บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดที่เกี่ยวกับการขยายเมือง

การกระจายและการย้ายถิ่นของประชากรอย่างไม่สมดุลย์กับระดับความเจริญของชุมชนที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดการแบ่งชุมชนออกเป็นเขตเมืองและเขตชนบทขึ้น โดยทั่วไปแล้วเขตเมืองจะมีระดับความเจริญมากที่สุดไม่ว่าทางด้านอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การคมนาคม การเมือง และการปกครอง ซึ่งความเจริญดังกล่าวนี้จะเป็นปัจจัยดึงดูดให้ประชากรอพยพย้ายถิ่นเข้ามาสู่เขตเมืองมากขึ้น ประกอบกับการเพิ่มของประชากรตามธรรมชาติมีผลทำให้ขนาดของเมืองใหญ่ขึ้น เขตเมืองมีแนวโน้มที่จะขยายตัวมากขึ้นตามลำดับ (สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล 2526: 1) ดังนั้นกระบวนการของความเป็นเมืองจึงมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการกระจายของประชากร เมื่อเมืองมีความหนาแน่นภายในศูนย์กลางเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดความกดดันทางประชากรมากขึ้น ในที่สุดจึงทำให้ต้องมีการกระจายชุมชนออกไปสู่ที่ว่างรอบนอก

ในกรณีที่มีการขยายตัวออกไปในแนวราบจากจุดศูนย์กลางเมืองออกไปโดยรอบนั้น มีสาเหตุสำคัญสืบเนื่องมาจากพัฒนาการในด้านการคมนาคม สุนันทา สุวรรณโณคม (2524: 33) ได้กล่าวถึงทฤษฎีการคมนาคมขนส่ง (THE THEORY OF TRANSPORTATION) ของ ชาร์ล ฮ. คูเลย์ (CHARLES H. COOLEY) ซึ่งเป็นทฤษฎีที่เกี่ยวกับที่ตั้งของเมืองที่สำคัญ ๆ ไว้ว่า "เส้นทางคมนาคมเป็นหัวใจของเมืองเป็นที่ที่ทำให้เกิดความเคลื่อนไหวของสินค้าและประชากร การเพิ่มเส้นทางคมนาคมทำให้ขนาดของเมืองเพิ่มขึ้น และในจุดที่เส้นทางคมนาคมตัดกัน ยังมีบทบาทสำคัญในแง่การสะสมความหนาแน่นของประชากรและการกระจายสินค้าไปสู่ทิศทางต่าง ๆ ซึ่งไม่ว่าจะเป็นทางน้ำหรือทางบก" จากการศึกษาประวัติความเป็นมาของเมืองต่าง ๆ ในโลกพบว่าเมืองหลายเมืองตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมตัดกัน ไม่ว่าจะเป็นทางบกหรือทางน้ำ แม้แต่บริเวณสองฝากฝั่งของเส้นทางคมนาคมก็เกิดเมืองขึ้นได้

โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองที่มีการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ ถนนในเมืองและโครงข่ายของถนน ทำให้การสัญจรเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว การขยายตัวของเมืองจะขยายกว้างออกไปยังเขตชานเมืองซึ่งมีถนนตัดไปถึง ดังนั้นถนนจึงเป็นตัวกำหนดการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองกับเขตชานเมือง เพราะว่าถ้าปราศจากการคมนาคมขนส่งแล้ว พื้นที่ในส่วนต่าง ๆ ของเมือง คงไม่เกิดบทบาทหน้าที่พิเศษขึ้น และอีกนัยหนึ่งเมืองจะขยายตัวใหญ่โตไม่ได้ถ้าไม่มีระบบการขนส่ง และถ้าเป็นระบบขนส่งที่ดีมีมาตรฐานด้วยแล้ว การขยายตัวของเมืองก็จะใหญ่โตได้เร็วขึ้น

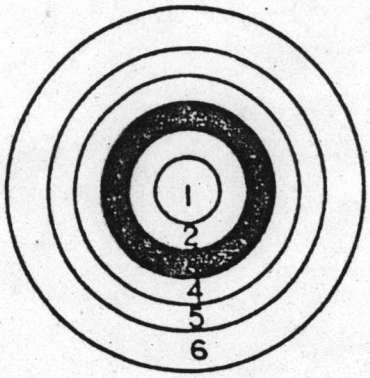
การคมนาคมขนส่งนอกจากจะอำนวยความสะดวกในเรื่องการเคลื่อนที่ของผู้คนและสินค้าแล้ว ยังช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงานเป็นแหล่งเป็นที่ และช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้าขึ้น ผลสุดท้ายก็คือ ทำให้บริเวณต่าง ๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิดแผกกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกัน (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527: 136) ถนนสายสำคัญที่ตัดสู่ชานเมืองจึงเป็นสื่อนำในการขยายตัวของชุมชนเป็นอย่างมาก ความคิดนี้สอดคล้องกับทฤษฎีของ เฮนรี จอร์จ (HENRY GEORGE) อ้างถึงในสุวรรณา สุวรรโณดม (2530: 3) ซึ่งได้กล่าวไว้ว่า "เส้นทางคมนาคมเป็นชนวนสำคัญที่เปิดพื้นที่เพื่อการใช้ในลักษณะเมือง" (TRANSPORTATION OPENED NEW LANDS TO URBAN USE) เพราะว่าระบบการคมนาคมที่มีการปรับปรุงและทันสมัยทำให้เกิดความต้องการในการใช้พื้นที่ เคลื่อนย้ายออกไปสู่เขตชานเมืองมากขึ้น ยวดยานพาหนะทั้งส่วนตัวและสาธารณะ ถือเป็นการเปิดเส้นทางของการใช้ที่ดินในเขตชานเมือง เช่นเดียวกับ แบรี นีดแฮม (BARRIE NEEDHAM) อ้างถึงในบุญเสริม เกษมพันธุกุล (2525: 6) ได้กล่าวไว้ใน HOW CITIES WORK : AN INTRODUCTION ว่าการใช้ที่ดินอาจเป็นผลกระทบจากการขนส่งได้ เพราะว่าหากระบบการขนส่งของเมืองเปลี่ยนแปลงไป ก็จะทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ซึ่ง ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527: 24) ได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า การใช้ที่ดินทางด้านต่าง ๆ จึงกระจายออกไปสู่บริเวณรอบนอกได้ทุกทิศทุกทาง มีการสร้างศูนย์การค้าระบบใหม่ขึ้นในบริเวณรอบนอก มีย่านโรงงานและศูนย์สถานีขนส่งขึ้นมาเป็นจุด ๆ เขตเมืองจึงค่อย ๆ กลายเป็นเขตมหานครที่มีความแน่นลด

น้อยลงกว่าเดิม และมีศูนย์รวมธุรกิจการค้าและอุตสาหกรรมหลายแห่งเกิดขึ้นแข่งขันกับศูนย์กลางเดิมภายในเมือง

มีผู้เสนอแนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ในเมือง เช่น กล่าวถึงองค์ประกอบของกิจกรรมทุกประเภทรวมกัน ที่สามารถจะนำมาเป็นแนวทางพื้นฐานในการวิเคราะห์เกี่ยวกับโครงสร้างภายในของเมืองได้ 3 ทฤษฎี ดังนี้ คือ

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบจำลองทฤษฎีโครงสร้างภายในของเมือง



ทฤษฎีวงแหวนร่วม

1.ย่านธุรกิจการค้า
2.ย่านอุตสาหกรรมขนาดเล็ก
3.ย่านที่อยู่อาศัยชั้นต่ำ
4.ย่านที่อยู่อาศัยชั้นกลาง
5.ย่านที่อยู่อาศัยชั้นสูง
6.ย่านอุตสาหกรรมหนัก

ที่มา: JAME H.JOHNSON URBAN GEOGRAPHY,AN INTRODUCTION ANALYSIS 2ND EDITION (OXFORD : PERGAMON PRESS, 1975), PP. 170-173.

2.1.1 <u>ทฤษฎีวงแหวนร่วม</u> (THE CONCENTRIC THEORY)

ทฤษฎีนี้ อี ดับเบิลยู เบอร์เกสส์ (E. W. BURGESS) ได้ทำการศึกษาในปี 1923 โดยศึกษาโครงสร้างของเมืองชิคาโก (CHICAGO) ในด้านการขยายตัวและการพัฒนา โดยกล่าวสรุปว่า การกระจายของกิจกรรมต่าง ๆ ในเมืองจะเป็นรูปวงกลมที่กระจายออกไปจากศูนย์กลาง โดยแบ่งออกเป็นทั้งหมด 5 เขต และแต่ละเขตก็จะแตกต่างกันในเรื่องของการใช้ที่ดิน โดยมีสมมติฐานว่าสภาพความอุดมสมบูรณ์ของที่ดินในเมืองเท่ากันหมด ภูมิประเทศรอบตัวเมืองเหมือนกัน ค่าขนส่งในทุกเส้นทางรอบตัวเมืองเท่ากัน ดังนั้นในบริเวณศูนย์กลางเมืองจึงถือว่าเป็นหัวใจของเมือง เพราะเป็นย่านธุรกิจการค้า การบริหารและการขนส่งทุกประเภท ด้วยเหตุนี้จึงเป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินอย่างหนาแน่น การคมนาคมสะดวกเพราะมีถนนจำนวนมากตัดต่อกัน และที่ดินมีราคาสูง ถัดจากเขตนี้ไปจะเป็นเขตที่อยู่ล้อมรอบศูนย์กลางเมือง เขตนี้จะมีการใช้ที่ดินปะปนกัน คือเป็นโกดังเก็บสินค้า ร้านค้าขายปลีกต่าง ๆ อุตสาหกรรมขนาดเล็ก รวมทั้งเป็นที่อยู่อาศัยของกรรมกรที่มีรายได้ต่ำ หรือผู้อพยพมาจากที่อื่น เพื่อเข้ามาหางานทำในเขตศูนย์กลางเมือง แต่ไม่สามารถอาศัยอยู่ในเขตภายในซึ่งมีราคาที่ดินสูง จึงมาอาศัยในเขตนี้ซึ่งมีราคาถูกกว่า ทำให้บางบริเวณกลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรมด้วย ในบริเวณนี้ถือว่าเป็นเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดี มีชุมชนหลายกลุ่ม ส่วนบริเวณที่ถัดมา เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยแบบบ้านเช่าซื้อหรือจัดสรร เป็นพวกกรรมกรซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจดีขึ้น ซึ่งโยกย้ายมาจากเขตที่อยู่ล้อมรอบศูนย์กลางเมือง หรืออาจจะเป็นชนชั้นกลางที่มีรายได้น้อย ต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพื่อให้อยู่ใกล้ที่ทำงานมากที่สุด บริเวณต่อไปเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง ถือว่าเป็นบริเวณที่ค่อนข้างดี ประชาชนที่อาศัยในเขตนี้มักจะเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจต่าง ๆ ในบริเวณนี้ ซึ่งจะเป็นย่านการค้าขนาดเล็ก สำหรับขายสินค้าที่จำเป็นแก่ผู้ที่อยู่อาศัยในเขตนี้ บริเวณสุดท้ายเป็นบริเวณที่อยู่ห่างไกลจากตัวเมือง ถือเป็นส่วนขยายตัวของเมืองที่เข้าไปในเขตชนบท เป็นเขตที่เป็นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้สูง ซึ่งต้องการหลีกเลี่ยงความแออัดภายในเมือง ลักษณะของที่อยู่อาศัยมักเป็นบ้านโดด ๆ ซึ่งมีเนื้อที่มากและมีการคมนาคมสะดวกต่อการเดินทางเข้าไปสู่ศูนย์กลางเมือง บริเวณนี้จะเป็น

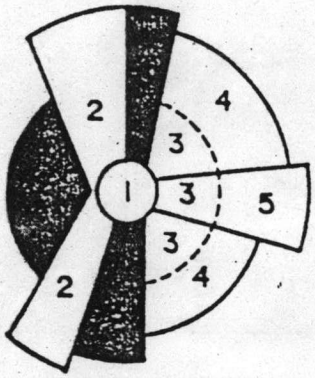
เขตที่ติดกับย่านเกษตรกรรม ขนาดของความกว้างในบริเวณนี้ขึ้นอยู่กับระบบการขนส่งมวลชนที่เป็นไปตามการขยายตัวของเมือง

จากทฤษฎีของ อี คับเบิลยู เบอร์เกสส์ นี้ เมื่อพิจารณาในแง่ของความเป็นจริงแล้ว จะเห็นได้ว่าการขยายตัวของเมืองไม่ได้มีลักษณะเป็นวงกลมทั้งหมด บริเวณย่านกลางของเมืองจะเป็นศูนย์กลางของธุรกิจ และการกระจายของแหล่งธุรกิจมักจะกระจายไปตามเส้นทางคมนาคมสายที่สำคัญ ๆ รวมทั้งย่านอุตสาหกรรมก็จะอยู่ในเขตที่มีการคมนาคมขนส่งสะดวกด้วย ส่วนย่านขายสินค้าปลีกประเภทต่าง ๆ ก็มักจะอยู่ใกล้กับแหล่งของผู้บริโภค ไม่จำกัดว่าจะต้องอยู่ล้อมรอบเขตศูนย์กลางของเมือง แต่ในขณะเดียวกัน บริเวณสุดท้ายที่เบอร์เกสส์ ได้กล่าวถึง คือเขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูงซึ่งจะอยู่ห่างไกลจากใจกลางเมือง เหตุผลสำคัญก็เพราะว่ากลุ่มนี้มีโอกาสในการเคลื่อนย้าย เนื่องจากมีฐานะทางเศรษฐกิจดี มีอำนาจในการซื้อสูง สามารถที่จะย้ายครอบครัวออกไปอาศัยอยู่ในบริเวณที่มีเนื้อที่กว้าง ประกอบกับมียวดยานพาหนะเป็นของตนเอง สามารถเดินทางเข้าไปใจกลางเมืองได้สะดวกและรวดเร็ว ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงการแผ่ขยายของเมืองออกไปสู่เขตชนบทมากยิ่งขึ้น และอาจรุกล้ำเข้าไปในเขตเกษตรกรรม บริเวณนี้จึงเป็นเขตที่เชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินแบบเมืองกับชนบท แต่อย่างไรก็ตาม ความกว้างไกลของเขตนี้จะมีมากน้อยเพียงใด ย่อมขึ้นอยู่กับการตัดถนนสายสำคัญที่จะตัดออกสู่ชานเมือง อันจะเป็นสื่อนำในการขยายตัวของชุมชนมากยิ่งขึ้น

เจมส์ ฮ. จอห์นสัน (JAMES H. JOHNSON) ได้วิจารณ์ไว้ใน URBAN GEOGRAPHY (1972: 172) ว่า แม้ทฤษฎีวงแหวนจะใช้ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องเมือง แต่ทฤษฎีนี้ก็ไม่ตรงกับความเป็นจริง กล่าวคือในด้านรูปร่างลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศมีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่อยู่อาศัยมาก ซึ่ง เจมส์ ฮ. จอห์นสัน เห็นว่าเมืองจะกระจายเป็นรูปดาว (STAR - SHAPED) มากกว่ารูปวงกลม (CONCENTRIC FORM) ซึ่งถือว่าวิวัฒนาการของเมืองจะกระจายไปตามแนวถนนที่ออกจากศูนย์กลางออกไป ซึ่งมักจะพบในบริเวณที่เป็นแนวตัดของถนนใหญ่ ๆ โดยขยายเป็นระยะทางออกไปจากศูนย์กลางสู่ชานเมืองมากกว่าที่จะเป็นแบบวงแหวนต่อเนื่องกัน (CONTINUOUS RING)

013880

แบบจำลองทฤษฎีโครงสร้างภายในของเมือง



ทฤษฎีรูปเลี้ยวหรือลิ่ม

1.ย่านธุรกิจการค้า 2.ย่านอุตสาหกรรมขนาดเล็ก 3.ย่านที่อยู่อาศัยของชนชั้นต่ำ

4.ย่านที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง 5.ย่านที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง

ที่มา: JAMES H. JOHNSON URBAN GEOGRAPHY, AN INTRODUCTION ANALYSIS 2ND EDITION (OXFORD: PERGAMON PRESS, 1975), PP. 170-173

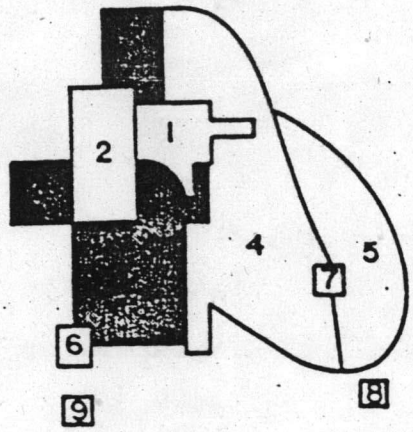
2.1.2 <u>ทฤษฎีรูปเสี้ยวหรือลิ่ม</u> (THE SECTOR THEORY)

ในปี 1939 โฮเมอร์ ฮอยท์ (HOMER HOYT) ได้คิดค้นทฤษฎีรูปเสี้ยวหรือลิ่ม ซึ่งเป็นทฤษฎีที่กล่าวถึง การใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ดินบริเวณที่พักอาศัย ว่ามีลักษณะแยกออกเป็นส่วน ๆ (SECTOR) ซึ่งกระจายออกจากศูนย์กลางเมืองอันมีอยู่ศูนย์กลางเดียวไปตามเส้นทางคมนาคม ทฤษฎีนี้ให้ความสำคัญของระบบคมนาคมในเมืองกับภาวะการใช้ที่ดิน ฮอยท์ได้แนวทฤษฎีนี้มาจากเรื่องอัตราค่าเช่าที่ดิน ซึ่งเห็นว่าค่าเช่าจะสูงสุดเมื่ออยู่ในบริเวณใจกลางเมืองและจะลดลงในบริเวณที่อยู่โดยรอบ นั่นก็คือลักษณะการขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาจะแพงหรือไม่ ย่อมขึ้นอยู่กับบริเวณสองฟากถนนที่เชื่อมต่อระหว่างศูนย์การค้าแห่งหนึ่งไปยังศูนย์การค้าอีกแห่งหนึ่งของเมืองนั้น ซึ่งจะขยายต่อเนื่องกันไปตลอดในทิศทางเดิมนั้น หรือขยายไปตามถนนที่เชื่อมระหว่างหรือสองข้างทางด่วน โดยสามารถขยายตัวได้ตลอดเวลาในทิศทางที่ไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ และอาจจะขยายออกไปในบริเวณเกษตรกรรม และแนวโน้มของการขยายตัวของศูนย์การค้า ธนาคาร ร้านค้า และสถานที่ทำงานย่อมเป็นแนวโน้มของการขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยที่มีราคาแพงด้วยเช่นกัน ดังนั้นอาคารที่พักอาศัยแบบหลายชั้นและมีค่าเช่าสูงควรเป็นบริเวณที่ใกล้กับศูนย์การค้า (RAY M. NORTHAM 1975: 189-190)

กล่าวโดยสรุปที่นอร์ทแฮม (NORTHAM) ได้วิจารณ์ทฤษฎีของฮอยท์ ใน URBAN GEOGRAPHY (1979: 173) ไว้ว่า เป็นการกำหนดรูปแบบของการเติบโตของเขตที่อยู่อาศัยมากกว่าที่จะวิเคราะห์ถึงโครงสร้างของเมืองทั้งหมด ซึ่งที่จริงแล้วชนชั้นสูงอาจจะมีการตั้งถิ่นฐานตามทิศทางต่าง ๆ ก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวิธีการในการส่งเสริม บางคนอาจจะคำนึงถึงองค์ประกอบทางด้านสังคมมากกว่าทำเลที่ตั้งของเมือง เช่น ต้องการอยู่ใกล้แหล่งชุมชน หรือใกล้กับเพื่อนบ้านและญาติ เป็นต้น ซึ่งอาจจะไม่ได้มีรูปแบบอย่างปกติธรรมดาก็ได้

จุดบกพร่องของทฤษฎีนี้ไม่มากเท่ากับทฤษฎีแรก แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าศึกษาอย่างละเอียดแล้วจะพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องอัตราค่าเช่า โดยขึ้นกับตัวแปรอื่น ๆ ด้วย เช่น ความเก่า-ใหม่ของที่พักอาศัย ความสะดวกในการเข้าถึง และกิจกรรมการบริการสาธารณูปโภค เป็นต้น

แบบจำลองทฤษฎีโครงสร้างภายในของเมือง



ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง

1.ย่านธุรกิจการค้า 2.ย่านอุตสาหกรรมขนาดเล็ก 3.ย่านที่อยู่อาศัยของชนชั้นต่ำ

4.ย่านที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง 5.ย่านที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง 6.ย่านอุตสาหกรรมหนัก

7.ย่านการค้านอกเมือง 8.ย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง 9.ย่านอุตสาหกรรมชานเมือง

ที่มา : JAMES H. JOHNSON, URBAN GEOGRAPHY, AN INTRODUCTION ANALYSIS 2 ND EDITION (OXFOD : PERGAMON PRESS, 1975), PP. 170-173

ส่วนแนวความคิดของแฮร์รี่และอูแมน (HARRIS & ULLMAN) เห็นว่าเมืองขนาดใหญ่โดยทั่วไปมักจะมีศูนย์กลางย่อยแยกออกจากศูนย์กลางใหญ่ อันเนื่องมาจากการรวมกลุ่มของกิจกรรมประเภทเดียวกันหรืออาจจะเกิดจากความได้เปรียบในเรื่องทำเลที่ตั้ง แต่ศูนย์กลางย่อยเหล่านี้ก็มักจะเกิดขึ้นกับบริเวณใกล้เคียงกับบริเวณที่พักอาศัยของชนชั้นกลางและชนชั้นสูง เมื่อมีศูนย์กลางย่อยเกิดขึ้นก็จะต้องมีการใช้ที่ดินประเภทอื่นที่สัมพันธ์กันตามไปด้วย

2.1.3 ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (THE MULTIPLE NUCLEI THEORY)

เป็นทฤษฎีที่ แฮร์รี่และอูแมน (HARRIS & ULLMAN) ได้เสนอไว้ อันเป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการขยายตัวของเมืองที่มีจุดศูนย์กลางเมืองหลายแห่ง ในปี ค.ศ. 1945 โดยอธิบายแนวความคิดว่า เมืองมิได้เติบโตขึ้นตามจุดศูนย์กลางเพียงแห่งเดียว แต่จะเจริญตามจุดกึ่งกลางหลายแห่งที่เรียกว่า NUCLEI นั่นคือมีการใช้ที่ดินเป็นหย่อม ๆ มากกว่าจะเป็นวงกลมหรือส่วน ๆ โดยที่มีการกระจายของกิจกรรมต่าง ๆ ตามความต้องการโดยเฉพาะของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทฤษฎีนี้ได้คิดขึ้นโดยคำนึงถึงความซับซ้อนของเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริง โดยนำความคิดจากสองทฤษฎีข้างต้นดังกล่าวมาศึกษาร่วมกัน ด้วยเหตุผลจากองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของกิจกรรมภายในเมือง กล่าวคือ

1. กิจกรรมแต่ละอย่างต้องการความสะดวกและสาธารณูปโภคเฉพาะอย่างรวมทั้งที่ตั้งอย่างเหมาะสม ซึ่งในเขตใจกลางเมือง (CBD) เป็นจุดที่มีความสะดวกในการเข้าถึงได้สูงสุด เช่น บริเวณพาณิชยกรรม จะต้องตั้งอยู่ในเขตใจกลางเมืองตรงจุดที่มีความสะดวกในการเข้าถึงได้ง่าย

2. กิจกรรมบางอย่างซึ่งไม่เหมือนกัน จะไม่ตั้งอยู่ใกล้กัน เช่น โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กับแหล่งที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง จะทำในบริเวณเดียวกันไม่ได้ ต้องเลือกกิจกรรมเพียงอย่างใดอย่างหนึ่ง

3. ที่ตั้งเฉพาะของกิจกรรมแต่ละอย่างมักจะเป็นไปตามลักษณะทางกายภาพของเมือง รวมทั้งอิทธิพลทางเศรษฐกิจและสังคมด้วย ทำให้กิจกรรมบางอย่างไม่อาจจัดตั้งในพื้นที่ที่เหมาะสมได้ เพราะค่าเช่าที่ดินแพงเกินไป เช่น โรงงานอุตสาหกรรมมักตั้งอยู่ใน

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เขตแหล่งเจริญรอบนอกของเมือง (URBAN RFINGE) เพราะค่าเช่าที่ดินถูกกว่าค่าเช่าที่ดินในเมือง ทำให้โรงงานประเภทเดียวกันตั้งอยู่ใกล้กัน เป็นการรวมกลุ่มของโรงงานเพื่อประหยัดในด้านการขนส่งและแรงงาน เป็นการลดต้นทุนในการผลิต

4. องค์ประกอบทางด้านความเป็นมาและความสำคัญของทำเลที่ตั้ง ก็มีส่วนสำคัญต่อการขยายตัวของกิจกรรม ซึ่งมีรูปร่างของเมืองด้วย เพราะจากจุดเริ่มต้นของความเจริญย่อมมีการกระจายกิจกรรมรอบ ๆ เกิดลำดับศักย์ของโครงสร้างเมืองจากศูนย์กลางเมืองออกไปยังจุดกลางย่อย ซึ่งจัดไว้สำหรับบริการแก่ชุมชนในส่วนต่าง ๆ ของเมือง (JAMES H. JOHNSON 1967: 177-179 AND RAY M. NORTHAM 1975: 177-179)

จากทฤษฎีและแนวความคิดต่าง ๆ ดังกล่าวมาข้างต้น ย่อมแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองได้อย่างชัดเจนว่ามีการกระจายความเจริญจากศูนย์กลางออกไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณชานเมืองซึ่งมีพื้นที่กว้างขวาง มีการใช้ที่ดินยังไม่หนาแน่นเท่ากับใจกลางเมือง ทำให้มีโอกาสในการพัฒนาได้มากกว่า ประกอบกับการตัดถนนที่กระจายออกสู่ชานเมือง มีบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ทั้งทางรัฐบาลตลอดจนเอกชนที่มีการลงทุนประกอบธุรกิจบ้านจัดสรรและที่ดินไว้ให้ในราคาที่ต่างกันหลายระดับ และการคมนาคมช่วยให้เกิดการบริการและการขนส่งในบริเวณพื้นที่ถนนตัดผ่าน ความเหมาะสมนี้เป็นเหตุจูงใจให้ประชากรสนใจที่จะตั้งถิ่นฐานในเขตชานเมืองมากยิ่งขึ้น เช่นเดียวกับการกระจายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เพื่อบริการแก่ชุมชนในบริเวณนั้น ทำให้มีความหนาแน่นของการใช้ที่ดินแบบเมืองค่อย ๆ มีขึ้นในหลายจุดของเขตชานเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามสองฝั่งถนนสายชานเมืองรอบนอก

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตชานเมือง

เมื่อโครงข่ายของถนนถูกตัดให้กระจายออกจากศูนย์กลางเมืองขยายเข้าไปในเขตชานเมือง ซึ่งมีพื้นที่กว้างขวางกว่าเขตในเมือง จึงเหมาะแก่การขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจขึ้น ในด้านการใช้ที่ดินถือว่าเป็นเขตที่กำลังมีการเปลี่ยนแปลงทั้งที่เป็นแบบชุมชนเมืองและชุมชนแบบชนบท กล่าวคือ การเคลื่อนย้ายเข้าไปในที่ดินทั้งในเขตชานเมืองและเขตรอยต่อเมืองเป็นที่ประกอบธุรกิจและจัดสร้างชุมชนจำนวนมาก ความเจริญที่แผ่ขยายจาก

เมืองจะเป็นผลผลักดันให้กิจกรรมทางการเกษตรถอยห่างออกไป ผลกระทบจากการนี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างโดยส่วนรวมขึ้น อย่างที่ เจ บิวเจน - กาเนียร์ จี คาบอท์ (J. BEAUJEU - GARNIER G. CHABOT 1971: 238) กล่าวถึงเรื่อง "ชานเมือง" (THE SUBURBS) ไว้ว่าการเติบโตของเมืองที่มีการขยายตัวออกไปจากศูนย์กลางเดิม ทั้งในส่วนที่เป็นโรงงานอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย แหล่งงาน ฯลฯ ทั้งนี้ล้วนเป็นผลมาจากวิวัฒนาการทางด้านการคมนาคมขนส่งทั้งสิ้น นอกจากนี้ผลของการคมนาคมขนส่งทำให้เกิดลักษณะของพื้นที่เมือง (URBANIZED AREA) ขยายออกไปรอบ ๆ จนไปจดกับเขตต่อของเมือง (URBAN FRINGE) ขึ้น

ในสหรัฐอเมริการูปแบบการใช้ที่ดินเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในช่วงปี 1900 (ศตวรรษ 20) ทั้งนี้เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการขยายตัวของประชากร ได้เป็นสิ่งที่เพิ่มพูนความกดดันต่อการใช้ทรัพยากร เพื่อให้มีการสร้างสรรค์ความสมบูรณ์ในการใช้ที่ดิน ทำให้มีการขยายตัวของเมืองออกไปยังชนบท จนทำให้เห็นรูปร่างของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินได้อย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังมีการตัดถนน การก่อสร้างอาคารต่าง ๆ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์การค้า หมู่บ้านจัดสรร และสาธารณูปโภคต่าง ๆ จึงทำให้เกิดลักษณะการใช้ที่ดินแบบเฉพาะอย่างขึ้น ในบางพื้นที่การใช้ที่ดินมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จนทำให้อัตราความหนาแน่นของการเพิ่มจำนวนประชากรชนบทลดน้อยลง นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงคุณภาพชีวิต โดยนำแบบอย่างชีวิตคนเมืองเข้าไปใช้ในเขตชนบท การใช้ที่ดินก็เปลี่ยนจากพื้นที่การเกษตรเป็นที่อยู่อาศัย เป็นศูนย์การค้าและโรงงาน สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการและค่านิยมที่จะขยายเพิ่มขึ้น ทั้งหมดนี้เป็นผลจากธรรมชาติของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตภูมิภาคของมหานคร (NON - METROPOLITAN AREA) ลอเรนส์ เอม ซอมเมอรส์ (LAWRENCE M. SOMMERS 1981: 3-4)

คนอเมริกันส่วนใหญ่มักจะมีการเคลื่อนย้ายจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งการเคลื่อนย้ายดังกล่าวนี้เป็นผลจากความต้องการปรับปรุงสภาพทางเศรษฐกิจของตนเอง การขนส่งมวลชนและการแพร่กระจายของยานพาหนะ รวมทั้งวิวัฒนาการโครงข่ายของถนน ทำให้เกิดคุณค่าในการใช้ประโยชน์ของพื้นที่แม้แต่ในเขตพื้นที่โล่งแล้ว (OPEN SPACE)

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้เกิดการแพร่กระจายของเมือง (URBAN SPRAWL) และเกิดลักษณะภูมิทัศน์ของเมืองขึ้น (URBAN LANDSCAPE) จอห์น เอฟ ลาวส์เบอรี (JOHN F. LAUNSBURY 1981: 40)

แม้ว่าการขยายตัวของชานเมืองบริเวณรอบเขตเมืองของอเมริกาเพิ่งจะปรากฏให้เห็นในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา แต่ลักษณะของชานเมืองก็มิใช่เป็นปรากฏการณ์ใหม่ เพราะได้กล่าวมาแล้วว่าเกิดตั้งแต่ในช่วงปี ค.ศ. 1900 ซึ่งเป็นการขยายตัวทางพื้นที่ อันถือได้ว่าเป็นความต้องการอย่างหนึ่งที่จะแยกตัวออกจากปัญหาดั้งเดิมที่มีอยู่ภายในเมือง ยิ่งในช่วง 1890-1910 มีการนำนวัตกรรม (INNOVATION) ทางด้านการขนส่งจากเขตเมือง มีวิวัฒนาการของถนน ปี 1920-1970 มีการจัดหาบริการขนส่งมวลชน (PUBLIC TRANSPORTATION) สำหรับชนชั้นกลางที่ย้ายถิ่นออกไปยังเขตรอบนอก หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดวิกฤตการณ์ BABY BOOM ขึ้น เกิดความต้องการในเรื่องที่อยู่อาศัยสำหรับประชากรที่เพิ่มขึ้นให้สามารถเช่าซื้อได้ในราคาไม่แพงนัก ด้วยเหตุนี้จึงพบว่าช่วงปี 1970 ประชากรส่วนใหญ่ของอเมริกาได้ย้ายออกไปอยู่ในเขตชานเมืองมากขึ้น จากสถิติดังนี้

ปี 1950 มีประชากรอาศัยในเขตเมือง 56 %
ปี 1970 มีประชากรอาศัยในเขตเมือง 32 %
ปี 1977 มีประชากรอาศัยในเขตเมือง 28 %

จากสถิติดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าจำนวนประชากรในเมืองได้ลดลงตามลำดับ และได้เพิ่มในเขตชานเมืองมากขึ้น ยิ่งในช่วงปี 1980 ในเขตศูนย์กลางเมือง แทบจะเป็นที่อยู่อาศัยของชนชาติอื่นที่ไม่ใช่ผิวสีขาว ในขณะที่เขตชานเมืองจะมีชาวผิวขาวเข้าไปตั้งถิ่นฐานเป็นจำนวนมากขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่าพวกที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองมีฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าพวกที่อยู่ในเขตใจกลางเมือง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอเมริกาช่วงปี ค.ศ. 1980 นี้จึงเหมือนกับแบ่งเขตเมืองเป็น 2 ส่วน กล่าวคือ เขตศูนย์กลางเมืองเดิมเป็นที่อยู่อาศัยของชนชาติอื่นและส่วนเขตชานเมืองเป็นที่อยู่อาศัยของชาวผิวขาว มารีส ฮ. ยีนส์, สแตนเลย์ ดี. บาวท์ (MAURICE H. YEATES, STANLEY D. BRUNN 1983: 53)

พื้นที่จำนวนมากในอเมริกามีปัญหาจากการใช้ที่ดินทั้งทางตรงและทางอ้อม เพราะความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จึงทำให้มีการใช้ที่ดินไม่เหมาะสมกับสภาพของพื้นที่ เช่น พื้นที่บริเวณนั้นดินอาจจะดีมีความเหาะสมกับการผลิตทางการเกษตร แต่ต้องถูกนำมาใช้เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของคนในเมือง ปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้เป็นผลมาจากความกดดันในเรื่องพื้นที่ กล่าวคือ การขยายตัวของเมืองอย่างขาดระเบียบและการสูญเสียพื้นที่การเกษตร เป็นต้น ในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาเมืองมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จำนวนพื้นที่นาและการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรลดน้อยลง มีการเปลี่ยนอาชีพจากเกษตรกรไปเป็นลูกจ้างแรงงานและมีการเปลี่ยนแปลงอัตราประชากรในเมืองและชนบท เกิดการกระจายประชากรในชนบทลดลง มีการเปลี่ยนแปลงอาชีพจากแบบชนบทไปสู่แบบชุมชน แต่ในขณะเดียวกันศูนย์กลางเมืองขนาดใหญ่จะมีประชากรลดน้อยลงด้วย ในขณะที่เขตชานเมือง (SUBURB) และเขตต่อเมือง (RURAL URBAN FRINGE) กลับมีประชากรเพิ่มขึ้น จอห์น เอฟ ลาวส์เบอรี (JOHN F. LAUNSBURY 1981: 37-38)

สำหรับประเทศไทย ได้มีการศึกษาถึงการขยายตัวไปยังเขตชานเมืองเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ทางสังคม และทางการเมือง จึงก่อให้เกิดการอพยพหลั่งไหลของประชากรเข้าสู่บริเวณดังกล่าวอย่างมากมาย นอกจากนี้การเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วก็มีผลกระทบอย่างสำคัญต่อการขยายตัวของพื้นที่เมืองด้วย จากผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2525 ของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ชี้ให้เห็นว่าภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการขยายตัวทางพื้นที่และประชากรตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยลักษณะการขยายตัวเป็นการขยายโดยรอบทิศทางตามเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ ๆ และจากแนวทางการพัฒนาในผังนครหลวง พ.ศ. 2543 กล่าวว่าจะมีการส่งเสริมพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมืองและรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เป็นศูนย์กลางรองมาจากศูนย์กลางเมือง และช่วยลดความคับคั่งแออัดในบริเวณตัวเมือง ซึ่งปัจจุบันสภาพชุมชนชานเมืองต่าง ๆ นี้ ได้เริ่มมีประชากรเข้าไปตั้งหลักแหล่งหาที่อยู่อาศัยมากขึ้น โดยแรกเริ่มบริเวณชานเมืองจะมีลักษณะทางกายภาพและสังคมเป็นแบบชนบท การตั้งถิ่นฐานและการประกอบอาชีพของประชากร ดำเนินไปอย่างสอดคล้องกับสภาพธรรมชาติของพื้นที่ เป็นรูปแบบสังคมการเกษตร เขตชานเมืองจึงเป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นของ

ประชากรต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร แต่ปัจจุบันชานเมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเขตชั้นนอกสุดของเมืองและเป็นเขตต่อกับชนบท ได้มีการเปลี่ยนสภาพการใช้ที่ดิน เปลี่ยนแปลงลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมอย่างรวดเร็ว เริ่มมีการขยับขยายธุรกิจบางอย่างออกไปสู่ชานเมืองมากขึ้น โดยอาศัยโอกาสที่ราคาที่ดินยังไม่แพงจนเกินไป ประกอบกับยังไม่มีมาตรการควบคุมการใช้ที่ดินอย่างเคร่งครัด จึงเป็นโอกาสดีต่อการที่จะลงทุนดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ในเขตชานเมืองมากขึ้น

ปัจจัยทางด้านการคมนาคม จากการที่รัฐบาลโดยกรมทางหลวง ได้มีโครงการสร้างทางหลวงสายต่าง ๆ ทำให้การคมนาคมติดต่อระหว่างชานเมืองกับตัวเมืองหรือศูนย์กลางของเมืองเกิดความสะดวกรวดเร็ว ทำให้เกิดการเคลื่อนไหวไปมาสะดวก ดังจะเห็นได้จากสภาพของชุมชนที่เกิดขึ้นตามสองข้างทางที่เป็นทางหลวง (ไพบูลย์ ช่างเรียน 2515: 44) เมื่อที่ดินชานเมืองมีราคาสูงขึ้น อันเนื่องมาจากการปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทางถนน จึงทำให้กิจกรรมการใช้ที่ดินเปลี่ยนไป (สุรีรัตน์ ณ นคร 2526: 1) พื้นที่ของบริเวณชุมชนชานเมืองในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นบริเวณที่ทำการเกษตรกรรม ได้เปลี่ยนสภาพเป็นบริเวณที่พักอาศัย ร้านค้า พาณิชยกรรมและอื่น ๆ การประกอบอาชีพของประชากรมีทั้งอาชีพรับราชการ ค้าขาย ประกอบธุรกิจและทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ส่วนงานด้านการเกษตรกรรมนั้นมีทำเพียงส่วนน้อยเท่านั้น (พรวรรณ สุรนันท์ 2522: 1) การขยายตัวของกรุงเทพมหานครตลอดระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมานั้น เป็นการขยายตัวตามยถากรรม ขาดการควบคุมและการจัดระเบียบที่ดี อาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย และสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ขยายตัวอย่างกระจัดกระจายออกจากศูนย์กลางเมืองไปตามสองข้างของถนนสายหลักสู่เขตชานเมืองและต่อเนื่องเข้าไปยังพื้นที่เกษตรกรรมของปริมณฑล บางส่วนของจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม เกิดการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์เป็นจำนวนมาก สภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรมลง การบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการไม่ทั่วถึงและขาดประสิทธิภาพ (สำนักผังเมือง กระทรวงมหาไทย ม.ป.ป.: 1) ความสำคัญของชานเมืองจึงเป็นเรื่องที่สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (2524) ได้ทำการกำหนดนโยบายและมาตรการพัฒนาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้กำหนดขึ้นเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2524 โดยได้รวบรวมเรื่องเกี่ยวกับการกระจายตัวของประชากรและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ไว้ว่า ปัญหาการบุกรุกพื้นที่อุดมสมบูรณ์

ทางการเกษตร และการใช้ที่ดินบริเวณชานเมืองที่ขาดแบบแผนและไม่มีประสิทธิภาพ เป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งของการใช้ที่ดินในเมืองและชานเมืองต่าง ๆ ซึ่งพื้นที่ที่ศึกษาก็เข้าข่ายอยู่ในบริเวณที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางการเกษตรด้วย เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำที่มีดินค่อนข้างสมบูรณ์ ประกอบกับเป็นบริเวณที่มีเส้นทางคมนาคมขนส่งสะดวก จึงเหมาะแก่การปลูกข้าว พืชผัก และผลไม้อย่างกว้างขวาง (ตาราง : ภาคผนวก)

2.3 นิยามศัพท์ "ชานเมือง"

มีผู้ศึกษาที่ให้ความหมายและลักษณะของชานเมืองแตกต่างกันไป พอที่จะสรุปได้ดังนี้

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527: 33) กล่าวว่า "ชานเมือง คือ บริเวณส่วนหนึ่งที่อยู่ในเขตรอบนอกของเมืองที่มีความหนาแน่น บทบาทหน้าที่เด่นชัดของชานเมือง คือ เป็นแหล่งที่มีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่น ลาดพร้าว หรือสำโรง เป็นต้น ส่วนในด้านการปกครองอาจไม่มีหน่วยการปกครองระบุเด่นชัด โดยทั่วไปชานเมืองอยู่ใกล้เมืองใหญ่ อาจจะอยู่ห่างออกไป 10-20 กิโลเมตร ต้องมีการติดต่อเกี่ยวพันกับชีวิตในเมืองใหญ่ ลักษณะแหล่งชุมชนอาจจะสืบเนื่องมาจากความเจริญในใจกลางเมือง ในด้านความหนาแน่นจะผิดแปลกกว่าบริเวณรอบนอกหรือแตกต่างกับในเขตเมือง จึงมีลักษณะเป็นช่วงที่กำลังเปลี่ยนแปลงและถูกขนาบระหว่างด้านในและชนบทด้านนอก ในด้านสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมจะขึ้นอยู่กับเมืองใหญ่ทุกด้าน ดังนั้น การใช้ที่ดินอาจเหมือนหรือแตกต่างกับในเขตเมือง ส่วนวัฒนธรรมต่าง ๆ ต้องพึ่งพาอาศัยจากภายในเมือง ลักษณะที่เด่นชัด คือ เป็นถิ่นที่พักผ่อนหลับนอนเท่านั้น"

สมชาย เดชะพราหมณ์พันธุ์ (2522: 138) ได้ให้ความหมายไว้ว่า "ชานเมืองเป็นเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างชนบทกับเมือง เป็นเขตที่สามารถเปลี่ยนมาเป็นภาวะแบบเมืองได้ง่าย เพราะภาวะเดิมจากชนบทจะมีความว่างเปล่าของพื้นที่มาก มีสิ่งก่อสร้างน้อย ทำให้โอกาสพัฒนาเป็นตัวเมืองมีง่ายกว่า"

สุนันทา สุวรรโณทม (2524: 25) กล่าวว่า "วิวัฒนาการของเมืองท้ายสุดก็คือ ความเจริญที่เกิดขึ้นที่ชานเมือง เนื่องจากมีประชากรไหลหนีจากสิ่งแวดล้อมของตัวเมืองชั้นในมาอาศัยอยู่ชานเมืองมากขึ้น ประกอบกับมีการย้ายอุตสาหกรรมออกมาไว้นอก

เมือง เพื่อเหตุผลทางด้านผลกำไร เนื่องจากภาวะทางด้านภาษีมีอยู่ต่ำกว่าในเขตเมือง ชานเมืองจึงเติบโตขึ้นและมีบทบาทอย่างสำคัญในฐานะที่เป็นอาณาบริเวณส่วนหนึ่งของเมืองด้วย

สุวัฒนา สุกใส (2524: 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่า "ชานเมืองชั้นนอก (OUTER SUBURB) คือบริเวณชั้นนอกสุดของเมือง ต่อจากเขตนี้ไปเป็นพื้นที่ชนบท ชานเมืองชั้นนอกจึงอยู่ระหว่างเมืองและชนบท ทำให้เรียกได้อีกอย่างหนึ่งว่าเขตต่อชนบท (RURAL-URBAN FRINGE) มีลักษณะทางกายภาพและสังคมเป็นกึ่งชนบทกึ่งเมือง

พรวรรณ สุรนันท์ (2522: 20) ได้ให้ความหมายว่า "เขตชานเมืองสามารถพิจารณาได้จากความหนาแน่นของประชากร โดยที่ประชากรที่อยู่ในเขตชานเมืองจะมีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่าประชากรที่อยู่ในบริเวณใจกลางเมือง อีกทั้งชุมชนชานเมืองจะมีระยะทางห่างจากจุดศูนย์กลางเมืองมาก โดยจะอยู่ไกลจากย่านธุรกิจการค้าในชุมชนเมือง ห่างจากสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและสถานเริงรมย์ต่าง ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ส่วนใหญ่จะให้บริการ โดยตั้งอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมือง"

สุรีรัตน์ ณ นคร (2526: 11) กล่าวว่า "เขตชานเมือง ได้แก่บริเวณรอบนอกของเขตเมือง ซึ่งประชาชนอาศัยอยู่เบาบางกว่าเขตอื่น ๆ ของเมือง เป็นบริเวณที่สิ้นสุดอาคารก่อสร้างของเขตเมือง บริเวณชานเมืองจึงเปรียบเสมือนขอบของตัวเมือง เป็นบริเวณที่มีอาณาเขตติดต่อกันระหว่างตัวเมืองกับพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งเป็นเขตชนบท เป็นเขตที่รับความเจริญในด้านต่าง ๆ จากเมืองและรวมทั้งรองรับการขยายตัวทางกายภาพของเมือง"

เจมส์ ฮ. จอห์นสัน (JAMES H. JOHNSON 1967: 142) กล่าวถึงชานเมือง (COMMUTER ZONE) ว่า "เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง มีการพัฒนาบริเวณพักอาศัยราคาแพงเป็นจุด ๆ ตามแนวเส้นทางที่สามารถเดินทางได้รวดเร็ว เป็นระยะทางไกลที่สุดของเขตนี้ไปยังศูนย์กลางเมือง ซึ่งเป็นแหล่งที่พักอาศัยของประชาชนส่วนใหญ่ในเขตนี้ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง นอกจากนั้นพื้นที่ส่วนมากของเขตนี้อาจจะยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม"

เจ บิวเจน - การ์เนียร์ จี ชาบอท์ (J. BEAUJEU - GARNIER G. CHABOT 1971: 240) กล่าวถึงชานเมืองว่า "เป็นการยากที่จะกำหนดนิยามได้อย่างชัดเจน จาก

ปรากฏการณ์ที่พบในเขตชานเมืองชั้นใน (INNER SUBURBS) ก็มักจะพบว่าเป็นพื้นที่ที่เริ่มต้นของความต่อเนื่องของอาคารสิ่งก่อสร้างจากในเมืองที่ขยายออกมาและสิ้นสุดลงในเขตนี้ โดยมากคนที่อาศัยอยู่ก็มักจะทำงานภายในเมือง ส่วนเขตชานเมืองชั้นนอก (OUTER SUBURBS) จะเป็นลักษระของพื้นที่กว้าง เป็นแหล่งที่พักอาศัย โรงงาน และย่านการค้ารวมกันเป็นชุมชนใหญ่จะมีทั้งโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ บ้านพักสุดสัปดาห์ (WEEKENED HOUSE) จึงมีทั้งคนเมืองและชนบทอาศัยอยู่ปะปนกันในละแวกสองข้างของเส้นทาง เป็นเขตติดต่อกับพื้นที่เกษตร"

กล่าวโดยสรุปแล้วถือได้ว่าเขตชานเมืองเป็นเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เนื่องจากอิทธิพลของความเป็นเมืองที่แผ่ขยายออกไปตามเส้นทางคมนาคม ทำให้มีการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่องมาจากเขตภายใน แต่ยังไม่หนาแน่นเท่าในเมือง แต่อีกไม่นานเขตชานเมืองจะมีแนวโน้มกลายเป็นเขตเมืองที่แผ่ขยายกว้างขวางออกไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ตราบเท่าที่ยังมีความสะดวกสบายของการคมนาคมที่ตัดผ่านพื้นที่ และเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวของชานเมืองกรุงเทพ

สุวัฒนา ธาดานิติ (2524) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ "นโยบายการใช้ที่ดินในเขตชานเมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเพื่อวางแผนเสนอแนะการใช้ที่ดินในเขตลาดกระบัง" ผลจากการศึกษาพบว่า เขตลาดกระบังได้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินแบบชนบทเป็นการใช้ที่ดินแบบเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งแขวงลาดกระบัง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชานเมืองเขตลาดกระบัง เนื่องจากขบวนการเป็นเมืองเป็นปัจจัยสำคัญ ซึ่งมีสาเหตุจากการปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทางถนน การเพิ่มประชากรอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร บทบาทของนักจัดสรรที่ดิน การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมและการขยายตัวของหน่วยราชการ ทำให้เกิดผลกระทบที่สำคัญหลายประการ คือ การขาดแคลนพื้นที่สีเขียวของเขตลาดกระบัง การเพิ่มปัญหาเนื่องจากความไม่เพียงพอของสาธารณูปโภค ขณะที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือในระหว่างที่เจ้าของที่ดินยังไม่พร้อมที่จะลงทุน ก็ยังคงปล่อยให้รกร้างว่างเปล่าปราศจากคุณค่าทางเศรษฐกิจ และประการสุดท้ายปัญหาทางด้าน

สังคม อันเนื่องมาจากชาวนาไม่สามารถทำนาได้อีกต่อไป เป็นสภาพที่ชาวนาต้องยอมรับเมื่อไร้ที่ทำกินจึงอยู่ในสภาพที่ว่างงาน

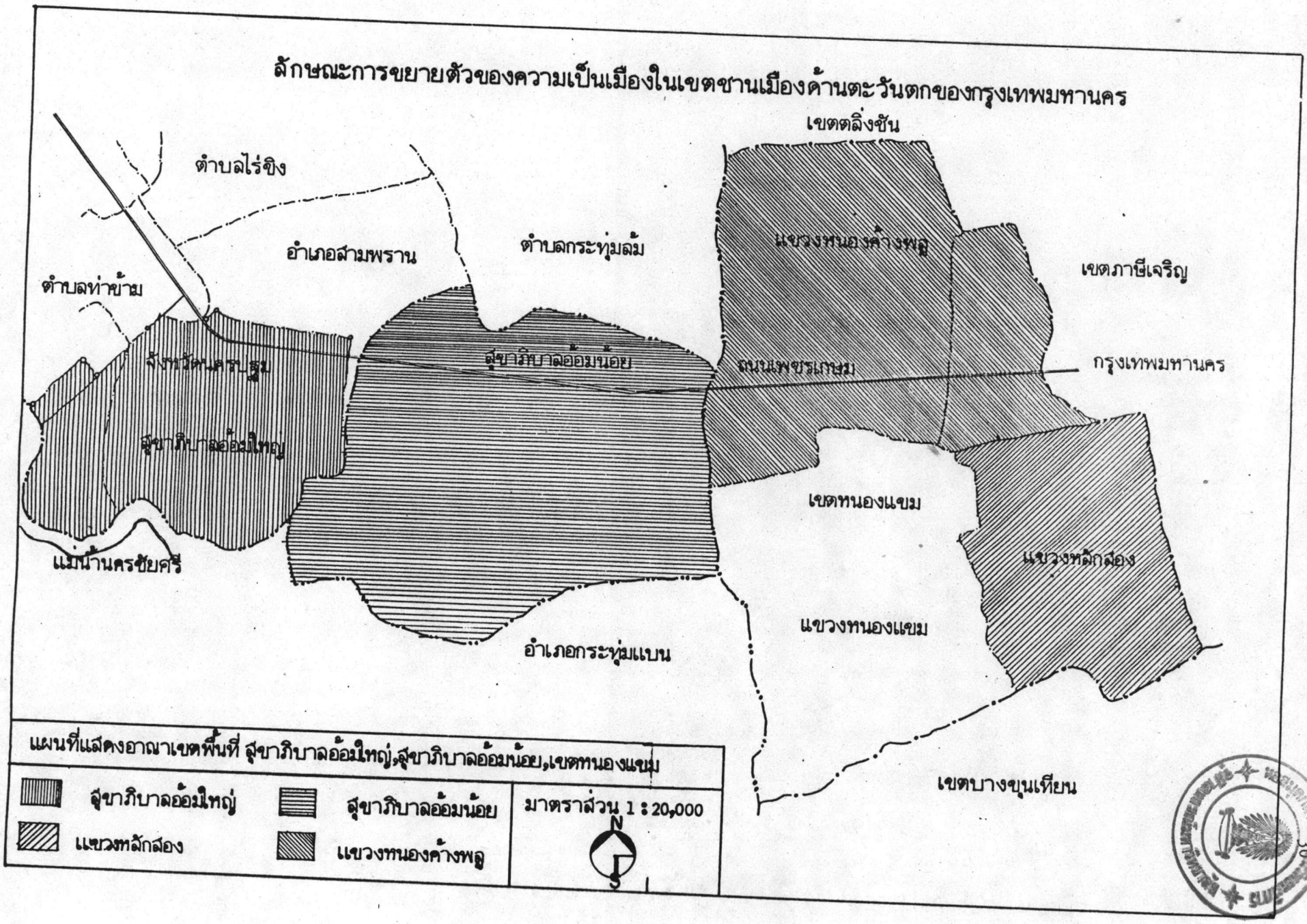
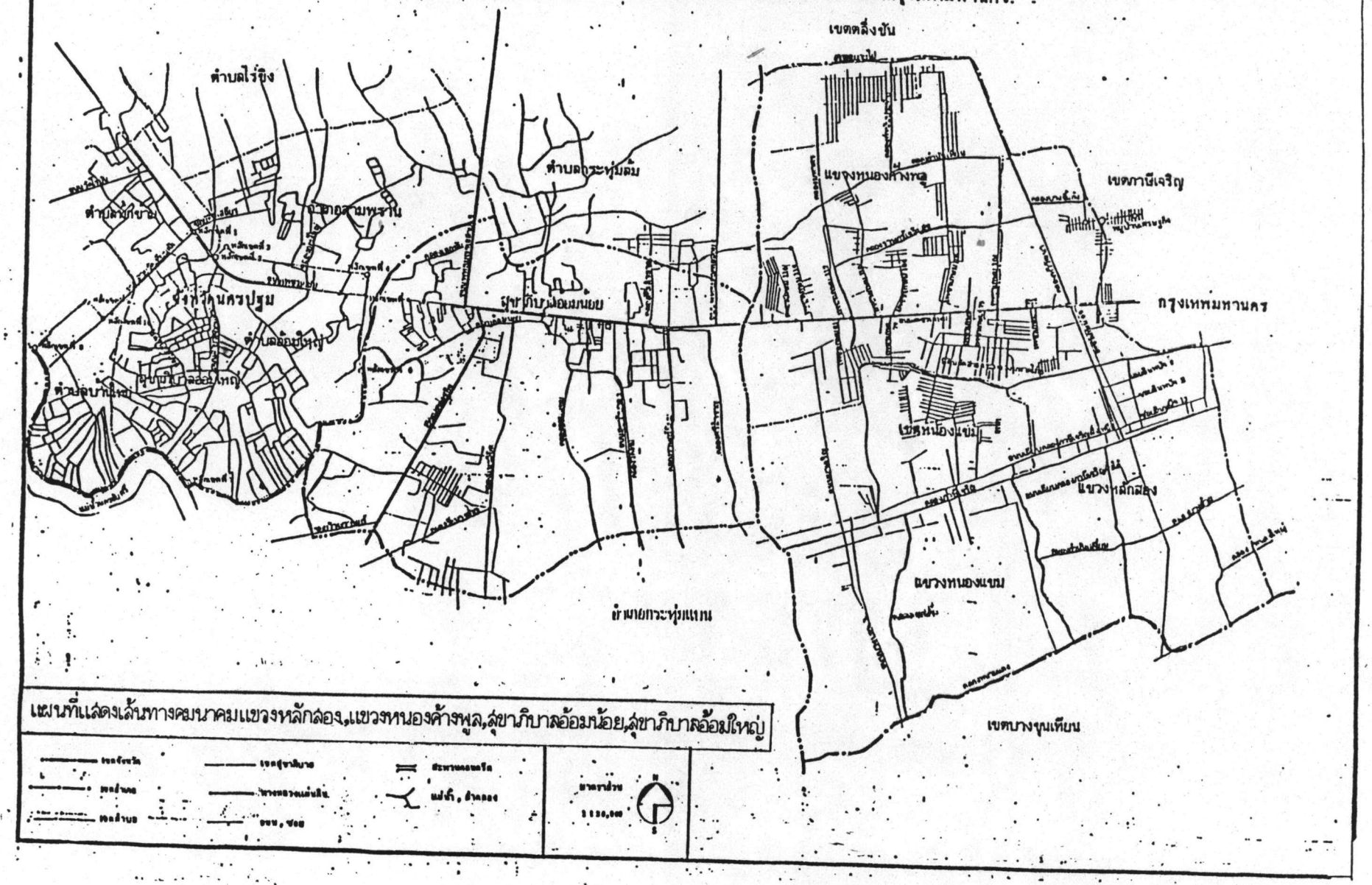
อำพัน รุ่งวรรธนวงศ์ (2526) ได้ทำการวิจัยเรื่อง "การศึกษาเพื่อประกอบการวางแผนการใช้ที่ดินในพื้นที่ชานเมืองทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาเขตบางขุนเทียน" พบว่า การขยายตัวของกรุงเทพมหานครทำให้พื้นที่ที่เหมาะสมกับการเกษตรกรรมมากที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ กำลังจะสูญเสียไปและผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงคือ เกษตรกร เพราะพื้นที่สำหรับการประกอบอาชีพลดลง เนื่องจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมและหมู่บ้านจัดสรรต่าง ๆ มากขึ้น ปัญหาน้ำเสีย น้ำเน่า และสารพิษ ซึ่งโรงงานอุตสาหกรรมปล่อยลงสู่ลำคลองต่าง ๆ ปัญหาสภาพแวดล้อมเป็นพิษ ทำให้สัตว์น้ำต่าง ๆ ตามธรรมชาติลดน้อยลง นอกจากนี้ยังทำให้การเพาะปลูกไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร

พรวรรณ สุรนันท์ (2522) ศึกษาถึง "การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในเขตชุมชนบางกระบัง ศึกษากระบวนการและผลกระทบของการขยายชุมชนไปสู่ชานเมือง" พบว่า ในอดีตชุมชนลาดกระบังเป็นบริเวณที่เหมาะแก่การทำเกษตรกรรม ประชาชนมีอาชีพด้านนี้ แต่ปัจจุบันสภาพพื้นที่กำลังเปลี่ยนสภาพไป ประชาชนไปทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม และประกอบอาชีพอื่นมากยิ่งขึ้น ประกอบกับมีประชากรย้ายเข้ามาอยู่ในชุมชนเพิ่มมากขึ้นทุกวัน ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นส่วนประกอบทำให้ชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงและขยายความเจริญขึ้น

สุรีรัตน์ ณ นคร (2526) ได้ศึกษาเรื่อง "การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตชานเมืองกรุงเทพมหานครและผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม ที่มีต่อเกษตรกรชานเมือง : กรณีศึกษาเขตหนองแขม" พบว่า การเปลี่ยนแปลการใช้ที่ดินในเขตหนองแขมแต่ละประเภททั้งภาคเกษตรและภาคนอกเกษตร เป็นการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่าเปล่าที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม และพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเป็นการใช้ที่ดินตามสมรรถนะของที่ดิน โดยชี้ให้เห็นว่าปัจจัยอันดับแรกที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินคือ การพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานในรูปแบบของเส้นทางคมนาคมทางถนน ประการต่อมาคือ การเพิ่มจำนวนประชากรและการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินใน

เขตหนองแขม ปัจจุบันเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ไม่สอดคล้องกันระหว่างการใช้ที่ดินแบบชนบทและการใช้ที่ดินแบบเมือง โดยที่การใช้ที่ดินแบบชนบทภาคเกษตรไม่สามารถสร้างผลผลิตได้เต็มที่เนื่องจากประสบปัญหาหลายประการ ขณะเดียวกันการใช้ที่ดินแบบเมือง ซึ่งเป็นการเริ่มเข้าสู่ขบวนการเป็นเมือง โดยการขยายตัวของบริเวณอาคารสิ่งก่อสร้าง ก็ประสบปัญหาเนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ขาดแคลนบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

การเปลี่ยนแปลงในเขตชานเมืองดังกล่าวข้างต้น ก่อให้เกิดความสนใจที่จะศึกษาถึงลักษณะการใช้ที่ดินชานเมืองกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่เขตหนองแขม ซึ่งเป็นเขตชั้นนอกด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งติดต่อกับเขตสุขาภิบาลอ้อมน้อย อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร และเขตสุขาภิบาลอ้อมใหญ่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ตามลำดับ โดยมีเส้นทางคมนาคมสายเพชรเกษมตัดผ่านชุมชนทั้งหลายดังกล่าว ทำให้บริเวณเหล่านี้ได้รับอิทธิพลจากความเป็นเมืองที่แผ่ขยายออกไปตามเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตพื้นที่สองข้างทาง โดยกำหนดให้พื้นที่ในการศึกษาถึงตรงหมู่บ้านศรีเสถียรนิเวศน์ อันเป็นจุดสิ้นสุดของการขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สาย 84 โดยถือว่าเป็นจุดเชื่อมต่อการคมนาคมจากเขตกรุงเทพมหานครไปยังเขตปริมณฑลทางด้านตะวันตก ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาสภาพการใช้ที่ดินของพื้นที่ดังกล่าว สามารถนำไปประกอบการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหารวมทั้งการศึกษาแนวโน้มของการเจริญเติบโตและการพัฒนาของเขตชานเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในอนาคต


ลักษณะการขยายตัวของความเป็นเมืองในเขตชานเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร
เขตตลิ่งชัน
ตำบลไร่ขิง
อำเภอสามพราน
ตำบลกระทุ่มล้ม
แขวงทุ่งครุ
เขตภาษีเจริญ
ตำบลท่าข้าม
จังหวัดนครปฐม
สุขาภิบาลอ้อมน้อย
ถนนเพชรเกษม
กรุงเทพมหานคร
สุขาภิบาลอ้อมใหญ่
เขตทุ่งครุ
แม่น้ำนครชัยศรี
แขวงหลักสอง
แขวงทุ่งครุ
อำเภอกระทุ่มแบน
เขตบางขุนเทียน
แผนที่แสดงอาณาเขตพื้นที่ สุขาภิบาลอ้อมใหญ่,สุขาภิบาลอ้อมน้อย,เขตทุ่งครุ
สุขาภิบาลอ้อมใหญ่
สุขาภิบาลอ้อมน้อย
แขวงหลักสอง
แขวงทุ่งครุ
มาตราส่วน 1 : 20,000
N
S

ลักษณะการขยายตัวของความเป็นเมืองในเขตชานเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร.