

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา

การขยายตัวของเมืองเกิดจากปัจจัยหลายด้าน ได้แก่ ปัจจัยทางการวางแผนพัฒนาปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ภูมิศาสตร์ของพื้นที่ ปัจจัยด้านการเงิน ปัจจัยทางด้านสังคม ปัจจัยทางการเมืองและการปกครอง เป็นต้น เหล่านี้ล้วนส่งผลให้เมืองมีรูปร่าง โครงสร้าง และเอกลักษณ์ของเมืองที่แตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตามสำหรับเมืองหรือชุมชนเมืองโดยทั่วไปก็จะมีลักษณะ เหตุผลการขยายตัวที่ใกล้เคียงกันอยู่บ้าง ซึ่งสามารถอธิบายได้โดยมีทฤษฎีต่างๆดังนี้

1. ทฤษฎี Concentric or Gradient Zone เป็นการศึกษาของ Ernest W. Burgess¹ โดยได้ตั้งสมมุติฐานว่า การขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะเป็นแบบวงกลม ซึ่งแต่ละส่วนของวงกลมจะขยายตัวออกไปจากศูนย์กลางเมือง หรือ Central Business District หรือ CBD เพราะเมื่อความเจริญในศูนย์กลางของเมืองโตเต็มที่ ก็จะเริ่มกระจายความเจริญออกไปรอบด้าน จึงก่อให้เกิดวงกลมรอบนอกของ CBD เป็นวงที่ 2 ทำนองเดียวกันเมื่อความเจริญของวงที่ 2 มากขึ้น ก็จะกระจายออกไปรอบด้านเป็นวงที่ 3 วงที่ 4 วงที่ 5 ต่อไป แต่ละวงก็จะมีลักษณะเป็นของตัวเองคือ (ดูรูป 2.1 ประกอบ)

วงที่ 1 เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (CBD)

วงที่ 2 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย เป็นแหล่งเสื่อมโทรม (Transition Zone)

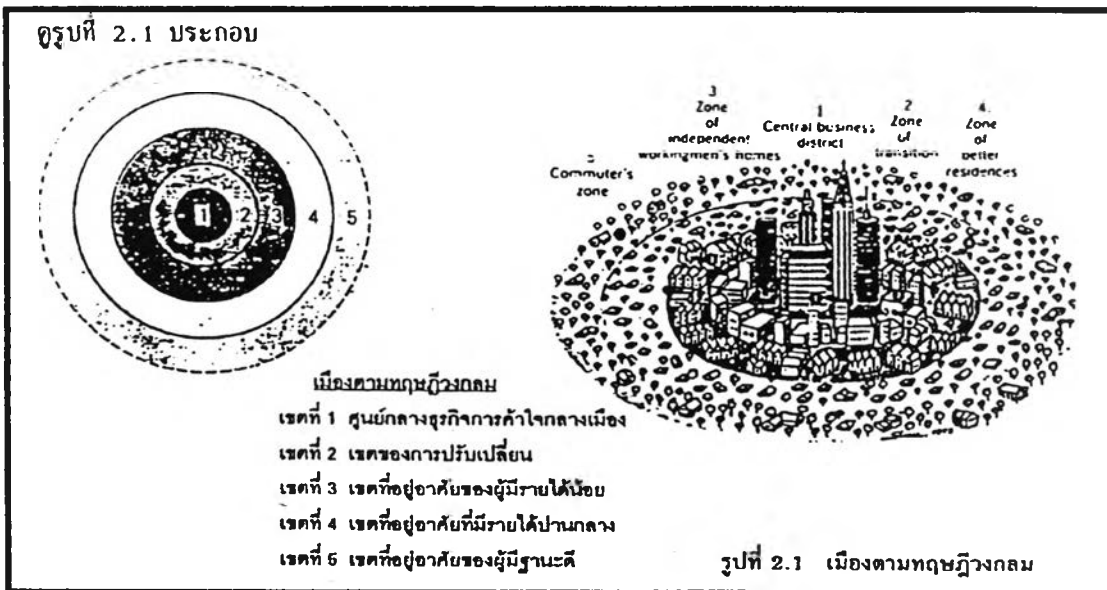
วงที่ 3 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของพวกแรงงาน (Working-class Residential)

วงที่ 4 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง (Middle-class Residential)

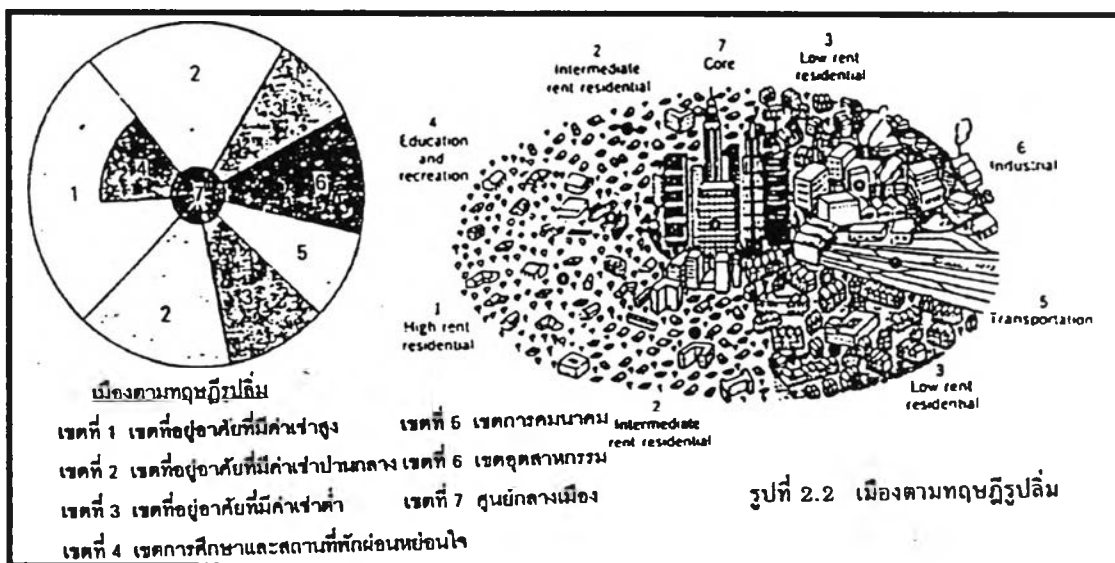
วงที่ 5 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง และชั้นกลางค่อนข้างสูง (Upper-class Residential)

ในวงที่ 2 เป็น Zone ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เป็นที่อยู่อาศัยของชนชั้นแรงงาน เพราะอยู่ใกล้ CBD มีแหล่งเสื่อมโทรมเกิดขึ้นมากมาย ส่วนชนชั้นที่มีฐานะดีจะอยู่รอบนอกของเมือง คืออยู่บริเวณวงที่ 4 และ 5

¹ Ernest W. Burgess and Donald J. Bogue, Contribution to Urban Sociology (Chicago : The University of Chicago Press, 1964), p 367.

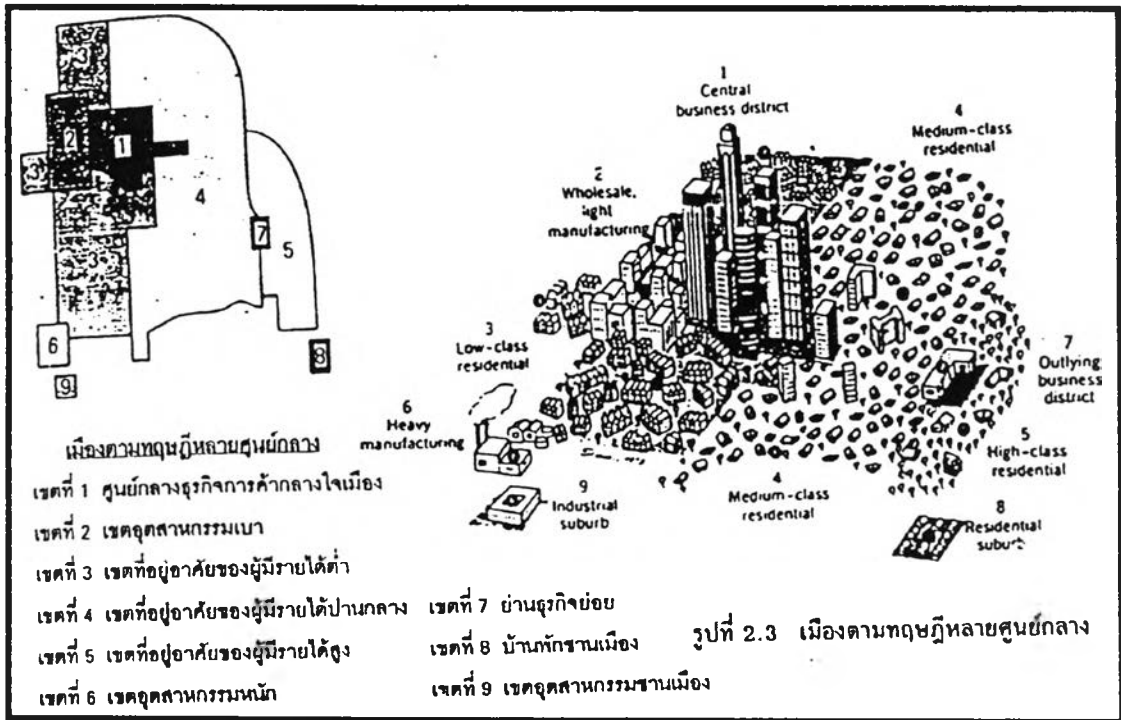


2. ทฤษฎี Sector Theory โดย Homer Hoyt² เป็นผู้ตั้งทฤษฎีนี้ โดยตั้งสมมติฐานว่า เมืองเกิดจากพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญ แล้วขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคม ลู่อรอบนอกของเมือง การขยายตัวของเมืองก่อให้เกิดเขตต่างๆ มีลักษณะแตกต่างกันไปแต่ละเขต ต่างก็มีลักษณะของแหล่งธุรกิจ แหล่งที่อยู่อาศัย ชุมชนแออัด (ดูรูป 2.2 ประกอบ)



² Homer Hoyt อ้างถึงใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2537), หน้า 7.

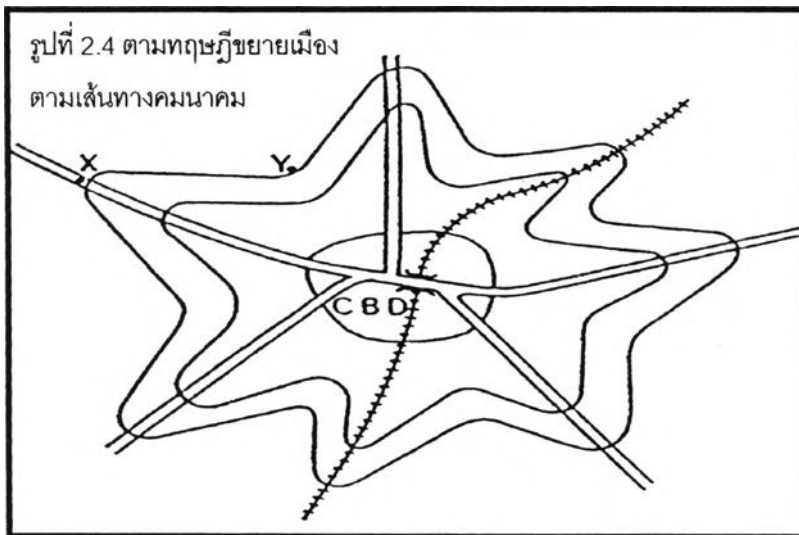
3. ทฤษฎี Multiple Nucleus เป็นการศึกษาของ Harris³ พบว่าเมืองมีหลายศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ เป็นเมืองขนาดใหญ่หรือมหานคร มีการคมนาคมและการติดต่อสื่อสารที่ทันสมัย ศูนย์กลางแต่ละแห่งอาจมีความสำคัญเฉพาะด้าน เช่น ศูนย์กลางการค้าหลัก ศูนย์กลางการค้ำรอง เป็นต้น เป็นลักษณะการกระจายความเจริญ จากศูนย์กลางการค้าหลักไปสู่ส่วนต่างๆของเมือง (ดูรูป 2.3 ประกอบ)



4. ทฤษฎี Star Shape Theory⁴ เป็นลักษณะการขยายเมืองออกจากศูนย์กลางเมืองไปสู่รอบนอกตามเส้นทางคมนาคม ศูนย์กลางเมือง (CBD) จะเป็นศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคม ความเจริญจะออกจากศูนย์กลางเมืองไปสู่รอบนอก หลายทิศทาง เส้นทางคมนาคมเหล่านี้เป็นตัวเชื่อมระหว่างศูนย์กลางเมืองกับนอกเมือง การขยายตัวแบบนี้จะเป็นเมืองขนาดใหญ่หรือมหานคร (ดูรูป 2.4 ประกอบ)

³ Harris, Donald J. Bogue and Dorothy L., Comparative Population and Urban Research Via Multiple Regression and Covariance Analysis (Oxford: Miani University , 1954), p 32.

⁴ อ้างถึงใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2537), หน้า 7.



5. Neighborhood Concept เป็นหลักการที่เสนอโดย Perry⁵ ในปี 1926 แบ่งเมืองออกเป็นชุมชนย่อยๆ (Neighborhood Unit) แต่ละชุมชนต่างก็มี (Sub center) ซึ่งมีโรงเรียน, ร้านค้า, ที่พักผ่อนหย่อนใจ, ห้องสมุดสาธารณะ เป็นศูนย์กลางชุมชน มีถนนล้อมรอบเป็นขอบเขตของ Unit รัศมีจากจุดศูนย์กลางประมาณ ½ ไมล์ ควรมีประชากรประมาณ 5,000 คน เพื่อให้สัมพันธ์กับการบริการด้านสังคม เป็นการกระจายความเจริญ (Decentralization) จากชุมชนหลักออกไปสู่ส่วนต่างๆ ของเมือง ได้ให้ประชาชนได้รับบริการทางด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการโดยทั่วถึงและเท่าเทียมกัน แต่อย่างไรก็ตาม Paul Ritter เสนอแนวคิดและให้ข้อสังเกตว่า ระยะทางในการเดินที่เหมาะสมที่สุด คือ ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ติดต่อกับศูนย์กลางชุมชน และใช้เวลา 15 นาที เดินทางติดต่อกับโรงเรียนและร้านค้า

6. The concept of nodes พัฒนาแนวคิดมาจาก Neighborhood Concept⁶ เป็นแนวคิดในการวางผังอีกแบบหนึ่ง นักผังเมืองจะไม่คำนึงถึงขนาดและขอบเขตของ Neighborhood Unit ว่าต้องมีขนาดรัศมี ½ ไมล์หรือไม่ แต่จะเน้นถึงการให้บริการที่เพียงพอทางการบริการสาธารณะ และการรักษาสภาพแวดล้อม ศูนย์กลางชุมชนประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลาย เช่น โรงเรียนชั้นอนุบาล - ประถม สโมสรร้านค้า สถาบันการเงิน สำนักงาน สนามเด็กเล่น สถานีนอนมัย สถานที่ทำการ สวนสาธารณะ เป็นต้น ประกอบกันเป็น Focal Point ของชุมชน

⁵ Perry อ้างถึงใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2537), หน้า 8.

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10.

7. The concept garden of convenience : A walk town โดย Chapman⁷ ให้ข้อคิดว่าความ สะดวกสบายเป็นเรื่องที่จะต้องนำมาพิจารณา ในการติดต่อระหว่างที่พักอาศัย กับบริการสาธารณะ อื่นๆ ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละแห่ง A walk town คำนึงถึงหลัก 2 ประการ ได้แก่

- 7.1 การเดินติดต่อกันระหว่างที่พักอาศัยด้วยกันเองถึงกันหมด เพื่อมิให้ชุมชนแยกกันอยู่แบบ เอกเทศสมบูรณ์ในตัวเอง กลายเป็น Isolated Neighborhoods
- 7.2 ขนาดและความหนาแน่นของประชากรในแต่ละ Neighborhood Unit จะต้องมีขนาดที่ เหมาะสม

8. The concept garden city โดยที่ Ebenezer Howard⁸ เป็นผู้เสนอแนวคิดนี้ ซึ่งเป็นแนว คิดที่ต้องปรับปรุงสภาพแวดล้อม ในการอยู่อาศัยในเมืองยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม ราวศตวรรษที่ 18 เพราะสมัยนั้นในเมืองเต็มไปด้วยโรงงานอุตสาหกรรม ที่อยู่รอบๆ โรงงาน ประชาชนเหล่านั้นอยู่กัน อย่างแออัดปราศจาก สุนัขลักษณะอนามย์ ก่อให้เกิดโรคภัยไข้เจ็บมากมาย โดยหลักการของเมือง อุทยาน (garden city) เป็นการสร้างเมืองบริวารล้อมรอบเมืองหลัก ในแต่ละเมืองต่างมีศูนย์กลาง เมืองสมบูรณ์ในตัวเอง เมืองบริวารจะพึ่งพาเมืองศูนย์กลางหลักทางด้านการบริการ ในระดับภาคเท่า นั้น เมืองบริวารเหล่านั้นมีประชากรประมาณ 32,000 คน ต่อเมืองบริวาร 1 แห่ง มีพื้นที่สีเขียว (Green belt) ของพื้นที่เกษตรกรรมและป่าไม้ ระหว่างเมืองเพื่อเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ และป้องกันการ ขยายตัวของเมือง เมื่อเมืองโตเต็มที่ก็ต้องสร้างเมืองใหม่

9. Losch และ Christaller⁹ ได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับแหล่งชุมชน (CENTRAL PLACE THEORY) คือ เมืองมีขนาดไม่เท่ากันและเขตรอบตัวเมืองก็ไม่เท่ากันเช่นกัน หน้าที่หลักของเมือง คือ การเป็นศูนย์กลางของภาค ความสำคัญของทฤษฎีนี้ก็คือ ความสำคัญและความสัมพันธ์ของศูนย์ กลางต่อพื้นที่โดยรอบนั่นเอง นอกจากนั้น CHRISTALLER ยังมีความเห็นว่า แหล่งชุมชนแต่ละ แห่งมีขนาดและความสำคัญไม่เท่ากัน ซึ่งอาจนำมาจัดลำดับความสำคัญตามหน้าที่ (Hierarchical Function) ได้เช่น แหล่งชุมชนขนาดเล็ก ที่เป็นเพียงหมู่บ้านขนาดเล็ก จัดได้ว่าเป็นลำดับที่หนึ่ง อันดับต่อไปคือ ขนาดชุมชนที่ใหญ่ขึ้น และมีความสำคัญมากขึ้น เช่น หมู่บ้าน เมืองขนาดเล็ก และเมืองขนาดใหญ่ จัดได้ว่าเป็นลำดับความสำคัญที่สอง สาม สี่ ตามลำดับดังนี้ เป็นต้น ซึ่งเขต

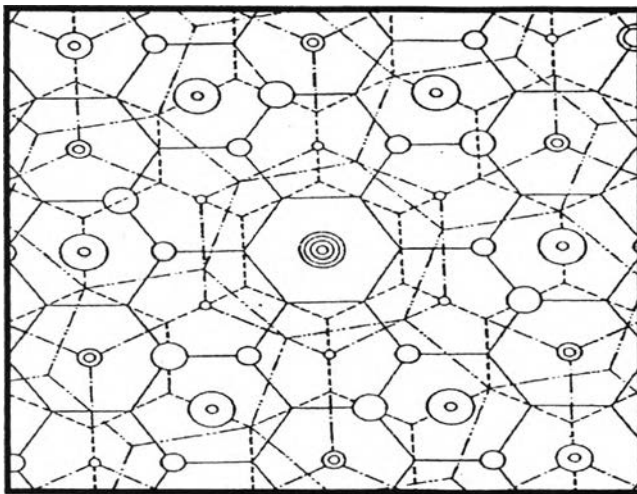
⁷ Chapman, David., Creating neighborhoods and Places in the Built Environment London (London : E & FN Spon ,1996), p 87.

⁸ Ebenezer Howard อ้างถึงใน กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผัง เมือง (กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2537), หน้า 10.

⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 12.

การให้บริการแก่พื้นที่โดยรอบ (Complementary Area) ของแหล่งชุมชนแต่ละลำดับก็จะไม่เท่ากัน เช่น แหล่งชุมชนขนาดเล็ก จะสามารถให้บริการเฉพาะประชาชน ในเขตพื้นที่ตลาดของตนเท่านั้น สิ่งให้บริการได้คือ สิ่งที่เป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวัน ส่วนแหล่งชุมชนที่ใหญ่ขึ้น สามารถให้บริการด้านต่างๆมากขึ้นไป และสามารถให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่มากขึ้นด้วย

10. BRIAN J.L. BERRY¹⁰ ได้เสนอทฤษฎีแหล่งชุมชน (CENTRAL PLACE THEORY) มาวิเคราะห์การให้บริการของศูนย์กลางชุมชนว่า การที่สถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งจะกลายเป็นศูนย์กลางของชุมชนหรือเขตบริการ ใช้บริการเดียวกันได้นั้น จำเป็นที่ต้องประกอบด้วยปัจจัยหลายประการด้วยกัน คือ สถานที่แห่งนั้นจะต้องมีสินค้าและบริการต่างๆ ที่สามารถให้บริการแก่ ประชากรที่อยู่ในรัศมีโดยรอบให้มาใช้บริการได้สะดวก กล่าวคือ มีสถานที่ซื้อขายสินค้าและบริการอื่นๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง และที่สำคัญคือ จะต้องมีความสามารถที่จะเข้าถึงได้สะดวก (ACCESSIBILITY) ศูนย์กลางชุมชนหรือตลาดนั้นจะต้องมีสินค้าและบริการต่างๆ ที่ประชาชนต้องการและสินค้าบริการเหล่านี้ มักไม่มีอยู่ในตลาดที่มีขนาดเล็กกว่า หรือถ้ามีก็น้อยไม่สามารถเลือกซื้อได้ ตลาดในบริเวณศูนย์กลางชุมชนนี้ จะเป็นทั้งสถานที่ผลิตสินค้า เพื่อจำหน่าย และเป็นทั้งจำหน่ายสินค้าปลีกที่มาจากตลาดภายนอก และเป็นทั้งรับซื้อสินค้าหรือผลผลิตของชาวนาอีกด้วย (ดูรูป 2.5 ประกอบ)



รูปที่ 2.5 แสดง Concept :
CENTRAL PLACE THEORY

¹⁰ Berry, Brian J.L., Geography of Market Centre and Retail – Distribution (Englewood :Cliffs, N.J. Prentice , 1967), p 116.

2. แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผน

ความหมาย และหลักการของการวางแผนในเบื้องต้นมีดังนี้ ความหมายของการวางแผนชุมชนเมือง(City Planning)¹¹ คือ การจัดการให้เมืองมีการวางแผนการเติบโตล่วงหน้าระยะยาว เพื่อให้เมืองนั้นสามารถดำรงอยู่อย่างยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนในเมืองนั้นมีความเป็นอยู่ที่ดี มีความสุข มีความสมบูรณ์ทางด้านเศรษฐกิจ ขณะเดียวกัน ก็ยังสามารถธำรงรักษาความสมดุล ของระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติ และมรดกทางวัฒนธรรมของเมืองนั้นๆ ได้รับการอนุรักษ์เป็นอย่างดี อีกทั้งต้องมีแผนเพื่อการขยายตัวในอนาคต ที่เป็นระบบและมีระเบียบ สอดคล้องกับความต้องการ และเอื้อประโยชน์แก่คนในเมืองนั้น ประการสำคัญคือ ประชาชนในท้องถิ่นต้องมีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนด้วย

การวางแผนคือ การปรับสภาพของชุมชนเมือง ให้สอดคล้องอย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนเมือง¹² การปรับสภาพดังกล่าวของชุมชนเมืองจะต้องมีการจัดทำตามหลักการมีติวางแผน และขั้นตอนของกระบวนการในการวางแผนและจัดทำผัง เพื่อให้ได้รูปแบบและโครงสร้างของชุมชนเมืองและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งคำนึงถึงข้อจำกัดของทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ดำเนินการ โดยประเมินว่ากิจกรรมของโครงการต่างๆ สามารถนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ของชุมชนเมืองได้

Stuart Chaplin¹³ นักวางแผนกายภาพได้ให้แนวคิดว่าเป็นการจัดระบบและเป็นการอธิบายถึงสังคมทั้งระบบนั้นๆ เพื่อทำความเข้าใจกับสังคม จัดระบบให้ชัดเจนเพื่อจะสามารถวางแผนได้ในสังคมหนึ่ง อาจแยกศาสตร์ที่สำคัญเกี่ยวกับสภาวะ ในสังคมได้เป็น 4 ศาสตร์ใหญ่ๆคือ ด้านกายภาพ ด้านการเมือง ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสังคม ศาสตร์ทั้ง 4 ศาสตร์จะหมายถึงสภาพสังคมที่เกี่ยวข้องและผสมผสาน ซึ่งกันและกันตลอดเวลา และปรากฏออกมาเป็นรูปของสภาวะ ของสังคม

¹¹ ดวงจันทร์ เจริญเมือง และ ธเนศวร์ เจริญเมือง . การวางแผนและจัดทำแผนผังแม่บทพัฒนาเมือง . (กรุงเทพมหานคร : อักษรสยามการพิมพ์, 2529) , หน้า 6.

¹² เฉลิม แก้วกระจ่าง, การกระจายอำนาจของเทศบาลนครเชียงใหม่ในรูปแบบแขวง . (กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2536) หน้า 4 - 6.

¹³ Stuart Chaplin. อ้างถึงใน พิเศษ เจริญวงศ์, การศึกษาเพื่อวางแผนแนวทางวางแผนการใช้ที่ดินเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานครด้านฝั่งธนบุรี กรณีศึกษาเขตภาษีเจริญ (กรุงเทพมหานคร :คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530) หน้า 20.

ในลักษณะต่างๆ ที่สับสนวุ่นวายการที่เข้าใจถึง สภาพระบบสังคมเพื่อนำไปสู่การวางแผนนั้นจะต้องจัดระบบให้ชัดเจน เพื่อที่จะได้อธิบายถึงที่มาของสภาวะนั้นๆ และจะได้เข้าใจถึงสิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และความจำเป็นของการวางแผนที่เน้นที่ระบบ

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. การศึกษาของ เมษยา ชนวรรณ์¹⁴ พบว่าบริเวณสถานีรถไฟหลักสี่ ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพ ประมาณ 18 กิโลเมตรเป็นสถานีที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เพราะบริเวณโดยรอบสถานี มีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีหน่วยงานราชการ เช่น การสื่อสารแห่งประเทศไทย การไฟฟ้า และสถาบันการศึกษาได้แก่ โรงเรียนเทคนิครัตนโกสินทร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒบางเขน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สถาบันราชภัฏพระนคร เป็นหน่วยงานที่อยู่รอบๆ พร้อมทั้งเป็นที่ตั้งอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ต่างๆอีกมาก ได้แก่ อาคารสำนักงานหนังสือพิมพ์ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ตามถนนงามวงศ์วาน เป็นต้น

2. การศึกษาของ จัตรชัย พงศ์ประยูร¹⁵ ได้อธิบายถึงความสำคัญของระบบการคมนาคมขนส่ง มีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ โดยรอบเส้นทางที่มีการพัฒนาขึ้นเพื่อนำระบบขนส่งมวลชนเข้าไปในพื้นที่ ทั้งนี้เกิดจากการเคลื่อนย้ายคนและสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงานเป็นจุดแลกเปลี่ยนสินค้า เกิดกิจกรรมต่างๆเกิดขึ้นตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางการคมนาคมเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมเข้าด้วยกัน

3. การศึกษาของ พรรณี กุลสุมิตราวงศ์¹⁶ ได้ศึกษาถึงลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบของสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) พบว่าในรัศมีประมาณ 2 กิโลเมตร มีธุรกิจหลายประเภทเกิดขึ้นหลังจากมีการก่อสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2434 ได้แก่ ธุรกิจการค้าปลีกค้าส่ง กิจการร้านอาหาร กิจการบริษัทขนส่งสินค้า บริษัทนำเที่ยว โกดังสินค้า สถาบันการเงิน

¹⁴ เมษยา ชนวรรณ์, การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง (กรุงเทพมหานคร : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 47 - 52.

¹⁵ จัตรชัย พงศ์ประยูร, การใช้ที่ดินทางด้านอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพมหานครและพฤติกรรมในการเลือกทำเลที่ตั้ง (กรุงเทพมหานคร : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527) หน้า 66.

¹⁶ พรรณี กุลสุมิตราวงศ์, โครงการปรับปรุงและพัฒนาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานคร : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526) หน้า 94.

ห้างสรรพสินค้า ธุรกิจโรงแรม ที่อยู่อาศัย เป็นต้น โดยเฉพาะที่พบว่ามีความต้องการที่จะขยายตัว สูงที่สุดในขณะนั้น ได้แก่ ธุรกิจโรงแรมซึ่งในขณะนั้นพบว่ามีโรงแรมอยู่ประมาณ 58 แห่งแล้ว ตกลงมาคือธุรกิจการค้า ได้แก่ ร้านค้าปลีก ห้างศูนย์การค้า ต่อมาคือธุรกิจการเช่าพื้นที่ทำเป็น อาคารสำนักงานซึ่งมีความต้องการขยายกิจการถึงร้อยละ 59 จากจำนวนบริษัทในบริเวณโดยรอบ สถานีขณะนั้น 500 บริษัท

4. การศึกษาของนางสาววิมลศรี ลิ้มธนากุล¹⁷ พบว่าสิ่งที่ขาดการตระหนักถึงในการพัฒนาเมือง ก็คือ ระบบย่านในเมืองที่มีอยู่เดิมถูกทำลายลงด้วยการพัฒนาเมือง ในระบบสมัยใหม่ ทำให้มี วัตถุประสงค์มากมายเกินความจำเป็น จนกระทั่งวัตถุประสงค์เข้ามาขวางความสัมพันธ์ ทางสังคมระหว่างมนุษย์ ผล ที่ออกมาคือเป็นการทำลายเครือข่ายของย่านแบบเดิมลงไป พร้อมๆกับการเข้ามาของระบบถนน และความพยายามที่จะแบ่งแยกพื้นที่ใช้งาน โชนประเภทต่างๆให้กระจากออกแล้วเชื่อมเข้ากันด้วย ระบบขนส่งมวลชน บริเวณที่มีคนอยู่อาศัยมากกลับเป็นบริเวณที่มีปฏิสัมพันธ์เบาบาง ชีวิตชุมชน น้อยลง งานวิจัยชิ้นนี้พยายามจะชี้ให้เห็น ความเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมเมือง เพื่อ จะเสนอความคิดเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงหรือการพัฒนาใดๆ ที่จะมีขึ้นควรจะต้องอาศัยพื้นฐานเดิมของ สังคม และควรนำเอาส่วนดีของระบบย่านมาผสมผสานในการพัฒนา

5. การศึกษาของ Luca Bertolini and Tejo Spit.¹⁸ ได้ทำการศึกษาสถานีรถไฟในประเทศ อังกฤษและกลุ่มประเทศต่างๆในยุโรป สถานีรถไฟแต่ละแห่งเป็นพื้นที่ว่างอยู่กลางเมือง ซึ่งจะล้อม รอบไปด้วยสิ่งก่อสร้างที่มีการใช้พื้นที่อย่างหนาแน่น โดยเขาได้แยกการวิเคราะห์พื้นที่ดังกล่าวออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ NODE และ PLACE โดยที่ NODE คือ เส้นทางในการเข้าถึง สถานีรถไฟ เส้นทางคมนาคมที่อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรถไฟ โครงข่ายการคมนาคมต่างๆ ระบบขนส่งที่จะวิ่งเข้ามาบริการในพื้นที่ ตลอดจนระบบการบริหารจัดการ ส่วน PLACE คือ พื้นที่ตั้งที่รองรับ สถานีรถไฟ ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐาน อาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ ที่วางรองรับกิจกรรมต่างๆ เป็นต้น เขาได้ให้ทัศนะดังนี้

CONCEPT ของ NODE และ PLACE นั้นจะกระทบกับปัจจัยที่เป็นพลวัตร คือ เวลาและ แรงกดดันในการใช้ที่ว่าง โดยที่เทคโนโลยีการสื่อสารจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขนส่งกับการ เดินทาง และความก้าวหน้าของระบบขนส่งจะพัฒนาไปได้อย่างรวดเร็วขึ้นอยู่กับ การจำกัดจุดเชื่อม

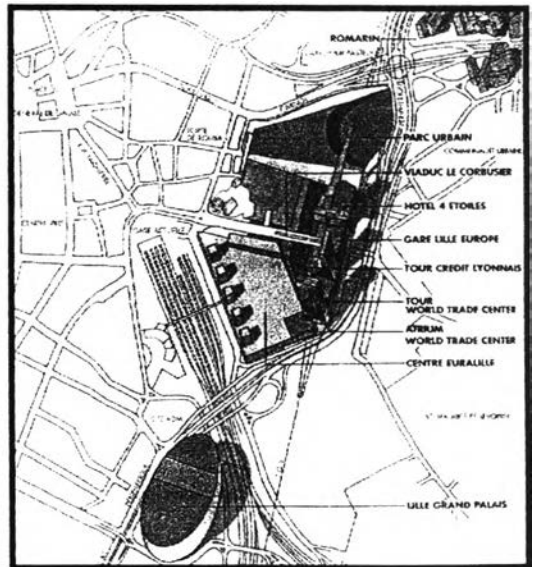
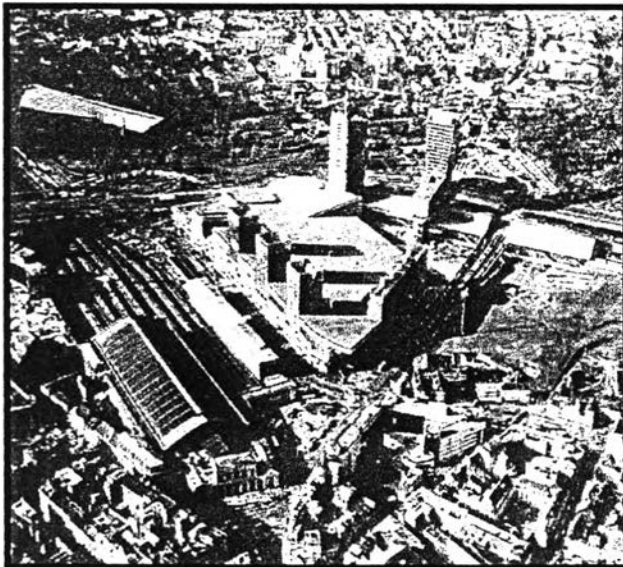
¹⁷ วิมลศรี ลิ้มธนากุล , ผลกระทบจากระบบเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537) หน้า 78.

¹⁸ Luca Bertolini and Tejo Spit, Cities on Rails the redevelopment of railway station areas. (London and New York : E & FN SPON An imprint of Routledge, 1998), pp. 9 – 16.

ต่อ การเข้าถึง เช่นเดียวกับ MOTORWAY สายการบิน รถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะกำหนดโดยรัฐ สถานีรถไฟเป็นพื้นที่เฉพาะที่มีที่ว่างที่มีลักษณะเฉพาะ(เอกลักษณ์เฉพาะที่แตกต่างกัน) ซึ่งเป็นที่ว่างที่มีศักยภาพน้อยและมีข้อจำกัดมากมาย ในอดีต แต่ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางที่ทำให้เมืองมีความคึกคักขึ้น ภายใต้การใช้ที่ดินของสถานีรถไฟทั้งผืน ซึ่งไม่ใช่เป็นบางส่วน โดยที่ NODE จะทำหน้าที่ดึงดูดและเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆมาสู่ PLACE เช่น สำนักงาน ร้านค้า กีฬา นิทรรศการการแสดง โรงแรม ที่ทำการของรัฐ อุตสาหกรรมเบา ศิลปวัฒนธรรมต่างๆ เป็นต้น แต่ขณะเดียวกันเมื่อมีความต้องการใช้บริการรถไฟและพื้นที่เพิ่มมากขึ้น จึงเป็นเหตุให้สถานีรถไฟหนาแน่นขึ้น ขณะเดียวกันพื้นที่โดยรอบ(PLACE)มีความหนาแน่นขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับ แต่การเข้าถึงจำนวนมากจะส่งผลในแง่ลบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และด้านความงามของพื้นที่ ดังนั้นการพัฒนาจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำ REDEVELOPMENT. ซึ่งจะส่งผลในการวิเคราะห์ในภาพรวม

ซึ่งมีตัวอย่างการศึกษาของ Luca Bertolini and Tejo Spit. ในเมืองต่างของยุโรปดังต่อไปนี้ ในการพัฒนาสถานี EURALILLE¹⁹ ในฝรั่งเศส สถานีรถไฟดังกล่าวมีการเชื่อมโยงเป็น NETWORK ในระดับนานาชาติ ในสถานี(PLACE) มีการใช้พื้นที่ในหลายรูปแบบ ได้แก่ เป็นศูนย์รวมสถานีร้านค้าที่หลากหลายรูปแบบ การให้บริการอื่นๆ เป็นที่พักอาศัยที่มีระดับ ในขณะที่การพัฒนา NODE มีการพัฒนาเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงกันในระดับนานาชาติ มีการพัฒนาเส้นทางใต้ดิน สถานีใต้ดิน ถนนยกระดับ ทางเลี้ยวเมือง มอเตอร์เวย์ เป็นต้น

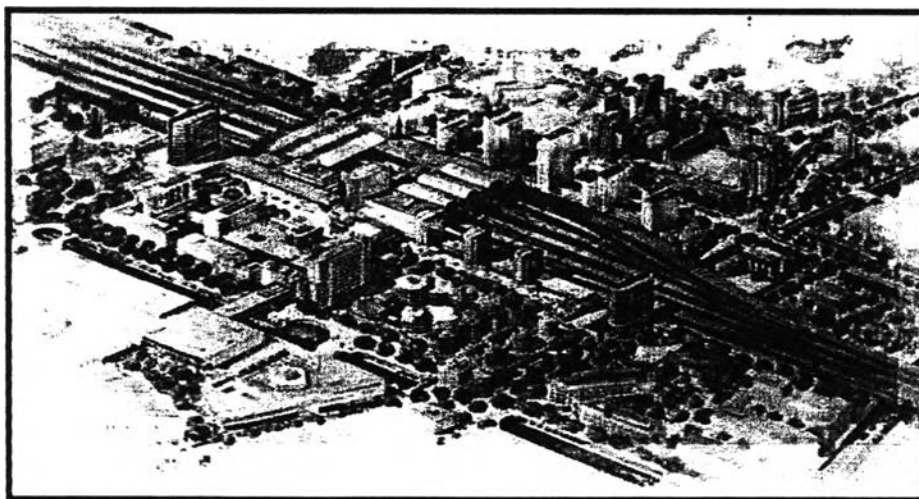
รูปที่ 2.6 สถานีรถไฟใน EURALILLE ฝรั่งเศส



¹⁹ Ibid., pp. 72 – 78.

Zuidas ในเนเธอร์แลนด์²⁰ เป็นสถานที่ตั้งอยู่ระหว่าง เมืองศูนย์กลางทางด้านประวัติศาสตร์ มีการพัฒนาพื้นที่(PLACE) เป็นศูนย์รวมของสำนักงานต่างๆ ศูนย์กลางศิลปวัฒนธรรม กีฬา ที่อยู่อาศัย และมีการพิจารณาในด้านการลงทุนด้านเศรษฐกิจ โดยมีการควบคุมขนาดของอาคาร นูมมอองต่างๆ เพื่อไม่ให้กระทบกับเมืองประวัติศาสตร์ ขณะเดียวกัน(NODE) มีการพัฒนาการเข้าถึง โดยมีการกำหนดจุดและเวลาการเข้า – ออก ของรถบัสอย่างมีเหตุผล และเชื่อมโยงการเข้าถึงสถานีรถไฟโคโดยทางจักรยานและมอเตอร์ไซค์ เป็นต้น

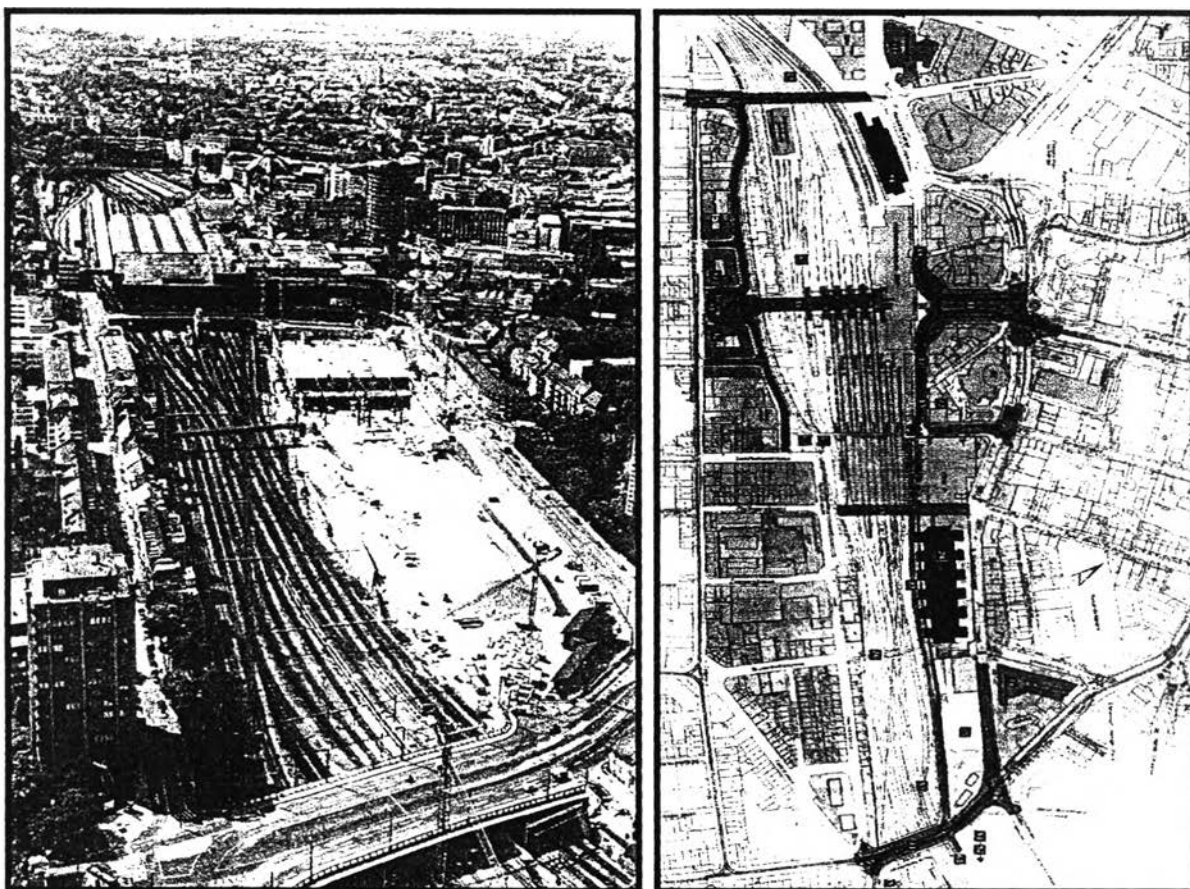
รูปที่ 2.7 การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในย่านประวัติศาสตร์ ในเนเธอร์แลนด์



²⁰ Ibid., pp. 86 – 95.

การพัฒนาพื้นที่ใน Switzerland²¹ เดิมพื้นที่นี้เป็นศูนย์กลางย่านพาณิชย์กรรมมาตั้งแต่อดีต ปัจจุบันมีการ REDEVELOPMENT ให้เป็นสถานีรถไฟย่านศูนย์กลางการค้าและการบริการ ที่มีความพร้อมในหลายๆด้าน เป็นย่านรวมการค้าหลากหลายรูปแบบ รองรับผู้คนหลายระดับทั้งระดับล่าง ระดับกลาง และระดับสูงสุด เป็นที่พักอาศัยชั้นดี และอุตสาหกรรมเบา เป็นต้น ในขณะที่ NODE เชื่อมโยงในระดับนานาชาติในกลุ่มประเทศต่างๆ ได้แก่ เยอรมัน ออสเตรีย สวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้นเพื่อการเดินทางที่มีความสมบูรณ์แบบยิ่งขึ้น จะมีการเชื่อมโยงด้วยรถราง รถไฟในท้องถิ่น เข้าไปยังชุมชน

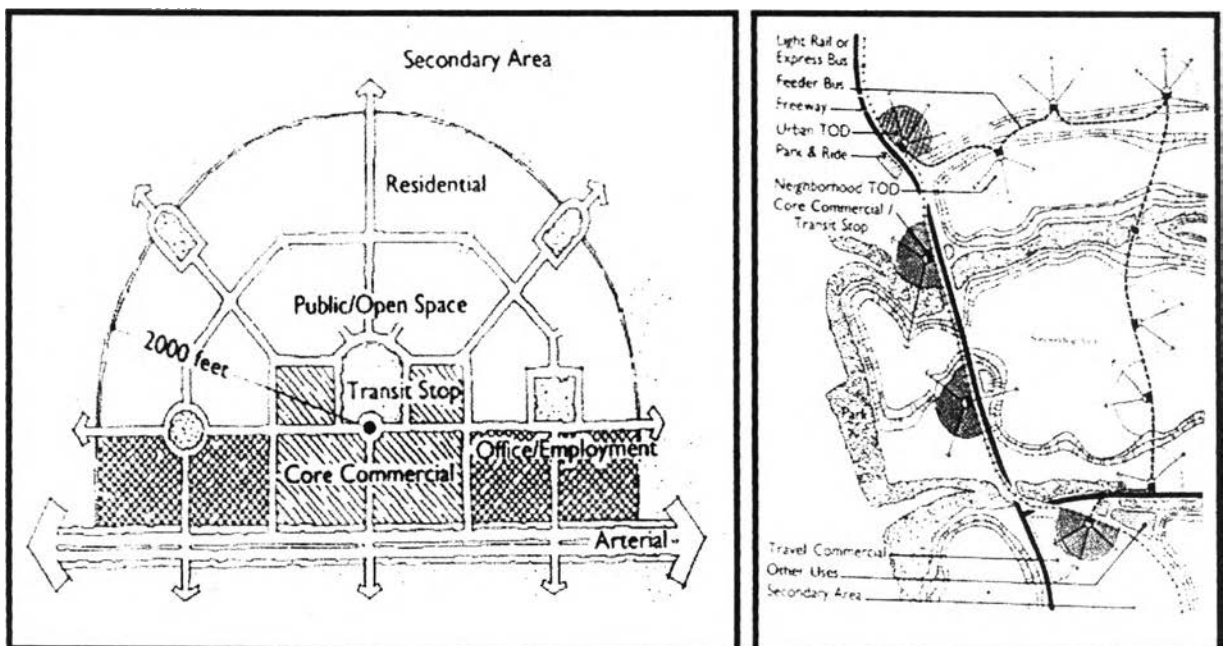
รูปที่ 2.8 การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟในย่านการค้า ในสวิตเซอร์แลนด์



²¹ Ibid., pp. 146 – 154.

6. แนวคิดของ PETER CALTHORPE²² เป็นแนวคิดในการวางผังเพื่อการพัฒนาพื้นที่รถไฟเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต โดยแนวคิดนี้ได้เสนอไว้เพื่อการพัฒนาพื้นที่รถไฟของอเมริกาในอนาคต จากแนวคิดดังกล่าวเป็นการเสนอผังในพื้นที่ว่าง ที่จะรองรับสถานีรถไฟ TRANSIT – ORIENTED DEVELOPMENT.(TOD) โดยมี CONCEPT ในการพัฒนาเป็นการผสมผสานระหว่าง การใช้พื้นที่พาณิชยกรรมกับพื้นที่โดยรอบในรัศมี 2,000 ฟุต ซึ่งอยู่ในระยะการเดินเข้าถึงจากจุดหยุดของระบบขนส่ง ไปยังศูนย์กลางพาณิชยกรรม และเป็นการผสมผสานการใช้ พื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัย พื้นที่อาคารสำนักงาน พื้นที่ว่างรองรับกิจกรรม ขณะเดียวกันในชุมชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่ง โดยการเดิน จักรยาน และรถยนต์ เป็นต้น

รูปที่ 2.9 ผังแนวคิดการพัฒนารองรับ TOD. ในอนาคตของอเมริกา



²² PETER CALTHORPE, *The Next American Metropolis Ecology, Community, and*

American Dream, (New York : Princeton Architectural Press, 1993), pp. 56 – 57.