

## บทที่ 2

### แนวความคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### นโยบายการพัฒนาเมือง

สถานการณ์การพัฒนาเศรษฐกิจของโลกในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว และไร้ซึ่งพรมแดนส่งผลให้เกิดการรวมกลุ่มการพัฒนาทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค ของทวีปต่าง ประเทศไทยก็จำเป็นจะต้องปรับเปลี่ยนการพัฒนาให้สอดคล้องกับสถานการณ์โลก ดังกล่าวด้วยโดยการเตรียมยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศเพื่อให้เป็น “ศูนย์กลางการพัฒนาทาง เศรษฐกิจของภูมิภาค” ซึ่งเป็นการใช้ศักยภาพทางภูมิศาสตร์ที่มีอยู่ของประเทศเป็นฐานรองรับการ พัฒนาทั้งด้านการผลิตและส่งออกของภูมิภาคนี้

ฐานเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทยนั้น ได้แก่ “เมือง” ซึ่งเป็นทั้งศูนย์กลางการ ผลิตทางด้านเศรษฐกิจ แหล่งรวมของบริการทางสังคม แหล่งวิวัฒนาการทางวัฒนธรรมและแหล่ง ประวัติศาสตร์ รวมถึงศูนย์การบริหาร ทั้งนี้บทบาทของเมืองที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาก็คงย่อมมีความ สัมพันธ์เชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนอื่น ๆ และพื้นที่ข้างเคียงหรือเขตอิทธิพลของเมืองโดยอาศัยโครง ข่ายคมนาคมขนส่งและบริการขั้นพื้นฐานทั้งระหว่างเมืองและภายในเมืองเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ในการส่งเสริมการพัฒนามาบทบาทของเมือง

นโยบายการพัฒนาเมืองโดยเฉพาะในช่วงการพัฒนาดตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) จึงจำเป็นต้องวางวิสัยทัศน์ในระยะอย่างน้อย 20 ปีข้างหน้า เพื่อการกำหนดบทบาทของชุมชนเมืองให้เป็นระบบและเกื้อกูลการพัฒนาซึ่งกันและกัน การ กำหนดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยนนานาชาติ ภูมิภาคและระหว่างชุมชนในประเทศที่ สำคัญ รวมถึงการวางกลไกการบริหารจัดการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกับสภาวะที่เปลี่ยนแปลงทาง เศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### การพัฒนาชุมชน

“พัฒนา” (Development) หมายถึง การสร้างสรรค์ความเจริญก้าวหน้าจนเกิดการ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น (กรมพัฒนาชุมชน : 77)

“ชุมชน” (Community) หมายถึง กลุ่มคนที่มีความคิดไปในทางเดียวกัน และสามารถรวมกำลังกันดำเนินกิจกรรมใด (กรมพัฒนาชุมชน : 77)

เมื่อนำคำทั้งสองมารวมกันเป็น “พัฒนาชุมชน” ก็หมายถึง การเปลี่ยนแปลงชุมชนให้ดีขึ้น ทุก ๆ ด้านจะต้องพัฒนาคน กลุ่มชน สิ่งแวดล้อมทางด้านวัตถุหรือสาธารณสมบัติ และพัฒนาภาวะทางเศรษฐกิจและสังคมควบคู่ไปด้วยกัน

ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองและวิวัฒนาการของเมือง

### ก. ความหมาย

ในทัศนะของนักประวัติศาสตร์ บริเวณ “เมือง” ที่สนใจมักจะเป็นบริเวณเฉพาะแห่ง ซึ่งส่วนมากเป็นเมืองใหญ่ ๆ ทั้งนี้เพราะมุ่งหมายเพื่อจะพิสูจน์ความเป็นมาในอดีต โดยอาศัยประวัติศาสตร์ของเมืองหรือเพื่อที่จะอธิบายถึงเมืองนั้นตามทฤษฎีทางประวัติศาสตร์

ในทัศนคติของนักบริหาร “เมือง” หมายถึง ขอบเขตการปกครองควบคุมตามกฎหมาย หรือแบบลักษณะขององค์การปกครองบริหาร ทั้งนี้เพราะมุ่งหมายเพื่อวางนโยบายในการพัฒนา หรือปรับปรุงแก้ไขปัญหาของชุมชนเท่าที่อยู่ในเขตรับผิดชอบ

ในทัศนะของนักปรัชญา “เมือง” เป็นแต่เพียงการบรรยายความรู้สึกที่มีต่อชุมชนว่า ดีเลว ดังเช่นที่นักปราชญ์ อริสโตเติล กล่าวไว้ว่า “The good life can only be lived in the city” หรือที่นักประพันธ์ Shelly กล่าวไว้ในบทประพันธ์ของตนว่า “Hell is a city much like London”

ในทัศนะของนักภูมิศาสตร์ หรือนักมนุษยวิทยา คำว่า “เมือง” หมายถึงเฉพาะถึงการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับพฤติกรรมของชุมชน ซึ่งนิยามคำว่า “เมือง” ว่าเป็นจุดศูนย์กลางของมนุษย์ ในการครอบครองอยู่อาศัยและการพัฒนาที่ดินโดยเฉพาะ ในด้านทำเลที่ตั้ง การจำแนกแจกแจงพื้นที่และการเปลี่ยนแปลงขนาดที่ตั้งและสภาวะภายในชุมชน “เมือง” เป็นคำแสดงความสัมพันธ์เกี่ยวโยงกันระหว่างมนุษย์กับท้องถิ่น

### ข. กำเนิดและวิวัฒนาการของเมือง

เมืองที่เกิดขึ้นที่ใดที่หนึ่งนั้น มิใช่เกิดขึ้นตามบุญตามกรรม แต่มีเหตุผลหรือปัจจัยหลายประการ ซึ่งทำให้บริเวณนั้นเป็นที่ตั้งของเมือง ปัจจัยที่ว่านี้อาจมีปัจจัยหนึ่งที่เด่น หรือมีอิทธิพลมากกว่าปัจจัยอื่น หรือทุกปัจจัยมีความสำคัญเท่ากัน ปัจจัยเหล่านี้ได้แก่ (สุวัฒนา ธาดานิติ 2527 : 2-4)

1. แห่งอุปโภคบริโภค เมืองบางเมืองตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ใกล้แหล่งน้ำ หลังจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมแล้ว ทำให้การดำเนินชีวิตของมนุษย์ต่างไปจากเดิม การคิดค้นเครื่องจักรแทนแรงงาน คนและสัตว์ ทำให้ได้ผลผลิตเป็นจำนวนมาก จึงเกิดเมืองท่า เมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เมืองอุตสาหกรรม และศูนย์กลางการบริการต่าง ๆ เกิดการอพยพจากชนบทเข้าสู่เมือง ภายในเมืองเองก็เกิดอาชีพการให้บริการที่แปลกแตกต่างไปกว่าครั้งโบราณ เช่น อาชีพที่เกี่ยวกับสถาบันการเงิน อันประกอบด้วยธนาคาร ตลาดหุ้น แหล่งสะสมการเงินเพื่อส่งเสริมการลงทุน ความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้สะท้อนอย่างชัดเจนในลักษณะกายภาพและขนาดของเมือง นับเป็นผลจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม ที่เปลี่ยนโฉมหน้าของเมืองไปโดยไม่มีที่สิ้นสุด

2. เส้นทางคมนาคม บริเวณที่สะดวกในการคมนาคมขนส่ง หรือเป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคมหลายสาย เหมาะแก่การเป็นที่ตั้งของเมือง เช่น เมืองท่าต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ริมทะเล เมืองที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เมืองที่เป็นจุดพักแรมของเส้นทางการเดินทางระยะยาว เป็นต้น ตัวอย่างของเมืองประเภทนี้ เช่น สิงคโปร์ ฆิโคนีย์ ฆิคาโก เป็นต้น

3. ทรัพยากรธรรมชาติ บริเวณที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญทางเศรษฐกิจ สามารถดึงดูดให้มนุษย์มาตั้งถิ่นฐานและวิวัฒนาการเป็นเมือง เช่น เมืองที่เป็นเหมืองถ่านหินมาก่อน และต่อมากลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมหรือชุมชนเมืองที่เกิดจากการตื่นทอง ตลอดจนเมืองเหมืองแร่อื่น ๆ เมืองที่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่เกิดจากความงดงามของภูมิประเทศก็ถือว่ามิมีอิทธิพลมาจากทรัพยากรธรรมชาติเช่นกัน ตัวอย่างได้แก่ เมืองกูเก็ค เมืองคาลกูร์ลี (Kalgoolie) ซึ่งเป็นแหล่งเหมืองทองใหญ่ในออสเตรเลียตะวันตก

4. ภัยธรรมชาติ บริเวณที่ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ จะดึงดูดให้มนุษย์มาชุมนุม ตั้งถิ่นฐานและเติบโตเป็นเมืองต่อไป เช่น บริเวณที่สูงซึ่งรอดพ้นจากภัยน้ำท่วม หรือบริเวณริมอ่าวที่พ้นจากพายุ เป็นต้น เมืองหลายเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ตั้งอยู่บริเวณหรือเนินเพื่อให้พ้นจากน้ำท่วม เช่น เมืองเรณูนครในจังหวัดนครพนม

5. ที่ตั้งที่ช่วยในการป้องกันตัว ในสมัยโบราณมนุษย์ต้องการความปลอดภัยจากการรุกรานของข้าศึกศัตรู จึงเลือกสร้างเมืองในที่สามารถป้องกันตัวเองได้ เช่นเนินเขาแนวโค้ง แม่น้ำ ซึ่งทำให้เกิดความยากลำบากแก่ข้าศึกศัตรูในการเข้าโจมตี และสามารถป้องกันตนเองได้ง่ายโดยการสร้างคูเมืองล้อมรอบจนจรดแนวแม่น้ำ เช่น พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพมหานคร หรือเมืองป้อมบนเขาของกรีกโบราณ และเมืองบนยอดเขาในอิตาลี

### ก. รูปแบบและการขยายตัวของเมือง

การก่อรูปขององค์ประกอบต่าง ๆ ในชุมชน ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินในเมืองมีลักษณะแตกต่างกันออกไป ความแตกต่างในเรื่องรูปแบบการใช้ที่ดินนี้เป็นไปตามโครงสร้างของชุมชน ได้แก่ ความแตกต่างในพื้นที่ ปัจจัยที่มีผลต่อราคาที่ดิน ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ ตลอดจนประวัติศาสตร์ การเติบโตของชุมชนจากอดีต รูปแบบและการขยายตัวของเมืองที่จะกล่าวนี้ มีอาจกำหนดรูปแบบที่ดีที่สุดและที่เหมาะสมที่สุดให้แก่ชุมชนได้ รูปแบบชุมชนจำเป็นต้องคำนึงถึงโครงสร้างอันเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนเป็นสำคัญ หากจะเป็นแนวทางในการให้ความเข้าใจในเรื่องรูปแบบของเมือง และนำไปประยุกต์ใช้ในโอกาสต่อไปดังนี้

#### 1. The Concentric Theory

แนวความคิดนี้เสนอโดย E.W. Burgess ในปี ค.ศ. 1923 เป็นที่รู้จักกันในนามของ Zonal หรือ Concentric Theory รูปแบบของเมืองเป็นการขยายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองในลักษณะวงแหวนรอบศูนย์กลางเมืองในลักษณะวงแหวนรอบศูนย์กลาง รูปแบบการใช้ที่ดินนี้อยู่ภายใต้สมมุติฐานที่ว่าสภาพความอุดมของที่ดินในเมืองเท่ากันหมด ภูมิประเทศรอบตัวเมืองเหมือนกัน ค่าขนส่งในทุกเส้นทางรอบตัวเมืองเท่ากันและพื้นที่ทุกแห่งสามารถพัฒนาเป็นบริเวณพักอาศัยได้เท่ากัน โดยกำหนดให้เมืองมีศูนย์กลางเดียว บริเวณศูนย์กลางเมืองนี้เป็นศูนย์ธุรกิจการค้า (Central business district) การบริหาร ศูนย์วัฒนธรรมและศูนย์กลางการขนส่งทุกประเภท การใช้ที่ดินในย่านนี้ประกอบไปด้วยศูนย์การค้า โรงภาพยนตร์ โรงละคร โรงแรม ธนาคาร ร้านค้าและอาคารที่ทำการต่าง ๆ ย่านนี้มักเป็นจุดกำเนิดเริ่มแรกของเมือง การใช้ที่ดินประเภทอื่นจะอยู่รอบนอก ได้แก่ ย่านการเปลี่ยนแปลง (Transition Zone) เป็นเขตผสมระหว่างย่านธุรกิจกลางและย่านพักอาศัยของผู้ใช้แรงงานบริเวณนี้มักเป็นเขตเสื่อมโทรม เนื่องจากเป็นย่านที่พักอาศัยของผู้ใช้แรงงานหรือที่พักอาศัยดั้งเดิม มีการใช้ที่ดินเป็นตลาด อาคารร้านค้าส่ง โกดังเก็บสินค้า และโรงงานขนาดเล็ก ถัดออกมาเป็นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย เป็นพาณิชยกรรมที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งระยะทางสัญจรไปมาไม่ห่างจากสถานที่ทำงาน ย่านถัดออกมาเป็นบริเวณที่พักอาศัยของผู้มีรายได้ระดับปานกลางที่อพยพออกมาเพื่อแสวงหาสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า ที่พักอาศัยมักเป็นบ้านเดี่ยว มีสภาพดี บางแห่งมีร้านค้าย่อยที่แยกตัวออกจากบริเวณศูนย์กลางการค้าในเมือง บริเวณรอบนอกสุดเป็นย่านพักอาศัยของชุมชนนอกเมือง เนื่องจากเป็นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้สูง เป็นบ้านเดี่ยวมีบริเวณกว้าง คนเหล่านี้ส่วนใหญ่ทำงานในบริเวณใจกลาง

เมือง ติดต่อธุรกิจการค้า และซื้อสินค้าอุปโภคต่าง ๆ ภายในตัวเมือง จึงต้องมีการเดินทางไปมาระหว่างที่พักกับที่ทำงานเป็นประจำ ซึ่งใช้ระบบขนส่งระยะสั้นเชื่อมโยงกับส่วนอื่น ๆ ย่านนี้จึงได้ชื่อว่า Commuters ' Zone หรือย่านเคลื่อนย้าย การเดินทางจากบริเวณนี้เข้าสู่ศูนย์กลางเมืองไม่ควรใช้เวลาเกิน 1 ชั่วโมง หรือภายในระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร (Johnson 1975 : 170 - 172)

## 2. The Sector Theory

Homer Hoyt ได้พัฒนาทฤษฎี Concentric ด้วยการนำเอาระบบเศรษฐกิจเมืองมาประยุกต์ใช้ โดยถือว่า เส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวกำหนดการขยายตัวของเมือง เขาได้สร้างทฤษฎีใหม่ที่เรียกว่า Sector Theory ในปี ค.ศ. 1939 เป็นทฤษฎีที่ว่าด้วยระบบแยกส่วนในพื้นที่วงกลมจากพื้นที่ศูนย์กลาง เมืองในลักษณะนี้จะถูกแบ่งออกเป็นส่วน ๆ โดยขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมในลักษณะเป็นเสี้ยวหรือรูปปลี และเป็นการขยายตัวของบริเวณพักอาศัยราคาแพง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับระบบคมนาคม และการใช้ที่ดินประเทศต่าง ๆ ในเมือง คือ (Northam : 189 - 190)

การขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพง ย่อมเกิดขึ้นโดยมากบนสองฟากถนนใหญ่ที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางการค้าแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งของเมือง หรือขยายตัวตามบริเวณที่มีภูมิประเทศสวยงามเป็นที่เนินน้ำไม่ท่วม หรือที่ดิคริมฝั่งแม่น้ำ และทะเลสาบ และย่อมขยายตัวต่อเนื่องกันไปตลอดในทิศทางเดิม หรือขยายตัวออกไปตามแนวสองข้างทางคมนาคม เช่น บริเวณสองฟากถนนในเมือง ถนนเชื่อมระหว่างเมืองหรือสองข้างทางด่วน เป็นต้น

สถานที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับอาคารที่พักอาศัยแบบหลายชั้น และมีค่าเช่าสูงควรเป็นบริเวณที่ใกล้กับศูนย์กลางการค้า หรือใกล้บริเวณที่พักอาศัยเก่าแก่ของเมือง

นายทุนเจ้าของที่ดิน อาจมีส่วนเบี่ยงเบนทิศทางการขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพงได้

แนวโน้มของการขยายตัวของศูนย์กลางการค้า ธนาคาร ร้านค้า และสถานที่ทำงาน ย่อมเป็นแนวโน้มของการขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพงด้วย เช่นกัน

### 3. The Multiple Nuclei Theory

C.D. Harris และ E.Ullman ได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับการขยายตัวของเมืองที่มีจุดศูนย์กลางหลายแห่ง เป็นการรวมเอาระบบพื้นที่ในวงแหวนรอบพื้นที่ศูนย์กลางและระบบแยกส่วนในพื้นที่วงกลมจากพื้นที่ศูนย์กลางเข้าด้วยกันเป็นระบบเดียว สำหรับการกระจายตัวของกิจกรรมต่างๆ พิจารณาตามความต้องการโดยเฉพาะของแต่ละบริเวณและเพื่อประโยชน์ใช้สอยเป็นสำคัญ ดังนี้ (Norman : 191-192)

กิจกรรมแต่ละอย่างต้องการความสะดวกสบาย และที่ตั้งที่เหมาะสม เช่น บริเวณพาณิชยกรรมจะต้องตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และตรงจุดที่มีการเข้าถึงที่สะดวกที่สุด

กิจกรรมบางอย่างอาจต้องรวมอยู่ด้วยกัน ทั้งนี้เพื่อให้ได้ผลกำไรทางเศรษฐกิจสูงสุด เพื่อการประหยัดค่าขนส่ง ประหยัดแรงงาน และมีอำนาจต่อรอง เช่น โรงงานอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันตั้งอยู่ใกล้กัน เป็นต้น

กิจกรรมบางอย่างอาจต้องแยกจากกันโดยเด็ดขาด ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดการแยกการใช้ที่ดินแต่ละประเภทของเมือง เช่น บริเวณอุตสาหกรรม ควรอยู่ห่างจากบริเวณพักอาศัยราคาแพง เป็นต้น

Garrison & Marts (1958) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของถนนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราคาที่ดินว่า ที่ดินที่อยู่ใกล้ทางหลวงจะมีแนวโน้มที่ราคาจะสูงขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าที่ดินที่อยู่ห่างจากทางหลวงออกไป และ Alexander (1964) ได้กล่าวเพิ่มเติมอีกว่า ทั้งราคาที่ดินและถนนมีความสัมพันธ์กันในแง่ที่ว่า ราคาที่ดินจะแปรผันโดยตรงต่อระยะห่างจากทางหลวงคือ ราคาที่ดินที่อยู่ใกล้ทางหลวงจะสูงกว่าที่ดินที่อยู่ไกลออกไป และถ้าพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินในช่วงเวลาหนึ่ง จะพบว่าอัตราการเพิ่มของราคาที่ดินจะแปรผันโดยตรงกับระยะห่างจากทางหลวงเท่านั้น

#### แนวความคิดที่เกี่ยวกับอิทธิพลของการขนส่งต่อพื้นที่เมือง

Leibbrand<sup>1</sup> (1970) ได้กล่าวถึงอิทธิพลของการขนส่งต่อพื้นที่เมืองว่า เมืองและการขนส่งเป็นสิ่งที่เกิดมาคู่กัน ถ้ามีสิ่งหนึ่งก็ต้องมีอีกสิ่งหนึ่งเสมอ จึงไม่มีเมืองใดในโลกที่ไม่มีเส้นทางขนส่ง

<sup>1</sup> Kurt Leibbrand, Transportation and Town Planning (Massachusetts : MIT Press, 1970) pp. 46-60.

ส่งซึ่งมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกที่ตั้งของเมือง และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ และรูปแบบการขนส่งก็จะเป็นตัวกำหนด และจำกัดรูปแบบของเมือง โดยในช่วงแรก ๆ มีการตั้งถิ่นฐานมากบริเวณสองข้างทางและตามจุดเปลี่ยนเส้นทาง การตั้งถิ่นฐานมักจะเป็นไปอย่างปะปะ ไม่มีรูปแบบที่แน่นอน ขาดระเบียบและการวางแผน ในอดีตทางน้ำเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญที่สุด เพราะสามารถขนส่งได้เป็นปริมาณมาก ๆ สินค้าที่เคลื่อนย้ายในอดีตมักเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก เมื่อกาลเวลาผ่านไป มนุษย์มีการประดิษฐ์คิดค้น และพัฒนาทางด้าน การขนส่ง มีการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการขนส่ง จึงให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนน เพราะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ทำให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็วและสะดวกยิ่งขึ้น จากการทำมีการขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบไปสู่โรงงานและจากโรงงานไปสู่ตลาดผู้บริโภคได้สะดวก เขตอิทธิพลของเมืองก็กว้างขึ้น เมืองก็มีขนาดใหญ่ขึ้นตามไปด้วย เมื่อเมืองใหญ่มากขึ้นก็จะเกิดเส้นทางติดต่อระหว่างส่วนต่าง ๆ มากขึ้น การตั้งถิ่นฐานก็มากขึ้นไปด้วย ฉะนั้น การวางผังเมือง หรือการวางแผนพัฒนาพื้นที่เมืองจึงต้องพิจารณาการขนส่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ

Murphy<sup>2</sup> (1968) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบที่สำคัญที่สุดที่ชี้ให้เห็นถึงลักษณะและระดับของความเป็นเมือง คือ โครงข่ายคมนาคม บริเวณพื้นที่เมือง (Urban Area) จะเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายคมนาคมหนาแน่นที่สุดและถ้าปราศจากเส้นทางขนส่งแล้ว การหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ เช่น การขนส่งสินค้าวัตถุดิบและแรงงานก็จะไม่เกิดขึ้น เมืองจึงไม่สามารถดำรงอยู่ได้

ภาพรวมของการขนส่งของเมือง ก็จะแสดงออกในเรื่องของการศึกษารูปแบบของการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการของเมือง ซึ่งเริ่มจากการที่จุดศูนย์กลางของเมืองพัฒนามาจากการเลือกที่ตั้งในบริเวณที่อยู่ใกล้หรือริมเส้นทางคมนาคม เช่น สองข้างถนน ริมแม่น้ำลำคลอง ฯลฯ การเกิดรูปแบบใหม่ ๆ ของการขนส่งก็จะทำให้เกิดการพัฒนา การเติบโต หรือการขยายขนาดของเมืองออกไป เขตชานเมืองก็เป็นที่อยู่อาศัยของคนทำงานในเขตใจกลางเมือง ที่เป็นย่านธุรกิจ ประชากรที่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองจะลดลงและไปอยู่ในเขตชานเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า ซึ่งจะเป็นเช่นนี้ได้ ก็ต้องมีการพัฒนาในเรื่องของเส้นทางขนส่งเพื่อให้มีการเดินทางไปสู่ส่วนต่าง ๆ ทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนั้น Murphy ยังได้กล่าวถึงการเดินทาง

<sup>2</sup> Raymond E. Murphy, The American City : An Urban Geography (New York : McGraw-Hill Book co., 1968).

ของประชากรในเมือง ว่าเป็นผลมาจากการเกิดความแตกต่างทางด้านสังคม และเศรษฐกิจของประชากร ซึ่งส่งผลให้เกิดรูปแบบการเดินทาง 3 รูปแบบด้วยกัน คือ

- Recreational Circulation เป็นการเดินทางอันเป็นผลมาจากปัจจัยทางสังคม ทำให้เกิดการเดินทางจากแหล่งต่าง ๆ เช่น แหล่งงาน ที่พักอาศัย ร้านค้า ฯลฯ ไปสู่แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ

- Journey-to-Work เป็นการเดินทางจากแหล่งต่าง ๆ ไปสู่แหล่งงาน

- Journey-to-shop เป็นการเดินทางจากแหล่งต่าง ๆ ไปสู่ร้านค้า ซึ่งอยู่ในใจกลางเมือง และอยู่ในเขตที่พักอาศัย (ในชนบท) เป็นส่วนมากที่เป็นเช่นนี้เพราะในเมือง ส่วนต่าง ๆ จะมีหน้าที่เฉพาะของตนเอง ฉะนั้นย่านการค้าจึงมีศูนย์กลางอยู่ใน CBD แต่ในชนบทนั้น การแบ่งแยกหน้าที่ของแต่ละส่วนของพื้นที่ยังไม่ชัดเจน แหล่งการค้าจึงกระจายอยู่ตามเขตที่พักอาศัย นอกจากนี้สามารถเรียกการเดินทางแบบนี้ได้อีกชื่อว่า Commercial Circulation

แนวคิดเกี่ยวกับพรมแดนหรือชายแดน และเขตแดนระหว่างประเทศ

### ก. ความหมาย

Pressott (1965) ได้นิยามคำว่าพรมแดน (Frontier) และชายแดน (Border) ว่ามีความหมายเหมือนกัน กล่าวคือ พรมแดนการเมือง (Political frontier) เป็นดินแดนที่ตั้งอยู่บริเวณเขตแดนระหว่างประเทศที่ทั้งสองประเทศนั้น ยังไม่กำหนดแน่นอนว่า บริเวณนั้นเป็นพื้นที่ของใคร ทั้งนี้เนื่องจากการปักปันเขตแดนยังไม่สมบูรณ์ บริเวณดังกล่าวจึงถือได้ว่า อยู่ในระหว่างการเปลี่ยนแปลง (Transitional Zone) พรมแดนการเมือง มักเป็นพื้นที่ที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่ำ ขาดความปลอดภัย มีการตั้งถิ่นฐานที่เบาบาง ทั้งนี้เพราะสภาพทางกายภาพของบริเวณพรมแดน มักจะเป็นพื้นที่ทางทะเลทราย ภูเขา แม่น้ำ หรือพื้นที่ป่าไม้ เป็นต้น

ส่วนคำว่า เขตแดนระหว่างประเทศนั้น จะปรากฏขึ้นก็ต่อเมื่อการปักเขตแดนได้กระทำลงไปแล้ว เขตแดนระหว่างประเทศมักจะยึดเอาตามสันปันน้ำ สันเขา หรือตามลักษณะทางกายภาพอย่างอื่น หรืออาจจะใช้ลักษณะความแตกต่างทางด้านสังคม วัฒนธรรมมาเป็นเครื่องแบ่งก็ได้ ทั้งนี้ก็แล้วแต่ความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่นั่นเอง

จึงสรุปได้ว่า พรมแดนหรือชายแดนนั้นเกิดขึ้นก่อนเขตแดน และมีลักษณะที่เป็นโซน (Zone) ในขณะที่เขตแดนนั้นมีขึ้นหลังจากที่มีการปักเขตแดนแล้ว โดยเขตแดนจะทำหน้าที่เป็นจุด



สิ้นสุดของอำนาจอธิปไตยหรืออำนาจการปกครองของรัฐ มีลักษณะเป็นแนวเขตไม่ใช่เป็นโซนแต่อย่างใด

#### ข. ความสำคัญของเมืองชายแดน

ตามหลักพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศนั้น ดินแดนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของความเป็นรัฐ และภายในอาณาเขตล้อมรอบแห่งดินแดนนั้น รัฐสามารถใช้อธิปไตยได้อย่างเต็มที่ แนวเส้นล้อมรอบดินแดนดังกล่าว ซึ่งแยกดินแดนของประเทศหนึ่งออกจากดินแดนของประเทศหนึ่ง หรือดินแดนที่ไม่มีเจ้าของ เรียกกันว่า “แนวเขตแดน” หรือ “แนวพรมแดน” ซึ่งตรงกันคำว่า “boundary line” และโดยปกติรัฐมีเขตแดนและบูรณภาพเหนือดินแดนของตนทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

สำหรับการแบ่งเขตแดนทางบกในทางปฏิบัติมักจะใช้ ภูเขา หรือแม่น้ำเป็นเส้นเขตแดนธรรมชาติ เช่น

- เทือกเขาพนมดงรัก พนมพระ พนมฉัตร เป็นเส้นเขตแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา
- แม่น้ำโขง เป็นเส้นเขตแดนระหว่างไทยกับลาวทางด้านอีสาน เป็นต้น

เส้นเขตแดนธรรมชาตินี้หากไม่มีสัญญาหรือความตกลงเป็นอย่างอื่น ให้ถือสันปันน้ำของภูเขา (watershed) หรือเส้นกึ่งกลางน้ำลึกของแม่น้ำที่ใช้เรือเดินได้ (thalweg) หรือใช้เส้นกึ่งกลางลำแม่น้ำในกรณีที่ใช้เดินเรือไม่ได้ ส่วนในบริเวณที่ราบ ก็อาศัยเส้นตรงที่ลากเชื่อมระหว่างจุดต่าง ๆ โดยมีเครื่องหมาย เช่น หลักหิน หรือสิ่งถาวรอื่น ๆ ในภูมิประเทศเป็นเครื่องกำหนด หลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นหลักสากล ซึ่งได้รับความยินยอมเห็นชอบจากนานาประเทศแล้ว (สมพงษ์ ชูมาก, 2533) การบริหารและการปกครองเมืองชายแดน ในบางครั้งอาจมีปัญหาระหว่างการกำหนดแนวเขตแดนที่แน่นอนได้ แม้จะมีสนธิสัญญากำหนดพรมแดนในบางครั้งก็มิใช่ว่าจะสามารถแก้ปัญหาได้ทั้งหมด หากปรากฏว่าพฤติการณ์แสดงออกของรัฐ แม้จะโดยการนิ่งเฉยก็ตามและการนิ่งเฉยนั้นได้กระทำติดต่อกันเป็นเวลานานหลายปี ก็จะเป็นลักษณะของการยอมรับโดยปริยาย (Acquiescence) ดังเช่นกรณีตัวอย่างเขาพระวิหารซึ่งประเทศไทยต้องแพ้คดีในข้อกฎหมายนี้ (ประสิทธิ์ เอกบุตร, 2533)

ปัญหาเขตแดน เป็นปัญหาหนึ่งที่สามารถก่อให้เกิด การโต้แย้งกันอย่างรุนแรงได้ โดยเฉพาะในกรณีที่รัฐเคยเป็นอาณานิคมก่อน ในเชิงเดียวกัน แรงกดดันจากลัทธิอาณานิคมต่อเสถียรภาพทางด้านชายแดน ก็อาจก่อให้เกิดความไม่แน่นอนขึ้นในกระบวนการสร้างชาติของรัฐที่มีได้ตกเป็นอาณานิคมด้วย

ประเทศไทยตกอยู่ภายใต้ปรากฏการณ์ดังกล่าวข้างต้นด้วยแม้ว่าไม่เคยเป็นอาณานิคมของชาติใด แต่ก็มีได้พ้นจากแรงกดดันในเรื่องนี้ โดยเฉพาะในช่วงศตวรรษที่ 19 และ 20 การที่ประเทศเพื่อนบ้านของไทย เช่น ลาว พม่า กัมพูชา และมาเลเซีย ได้ตกไปเป็นอาณานิคมได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก ซึ่งมีผลกระทบต่อปัญหาเรื่องดินแดน โดยเฉพาะในแง่เขตแดนและสนธิสัญญาที่ไม่เสมอภาคต่าง ๆ อันเป็นผลถึงการกำหนดเขตแดนของประเทศไทยเองด้วย

ความมั่นคงของชาติ ซึ่งครอบคลุมไปถึง เอกราช ความอยู่รอด สถานภาพ และความสงบของประเทศ ทั้งนี้ต้องพิจารณาทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศนั้น การพัฒนาเมืองชายแดนให้มีเสถียรภาพที่มั่นคง ก็ย่อมจะเกิดความมั่นคงต่อประเทศชาติโดยส่วนรวมด้วย เพราะฉะนั้น สถานการณ์และปัญหาใด ๆ อันเกิดจากพรมแดนทั้งหมดจึงควรจะได้รับพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ กันทุกประเด็นไป (ชัยโชค จุลศิริวงศ์, 2533)

สำหรับปัญหาเขตแดนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมาจนถึงทุกวันนี้ มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากการปักปันเขตแดน ซึ่งได้ทำกันมาแต่ในอดีต ระหว่างประเทศมหาอำนาจจักรวรรดินิยม (โดยเฉพาะอย่างยิ่งฝรั่งเศสกับอังกฤษ) กับประเทศไทยที่มีได้เป็นไปตามหลักสากลและหลักแห่งความยุติธรรมและมีได้เป็นไปตามหลักความเสมอภาคของรัฐ เพราะสามารถกล่าวได้ว่าประเทศมหาอำนาจจักรวรรดินิยมเป็นผู้กระทำแต่ฝ่ายเดียว ส่วนประเทศไทยตกอยู่ในภาวะจำยอม ทั้งนี้เพื่อที่จะรักษาเอกราชและอธิปไตยของประเทศไว้ ต่อมาเมื่อประเทศเพื่อนบ้านของเราได้รับเอกราช จึงได้รับการสืบสิทธิสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศแม่ได้ทำไว้ (สมบุญ เสงี่ยมบุตร, 2533) รัฐบาลไทยก็ได้พยายามหาทางเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้เรื่อยมาเพื่อแก้ไขข้อเสียเปรียบและความไม่เป็นธรรมเกี่ยวกับเขตแดน แต่รัฐบาลของประเทศเพื่อนบ้านทางด้านอินโดจีนมิได้กระตือรือร้นที่จะตอบสนองความต้องการของฝ่ายไทย ดังนั้นเรื่องนี้รัฐบาลไทยจะต้องพยายามต่อไป (สมพงษ์ ชูมาก, 2533)

พื้นที่ของชุมชนเมือง ที่มีขอบเขตติดต่อกับเขตพรมแดนของประเทศที่มีลัทธิการปกครองต่างกัน ย่อมมีข้อข้อได้เปรียบและเสียเปรียบในด้านที่ตั้ง อันจะเกิดจากปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศเป็นสำคัญ ซึ่งจะเป็นปัญหาและข้อจำกัดในการวางแผนพัฒนาชุมชนชายแดนที่สำคัญประการหนึ่ง ปัญหาเหล่านี้เกิดจาก

- 1) ดำเนินการด้านการเมืองภายในประเทศ
- 2) การดำเนินการด้านการเมืองภายนอกประเทศ
- 3) สถานการณ์ทางการเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน
- 4) การดำเนินการด้านเศรษฐกิจภายในประเทศ

นอกจากนี้สภาพบริเวณชายแดนเกือบทุกพื้นที่ จะมีสภาพภูมิประเทศเป็นเขตทุรกันดาร ยากแก่การเข้าถึงของเจ้าหน้าที่ จึงมักจะถูกใช้เป็นที่หลบซ่อนและแสวงประโยชน์ รวมถึงการดำเนินการเคลื่อนไหวของกลุ่มคนหรือขบวนการผิดกฎหมาย รวมถึงขบวนการก่อการร้ายหรือกบฏ ทั้งที่มีเป้าหมายดำเนินการต่อประเทศไทย และต่อประเทศเพื่อนบ้าน

อีกปัญหาที่เกิดขึ้นบริเวณชายแดน คือ ปัญหาชนกลุ่มน้อยที่มีปัญหาในเรื่องของเชื้อชาติ วัฒนธรรม และภาษา ปัญหาการลักลอบเข้าเมืองย้อมผิดกฎหมาย รวมทั้งปัญหาผู้อพยพลี้ภัย

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เกิดขึ้น บริเวณชายแดนในปัจจุบันได้ลดน้อยลง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครอง และการเจรจาสันติภาพของประเทศเพื่อนบ้านในแถบอินโดจีน บริเวณแนวชายแดนที่เป็นชุมชนก็ได้กลายมาเป็นตลาดการค้าชายแดนในหลาย ๆ พื้นที่ โดยเฉพาะชุมชนที่เป็นเทศบาลซึ่งมีทรัพยากรและความสามารถในการให้บริการก็จะเป็นศูนย์กลางการบริการของชุมชนโดยรอบ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายการกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาคของรัฐบาลต่อไป

#### ค. ชุมชนชายแดน

Raj Bala และ Gopal Krishan (2524) ได้ศึกษาเรื่อง Urbanization in a Border Region : A Case study of India's Border Districts Adjoining Pakistan เมื่อปี พ.ศ. 2524 ได้กล่าวถึงลักษณะเฉพาะของชุมชนเมืองชายแดนไว้ว่า ธรรมชาติและระดับความสำคัญของพรมแดนนานาชาติจะขึ้นอยู่กับอายุของพรมแดน ลักษณะภูมิภาคที่ถูกแบ่งแยกออกจากกันและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสอง Bala และ Krishan ได้ตั้งสมมติฐานไว้ว่า การเจริญเติบโตของชุมชนเมืองบริเวณชายแดนนั้นจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ชายแดนเป็นสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อประเทศทั้งสองมีความขัดแย้งกันแล้วจะทำให้การลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมใหม่ ๆ ไม่มั่นใจในความปลอดภัย ในทำนองเดียวกันนักธุรกิจการค้าบริการ หรือแม้แต่การก่อสร้างอาคารบ้านเรือนบริเวณชายแดนก็จะชะงักลง ส่วนนักลงทุนเก่าแก่ที่มีกิจการอยู่ในบริเวณนั้นแล้วก็จะพยายามหาที่ตั้งแห่งใหม่ที่มีความปลอดภัยมากกว่า จึงส่งผลกระทบต่อให้เกิดการไหลเวียนของเงินทุนพร้อมกับการอพยพของผู้ใช้แรงงานออกจากพื้นที่ชายแดนนั้น กิจการต่าง ๆ ในเมืองจึงจะชะงักลงเพราะไม่สามารถจะขยายพื้นที่บริการ (Service Zones) เข้าไปยังบริเวณชายแดนของอีกประเทศหนึ่งได้ ลักษณะการทรุดตัวของชุมชนเมืองนั้น เมืองใหญ่จะทรุดตัวมากกว่าชุมชนขนาดเล็ก และเมืองอุตสาหกรรม (Industrial Town) จะขยายตัวช้ากว่าเมืองการค้า (Trade Town) วิฤตติการณ์เกี่ยวกับชายแดนจะมีผลกระทบมากหรือน้อยนั้น จะขึ้นอยู่กับระยะทางห่างจากเขตแดน เมืองที่ตั้งอยู่ใกล้เขตแดนย่อมจะได้รับผลกระทบเทือนมากกว่าเมืองที่อยู่ในรัศมีที่ไกลออกไป

Bala และ Krishan ได้สรุปผลการศึกษาค้างนี้ว่า ภาวะความเป็นชุมชนเมืองในบริเวณชายแดนจะขยายตัวช้าลงหลังจากที่มีการแบ่งแยกดินแดน เมืองที่อยู่ในรัศมีห่างจากเขตแดนระหว่าง 40 - 100 กิโลเมตร จะได้รับการกระทบกระเทือนมากที่สุด และเมืองที่มีขนาดใหญ่จะได้รับผลกระทบโดยตรงมากกว่าเมืองที่มีขนาดเล็ก ความเสียหายทางเศรษฐกิจอันใหญ่หลวงที่เกิดขึ้นอันสืบเนื่องมาจากปัญหาวิกฤติการณ์เขตแดน จะเกิดขึ้นกับพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว และมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น (ชุมชนเมือง) ส่วนวิกฤติการณ์ชายแดนนั้น จะมีความรุนแรงมากที่สุดในชุมชนเมืองที่อยู่ในรัศมีห่างจากเขตแดน 40 กิโลเมตร วิกฤติการณ์รุนแรงปานกลางเกิดขึ้นในชุมชนที่ตั้งอยู่ในรัศมี 40 - 100 กิโลเมตร หรืออาจจะไกลออกไปกว่านี้อีกเล็กน้อย และยิ่งพบอีกว่า ชุมชนขนาดเล็กจะขยายตัวเร็วกว่าชุมชนขนาดใหญ่ เมืองการค้าขยายตัวเร็วกว่าเมืองอุตสาหกรรม เมืองที่มีฐานเศรษฐกิจหลักจากกิจการที่ให้บริการแก่ลูกค้าระดับท้องถิ่น ใกล้เคียงอย่างกว้างขวาง จะมีฐานะที่มั่นคงกว่า เมืองที่มีฐานเศรษฐกิจจากลูกค้าที่อยู่ในภูมิภาคกว้างไกลออกไป

มนตรี สักคีเมือง (2527) ได้ทำการศึกษาและเสนอแนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองในจังหวัดชายแดนภายใต้ : กรณีศึกษาชุมชนเมืองยะลา โดยการศึกษาในระดับภูมิภาคได้พิจารณาถึงโครงสร้างทั่วไปของภูมิภาคในด้านภูมิศาสตร์ ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจและประชากร ตลอดจนสังคมและวัฒนธรรม จากการศึกษาชี้ให้เห็นถึงเอกลักษณ์เฉพาะตัวของภูมิภาคนี้ 2 ประการด้วยกัน คือ ลักษณะเฉพาะทางด้านภูมิศาสตร์ที่เป็นภูมิประเทศที่เป็นพรมแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย กับลักษณะพิเศษทางสังคมที่เป็นภูมิภาคที่มีประชากรนับถือศาสนาอิสลาม เป็นชนกลุ่มใหญ่เหมือนกับประชากรในประเทศมาเลเซีย

ส่วนในระดับชุมชนนั้นได้เน้นถึงลักษณะการใช้ที่ดินเป็นหลัก ในที่สุดก็ได้เสนอถึงปัจจัยที่ต้องคำนึงเพิ่มเติมในกระบวนการวางแผน สำหรับภูมิภาคนี้อีก 3 ประการ คือ

1.) การวางแผนภูมิภาคนี้ จะต้องเอื้ออำนวยต่อการดำรงชีวิตที่ดีภายใต้วัฒนธรรมอิสลาม

2.) จะต้องคำนึงถึงการแข่งขันพื้นที่กับภูมิภาคตอนเหนือของมาเลเซีย

3.) จะต้องคำนึงถึงความมั่นคงของชาติ

และเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย ผู้ทำการศึกษาได้เสนอแนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินในชุมชนเมืองยะลา โดยแยกออกเป็น 2 กลุ่มรูปแบบ คือ

1.) รูปแบบการใช้ที่ดินโดยส่วนรวมนั้นก็คือให้คงรูปแบบตามที่ผังเมืองเดิมวางไว้ โดยให้มีกิจกรรมต่าง ๆ เหมือนกับชุมชนเมืองทั่วไป กลุ่มหนึ่ง

2.) อีกกลุ่มหนึ่ง เป็นรูปแบบการใช้ที่ดินเฉพาะชุมชนอิสลาม โดยได้เสนอแนะให้ สงวนพื้นที่ส่วนหนึ่งในชุมชนเพื่อการบริการต่อการดำรงชีวิตภายใต้วัฒนธรรมอิสลามด้วยการเน้น โครงสร้างทางกายภาพและการบริการสังคม และให้มีการควบคุมไม่ให้มีกิจกรรมที่ขัดต่อบทบัญญัติทางศาสนาอิสลาม ซึ่งในการกำหนดพื้นที่ชุมชนอิสลามนั้นก็ด้วยการพิจารณาจากย่านที่มี ชาวมุสลิม เกาะกลุ่มอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นเป็นสำคัญ

อาแว ผูหาคา (2528) ได้ทำการศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาเมืองชายแดนภาคใต้ : ศึกษากรณีเทศบาลตำบลสุโหงโกลก จังหวัดนราธิวาส จากการศึกษาพบว่าลักษณะเฉพาะตัวเชิง ภูมิศาสตร์ของเทศบาลตำบลสุโหงโกลก มีตำแหน่งที่ตั้งในภูมิภาคที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศ สหพันธรัฐมาเลเซีย มีลักษณะพิเศษทางด้านสังคมและวัฒนธรรม กล่าวคือ ภูมิภาคนี้เป็นที่อยู่ อาศัยของประชากรที่มีลักษณะทางสังคม วัฒนธรรมที่แตกต่างกัน โดยมีประชากรที่นับถือศาสนา อิสลามเป็นชนกลุ่มใหญ่ของสังคม โดยชี้ให้เห็นว่า ชุมชนเทศบาลตำบลสุโหงโกลก มีลักษณะ การใช้ที่ดินที่พัฒนาขึ้นโดยเอกชนเป็นหลัก มีการขยายตัวทางด้านการบินเชิงเรีงรมย์เป็นส่วน ใหญ่ โดยอาศัยความได้เปรียบในด้านที่ตั้ง ความแตกต่างด้านเศรษฐกิจระหว่างไทยกับมาเลเซีย ลักษณะทางด้านสังคม วัฒนธรรม ความปลอดภัยตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ติดต่อกัน และผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการวางแผน โดยเน้นให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวประเภท ธรรมชาติและวัฒนธรรมในบริเวณลุ่มน้ำโกลก เป็นส่วนประกอบ ส่วนชุมชนสุโหงโกลกทำ หน้าที่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางด้านแหล่งบันเทิงเรีงรมย์ กิจกรรมกลางคืนและกิจกรรมการค้า และบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวโดยมีการควบคุมที่เหมาะสม

วาริน สุขเสมอ (2537) ได้เสนอวิทยานิพนธ์ เรื่องการศึกษาเพื่อการวางแผนพัฒนา เทศบาลตำบลอรุณประเทศ จังหวัดสระแก้ว กรณีศึกษา ผลกระทบของชุมชนการค้าชายแดนไทย- กัมพูชา พื้นที่ชุมชนที่ศึกษา คือ พื้นที่ชุมชนเทศบาลตำบลอรุณประเทศ เป็นพื้นที่ชายแดนของ ประเทศไทยด้านตะวันออกติดต่อกับประเทศกัมพูชา พื้นที่ของชุมชนมีความสำคัญมากขึ้นเมื่อเกิด สันติภาพขึ้นในประเทศกัมพูชาซึ่งเริ่มมีการพัฒนาประเทศ ความต้องการสินค้าทุนและวัตถุดิบใน การก่อสร้าง ตลอดจนสินค้าเพื่อการอุปโภค-บริโภคมีมาก ในฐานะของเมืองชายแดนที่มีความ เจริญ สามารถให้บริการแก่ชุมชนโดยรอบรวมทั้งให้บริการแก่ประเทศเพื่อนบ้านได้ ชุมชนเมือง อรุณประเทศจึงเกิดการพัฒนาและการขยายตัวของชุมชนอย่างรวดเร็ว ในช่วงปี 2532 - 2536 สภาพเศรษฐกิจและการประกอบอาชีพของประชากรเริ่มดีขึ้นเนื่องจากการค้าขายเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะการค้าชาย ฌ ตลาดการค้าชายแดน ที่เป็นจุดสนใจและเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวไทยมากที่สุด มีนักท่องเที่ยวจากทั่วประเทศเดินทางมาท่องเที่ยวและซื้อสินค้า ฌ ตลาดชายแดน

เป็นจำนวนมากทุกวัน รวมทั้งพ่อค้าส่งรายย่อยจากประเทศกัมพูชาที่มาซื้อสินค้าเพื่อนำไปขายต่อในประเทศกัมพูชาอีกเป็นจำนวนมากในทุก ๆ วัน เศรษฐกิจการค้าขายขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้มีประชาชนจากท้องถิ่นอื่น ๆ ในประเทศไทยที่อพยพเข้ามาทำมาหากินในชุมชนเมืองอรัญประเทศอย่างมากมาย

ผลจากการพัฒนาและการขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีการอพยพของประชากรจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาแก่ชุมชนเมืองอรัญประเทศหลายประการ ได้แก่ ปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของชุมชน การรुकค้าที่สาธารณะ เกิดสภาพที่อยู่อาศัยเสื่อมโทรมหรือชุมชนแออัดมากขึ้น สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปเสื่อมโทรม เช่น มลพิษจากฝุ่นละออง กลิ่น เสียง น้ำเสีย เป็นต้น การขาดแคลนถนนสายรองที่เชื่อมโยงกับถนนสายหลักอย่างมีระบบ เกิดการจราจรหนาแน่นภายในชุมชนเมือง ขาดถนนเลียขเมือง

เจษฎา สุวดี (2537) ได้เสนอวิทยานิพนธ์ เรื่องแนวทางการพัฒนาเมืองหนองคายเพื่อรองรับผลกระทบจากสะพานมิตรภาพ จากกรณีศึกษาพบว่า ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่มีต่อเมืองหนองคาย ในระดับต่าง ๆ ทั้งในระดับเมืองและในระดับภูมิภาค พอที่จะสรุปได้ว่า เมืองหนองคาย จะได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากสะพานมิตรภาพแห่งนี้เป็นอย่างมากจากการที่เมืองหนองคายมีบทบาทและหน้าที่ของเมืองซึ่งจะต้องเกี่ยวข้องในหลายระดับ ตั้งแต่ระดับเมืองจนกระทั่งถึงในระดับนานาชาติ เมืองหนองคายได้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ อย่างรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา ซึ่งได้นำเสนอแนวทางในการพัฒนาเมืองหนองคายเพื่อรองรับผลกระทบจากสะพานมิตรภาพ ภายใต้เงื่อนไขของเวลาและขีดจำกัดทางด้านข้อมูล เท่าที่จะมีหลักฐานยืนยันเพียงพอที่จะพิสูจน์ให้เห็นได้ในทางกายภาพว่าจะเกิดขึ้นกับเมืองหนองคายอย่างแน่นอนเท่านั้น ส่วนผลกระทบจากสะพานมิตรภาพที่จะเกิดขึ้นกับเมืองหนองคาย แต่ไม่มีหลักฐานยืนยันว่าเกิดขึ้นอย่างแน่นอนหรือไม่นั้น ยังคงมีอยู่อีกมาก อันได้แก่

- จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มมากยิ่งขึ้น นั้นหมายถึงความต้องการใช้ระบบสาธารณูปโภคและระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มสูงขึ้น ความต้องการน้ำใช้ ปริมาณน้ำเสีย และปริมาณขยะที่จะเพิ่มมากยิ่งขึ้น เมืองหนองคายจะดำเนินการจัดการอย่างไรกับสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้

- รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งภายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแล้ว นักท่องเที่ยวชาวไทยซึ่งมีกว่า 80 % ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดของเมืองหนองคาย มีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบัสโดยสารนำเที่ยวมากยิ่งขึ้น เมืองหนองคายและสถานที่ท่องเที่ยวของเมืองหนองคาย มีความสามารถในการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นได้