บทที่ 2

แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับเมืองและการขยายตัวของเมือง

1. ความหมายของเมือง

ได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของคำว่า "เมือง" ไว้หลายท่าน แต่ละท่านต่างก็มีแนวความคิดในการมองรูปแบบ การวิวัฒนาการและการเกิดสังคมเมืองไว้ในส่วนหลักการใหญ่ที่คล้ายคลึงกัน จะต่างกันบ้างในรายละเอียดและความเชี่ยวชาญในแต่ละสาขาที่ตนมีอยู่ ดังต่อไปนี้

ซามูเอล คูนิ่ง (2513 : 12) กล่าวว่า เมืองเป็นวิวัฒนาการด้านการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์เพื่อความอยู่รอด จากครอบครัวโตขยายออกเป็นหมู่บ้าน(Neighborhood) เติบโตออกเป็นชุมชน (Community) ในที่สุดก็ขยายออกเป็นกลุ่มใหญ่เรียกว่าเมือง (Town หรือ City)

Lewis Mumford (Burgess 1923: 82-83, 95-89) ได้ให้ความหมายว่า เมืองจะต้องเป็นจุดศูนย์กลางรวมทุกสิ่งทุกอย่างที่จะให้บริการประชาชนและชุมชนอื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบ ขณะเดียวกันก็จะเป็นแหล่งดึงดูดการอพยพของประชาชนที่จะเข้ามาใช้บริการด้านต่าง ๆ ในเมือง ซึ่งก่อให้เกิดการเรียนรู้การพัฒนาในรูปแบบต่าง ๆ ของสังคมเมือง

Duncan & Schore (อรพิน บุนนาค : 2525) ได้ขยายแนวคิดในการวิเคราะห์เกี่ยวกับเมืองว่ามีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการได้แก่ ประชากร การจัดองค์กร สิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี ซึ่งได้มีบทบาทที่สำคัญต่อการพัฒนาความเป็นเมืองหรือกระบวนการความเป็นเมือง อันได้แก่

1. การเกิดศูนย์รวมชุมชน (Centralization)
2. การจัดระเบียบทางสังคม (Bureaucratization)
3. การเกิดความเป็นอุตสาหกรรม (Industrialization)
4. การเกิดลักษณะความเป็นเมือง (Urbanization)

สำนักผังเมือง (2525 : 13) สรุปได้ว่า เมืองหมายถึงสถานที่ที่มีการใช้ที่ดินกันอย่างหนาแน่นมากกว่าบริเวณอื่น ๆ โดยรอบ เป็นการรวมตัวกันในพื้นที่ (Spatial Concentration) ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมหลายหลาก (Variety of Activities)

2. ตัวชี้ความเป็นเมือง (Indicator)

การที่เราจะศึกษาดูสภาพความเป็นเมืองของชุมชนใด ๆ เราอาจพิจารณาจากตัวแปรต่าง ๆ ตัวแปรที่สามารถบ่งชี้ลักษณะความเป็นเมืองได้มีหลายตัวแปร เช่น

- ประชากร (Population)
- ความหนาแน่น (Density)
- อาชีพ (Occupation)
- การติดต่อ (Communication)
- กิจกรรม (Activity)
- อาณาเขต (Boundary)

ในปัจจุบันนี้มักพบว่ามีกฎหมายรองรับความเป็นเมืองอยู่เป็นส่วนใหญ่ เช่น เมืองที่เป็นเทศบาล หรือนคร (City) แต่อย่างไรก็ตามความเป็นเมืองไม่จำเป็นที่จะต้องถูกกำหนดโดยกฎหมายเสมอไป โดยทั่วไปเรามักจะเปรียบเทียบเมืองเป็น Organism คือมีการเจริญเติบโตได้ และเสื่อมถอยหรือตายได้ ในการที่ใครสักคนหนึ่งจะศึกษาเมืองให้ได้อย่างลึกซึ้งและเข้าใจนั้นให้ดูเมืองเสมือนดูคนจึงจะเกิดความเข้าใจ

3. รูปร่างของเมือง (Shape)[1]

ถ้าเรานำเมืองทุกเมืองมาศึกษาดูไม่ว่าจะเป็นเมืองเล็ก เมืองใหญ่หรือเมืองที่มีบทบาทหน้าที่ใดก็ตาม เมืองเหล่านั้นทุกเมืองซึ่งมีขอบเขตหรืออาณาเขตอยู่แล้วมักจะมีรูปร่างไม่แบบใดก็แบบหนึ่ง ดังต่อไปนี้

1. แบบวงกลมมีรัศมี (Radio Concentric)

รูปร่างแบบวงกลมมีรัศมีนี้มักจะพบในเมืองขนาดใหญ่ ประกอบด้วยถนนวงแหวนและถนนรัศมีซึ่งมีแนวโน้มการพัฒนาอย่างเข้มข้นออกจากศูนย์กลางเมือง

---

[1] สรุปจากเอกสารประกอบการบรรยายเรื่อง "องค์ประกอบของเมือง" โดย อาจารย์วรรณศิลป์ พีรพันธุ์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. แบบตาตาราง (Grid Pattern or Rectilinear)

ลักษณะเช่นนี้ปรากฏให้เห็นในผังเมืองโบราณในยุคสมัยต่าง ๆ จำนวนมาก ประกอบด้วยแนวพัฒนา 2 แนว ซึ่งตัดกันที่บริเวณศูนย์กลาง มักจะพบในเมืองขนาดเล็กมากกว่าเมืองขนาดใหญ่

3. แบบดวงดาว (Star)

รูปร่างเมืองที่มีลักษณะคล้ายรูปดาวนี้มีส่วนคล้ายแบบวงกลมมีรัศมีแต่แทนที่จะมีถนนวงแหวนกลับกลายเป็นที่เว้นว่างแทน

4. แบบแนวยาว (Linear)

รูปร่างของเมืองแบบแนวยาวนี้มักเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตของเมือง หรือไม่เช่นนั้นก็เป็นผลสืบเนื่องมาจากเส้นทางคมนาคมขนส่งหลัก อันได้แก่ ถนนและแม่น้ำลำคลอง ซึ่งแผ่ขยายออกไปตามแนวยาว

5. แบบวงแหวน (Ring)

รูปร่างของเมืองที่คล้ายวงแหวนเป็นลักษณะของเมืองที่โอบล้อมอาณาบริเวณ พื้นที่ หรือที่เว้นว่างขนาดใหญ่ ซึ่งอาจเป็นอ่าวหรือทะเลสาบ หรือพื้นที่ที่เป็นอุปสรรคตามธรรมชาติ รูปร่างของเมืองแบบวงแหวนอาจพบอยู่ด้วยกันกับแบบดวงดาวได้ในกรณีที่ถนนวงแหวนถูกสร้างขึ้นในพื้นที่รอบนอกของมหานคร

4. องค์ประกอบของเมือง

เมืองมีองค์ประกอบใหญ่ ๆ 2 ประการคือ การใช้ที่ดิน (Landuse) และการคมนาคมขนส่ง (Transportation) ซึ่งประกอบทั้งสองนี้จะบอกให้เราทราบถึงลักษณะและรูปร่างหน้าตาของเมือง

5. การขยายตัวของเมือง

Mayer (1959: 325) รายงานว่า ความเจริญเติบโตของเมืองต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกา เป็นผลมาจากการสร้างทางหลวงโดยเฉพาะระบบทางด่วน การที่มีระบบคมนาคมที่สะดวกทำให้ตัวเมืองขยายออกไปอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการอพยพของประชาชนเข้าไปตั้งถิ่นฐานบริเวณใกล้กับเส้นทางรถยนต์ ทำให้รูปแบบ (Pattern) และลักษณะทางกายภาพ (Physical Form) ของเมืองเปลี่ยนไป เช่นเดียวกับ Johnson (1971: 83) และ Richardson (1971: 95) ได้กล่าวเพิ่มเติมว่า นอกจากความ

สะดวกในการคมนาคมขนส่งแล้ว ปัจจัยด้านที่ตั้ง เช่นการอยู่ใกล้แหล่งงาน ใกล้กับตลาด ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบ ยังเป็นปัจจัยสำคัญให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอีกด้วย

Murphy (1966: 219) ให้ความเห็นว่า เส้นทางคมนาคมเป็นองค์ประกอบที่สำคัญและมีอิทธิพลอย่างมากต่อลักษณะที่ตั้งของเมือง การเปลี่ยนแปลงและขยายตัวของเมืองในระยะเริ่มแรกจะเกิดขึ้นตามบริเวณที่เป็นจุดตัดหรือทางแยกของเส้นทางคมนาคม ในที่สุดบริเวณตัวเมืองจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายและความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมสูงกว่าบริเวณอื่น

Hauser & Herlich (1970: 37) ให้ความเห็นเกี่ยวกับความเป็นเมือง (Urbanization) ของแต่ละชุมชนว่า ประชากรที่อยู่ในเมือง ต้องประกอบกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเกษตรกรรม ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 และเปอร์เซ็นต์จะสูงขึ้นถ้าขนาดเมืองใหญ่ขึ้น ลักษณะความเป็นเมืองจะมีความสัมพันธ์กันในทางลบกับความหนาแน่นของเกษตรกรรม นอกจากนั้น Herlich ได้ให้เหตุผลว่า เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงในวิธีการผลิตทางเกษตรกรรม จากการผลิตเพื่อยังชีพมาเป็นการค้า เป็นเหตุผลให้ประชากรส่วนหนึ่งว่างจากการเกษตรกรรมสามารถประกอบอาชีพเฉพาะอย่างและสับกลุ่มอยู่รวมกันได้

Meadow (1975) ได้อธิบายถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงความเป็นเมือง (Urbanization) ว่าจะเกิดขึ้นได้ดังนี้

1. คุณค่าของความเป็นเมืองได้แพร่กระจายออกไป หมายความว่าสภาพความเป็นเมืองที่มีแต่ความเจริญต่าง ๆ ได้ถูกนำไปเป็นแบบอย่างในการพัฒนาถิ่นอื่น ๆ

2. มีการย้ายถิ่นจากชนบทเข้ามาสู่เมือง จึงทำให้สภาพของชุมชนมีการขยายตัวและเจริญขึ้น

3. มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบพฤติกรรมให้มีลักษณะเหมือนคนเมือง

John R. Ottensmann (1975: 63-86) กล่าวว่า วิธีการที่จะใช้พิสูจน์การเปลี่ยนแปลงของเมืองคือ ใช้รูปแบบการกระจายตัวของประชากร (Population Distribution Model) ซึ่งเชื่อว่าประชากรมักจะหนาแน่นบริเวณศูนย์กลาง และค่อย ๆ เบาบางลงตามระยะทางที่ห่างจากศูนย์กลาง ในอเมริกาช่วง 50 ปีที่ผ่านมา เมืองมีขนาดใหญ่มากขึ้น และเป็นเมืองแบบหลายศูนย์กลางมากขึ้น ประชาชนสามารถเลือกอยู่ในที่ต่าง ๆ ได้โดยไม่จำเป็นต้องเลือกบริเวณศูนย์กลางเช่นเดิม เนื่องจากความสะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะทำให้ความสัมพันธ์กับระยะทางลดความสำคัญลงไป และค่าของความหนาแน่นตามระยะ

ทางก็จะลดลงไปด้วย

Barrie Needham (1977: 132) กล่าวว่า ลักษณะทางกายภาพของเมืองจะเปลี่ยนแปลงโดยความสัมพันธ์ระหว่างระบบการขนส่งกับการใช้ที่ดิน หมายถึงว่าถ้าระบบการขนส่งของเมืองเปลี่ยนแปลงไป ก็จะทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปด้วย ทั้งนี้ในกรณีที่ไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงพิเศษอื่นใดขึ้นมาพร้อมกัน

6. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของเมือง

ในการศึกษาเรื่องของเมือง มีปัจจัยหลัก (ตัวแปร) ที่สามารถนำมาอธิบายได้ว่าเมืองเกิดการขยายหรือกระจายตัวได้อย่างไร คือ

1. ประชากร สำหรับปัจจัยตัวนี้มีประเด็นที่น่าจะนำมาคิดได้อย่างง่าย ๆ คือ "ไม่มีคน ไม่มีกิจกรรม ไม่มีกิจกรรม ไม่ต้องการพื้นที่"

2. การควบคุมของรัฐ ให้พิจารณาดูว่า รัฐบาลเข้ามาควบคุมหรือไม่ ถ้ารัฐเข้ามาควบคุม หรือแทรกแซง จะมีการกำหนดและควบคุมการเจริญเติบโตของเมือง แต่สถาพที่ปรากฏในปัจจุบันไม่มีมาตรการจากรัฐ การเจริญเติบโตของเมืองจึงเป็นไปตามยถากรรม

3. ราคาที่ดิน เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะนำมาวิเคราะห์การขยายตัวหรือกระจายตัวของเมืองได้ กล่าวคือถ้าราคาที่ดินต่ำ การขยายตัวหรือการกระจายตัวของเมืองจะเป็นไปในแนวราบ แต่ในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาที่ดินสูง การขยายตัวจะเป็นไปในแนวตั้ง

4. โครงสร้างระบบบริการขนส่งและคมนาคม หลักของการคิดในเรื่องนี้ที่ง่ายที่สุดคือ เมื่อมีเมืองเกิดขึ้นจะต้องมีการติดต่อขนส่งไปมาหาสู่กันภายในเมือง และระหว่างเมือง ในทางกลับกันเมื่อ ระบบบริการคมนาคมและขนส่งเจริญก้าวหน้าหรือได้รับการพัฒนาขึ้นตามลำดับจะมีผลต่อการขยายตัวของเมือง นั่นหมายถึงระบบการคมนาคมขนส่งจะมีความสัมพันธ์อย่างเห็นได้ชัดและมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเจริญเติบโตหรือการขยายตัวของชุมชนเมือง

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. เล่าวลักษณ์ ไล่ยวรรณ[1] ได้ศึกษาเรื่องการขยายตัวของพื้นที่พักอาศัยในอำเภอ

---

[1] เล่าวลักษณ์ ไล่ยวรรณ, "การพัฒนาพื้นที่เพื่ออยู่อาศัยในอำเภอเมืองนนทบุรี", (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), หน้า 258.

เมืองนนทบุรีไว้ว่า จากการวิเคราะห์ลักษณะด้านกายภาพ ประชากรและเศรษฐกิจของผู้อยู่อาศัยในอำเภอเมืองนนทบุรี ตลอดจนความสัมพันธ์ที่บุคคลเหล่านี้มีต่อกรุงเทพฯ แล้ว ทำให้ทราบว่าอำเภอเมืองนนทบุรีมีลักษณะเป็นเขต Commuter Zone ของกรุงเทพฯ ดังนั้นศูนย์กลางและเขตต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ ที่อยู่ใกล้เคียงอำเภอเมืองนนทบุรี จึงมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตความเป็นอยู่ประจำวันของผู้อยู่อาศัยในอำเภอเมืองนนทบุรีมาก ทำให้พื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงกรุงเทพฯ มีความได้เปรียบ และมีโอกาสในการขยายตัวของบริเวณที่อาศัยมากกว่าพื้นที่ที่อยู่ห่างออกไป

นอกจากนี้ เสาวลักษณ์ ไสยวรรณ ยังได้อธิบายต่อไปอีกว่า ทิศทางการขยายตัวของบริเวณที่อาศัยที่มีแนวโน้มการขยายตัวสูงสุดได้แก่ แนวยาวขนานไปตามสองฝากถนน งามวงศ์วาน ติวานนท์ กรุงเทพฯ-นนทบุรี พิบูลสงคราม ประชาชื่น และสนามบินน้ำ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นถนนสายประธาน

2. จารุวรรณ ธำรงเกียรติ[2] ได้ศึกษาการเจริญเติบโตของชุมชนในจังหวัดปทุมธานี พบว่าจังหวัดปทุมธานีมีการขยายตัวของชุมชนทางด้านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมในระดับสูงโดยเฉพาะลุ่ยาภิบาล ประชาธิปัตย์ และลุ่ยาภิบาลคลองหลวง ซึ่งเป็นชุมชนที่มีโอกาสในการพัฒนาสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ นั้นมีบทบาทเป็นศูนย์กลางทางด้านคมนาคมและพาณิชยบริการกับมีบทบาททางด้านอุตสาหกรรมและการศึกษาตามลำดับ ปัญหาสำคัญของชุมชนคือปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาการจราจร ปัญหาสภาพแวดล้อม และการจัดบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้แก่ชุมชน ทั้งนี้เนื่องมาจากจังหวัดปทุมธานีมีพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร จึงรองรับความเจริญที่กระจายจากกรุงเทพมหานครไปตามเส้นทางคมนาคมได้รวดเร็ว

---

[2]จารุวรรณ ธำรงเกียรติ, "การศึกษาการเจริญเติบโตของชุมชนในจังหวัดปทุมธานี: กรณีศึกษา การใช้ประโยชน์ที่ดินชุมชนประชาธิปัตย์และคลองหลวง," (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530) หน้า จ, ฉ.