



บทที่ 2

ทฤษฎี แนวความคิด หลักการ และ เหตุผล

แนวความคิด เกี่ยวกับการพัฒนาบนถนนสายหลัก

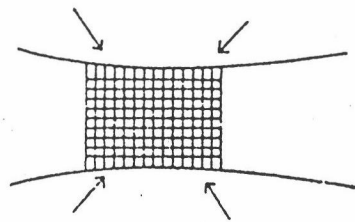
แนวความคิดในการขยายตัวของเมือง

Patrick Gedds ได้กล่าวว่าเมืองจะมีวิวัฒนาการเกิดขึ้นตามลำดับ หรือขั้นตอน (สมศักดิ์ เศรษฐนันท์ 2524 : 12) ดังนี้

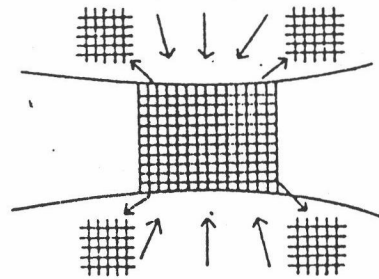
1. ขั้นเริ่มต้นเข้าสู่ศูนย์กลาง (inflow) เป็นขั้นตอนที่เข้าสู่การรวมตัวกันเป็นชุมชนเมือง
2. ขั้นสร้างเมือง (Build up) เป็นขั้นตอนที่มีการก่อสร้างอาคารอยู่หนาแน่นในศูนย์กลาง และเมืองเริ่มมีการขยายตัวเมืองแผ่ออกไป
3. ขั้นเมืองขยายตัวออก (Back Flow) เป็นขั้นที่เมืองขยายออกและศูนย์กลางเมืองเริ่มเสื่อมโทรม
4. ขั้นเมืองเจริญเติบโตแบบกระจัดกระจาย (Sprawling Mass) และศูนย์กลางเมืองเสื่อมโทรม

ปัจจัยส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของเมืองในแนวความคิด การขยายตัวของเมืองได้อธิบายว่ารูปร่างลักษณะและทิศทางการขยายตัวของเมืองจะค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงไป ตามการเปลี่ยนแปลงของพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่ง โดยแต่เดิมศูนย์กลางเมืองดั้งเดิมจะเป็นย่านธุรกิจใจกลางและก่อนที่จะมียานยนต์ใช้ในการคมนาคม เมืองจะมีรูปร่างเป็นวงกลม ต่อมาเมื่อมีการนำยานยนต์เข้ามาใช้ในการขนส่งมวลชน ทำให้เกิดการขยายเมืองแผ่ออกจากย่านธุรกิจกลางเดิมตามเส้นทางคมนาคม ต่อจากนั้นบริเวณที่เป็นสถานีรถไฟหรือสถานีรถยนต์ตามชานเมือง จะเริ่มเติบโตกลายเป็นชุมชนย่อย ๆ ตามแนวเส้นทางหลักที่มุ่งเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง เมื่อเมืองขยายตัวออกมากขึ้นชุมชนเล็ก ๆ ชานเมืองที่อยู่ใกล้เมืองมากที่สุด ก็จะถูกกลืนกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมืองไปและท้ายที่สุดพื้นที่ว่างที่อยู่ตอนในระหว่างถนนก็จะค่อย ๆ เจริญขึ้น

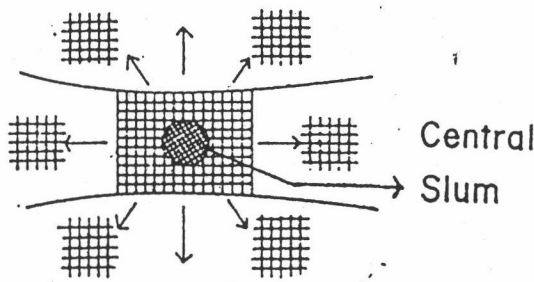
รูปที่ 1. แสดงขั้นตอนวิวัฒนาการของเมืองตามแนวความคิดของ Pettrick Gedds



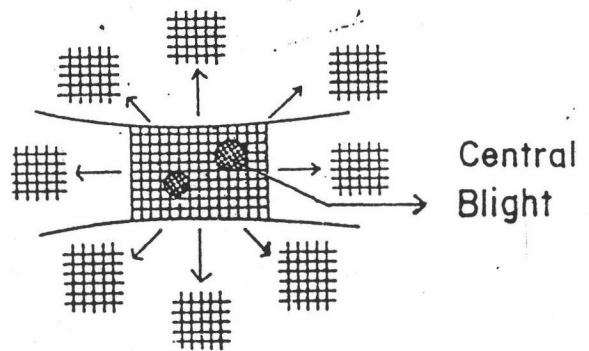
ขั้นที่ 1. Inflow



ขั้นที่ 2. Build - up

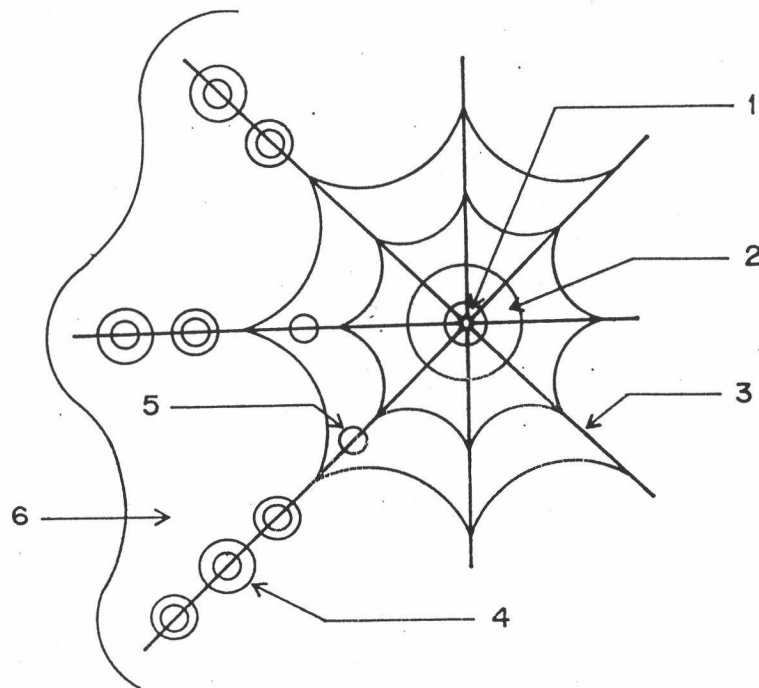


ขั้นที่ 3. Back flow



ขั้นที่ 4. Sprawling Mass

รูปที่ 2. แสดงการเติบโตของเมืองตามการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่ง



1. ย่านธุรกิจกลาง
2. เมืองวงกลมก่อนมีการใช้พาหนะยานยนต์
3. เส้นทางขนส่งมวลชนที่แผ่ออกจากศูนย์กลาง
4. ชุมชนชานเมืองบริเวณสถานีรถไฟและสถานีขนส่งสำคัญ ๆ
5. ชุมชนชานเมืองที่ถูกกลืนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเมือง
6. บริเวณที่เจริญขึ้นเมื่อมีการใช้รถยนต์เป็นพาหนะ

สำหรับปัจจัยอุปสรรคที่มีต่อการขยายตัวของเมือง มานพ พงศทัต ได้แสดงทัศนะไว้ว่า การขยายตัวของเมือง จะขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมในแนวราบจากศูนย์กลางของเมืองไปสู่ชนบท ซึ่งเป็นการเกิดในลักษณะที่เป็นแนวเส้นตรง (Ribbon Development) การขยายตัวจะแผ่ต้อออกไปเรื่อย ๆ ครอบคลุมพื้นที่ที่ยังไม่มีแรงหรือปัจจัยใด ๆ มาต่อต้านการขยายตัวนั้น ๆ

แนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน

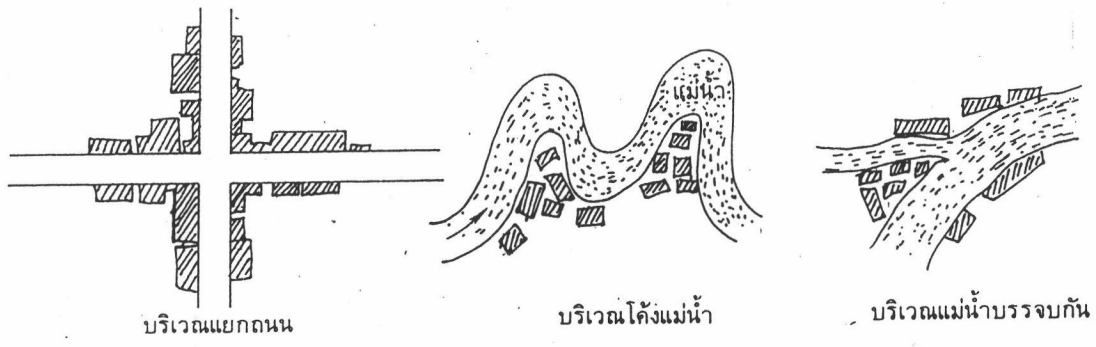
การตั้งถิ่นฐานในระยะเริ่มแรกจะมีลักษณะที่ไม่ได้มีการวางแผนมาก่อน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าบริเวณที่เป็นชนบทและเมืองในปัจจุบันเป็นบริเวณที่ไม่ได้มีการวางแผน ในระยะต่อมาเมื่อมีการขยายตัวมากขึ้นอย่างรวดเร็ว การจะให้มีการวางแผนในพื้นที่บริเวณนั้น ๆ ทำได้ยากหรือไม่สามารถทำได้ ผลที่ตามมาคือปัญหาต่าง ๆ เช่น ความไม่เป็นระเบียบของที่อยู่อาศัย ความแออัด การจราจรคับคั่ง ตลอดจนปัญหามลพิษต่าง ๆ ทั้งที่เป็นเสียง ควัน กลิ่น และความสกปรก ต่อมาในระยะไม่นานมานี้เองเมื่อปัญหาต่าง ๆ เกิดขึ้นจนไม่สามารถแก้ไขได้ทันและในบางปัญหามนุษย์เริ่มเรียนรู้มากขึ้น มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีต่าง ๆ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานในระยะหลังจึงเปลี่ยนแปลงโดยเริ่มมีการวางแผนการใช้ที่ดินให้เหมาะสม เช่น การจัดที่อยู่อาศัย การสร้างถนน การจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรม

การตั้งถิ่นฐานในระยะแรกส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีการวางแผนมาก่อน ทำให้ลักษณะการตั้งถิ่นฐานไม่เป็นระเบียบและก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ได้ รูปแบบการตั้งถิ่นฐานสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

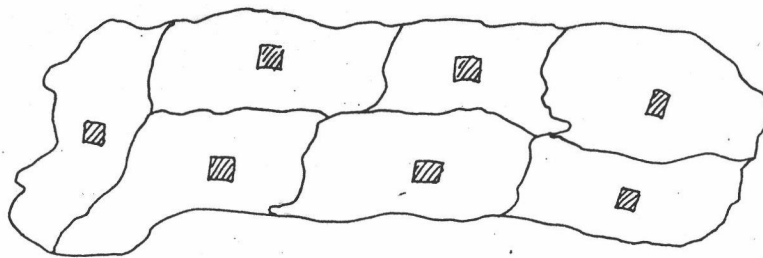
1. การตั้งถิ่นฐานในชนบท เป็นการตั้งถิ่นฐานในบริเวณพื้นที่ชนบทส่วนใหญ่ ประกอบด้วยรูปแบบที่แตกต่างกันคือ

1.1 การตั้งถิ่นฐานแบบกลุ่ม (Clustered Settlement) หรือการตั้งถิ่นฐานแบบกระจุก การตั้งถิ่นฐานแบบนี้จะมีความสัมพันธ์กับปัจจัยทางธรรมชาติ หรือปัจจัยทางกายภาพ เช่นที่ราบลุ่มแม่น้ำแหล่งแร่ธาตุ หุบเขา บริเวณคู่งน้ำ และบริเวณที่แม่น้ำบรรจบกัน (รูปที่ 2.1) เป็นต้น

1.2 การตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย (Dispersed หรือ Scattered Settlement) เป็นการตั้งถิ่นฐานอยู่ในพื้นที่การเกษตรของตนเองหรืออาจเรียกว่าการกระจายในลักษณะโดดเดี่ยว(Isolated Settlement) (ดังรูปที่ 2.2) ความห่างของบ้านเรือน การตั้งถิ่นฐานแบบนี้จะมีศูนย์กลางร่วมกัน เช่น วัด โรงเรียน สถานี อนามัย ตลาด



รูปที่ 2.1 แสดงการตั้งถิ่นฐานแบบกลุ่ม



รูปที่ 2.2 แสดงการตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย

1.3 การตั้งถิ่นฐานแบบสุ่ม (Random Settlement) เป็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่การเกษตรที่มีลักษณะเป็นกลุ่มและกระจายแบบโดดเดี่ยวสลับกัน โดยการตั้งถิ่นฐานครั้งแรกจะอยู่รวมกันเป็นกลุ่มหมู่บ้าน ต่อมาเมื่อมีคนจำนวนมากขึ้น มีการขยายพื้นที่การเกษตรขยายการตั้งถิ่นฐาน และในขณะเดียวกันมีบางบ้านต้องการความเป็นอิสระ กับต้องการที่จะไปสร้างที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของตนเองเพื่อจะได้ดูแลไร่นาได้เต็มที่ จึงปรากฏว่ามี การตั้งถิ่นฐานกระจายออกไปจากหมู่บ้าน การตั้งถิ่นฐานแบบนี้จะพบในชุมชนเกษตรของไทยเช่นกัน เช่น ชุมชนการเกษตรอำเภอเข็รใหญ่ ที่จังหวัดนครศรีธรรมราช (ประโยชน์ เรืองโรจน์ การวิเคราะห์ที่ตั้งและสภาพเศรษฐกิจร้านชาในเขตอำเภอเข็รใหญ่ จังหวัด นครศรีธรรมราช ปริญญาโท ภาควิชาการศึกษามหาบัณฑิตวิทยาลัยวิชาการศึกษา 2516)

1.4 การตั้งถิ่นฐานตามแนวเส้นทางคมนาคม (Linear Settlement) การตั้งถิ่นฐานประเภทนี้ จะปรากฏในบริเวณที่ราบเป็นส่วนใหญ่ ลักษณะการตั้งบ้านเรือนจะเป็นแนวยาวตามเส้นทางคมนาคมที่สะดวก โดยอาจจะอยู่เป็นกลุ่มติดต่อกันในเขตชุมชนการค้า หรือทางแยกของเส้นทางคมนาคม ส่วนบริเวณที่อยู่ไกลออกไปอาจจะมีการตั้งบ้านเรือนห่างกัน สำหรับพื้นที่การเกษตรจะอยู่บริเวณด้านหลังของที่อยู่อาศัย เส้นทางคมนาคมที่ส่งเสริมให้มีการตั้งถิ่นฐานได้แก่ แม่น้ำ ลำคลอง ถนน เป็นต้น เช่น

1.4.1 แม่น้ำ การตั้งถิ่นฐานบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ ส่วนมากเป็นการตั้งถิ่นฐานระยะแรก ๆ ของโลก เมืองหลวงหรือเมืองต่าง ๆ มักจะตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำทั้งสิ้น ทั้งนี้เพราะแม่น้ำมีปัจจัยหลายอย่างที่ดึงดูดให้เกิดการตั้งถิ่นฐาน ดังที่ แฟร์ไชด์ (Johnson E. Fairchild, 1964. Principles of Geography. New York : Holt Rinehart and Winston) ได้กล่าวไว้ว่า "แม่น้ำมีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ เพราะเป็นแหล่งน้ำจืดที่สำคัญที่ส่งเสริมให้มีอาหาร การคมนาคม สันทนาการ เมืองต่าง ๆ มักจะตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำโดยใช้แม่น้ำเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อกับบริเวณอื่นได้สะดวก แหล่งอารยธรรมต่าง ๆ ของโลกก็ได้พัฒนาจากบริเวณลุ่มแม่น้ำ เช่น แม่น้ำไนล์-ยูเฟรติส แม่น้ำสินธุ แม่น้ำฮวงโห นอกจากนี้แม่น้ำยังช่วยในการเผยแพร่วัฒนธรรมต่าง ๆ ลุ่มบริเวณนอกอีกด้วย"

ความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐานบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ จะมีความแตกต่างกัน โดยบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำตอนล่างซึ่งเป็นที่ราบน้ำท่วมถึง ที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ จะเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นมากกว่าบริเวณลุ่มแม่น้ำตอนบน เทมเปเลอร์ (Otis Worth Jr. Templer, 1969. "Geographical Aspects of Water Law in the Nueces River

Basin, Texas" Dissertation Abstract 2. p.754) ได้ศึกษาลุ่มแม่น้ำเนอซีส (Nueces) รัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา พบว่า ความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐานของประชากรจะหนาแน่น บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำตอนล่าง (Lower Basin) และความหนาแน่นจะค่อย ๆ ลดลง เมื่อขึ้นไปทางลุ่มน้ำจะมีน้ำเฉพาะบางฤดู (Intermittent Stream) ส่วนบริเวณใกล้ปากแม่น้ำจะมีน้ำตลอดปี ซึ่งตรงกับของ วิชัย เทียนน้อย (วิชัย เทียนน้อย ความสัมพันธ์ของลำน้ำกับการตั้งถิ่นฐานและรูปแบบของเกษตรกรรม ในจังหวัดนครนายก ปริญาการศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ 2518 หน้า 51 - 53) ที่ได้ศึกษาความสัมพันธ์ของลำน้ำกับการตั้งถิ่นฐานในจังหวัดนครนายก ผลการศึกษาพบว่า การตั้งถิ่นฐานของประชากรในชนบทมีความสัมพันธ์กับลำน้ำทุกลำดับ การตั้งถิ่นฐานจะรวมกันเป็นหมู่บ้านและหมู่บ้านจะกระจายอยู่ตามลำน้ำทุกลำดับ โดยทุกหมู่บ้านจะอยู่ไม่ไกลกัน ลำน้ำที่มีน้ำตลอดปี (Permanent Stream) จะมีหมู่บ้านตั้งอยู่มากกว่าลำน้ำทุกลำดับ โดยทุกหมู่บ้านจะอยู่ไม่ไกลกัน ลำน้ำที่มีน้ำตลอดปี (Permanent Stream) จะมีหมู่บ้านตั้งอยู่มากกว่าลำน้ำที่มีน้ำบางฤดู นอกจากนี้ การตั้งถิ่นฐานของประชากรจะหนาแน่นมากยิ่งขึ้น เมื่อลำดับของลำน้ำเพิ่มขึ้นและความหนาแน่นลดลง เมื่อความลาดเอียงของพื้นที่เพิ่มขึ้น

1.4.2 ลำคลอง (Canal) เป็นทางคมนาคมทางน้ำอีกประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์ โดยขุดเพื่อเชื่อมระหว่างแม่น้ำกับแม่น้ำ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นแนวตรงและอยู่ในบริเวณที่ราบ เพื่อใช้เป็นแหล่งน้ำจืด การคมนาคมขนส่ง การเกษตร การอุปโภคและบริโภค ดังนั้นจึงเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานของบ้านเรือนหรือเป็นที่ตั้งของเมืองต่าง ๆ

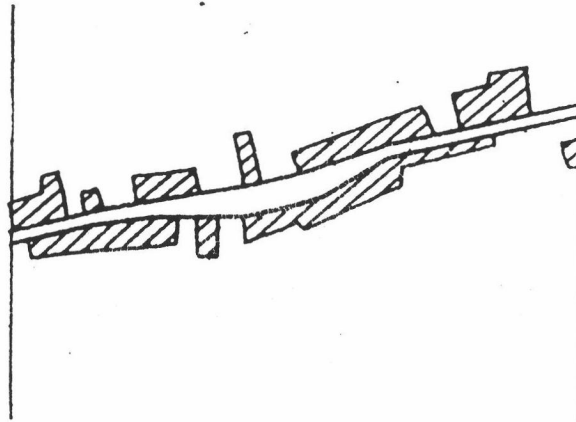
สำหรับประเทศไทย คลองที่มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นตลอดแนวสองฝั่งของคลอง ได้แก่ คลองแสนแสบ คลองโองอ่าง คลองเจดีย์บูชา คลองดำเนินสะดวก เป็นต้น

1.4.3 ถนน เส้นทางคมนาคมทางบกไม่ว่าจะเป็นรถยนต์หรือรถไฟ เป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นในระยะหลังที่ดึงดูดให้มีการอพยพจากพื้นที่บริเวณภายในที่เป็นแหล่งเกษตรกรรมให้ออกมาตั้งถิ่นฐานบริเวณสองฝั่งของถนน ทั้งนี้เพราะถือว่าเป็นเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็วกว่าทางน้ำ จากการที่ถนนเป็นปัจจัยดึงดูดให้มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ดังจะเห็นว่าบางบริเวณกลายเป็นชุมชนใหญ่หรือเป็นเมืองเกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคม นอกจากนี้ ยังปรากฏว่าราคาที่ดินบริเวณใกล้ถนนจะสูงกว่าราคาที่ดินที่อยู่ไกลจากถนนออกไปด้วย

จากการที่ถนนเป็นแกนกลางที่สำคัญในการก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐาน ชัคสัน (F.S. Hudson) (F.S.Hudson.A Geography of Settlement. p.47 - 50) ได้แบ่งรูปแบบ

การตั้งถิ่นฐานโดยใช้จำนวนถนน เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานแตกต่างกัน ดังนี้คือ

ก. การตั้งถิ่นฐานตามแนวถนนหลักเพียงสายเดียว เรียกว่า Street Village เช่นในสหราชอาณาจักร พบแถบเมือง Yorkshire โดยเฉพาะที่ถนน Coxwold ถนน Long Preston

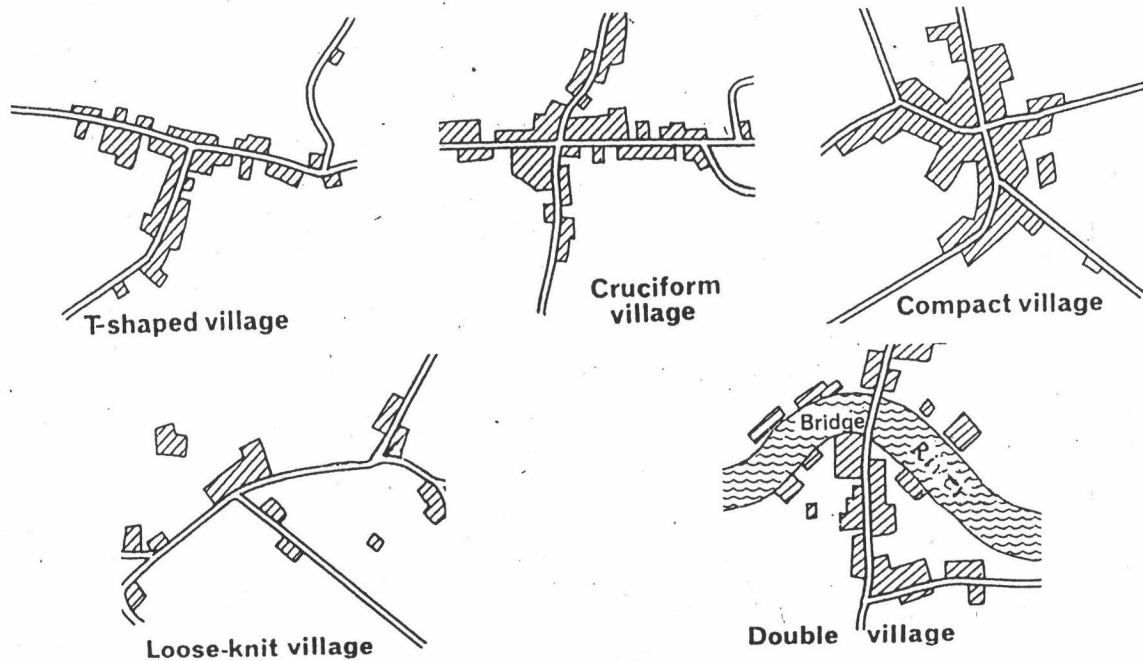


Street village

รูปที่ 2.3 ก. แสดงลักษณะการตั้งถิ่นฐานตามแนวถนน

ส่วนในฝรั่งเศสพบแถบแคว้น Lorraine และ Normandy ตัวอย่าง Street Village คือที่สหราชอาณาจักรบริเวณ Derbyshire (รูปที่ 2.3) ซึ่งอยู่ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือจากเมือง Buxton ประมาณ 5 ไมล์ โดยถนนนี้มีจำนวนหมู่บ้าน 4 หมู่บ้านตั้งติดต่อกันตลอดแนวยาวของถนนเพียงสายเดียว เป็นระยะทางยาวประมาณ 10 ไมล์ (16 กิโลเมตร)

ข. การตั้งถิ่นฐานตามแนวถนนที่มีจำนวนหลายสาย มีรูปแบบต่างกัันดังรูปที่ 2.4
ดังนี้คือ



รูปที่ 2.4 แสดงการตั้งถิ่นฐานตามแนวถนนหลายสาย

T-Shaped Village คือ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานบริเวณสองฝั่งของถนน 2 สาย เชื่อมต่อกัน เป็นรูปที

Y-Shaped Village คือ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานที่มีถนนสามสาย เชื่อมต่อกัน เป็นรูปวาย โดยบ้านเรือนจะสร้างอยู่ตามแนวถนน

Cruciform Village คือ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานบริเวณที่ถนนสองสายตัดกัน เกือบเป็นมุมฉากและการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนจะอยู่บริเวณสี่แยกของถนน เป็นแนวยาว

Compact Village คือ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานที่อยู่รวมกัน เป็นกลุ่มบริเวณที่มีถนนหลายสายตัดกัน

Loose-Knit Village คือ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานกระจายไปตามแนวของถนนหลายสาย โดยจะพบว่าบ้านเรือนเหล่านั้นจะสร้างไม่ติดต่อกัน เหมือนการตั้งถิ่นฐานที่กสาวไว้ข้างต้น

Double Village เป็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานที่อยู่เป็นกลุ่มบริเวณสองฝั่งของแม่น้ำ หรือลำคลอง โดยมีสะพานเชื่อมระหว่างสองฝั่ง ส่วนบริเวณที่อยู่ห่างออกไปจะไม่มี การตั้งถิ่นฐานหรือมีการตั้งถิ่นฐานก็น้อยมาก

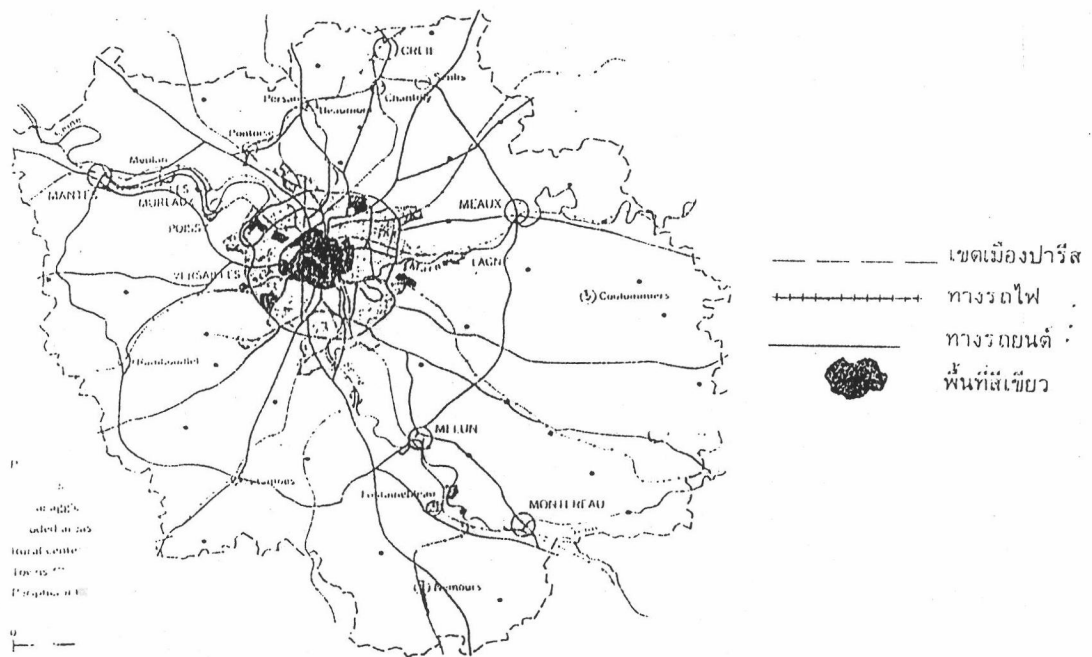
2. การตั้งถิ่นฐานในเมืองแบ่งรูปแบบออกเป็น 2 รูปแบบดังนี้คือ

2.1 การตั้งถิ่นฐานที่ไม่มีการวางแผน เป็นรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเมืองทั่วไปในปัจจุบันที่มีลักษณะการสร้างที่ไม่ได้มีการวางแผนมาก่อน ทั้งนี้เพราะการสร้างบ้านเรือนอยู่กันเป็นกลุ่มเพื่อความปลอดภัย เพื่อให้คนที่อยู่อาศัยได้ใกล้ชิดกัน การไปมาหาสู่กันมีค่าใช้จ่ายการเดินทางหรือสัตว์พาหนะ ซึ่งมีผลทำให้ระยะทางต่าง ๆ ไม่ไกลกันมากนักโดยเป็นระยะทางสั้น ต่อมาเมื่อประชากรเมืองเพิ่มมากขึ้นความจำเป็นที่ต้องขยายเมืองในแง่ที่อยู่อาศัย ที่ประกอบอาชีพด้านต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น การตัดสินใจเรื่องการใช้ที่ดินในเขตเมืองจะกระทำโดยเอกชนหลายกลุ่ม หลายอาชีพ โดยไม่มีการวางแผนอย่างละเอียดรอบคอบ หรือไม่มีเป้าหมายของชุมชนเป็นแนวทางปฏิบัติ การขยายตัวของเมืองจึงขึ้นกับสภาพทางภูมิศาสตร์เกี่ยวกับปัจจัยทางพื้นที่ เช่น บริเวณพื้นที่ราบ ความอุดมสมบูรณ์ของดิน มีผลทำให้ศูนย์กลางการค้า อุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่งเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ การจัดสร้างที่อยู่อาศัยได้ขยายเพิ่มขึ้นอย่างหนาแน่นตามไปด้วย ในที่สุดการตั้งถิ่นฐานที่ไม่มีการวางแผนล่วงหน้าในด้านการใช้ที่ดินประเภทนี้จะเกิดปัญหาที่ตามมานับประการ ดังจะเห็นได้ว่าเมืองใหญ่ ๆ หลายเมืองของโลกมีประชากรอาศัยอยู่อย่างแออัด สกปรก ไม่มีความเป็นระเบียบ ปัญหาที่ตามมาคือ ปัญหาเกี่ยวกับมลพิษต่าง ๆ ทั้งในด้านอากาศ พื้นดิน และพื้นน้ำ นอกจากนี้ยังประสบปัญหาเกี่ยวกับการจราจรเนื่องจากการเดินทางไปในเขตเมืองใหญ่ ๆ ไม่สะดวกมีปัญหาดังกล่าวมากขึ้นทุกขณะแต่ประชากรก็ยังรวมกันอยู่อย่างหนาแน่น

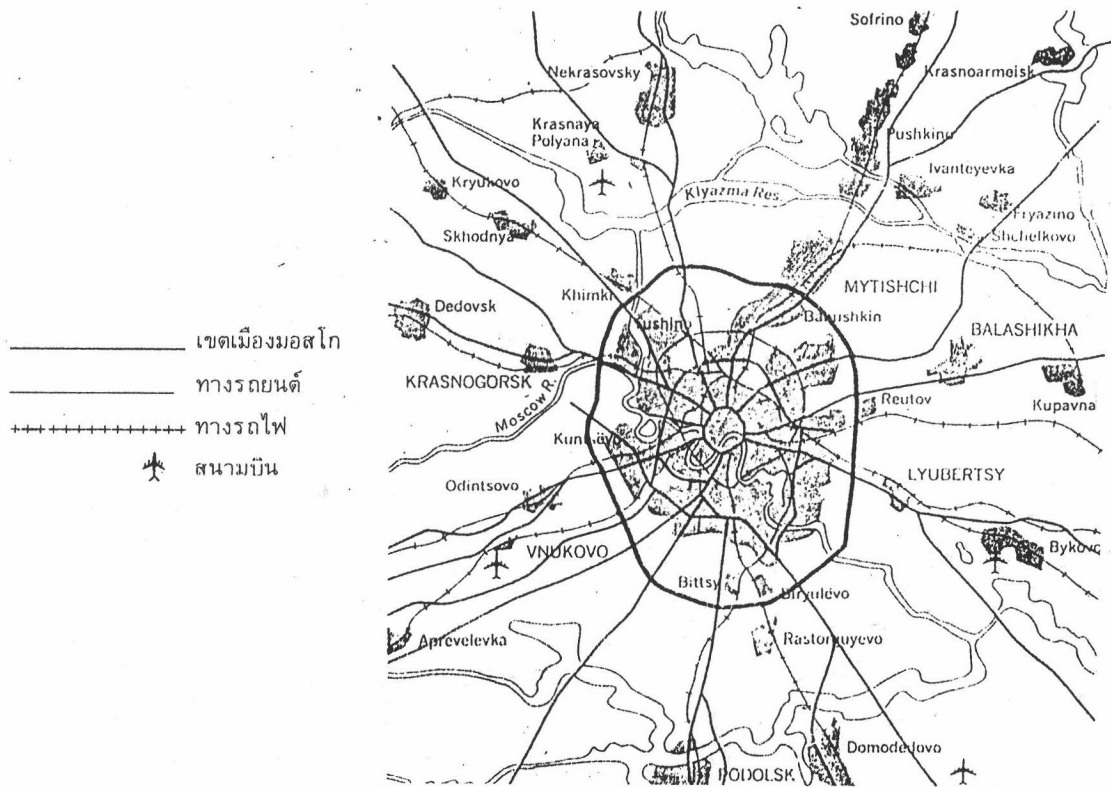
การที่ไม่ได้มีการวางแผนการใช้ที่ดินในเขตเมืองก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น การแก้ปัญหาก็จะใช้วิธีละทิ้งเมืองที่สร้างขึ้นมาแล้วนั้นยอมทำไม่ได้ เพราะเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก จึงควรใช้วิธีการควบคุม การวางระเบียบ หรือมาตรการในการควบคุมการพัฒนาที่จะช่วยให้กระบวนการของการกลายเป็นเมืองเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน แทนที่จะเป็นไปตามบุญตามกรรม และเพื่อเป็นการหยุดความเสื่อมโทรมและปัญหาต่าง ๆ กับเพื่อปรับปรุงให้เมืองเจริญขึ้นและเป็นแนวทางสำหรับความเติบโตในอนาคต

2.2 การตั้งถิ่นฐานที่มีการวางแผน เป็นการตั้งถิ่นฐานที่มีขึ้นในระยะหลัง โดยเริ่มมีการวางแผนการใช้ที่ดินประมาณ 20 ปีมานี้เอง หลังจากที่เกิดปัญหาตามเมืองต่าง ๆ ของโลกที่ไม่ได้มีการวางแผนการใช้ที่ดินมาก่อน ทั้งนี้เพราะจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นทุกปี การขยายพื้นที่จึงมีความจำเป็น ดังนั้น ในการสร้างเมืองในระยะหลังหรือการขยายพื้นที่บางส่วนในเขตเมืองมักจะมีการวางแผน หรือกำหนดผังแม่บท เกี่ยวกับการใช้ที่ดินในแต่ละบริเวณเพื่อการเตรียมการขยายเมืองในอนาคต สำหรับรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเมืองที่มีการวางแผนแบ่งได้ ดังนี้คือ

2.2.1 การตั้งถิ่นฐานแบบวงกลม (Radial Settlement หรือ Radioconcentric Plan) หรืออาจเรียกว่าการตั้งถิ่นฐานแบบใยแมงมุม (Spider's Web Settlement) เป็นการกำหนดบริเวณศูนย์กลางของเมืองที่ประกอบด้วยอาคารธุรกิจการค้า พหุภณที่ ธุรกิจการเงิน สถานบันเทิงต่าง ๆ ให้เป็นวงกลมอยู่ใจกลางเมือง และมีการสร้างถนนสายหลักเป็นเส้นตรงจากศูนย์กลางของเมืองเป็นรัศมีออกไปทุกทิศทางโดยรอบ นอกจากนี้ยังสร้างถนนสายรองเป็นวงกลมล้อมรอบศูนย์กลางเป็นวง ๆ โดยถนนนี้จะสร้างเชื่อมกับถนนสายหลักที่เป็นรัศมีออกจากเมือง ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการคมนาคมติดต่อ โดยไม่ต้องเสียเวลามาเริ่มต้นที่ศูนย์กลางของเมืองและระยะทางจากศูนย์กลางไปยังบริเวณโดยรอบเป็นระยะทางที่สั้น ตัวอย่างเมืองสำคัญของโลกที่มีรูปแบบการวางผังแบบนี้คือ นครปารีส ประเทศฝรั่งเศส (รูปที่ 2.5) เมืองมิลาน ประเทศอิตาลี เมืองมอสโก สหภาพโซเวียต (รูปที่ 2.6) เป็นต้น

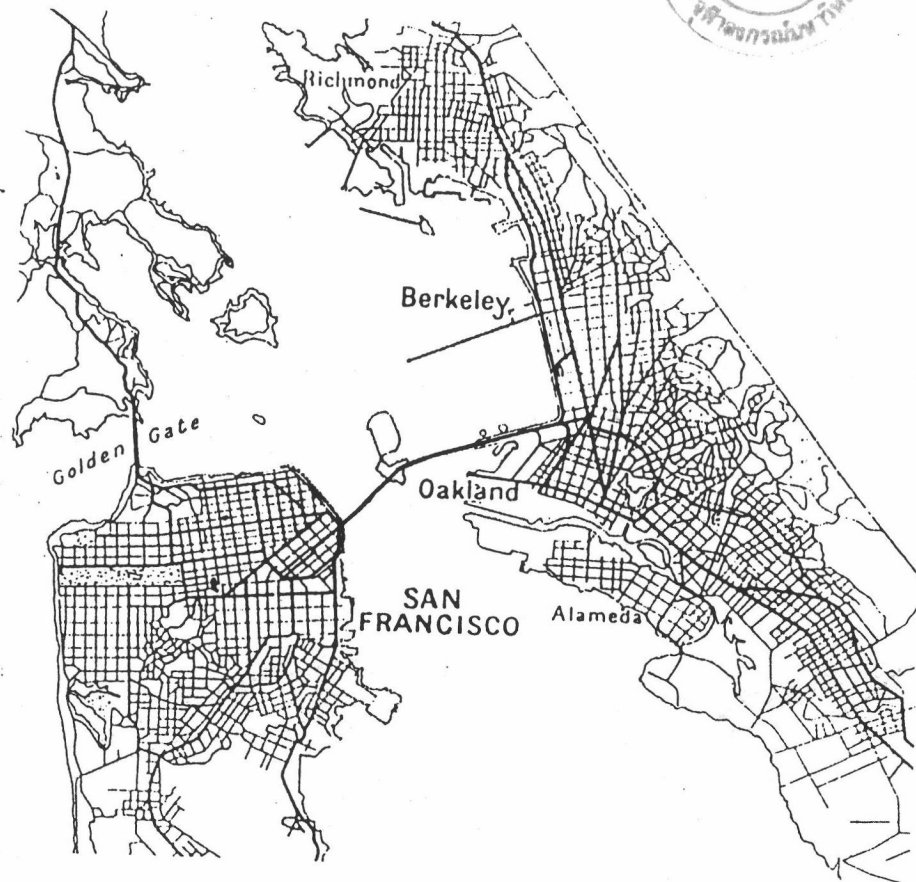


รูปที่ 2.5 การวางผังเมืองแบบวงกลม เมืองปารีส ประเทศฝรั่งเศส



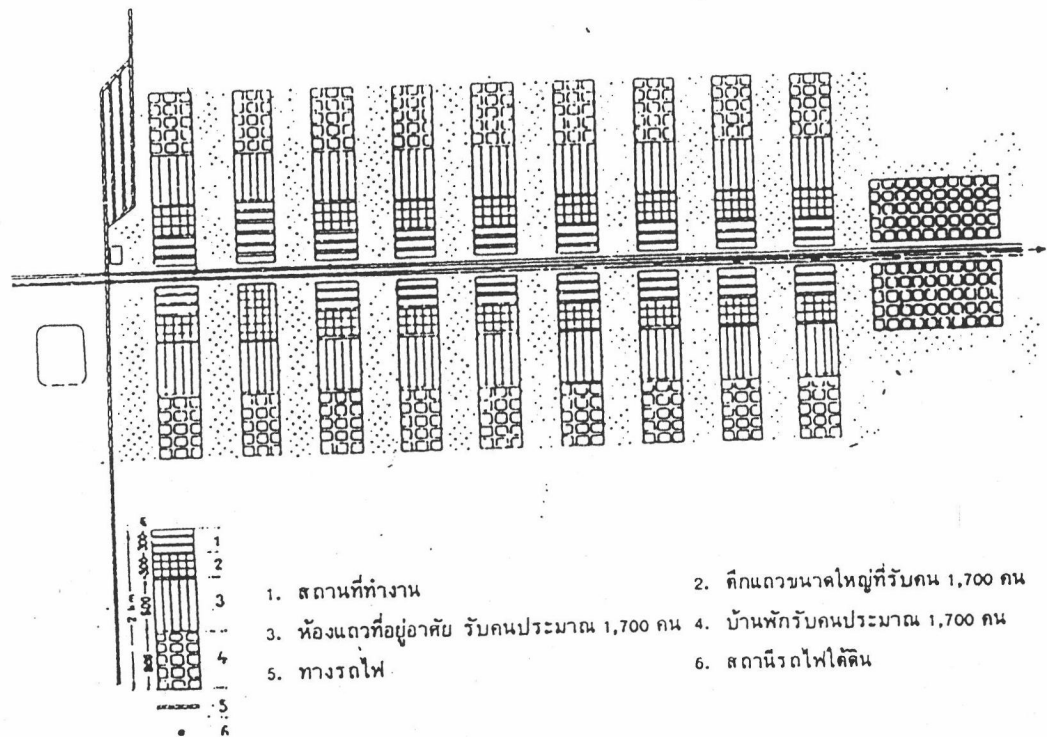
รูปที่ 2.6 การวางผังเมืองแบบวงกลม เมืองมอสโก ประเทศสหภาพโซเวียต

2.2.2 การตั้งถิ่นฐานแบบกริดหรือแบบตารางเหลี่ยม (Gridiron Plan หรือ Chequerboard) การตั้งถิ่นฐานแบบนี้เป็นการวางผังเมืองโดยใช้ถนนเป็นแนวตัดกัน เพื่อให้เกิดพื้นที่รูปตารางเหลี่ยม ผังเมืองจะมีลักษณะเป็นตอนหรือเป็นส่วน (Block) ซึ่งสะดวกในการปกครองและในแง่การใช้ที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจแต่ละชนิด เช่น ใช้เป็นย่านการค้า ที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย และอื่น ๆ เป็นต้น ลักษณะการวางผังเมืองแบบนี้สามารถที่จะจัดให้รับลมและแสงอาทิตย์ได้เต็มที่ตลอดแนวของถนน แต่มักจะมีปัญหาในด้านการคมนาคมจากใจกลางเมืองที่ติดต่อกับบริเวณรอบนอก เพราะไม่มีถนนสายใหญ่ออกจากเมืองหรือถนนเชื่อมช่วยย่นระยะทางการติดต่อ ตัวอย่างเช่น เมืองซานฟรานซิสโก ชิคาโก และที่ลองแมนฮัตตัน ประเทศสหรัฐอเมริกา (รูปที่ 2.7) ส่วนในฝรั่งเศส ได้แก่ เมืองมอนปาซิเออ (Monpazier) เมืองวิลเลอเรียล (Villereal) เป็นต้น



รูปที่ 2.7 การวางผังเมืองแบบกริด เมืองซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา

2.2.3 การตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของเส้นทางคมนาคม (Linear Town) เป็นลักษณะการวางผังเมืองขนาดเล็ก กำหนดให้การใช้ที่ดินเป็นลักษณะรูปสี่เหลี่ยมมุมฉาก และแต่ละสี่เหลี่ยมจะมีถนนสายเล็กเป็นแนวแบ่ง การตั้งถิ่นฐานทั้งหมดอยู่ในระยะห่างจากทางรถไฟ หรือถนนสายหลักที่เป็นถนนธุรกิจ (Busy Road) ประมาณ 2 กิโลเมตร และสร้างเป็นแนวยาวตามถนนเป็นระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร สำหรับบริเวณที่เป็นศูนย์กลางทางด้าน การค้าอุตสาหกรรมที่ทำการของรัฐ จะอยู่ตามแนวยาวของถนนสายหลัก และสถานที่ที่เป็นศูนย์กลาง ธุรกิจ ร้านค้าสรรพสินค้า จะมีทุก ๆ ระยะทางที่ห่างกันประมาณ 1 กิโลเมตร ซึ่งการวางแผนวิธีนี้ควรจะเป็นเมืองที่มีประชากรประมาณ 20,000 คน (รูปที่ 2.8)



รูปที่ 2.8 การวางผังเมืองตามแนวยาวของเส้นทางคมนาคม

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวตามเส้นทางคมนาคม (Linear Town) ตามที่ได้กล่าวแล้ว เมื่อได้ศึกษาเกี่ยวกับ Linear City (Arnold Whittick, 1974) พบว่า Linear City คือลักษณะของเมืองที่ได้รับการออกแบบโดยหลักการที่ว่า เส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวกำหนดรูปแบบในการวางแผนพัฒนาเมืองหรืออาจกล่าวว่าเป็นการวางแผนเมืองโดยใช้เส้นทางคมนาคมเป็นหลัก ซึ่งการพัฒนาในลักษณะนี้ จะจัดรูปแบบการพัฒนาตามแนวยาวและแคบไปตามแนวถนนและการขยายตัวจะไม่ขยายตัวในแนวลึก ทุกส่วนของเมืองสามารถไปสูชชนบทโดยเส้นทางที่มีการพัฒนาไปบนแนวยาวตามริมถนนนั้น ๆ ได้ ซึ่งแนวความคิดนี้ ได้รับการพัฒนาโดย Don Arturo Soriay Mata ในปี 1882 โดยการออกแบบเมืองใกล้ ๆ กับเมือง Madrid โดยเสนอรูปแบบการพัฒนาที่เชื่อมเมืองที่มีอยู่แล้ว โดยการพัฒนาหรือส่งเสริมการพัฒนาตามแนวเส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองทั้ง 2 นั้น ให้ติดต่อกันด้วยการพัฒนาในรูปแบบดังกล่าว

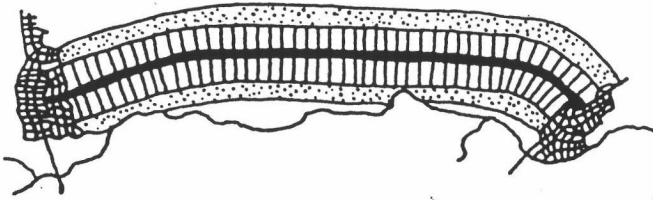
เมืองในรูปแบบเส้นตรง (The Linear City) มีความเก่าแก่พอ ๆ กับการเกิดขึ้นของหมู่บ้านที่มีการพัฒนาตามริมถนนในปี 1882 ซึ่งตามที่ Soria y Mata ได้เสนอเป็นแบบแผนในการพัฒนาเมืองตั้งแต่ก่อนที่จะมีการใช้รถยนต์ในเมืองเกิดขึ้น

ต่อมา N.A. Milyutin ได้ปรับปรุงแนวความคิดโดยให้มีเมืองอุตสาหกรรม และพื้นที่สีเขียวเป็นตัวกันการพัฒนา ระหว่างการจราจร อุตสาหกรรม และเมืองในลักษณะนี้ได้ประยุกต์ใช้ที่ stalingrad เมื่อพูดถึง Linear System (Charless Abrams, 1971) จะหมายถึงระบบการจราจรในลักษณะเส้นตรงที่ประกอบไปด้วยถนนสายเดียวหรือหลาย ๆ สายซึ่งขนานกัน ระบบดังกล่าวจะทำได้ดีเมื่อมีการจราจรระหว่างจุด 2 จุดแทนที่จะเป็นแบบการจราจรหลาย ๆ สายมารวมที่จุดเดียวตัวอย่างเช่น ทางยกระดับ หรือทางรถไฟ หรือถนนในชนบท เป็นต้น ซึ่งแบบแผนดังกล่าวเป็นแบบแผนหรือรูปแบบการหมุนเวียนของระบบการขนส่งของรูปแบบพัฒนาแบบเส้นตรง (Linear City) หรือ Ribbon Development ซึ่งจะแตกต่างไปจาก Concentric City กล่าวคือ การขยายตัวของเมืองแบบ Ribbon Development (Charless Abrame, 1971) จะเกิดขึ้นในลักษณะของการขยายตัวไปตามแนวถนนที่พุ่งออกไปจากเมือง โดยลักษณะของที่พักอาศัยจะเกิดอยู่เพียงริมถนน แต่จะไม่พัฒนาต่อไปในแนวลึก ถ้ามองดูแล้วจะเห็นได้ว่าการพัฒนาตามแนวยามริมถนนออกไปเรื่อย ๆ เป็นลักษณะของการบุกกรุกพื้นที่ชนบท นอกจากนี้ ยังเป็นการสิ้นเปลืองสำหรับการจัดหาสาธารณูปโภคและการบริการ

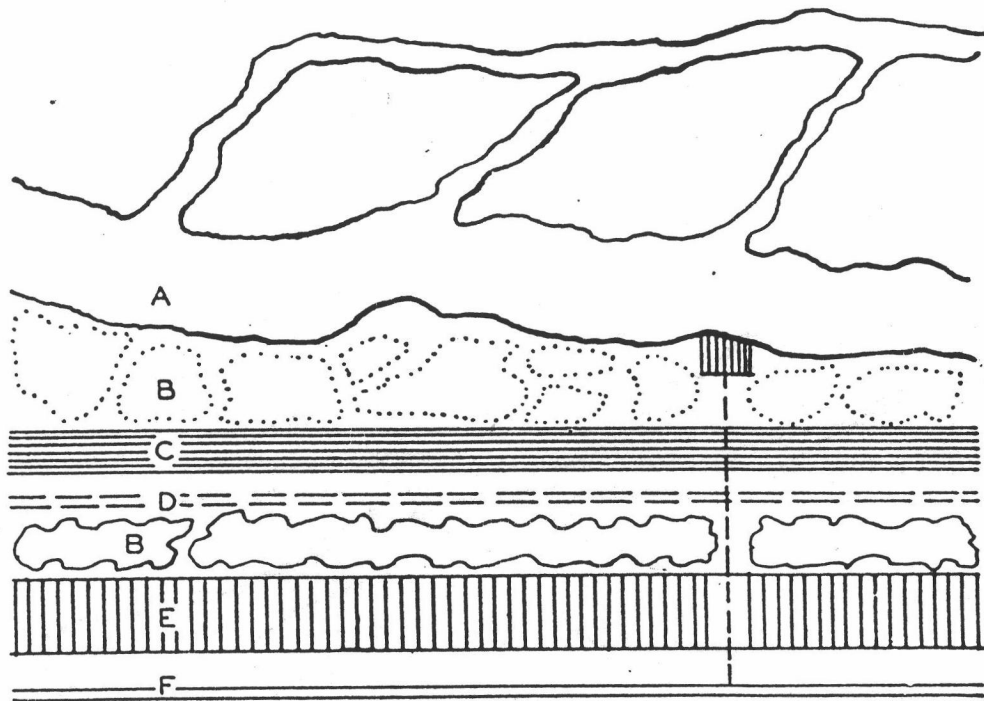
การพัฒนาในแนวนี้ เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายในอังกฤษภายใต้พระราชบัญญัติ "Town and Country Planning Act of 1947 และก่อนที่จะมีการออกพระราชบัญญัติฉบับนี้ ก็ได้เคยมีความพยายามที่จะแก้ไขการพัฒนาในลักษณะนี้ โดยการออกพระราชบัญญัติ The Restriction of Ribbon Development Act of 1935 ซึ่งก่อนหน้านี้นี้ประมาณศตวรรษที่ 19 ในอังกฤษ ก็ได้เกิดมีแนวความคิดที่จะแก้ไขปัญหาสภาพเมืองและสภาพแวดล้อมมาก่อนโดยในปี 1919 ได้มีพระราชบัญญัติ The Housing and Town Planning Act of 1909 และได้รับการปรับปรุงมาเรื่อย ๆ จนในปี 1932 ได้มีการออกพระราชบัญญัติ Town and Planning Country ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบอาคารในเมืองและชนบท

และต่อมาในปี 1935 จึงได้ออกกฎหมายควบคุมการพัฒนาตามแนวริมถนนภายใต้พระราชบัญญัติ The Ribbon Development Act of 1935

กระทั่งในปี 1937 ก็ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาคารกระจุกตัวของชุมชนต่าง ๆ ที่อยู่ในเมืองและได้มีความพยายามต่อ ๆ มาจนกระทั่งได้มีการออกกฎหมาย The Town



The Linear City
of Soria y Mata, 1882



Linear City Plan for Stalingrad
by N. A. Milyutin, 1930

- A Volga River
- B Greenbelt
- C Residential
- D Highway
- E Industrial
- F Railroad

รูปที่ 2.9 แสดงรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน (THE LINEAR CITY)

and Country Planning Act of 1947 กำหนดให้การพัฒนาในลักษณะ เช่นนี้ เป็นสิ่งผิดกฎหมาย

นอกจากนี้ จาก Arnold Whittick (1974) ยังกล่าวว่า การพัฒนาในลักษณะของ Ribbon Development เริ่มตั้งแต่สมัยยุคกลาง ผลของการพัฒนาในลักษณะนี้ทำให้เกิดบ้านและ หมู่บ้านหรือเมืองจำนวนมาก

ในปัจจุบัน เมืองส่วนใหญ่จะมีการขยายตัวไปตามแนวริมถนนสายหลัก และยังคงกล่าวถึงแม้ว่า การพัฒนาดังกล่าวจะมีผลดีต่อผู้อยู่อาศัย โดยเฉพาะในส่วนของความคมนาคมต่อผู้อยู่อาศัย แต่ก็มีข้อเสียหลายอย่าง อาทิ เช่น มีการรบกวนการอยู่อาศัยเสียงดัง และบ้านอยู่อาศัยจะอยู่ห่างจากโรงเรียนและตลาด หรือศูนย์การค้า เนื่องจากมีการพัฒนาไปในแนวยาวไกลออกไปเรื่อย ๆ นอกจากนี้ข้อเสียอีกอย่างก็คือ การให้บริการของรัฐจะต้องมีการขยายการบริการออกไปเรื่อย ๆ ซึ่งถ้าคิดตามหลักเศรษฐศาสตร์แล้วจะไม่คุ้มค่า กล่าวคือ จะสิ้นเปลืองเกินกว่าเหตุ อีกทั้งรูปแบบการขยายตัวเป็นแนวยาวของเมืองเช่นนี้ ไม่สวยงาม ทำให้ในอังกฤษเกิดการควบคุมการพัฒนาในลักษณะดังกล่าวนี้ โดยการออกกฎหมายที่เรียกว่า The Restriction of Ribbon Development Act. 1935 ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่าแนวความคิดในการพัฒนาเมืองแบบ Linear City กับรูปแบบการพัฒนาในลักษณะของ Ribbon Development จะมีความเหมือนและความแตกต่างกันอยู่ กล่าวคือ Linear City เป็นแนวความคิดในการพัฒนาเมืองไปตามแนวเส้นตรง (เส้นทางคมนาคม) ซึ่งถ้าได้มีการก่อสร้างในลักษณะที่มีการวางแผนที่ดีก็จะก่อให้เกิดความพอใจได้ และจะเกิดผลเสียน้อย สำหรับความเป็นส่วนตัวก็จะมีพอสมควร

แต่สำหรับ Ribbon Development นั้นจะได้แก่การพัฒนาของเมืองไปตามแนวยาวในลักษณะไปตามแนวเส้นตรง (เส้นทางคมนาคม) ที่ไม่ได้รับการวางแผนหรือมีการควบคุมการพัฒนาใด ๆ ไว้ก่อน ซึ่งเป็นสิ่งที่จะก่อให้เกิดผลเสียได้มากกว่าผลดี โดยเฉพาะในปัจจุบันปัญหาใหญ่ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาแบบ Ribbon Development ก็คือ การจราจรติดขัด การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า และการขาดแคลนบริการของรัฐต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นต้น

จากการศึกษาในเบื้องต้นถึงการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ในระยะที่เริ่มมีการพัฒนานั้น การคมนาคมทางน้ำได้ลดความสำคัญลง รูปแบบของการคมนาคมได้กลายเป็นการใช้การคมนาคมทางบกเป็นส่วนใหญ่ โดยการเดินทางเริ่มพึ่งพาเส้นทางถนนมากขึ้น ต่อมาเมื่อมีการศึกษาการขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานครแล้ว ก็ได้ มีการเสนอแผนการปรับปรุงเมืองให้กรุงเทพมหานครหันมามุ่งสู่ระบบการคมนาคมขนส่งโดยทางรถยนต์อย่างเต็มที่ สำหรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำเกือบจะไม่มีบทบาทในเมืองเลย และเมื่อมาพิจารณาถึงกรุงเทพมหานครซึ่งกำลังมี

การขยายตัวอย่างมากในขณะนี้ จึงควรพิจารณาถึงโครงข่ายของถนนภายในเมือง โดยเฉพาะถนนวงรอบประเภทถนนในเมือง ตัวอย่างเช่น ถนนวงรอบสายนอกที่ออกแบบขึ้นเพื่อเชื่อมโยงบริเวณย่านต่าง ๆ รอบนอก ให้มาสู่จุดศูนย์กลางเมืองได้โดยสะดวกและเพื่อเป็นทางอ้อมเมืองสำหรับขนส่งระหว่างภูมิภาคนอกเขตนครหลวง ซึ่งในการจัดทำผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2524-2544) ล่าสุดก็ได้ปรากฏแนวถนนวงแหวนโดยชัดเจน 2 วงคือ ถนนวงแหวนสายกลางหรือถนนรัชดาภิเษกและถนนวงแหวนรอบนอกซึ่งรวมเอาถนนศรีนครินทร์เข้าไว้ด้วย ทั้งนี้เพื่อให้ถนนสายนี้ทำหน้าที่คลี่คลายปัญหาการจราจรภายในศูนย์กลางเมืองที่คับคั่ง และให้ช่วยลดยานพาหนะจำนวนมากที่ต้องการผ่านออกสู่ภูมิภาคไม่ต้องผ่านเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองโดยไม่มีความจำเป็น ดังนั้นการวางระบบถนนจึงจำเป็นต้องจำแนกประเภทตามลักษณะการใช้งาน ทั้งนี้เพื่อช่วยป้องกันความสับสนทางด้านการจราจรที่ไม่จำเป็น ถนนต่าง ๆ จึงควรทำหน้าที่ต่าง ๆ กันไปตามความเหมาะสม และเป็นที่เชื่อกันว่าปัญหาใหญ่ของกรุงเทพมหานครในขณะนี้ ปัญหาหนึ่งก็คือปัญหาการจราจร ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากรูปแบบของถนนไม่เหมาะสม กล่าวคือไม่มีระบบลำดับถนนที่สมบูรณ์ เนื่องจาก ถนนส่วนใหญ่จะเป็นถนนรัศมีพุ่งออกจากเมืองโดยไม่มีถนนวงรอบ เชื่อมต่อและถนนรัศมีเหล่านี้อยู่ห่างกันมากทำให้พื้นที่ถูกแบ่งเป็นผืนใหญ่ การเข้าถึงพื้นที่ไม่สะดวก ถนนสายหลักสายสำคัญหลาย ๆ สาย ขาดถนนสายรองเป็นลิ้งเสริมระบบถนนให้สมบูรณ์ ดังเช่น ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธินและถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เป็นต้น ซึ่งนอกจากจะขาดถนนสายรองมาช่วยเสริมแล้ว ยังมีเอกชนตัดถนนสายย่อย หรือถนนชอยจากถนนหลักและถนนสายรองเหล่านี้มากมาย ทำให้เกิดสี่แยกซึ่งเป็นอุปสรรคและทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นอย่างมาก (ฮัน นิมมาน เหมินทร์. เรื่องเดิม) ปัจจุบันถนนสายสำคัญ ๆ ในกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่รอบนอกของเขตใจกลางเมือง จะเป็นถนนสายหลักเป็นส่วนใหญ่ แต่ก็มักจะขาดแคลนถนนสายรองมาช่วยเสริมรับการจราจรจากถนนสายหลัก ทำให้เกิดการตัดถนนสายย่อยหรือถนนชอยเชื่อมต่อ เข้ากับถนนสายหลักโดยตรง ดังตัวอย่างเช่น ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรเกษม ถนนจรัญสนิทวงศ์ เป็นต้น นอกจากนี้แล้วที่สำคัญคือ ถนนเหล่านี้ยังต้องให้บริการพื้นที่สองข้างทางของถนน ซึ่งมักจะเกิดเป็นย่านการค้ายาวไปตามแนวถนนสายหลักของเมืองตามไปด้วย ดังนั้นถนนหลักจึงต้องทำหน้าที่ถึง 2 หน้าที่ในเวลาเดียวกัน ซึ่งก็มักจะไม่ตรงกับวัตถุประสงค์แรกในการก่อสร้างถนนสายนั้น ๆ ขึ้น เพราะเมื่อถนนสายหลักต้องรับปริมาณการจราจรจำนวนมาก โดยไม่มีถนนสายรองมาช่วยให้การจราจรผ่านไปมาตามระบบของถนนที่สัมพันธ์กันแล้ว ถนนหลักสายนั้น ๆ ก็มักจะมีปัญหาการจราจร และเกิดความไม่คล่องตัวบนถนนทำให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวคับคั่ง

หรือติดขัดอยู่เสมอ ๆ ซึ่งปรากฏการณ์ดังกล่าวกำลังเกิดขึ้นกับถนนหลายสายในกรุงเทพมหานคร
ขณะนี้ ตัวอย่างเช่น ถนนรัชดาภิเษก และถนนศรีนครินทร์ เป็นต้น

จากปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นตามย่าน เขตริมถนนที่ตัดใหม่หลายสายสำคัญหลาย ๆ สายในกรุงเทพ
มหานคร ทำให้ต่างยอมรับกันว่าการพัฒนาที่ดินย่านพาณิชยกรรมตามแนวทางหรือบริเวณริมถนนจะ
ทำให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่ริมถนน เป็นทางเข้าออกที่ เชื่อมต่อกับถนนสายหลักและมักจะมีการใช้
พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถมากขึ้นด้วย ซึ่งหากปล่อยให้ เป็นไปโดยปราศจากการควบคุมที่ถูกต้องเหมาะสมแล้ว
การพัฒนาพื้นที่สองข้างทางดังกล่าวก็จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นได้ ดังมี
คำกล่าวกันว่า ชุมชนที่ปราศจากการพัฒนาของย่านการค้าไปตามแนวยาวของทางหลวงนั้น เป็น
ชุมชนที่สงบ การพัฒนาประเภทนี้เกือบจะไม่เคยมีการกำหนดไว้ล่วงหน้า แต่มักจะเกิดขึ้นได้เสมอ
และบางครั้งต้องปล่อยให้ขยายตัว เพราะพื้นที่ เมืองมีการเติบโตตามแนวถนนได้ตลอดเวลา ดังนั้น
จึงควรจะมีวิธีหรือหาวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาในลักษณะนี้ โดยเฉพาะ
ปัญหาการจราจรติดขัดที่มักจะตามมาภายหลังจากการพัฒนาในลักษณะดังกล่าว จากแนวความคิด
ของการพัฒนาย่านการค้าบริเวณริมถนนสายหลัก ซึ่งรวบรวมไว้ โดยแฟรงค์ เอส. โซ และคน
อื่น ๆ (Frank S. So and Others) มีหลายส่วนที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ริมถนนศรีนครินทร์
จากแยกสาส์นที่ ถนนรามคำแหง ถึง ถนนบางนา - ตราด ซึ่งยอมรับกันว่ามีการพัฒนาในลักษณะ
ของย่านการค้าไปตามแนวยาวของถนน และย่านการค้าลักษณะนี้มีผลกระทบต่อระบบการจราจรบน
ถนนสายหลักที่ย่านการค้า เหล่านี้ตั้งอยู่และหากปราศจากการควบคุมการพัฒนาที่เหมาะสมแล้วการ
พัฒนาดังกล่าวจะทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจรบนถนนสายหลักนั้น ๆ ได้ โดยเฉพาะ
อย่างยิ่งผลจากการเชื่อมต่อทาง เข้าถึงโดยตรงจากถนนสายหลักสู่ตัวอาคารพาณิชย์ต่าง ๆ เหล่านี้
จะเป็นตัวก่อให้เกิดปัญหาได้มากขึ้น

จึงอาจกล่าวได้ว่า แนวความคิดและเหตุผลต่าง ๆ เหล่านี้ชี้ให้เห็นถึงการพัฒนาพื้นที่ เมือง
ในลักษณะดังกล่าวนี้ว่าจะก่อให้เกิดปัญหาตามมาในภายหลัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการจราจร
ในบริเวณพื้นที่นั้น ๆ ดังเช่นพื้นที่กรณีศึกษาในครั้งนี้คือ บริเวณถนนศรีนครินทร์ ซึ่งจากการศึกษา
เบื้องต้น ผู้ศึกษาเห็นได้จากสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนี้ว่า กำลังมีปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น
คล้ายกับแนวความคิดที่ได้มีการกล่าวกันไว้ กล่าวคือมีลักษณะของการพัฒนาทางด้านกายภาพใน
บริเวณพื้นที่ริมถนนเป็นย่านการค้าธุรกิจ พาณิชยกรรม และสำนักงาน เป็นจำนวนมาก ดังนั้น
ปัญหาต่าง ๆ ก็อาจจะเกิดขึ้นได้โดยเฉพาะปัญหาการจราจรที่จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมใน
บริเวณนั้น ซึ่งสภาพการณ์ในปัจจุบันก็กำลังประสบกับปัญหาการติดขัดเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะมี

การพัฒนาเกิดขึ้นที่ริมถนนศรีนครินทร์อย่างรวดเร็ว กล่าวคือ มีอาคารศูนย์การค้าและอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่เกิดขึ้นมากมาย และมีแนวโน้มในการพัฒนาเป็นย่านธุรกิจและการค้าขนาดใหญ่ที่วางตัวตามแนวถนน (Principal Business Thoroughfare) ในลักษณะของ Ribbon Development เกิดขึ้นบนริมฝั่งถนนทั้งสองด้าน เป็นจำนวนมากด้วยสาเหตุของการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ดังนั้นหากปราศจากการกำหนดแนวทางหรือมาตรการควบคุมที่เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาบนถนนศรีนครินทร์ เป็นไปในแนวทางการควบคุมที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหา และในขณะเดียวกันยังคงเป็นถนนสายหลักที่ทำหน้าที่เพื่อการเคลื่อนที่ของการจราจรเพียงอย่างเดียวได้ หรือเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่น้อยที่สุด เท่าที่จะทำได้ จึงควรให้ความสำคัญต่อแนวความคิดและเหตุผลดังกล่าว เกี่ยวกับเรื่องของ Ribbon Development ซึ่งอาจจะทำให้ถนนสายหลักสายนี้ ไม่ต้องทำหน้าที่เป็นทั้งถนนสายหลักและถนนสายรองในเวลาเดียวกัน หากไม่แล้วสุดท้ายถนนศรีนครินทร์ก็อาจจะประสบกับปัญหาการจราจรคับคั่งอันเนื่องมาจาก ปัญหาของการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทางของถนนไม่สอดคล้องกับแนวทางและวัตถุประสงค์ของการพัฒนาในส่วนของสาธารณูปโภคที่พัฒนาขึ้น รวมทั้งปัญหาการให้บริการสาธารณูปโภคของรัฐที่ไม่สามารถบริการได้อย่างทั่วถึงอีกด้วย เหล่านี้ ล้วนแต่เป็นปัญหาที่จะติดตามมา ส่วนหนึ่งของปัญหานี้ก็ เพราะผลของการขยายตัวอย่างรวดเร็วในด้านประชากรและพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นไปอย่างขาดการวางระเบียบที่มีการวางแผนล่วงหน้า หรือขาดการควบคุมให้เป็นไปตามแผนการพัฒนาที่เหมาะสม และผลจากการขยายตัวที่ปราศจากการควบคุม ในอดีตกับการให้เสรีภาพเกินขอบเขตในการใช้พื้นที่ โดยที่ใครใคร่ก็อาจจัดสรรที่ดินติดถนนซอย หรือก่อสร้างอาคารตามใจชอบ เกิดเป็นถนนตรอกซอยไม่ได้มาตรฐานมากมาย ในชุมชนยุคปัจจุบัน ดังเช่น ถนนสุทธิสาร ถนนสุขุมวิท ถนนรามคำแหงและถนนลาดพร้าว ซึ่งล้วนเป็นตัวอย่างการขยายตัวของเมืองที่แผ่ลามไปตามแนวยาวริมถนนในลักษณะ Ribbon Development (ฉับ นิมมาน เหมินทร์) คือการเกิดมีถนนซอยจำนวนมากติด เชื่อมต่อจากถนนใหญ่ลึกเข้าไปสองข้างทาง เกิดขึ้น เป็นจำนวนมากและสร้างปัญหาการคับคั่งของการจราจรให้เกิดขึ้นได้ตลอดเวลา เพราะ เกิดติดขัดในเหตุที่รถมีจำนวนมากและมีการ เลี้ยว เข้าออกจากถนนซอยย่อย ๆ เหล่านี้เป็นจำนวนมากในทุก ๆ ระยะเวลา

นอกจากนี้ ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ และผลจากการที่พื้นที่ดังกล่าวขาดการควบคุมจำกัดเขต (Zoning) ปลอมยให้มีอาคารหลายชนิดในพื้นที่ที่ไม่ควรมี การตัดถนนในเขตพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น ก็เป็นสาเหตุขงอุทกภัยน้ำท่วมให้ เข้าไป เพิ่มความแออัดคับคั่งยิ่งขึ้น กรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันจึงมีสภาพ เหมือนเมืองขาดระเบียบ การที่ดินและสวนต่าง ๆ ของ

เมืองขาดการประสานสัมพันธ์ การจราจรและโครงข่ายถนนไม่ เป็นไปตามระบบระเบียบ การ ใช้อำนาจที่ขาดการควบคุม (Land Use Control) และการขยายตัวของเมืองส่วนใหญ่เป็นผล จากการตัดถนนสายหลักขยายออกไปเรื่อย ๆ โดยปราศจากการคาดการณ์และการคำนึงถึงระบบ ถนนสายรองและถนนท้องถิ่นหรือถนนสายย่อย ทำให้การพัฒนาเป็นไปอย่างไร้ระบบและด้วย ประสิทธิภาพ กล่าวคือ เป็นการพัฒนาที่ปราศจากการวางแผนและความคุ้มค่า เป็นไปอย่าง เหมาะ ษาปัญหาใหญ่ ๆ จึงเกิดขึ้นเหมือนเงาตามตัว เช่น ปัญหาการจราจรคับคั่ง ปัญหาแหล่งเสื่อมโทรม และปัญหาการใช้ที่ดินผิดประเภท เป็นต้น กอปรกับกรุงเทพมหานครตามสภาพที่เป็นอยู่และยัง เป็น อยู่ต่อ ๆ มาในปัจจุบัน มักจะมีย่านการค้าหรือศูนย์การค้าธุรกิจงานกรุงเทพมหานครกระจุกกระจาย ไม่เป็นระบบ ซึ่งโดยมากมักจะแผ่ลามไปตามความยาวของถนนสายหลัก (Ribbon Development) ที่ตัดใหม่ เกิดเป็นตึกแถวและอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนแล้วแต่สร้างปัญหาการ จราจรคับคั่งให้ติดขัดเพิ่มขึ้นไปทั่วทั้งโครงข่ายการจราจรบนถนนสายหลัก การตัดถนนหรือขยาย ถนนแต่ละสายเพิ่มขึ้นอาจผ่อนคลายปัญหาลงได้ระยะหนึ่ง แต่แล้วสภาพปัญหาเดิมก็จะกลับมีขึ้นอีก และเมื่อ เมืองขยายพื้นที่ออกไปโดย เติบโตไปตามแนวถนนที่ตัดใหม่ เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เช่นนี้แล้ว ถ้าหากมิได้มีการวางแผนหรือวางระบบการควบคุมด้วยมาตรการหรือวิธีการที่เหมาะสม เพื่อป้อง กันปัญหาที่จะ เกิดขึ้นจากการพัฒนาโดยปราศจากการควบคุม ผลเสียหายและปัญหาที่จะ เกิดตาม แนวถนนตัดใหม่นั้นก็จะเกิดขึ้นซ้ำ ๆ กับที่เคยเกิดขึ้นและจะยิ่งรุนแรงมากขึ้น เป็น เงาตามตัว เพราะ เมืองเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นทุก ๆ วัน โดยเฉพาะในขณะที่ปัจจุบันกรุงเทพมหานครกำลังเจริญเติบโตและขยายตัวเพิ่มขึ้นและการพัฒนาเกิดขึ้นอย่างมากมายในเกือบจะทุก ๆ ด้านทุก ๆ ทบบาท เป็นไป ตามความสำคัญแห่งการ เป็น เมืองศูนย์กลาง เช่นทุกวันนี้ จึง เป็น เรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้อง คำนึงถึงการพัฒนาและปัญหาที่จะติดตามมาจากการเจริญเติบโตของเมือง ในลักษณะของ Ribbon Development ซึ่งในปัจจุบันนี้การพัฒนาในส่วนของสาธารณูปโภคประเภทถนนกำลังได้รับความ สำคัญอย่างมาก ดังนั้นการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนนสายหลักที่มีการพัฒนาและมีปัญหาติดตามมา จึงควรได้รับการแก้ไขด้วยการกำหนดมาตรการควบคุมที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตามหลักการความสำคัญและ เหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้ว