

บทที่ 2

แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบ และ โครงสร้างการใช้ที่ดิน

ทฤษฎีในส่วนนี้ช่วยในการอธิบายรูปแบบและโครงสร้างการใช้ที่ดินในเขตบางกะปิ ซึ่งมีลักษณะเด่นชัดบางประการตามแนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบและโครงสร้างการใช้ที่ดินที่มีผู้เสนอและทำการศึกษาไว้ รูปแบบที่สำคัญได้แก่

2.1.1 รูปแบบการใช้ที่ดินเป็นรูปวงกลม (The Concentric Theory) E. W. Burgess (Johnson, 1975: 170-172) ได้เสนอทฤษฎีที่คิดค้นขึ้น โดยอธิบายการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจและการใช้ที่ดินในเมืองเรียกกันว่า "ทฤษฎีการแบ่งเขตการใช้ที่ดินในเมืองเป็นรูปวงกลม" (The Concentric Zone Theory)

ความคิดของ Burgess เชื่อว่าดัดแปลงมาจากแบบจำลองที่ตั้งด้านเกษตรกรรมของ Von Thunen ซึ่งตั้งข้อสมมุติฐานว่า ที่ดินภายในเมืองมีสภาพความอุดมสมบูรณ์เท่ากันหมด ภูมิประเทศรอบตัวเมืองเหมือนกัน ค่าขนส่งเท่ากัน เมืองมีศูนย์กลางเดียวกัน และทุกพื้นที่สามารถพัฒนาเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยได้เท่ากัน จากสภาพดังกล่าว Burgess ได้กำหนดให้เมืองประกอบด้วยเขตต่าง ๆ 5 บริเวณ (Zone) ดังนี้

ก. บริเวณที่ 1 (Central Business District)

บริเวณศูนย์กลางเมืองจะเป็นศูนย์ธุรกิจการค้าต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์การค้า โรงแรม โรงละคร ธนาคาร ร้านค้า และอาคารที่ทำการต่าง ๆ รวมทั้งเป็นศูนย์วัฒนธรรม และเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทุกประเภท

- ข. บริเวณที่ 2 (Zone of Transition)
บริเวณที่จัดเป็นเขตการค้าอุตสาหกรรมขนาดเล็กและ
โกดังเก็บสินค้าตั้งอยู่ ในบริเวณนี้จะมีที่อยู่อาศัยดั้งเดิมของเมือง
- ค. บริเวณที่ 3 (Zone of Independent Working
Men's Home)
บริเวณนี้ อยู่ห่างจากบริเวณที่ 2 ออกมา การใช้ที่ดินจะ
เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย มีความต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายในการ
เดินทางไปทำงาน จึงเลือกอยู่อาศัยในบริเวณที่อยู่ใกล้แหล่งงานมากที่สุด
- ง. บริเวณที่ 4 (Zone of Better Residences)
เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ระดับปานกลางและ
มีรายได้สูงรวมอยู่บ้างในบริเวณนี้ บ้านพักอาศัยจะเป็นบ้านเดี่ยวและอยู่ในสภาพ
ดี และบางแห่งอาจมีร้านค้าย่อยที่แยกตัวออกจากบริเวณศูนย์กลางการค้าในเมือง
- จ. บริเวณที่ 5 (Commuter Zone)
บริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงซึ่งอยู่ในเขตชานเมือง
จะเป็นบ้านเดี่ยวและมีเนื้อที่มาก จะเป็นบริเวณที่พัฒนาเป็นหย่อม ๆ ตามเส้นทาง
คมนาคมที่สามารถเดินทางได้รวดเร็ว ในการเข้าไปทำงานหรือติดต่อธุรกิจการค้า
ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ ภายในตัวเมือง

ทฤษฎีนี้ แสดงถึงการใช้ที่ดินภายในเมืองและการขยายตัวของเมือง
ออกจากศูนย์กลางเมืองไปสู่พื้นที่โดยรอบ และเน้นให้เห็นถึงการแข่งขันการใช้ที่
ดินแต่ละประเภท ซึ่งขึ้นอยู่กับผลตอบแทน หรือผลประโยชน์สูงสุดจากการเลือกที่
ตั้งที่เหมาะสมที่สุด

2.1.2 รูปแบบการใช้ที่ดินเป็นส่วนของวงกลม (Radial Sector Theory) Homer Hoyt (Northam, 1979: 189-190) ได้เสนอทฤษฎีการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ในเมืองเป็นส่วนของวงกลม (Sector) โดยได้ปรับปรุงมาจาก The Concentric Zone Theory ซึ่งได้อธิบายว่า การขยายตัวของเมืองไม่อาจขยายตัวเป็นรูปวงกลมได้สม่ำเสมอ ทั้งนี้เพราะจะมีอิทธิพลทางด้านเศรษฐกิจและกายภาพมากำหนด ดังนั้น เมืองจะขยายออกไปในรูป Sector โดยจะเริ่มจากจุดศูนย์กลางเมือง แล้วขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคม ในลักษณะรูปดาว (Star Shape)

Sector Theory ได้กล่าวถึงบริเวณที่อยู่อาศัยในเมืองไว้ดังนี้

ก. บริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงจะเกิดในบริเวณ 2 ฟากถนนใหญ่ที่เชื่อมต่อระหว่างศูนย์การค้าภายในเมือง หรือถนนที่เชื่อมระหว่างเมือง หรือในบริเวณรอบศูนย์การค้า ธนาคาร และอาคารที่ทำการต่าง ๆ

ข. บริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงในเมือง มักขยายไปในพื้นที่ว่างที่ไม่มีอุปสรรคจากสภาพธรรมชาติหรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น และอยู่ในทำเลที่มีภูมิประเทศสวยงาม

ค. ที่อยู่อาศัยราคาสูงจะอยู่กันเป็นกลุ่มก้อนและมีทิศทาง การขยายตัวต่อเนื่องกันไปตลอด

ง. แนวโน้มของการขยายตัวของศูนย์การค้า ธนาคาร ร้านค้า และสถานที่ทำงาน ย่อมแสดงถึงแนวโน้มของการขยายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยราคาแพงด้วย

จ. สถานที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับอาคารที่พักอาศัยแบบแฟลต หรืออพาร์ทเมนต์ ควรอยู่ใกล้ศูนย์การค้า หรือใกล้บริเวณที่อยู่อาศัยเก่าแก่ของเมือง

จ. นักจัดสรรที่ดินอาจทำให้ทิศทางการขยายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูง เปลี่ยนแปลงไปได้

สรุปแนวความคิดของทฤษฎีนี้ กล่าวถึงการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยเป็นหลัก ซึ่งแหล่งที่ตั้งของบริเวณที่พักอาศัยจำแนกตามรายได้ (Income) ตำแหน่งทางสังคม (Social Position) ราคาและค่าเช่า (Prices and Rents) ผู้มีรายได้สูงมีความต้องการที่อยู่อาศัยที่ดี และมีราคาสูง และมีโอกาสในการเลือกที่ตั้งที่มีมาตรฐาน และสภาพที่ดีกว่าผู้มีรายได้น้อย

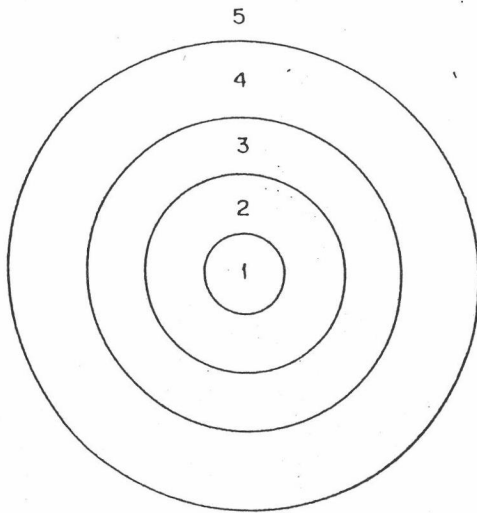
2.1.3 รูปแบบการใช้ที่ดินแบบหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory) Chaumey D. Harris and Edward L. Ullman (Northam, 1979: 191-192) ได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับการขยายตัวของเมืองแบบหลายศูนย์กลาง โดยนำแนวความคิดทฤษฎีของ Burgess and Hoyt มาพัฒนาเข้าด้วยกัน แล้วเพิ่มส่วนประกอบอื่น ๆ เข้าไป ทฤษฎีนี้ได้อธิบายว่า รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองนั้นจะมีหลายศูนย์กลาง จำนวนศูนย์กลางจะเพิ่มขึ้นตามขนาดของเมือง ซึ่งศูนย์กลางเมืองมักจะเกิดอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่อยู่อาศัยของคนชั้นกลางและชั้นสูง และศูนย์กลางย่อยที่เกิดขึ้นใหม่นี้ มักจะมีการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ ที่มีความสัมพันธ์กันเกิดขึ้นตามมาด้วย

สำหรับการกระจายตัวของกิจกรรมต่างๆ พิจารณาตามความต้องการโดยเฉพาะของแต่ละบริเวณ และเพื่อประโยชน์ใช้สอยเป็นสำคัญ คือ

ก. กิจกรรมบางประเภทต้องการความสะดวกสบาย และที่ตั้งที่เหมาะสมเฉพาะกิจกรรม เช่น บริเวณพาณิชยกรรมจะต้องตั้งอยู่ในใจกลางเมืองและตรงจุดที่มีการเข้าถึงได้สะดวกที่สุด

ข. กิจกรรมบางประเภทอาจต้องอยู่รวมกันหรือใกล้กัน ทั้งนี้เพื่อให้ได้ผลกำไรทางเศรษฐกิจสูงสุด เป็นต้นว่า ประหยัดค่าขนส่ง ประหยัดแรงงาน หรือมีอำนาจในการต่อรอง

รูปที่ 2.1 แสดงรูปแบบและโครงสร้างการใช้ที่ดินภายในเมือง

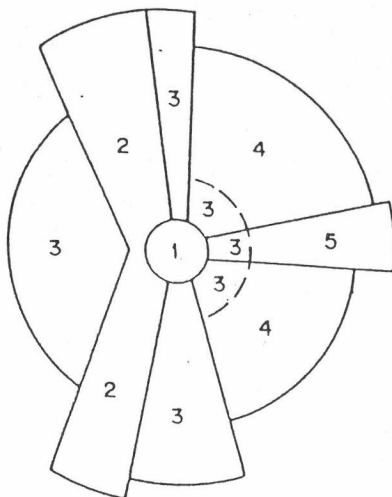


CONCENTRIC ZONE CONCEPT

- 1. Central Business District
- 2. Zone of Transition
- 3. Zone of Workingmen's Homes
- 4. Zone of Better Residences
- 5. Commuter Zone

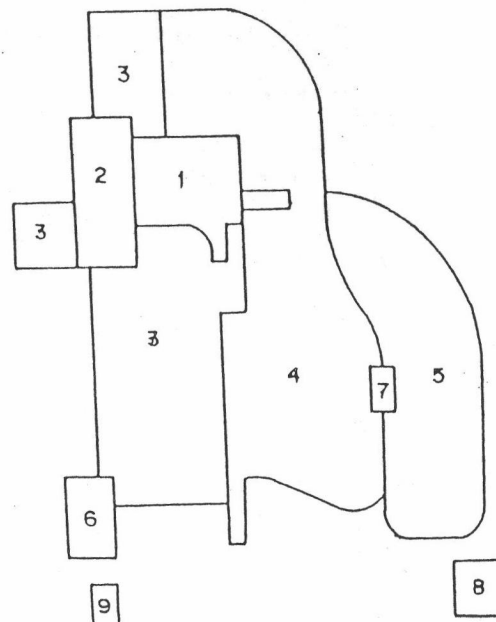
SECTOR CONCEPT

- 1. Central Business District
- 2. Wholesale Light Manufacturing
- 3. Low-Class Residential
- 4. Medium-Class Residential
- 5. High-Class Residential



MULTIPLE NUCLEI CONCEPT

- 6. Heavy Manufacturing
- 7. Outlying Business District
- 8. Residential Suburb
- 9. Industrial Suburb



ค. กิจกรรมบางประเภทต้องแยกจากกันโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ เพราะอาจก่อให้เกิดผลเสียแก่กัน เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยกับบริเวณอุตสาหกรรม

ง. กิจกรรมบางประเภทไม่อาจจัดตั้งในพื้นที่ที่เหมาะสมสูงสุดได้ ทั้งนี้เพราะค่าเช่าที่ดินแพงเกินไป เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยราคาถูก จำเป็นต้องตั้งอยู่ในที่ดินที่มีราคาถูก

นอกจากนี้แล้ว สภาพทางภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจและสังคม มีส่วนในการพิจารณาการขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ ในเมืองด้วย เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงอาจตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการระบายน้ำได้ดี มีทิวทัศน์งาม ร่มรื่นและอยู่นอกเมือง ขณะที่โรงงานอุตสาหกรรมหนักอาจตั้งอยู่ในบริเวณที่ดินมีราคาถูก มีระบบระบายน้ำไม่ดี แต่มีการคมนาคมขนส่งสะดวก

2.2. แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินภายในเมือง

แนวความคิดนี้ ช่วยอธิบายถึงลักษณะการใช้ที่ดินภายในเขตบางกะปิ ซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับการใช้ที่ดินโดยรวมของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งมีผลต่อการเกิดสภาพพื้นที่ตาบอดภายในเขต นอกจากนี้ แนวความคิดนี้ยังมีส่วนช่วยในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตาบอดให้สอดคล้องกับแนวทางของรูปแบบการใช้ที่ดินในเขตบางกะปิอีกด้วย

2.2.1 การแบ่งประเภทการใช้ที่ดินในเมือง Bartholomew (Murphy, 1966: 236) ได้ศึกษาการใช้ที่ดินภายในเมืองต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกา โดยการแบ่งประเภทการใช้ที่ดิน พบว่าสามารถแบ่งได้ดังนี้

ก. ที่ดินภายในเมืองทั้งหมด แบ่งออกเป็นพื้นที่พัฒนาปรับปรุงแล้ว และพื้นที่ซึ่งยังไม่ได้ทำประโยชน์ หรือเป็นที่ว่างโล่ง

ข. พื้นที่ที่พัฒนาแล้วแบ่งออกเป็นที่ดินที่พัฒนาโดยภาคเอกชน และพัฒนาโดยภาครัฐบาล

พื้นที่ที่พัฒนาโดยภาคเอกชน แบ่งออกเป็น 6 ประเภท ดังนี้

- ที่อยู่อาศัยครอบครัวเดี่ยว
- ที่อยู่อาศัยครอบครัวแฝด
- ที่อยู่อาศัยหลายครอบครัว
- พื้นที่เพื่อการค้า
- พื้นที่สำหรับอุตสาหกรรมเบา
- พื้นที่สำหรับอุตสาหกรรมหนัก

ส่วนพื้นที่ซึ่งพัฒนาโดยภาครัฐบาล แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- ถนนหนทาง
- เส้นทางรถไฟ
- ถนนสาธารณะ สนามกีฬา
- สถานที่ราชการ - กิ่งราชการ

2.2.2 แนวทางและรูปแบบการใช้ที่ดินภายในเมือง Golany (Murphy, 1966: 383) กล่าวว่า การกำหนดแนวทาง และรูปแบบการใช้ที่ดินภายในเมือง จะมาจากนโยบายการใช้ที่ดิน โดยรูปแบบการใช้ที่ดินที่เหมาะสมในอนาคตต้องคำนึงถึง

ก. รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ที่ตั้งของกิจกรรมตลอดจนความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องของกิจกรรมเหล่านั้น (Linkage) ปัจจุบันเหล่านี้จะบอกให้ทราบถึงแนวโน้มของทิศทางการขยายตัว และรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต

ข. แนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการขยายตัวของประชากรเมืองในอนาคต ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับการคาดการณ์การใช้ที่ดินของเมืองในอนาคต

ค. ลักษณะรูปแบบการใช้ที่ดินสำหรับเมืองในอนาคต จะขึ้นอยู่กับ

1. วัตถุประสงค์ของการวางแผน ซึ่งสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระดับชาติ ระดับภาค และแผนพัฒนาพื้นที่ชนบทที่อยู่โดยรอบ
2. ข้อจำกัด (Constraints) ต่าง ๆ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพ ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาขยายตัวของเมือง และมีผลต่อรูปแบบและโครงสร้างของเมืองในอนาคต
3. ระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ซึ่งสำนักผังเมืองจะเป็นผู้กำหนด โดยพิจารณาความสัมพันธ์กับความเป็นไปได้ ทางด้านงบประมาณการพัฒนาเมืองของท้องถิ่น

2.3. แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

แนวความคิดนี้ช่วยในการแยกแยะและอธิบายถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นประเภทของการใช้ที่ดินที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เมืองมากที่สุดในแต่ละบางกะปิ รวมทั้งมีอิทธิพลโดยตรงต่อการเกิดพื้นที่ตาบอด

2.3.1 ด้านระบบนิเวศน์

ก. Aamos H. Hawlay (Murphy, 1966: 421) นักนิเวศน์วิทยา ซึ่งมีความสนใจเกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกที่ตั้งสำหรับอยู่อาศัยในแง่ของระบบนิเวศน์ ซึ่งได้พบว่า บริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่นในใจกลางเมืองใกล้ย่านธุรกิจ และย่านอุตสาหกรรมจะเป็นบริเวณที่ดินที่มีราคาแพงและจะมีที่อยู่อาศัยราคาถูก ทั้งนี้ เพราะเจ้าของที่ดินในบริเวณใจกลางเมือง มักจะคาดการณ์ว่า

ที่ดินในบริเวณดังกล่าวจะมีราคาสูงขึ้นอย่างแน่นอน และจะมีความเหมาะสมที่จะนำไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมอื่นๆ ที่ไม่ใช่เพื่อการอยู่อาศัย ดังนั้น จึงไม่เอาใจใส่และบำรุงรักษาที่อยู่อาศัย ซึ่งจะพบว่าบริเวณชุมชนใจกลางเมืองนี้จะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ส่วนผู้มีรายได้สูงจะอพยพออกไปอยู่ชานเมืองมากขึ้น

ข. William Alonso (Murphy, 1966: 436) ได้อธิบายว่า การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยในเมืองมีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับราคาที่ดิน กล่าวคือ ในบริเวณใจกลางเมือง ที่ดินจะมีราคาสูง และในขณะเดียวกัน ที่ดินจะมีราคาตกลงตามระยะทางที่ห่างจากศูนย์กลางเมืองออกไป ซึ่งเป็นผลทำให้ที่อยู่อาศัยมีราคาตกลงไปด้วย และราคาที่ดินยังแปรผกผันกับค่าขนส่ง นั่นคือผู้ที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่ดินราคาถูก จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง หรือการขนส่งสูงกว่าคนที่อาศัยอยู่ใจกลางเมือง นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงานด้วย

ค. Lowdow Wingo Jr. (Murphy, 1966: 468) ได้ให้ความสำคัญกับการเดินทางไปทำงานมากที่สุด และได้ให้ข้อสรุปผลการศึกษว่าการย้ายที่อยู่อาศัยเข้าใกล้แหล่งงานมากขึ้น ราคาที่ดินก็จะยิ่งสูงขึ้น ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลง แต่ก็พบว่ามีการเคลื่อนย้ายยังคงย้ายที่อยู่เข้าใกล้แหล่งงานเรื่อย ๆ จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งที่พอใจ ซึ่งเงินที่เกิดจากการประหยัดจากการเดินทางที่ลดลง เท่ากับช่วยทำให้ราคาที่ดินลดลงด้วย

ง. สุวัฒน์ ธาดานิติ กล่าวถึงความแตกต่างของการใช้ที่ดินภายในเมือง ทำให้เกิดการเดินทาง ขณะเดียวกัน การเดินทางก็ถูกจำกัดโดยระยะโครงข่ายของการคมนาคม ซึ่งนั่นคือ โครงข่ายการคมนาคมมีผลต่อการใช้ที่ดิน และการกระจายของประชากร ขณะเดียวกัน การใช้ที่ดินและการกระจายของประชากร ก็ส่งผลไปถึงโครงข่ายนั้นด้วย

2.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

ก. Jay Siegal (Hirsch, 1975: 56-57) ได้ให้ความเห็นว่า การเลือกที่อยู่อาศัยจะต้องพิจารณาถึงปัจจัยสำคัญภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณ คือ

1. ความสะดวกสบายในการเข้าถึง (Accessibility)
2. คุณภาพของสภาพแวดล้อม เช่น ลักษณะทางด้านสังคมของชุมชน สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การบริการชุมชนต่าง ๆ และความพึงพอใจเกี่ยวกับที่ตั้ง
3. ทำเลที่ตั้ง และลักษณะที่ดินที่ใช้ปลูกสร้างบ้าน

ข. B. M. Mariatry (Hirsch, 1975: 87) ได้อธิบายถึงปัจจัยในการเลือกที่พักอาศัย คือ

1. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ เขาให้ความสำคัญในเรื่องความสามารถในการใช้จ่ายว่า เป็นปัจจัยพื้นฐานอันดับแรกในการเลือกที่อยู่อาศัย ส่วนระยะทางไปยังแหล่งงานและราคาที่ดิน จะเป็นปัจจัยที่ตามมาภายหลัง การตัดสินใจเลือกที่ตั้งที่แตกต่างกัน ย่อมขึ้นอยู่กับงบประมาณและระดับรายได้ของผู้อยู่อาศัย และสิ่งนี้เป็นตัวกำหนดการกระจายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ต่างกันภายในเมือง
2. ปัจจัยด้านสังคม จะเกี่ยวข้องกับความแตกต่างกันในด้านคุณค่าความต้องการ และความพอใจของประชาชน

2.3.3 สภาพกายภาพและสังคม

ก. Brian Goodal (Goodal, 1972: 150-161) ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ที่นำมาพิจารณาในการเลือกที่อยู่อาศัย ซึ่งจะพิจารณาจากลักษณะ 3 ประการ คือ

1. ลักษณะของบ้าน โดยดูจากความใหม่เก่าของบ้าน ส่วนประกอบภายใน และขนาดที่พอเหมาะสำหรับครอบครัว

2. ลักษณะชุมชน ผู้อาศัยมักจะพิจารณาเลือกบริเวณที่มีสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเหมือนตนเอง

3. ที่อยู่อาศัยมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ สามารถเดินทางไปยังบริเวณต่าง ๆ ได้สะดวกรวมทั้งแหล่งงาน ย่านธุรกิจการค้า และกิจกรรมอื่น ๆ ซึ่งอาจเกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ Goodal ยังได้เสริมความคิดเห็นว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย ก็คือ

1. รายได้และความพอใจ จะทำให้ตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัย ผู้มีรายได้สูงจะมีโอกาสเลือกชนิดและขนาดของบ้าน รวมทั้งที่ตั้งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกได้ดีกว่า

2. ราคาที่ดิน จะต้องมีราคาที่ไม่แพงนัก แต่เป็นทำเลที่ดี

3. สภาพครอบครัว สมาชิกของครอบครัวมีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่ ซึ่งจำเป็นที่จะต้องมีบ้านขนาดใหญ่ด้วย นอกจากนั้น บริเวณที่มีโรงเรียนซึ่งมีมาตรฐานด้านการศึกษาที่ตั้งอยู่ จะได้รับความสนใจในการเลือกที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น

4. การกำหนดบริเวณพื้นที่เพื่อแบ่งชนชั้นด้านสังคม เช่น การแบ่งแยกผิว เชื้อชาติ ก็จะมีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยด้วย

ข. William H. Clair (Clair, 1973: 46-49) ได้อธิบายถึงแนวทางโดยทั่วไปในการเลือกที่อยู่อาศัย และการพัฒนาที่อยู่อาศัยในเมือง ดังนี้

1. ที่ตั้งที่อยู่อาศัยควรอยู่ในที่ดอน ซึ่งมีความปลอดภัยสูง มีการระบายน้ำได้ดี และควรอยู่ใกล้ถนน และดินมีลักษณะที่เหมาะสมในการก่อสร้าง มีบริการสาธารณะต่าง ๆ ที่สามารถเดินทางไปใช้บริการได้

2. ที่อยู่อาศัยควรอยู่ในพื้นที่ที่ปลอดภัยจากภัยด้านต่างๆ ได้แก่ ภัยจากน้ำท่วม ไฟไหม้ หรือบริเวณแนวเส้นทางบิน ซึ่งคาดว่าจะมีเครื่องบินตก

3. ที่อยู่อาศัยควรตั้งอยู่ใกล้แหล่งที่ทำงาน ย่านการค้า และต้องอยู่ห่างจากการรบกวนจากควัน กลิ่น เสียง ฝุ่นละออง และอิทธิพลของสิ่งที่ไม่พึงปรารถนา
4. ที่อยู่อาศัยควรอยู่ในบริเวณที่มีสภาพธรรมชาติสวยงามหรือมีทิวทัศน์แวดล้อม
5. ที่อยู่อาศัยควรอยู่ในที่ที่ไม่มีบ้านหนาแน่น และต้องมีความเป็นส่วนตัว เงียบสงบ ได้รับแสงสว่างเพียงพอ และมีอากาศถ่ายเทได้ดี

ค. Barrie Needham (Needham, 1977: 96-97) ได้อธิบายถึงเหตุผลที่ที่อยู่อาศัยตั้งอยู่รวมกันในบริเวณใกล้เคียง ดังนี้

1. ความสะดวกในการเข้าถึง ความต้องการในด้านความสะดวกเกี่ยวกับการเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ทำให้ผู้อยู่อาศัยเลือกอยู่ในบริเวณสองข้างเส้นทางคมนาคมและกระจายอยู่รอบ ๆ ศูนย์กลางธุรกิจการค้า ศูนย์กลางการทำงาน และศูนย์กลางการศึกษา
2. การประหยัดจากภายนอก การอยู่ร่วมกันในบริเวณเดียวกันของที่อยู่อาศัย จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องการใช้บริการทางสาธารณูปการ เช่น สถานศึกษา และสถานพยาบาล รวมทั้งการใช้บริการสาธารณูปโภคของเมือง เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ เนื่องจากบริการต่าง ๆ เหล่านี้สามารถให้บริการได้ทั่วถึง และเพียงพอสำหรับบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงกันมากกว่าบริเวณที่อยู่กันกระจัดกระจาย

ง. Northam (Northam, 1979: 277-279) เสนอรูปแบบการกระจายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยในเมือง โดยแบ่งออกเป็น 3 บริเวณ ดังนี้

- บริเวณที่ 1 เป็นบริเวณที่อยู่ใกล้ใจกลางเมือง จะเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นที่อยู่อาศัยของหลายครอบครัวรวมกัน (Multi-family Dwelling Units) และมีความหนาแน่นสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ

- บริเวณที่ 2 ได้แก่บริเวณที่กระจายอยู่รอบ ๆ บริเวณแรก เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยของพวกกรรมกร พวกใช้แรงงาน
- บริเวณที่ 3 เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยที่ขยายตัวออกมาตามเส้นทางคมนาคมหลัก อาจเป็นประชากรที่ย้ายออกมาจากบริเวณที่ 1 ก็ได้ บริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว (Single Family Dwellings) มีความหนาแน่นน้อยกว่าบริเวณอื่น ๆ จัดเป็นเขตนอกเมือง (Residential Suburban หรือ Commuter Zone)

จ. Harold Cater กล่าวว่า ปัจจัยสำคัญ 2 ประการ ที่ควบคุมการตัดสินใจว่า จะเลือกอยู่ในบริเวณใดของเมือง ได้แก่

1. สถานะทางสังคมของผู้อยู่อาศัย เช่น ระดับรายได้ บุคลิกส่วนบุคคล และกลุ่มทางสังคม
2. สภาพครอบครัว เช่น ครอบครัวที่ประกอบด้วยผู้สูงอายุเป็นส่วนใหญ่ ย่อมต้องการบ้านที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความสงบ

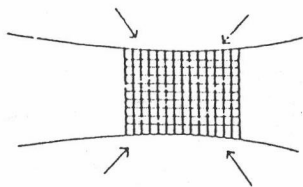
2.4 แนวความคิดในการขยายตัวของเมือง

แนวความคิดนี้ช่วยอธิบายถึงวิวัฒนาการและลักษณะการขยายตัวของเขตบางกะปิ ในฐานะที่เป็นพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งยังช่วยอธิบายการเปลี่ยนแปลงซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดพื้นที่ที่ตาดอด

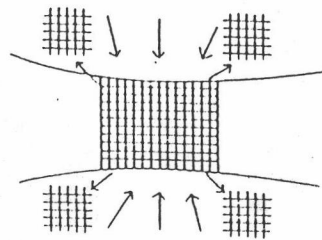
2.4.1 วิวัฒนาการของเมือง Patrick Gedds ได้กล่าวว่า เมืองจะมีวิวัฒนาการเกิดขึ้นตามลำดับ หรือขั้นตอน (สมคักดี เศรษฐนันท์, 2524: 12) ดังนี้

1. ขั้นเริ่มต้นเข้าสู่ศูนย์กลาง (Inflow) เป็นขั้นตอนที่เข้าสู่การรวมตัวกันเป็นชุมชนเมือง
2. ขั้นสร้างเมือง (Build up) เป็นขั้นตอนที่มีการก่อสร้างอาคารอยู่หนาแน่นในศูนย์กลาง และเมืองเริ่มมีการขยายตัวเมืองแผ่ออกไป

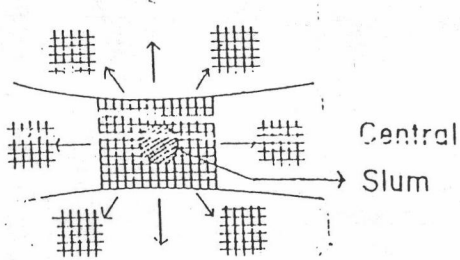
รูปที่ 2.2 แสดงขั้นตอนวิวัฒนาการของเมืองตามแนวความคิดของ Patrick Gedds



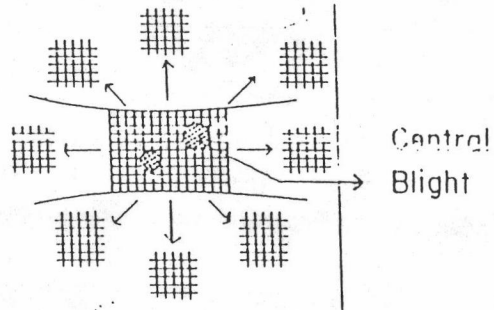
ขั้นที่ 1. Inflow



ขั้นที่ 2. Build-up



ขั้นที่ 3. Back flow



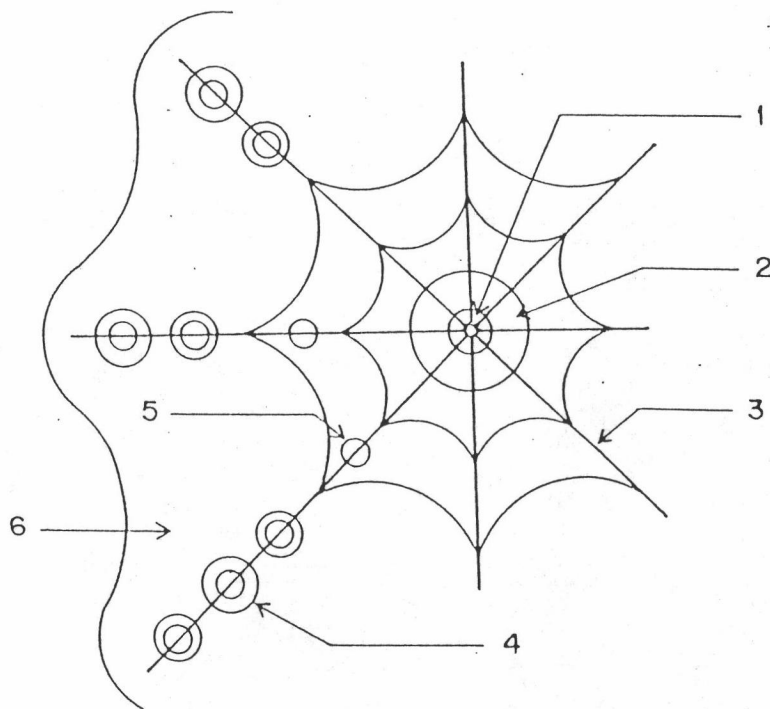
ขั้นที่ 4. Sprawling Mass

3. ขั้นเมืองขยายตัวออก (Back Flow) เป็นขั้นที่เมืองขยายออก และศูนย์กลางเมืองเริ่มเสื่อมโทรม

4. ขั้นเมืองเจริญเติบโตแบบกระจาย (Sprawling Mass) และศูนย์กลางเมืองเสื่อมโทรม

2.4.2 ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของเมือง การขยายตัวของเมือง ได้อธิบายว่า รูปร่างลักษณะและทิศทางการขยายตัวของเมืองจะค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่ง โดยแต่เดิม ศูนย์กลางเมืองดั้งเดิมจะเป็นย่านธุรกิจกลาง และก่อนที่จะมียานยนต์ใช้ในการคมนาคม เมืองจะมีรูปร่างเป็นวงกลม ต่อมาเมื่อมีการนำยานยนต์เข้ามาใช้ในการขนส่งมวลชน ทำให้เกิดการขยายเมืองแผ่ออกจากย่านธุรกิจกลางเดิม ตามเส้นทางคมนาคม ต่อจากนั้น บริเวณที่เป็นสถานีรถไฟ หรือสถานีรถยนต์ตามชานเมือง จะเริ่มเติบโตกลายเป็นชุมชนย่อย ๆ ตามแนวเส้นทางหลักที่มุ่งเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง เมื่อเมืองขยายตัวออกมากขึ้น ชุมชนเล็ก ๆ ชานเมืองที่อยู่ใกล้เมืองมากที่สุด ก็จะถูกลืนกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมืองไป และท้ายที่สุด พื้นที่ว่างที่อยู่ตอนในระหว่างถนนก็จะค่อย ๆ เจริญขึ้น

รูปที่ 2.3 แสดงการเติบโตของเมืองตามการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่ง

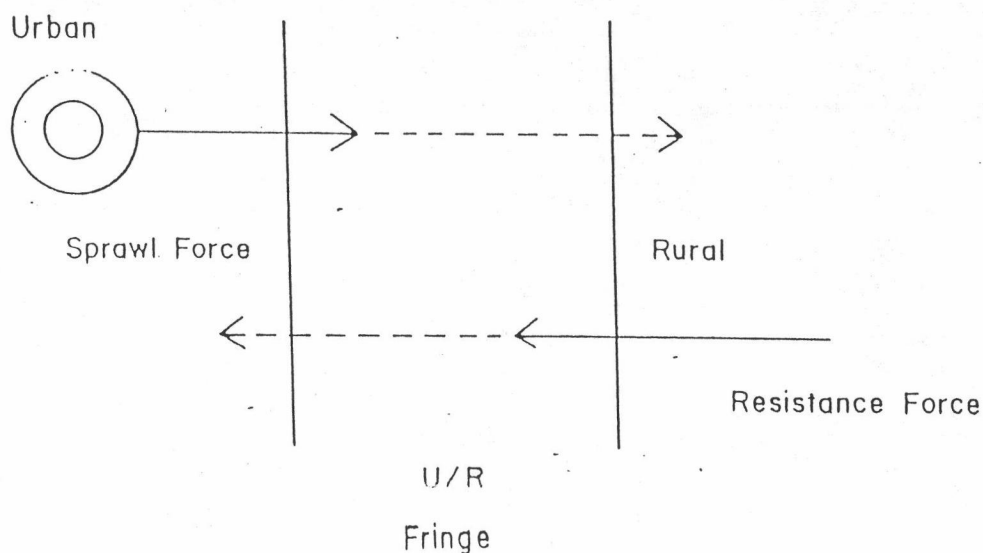


1. ย่านธุรกิจกลาง
2. เมืองวงกลมก่อนมีการใช้ยานพาหนะยานยนต์
3. เส้นทางขนส่งมวลชนที่แผ่ออกจากศูนย์กลาง
4. ชุมชนชานเมืองบริเวณสถานีรถไฟ และสถานีขนส่งสำคัญ ๆ
5. ชุมชนชานเมืองที่ถูกกลืนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเมือง
6. บริเวณที่เจริญขึ้นเมื่อมีการใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะ

2.4.3 ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของเมือง มานพ พงศทัต ได้แสดงทัศนะไว้ว่า การขยายตัวของเมือง จะขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมในแนวราบจากศูนย์กลางของเมืองไปสู่ชนบท ซึ่งเป็นการเกิดในลักษณะที่เป็นแนวเส้นตรง (Ribbon Development) การขยายตัวจะแผ่ต่อออกไปเรื่อย ๆ ครอบคลุมพื้นที่ที่ยังไม่มีแรงหรือปัจจัยใด ๆ มาต่อต้านการขยายตัวนั้น ๆ ปัจจัยที่จะเกิดขึ้นต่อการขยายตัว มักจะเกิดขึ้นจากปัจจัยหลายอย่างด้วยกัน เหตุผลด้านความสะดวกสบายในด้านสาธารณูปโภคจะเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งเริ่มด้วยการคมนาคมและการเข้าสู่พื้นที่ที่เป็นปัจจัยสำคัญ เมื่อการขยายตัวกระจายออกไป จนกระทั่งเข้าถึงไม่สะดวก และการเดินทางมาสู่แหล่งงานในเมืองเริ่มมีปัญหา เช่น เส้นทางเดินทางไกลเกินไป เส้นทางคมนาคมไม่สะดวก การให้บริการการเดินทางไม่ดีพอ ไม่มีความปลอดภัย แรงต้านทานการขยายตัวธรรมชาติก็จะเกิดขึ้นทีละน้อย ๆ จนในที่สุด การขยายตัวในทางราบของเมืองเริ่มมีปัญหา จนไม่คุ้มค่ากับการขยายตัวออกไปอีก ก็จะเกิดทางเลือกขึ้น 3 ทาง คือ

1. แยกตัวเป็นอิสระไม่ติดต่อกับในเมือง เป็นเมืองใหม่ (New Town)
2. หยุดการขยายตัว
3. เริ่มหันกลับเข้ามาในเมือง และเติบโตในเมือง

รูปที่ 2.4 แสดง Diagram การขยายตัวของเมืองและแรงต้านทานการขยายตัว

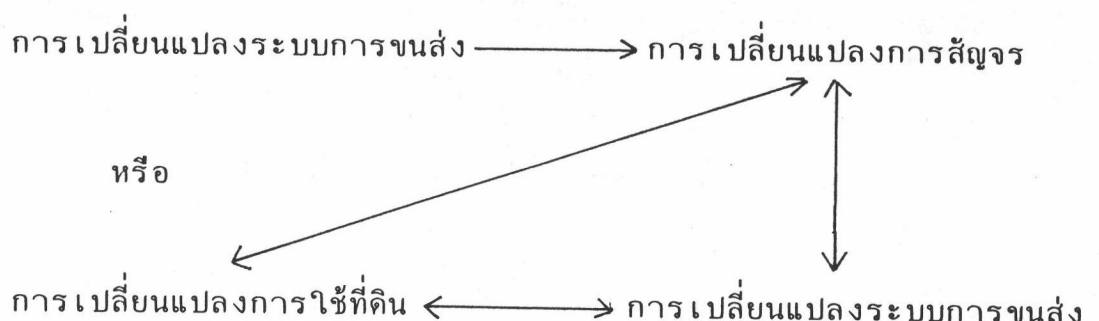


2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งกับปัจจัยด้านต่าง ๆ ของเมือง

แนวความคิดนี้ช่วยอธิบายถึงความสำคัญของถนนอันเป็นปัจจัยหลักของการขยายตัวของเขตบางกะปิ รวมทั้งความเปลี่ยนแปลงของระบบการสัญจร ซึ่งมีผลกระทบต่อลักษณะต่าง ๆ ของเมือง และในท้ายที่สุด ส่งผลกระทบมาสู่การเป็นปัจจัยในการเกิดพื้นที่ตาบอด

2.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งและการใช้ที่ดิน

Needham (Needham, 1977 : 131-135) ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ของการขนส่งและการใช้ที่ดินว่า เมื่อคนมาอยู่รวมกันมากขึ้น การติดต่อปะทะสัมพันธ์ของคนในเมืองก็จะยิ่งซับซ้อนมากขึ้น เพราะกลุ่มคนที่มาอยู่รวมกันจะมีความแตกต่างทางวัฒนธรรม ความเชื่อ ที่มา อาชีพ ฯลฯ จึงเกิดการพึ่งพากันระหว่างสาขาอาชีพและระหว่างกลุ่มสังคมที่ต่างต่างกัน ซึ่งการติดต่อพึ่งพากันดังกล่าว จะมีเส้นทางการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยหลักในการติดต่อเคลื่อนย้ายแรงงาน สินค้า และปัจจัยการผลิตระหว่างส่วนต่างๆ ของเมือง และ Needham ยังได้กล่าวอีกว่า การขนส่งและการใช้ที่ดินมีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลซึ่งกันและกัน เมื่อสิ่งหนึ่งเปลี่ยนแปลงไปก็จะมีผลกระทบต่ออีกสิ่งหนึ่งด้วย ถ้าระบบการขนส่งเปลี่ยนแปลงไป จะทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไป และเมื่อการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไป จะทำให้ระบบการขนส่งเปลี่ยนแปลงไป ดังแสดงในแผนภาพ



ฉะนั้น เราอาจคาดคะเนการใช้ที่ดินของเมืองในอนาคตได้จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการขนส่งของเมืองได้ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงพิเศษอื่นใดขึ้นมาพร้อมกัน

W. R. Blunden และ J. A. Black (Blunden and Black, 1984: 84-85) ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ดังกล่าว โดยการศึกษาด้วยการวิเคราะห์ด้วยระบบ (System Analysis) เขาให้คำจำกัดความของระบบว่า "ระบบ คือ กลุ่มของสิ่งที่อยู่รวมกัน และมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน" โดยมีองค์ประกอบ (elements) ของระบบนี้ คือการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ (เช่น ที่พักอาศัย ที่พักผ่อนหย่อนใจ โรงงานอุตสาหกรรม ศาสนสถาน ฯลฯ) และการขนส่งรูปแบบต่างๆ (เช่น ทางรถไฟ ถนน ท่าเรือ) สิ่ง que เชื่อมองค์ประกอบต่างๆ ของระบบเข้าด้วยกันคือ การสัญจร (Traffic) ซึ่งเกิดขึ้นมาเนื่องจากระดับของกิจกรรมทางการใช้ที่ดินและสมรรถนะของการขนส่ง การสัญจรในระบบนี้จึงเปรียบเป็นยานพาหนะชนิดหนึ่งนั่นเอง ในการพิจารณาและศึกษาระบบนั้น เขาเน้นหนักในด้านการศึกษาผลกระทบ ภาวะสมดุลย์และภาวะคงตัวของระบบ โดยให้การใช้ที่ดินและการขนส่งวางรูปแบบระบบให้อยู่ในรูปที่เป็นระบบปิด โดยองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบจะมีความสัมพันธ์อยู่ในระบบที่อยู่ในภาวะคงตัว (ภาวะคงตัว หมายถึง ภาวะที่ระบบอยู่ในความสมดุลย์เป็นเวลานาน) เมื่อใดที่องค์ประกอบแต่ละตัวหรือองค์ประกอบตัวใดตัวหนึ่งเปลี่ยนแปลงไป จะทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบที่อยู่ในภาวะคงตัว ระบบจึงต้องพยายามปรับตัวเองให้กลับมาอยู่ในภาวะสมดุลย์ (ภาวะสมดุลย์ หมายถึง ภาวะที่ระบบมีปัจจัยออกเท่ากับปัจจัยเข้า) จนเกิดเป็นภาวะคงตัวโดยเร็ว เพื่อไม่ให้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำลายระบบได้

Pederson (Pederson, 1980: 4-20) ได้กล่าวไว้ว่า การใช้ที่ดินในเมืองนั้น แบ่งเป็นเขตใหญ่ๆ ได้ 2 เขต คือ เขตที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Central Business District, CBD) ซึ่งจะเป็นการใช้ที่ดินที่เป็นอาคาร ร้านค้าปลีก

สำนักงาน นันทนาการต่าง ๆ อีกเขตหนึ่งคือ เขตที่อยู่นอก CBD จะเป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินแบบต่าง ๆ ที่ไม่นิยมให้อยู่ใน CBD ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม แหล่งค้าส่งและบ้านพักอาศัย เป็นต้น Pederson กล่าวว่า การใช้ที่ดินเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยมีปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคือ เส้นทางการขนส่ง โดยเฉพาะทางหลวงสายหลัก ๆ ซึ่งเมื่อตัดทางหลวงผ่านพื้นที่ใด กิจกรรมที่จะตามมาเป็นลำดับแรกคือโรงงานอุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย ซึ่งมักจะไปบุกรุกพื้นที่เกษตร ส่วนในพื้นที่เมื่อนั้น เมื่อจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น (ในขณะที่มีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ) ที่ดินในเมืองที่เคยเป็นเขตที่พักอาศัยก็จะเปลี่ยนเป็นที่ดินสำหรับสำนักงาน ร้านค้า ส่วนที่พักอาศัยก็จะย้ายออกไปอยู่ในเขตชานเมือง หรือที่มีที่ดินที่ราคาต่ำกว่าเขตใจกลางเมือง แต่ถ้าระบบการขนส่งในเมืองไม่มีประสิทธิภาพพอ หรือมีถนนไม่เพียงพอกับความต้องการของประชากรเมือง จะทำให้ประชากรต้องมากระจุกตัวอยู่ใกล้กับแหล่งงานในเขตใจกลางเมือง หรือห่างออกไปไม่เกิน 6-10 กิโลเมตร เพื่อลดระยะเวลาการเดินทาง ซึ่งการกระจุกตัวกันของประชากรดังกล่าว มักจะทำให้เกิดปัญหาตามมามาก เช่น การจราจรติดขัด อาชญากรรม ราคาที่ดินสูงขึ้น ฯลฯ ฉะนั้นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ปัญหาการใช้ที่ดินในเมืองไม่รุนแรงนัก

2.5.2 แนวความคิดที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

Gauthier (Gauthier, 1970: 54-57) ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งและการขยายตัวทางเศรษฐกิจว่า เมื่อมีการลงทุนทางด้าน การขนส่ง จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ 3 ลักษณะ คือ

ก. ผลกระทบทางบวก (โดยตรง) ต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เนื่องจากมีถนนทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางรับส่งสินค้า การขยายตัวทางเศรษฐกิจจึงรวดเร็วขึ้น

ข. ผลกระทบทางลบ ที่ก่อให้เกิดการชะงักงันของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพราะการนำเอาทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่มาลงทุนทางการขนส่งมากเกินไป ทำให้เกิดการขาดแคลนทรัพยากรที่จะนำไปใช้ทางด้านอื่น ๆ

ค. ผลกระทบทางอ้อมต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ในตัวของการขนส่งเองจะไม่ก่อให้เกิดการขยายตัว แต่จะสนับสนุนให้มีความเป็นไปได้มากยิ่งขึ้นในการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

Garrison & Marts (Garrison & Marts, 1958:71) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของถนนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดินว่า ที่ดินที่อยู่ใกล้ทางหลวงจะมีแนวโน้มที่ราคาจะสูงขึ้นอัตราที่เร็วกว่าที่ดินที่อยู่ห่างจากทางหลวงออกไป และ Alexander (Alexander, 1964: 123) ได้กล่าวเพิ่มเติมว่า ทั้งราคาที่ดินและถนนมีความสัมพันธ์กันในแง่ที่ว่า ราคาที่ดินจะแปรผันโดยตรงต่อระยะห่างจากทางหลวง คือราคาที่ดินที่อยู่ใกล้ทางหลวงจะสูงกว่าที่ดินที่อยู่ไกลออกไป และถ้าพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินในช่วงเวลาหนึ่ง จะพบว่าอัตราการเพิ่มของราคาที่ดินจะแปรผันโดยตรงกับระยะห่างจากทางหลวงเท่านั้น

2.5.3 อิทธิพลของการขนส่งต่อพื้นที่เมือง

Leibbrand (Leibbrand, 1970: 46-60) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของการขนส่งต่อพื้นที่เมืองว่า เมืองและการขนส่งเป็นสิ่งที่เกิดมาคู่กัน ถ้ามีสิ่งหนึ่งก็ต้องมีอีกสิ่งหนึ่งเสมอ จึงไม่มีเมืองใดในโลกที่ไม่มีเส้นทางขนส่ง ซึ่งมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกที่ตั้งของเมือง และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ และรูปแบบการขนส่งก็จะเป็นตัวกำหนดและจำกัดรูปแบบของเมือง โดยในช่วงแรก ๆ มีการตั้งถิ่นฐานมากบริเวณสองข้างทางและตามจุดเปลี่ยนเส้นทาง การตั้งถิ่นฐานมักจะเป็นไปอย่างสะเปะสะปะ ไม่มีรูปแบบที่แน่นอน ขาดระเบียบและการวางแผนในอดีตทางน้ำเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญที่สุด เพราะสามารถขนส่งได้เป็นปริมาณมาก ๆ สินค้าที่เคลื่อนย้ายในอดีตก็มักเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก เมื่อกาลเวลาผ่านไป มนุษย์มีการประดิษฐ์คิดค้นและพัฒนาทางด้าน การขนส่ง มีการนำเทคโนโลยี

ใหม่ ๆ มาใช้ในการขนส่ง จึงให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนเพราะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ทำให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็วและสะดวกยิ่งขึ้น จากการทำมีการขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบไปสู่โรงงาน และจากโรงงานไปสู่ตลาดไปสู่ผู้บริโภคได้สะดวก เขตอิทธิพลของเมืองก็กว้างขึ้น เมืองก็มีขนาดใหญ่ขึ้นตามไปด้วย เมื่อเมืองใหญ่มากขึ้น ก็จะเกิดเส้นทางติดต่อระหว่างส่วนต่าง ๆ มากขึ้น การตั้งถิ่นฐานก็มากขึ้นไปด้วย ฉะนั้น การวางผังเมือง หรือการวางแผนพัฒนาพื้นที่เมืองจึงต้องพิจารณาการขนส่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ

Murphy (Murphy, 1968 : 88-91) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบที่สำคัญที่สุดที่ชี้ให้เห็นถึงลักษณะและระดับของความเป็นเมือง คือ โครงข่ายคมนาคม บริเวณพื้นที่เมือง (Urban Area) จะเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายคมนาคมหนาแน่นที่สุด และถ้าปราศจากเส้นทางขนส่งแล้ว การหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ เช่น การขนส่งสินค้าวัตถุดิบและแรงงานก็จะไม่เกิดขึ้น เมืองจึงไม่สามารถดำรงอยู่ได้

ภาพรวมของการขนส่งของเมืองก็จะแสดงออกในเรื่องของการศึกษารูปแบบของการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการของเมือง ซึ่งเริ่มจากการที่จุดศูนย์กลางของเมืองพัฒนามาจากการเลือกที่ตั้งในบริเวณที่อยู่ใกล้ หรือริมเส้นทางคมนาคม เช่น สองข้างถนน ริมแม่น้ำลำคลอง ฯลฯ การเกิดรูปแบบใหม่ ๆ ของการขนส่งก็จะทำให้เกิดการพัฒนา การเติบโต หรือการขยายขนาดของเมืองออกไป เขตชานเมืองก็เป็นที่อยู่อาศัยของคนที่ทำงานในเขตใจกลางเมืองที่เป็นย่านธุรกิจ ประชากรที่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองจะลดลง และไปอยู่ในเขตชานเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า ซึ่งจะเป็นเช่นนี้ได้ ก็ต้องมีการพัฒนาในเรื่องของเส้นทางขนส่งเพื่อให้มีการเดินทางไปสู่ส่วนต่าง ๆ ทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนั้น Murphy ยังได้กล่าวถึงการเดินทางของ

ประชากรในเมืองว่า เป็นผลมาจากการเกิดความแตกต่างทางด้านสังคม และ เศรษฐกิจของประชากร ซึ่งส่งผลให้เกิดรูปแบบการเดินทาง 3 รูปแบบด้วยกัน คือ

ก. Recreational circulation เป็นการเดินทางอัน เป็นผลมาจากปัจจัยทางสังคม ทำให้เกิดการเดินทางจากแหล่งต่างๆ เช่น แหล่ง งาน ที่พักอาศัย ร้านค้า ฯลฯ ไปสู่แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ

ข. Journey-to-Work เป็นการเดินทางจากแหล่งต่างๆ ไปสู่แหล่งงาน

ค. Journey-to-shop เป็นการเดินทางจากแหล่งต่างๆ ไปสู่ร้านค้าซึ่งอยู่ในใจกลางเมือง และอยู่ในเขตที่พักอาศัย (ในชนบท) เป็นส่วน มาก ที่เป็นเช่นนี้เพราะในเมืองส่วนต่าง ๆ จะมีหน้าที่เฉพาะของตนเอง ฉะนั้น ย่านการค้าจึงมีศูนย์กลางอยู่ใน CBD แต่ในชนบทนั้น การแบ่งแยกหน้าที่ของแต่ละ ส่วนของพื้นที่ยังไม่ชัดเจน แหล่งการค้าจึงกระจายอยู่ตามเขตพักอาศัย นอกจากนี้ สามารถเรียกการเดินทางแบบนี้ได้อีกอย่างว่า Commercial Circulation

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

ขจรณรงค์ มาลากุล ณ อยุธยา (ขจรณรงค์, 2532: 194) กล่าวถึง สาเหตุหลักของการเกิดพื้นที่ตาบอดเอาไว้ว่า เป็นผลเนื่องมาจากการขยายตัว ของเมืองได้แผ่ลามออกไปจากถนนสายประธานที่แยกจากใจกลางเมือง โดยที่ ขาดการพัฒนาาระบบถนนสายรองและสายย่อย เพื่อเชื่อมโยงระบบถนนอย่างเป็น ระบบ ดังนั้น จึงทำให้ไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ว่างเปล่าที่อยู่ระหว่างถนนสายประธาน

ในรายงาน "การประสานประโยชน์ที่ดินสำหรับโครงการที่อยู่อาศัย" ซึ่งจัดทำโดยคณะผู้เข้าฝึกอบรมหลักสูตร "การบริหารงานพัฒนาที่อยู่อาศัยรุ่นที่ 18" เสนอต่อศูนย์วิชาการที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ การเคหะแห่งชาติ (ศูนย์ วิชาการที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐานมนุษย์, 2529: 4) กล่าวว่า พื้นที่ตาบอด เป็นผลกระทบของการพัฒนาเมืองโดยปราศจากการวางแผนล่วงหน้า ซึ่งทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวถนนสายหลัก ส่วนบริเวณด้านหลังแนวถนนที่พัฒนา แล้ว จะปรากฏสภาพเป็นที่ดินรกร้างว่างเปล่า เนื่องจากขาดสาธารณูปโภคเข้าถึง

นอกจากนี้ สารสำคัญประการหนึ่งของรายงานฉบับนี้ คือการคัดเลือกหาพื้นที่ว่างสำหรับจัดทำโครงการที่อยู่อาศัย โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่เป้าหมายดังนี้

1. เป็นพื้นที่ว่างที่มีขนาดตั้งแต่ 10 ไร่ขึ้นไป
2. เป็นพื้นที่ดินตาบอดที่ขาดเส้นทางคมนาคมเข้าถึง หรือเป็นพื้นที่ที่แนวทางธรรมชาติ หรือเส้นทางรถไฟขวางกั้นการพัฒนา
3. เป็นพื้นที่ขาดแคลนโครงข่ายการให้บริการสาธารณูปโภค ได้แก่ ประปา ไฟฟ้า ฯลฯ
4. เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาของการเคหะ กำหนดเป็นพื้นที่เป้าหมายของโครงการเคหะชุมชนตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6

จากผลการศึกษา ได้พื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการคัดเลือกดังนี้

ก. พื้นที่ด้านเหนือและตะวันออกของกรุงเทพมหานคร คือ

1. เขตบางเขนและ เขตมีนบุรีตอนเหนือ ประกอบด้วย
 - 1.1 บริเวณตอนเหนือของแขวงสีกัน ด้านตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตเป็นพื้นที่ว่างโล่งบางส่วน และอีกส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่จัดสรรที่ดิน ยังไม่มีสิ่งก่อสร้างถาวร มีพื้นที่ประมาณ 1500 ไร่
 - 1.2 บริเวณตอนเหนือด้านตะวันออกของแขวงสายไหม และแขวงออเงิน ต่อเนื่องกับพื้นที่แขวงสามวาตะวันตกของเขตมีนบุรี บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่การเคหะแห่งชาติได้จัดซื้อที่ดินไว้แล้ว เพื่อทำโครงการเคหะชุมชนสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่บริเวณนี้เป็นที่ว่างโล่ง ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และเป็นที่น่าเป็นพื้นที่ขาดเส้นทางคมนาคม
 - 1.3 บริเวณที่รอยต่อระหว่างเขตบางเขน เขตบางกะปิ และเขตมีนบุรี พื้นที่ในบริเวณนี้เป็นพื้นที่ว่างโล่ง ยังไม่ได้พัฒนา
 - 1.4 บริเวณพื้นที่ว่างแขวงจระเข้บัว บริเวณตอนเหนือของเขตบางกะปิ บริเวณนี้เป็นพื้นที่โล่งไม่มีสิ่งก่อสร้าง
 - 1.5 บริเวณพื้นที่แขวงลาดพร้าว และเขตคลองกุ่ม ในบริเวณแขวงทั้งสองนี้ มีพื้นที่ว่างที่ต่อเนื่องกันเป็นบริเวณใหญ่

1.6 บริเวณพื้นที่ในแขวงคันทายาว ทางด้านเหนือของ ถนนสุขาภิบาล 2 ซึ่งเป็นที่นาเก่า ปัจจุบันไม่ได้ใช้ประโยชน์

1.7 บริเวณพื้นที่ว่างด้านทิศใต้ของถนนสุขาภิบาล 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ในแขวงสะพานสูง พื้นที่นี้เป็นพื้นที่เป้าหมายของโครงการเคหะชุมชนของการเคหะแห่งชาติ

1.8 พื้นที่บริเวณด้านตะวันออกของเขตห้วยขวางติดกับพื้นที่ด้านตะวันตกของเขตบางกะปิ เป็นพื้นที่ว่างโล่งอยู่ในพื้นที่เขตชั้นในใกล้ย่านธุรกิจมากที่สุด

สำหรับพื้นที่ในเขตพระโขนง พบว่ามีพื้นที่ว่างทั้งหมด 7 บริเวณ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างที่มีพื้นที่ขนาดเล็ก กระจายอยู่ทั่วไปในบริเวณที่อยู่ติดจากถนน และบริเวณพื้นที่ขนาดใหญ่ ๆ ได้แก่ บริเวณพื้นที่ที่อยู่ทางตะวันออกในแขวงประเวศ และแขวงดอกไม้ จนจรดถนนวงแหวนรอบนอก พื้นที่ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ยังคงเป็นพื้นที่ว่างโล่งและยังไม่มีมีการใช้ประโยชน์แต่อย่างใด

ข. พื้นที่ทางตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

พื้นที่ว่างในด้านตะวันตกนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่นาที่ถูกปล่อยทิ้งไม่ได้ทำการเพาะปลูก แต่มีบางส่วนที่เป็นสวนผลไม้ ซึ่งก็ไม่ได้มีการปรับปรุงให้ดีขึ้น บริเวณนี้มีแนวโน้มที่เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นอย่างอื่น พื้นที่ว่างที่พบจะมีอยู่ในเขตตลิ่งชันมากที่สุด ในแขวงตลิ่งชันและแขวงบางระมาด และในเขตภาษีเจริญ มีพื้นที่ว่างในแขวงบางค้วนและแขวงคลองขวาง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีกฎหมายควบคุมการปลูกสร้าง

จะเห็นได้ว่าพื้นที่ว่างดังกล่าว กระจายตัวอยู่ทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในเขตชานเมือง ซึ่งมีอัตราการเพิ่มของที่อยู่อาศัยในระดับสูง อย่างไรก็ตาม พื้นที่เหล่านี้มีเงื่อนไขในการคัดเลือกแตกต่างจากการศึกษาครั้งนี้อยู่หลายประการ เพราะคัดเลือกเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นที่ว่าง มิได้คำนึงถึงการถูกปิดกั้นโดยสิ่งก่อสร้างเป็นสำคัญ