

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องผลกระทบการขยายตัวพื้นที่เขตชานเมืองต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ในครั้งนี้มีจุดประสงค์คือ 1) เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจังหวัดปทุมธานีซึ่งมีการขยายตัวจากกรุงเทพมหานครทางด้านเหนือตอนบน 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและกิจกรรมของประชาชนในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีซึ่งเป็นเขตชานเมืองและเป็นส่วนต่อขยายของกรุงเทพมหานคร 3) เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เขตชานเมืองเกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบการเดินทางและระบบคมนาคม

6.1 ข้อสรุปจากงานวิจัย

การวิจัยเรื่องผลกระทบการขยายตัวพื้นที่เขตชานเมืองต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ได้ทำการสรุปผลการวิจัยโดยแบ่งผลการสรุปออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ข้อสรุปเชิงกายภาพ และข้อสรุปจากแบบสอบถาม ดังนี้

6.1.1 ข้อสรุปเชิงกายภาพ

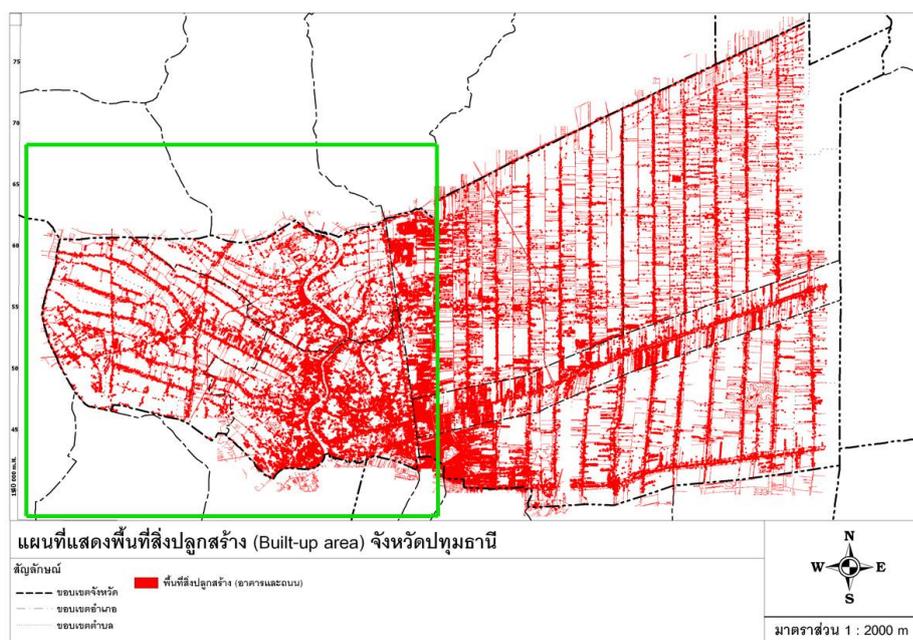
การสำรวจด้านกายภาพของพื้นที่จังหวัดปทุมธานีพบว่า จังหวัดปทุมธานีเป็นพื้นที่ส่วนต่อขยายจากกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่ที่ประกอบด้วยเส้นทางเดินรถสายหลักที่สำคัญในการเดินทางไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลให้เกิดการกระจายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นตามแนวถนนสายหลักและยังส่งผลให้เกิดการแบ่งพื้นที่ในจังหวัดปทุมธานีออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ฝั่งทิศตะวันตกของจังหวัดปทุมธานีในอำเภอเมืองปทุมธานี อำเภอลาดหลุมแก้ว และอำเภอสามโคก และฝั่งทิศตะวันออกของจังหวัดปทุมธานีในอำเภอลอง หลวง อำเภอธัญบุรี อำเภอลำลูกกา และอำเภอหนองเสือ และพบว่า การขยายตัวของพื้นที่จังหวัดปทุมธานีได้มีการขยายตัวของพื้นที่แบบกระจายตัวไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) อันเป็นผลมาจากการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของพื้นที่และการเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดการขาดการควบคุมการขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างภายใน

พื้นที่จังหวัดปทุมธานี และพบว่าในพื้นที่ทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกได้มีการกระจายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างที่แตกต่างกัน ดังนี้

1) ในพื้นที่ฝั่งตะวันออกในอำเภอเมืองปทุมธานี อำเภอลาดหลุมแก้ว และอำเภอสามโคก พบว่าพื้นที่สิ่งปลูกสร้างมีการกระจายตัวแบบไร้ทิศทาง โดยมีการกระจายตัวของพื้นที่ตามแนวถนนสายหลักจากอำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกา ออกไปสู่พื้นที่อำเภอเมืองปทุมธานี อำเภอลาดหลุมแก้ว และอำเภอสามโคก

ภาพที่ 6.1

ลักษณะการกระจายตัวของพื้นที่จังหวัดปทุมธานีฝั่งทิศตะวันตก

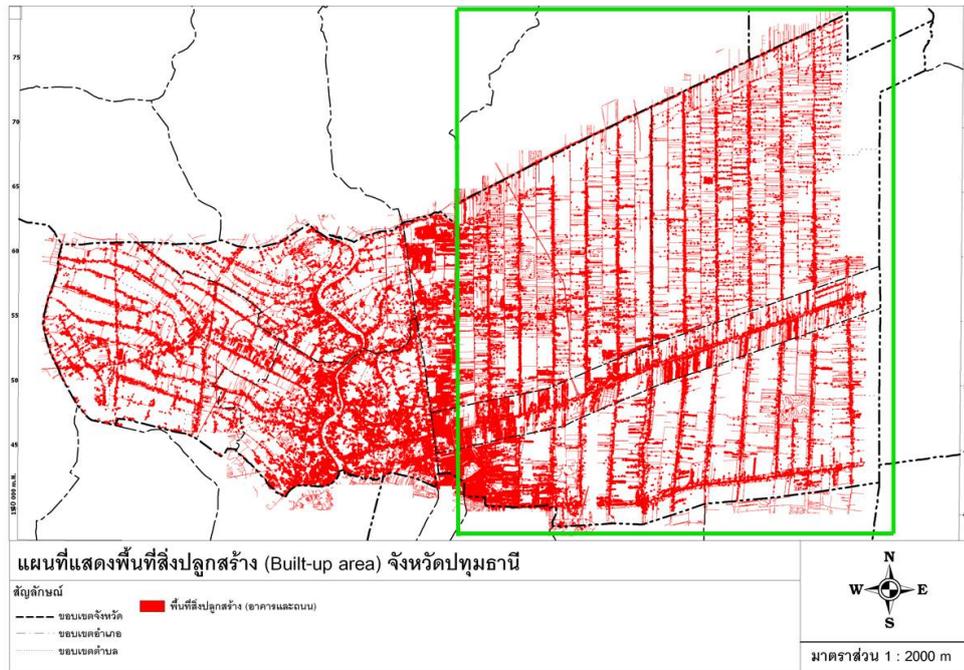


ที่มา: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547. (ดัดแปลง)

2) ในพื้นที่ฝั่งทิศตะวันตกของจังหวัดปทุมธานีในอำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี อำเภอลำลูกกา และอำเภอหนองเสือ พบว่าพื้นที่สิ่งปลูกสร้างมีการกระจายตัวแบบทางยาวตามถนนสายหลักและประกอบกับการที่พื้นที่ฝั่งตะวันตกประกอบด้วยแนวคลองในลักษณะทางยาวจำนวนมากซึ่งมีการกระจายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นตามแนวคลองต่างๆ

ภาพที่ 6.2

ลักษณะการกระจายตัวของพื้นที่จังหวัดปทุมธานีฝั่งทิศตะวันออก



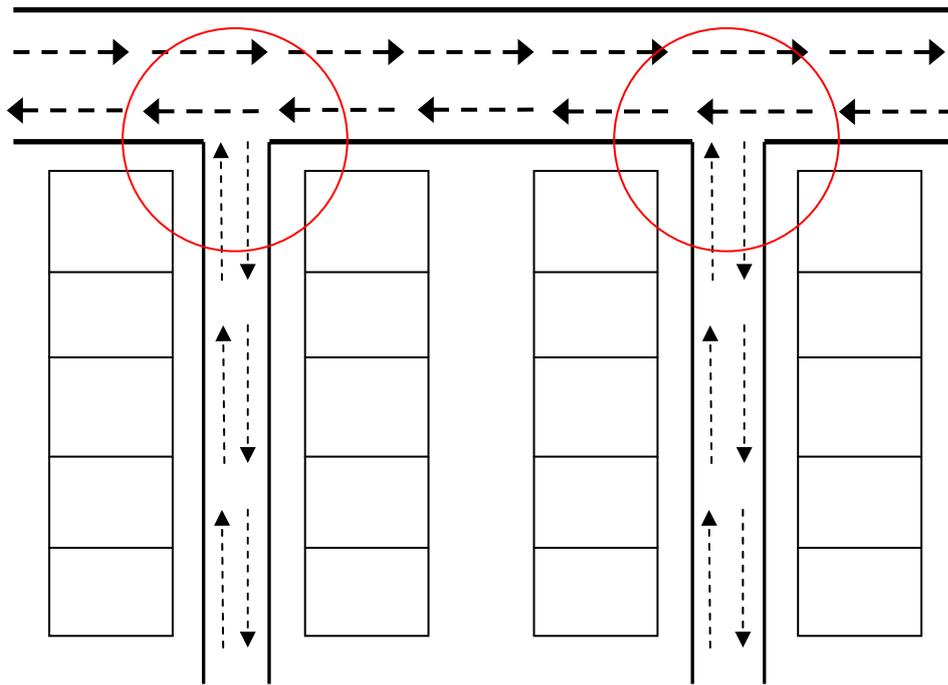
ที่มา: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547. (ดัดแปลง)

จากรูปแบบการขยายตัวของพื้นที่เมืองภายในจังหวัดปทุมธานีที่เกิดขึ้น ลักษณะปัญหาทางกายภาพของพื้นที่ที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการขยายตัวของพื้นที่เมืองทั้งแบบไร้ทิศทางและแบบทางยาวโดยพื้นที่ฝั่งตะวันออกในอำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี อำเภอลำลูกกา และอำเภอหนองเสือ พบว่าพื้นที่สิ่งปลูกสร้างมีการกระจายตัวแบบไร้ทิศทาง และในพื้นที่ฝั่งทิศตะวันตกของจังหวัดปทุมธานีในอำเภอเมืองปทุมธานี อำเภอลาดหลุมแก้ว และอำเภอสามโคก พบว่าพื้นที่สิ่งปลูกสร้างมีการกระจายตัวแบบทางยาวตามถนนสายหลักและประกอบกับการที่พื้นที่ฝั่งตะวันตกประกอบด้วยแนวคลองในลักษณะทางยาวจำนวนมาก และจากรูปแบบการขยายตัวของพื้นที่เมืองภายในจังหวัดปทุมธานีที่เกิดขึ้น ลักษณะปัญหาทางกายภาพของพื้นที่ที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการขยายตัวของพื้นที่เมืองทั้งแบบไร้ทิศทางและแบบทางยาวส่งผลให้เกิดปัญหาด้านการจราจรที่ติดขัดเกิดขึ้นโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากพื้นที่จังหวัดปทุมธานีมีลักษณะโครงข่ายถนนแบบทางยาว จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองและถนนสายหลักหรือถนนสายประธาน และยังเกิดความแออัดบนถนนสายสำคัญที่เป็นเส้นทางผ่าน

ไปยังทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศเหนือ และเกิดอุบัติเหตุขึ้นตามจุดเชื่อมต่อและแยกต่างในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

ภาพที่ 6.3

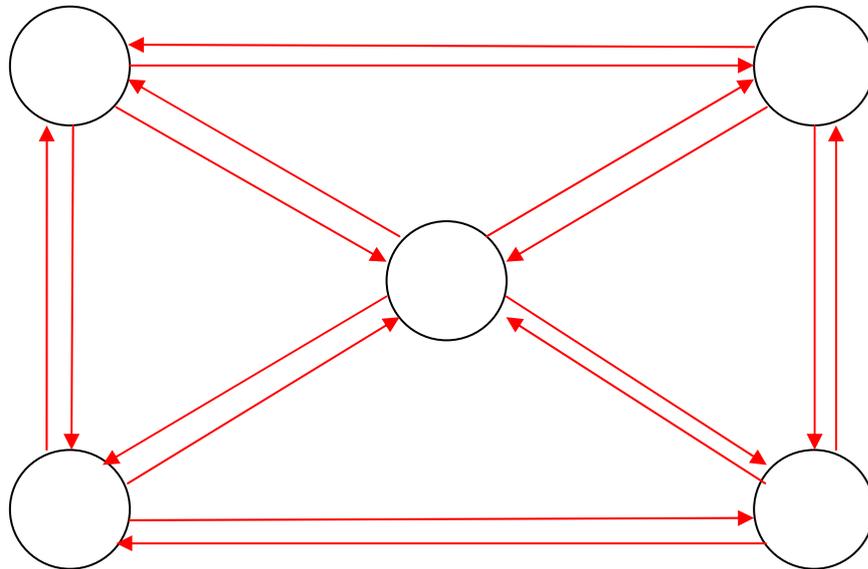
รูปแบบการจราจรติดขัดในบริเวณจุดเชื่อมต่อของถนน



และจากการขยายตัวของพื้นที่เมืองอย่างไร้ทิศทาง(ดังแสดงในบทที่4)ยังส่งผลต่อลักษณะการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ที่มีการกระจายตัวออกห่างจากกันต้องใช้ระยะทางและระยะเวลาที่ยาวนานในการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมต่างๆที่กระจายตัวอยู่รอบๆพื้นที่เมือง เนื่องจากในการเดินทางไปยังพื้นที่กิจกรรมต่างๆนั้นส่วนใหญ่เป็นการเดินทางที่ต้องอาศัยรถยนต์สาธารณะและรถรับจ้างในการเดินทาง โดยผู้ใช้บริการจำเป็นที่จะต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบของการใช้ยานพาหนะในระหว่างการเดินทางประมาณ 2-3 ครั้งต่อการเดินทางไปยังพื้นที่กิจกรรมหนึ่งพื้นที่

ภาพที่ 6.4

ระบบการคมนาคมที่มีการเดินทางหลายเที่ยวไปยังแหล่งกิจกรรม



จากปัญหาด้านการคมนาคมและการสัญจรที่เกิดขึ้น ลักษณะการคมนาคมและการสัญจรดังกล่าวยังส่งผลให้เกิดการสิ้นเปลืองทรัพยากรในการเข้าถึงพื้นที่ที่อยู่อาศัย และแหล่งกิจกรรมต่างๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างพื้นที่กิจกรรมที่มีระยะทางยาวนานและพื้นที่กิจกรรมที่ต้องเดินทางหลายเที่ยว และจากการวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ทำให้สามารถจำแนกลักษณะสำคัญของการกระจายตัวของเมืองปทุมธานีได้ดังนี้ คือ

1. การลู่กล้าพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง พื้นที่อนุรักษ์
2. ขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และศูนย์บริการชุมชน
3. การพัฒนาไปตามแนวถนน แม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่ง และกระกระจายตัว
4. ขาดทางเลือกในการเดินทาง

6.1.2 ข้อสรุปจากแบบสอบถาม

จากข้อมูลลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างประชากรจากแบบสอบถาม ได้แสดงให้เห็นว่า การขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทางในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีได้ส่งผลกระทบต่อลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนภายในพื้นที่โดยตรง ทั้งในเรื่องของระยะทางและระยะเวลาที่ยาวนานในการเดินทาง รวมถึงค่าใช้จ่ายจำนวนมากที่เกิดขึ้นในการเดินทาง เนื่องจากลักษณะโครงข่ายถนนแบบทางยาวซึ่งการจากการมีคลองจำนวนมากภายในพื้นที่ศึกษา รวมถึงการกระจายตัวของพื้นที่กิจกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยที่กระจายออกห่างจากกัน ส่งผลให้ประชากรภายในพื้นที่มีรูปแบบการเดินทางที่ต้องใช้ระยะทางในการเดินทางที่ไกลเนื่องจากการกระจายตัวของแหล่งกิจกรรมที่ตั้งอยู่ห่างจากบริเวณที่อยู่อาศัย รวมถึงระยะเวลาในการเดินทางที่ยาวนานเนื่องจากความจำเป็นที่จะต้องมีการใช้รถยนต์สาธารณะและรถรับจ้างในการเดินทางและต้องต่อรถประมาณ 2-3 ครั้ง ในการเดินทาง 1 รอบการเดินทางเนื่องจากการที่พื้นที่อยู่อาศัยของประชากรส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีการกระจายตัวออกห่างไกลจากถนนสายหลักห่างจากแหล่งพื้นที่เศรษฐกิจหลักของเมืองปทุมธานี และประกอบด้วยลักษณะโครงข่ายถนนแบบทางยาวลึกเข้าไปในพื้นที่อยู่อาศัย ทำให้พื้นที่อยู่อาศัยของประชากรไม่สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักถนนสายประธานและแหล่งพื้นที่เศรษฐกิจหลักของเมือง ส่งผลให้ระบบขนส่งมวลชนขาดการเชื่อมต่อกับพื้นที่อยู่อาศัยและไม่สามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่อยู่อาศัยได้ เป็นเหตุประชาชนต้องมีการต่อรถรับจ้างออกมาจากพื้นที่อยู่อาศัยเพื่อเดินทางออกมาให้ถึงพื้นที่ให้บริการของระบบขนส่งมวลชน

ปัญหาดังกล่าวส่งผลให้เกิดการเสียเวลาในการเดินทางอย่างมากในระหว่างการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เช่นการเปลี่ยนการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เดินทางออกมาจากพื้นที่อยู่อาศัย และเปลี่ยนหรือต่อด้วยรถสองแถวหรือเมล์ไปยังสถานที่ทำงาน รวมถึงการใช้ระยะเวลาที่ยาวนานจากปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นบริเวณแยกและจุดเชื่อมต่อของถนนสายต่างๆ โดยการเดินทางในระยะ 6-10 กม. ใช้ระยะเวลาในการเดินทางถึงครึ่งชั่วโมง ระยะทาง 11-20 กม. ใช้เวลาในการเดินทางถึง 31-45 นาที และระยะทาง 21-30 กม. ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 45-1 ชั่วโมง และจากลักษณะการต่อรถและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อเรื่องของค่าใช้จ่ายในการเดินทางจำนวนมากในหนึ่งวันเนื่องจากค่าเดินทางจากการต่อรถ 2-3 ครั้งขึ้นไปต้องใช้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อการเดินทางไปกลับระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานหนึ่งครั้งเป็นจำนวนมากประมาณ 40-50 บาท และ 50-100 บาท รวมถึงปัญหาเรื่องค่าบริการในการใช้

รถยนต์สาธารณะและรถรับจ้างซึ่งมีอัตราค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อผู้ที่มีรายได้น้อย และสภาพปัญหาดังกล่าวยังส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางออกจากพื้นที่อยู่อาศัยไปยังแหล่งกิจกรรมต่างๆทั้งกิจกรรมทางเศรษฐกิจและกิจกรรมทางสังคม โดยปัจจุบันประชากรเกือบทั้งหมดมีจำนวนการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมต่างต่อสัปดาห์เมื่อรวมกับการเดินทางไปยังสถานที่ทำงานแล้วเพียง 5-8 ครั้ง ต่อสัปดาห์ เท่ากับประชากรเกือบทั้งหมดมีการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมนอกเวลาทำงานเพียง 1-2 ครั้ง ในวันศุกร์ เสาร์ และวันอาทิตย์

จากลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างประชากรได้แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทางในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีได้ส่งผลกระทบต่อลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนภายในพื้นที่โดยตรง ทั้งในเรื่องของระยะทางและระยะเวลาที่ยาวนานในการเดินทาง รวมถึงค่าใช้จ่ายจำนวนมากที่เกิดขึ้นในการเดินทาง และนอกจากปัญหาด้านลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางที่เกิดขึ้นแล้ว ยังรวมถึงปัญหาทางด้านของการสิ้นเปลืองทรัพยากรในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคต่างๆเพื่อให้เกิดการเข้าถึงระหว่างพื้นที่กิจกรรมและพื้นที่อยู่อาศัย และปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทางนั้นนอกจากจะส่งผลกระทบต่อเรื่องของลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและลักษณะทางสังคมภายในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีอีกด้วย

จากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากรูปแบบการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทางที่ได้ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ที่ส่งผลในเรื่องของการตัดสินใจเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมซึ่งพบว่าผู้อยู่อาศัยมีจำนวนการเดินทางในหนึ่งสัปดาห์น้อยมากเพียง 5-8 ครั้ง ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อ การขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในพื้นที่อีกด้วย เนื่องจากการขาดการใช้พื้นที่ทางเศรษฐกิจเช่น การออกเดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อของ หรือประกอบกิจกรรมต่างๆ ที่มีน้อยย่อมส่งผลให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจภายในพื้นที่ ทำให้เศรษฐกิจขาดการเจริญเติบโตจากการขาดรายได้หมุนเวียนภายในพื้นที่ และผลกระทบจากปริมาณการเดินทางจำนวนน้อยครั้งดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อรูปแบบทางสังคมภายในพื้นที่ในเรื่องของการขาดปฏิสัมพันธ์ของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เนื่องจากการพบปะสังสรรค์กันน้อย

6.2 ข้อเสนอแนะเชิงการวางแผน

ลักษณะการวางแผนเพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากรูปแบบการกระจายตัวของพื้นที่จังหวัดปทุมธานีต่อลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน สามารถจำแนกออกเป็นสองช่วง ได้แก่ ช่วงระยะเวลาสั้นโดยการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจในเรื่องความสำคัญของการใช้ระบบขนส่งมวลชน และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนให้มีความครอบคลุมทั่วพื้นที่ และช่วงระยะเวลายาวได้แก่การวางแผนพัฒนาด้านกายภาพของพื้นที่ รวมถึงการวางแผนและออกแบบการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต โดยแสดงรายละเอียดดังนี้

6.2.1 ช่วงระยะเวลาสั้น(0 – 5 ปี)

ในช่วงนี้จะเน้นการเสริมสร้างโดยเน้นไปยังการวางแผนการเตรียมความพร้อมและการให้ความรู้แก่ประชาชน โดยการวางแผนในระยะเวลาสั้นมีเป้าหมายโดยเร่งให้ความรู้ เปลี่ยนแปลงการรับรู้รวมถึงทัศนคติของประชาชนต่อรูปแบบการเดินทาง โดยจากลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ที่เกิดขึ้นโดยมีการใช้ระยะเวลาที่ยาวนานในการเดินทางจากการเสียเวลาในการต่อรถ 2-3 ครั้งในการเดินทางหนึ่งเที่ยว และจากการจราจรแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงยังต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการเดินทาง ทั้งการใช้รถยนต์ส่วนตัวและการใช้รถสาธารณะ ปัญหาดังกล่าวสามารถบรรเทาและแก้ไขได้ ดังนี้

1) ส่งเสริมให้ผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของการสิ้นเปลืองทรัพยากรทางด้านพลังงานจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง และหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นอย่างแรกมากขึ้น

2) ส่งเสริมให้เกิดทางเลือกในการเดินทางให้แก่คนในพื้นที่เช่น ควรมีระบบขนส่งมวลชนที่มีความต่อเนื่อง ทางจักรยานและทางเดินเท้า ไม่ใช่เพียงแค่อำนวยสำหรับรถยนต์เท่านั้น โดยในแนวคิดการพัฒนาให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนนั้น

3) ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ให้เกิดการเชื่อมต่อและเข้าถึงพื้นที่ที่อยู่อาศัยมากขึ้นโดยการใช้ยานพาหนะเพียงหนึ่งประเภทในการเดินทางหนึ่งเที่ยว เพื่อลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการต่อรถ 2-3 ครั้งในการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมหนึ่งเที่ยว

4) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนแบบ (Bus Rapid Transit – BRT) ภายในพื้นที่ โดยสร้างช่องทางเฉพาะสำหรับรถประจำทางล้อยางเพื่อจะได้ไม่ต้องมาใช้ช่องจราจรร่วมกับรถประเภทอื่นซึ่งมีปริมาณมากอยู่แล้ว

และการแก้ไขในช่วงระยะสั้นนี้ยังสามารถแก้ไขได้โดยใช้แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) โดยจากงานวิจัยการศึกษาการใช้แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) ฐานา บุญยประวิตร ซึ่งได้มีการนำเอาหลัก 7 ข้อ ของการจัดทำผังเมืองมาใช้ในการจัดการ คือ การให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ความต้องการและการพัฒนา การใช้ที่ดินแบบผสมผสาน การออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน การเชื่อมต่อระหว่างย่านและชุมชนด้วยการเดิน การสร้างทางเลือกในการเดินทางให้มีความหลากหลาย การรักษาพื้นที่โล่ง พื้นที่การเกษตร พื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่อนุรักษ์ การสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบของคนในพื้นที่ต่อพื้นที่ และมีการนำแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาดมาใช้จะเป็นการเชื่อมโยงการพัฒนาคุณภาพชีวิตและผลักดันให้ชุมชนมีการเจริญเติบโตที่ดีขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อทำให้เกิดการตระหนักถึงการเติบโตอย่างมีแบบแผนของเมืองที่ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิต เป็นการเผยแพร่วิถีปฏิบัติที่ดีของแนวคิดดังกล่าว เป็นการพัฒนาและกระจายข้อมูล นวัตกรรม นโยบาย เครื่องมือ และแนวคิดที่เป็นสาธารณะ และสุดท้ายเพื่อเป็นการบ่มเพาะและสร้างกลยุทธ์ในการพัฒนาแนวคิดไปสู่การปฏิบัติ

6.2.1 ช่วงระยะเวลายาว(5 - 10 ปี)

ในช่วงนี้จะเน้นการส่งเสริมให้เกิดนโยบายด้านการวางแผนพัฒนาพื้นที่ระยะยาวทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยสามารถส่งเสริมให้เกิดนโยบายการพัฒนาพื้นที่การกระจายตัวให้เกิดการพัฒนาสองรูปแบบ ดังนี้

1) การส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวคิดเมืองอัดแน่น(Compact city) โดยเป็นการพัฒนาให้เกิดการรวมพื้นที่กิจกรรมต่างๆเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อเป็นการลดการใช้ระยะทางและระยะเวลาที่ยาวนานในการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรม รวมถึงเป็นการลดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการสิ้นเปลืองทรัพยากรในการเดินทาง และยังเป็นการช่วยลดมลพิษที่เกิดขึ้นจากการเดินทาง โดยมีแนวคิดที่สำคัญในการพัฒนาคือ

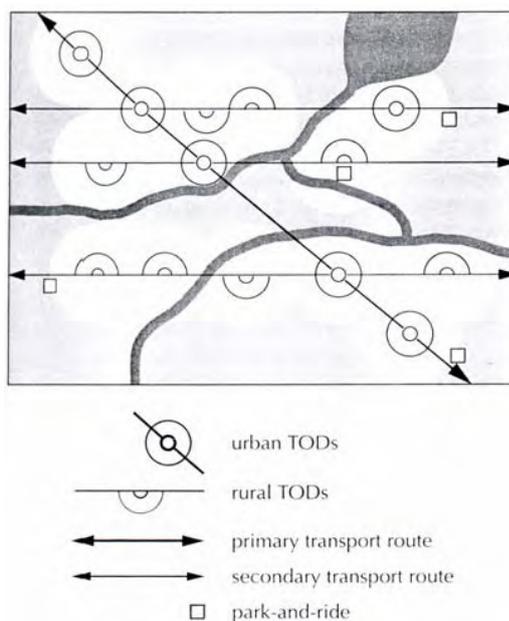
- 1.1) สร้างความสัมพันธ์ระหว่างรูปทรงของเมือง (Urban Form) กับความยั่งยืนด้วยแนวคิดของการสร้าง ความกระชับของเมือง (Intensification) และลดการกระจายตัวของพื้นที่เมือง
- 1.2) ส่งเสริมการลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว สนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ

- 1.3) การประหยัดพลังงาน (Energy efficient)
- 1.4) ส่งเสริมการใช้พื้นที่แบบผสม (Mix of Use)
- 1.5) เกิดการรักษาสภาพแวดล้อม (Environment)
- 1.6) เกิดคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น (Quality of Life)
- 1.7) เกิดชุมชนที่สมบูรณ์ (Self-Containment)

2) การส่งเสริมให้เกิดการการพัฒนาเมืองตามแนวคิด(Transit Oriented Development – TOD) (ดังแสดงในบทที่2)โดยแนวคิดนี้ได้นำเสนอคือ สนับสนุนและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวก มีการพัฒนาภายในเมืองที่สัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่ชนบท มีการสร้าง”Green Belt” ที่ชัดเจน เพื่อกำหนดขอบเขตของเมืองที่ชัดเจนในแต่ละหน่วยของชุมชนมีขนาดเล็ก โดยเชื่อมโยงชุมชนกลุ่มย่อยๆด้วยระบบขนส่งมวลชนหลัก เช่นการพัฒนากระบวนสถานีขนส่งสาธารณะแบบรางให้เกิดการเชื่อมต่อกับชุมชนต่างๆ

ภาพที่ 6.5

แนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD)

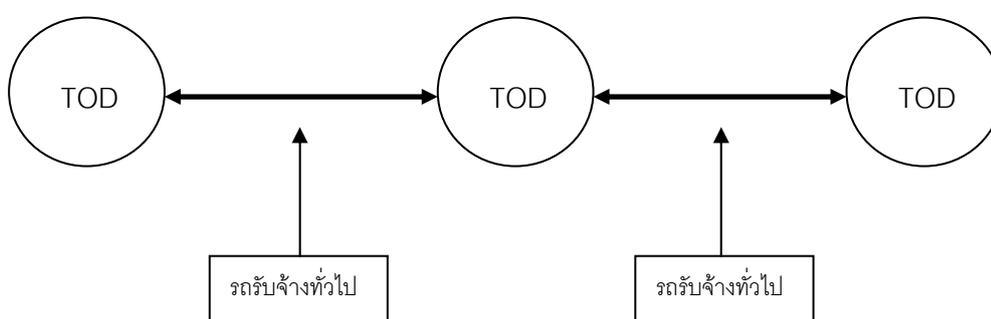


ที่มา: Hildebrand Frey, Designing the City : Towards a More Sustainable Urban Form (London : E&FN Spon, 1999), 51.

โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะเดิมที่มีอยู่แล้วเช่น จักรยานยนต์รับจ้าง และรถสองแถว มาให้บริการ ในระหว่างสถานีขนส่งต่างๆ โดยผู้ที่ต้องการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมที่ต้องใช้ระยะทางยาว สามารถใช้ระบบขนส่งแบบราง และผู้ที่ต้องการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมระยะทางสั้นสามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรือรถรับจ้างทั่วไป เช่น รถจักรยานยนต์ รถสองแถว รถเมล์

ภาพที่ 6.6

การพัฒนาาระบบขนส่งภายในเมืองตามแนวคิด(Transit Oriented Development – TOD)



จากการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหารูปแบบและพฤติกรรมการเดินทางที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของพื้นที่ชานเมือง ได้ทำการนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในระยะเวลาสั้น ได้แก่ การวางแผนการเตรียมความพร้อมและการให้ความรู้แก่ประชาชนต่อรูปแบบการเดินทาง และการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในระยะยาว ได้แก่ การส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวคิดเมืองอัดแน่น (Compact city) และการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวคิด(Transit Oriented Development – TOD) โดยแนวทางการแก้ไขดังกล่าวจะสามารถเกิดขึ้นได้จากการให้ความร่วมมือทั้งทางภาครัฐและภาคประชาชน โดยทางภาครัฐควรมีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับบริบทของการพัฒนาพื้นที่ที่เกิดการกระจายตัวของการใช้ที่ดิน และภาคประชาชนควรมีความร่วมมือในส่วนของ การทำความเข้าใจและการเกิดทัศนคติของประชาชนต่อรูปแบบการเดินทางที่ประหยัดทรัพยากร และทัศนคติที่ดีต่อการให้ความร่วมมือในการหันมาใช้รถยนต์สาธารณะมากขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งความร่วมมือทั้งสองส่วนดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการกระจายตัวของพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

และการแก้ไขในช่วงระยะยาวนี้ยังสามารถแก้ไขได้โดยการปรับปรุงผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครเพื่อยับยั้งการกระจายตัวของเมืองออกมาสู่พื้นที่จังหวัดปทุมธานีได้ ดังเช่นงานวิจัยของ สุภาพนา บุญยประวีตร และ ดร. ธนภณ พันธเสน ที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับการปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เพื่อยับยั้งการกระจุกตัวของเมือง โดยได้ข้อเสนอแนะจากการศึกษาให้ปรับปรุงแก้ไขข้อกำหนด และยกเลิกข้อกำหนดที่เป็นปัจจัยส่งเสริมการเติบโตของเมืองแบบกระจุกกระจาย โดยมีความจำเป็นต้องกำหนดกรอบแนวคิดที่ไม่สนับสนุนให้เกิดการเติบโตของเมืองแบบกระจุกกระจายในข้อกำหนดและมาตรการต่างๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ประกอบกับการปรับปรุงข้อกำหนด และมาตรการตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จริง และยกเลิกการอนุญาตให้จัดสรรที่ดินทุกประเภทในที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบท และเกษตรกรรม และที่ดินประเภทชนบทเกษตรกรรม

6.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในอนาคต

หลังจากที่ได้ทำการวิจัยแล้วพบว่า ยังมีส่วนอื่น ๆ ที่ทางผู้วิจัยมีความเห็นว่าสมควรทำการศึกษาเพิ่มเติมในส่วนต่าง ๆ ซึ่งได้ทำการเสนอแนะในการศึกษาขั้นต่อไป ดังนี้

6.3.1 การศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจ

เนื่องจากงานวิจัยนี้แสดงให้เห็นว่า ลักษณะและพฤติกรรมของการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระจายตัวของพื้นที่ศึกษา ดังนั้นงานวิจัยในขั้นต่อไปควรศึกษาถึงลักษณะทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากอดีตถึงปัจจุบันในเชิงลึก เนื่องจากลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจในอดีตอาจเป็นตัวแปรที่ส่งผลให้เกิดความรู้ความเข้าใจถึงรูปแบบการกระจายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยและรูปของการตั้งถิ่นฐานมากขึ้น เช่น การเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินที่เกิดขึ้นจากอดีตที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกตำแหน่งที่อยู่อาศัย หรือ

6.3.2 การศึกษาด้านกฎหมายและนโยบาย

เนื่องจากงานวิจัยนี้เป็นการศึกษาลักษณะและพฤติกรรมของการเดินทางที่เกิดขึ้นจากลักษณะและรูปแบบของการกระจายตัวของเมือง ซึ่งเป็นการศึกษาทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาที่ส่งผลต่อลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัย โดยผู้วิจัยมีความเห็นว่า การศึกษาใน

เรื่องของกฎหมายควรเป็นประเด็นสำคัญที่ควรนำมาใช้ในการศึกษาด้วย เนื่องจาก ลักษณะการกระจายตัวของพื้นที่ ๆ เกิดขึ้นอาจเป็นผลมาจากตัวแปรทางด้านการควบคุมทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงนโยบายด้านการพัฒนาพื้นที่ต่างๆ ที่ใช้อาจไม่สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพที่เป็นจริงของพื้นที่