย่านธุรกิจการค้าจะดึงเอาแต่เขตที่อยู่อาศัยราคาแพงออกไปในทิศทางเดียวกัน

2.3.3 ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory)

Chauncy D. Harris และ Edward L. Ullman (Chancy : 1959 161 - 189) ได้รวมเอาแนวคิดของ Burgess และของ Hoyt เข้าด้วยกัน และผสมผสานออกมาเป็นแนวคิดที่ว่าภายในเมืองมีศูนย์กลางหลาย ๆ แห่งขึ้นมา โดยทฤษฎีนี้ได้แสดงให้เห็นว่า การพัฒนาของตัวเมืองจะไม่ได้เริ่มต้นจากจุดศูนย์กลาง (Nucleus) เพียงแห่งเดียวดังที่ Burgess เคยเสนอไว้ แต่การพัฒนาของเมืองจะเริ่มจากศูนย์กลางหลาย ๆ แห่ง

เมืองตามแนวคิดทฤษฎีนี้เกิดขึ้นจากศูนย์กลางหลาย ๆ ศูนย์กลางรวมตัวกัน กล่าวคือเมืองประกอบด้วยพื้นที่ที่มีความหลายหลายแตกต่างกันออกไป ซึ่งการเจริญเติบโตของเมืองมีแนวโน้มที่จะกระจายตัวออกไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง ถ้าพื้นที่บริเวณนั้นมีศักยภาพเพียงพอต่อการพัฒนาความเจริญได้มากกว่าศูนย์กลางเดิมที่มีอยู่ โดยสมมุติฐานของการเกิดศูนย์กลางย่อยดังกล่าวนี้มี 4 ประการ คือ

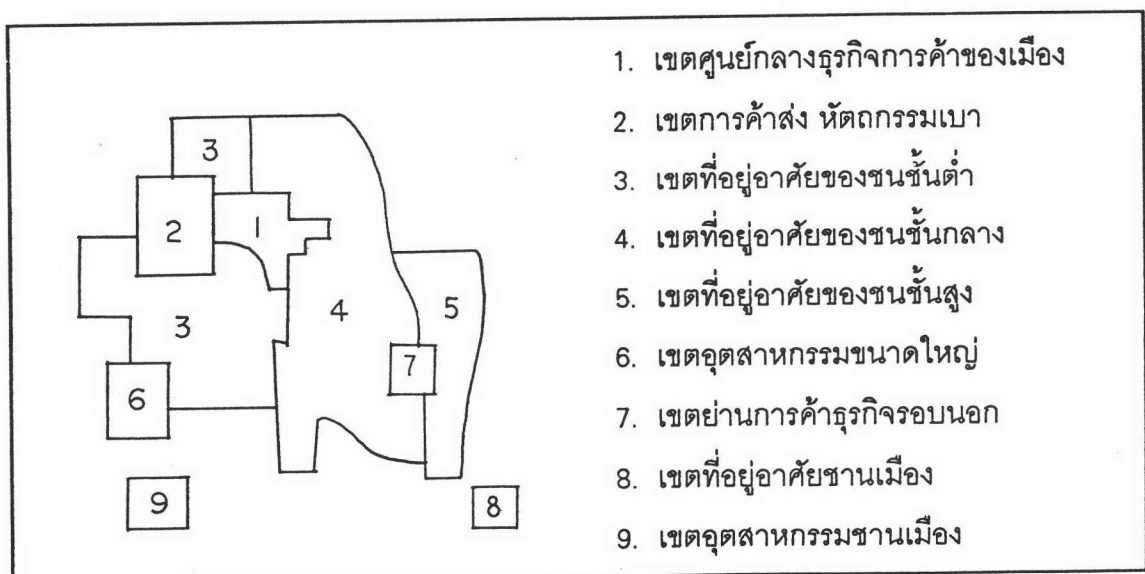
1. กิจกรรมต่าง ๆ ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษ หมายความว่า การลงทุนในกิจกรรมต่าง ๆ หรือการตั้งถิ่นฐานของกิจกรรมมักจะเลือกตั้งอยู่ในบริเวณที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพียงพร้อมที่สุด เช่น ย่านการค้าย่อยต้องการทำเลที่ตั้งที่เข้าถึงสะดวกที่สุด ย่านอุตสาหกรรมต้องการทำเลที่เหมาะสมในเรื่องขนาดของแปลงที่ดิน การอยู่ใกล้แหล่งน้ำและเส้นทางคมนาคม เป็นต้น

2. กิจกรรมบางอย่างที่เหมือนกันมักตั้งอยู่ในพื้นที่บริเวณเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อความได้เปรียบในเชิงการค้า คือ การที่มีลูกค้าร่วมกัน และเพื่อผลประโยชน์ที่จะได้รับจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ข้างเคียง เช่น เซตร้านค้าย่อยรวมตัวอยู่ใกล้กันเพราะความได้เปรียบจากการที่มีลูกค้าร่วมกัน ย่านการเงิน การธนาคารจะรวมอยู่ในบริเวณเดียวกันเพราะความสะดวกในการติดต่อระหว่างกัน

3. กิจกรรมที่ต่างกันไม่สามารถอยู่รวมกันได้ เนื่องจากจะสูญเสียผลประโยชน์ถ้ามาตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน เช่น เขตที่อยู่อาศัยชั้นดีไม่ควรอยู่ใกล้กับโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เป็นต้น

4. กิจกรรมบางอย่างไม่สามารถที่จะสู้ราคาที่ดินหรือค่าเช่าที่ดินที่สูงขึ้น เฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณพื้นที่ซึ่งเป็นที่ต้องการของกิจกรรมอื่น ๆ มากมาย ดังนั้นจึงทำให้กิจกรรมเหล่านั้นต้องขยายตัวไปยังเขตพื้นที่ที่มีราคาที่ดินหรือค่าเช่าที่ดินที่ต่ำกว่าหรือรอง ๆ ลงไป เช่น เขตขายส่งต้องการพื้นที่ที่มีขนาดกว้างขวางในการดำเนินธุรกิจ เพราะต้องใช้พื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้า แต่บางครั้งไม่สามารถหาพื้นที่ที่เหมาะสมในบริเวณใกล้ ๆ กับย่านการค้าได้ จึงต้องออกไปตั้งอยู่ในบริเวณชานเมือง เป็นต้น

สำหรับการเกิดศูนย์การค้าย่อยนั้นมักจะปรากฏว่า มีการต่อเนื่องเชื่อมโยงกับศูนย์กลางหลักโดยเส้นทางคมนาคมสายหลัก โดยมีรูปแบบการใช้ที่ดินดังนี้



รูปที่ 2.6 แสดงการใช้ที่ดินแบบหลายศูนย์กลาง

เขตการใช้ที่ดินของกิจกรรมเหล่านี้เป็นจุดศูนย์กลางที่จะดึงดูดหรือกระตุ้นให้เกิดความเจริญเติบโตขึ้นภายในเมือง Harris และ Ullman (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 50) ได้กล่าวเพิ่มเติมว่าเขต C.B.D. หรือ Downtown กำลังจะหมดความเป็นหนึ่งในแง่ปริมาณการขายและกำลังจะกลายเป็นเขตธรรมดาเขตหนึ่งของเมือง ทั้งนี้เพราะปัจจุบันได้เกิดศูนย์การค้า และกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ ขึ้นมารอบ ๆ เมือง ซึ่งได้ส่งผลให้เกิดศูนย์กลางย่อยหลาย ๆ แห่งขึ้นในบริเวณต่าง ๆ ของเมือง

2.4 แนวความคิดการใช้ที่ดินริมแม่น้ำ

Roy Mann ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Rivers In The City เกี่ยวกับการใช้ที่ดินริมแม่น้ำ โดยให้ความสนใจทางด้านคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ริมแม่น้ำในเขตชุมชนเมือง รวมทั้งการนำเอาที่ดินบริเวณดังกล่าวมาใช้อย่างชาญฉลาด และยกตัวอย่างการใช้ที่ดินผิประเภท โดยพิจารณาในด้านนิเวศวิทยาสุนทรียศาสตร์ และพัฒนาการของการใช้ที่ดิน

Roy Mann กล่าวว่าประเทศต่าง ๆ ในตะวันตกได้พยายามอนุรักษ์สภาพธรรมชาติบริเวณริมน้ำในเขตศูนย์กลางเมือง หรือบริเวณโดยรอบเมืองในเขตเมืองใหญ่ เช่น San Antonio และ Hamburg ก็มีการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่บริเวณริมน้ำไปพร้อม ๆ กัน โดยการออกแบบและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณ Waterfront เป็นกรณีพิเศษ นอกจากนั้นยังกล่าวถึงมลภาวะทางน้ำของเขตชุมชนเมืองว่าจะมีผลกระทบต่อสุขภาพ และสภาพความเป็นอยู่ของประชากรเมือง รวมทั้งผลกระทบต่อระบบการไหลของน้ำในพื้นที่ริมน้ำและบริเวณลุ่มน้ำทั้งหมด อันเกี่ยวกันไปถึงน้ำใต้ดิน ทะเล และสิ่งมีชีวิตในน้ำ โดยสาเหตุของการเกิดมลภาวะจะมาจากสิ่งปฏิกูลและน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่ตั้งเรียงรายอยู่ริมน้ำ เช่น ชุมชนพักอาศัย โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

เมื่อมีการเติบโตทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ความเข้าใจในเรื่องผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ยังมีน้อย การเติบโตทางอุตสาหกรรมจึงทำให้เกิดปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมตามมา ซึ่งแต่เดิมไม่ว่าจะเป็นการเดินทางของคนหรือการขนส่งสินค้าจะใช้การคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก พื้นที่ริมน้ำจึงถือเป็นจุดที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงมาก ดังนั้นการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองที่มีแม่น้ำไหลผ่านจึงมีความหนาแน่นมากบริเวณริมน้ำ โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ต้องการความสะดวกในการขนถ่ายวัตถุดิบและผลิตผล และต้องการ

ใช้น้ำในกระบวนการผลิตรวมไปถึงการถ่ายเทของเสีย ซึ่งการถ่ายเทของเสียลงสู่น้ำโดยตรงได้ทำลายระบบนิเวศน์ พื้นที่นันทนาการ และทัศนียภาพที่สวยงามของพื้นที่ริมแม่น้ำ ดังนั้นจึงสมควรที่จะดูแลและป้องกันการใช้ที่ดินไม่เหมาะสมและทำลายสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

กรรมวิธีที่จะช่วยดูแลป้องกันและช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นบริเวณริมแม่น้ำ คือ การก่อกำเนิดจิตสำนึกว่าที่ตั้งที่อยู่ลึกเข้าไปจากริมแม่น้ำสามารถหลีกเลี่ยงจากปัญหาน้ำท่วมได้ ซึ่งถึงแม้ว่าจะต้องเพิ่มต้นทุนการผลิตขึ้น แต่เมื่อพิจารณาถึงในระยะยาวจะพบว่าสามารถก่อกำเนิดการประหยัดขึ้นได้ นอกจากนี้ควรกระตุ้นให้สาธารณชนเกิดความสนใจต่อปัญหานี้ อย่างกว้างขวางจนยอมรับเป็นหน้าที่ของตนในการดูแลโลกที่ตนเองอาศัยอยู่ ซึ่งถือเป็นการแก้ปัญหาในระยะยาว เพราะถ้าทุกคนคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นก็จะลดน้อยลงไปเรื่อย ๆ จนหมดสิ้นไปในที่สุด ซึ่งจะช่วยให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการดูแลป้องกัน และแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นได้อีกด้วย

แม่น้ำถือเป็นพื้นที่แห่งสุดท้ายของพื้นผิวโลกในเขตชุมชนเมือง ที่ยังหลงเหลือที่ว่างให้มนุษย์สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ในการก่อกำเนิดความสุขของชุมชน และแม่น้ำก็ถือเป็นระบบนิเวศน์ที่ต้องการการอนุรักษ์เป็นลำดับแรก พื้นที่ริมแม่น้ำจึงเป็นความหวังสูงสุดของมนุษย์ในการเริ่มต้นเพื่อชุบชีวิตสิ่งแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนเมืองขึ้นมาใหม่

2.5 แนวความคิดของการอยู่ร่วมกัน

แนวความคิดของการอยู่ร่วมกันตามทฤษฎีมนุษย์นิเวศวิทยา (Harry W. Richardson 1969 : 170-175) กล่าวว่าเมืองเป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของมนุษย์ ส่วนการเติบโตของเมืองจะเป็นผลมาจากแรงผลักดันของการแข่งขันทางเศรษฐกิจ เนื่องจากสังคมมีความซับซ้อนมากขึ้นสำหรับเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาแล้ว ชุมชนที่มีความเหมาะสมก็คือเมือง พลังสามประการจะเป็นตัวอธิบายว่าเงื่อนไขต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นและดำเนินไปได้อย่างไรภายในเมืองและชุมชนโดยทั่วไป

ประการแรก คือ การพึ่งพาซึ่งกันและกันขั้นพื้นฐานของมนุษย์ที่ต้องเข้ามาอยู่ร่วมกันในชุมชน เพราะต้องใช้ปัจจัยพื้นฐานบางอย่างร่วมกัน เช่น การแบ่งงานกันทำในชุมชน เพราะ

ต้องใช้ปัจจัยพื้นฐานบางอย่างร่วมกัน เช่น การแบ่งงานกันทำในชุมชนเมืองเป็นผลของการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดภายใต้แรงกดดันของการแข่งขันทางเศรษฐกิจ

ประการที่สอง การตั้งหลักแหล่งภายในเมืองเป็นเหตุผลทางเศรษฐกิจ การที่มนุษย์ตั้งหลักแหล่งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (รวมทั้งกิจกรรมทางสังคมและวัฒนธรรม) ในที่ใดที่หนึ่งก็เพื่อที่จะตอบสนองวัตถุประสงค์ทางเศรษฐกิจของพวกเขา

ประการที่สาม อุปสรรคด้านระยะทางเป็นตัวเป็นตัวชักจูงให้แต่ละบุคคลเข้ามาอยู่รวมกันอย่างแออัดในย่านใจกลางเมือง ความโน้มเอียงนี้ทำให้มีการแข่งขันสำหรับที่ตั้งในย่านใจกลางเมืองมากขึ้น เป็นผลทำให้ที่ดินและค่าเช่าที่ดินสูงขึ้น รวมทั้งได้ส่งผลให้สภาพการจราจรในบริเวณใจกลางเมืองคับคั่งมากขึ้นด้วย ดังนั้นผู้ที่เข้ามาอยู่ในย่านใจกลางเมืองจะต้องเปรียบเทียบระหว่างความจำเป็นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเขา กับการที่ต้นทุนในการดำเนินการจะต้องเพิ่มขึ้นเมื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจนั้นเข้ามาตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมือง

2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ภายในชุมชน

ภายในชุมชนเมืองเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันของประชากรทั้งหมดที่อาศัยอยู่ภายในเมืองซึ่งทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ นั้นไม่สามารถจะเกิดขึ้นได้ทั้งหมดในพื้นที่เดียวกัน ดังนั้นจึงทำให้เกิดปัญหาในเรื่องที่ตั้งของกิจกรรมใช้ที่ดินควบคู่ไปกับปัญหาในเรื่องการเดินทาง เฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของกิจกรรมการใช้ที่ดินเป็นองค์ประกอบสำคัญในชีวิตประจำวันของมนุษย์อันได้แก่

1. การใช้ที่ดินในส่วนของพื้นที่พักอาศัย
2. การใช้ที่ดินในส่วนของพื้นที่ทำงาน
3. การใช้ที่ดินในส่วนของพื้นที่การให้บริการ
4. การใช้ที่ดินในส่วนของพื้นที่พักผ่อน

พื้นที่ทั้ง 4 ส่วนนี้จะต้องมีความเชื่อมโยงถึงกันได้โดยสะดวก ทั้งนี้เพราะผู้คนที่อาศัยอยู่ภายในเมืองมีความจำเป็นจะต้องเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ทั้ง 4 ส่วนนี้อยู่เสมอ ๆ จาก

บทความของ มานพ พงศ์ทัต¹ ได้กล่าวไว้ว่า ปัญหาเรื่องที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนั้นมักจะควบคู่ไปกับ “ปัญหาการเดินทาง” โดยที่ว่าจะต้องมีที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ที่ให้บริการ และที่พักผ่อน และจะต้องเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ 4 แห่งนี้ ในเมืองที่มีการขยายตัวในแนวราบ เช่น กรุงเทพมหานคร ที่อยู่อาศัยมักจะแยกออกไปอยู่ชานเมืองและนอกเมืองออกไป ซึ่งจะอยู่ห่างไกลจากแหล่งงาน แหล่งจับจ่ายสินค้าและบริการ และสถานที่พักผ่อน ที่ส่วนใหญ่แล้วอยู่ภายในตัวเมืองทำให้เกิดปัญหาในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่สำคัญทั้ง 4 ส่วนนี้

2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับแหล่งและบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเคหการ

ในการใช้ที่ดินของเมืองถึงแม้ว่ากิจกรรมเพื่อการอยู่อาศัยจัดว่าเป็นกิจกรรมที่มีอัตราส่วนการใช้ที่ดินสูงกว่ากิจกรรมประเภทอื่น ๆ แต่การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยก็ยังขึ้นอยู่กับการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ด้วย จากการศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน² พบว่า เหตุผลทางเศรษฐกิจเป็นตัวการสำคัญในการกำหนดประเภทของกิจกรรมต่อพื้นที่โดยกิจกรรมซึ่งสามารถจะจ่ายผลตอบแทนให้แก่ที่ดิน ณ ที่ตั้งแห่งนั้นสูงสุดจะได้ใช้สิทธิ ณ ที่ตั้งแห่งนั้น³ และจากการศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับการเลือกตั้งของกิจกรรมได้ทราบว่า

1. กิจกรรมประเภทเดียวกันให้ผลตอบแทนต่อ 1 หน่วยที่ดิน ณ ที่ตั้งต่างกันไม่เท่ากัน เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะในการเลือกตั้งสำหรับการประกอบกิจการ มีปัจจัยสำคัญที่ใช้ในการพิจารณาได้แก่

- ค่าขนส่งจากหน่วยผลิตไปยังตลาดผู้บริโภค
- ผลตอบแทนที่จะให้แก่ที่ดิน

¹ มานพ พงศ์ทัต, รวมเรื่องอาคารชุดของประเทศไทย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2527

หน้า 2 - 3

² ประพันธ์ เศรษฐนันท์, เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กรุงสยามการพิมพ์),

หน้า 51 - 56 .

³ เรื่องเดียวกัน หน้า 24 - 37

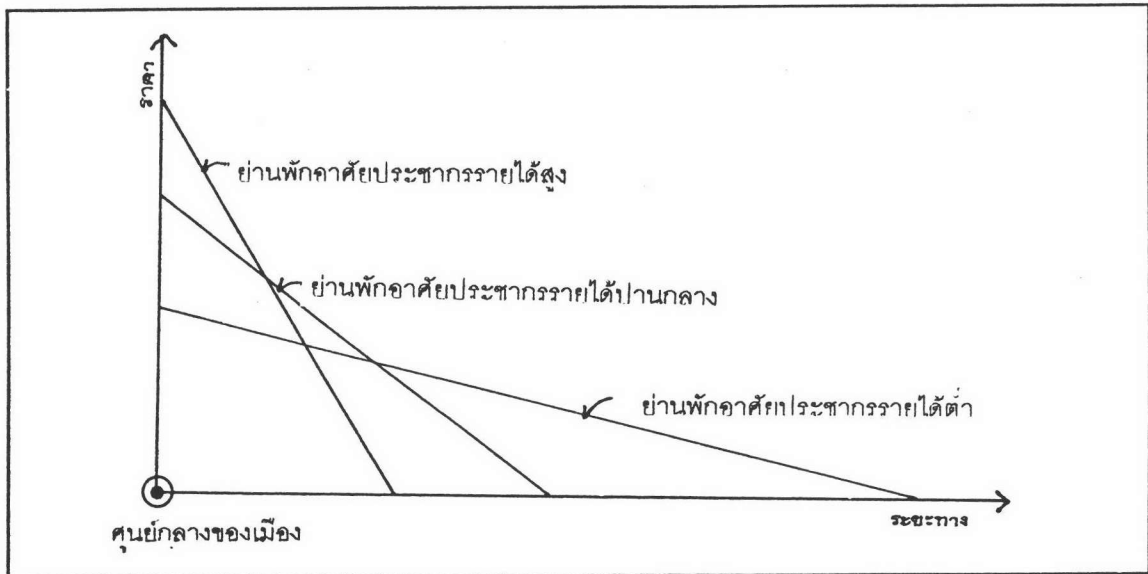
ด้วยเหตุผลที่ค่าขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับระยะทาง เมื่อระยะทางไกลขึ้นค่าขนส่งก็จะเพิ่มขึ้น ค่าตอบแทนต่อที่ดินจะลดลงเพื่อให้เกิดดุลยภาพแก่ต้นทุนในการผลิตโดยที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเป็นค่าคงที่

2. กิจกรรมต่างประเภทกันเสนอผลตอบแทนต่อที่ดิน ณ ที่ตั้งเดียวกันต่างกัน ด้วยเหตุผลที่กิจกรรมทุกประเภทต้องการผลตอบแทนสูงสุด และกิจกรรมต่างประเภทกันมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่างกัน จึงทำให้ฟังก์ชันเสนอค่าเช่า (ค่าเช่าซึ่งสัมพันธ์กับระยะทาง) ของกิจกรรมแต่ละประเภทต่างกันด้วย

เมื่อนำทฤษฎีการใช้ที่ดินและทฤษฎีการเลือกที่ตั้งมาอธิบายลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย (Residential land use pattern) ในประเทศกำลังพัฒนา ได้พบว่าประชากรที่มีรายได้สูงมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับศูนย์กลางของเมือง ในขณะที่ผู้มีรายได้ต่ำกว่าจะอยู่ไกลออกไป¹ และจากการศึกษาของ Grimes และ Lim² ได้พบว่าในโบกอตตา ประเทศโคลัมเบีย ประชากรที่มีรายได้สูงมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณที่มีความสะดวกสบายในการเดินทางและมีเคหการอยู่บนที่ดินที่มีราคาแพงใกล้ใจกลางเมือง ส่วนประชากรที่มีรายได้ต่ำกว่าอยู่บนที่ดินที่มีราคาถูกกว่า มีความสะดวกสบายในการเดินทางน้อยกว่าและอยู่ไกลออกไป เมื่อสรุปเป็นกระสวนย่านพักอาศัยในประเทศกำลังพัฒนามีลักษณะดังนี้ คือ

¹ Berry, Simmous and Tennant. "Urban Population Densities: Structure and change" *Geographical Review* 53 , 3 (July 1963) pp. 389 - 405

² Grimes, and Lim. Employment , Land Values and the Residential Choices of Low - income Household : The cade of Bogota, Columbia. in *Land Economies* , ed. Michana Atterburng. (Mudison,Wisconsin : University of wisconsin. press, 1976) pp. 347 - 353.



ภาพที่ 2.7 แสดงกระสวนย่านพักอาศัยในประเทศกำลังพัฒนา

สาเหตุที่ทำให้กระสวนย่านพักอาศัยในประเทศที่กำลังพัฒนาเป็นเช่นนี้เพราะระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพต่ำและมีการเจริญเติบโตของประชากรสูง จากการศึกษาของ Berry, Simmons และ Tennent ในปี ค.ศ. 1963¹ พบว่า ในประเทศที่กำลังพัฒนาความหนาแน่นของย่านพักอาศัยในย่านใจกลางเมืองมีความหนาแน่นสูง เส้นแสดงความหนาแน่นจะลาดชันลงเมื่อระยะทางไกลออกมา แต่ความหนาแน่นในย่านใจกลางเมืองจะไม่ลดน้อยลงแต่จะกลับเพิ่มขึ้นเมื่อได้พิจารณาลักษณะความหนาแน่นในย่านพักอาศัยในกรุงเทพมหานคร ปรากฏว่าลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยมีความหนาแน่นเพิ่มสูงขึ้นด้วยเช่นกัน และเมื่อพิจารณาถึงสาเหตุและปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงลักษณะของกระสวนย่านพักอาศัยพบว่าสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกระสวนย่านพักอาศัย² มีดังนี้คือ

¹ Berry, Simmons and Tennant. "Urban Population Densities : Structure and change." pp. 389 - 405

² Heilburn, James. "Urban Economics and Publicpolicy" (New York : St. Martin's Press, 1974) pp. 123 - 127

1. การเพิ่มจำนวนประชากร จากการศึกษาแบบจำลองการเลือกที่พักอาศัยโดย Alonso¹ ได้ชี้ให้เห็นว่า การเพิ่มจำนวนประชากรทำให้อุปสงค์ที่มีต่อที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยเพิ่มขึ้น และจำนวนครัวเรือนที่เพิ่มขึ้น และจำนวนครัวเรือนที่เพิ่มขึ้นอาจจะต้องไปตั้งแหล่งที่พักอาศัยใหม่ นอกเมืองออกไป เมื่อเป็นดังนี้จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชากรเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้ราคาที่ดินที่อยู่ในเมืองมีโอกาสที่จะได้รับผลตอบแทนสูงขึ้น สำหรับการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ถ้าที่ดินมีราคาสูงขึ้นการพัฒนาเคหการก็มีแนวโน้มที่จะต้องพัฒนาโดยใช้ขนาดที่ดินต่อครอบครัวเล็กลง สรุปได้ว่าการเพิ่มจำนวนประชากรทำให้เส้นเสนอค่าเช่าต่อที่ดินสูงขึ้น เป็นเหตุทำให้ความหนาแน่นของประชากรในย่านพักอาศัยเพิ่มขึ้น และเป็นผลทำให้ขนาดและขอบเขตของเมืองขยายตัวออกไป

2. การเปลี่ยนแปลงระดับรายได้ เมื่อประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้นประชากรจะมีแนวโน้มที่ต้องการขนาดอาคารพักอาศัยที่ใหญ่กว่าและอยู่ในแหล่งที่พักอาศัยที่ดีกว่า เช่น สภาพแวดล้อมที่ดีกว่า หรือในแหล่งที่ตั้งที่มีความสะดวกสบายของการเข้าถึง² ด้วยเหตุนี้ประชากรจะเสนอค่าเช่าให้แก่ที่ตั้งที่ตนเองพอใจเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้เส้นเสนอค่าเช่าสูงขึ้น และเกิดการเปลี่ยนแปลงกระสวนย่านพักอาศัย

3. การปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่ง เมื่อมีการปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่ง จะส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ประชากรใช้เวลาเท่าเดิม แต่สามารถเดินทางได้ไกลขึ้น จะเป็นแรงจูงใจให้ประชากรย้ายออกไปสู่ชานเมืองซึ่งที่ดินมีราคาถูกกว่าพร้อมทั้งไม่แออัด เส้นเสนอค่าเช่าภายในเมืองจะต่ำลงและจะทำให้ขอบเขตของเมืองขยายออกกว้างขึ้นเช่นกัน

จากแนวความคิดเกี่ยวกับแหล่งและบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเคหการที่ได้กล่าวถึงมาแล้วนี้สามารถสรุปได้ว่า ในประเทศที่กำลังพัฒนาประชากรที่มีรายได้สูงจะนิยมอยู่

¹ Allonso, Willia . Location and Land use. (Cambridge, Mass. : Harvard University Pross, 1964) pp. 134 - 142

² Muth, Richard F. Cities and Housing. p . 8

ใกล้กับศูนย์กลางของเมือง ส่วนประชากรที่มีรายได้ต่ำกว่าจะอยู่ไกลออกไป ความหนาแน่นของประชากรในย่านศูนย์กลางเมืองจะสูงที่สุด และเส้นแสดงความหนาแน่นจะมีความลาดชันลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น ซึ่งที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับเคหการคือ ที่ตั้งที่สามารถตอบสนองในเรื่องของความสะดวกสบายในการเข้าถึง อรรถประโยชน์ในด้านสภาพแวดล้อมขนาดของพื้นที่พักอาศัย และระยะเวลาในการเดินทาง ภายใต้งบประมาณซึ่งจะเป็นข้อจำกัดในการเลือกที่พักอาศัย

2.8 แนวความคิดในการเลือกที่อยู่อาศัยในเมือง

ปัจจัยแหล่งที่ตั้งเช่นภูมิอากาศ ระดับค่าครองชีพในภูมิภาค และบริการสาธารณูปโภคของชุมชนจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยของคนเรา ระหว่างภูมิภาค แต่เมื่อมีการตัดสินใจเข้าไปอยู่ในภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งแล้ว ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลน้อยมากต่อการตัดสินใจเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยของคนเราภายในภูมิภาคหนึ่ง ๆ หรือภายในเมืองหนึ่ง ๆ เพราะในการเลือกถิ่นที่อยู่อาศัยภายในเมืองใดเมืองหนึ่ง คนเรามักจะพิจารณาจาก 2 ปัจจัย คือ

1. การเข้าถึงแหล่งจ้างงานและการติดต่อสัมพันธ์ด้านอื่น ๆ ซึ่งวัดด้วยระยะเวลาที่ต้องใช้ไปในการเดินทาง การเข้าถึงแหล่งงานและการติดต่อสัมพันธ์อื่น ๆ วัดด้วยเวลาและต้นทุนที่เสียไปในการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงาน รวมทั้งเวลาที่ต้องใช้ไปในการเดินทางไปซื้อของ ซึ่งทำให้ต้องพิจารณาถึงแหล่งที่ตั้งร้านค้าปลีก และศูนย์การค้าที่อยู่ในบริเวณนั้น การเดินทางไปโรงเรียนของบุตร การเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจอื่น ๆ

2. คุณภาพที่ตั้ง โดยพิจารณาจากชุมชนเพื่อนบ้านและสภาพแวดล้อมของโครงการพักอาศัย คุณภาพของที่ตั้งมีความสำคัญต่อการเลือกที่อยู่อาศัยซึ่งจะแตกต่างกันไปตามรสนิยมของแต่ละคน แต่ส่วนใหญ่แล้วคนเราพอใจในความสงบเงียบ เนื้อที่กว้างขวาง ความเป็นอยู่เป็นระเบียบ มีบริการสาธารณะที่เพียงพอ และประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นมีรายได้และความเป็นอยู่เหมือนกัน น้อยคนนักที่จะพอใจที่จะอยู่อาศัยในบริเวณที่มีคนอยู่หนาแน่น นอกจากบริเวณดังกล่าวจะมีข้อได้เปรียบในแง่ที่สะดวกต่อการเดินทาง หรือมีบริการอื่นมาชดเชย

Brian J. Berry and Frank E. Horton (Murphy 1975 : 436) ได้เสนอว่าปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดการเลือกที่อยู่อาศัยมี 3 ประการ คือ

1. ราคาหรือค่าเช่าที่พักอาศัย
2. ชนิดของที่พักอาศัย
3. ที่ตั้งของที่พักอาศัย

ปัจจัยทั้ง 3 ประการนี้ มีความสัมพันธ์ควบคู่ไปกับเหตุผลส่วนตัวในการเลือกที่พักอาศัยของแต่ละบุคคล เช่น จำนวนเงินที่บุคคลพอใจที่จะใช้จ่ายสำหรับที่อยู่อาศัยซึ่งขึ้นอยู่กับรายได้ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับสถานภาพสมรสและขนาดครอบครัวหรือวิถีทางในการดำเนินชีวิตซึ่งจะมีผลต่อชนิดของชุมชนที่ต้องการจะอยู่ สถานที่ทำงาน รวมทั้งระยะทางจากบ้านไปยังแหล่งงานด้วย

Brain Goodal (Brain Goodal 1974 : 151 - 161) กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัยว่าผู้อาศัยจะพิจารณาคุณสมบัติของที่อยู่อาศัย 3 ประการ คือ

1. ลักษณะของบ้าน ได้แก่ ความเก่าใหม่ของบ้าน ขนาดของบ้านที่เหมาะสมกับขนาดของครอบครัว และคุณสมบัติของส่วนประกอบภายในบ้าน
2. ลักษณะของชุมชน ผู้อยู่อาศัยมักจะเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยที่มีสภาพเศรษฐกิจและ สังคมเหมือนกับตนเอง
3. ความสัมพันธ์ของที่ตั้งนั้น ๆ กับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งงาน ย่านการค้า อุตสาหกรรม และการติดต่อสัมพันธ์กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

แต่ในทางปฏิบัติปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย ได้แก่

1. รายได้ เขากล่าวว่า รายได้ความพอใจ และการเลือกที่อยู่อาศัยจะมีความสัมพันธ์กันยิ่งขึ้น เมื่อรายได้ของผู้อยู่อาศัยมากขึ้นเท่าใดโอกาสของการเลือกชนิดของที่พักอาศัยที่ตั้ง และความพอใจในสิ่งๆที่ปรารถนาก็จะได้รับการตอบสนองมากขึ้นเท่านั้น
2. การเข้าถึงแหล่งงาน อาจจะมีอิทธิพลต่อการกระจายตัวของประชากรมากกว่าปัจจัยอื่นๆ ครอบครัวจะต้องพิจารณาระหว่างความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว กับความเป็นไปได้หลาย ๆ ด้านที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปทำงาน ราคาที่ดินที่เหมาะสม ความต้องการด้านอื่น ๆ ในการติดต่อกับเมืองและสิ่งพอใจต่าง ๆ
3. สภาพครอบครัว การที่มีเด็กในครอบครัวมีผลสะท้อนต่อการใช้พื้นที่ของครอบครัว ยังมีเด็กมากเท่าไรก็ยังเป็นเครื่องกระตุ้นให้ต้องการบ้านที่มีขนาดใหญ่ นอกจากนี้บริเวณที่มีโรงเรียนที่มีมาตรฐานด้านการศึกษาตั้งอยู่ จะเป็นบริเวณที่ได้รับความสนใจในการเลือกเป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยมากขึ้น ส่วนครอบครัวที่ไม่มีเด็กมักชอบความสะดวกสบายในการ

เข้าถึงสิ่งที่น่าพอใจของเมือง และพอใจที่จะมีบ้านที่มีพื้นที่เล็กกว่าซึ่งตั้งอยู่บริเวณใจกลางของเมือง

4. ปัจจัยอื่น ๆ เช่น การแบ่งแยกผิว เชื้อชาติ และชนชั้น ก็มีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัยเช่นกัน

2.9 แนวความคิดเกี่ยวกับชุมชนริมแม่น้ำ

เป็นที่ยอมรับกันว่าสภาพแวดล้อมนั้นกำหนดชีวิตของผู้คน ทั้งในด้านการดำเนินชีวิตและความนึกคิดทางจิตใจ ในอดีตนั้นผู้คนมักจะเลือกตั้งถิ่นฐานในภูมิประเทศที่ราบลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่บริเวณรอบ ๆ หนองบึง หรือบริเวณสองฝั่งแม่น้ำ ลำธาร ลำคลองสายต่าง ๆ ทั้งนี้ นอกจากจะสามารถใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำดังกล่าว เพื่อการอุปโภคบริโภคแล้ว ยังสามารถใช้แหล่งน้ำเพื่อการคมนาคมขนส่ง และการเพาะปลูก นอกจากนี้คนไทยยังมีกิจกรรมและพิธีกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแหล่งน้ำมากมาย ด้วยความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้เองทำให้การตั้งถิ่นฐานริมน้ำกลายเป็นภาพลักษณ์ของคนไทยในสายตาของชาวต่างชาติ

สำหรับพัฒนาการและความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันระหว่างการตั้งถิ่นฐานของคนไทยกับแม่น้ำนั้นมีแนวความคิดในหลาย ๆ แง่ที่จะช่วยอธิบายให้ทราบถึงพัฒนาการและความสัมพันธ์ดังกล่าว ดังจะนำเสนอในส่วนต่อไปนี้

2.9.1 แนวความคิดเกี่ยวกับน้ำและวิถีชีวิตของคนไทย

จากการที่สังคมไทยในอดีตนั้นมีลักษณะเป็นสังคมเกษตรกรรม ซึ่งจะมีน้ำเป็นปัจจัยสำคัญทั้งต่อการประกอบอาชีพและต่อการอุปโภคบริโภค ดังนั้นผู้คนในสมัยก่อนจึงนิยมตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณใกล้ ๆ กับแหล่งน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณสองฟากฝั่งแม่น้ำ อาทิเช่น ในสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีชุมชนต่าง ๆ ตั้งอยู่เรียงรายมากมายหลายชุมชน ได้แก่ ชุมชนเมืองปากน้ำ ชุมชนเมืองนครสวรรค์ ชุมชนเมืองอยุธยา กรุงรัตนโกสินทร์ เป็นต้น นอกจากนี้ในบริเวณสองฟากฝั่งของแม่น้ำสายสำคัญอื่น ๆ ก็มีการตั้งถิ่นฐานอยู่เรียงรายอยู่เช่นกัน ดังจะเห็นได้จากในสองฟากฝั่งแม่น้ำปิง แม่น้ำมูล แม่น้ำชี แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำป่าสัก เป็นต้น ซึ่งมีการตั้งถิ่นฐานในลักษณะของชุมชนเมืองขนาดใหญ่หลายเมืองอยู่บริเวณสองฝั่งแม่น้ำสายสำคัญเหล่านี้

นอกจากน้ำจะถูกใช้ในการเพาะปลูกและอุปโภคบริโภคแล้ว น้ำยังมีอิทธิพลอย่างมากต่อการสัญจรไปมา และการค้าขายของผู้คนในอดีต ซึ่งอิทธิพลดังกล่าวนี้จะสะท้อนออกมาให้เห็นได้จากรูปแบบการขยายตัวของเมืองในอดีตที่ส่วนใหญ่จะขยายตัวไปตามสองฟากฝั่งแม่น้ำ รวมทั้งมีเมืองท่าสำหรับการขนถ่ายสินค้าเกิดขึ้นบริเวณสองฝั่งแม่น้ำสายสำคัญหลาย ๆ เมือง เช่น เมืองนครสวรรค์ เมืองแม่กลอง เป็นต้น

บทบาทของน้ำที่มีต่อสังคมไทยนั้นนอกจากจะเน้นบทบาทในด้านการหล่อเลี้ยงชีวิตของผู้คนแล้ว สายน้ำยังมีอิทธิพลอย่างมากต่อประเพณีและวัฒนธรรมหลาย ๆ อย่างของไทย มักจะมี “น้ำ” เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เช่น พระราชพิธีเสด็จพยุหยาตราทางชลมารค ประเพณีสงกรานต์ และรดน้ำดำหัวผู้ใหญ่ในวันสงกรานต์ ประเพณีลอยกระทง การแข่งเรือ การเล่นเพลงเรือ เป็นต้น

ปัจจุบันนี้แม้ว่าสภาพของสังคมจะเปลี่ยนแปลงไป ทำให้บทบาทของน้ำที่มีต่อวิถีชีวิตของคนไทยลดน้อยลงไปเรื่อย ๆ แต่ถึงกระนั้นแม่น้ำก็ยังคงมีความสำคัญในเรื่องของการขนส่งสินค้าบางประเภท มีความสำคัญในขบวนการผลิต และการถ่ายเทของเสียของโรงงานอุตสาหกรรม รวมไปถึงการเป็นแหล่งระบายของเสียของชุมชนที่ตั้งอยู่ริมสองฟากฝั่ง ซึ่งจากปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้เองได้ส่งผลให้ระบบนิเวศน์ พื้นที่นันทนาการและทัศนียภาพที่สวยงามของแม่น้ำสายต่าง ๆ เสื่อมสลายลงไปพร้อม ๆ กับบทบาทของน้ำต่อวิถีชีวิตคนไทยที่นับวันจะลดน้อยลงไปทุกที

2.9.2 แนวความคิดเกี่ยวกับแม่น้ำเจ้าพระยาและกรุงเทพมหานคร

หลังจากที่สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีทรงกอบกู้อิสรภาพคืนมาได้ ทรงโปรดให้สถาปนากรุงธนบุรีขึ้นเป็นเมืองหลวง ด้วยทรงมีพระราชดำริว่ากรุงศรีอยุธยาเสียหายหนัก ยากที่จะปฏิสังขรณ์ให้กลับคืนได้ เมืองธนบุรีซึ่งเป็นเมืองด่านสำคัญใกล้ทะเลทั้งมีป้อมปราการเป็นชัยภูมิดีอยู่แล้ว กอปรกับเป็นเมืองเล็กพอสมควรแก่กำลังไพร่พลและราษฎรในขณะนั้น ต่อมาเมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกเสด็จเถลิงถวัลย์ราชสมบัติแล้ว ทรงย้ายราชธานีจากฝั่งตะวันตกมาสู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ด้วยทรงเห็นปัญหาเรื่องที่ตั้งของเมืองธนบุรีว่าเป็นเมืองที่มีแม่น้ำกลางเมือง หากมีข้าศึกยกมาประชิดพระนครก็จะรักษาเมืองได้ลำบากจึงโปรดให้ย้ายราชธานีมายังที่ตั้งในปัจจุบัน ซึ่งอยู่บริเวณริมฝั่งด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเหตุผลสำคัญในการที่พระองค์เลือกที่ตั้งในบริเวณนี้น่าจะเนื่องมาจาก

- ความเหมาะสมในด้านยุทธศาสตร์ โดยที่กรุงรัตนโกสินทร์มีลักษณะพื้นที่เป็นหัวแหลม โอบล้อมด้วยแม่น้ำทั้ง 3 ด้าน สามารถที่จะป้องกันพระนครได้ง่าย
- การที่ตั้งเมืองอยู่ในบริเวณที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะช่วยก่อเกิดต่อสภาพของสังคมไทยซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสังคมเกษตรกรรม และมีความจำเป็นจะต้องใช้น้ำในการเพาะปลูก รวมไปถึงการอุปโภคบริโภค
- ที่ตั้งของเมืองที่อยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำจะอำนวยความสะดวกในด้านคมนาคมขนส่ง และการติดต่อค้าขาย ดังจะเห็นได้จากการที่มีตลาดน้ำกระจายตัวตามแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นหลาย ๆ แห่ง เช่น ตลาดน้ำคลองบางหลวง ตลาดน้ำคลองบางกอกน้อย ตลาดน้ำท่าเตียน ตลาดน้ำปากคลองตลาด ตลาดน้ำคลองมหานาค เป็นต้น

จากรายละเอียดที่ได้กล่าวมาแล้วนี้จะเห็นได้ว่าสภาพชีวิตของคนไทยในสมัยอดีตนั้นมีความผูกพันกับสายน้ำอย่างเหนียวแน่น เฉพาะอย่างยิ่งแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นสายโลหิตเส้นหลักที่หล่อเลี้ยงชุมชนในภาคกลางของไทย โดยในชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานบริเวณสองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานี้ก็รวมไปถึงกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองหลวงของประเทศด้วย ซึ่งการตั้งถิ่นฐานของชุมชนสมัยเริ่มแรกในบริเวณนี้คงมีมานานแล้ว มีหลักฐานทางประวัติศาสตร์ทราบแต่เพียงว่าสมัยที่พระเจ้าอู่ทองทรงสถาปนากรุงศรีอยุธยา เมื่อ พ.ศ. 1893 นั้น เมืองพระประแดงเป็นเมืองหน้าด่านสำคัญที่รักษาพื้นที่บริเวณอ่าวไทย ถัดขึ้นมาเป็นชุมชน “เมืองบางกอก” ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา¹ แต่มีไซในสภาพที่มีแม่น้ำผ่านกลางแบ่งพื้นที่ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีเช่นทุกวันนี้ หากลำน้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านตามธรรมชาติเดิมนั้นไหลวกวนจากทางเหนือเข้าคลองบางกอกน้อยอ้อมเข้าคลองตลิ่งชันและคลองบางระมาด แล้วไหลออกทางคลองบางกอกใหญ่ ดังนั้นพื้นที่ตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ในอดีตก็คือ ตำบลบางกอก ซึ่งมีพื้นที่ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีรวมเป็นแผ่นดินผืนเดียวกันมาก่อน ชุมชนนี้มีความเจริญเติบโตและมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นเป็นลำดับพร้อม ๆ กับการรุ่งเรืองของอาณาจักรกรุงศรีอยุธยา ในสมัยสมเด็จพระไชยราชาธิราชมี

¹ กำธร กุลชล และ ทรงสรรค์ นิลกำแหง, “วิวัฒนาการทางกายภาพของกรุงรัตนโกสินทร์ ตะวันออก : ตั้งแต่ก่อนสร้างกรุงจนถึงสมัยเปลี่ยนแปลงระบบการปกครอง” วารสารของมหาวิทยาลัยศิลปากร, ปีที่ 45 ฉบับพิเศษ (ธันวาคม 2523 - ธันวาคม 2525) หน้า 222

การขุดคลองลัดบางกอกจากคลองบางกอกน้อยถึงคลองบางกอกใหญ่ทำให้สายน้ำเปลี่ยนทิศทาง โดยเส้นทางแม่น้ำเดิมแคบลงและกลายเป็นคลองในเวลาต่อมา ส่วนคลองลัดบางกอกนั้น ได้ขยายตัวกว้างออกไปเป็นลำน้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน

2.9.3 แนวความคิดเกี่ยวกับชุมชนและวิวัฒนาการชุมชนกรุงเทพมหานคร

การตั้งถิ่นฐานของผู้คนริมสองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลนั้น ในช่วงตลอดระยะเวลา 200 กว่าปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่สมัยที่ย้ายเมืองหลวงจาก กรุงธนบุรีมาอยู่ที่กรุงรัตนโกสินทร์ ได้มีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ มากมายในพื้นที่นี้ ทั้งในด้าน เศรษฐกิจ สังคม ประชากร และการปกครอง ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้คือ

- ช่วงตั้งแต่รัชกาลที่ 1 - รัชกาลที่ 3

ชุมชนกรุงเทพฯ ในช่วงนี้ได้ถูกแม่น้ำเจ้าพระยาและคูคลองที่ถูกขุดขึ้นแบ่ง พื้นที่ออกเป็น 3 ส่วนเกือบเท่ากัน ประชาชนมักจะเลือกตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่ริมสองฟากฝั่ง แม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลอง ซึ่งจะสะดวกต่อการคมนาคมและการใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค การขยายตัวของชุมชนจะขยายตัวไปตามแนวสองฝั่งแม่น้ำลำคลอง

- ช่วงตั้งแต่รัชกาลที่ 4 - รัชกาลที่ 6

ในสมัยรัชกาลที่ 4 มีการทำสนธิสัญญาเบาริ่ง ทำให้รัฐบาลต้องสร้างถนน ตามแบบตะวันตกซึ่งเป็นถนนที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลตามคำเรียกร้องของชาวตะวันตก คือ ถนนเจริญกรุง ถนนสีลม นอกจากนี้มีถนนที่รัฐบาลตัดขึ้นเอง คือ ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร แต่อย่างไรก็ตามการตั้งถิ่นฐานของชุมชนและการขยายตัวของชุมชนจะยังคงอยู่ในแนวสองฝั่ง แม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองสายต่าง ๆ

ในสมัยรัชกาลที่ 5 แม่น้ำลำคลองยังคงมีบทบาทสำคัญในการคมนาคม ขนส่ง แต่อย่างไรก็ตามการคมนาคมทางบกก็เริ่มมีบทบาท . โดยในสมัยนี้มีกาตัดถนนสามเสน ซึ่งมีส่วนอย่างมากต่อการขยายตัวของเมืองไปทางทิศเหนือ

ในสมัยรัชกาลที่ 6 นโยบายของรัฐมีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการคมนาคมขนส่ง โดยความสำคัญของการคมนาคมเปลี่ยนจากแม่น้ำลำคลองมาเป็นถนน ในบาง บริเวณมีการถมคลองและสร้างเป็นถนนแทน

- ช่วงตั้งแต่รัชกาลที่ 7 - รัชกาลที่ 9 (ปัจจุบัน)

การพัฒนากรุงเทพฯ ยังคงเป็นไปในลักษณะเดิมที่ให้ความสำคัญกับการคมนาคมทางบก โดยได้มีการกระจายความเจริญไปยังบริเวณรอบนอกของกรุงเทพฯ โดยมีการสร้างถนนออกไปทุกทิศทุกทาง ซึ่งทำให้การตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของชุมชนกระจายออกไปในแนวถนนสายหลัก ๆ และถนนสายรองด้วยเช่นกัน