



รูปฐานซ้อนทับในย่านสุขุมวิท: ความหลากหลายทางภูมิศาสตร์เชิงประวัติศาสตร์ ของเมืองกรุงเทพมหานคร*

สิงหนาท แสงสีหนาท

ภาควิชาการออกแบบวางผังชุมชนเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

บทคัดย่อ

กรุงเทพฯ เป็นหนึ่งในตัวอย่างของเมืองที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมีการตั้งถิ่นฐานที่ประกอบด้วยเส้นทางทางน้ำ รูปทรงสิ่งปลูกสร้าง และอาคารและบล็อกถนนขนาดเล็ก ซึ่งได้เปลี่ยนแปลงมาสู่ความเป็นมหานครที่มีโครงข่ายความเป็นเมืองขนาดใหญ่ การเดินทางหลักบนถนน สิ่งปลูกสร้างที่มีความหนาแน่นสูง และชุมชนที่ผสมผสานในเชิงยุคสมัยและวิถีชีวิต บทความนี้นำเสนอการศึกษาฐานเมืองของย่านสุขุมวิทซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่ของกรุงเทพฯ ที่มีความซับซ้อนในมิติทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม โดยการศึกษาถึงเหตุและผลในการก่อตัวของยุคสมัยทางฐานวิทยา วิวัฒนาการในรูปทรงเมือง วัฏจักรของการพัฒนา การโยกย้ายของประชากร การลงทุน ตลอดจนกิจกรรมหรือกลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพลต่อความเปลี่ยนแปลงในการตั้งถิ่นฐานเหล่านั้น การศึกษาได้บ่งชี้ถึงอาณาบริเวณทางฐานวิทยาที่มีลักษณะเฉพาะถิ่นของย่านสุขุมวิท ได้แก่ ฐานซูเปอร์บล็อก ฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ และฐานซอย แม้ว่ารูปฐานเหล่านี้ก่อตัวขึ้นแตกต่างกันตามลำดับเวลาแต่คงอยู่ซ้อนทับอย่างเป็นลำดับชั้นในพื้นที่เชิงสังคม รูปฐานที่มีลักษณะเฉพาะตัวเหล่านั้นเป็นรากฐานสำคัญของภูมิทัศน์เมือง ความหมาย และการรับรู้ถึงความเป็นสถานที่ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายทางภูมิศาสตร์เชิงประวัติศาสตร์ตลอดจนมรดกทางวัฒนธรรมภายในย่านเมืองหนึ่งของกรุงเทพฯ และสะท้อนให้เห็นถึงการออกแบบชุมชนเมืองที่ควรตอบสนองต่ออัตลักษณ์ในแต่ละรูปฐานเหล่านั้น

คำสำคัญ: กรุงเทพฯ | สุขุมวิท | ฐานเมือง | การศึกษาฐานเมือง

* ข้อค้นพบส่วนหนึ่งจากวิทยานิพนธ์เรื่อง Locally Appropriate Sustainable Urban Form: The Case of Sukhumvit Superblock. (Joint Centre for Urban Design, Oxford Brookes University, Oxford).

Superimposed Morphology in Sukhumvit: Diversity of Bangkok Historico-Geography

Singhanat Sangsehanat

Department of Urban Design and Planning
Faculty of Architecture, Silpakorn University

Abstract

Bangkok is a significant example of rapid urban growth in which its settlement is changing from a city with a series of waterways, small-scale built forms and traditional blocks and buildings into a metropolis comprised of a modern fabric of road networks, high density built forms and highly mixed communities in terms of building periods and lifestyles. This paper presents the morphological analysis for Sukhumvit, an area of Bangkok in which a complexity of physical, social, economic and cultural dimensions is noticeable. The study is undertaken to consider causes and effects involving of morphological periods, evolutions of urban forms, building cycles, migration, investment and agents of change of those settlements. The locally morphological regions are defined, which are superblock morphology, superblock-quarter morphology and *soi*-based morphology. Even though these morphologies are chronologically formed in different ways, they are superimposed to one another as multi-layered socio-spatial patterns. Representing a diversity of urban historico-geography and cultural heritage within a given district of Bangkok, the distinctive morphological patterns are a cornerstone to demonstrate townscape, meaning and perception of places as well as to address that urban design should be responsive to those morphological identities.

Keywords: Bangkok | Sukhumvit | Urban Morphology | Morphological Study

1. กล่าวนำ

ชุมชนเมืองคือการตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นของมนุษย์ซึ่งเป็นผลหลอมรวมจากมิติอันหลากหลาย ระยะเวลาและสถานที่เฉพาะแห่ง กระบวนการกลายเป็นเมืองและรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานเมืองจึงไม่เคยและไม่อาจเป็นไปได้โดยสากล แต่มีลักษณะเฉพาะทางสัณฐานวิทยาตลอดจนเหตุแห่งอัตลักษณ์นั้นเฉพาะตน

สัณฐานเมือง (Urban Morphology) หมายถึงรูปทรงของเมืองซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างและมีพลวัตของวิถีคิดทางสังคมเข้าขับเคลื่อนกระบวนการสร้างนั้นในเชิงวิวัฒนาการ หัวใจสำคัญของการตีความทางสัณฐานวิทยาจึงเป็นกระบวนการอ่านและการทำความเข้าใจในรูปทรงเมือง (Urban Form) ซึ่งไม่ใช่เพียงแค่มิติทางกายภาพ แต่หมายถึงการพิจารณาพื้นที่ของเมืองเฉกเช่นผลผลิตทางวัฒนธรรม ความเปลี่ยนแปลงของรูปสัณฐานเป็นผลมาจากวัฏจักรของการสร้างการใช้งาน การควบคุม และการปรับเปลี่ยนสิ่งแวดล้อมอันเป็นผลมาจากวิถีทางสังคม เศรษฐกิจ และกลุ่มบุคคลต่างๆ (Larkham, 1986) โดยส่งผลให้เกิดรูปทรงเฉพาะถิ่น (Local Forms) ตลอดจนกระบวนการเปลี่ยนแปลงและแทนที่โดยรูปทรงอื่น (Kropf, 2009) รูปสัณฐานของเมืองซึ่งเป็นผลผลิตที่แตกต่างกันไปในแต่ละสถานที่และคงอยู่อย่างเป็นลำดับขั้นในทางประวัติศาสตร์สามารถที่จะถูกอ่านเข้าใจได้โดยมุมมองของแบบแผนการใช้พื้นที่เชิงสังคม (Socio-Spatial Patterns) ความต่อเนื่องและความแตกต่างของขอบเขตและลำดับขั้นของสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้าง ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจที่อ้างอิงกับคุณค่าและประวัติเฉพาะถิ่น ตลอดจนข้อจำกัดหรือการควบคุมสิ่งแวดล้อมนั้นในเชิงอำนาจ (Butina-Watson and Bentley, 2007) รูปสัณฐานเมืองจึงถูกนิยามได้ว่าเป็นรูปทรงเมืองที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ตลอดจนคุณลักษณะเฉพาะของพื้นที่ เวลา สิ่งแวดล้อม และมนุษย์

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาและค้นหารูปสัณฐานของย่านสุขุมวิท โดยการประยุกต์ใช้กระบวนการศึกษาสัณฐานเมืองในมุมมองทางภูมิศาสตร์เชิงประวัติศาสตร์ (Historico-Geographical Analysis) กระบวนการศึกษาดังกล่าวเป็นการตีความรูปทรงเมืองจากการทำความเข้าใจและอธิบายปรากฏการณ์ทางด้านรูปทรงที่เกิดขึ้น พร้อมกับการตอบคำถามว่าเหตุใดรูปทรงนั้นๆถูกถักทอขึ้นมาในทางภูมิศาสตร์และก่อตัวขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไปด้วยเหตุผลและช่วงเวลาใดในประวัติศาสตร์

ระเบียบวิธีในการศึกษาสัณฐานเมืองมีพื้นฐานบนการวิเคราะห์ประวัติศาสตร์ (Historical Analysis) และการวิเคราะห์ภูมิศาสตร์ของเมือง (Geographical Analysis) ในด้านหนึ่ง การพัฒนา (Development) ถูกศึกษาขึ้นเพื่อให้เข้าใจถึงวัฏจักรของการสร้าง (Building Cycle) ซึ่งหมายถึงกระบวนการสร้างสิ่งแวดล้อมอันเนื่องด้วยการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจ ตลอดจนปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง (Agent of Change) ซึ่งหมายถึงบุคคล กลุ่มบุคคล หรือกิจกรรมต่างๆที่มีอิทธิพลต่อวัฏจักรของการสร้างหรือการเปลี่ยนแปลงรูปทรงเมือง ในอีกด้านหนึ่ง รูปทรงเมืองถูกศึกษาขึ้นจากองค์ประกอบของถนนและระบบถนน แปลงที่ดินและบล็อกถนน อาคารและโครงข่ายอาคาร รวม

ถึงการใช้งานอาคารและที่ดิน (Conzen, 1969; Whitehand, 2001) ความสัมพันธ์ระหว่างวัฏจักรของการสร้างกับแบบแผนที่มีส่วนร่วมในองค์ประกอบต่างๆของรูปทรงเมืองถูกวิเคราะห์เพื่อการพรรณนาและอธิบายปรากฏการณ์ทางด้านรูปสัณฐานที่เกิดขึ้นในมุมมองเชิงวิวัฒนาการ (Evolutionary Approach) โดยการแบ่งช่วงช่วงเวลาทางสัณฐานวิทยา (Morphological Periods) และอาณาบริเวณทางสัณฐานวิทยา (Morphological Regions) ซึ่งก่อตัว ครอบคลุมและมีอาณาบริเวณของรูปสัณฐานที่เด่นชัดจนสะท้อนให้เห็นถึงการปรากฏอยู่ของความเป็นเมือง ความต้องการทางสังคม และกระแสการพัฒนา ณ เวลาหนึ่งๆ

ตอนต้นของบทความได้แสดงให้เห็นถึงการตั้งถิ่นฐานของกรุงเทพฯเพื่อชี้ให้เห็นโครงร่างของการตั้งถิ่นฐานที่แตกต่างกันของเมือง จากนั้น ย่านสุขุมวิทได้ถูกคัดเลือกขึ้นเป็นกรณีศึกษาเนื่องจากปรากฏรูปแบบการตั้งถิ่นฐานในแบบซูเปอร์บล็อกที่มีความน่าสนใจต่อการศึกษาสัณฐานเมือง (เกณฑ์การพิจารณาเลือกพื้นที่และรูปแบบการตั้งถิ่นฐานในแบบซูเปอร์บล็อกจะถูกกล่าวถึงในลำดับต่อไป) อนึ่ง แม้ว่าย่านสุขุมวิทถูกคัดเลือกขึ้นเป็นกรณีศึกษาเนื่องจากรูปแบบการตั้งถิ่นฐานในแบบซูเปอร์บล็อก แต่การศึกษาไม่ได้นำโครงร่างรูปทรงเมืองนั้นมาเป็นสมมุติฐานในการวิจัย การศึกษารูปสัณฐานของย่านสุขุมวิทมีขึ้นโดยการประยุกต์ใช้กระบวนการศึกษาทางสัณฐานวิทยาดังที่ได้กล่าวถึงข้างต้น เพื่อทบทวนถึงความสัมพันธ์ทั้งหมดของมิติทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมในเชิงประวัติศาสตร์นับตั้งแต่เริ่มต้นที่มีการตั้งถิ่นฐานและกระบวนการเปลี่ยนแปลงมาสู่ความเป็นเมืองและชุมชนในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลให้ค้นพบลักษณะเฉพาะตัวของรูปสัณฐานอันหลากหลายที่ก้าวข้ามกำแพงทางความคิดจากเค้าโครงเบื้องต้นของการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อก

2. โครงร่างการตั้งถิ่นฐานของกรุงเทพฯ

กรุงเทพฯในอดีตเคยถูกรู้จักในนามว่าเมืองเวนิสแห่งตะวันออก (the Venice of the East) เนื่องด้วยการคมนาคมสายหลักทั้งหมดภายในเมืองเป็นไปบนโครงข่ายของแม่น้ำและคูคลอง แต่รูปทรงการตั้งถิ่นฐานของกรุงเทพฯได้เปลี่ยนแปลงไปนับตั้งแต่การค้าขายระหว่างประเทศได้รุดหน้าขึ้น ปัจจัยเร่งจากปรากฏการณ์เบบี้บูม (Baby Boom) การอพยพย้ายถิ่นของประชากรจากต่างจังหวัด ตลอดจนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในช่วง 50 ปีที่ผ่านมาล้วนมีส่วนผลักดันให้เมืองมีการขยายตัวและเปลี่ยนแปลงมาโดยตลอด (Cleary, 2005; Dutt *et al.*, 1994; Krongkaew, 1997)

กรุงเทพฯเคยเป็นหนึ่งในเมืองที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลกราวต้นพุทธศตวรรษ 2530 โดยมีอัตราเติบโต 17.2 เปอร์เซ็นต์ต่อปีระหว่าง พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2539 (Webster, 2004) การตั้งถิ่นฐานของกรุงเทพฯมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วจากรูปแบบเมืองที่มีสิ่งปลูกสร้างขนาดเล็ก อาคารและบล็อกถนนที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับกิจกรรมต่างๆ และถิ่นฐานที่สัมพันธ์กับแม่น้ำและคลอง มาสู่การพัฒนาเมืองอย่างหนาแน่นตามเส้นทางคมนาคมทางบก¹ การตั้งถิ่นฐานยุคใหม่ของกรุงเทพฯถูกเปรียบเปรยว่าเป็นเมืองลอสแอนเจลิสแห่งเอเชีย (Los Angeles of Asia) (Kaothien and Webster, 2000) การเปรียบเทียบนี้ได้มาจากรูปแบบการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯตามโครงข่ายถนนเช่นเดียวกับเมืองลอสแอนเจลิส

¹ การก่อสร้างถนนในช่วงเวลาดังกล่าวมีทั้งการก่อสร้างบนผืนดินและการถมคูคลองเพื่อการสร้างถนน.

สรวมถึงมหานครหลายแห่งในต่างประเทศ ภาพที่ 1 แสดงการเปรียบเทียบการตั้งถิ่นฐานแรกเริ่มในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ในปีพ.ศ.2325 ถนนและตึกแถวที่ถูกพัฒนาขึ้นในปีพ.ศ.2453 และอาณาบริเวณของกรุงเทพมหานครในปีพ.ศ.2536 ซึ่งมีการขยายตัวตามแนวถนนที่ครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม² อาณาบริเวณการตั้งถิ่นฐานเมืองจาก 13 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2443 ได้ขยายตัวเป็น 350 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2529 และ 700 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2545

นับตั้งแต่การคมนาคมทางบกถูกพัฒนาขึ้นแทนที่การสัญจรทางน้ำเพื่อรองรับการเดินทางในระดับเมือง การตั้งถิ่นฐานเมืองเกิดขึ้นอย่างหนาแน่นตามแนวถนนซึ่งเป็นแกนกลางความสัมพันธ์ของการแบ่งแปลงที่ดิน บล็อกถนน รูปแบบอาคารและการใช้ประโยชน์อาคาร ตลอดจนรูปทรงเมืองในช่วงที่ผ่านมา ความเชื่อมโยงของถนนสายหลักเพื่อรองรับการเคลื่อนที่ผ่านในระดับเมือง (Urban Movement) เป็นกรอบโครงสร้างของรูปทรงเมืองซึ่งถูกแสดงในภาพที่ 2 ดังนี้

- บริเวณศูนย์กลางทางประวัติศาสตร์ (Historic Core) ซึ่งหมายถึงบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ที่มีโครงข่ายถนนอยู่บนฝั่งตะวันตกของคลองผดุงกรุงเกษมไปจนถึงวัดแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นผลจากการก่อสร้างถนนในยุคแรกๆ เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร เพื่อรองรับการอยู่อาศัย คำขาย และการเดินทางของชาวต่างชาติและชาวไทยในยุคนั้น โครงข่ายถนนมีลักษณะผสมด้วยรูปแบบตาราง ธรรมชาติ และรัศมีที่เชื่อมโยงถึงกัน ถนนแต่ละสายมีจุดตัดหรือบรรจบกันจนก่อให้เกิดบล็อกถนนขนาด 300 x 600 เมตร เป็นต้น
- บริเวณขยายตัวของเมืองในยุคแรก (Earlier Phase of Extended Area) โดยมีโครงข่ายถนนบนฝั่งตะวันออกของคลองผดุงกรุงเกษมซึ่งเป็นผลจากการก่อสร้างถนนในยุคถัดมา เช่น ถนนศรีอยุธยา ถนนพิษณุโลก และถนนวิสุทธิกษัตริย์เพื่อรองรับการเชื่อมโยงจากบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ไปสู่พระราชวังดุสิต สถานที่ทำการของรัฐ และที่อยู่อาศัยรอบนอก โดยมีโครงข่ายถนนแบบตาราง บล็อกถนนหนึ่งมีขนาด 700 x 900 เมตร เป็นต้น (ภาพที่ 2 แสดงตัวอย่างบล็อกถนนจากบริเวณสามย่าน)
- บริเวณขยายตัวของเมืองในยุคถัดมา (Later Phase of Extended Area) ซึ่งมีโครงข่ายถนนทั้งสองฝั่งของถนนรัชดาภิเษก รวมถึงถนนที่มุ่งออกไปสู่บริเวณชานเมือง เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนสุขุมวิท ถนนรามอินทรา ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนเพชรบุรี รูปแบบโครงข่ายถนนมีลักษณะผสมด้วยรูปแบบตาราง ธรรมชาติ และรัศมี บล็อกถนนหนึ่งมีขนาด 4,000 x 4,500 เมตร³ เป็นต้น

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความแตกต่างในแบบแผนการเชื่อมโยงของถนนและขนาดบล็อกถนน คือ ถนนสายหลักทั้งสองฟากของคลองผดุงกรุงเกษมถูกพัฒนาขึ้นโดยมุ่งหมายให้เป็นเส้นทางหลักภายใน

² การตั้งถิ่นฐานของกรุงเทพฯ และในพื้นที่ปริมณฑลถูกเรียกว่า Bangkok Metropolitan Area หรือ Greater Bangkok

³ บล็อกถนนขนาดใหญ่ซึ่งถูกกำหนดโดยโครงข่ายถนนสายหลักนี้โอบล้อมพื้นที่ขนาดใหญ่และโครงข่ายย่อยไว้ภายใน

เมืองเพื่อเชื่อมโยงย่าน สถานที่ และชุมชนต่างๆ เข้าไว้ด้วยกัน แต่ถนนสายหลักส่วนใหญ่ในเขตชั้นกลางและนอกของกรุงเทพฯ ถูกพัฒนาขึ้นโดยมุ่งหมายให้เป็นเส้นทางระหว่างเมือง ดังที่จะเห็นได้ว่าถนนหลายสายถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางหลวงจากกรุงเทพฯ ไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ การวางตัวของถนนเหล่านี้จึงมีลักษณะที่กระจายตัวออกจากกันตามทิศทางการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและภูมิภาค จุดตัดหรือบรรจบกันของถนนจึงมีระยะห่างในเชิงพื้นที่และส่งผลให้บล็อกถนนที่ถูกเส้นทางสายหลักล้อมรอบไว้มีขนาดใหญ่กว่าบล็อกถนนในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ถึง 30 เท่าตัว⁴

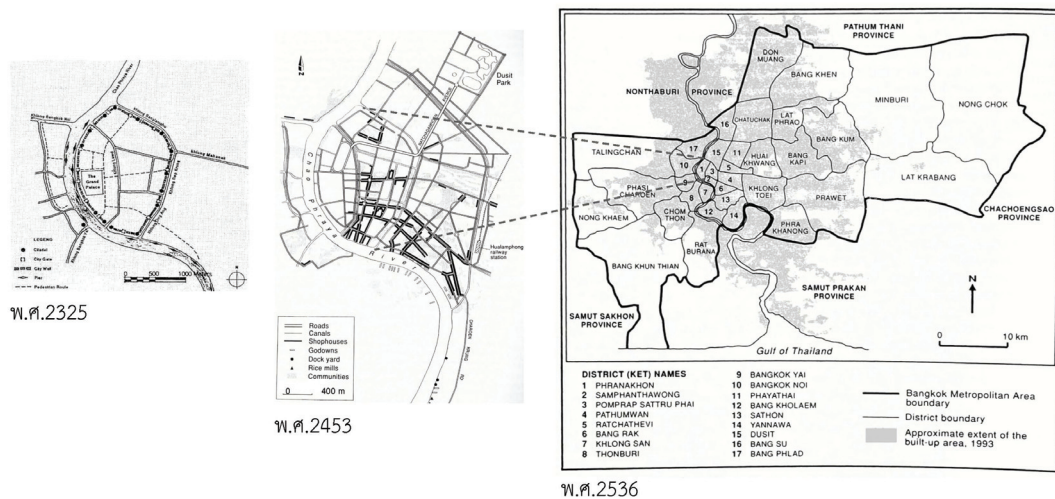
ภาพที่ 2 ยังแสดงให้เห็นว่า บริเวณขยายตัวของเมืองในยุคถัดมามีโครงข่ายถนนสายหลักที่โอบล้อมพื้นที่ขนาดใหญ่และซอยไว้ภายในซึ่งส่งผลให้เกิดการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อก (Superblock Settlements) การตั้งถิ่นฐานดังกล่าวนี้ของกรุงเทพฯ ยังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ซูเปอร์บล็อกโดยมีโครงข่ายซอยเชื่อมโยงถึงกันอยู่ภายใน (A Superblock Pattern with Through Accesses) ซึ่งส่วนใหญ่พบได้ในเขตเมืองชั้นกลางของกรุงเทพฯ (และบางพื้นที่ในเขตชั้นใน) และ ซูเปอร์บล็อกโดยมีโครงข่ายซอยแบบปลายตันอยู่ภายใน (A Superblock Pattern with Culs-de-Sacs) โดยพบได้ในบริเวณชานเมืองของกรุงเทพฯ (ภาพที่ 2 แสดงตัวอย่างซูเปอร์บล็อกทั้งสองแบบจากย่านสุขุมวิทและรามคำแหงตามลำดับ)

3. การศึกษารูปสัณฐานของย่านสุขุมวิท

การศึกษาสัณฐานเมืองถูกดำเนินการขึ้นกับกรณีศึกษาซึ่งมีโครงร่างของการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อกที่มีโครงข่ายซอยเชื่อมโยงถึงกันอยู่ภายในเนื่องด้วยเป็นรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่กระจายตัวอยู่กว้างขวางและส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ในเขตเมือง ย่านสุขุมวิทถูกคัดเลือกเป็นกรณีศึกษาเนื่องจาก 1] สุขุมวิทมีโครงร่างของการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อกด้วยรูปแบบที่กล่าวถึง 2] สุขุมวิทเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาสำคัญหลายประการของเมือง เช่น การขาดแคลนที่อยู่อาศัย ความแออัดของการอยู่อาศัย การจราจรติดขัด 3] สุขุมวิทเป็นพื้นที่ที่มีแรงดึงดูดต่อการพัฒนา การลงทุน และการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ 4] สุขุมวิทเป็นพื้นที่ที่ได้รับการศึกษาไว้น้อยมากทางด้านรูปทรงเมือง 5] สุขุมวิทมีเค้าโครงในความหลากหลายทางสังคมและการใช้พื้นที่ซึ่งมีความน่าสนใจต่อการศึกษาเพิ่มเติม

ดังที่กล่าวถึงในบทนำ แม้ว่าการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อกถูกใช้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกให้ย่านสุขุมวิทเป็นกรณีศึกษาทางด้านสัณฐานวิทยา แต่บทความไม่ได้นำทฤษฎีหรือแนวคิดของการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อกในต่างประเทศมาเป็นสมมติฐานของการศึกษาในทางกลับกัน การศึกษารูปสัณฐานของย่านสุขุมวิทเริ่มต้นขึ้นจากการทบทวนถึงวัฏจักรของการสร้างสภาพแวดล้อมเมืองนับตั้งแต่ที่มีการตั้งถิ่นฐานแรกเริ่มมาจนถึงปัจจุบันเพื่อไม่ให้มีข้อจำกัดในการบ่งชี้อัตลักษณ์ของรูปสัณฐานที่จะค้นพบ

⁴ การเปรียบเทียบขนาดบล็อกถนนนี้มาจากการพิจารณาเส้นร่างที่ต่อเนื่องถึงกันของถนนสายหลักในภาพรวมของเมือง (ดังภาพที่ 2) วิธีการอื่นเพื่อจำแนกลำดับศักดิ์ถนนและการพิจารณาพื้นที่เฉพาะแห่งอาจจะส่งผลต่อการระบุถึงขนาดและความเป็นบล็อกถนนที่แตกต่างออกไป.



ภาพที่ 1: การตั้งถิ่นฐานของกรุงเทพฯในปีพ.ศ.2325 พ.ศ.2453 และพ.ศ.2536
ที่มา: Boonlua, 2007: 108; Askew, 2002: 32, 62.



ภาพที่ 2: โครงข่ายถนนสายหลักของกรุงเทพฯซึ่งเป็นกรอบทางด้านรูปทรงและการตั้งถิ่นฐานเมือง
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2001.

สัณฐานเมืองของย่านสุขุมวิทถูกวิเคราะห์ขึ้นจากการอ้างอิงข้อมูลในหลายด้านทั้งทางประวัติศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจ และองค์ประกอบรูปทรงเมือง กรอบแนวคิดทางด้านช่วงเวลาของการตั้งถิ่นฐานในย่านสุขุมวิท คือ ช่วงเวลาความเป็นชนบท (Rural Period) ช่วงเวลาความเป็นชานเมือง (Suburban Period) ช่วงเวลาความเป็นเมือง (Urban Period) และช่วงเวลาความเป็นเมืองเต็มตัว (Mature Urban Period)⁵ ข้อมูลทางประวัติศาสตร์แหล่งอื่นๆยังได้ถูกรวบรวมขึ้นทั้งจากเอกสาร ตำรา ตลอดจนการสำรวจและการสัมภาษณ์เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของช่วงเวลาและวิวัฒนาการทางด้านรูปทรงเมือง ตลอดจนความสอดคล้องระหว่างกันของข้อมูลต่างๆ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ย้อนหลังของย่านสุขุมวิทปรากฏอยู่ไม่มากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับข้อมูลองค์ประกอบรูปทรงเมืองในอดีต (ถนน แปลงที่ดิน บล็อกถนน อาคาร และการใช้ประโยชน์ที่ดิน) การวิเคราะห์องค์ประกอบเหล่านี้จึงมีขึ้นบนการจำแนกประเภทของรูปทรงทางกายภาพที่ปรากฏร่องรอยและลักษณะความแตกต่างระหว่างยุคสมัย ซึ่งช่วยสร้างและยืนยันข้อสันนิษฐานทางด้านรูปสัณฐานต่างๆของย่านสุขุมวิท

4. รูปสัณฐานของย่านสุขุมวิท: วิวัฒนาการจากชนบทและชานเมือง

ความเป็นชนบทของสุขุมวิท⁶ คือ ช่วงระยะเวลาที่มีการตั้งถิ่นฐานเพื่อการอยู่อาศัยและการทำเกษตรในพื้นที่ ชาวไทยมุสลิมได้อพยพขึ้นมาจากทางภาคใต้ของประเทศและเข้าตั้งถิ่นฐานชุมชนริมคลองแสนแสบ ตั้งแต่ก่อน พ.ศ.2383 (Miftahbandon, 2010) โดยมีรูปแบบชุมชนริมน้ำซึ่งมีถิ่นฐานที่อยู่อาศัยเรียงรายต่อเนื่องริมคลองแสนแสบ (ภาพที่ 3) เรือนริมคลองเหล่านี้ยังพบได้ในปัจจุบันดังภาพที่ 4 คลองถูกใช้เพื่อการเดินทาง การขนส่ง และการติดต่อสื่อสารระหว่างครัวเรือน โดยเป็นแกนกลางความสัมพันธ์ทางสังคมและเศรษฐกิจของชุมชนและระหว่างชุมชน (การสำรวจและการสัมภาษณ์คนในพื้นที่, 2553)

การตั้งถิ่นฐานชุมชนในช่วงเวลาแห่งความเป็นชนบทถูกสะท้อนให้เห็นจากแบบแผนที่มีร่วมกันของแปลงที่ดินและอาคาร ภาพที่ 5 แสดงแปลงที่ดินที่พบได้ตลอดแนวคลองโดยมีรูปทรงแคบและยาว⁷ แบบแผนเชิงพื้นที่ (Spatial Patterns) ของแปลงที่ดินเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างเรือนที่อยู่อาศัยกับคลอง โดยด้านหน้าของแปลงที่ดิน (ด้านแคบ) หันเข้าหาคลองและตั้งฉากกับแนวคลอง การหันด้านแคบเข้าหาคลองและก่อสร้างเรือนพักอาศัย⁸ ติดกับคลองนั้นได้แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญต่อคลองในการเป็นเส้นทางเดินทางและติดต่อสื่อสารในอดีต ตลอดจนการแบ่งปันพื้นที่และการอยู่ร่วมกันของชุมชน

การตั้งถิ่นฐานชนบทถูกแสดงให้เห็นทั้งจากสัณฐานชุมชนและทุ่งนา วัฒนธรรมการปลูกข้าวเป็นศูนย์กลางของสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างซึ่งยังคงปรากฏเป็นร่องรอยรูปสัณฐานของสุขุมวิทในภายหลัง ถัดเข้ามาจาก

⁵ อ้างอิงแนวคิดการแบ่งช่วงเวลาของกระบวนการกลายเป็นเมืองสุขุมวิทจาก Cohen, 1985, cited in Askew, 1994: 108-112.

⁶ ก่อน พ.ศ.2493.

⁷ รูปทรง และที่ตั้งของแปลงที่ดิน และองค์ประกอบทางกายภาพในอดีตถูกสันนิษฐานขึ้นจากข้อมูลทางประวัติศาสตร์ สังคม และเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนารูปทรงเมืองในแต่ละยุคสมัย.

⁸ อาคารส่วนใหญ่ที่พบบนแปลงที่ดินเหล่านี้มีลักษณะของเรือนยกพื้นอันเป็นรูปแบบของเรือนชนบทในภาคกลางของไทย แต่เมื่อสุขุมวิทถูกพัฒนาเข้าสู่ความเป็นพื้นที่ชานเมืองซึ่งนิยมการเดินทางบนบกแทนที่ทางน้ำ อาคารเหล่านี้ถูกปรับเปลี่ยนต่อเติมได้จนเรือนเป็นห้องเพื่อให้สัมพันธ์กับการเข้าถึงโดยถนนและซอย.

เรือนอยู่อาศัยริมคลองบนผืนดินคือทุ่งนาขนาดใหญ่อันเป็นส่วนหนึ่งของทุ่งบางกะปิในอดีต การจัดวางแปลงนา มีความสัมพันธ์กับคลองเพื่อจุดประสงค์ของการกักเก็บน้ำและการส่งน้ำเข้าสู่พื้นที่ภายในคันทนา คันทนายังมักจะถูกลูกสร้างให้มีขนาดใหญ่ซึ่งถูกใช้ในเชิงสัญลักษณ์เพื่อแสดงทักษะการดำรงชีพอันหมายถึงความรุ่งเรืองในชีวิต ร่องรอยทางวัฒนธรรมข้างต้นนี้ปรากฏเป็นแบบแผนเชิงพื้นที่ของซอยในสุขุมวิทซึ่งถูกสันนิษฐานว่าส่วนใหญ่ได้ถูกก่อสร้างขึ้นบนโครงข่ายของคันทนาในอดีต ซอยจำนวนมากจึงมีการวางตัวอย่างไม่เป็นระเบียบและอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ตั้งฉากกับแนวคลองโดยไม่ได้ตั้งฉากกับถนนสุขุมวิท มีโครงข่ายซอยอันซับซ้อน และมีการบรรจบกันของซอยที่ห่างออกจากกันในเชิงพื้นที่⁹ (ซอยถูกพัฒนาขึ้นในยุคแห่งความเป็นชนเมืองของสุขุมวิทโดยจะถูกกล่าวถึงต่อไป)

สุขุมวิทเข้าสู่ความเป็นพื้นที่ชนเมือง¹⁰เมื่อการตั้งถิ่นฐานกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวสู่พื้นที่ชนบทโดยรอบ ชื่อ “สุขุมวิท” เป็นที่รู้จักเมื่อถนนสุขุมวิทได้ถูกก่อสร้างขึ้นในพ.ศ.2479-2500 เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากกรุงเทพฯสู่ภาคตะวันออก การขยายตัวของเมืองประกอบกับการเปลี่ยนแปลงระบบการเดินทางจากทางน้ำมาสู่ทางบกส่งผลให้เกิดการลงทุนเพื่อการพัฒนาเป็นหมู่บ้านชนเมืองของกรุงเทพฯ¹¹ อย่างไรก็ตาม ชุมชนอยู่อาศัยอีกลักษณะหนึ่งได้ก่อตัวขึ้นในสุขุมวิทโดยการอพยพของแรงงานจากต่างจังหวัดเข้าสู่กรุงเทพฯในช่วงเวลาที่นักลงทุนถือครองที่ดินเพื่อรอการพัฒนา ชุมชนอยู่อาศัยนี้ได้ตั้งถิ่นฐานขึ้นบนที่ดินเช่าติดกับชุมชนดั้งเดิมริมคลองแสนแสบอย่างหนาแน่นโดยมีการแบ่งแปลงที่ดินด้วยรูปทรงที่หลากหลาย ภาพที่ 6 แสดงแปลงที่ดินที่ถูกพัฒนาขึ้นในช่วงเวลานี้ เช่น รูปทรงที่ดินแคบและยาว 4x10 เมตรสำหรับเรือนแถวไม้หนึ่งห้อง หรือรูปทรงสี่เหลี่ยมจัตุรัส 10x10 เมตรสำหรับบ้านเดี่ยวขนาดเล็ก แต่แปลงที่ดินสำหรับชุมชนแออัดมีขนาดเล็กกว่าและมีลักษณะอาคารที่หลากหลายปะปนกัน โดยพบแปลงที่ดินขนาดเล็กถึง 2x4 เมตรสำหรับเรือนแถวหนึ่งห้อง หรือ 5x5 เมตรสำหรับบ้านเดี่ยว ภาพที่ 7 แสดงลักษณะอาคารอยู่อาศัยที่ถูกก่อสร้างขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว แม้ว่าชุมชนดั้งเดิมริมคลองและชุมชนที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นในเวลาต่อมามีความแตกต่างกันทางสังคมและวัฒนธรรม แต่ชุมชนทั้งสองประเภทมีโครงข่ายของตรอกสำหรับการเข้าถึงพื้นที่ร่วมกัน อาคารอยู่อาศัยทั้งที่สร้างขึ้นใหม่และอาคารดั้งเดิมริมน้ำถูกเชื่อมโยงไว้ด้วยกิ่งก้านสาขาของตรอกเดินเท้าซึ่งยังคงเป็นพื้นที่สาธารณะ (Public Realm) ของชุมชนสำหรับการเดินทาง สื่อสาร พบปะพูดคุย รวมถึงเป็นที่วิ่งเล่นของเด็กในปัจจุบัน (ภาพที่ 8)

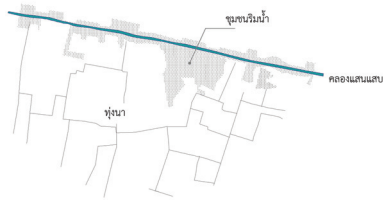
ชุมชนมีความหลากหลายมากขึ้นเมื่อสุขุมวิทเข้าสู่ความเป็นพื้นที่ชนเมืองเพื่อรองรับการอยู่อาศัยในกรุงเทพฯ ภาพที่ 9 แสดงการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้านจัดสรรซึ่งผู้คนใช้รถยนต์ในการเดินทาง (Motor Car Suburban Villages) ประกอบด้วยที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ และตึกแถวพาณิชย์สมัยใหม่ ในช่วงพ.ศ.2503-2512 ครอบครัวชนชั้นกลางและสูงจำนวนมากซึ่งมีทั้งข้าราชการและนักธุรกิจได้โยกย้ายออกมาอยู่อาศัยในสุขุมวิท ภาพที่ 10 แสดงแปลงที่ดินขนาดใหญ่ เช่น 15x20 30x40 หรือ 50x80 เมตรซึ่งถูกจัดสรรขึ้นเพื่อการอยู่อาศัย ภาพที่ 11 แสดงตัวอย่างบ้านเดี่ยวขนาดใหญ่พร้อมกับพื้นที่สวนในด้านหน้าที่ถูกก่อสร้างขึ้นเป็นจำนวนมากและครอบคลุมอาณาบริเวณขนาดใหญ่ของสุขุมวิท¹² โดยตั้งอยู่ถัดลงมาจากที่ตั้งของชุมชน

⁹ การบรรจบกันของซอยก่อให้เกิดบล็อกถนน.

¹⁰ พ.ศ.2493-2512.

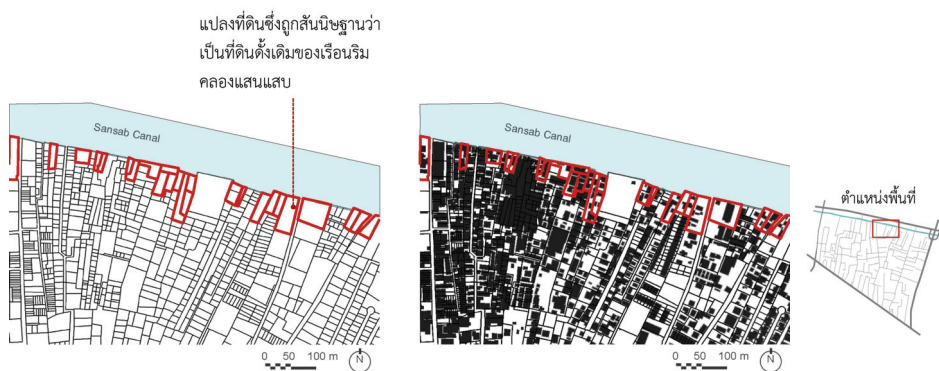
¹¹ การกว้านซื้อที่ดินจำนวนมากเกิดขึ้นในแถบสุขุมวิทโดยนักธุรกิจ เอ อี นานา.

¹² ในช่วงเวลานี้ ชาวต่างชาติรู้จักสุขุมวิทในนามว่า Thai Beverly Hills (Askew, 2002).



ภาพที่ 3: ภาพสันนิษฐานของการตั้งถิ่นฐาน
ยุคชุมชนในสุขุมวิท
ที่มา: อ้างอิงประวัติการตั้งถิ่นฐานชุมชนจาก
Miftahbandon, 2010

ภาพที่ 4: เรือนริมคลองแสนแสบ
ที่มา: ผู้เขียน, 2553.



ภาพที่ 5: ตัวอย่างแปลงที่ดินและอาคารของการตั้งถิ่นฐานแรกเริ่มในสุขุมวิทที่ยังปรากฏในปี พ.ศ.2553
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2006 และ 2001; การสำรวจพื้นที่, 2553.



ภาพที่ 6: ตัวอย่างแปลงที่ดินและอาคารของชุมชนที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการตั้งถิ่นฐานริมคลองแสนแสบ
ที่ยังปรากฏในปี พ.ศ.2553
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2006 และ 2001; การสำรวจพื้นที่, 2553.



ภาพที่ 7: ลักษณะอาคารที่ถูกก่อสร้างขึ้นในช่วงรอยต่อระหว่างยุคชนบทและยุคชานเมืองของสุขุมวิท
ที่มา: ผู้เขียน, 2553



ภาพที่ 8: ตรอกเดินเท้าขนาดเล็กที่
เชื่อมโยงการเข้าถึงชุมชนริมคลองและ
ชุมชนแออัดในสุขุมวิท
ที่มา: ผู้เขียน, 2553.

แออัด

ลักษณะเด่นอีกประการหนึ่งของรูปสัณฐานในช่วงเวลานี้นอกจากการแบ่งแปลงที่ดินขนาดใหญ่คือแปลงที่ดินเหล่านั้นเกาะกลุ่มรวมกันบนบล็อกถนนขนาดใหญ่ ซอยที่เป็นเส้นทางการเข้าถึงที่ดินถูกสร้างขึ้นโดยเจ้าของที่ดินซึ่งส่วนใหญ่แล้วเป็นไปตามแบบแผนกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ตกทอดมาจากการแบ่งแปลงที่นาในอดีต ซอยจึงมีการวางตัวอย่างไม่เป็นระเบียบและบรรจบกันเป็นบล็อกถนนที่มีขนาดใหญ่ ภาพที่ 12 แสดงโครงข่ายซอยและบล็อกถนนซึ่งมีรูปทรงแคบและยาวตั้งฉากกับคลองแสนแสบทางทิศเหนือ บล็อกหนึ่งมีขนาดใหญ่ได้ถึงสามแสนตารางเมตรและมีความยาวได้มากถึง 1,000 เมตร เป็นต้น

ความหลากหลายของการอยู่อาศัยในสุขุมวิทยังได้รับอิทธิพลจากทาวนเฮ้าส์และตึกแถวพาณิชย์ ภาพที่ 13 แสดงทาวนเฮ้าส์ความสูง 2 หรือ 3 ชั้นโดยมีพื้นที่ว่างสำหรับจอดรถหน้าอาคารที่ถูกสร้างขึ้นกระจายเป็นกลุ่มๆในซอย แปลงที่ดินมีขนาดประมาณ 5x16 เมตร ภาพที่ 14 แสดงตึกแถวพาณิชย์ซึ่งถูกสร้างขึ้นในบริเวณปากซอยเชื่อมโยงกับถนนสุขุมวิททางทิศใต้ อาคารส่วนใหญ่

ถูกรอบครองโดยพ่อค้าชาวยุโรป จีน และอินเดียเพื่อการอยู่อาศัย การค้า และการประกอบธุรกิจ เช่น โรงแรม อุตสาหกรรมขนาดเล็ก ไปจนถึงร้านอาหารและผับ แปลงที่ดินมีขนาด 4x16 และ 5x16 เมตรต่อ ตึกแถวหนึ่งห้อง ตึกแถวสูง 3 ถึง 4 ชั้นเหล่านี้ส่งผลให้เกิดโครงข่ายอาคารที่ยาวต่อเนื่องตลอดแนวถนน สุขุมวิท ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาแบบเส้นตรง (Ribbon-Type Development) จากในเมืองสู่พื้นที่ ชานเมืองกรุงเทพฯ

โครงสร้างทางสังคมในสุขุมวิทมีความผสมผสานเนื่องจากชุมชนหลายลักษณะได้ถูกก่อสร้างขึ้น โดยไม่ได้ทำลายชุมชนที่มีขึ้นก่อนหน้านี้แต่คงอยู่อย่างเป็นลำดับขั้นตามวิวัฒนาการ ความแตกต่างทางรูปทรงอาคารและแปลงที่ดินเป็นผลมาจากความแตกต่างของสถานะทางสังคมซึ่งร่วมอยู่อาศัยในซอย ซอยจึงเป็นฐานของการอยู่อาศัยในสุขุมวิท ฐานซอย (Soi-Based Morphology) เป็นฐานของชุมชนอันหลากหลายที่ตั้งอยู่อย่างเป็นลำดับขั้นและมีการใช้พื้นที่เชิงสังคมร่วมกันในซอย ภาพที่ 15 แสดงแบบแผนของฐานซอย การคงอยู่ของฐานซอยยังถูกบ่งชี้ได้จากคำที่ใช้จำแนกพื้นที่ทางฐานวิทยาที่ว่า “ปากซอย” ซึ่งถูกใช้อย่างเคยชินกับตึกแถวพาณิชย์ที่ตั้งอยู่บนถนนใหญ่และพื้นที่ซอยที่เชื่อมโยงถึงถนนนั้นๆ “กลางซอย” ซึ่งถูกใช้กับอาณาบริเวณของบ้านเดี่ยวจำนวนมากในบริเวณส่วนกลางของซอย และ “ท้ายซอย” ซึ่งมักถูกใช้กับชุมชนแออัดและ/หรือชุมชนริมคลองที่ตั้งอยู่บนปลายตันของซอย

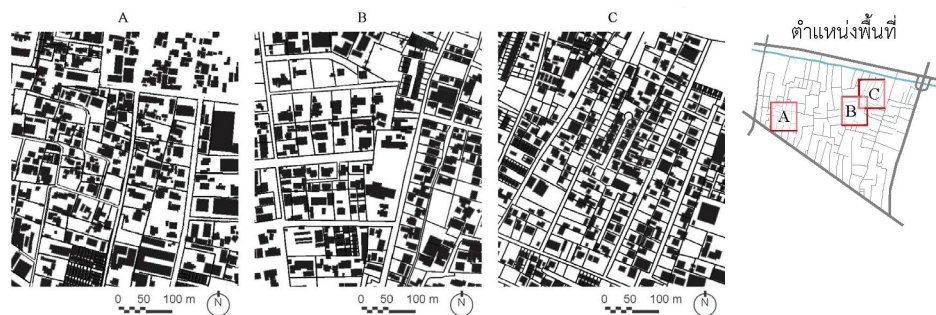
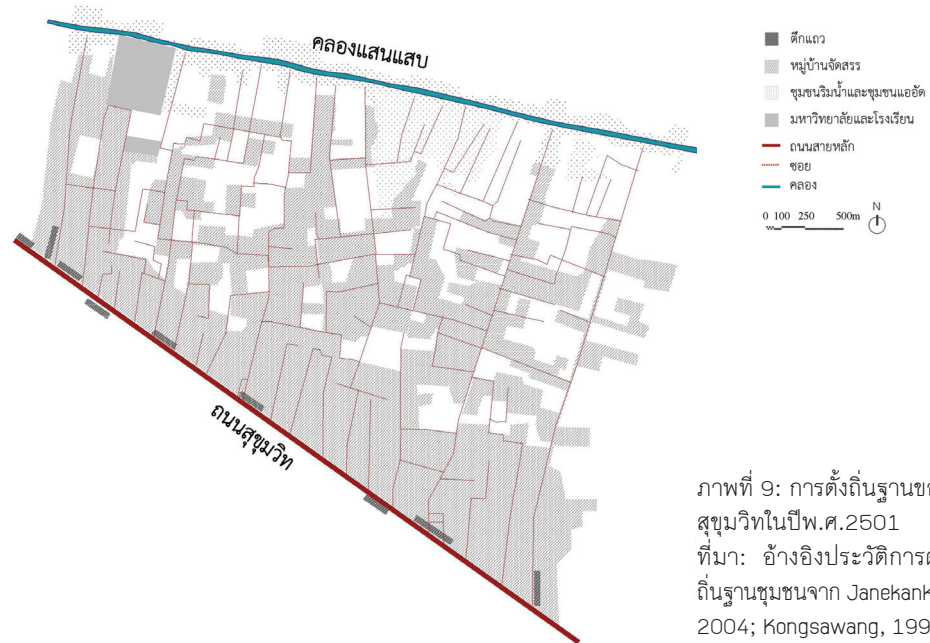
5. รูปสัณฐานของย่านสุขุมวิท: วิวัฒนาการจากกระบวนการกลายเป็นเมือง

ในขณะที่ฐานซอยเป็นแบบแผนการอยู่อาศัยซึ่งเป็นมรดกทางวัฒนธรรมจากยุคชนบท และชานเมือง แต่วิถีชีวิต การดำรงชีพ และสิ่งแวดล้อมในสุขุมวิทได้เปลี่ยนแปลงไปเมื่อกรุงเทพฯ ได้ขยายอาณาบริเวณครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดปริมณฑลและส่งผลให้ย่านสุขุมวิทเข้าสู่กระบวนการกลายเป็นเมือง¹³ ถนนสายหลักได้ถูกพัฒนาขึ้นด้วยโครงข่ายรัศมีเพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับจังหวัดโดยรอบ ถนนหลายสายถูกก่อสร้างขึ้นในสุขุมวิททั้งที่สร้างขึ้นใหม่และการขยายซอยให้เป็นถนนดัง ภาพที่ 16 ถนนเพชรบุรี ถนนอโศกมนตรี (ส่วนหนึ่งของถนนรัชดาภิเษกซึ่งเป็นวงแหวนชั้นในของกรุงเทพฯ) และถนนเอกมัยถูกก่อสร้างขึ้นและเชื่อมโยงกับถนนสุขุมวิทที่มีอยู่เดิม โครงข่ายการเดินทางบนถนนสายหลักเป็นโครงร่างแห่งรูปสัณฐานที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ยุคใหม่¹⁴

เส้นทางการเคลื่อนที่ผ่านในระดับเมืองของถนนสายหลักที่บรรจบกันเป็นวงแหวนล้อมรอบพื้นที่ขนาดใหญ่ของการอยู่อาศัยในซอยได้สร้างกรอบทางสัณฐานวิทยา (Morphological Frame) ซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของรูปทรงเมืองในช่วงเวลาต่อมา โครงร่างจากการตั้งถิ่นฐานดั้งเดิมอันเป็นผลตกทอดจากยุคชนบทและชานเมืองถูกทับซ้อนโดยความเชื่อมโยงอย่างหยาบของโครงข่ายถนน (Coarse-Scale

¹³ พ.ศ.2513-2532.

¹⁴ ยุคใหม่ในบทความนี้หมายถึงช่วงเวลาหลัง พ.ศ. 2500 ซึ่งเมืองกรุงเทพฯ ได้เติบโตและขยายความเป็นเมืองเข้ามาสู่สุขุมวิทจนก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในทางสังคม วิถีชีวิต ประชากร การใช้ประโยชน์ที่ดิน การเข้าถึงตลอดจนรูปแบบสิ่งปลูกสร้างใหม่ๆ.



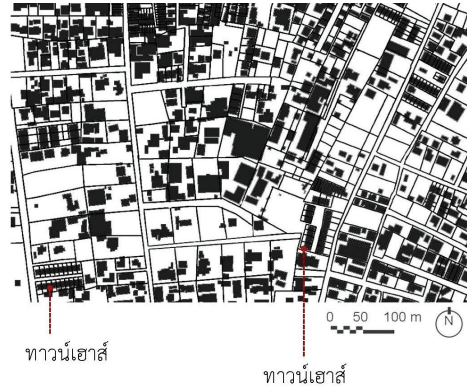
ภาพที่ 10: ตัวอย่างแปลงที่ดินและอาคารประเภทบ้านเดี่ยวในสุขุมวิทที่ยังปรากฏในปี พ.ศ.2553.
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2006 และ 2001



ภาพที่ 11: บ้านเดี่ยวในสุขุมวิท

ภาพที่ 12: โครงข่ายถนนและซอยในสุขุมวิท
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2001.

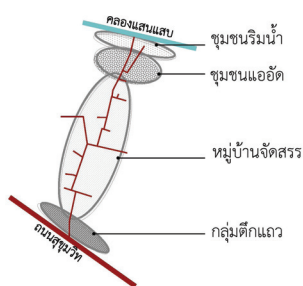
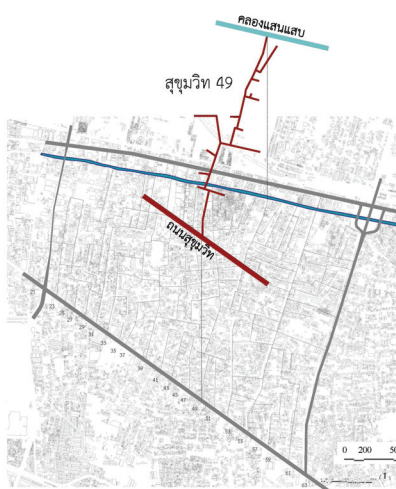




ภาพที่ 13: ทาวน์เฮาส์ในสุขุมวิทและตัวอย่างแปลงที่ดินและอาคารที่ยังปรากฏในปี พ.ศ.2553
ที่มา: ผู้เขียน, 2553; ดัดแปลงจาก DCP, 2006 และ 2001.



ภาพที่ 14: ตึกแถวริมถนนสุขุมวิทและตัวอย่างแปลงที่ดินและอาคารที่ยังปรากฏในปี พ.ศ.2553
ที่มา: ผู้เขียน, 2553; ดัดแปลงจาก DCP, 2006 และ 2001.



ภาพที่ 15: แบบแผนสัณฐานขอยของการอยู่อาศัยในสุขุมวิท
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2001.



ภาพที่ 16: การพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักซึ่งส่งผลให้เกิดกรอบทางสัณฐานวิทยาแบบซูปเปอร์บล็อกในสุขุมวิท
ที่มา: อ้างอิงประวัติการพัฒนาถนนจาก Janekankit, 2004; Kongsawang, 1992.



ภาพที่ 17: อาคารสูงขนาดใหญ่ริมถนนสายหลักในสุขุมวิท
ที่มา: ผู้เขียน, 2554.



ภาพที่ 18: ตัวอย่างแปลงที่ดินและอาคารขนาดใหญ่ริมถนนสายหลักในย่านสุขุมวิทที่ยังปรากฏในปี พ.ศ.2553
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2006 และ 2001.

Connection of Road Networks) ในขณะที่พื้นที่เดิมที่เหลืออยู่ถูกล้อมกรอบอยู่ภายใน สุขุมวิทเข้าสู่ความเป็นพื้นที่เมืองเมื่อย่านสมัยใหม่ได้ปรากฏขึ้นจากการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ริมถนนในช่วงพ.ศ.2530-2532

ภาพที่ 17 แสดงตัวอย่างอาคารขนาดใหญ่ริมถนน การเติบโตของย่านสมัยใหม่ได้รับอิทธิพลจากการเปลี่ยนแปลงแบบแผนการบริโภค การอยู่อาศัย ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของระดับรายได้ของประชากร ปัจจัยเหล่านั้นได้นำไปสู่วิถีการอยู่อาศัยในชุมชนที่มีรูปแบบอาคารสูง กฎหมายที่ยินยอมให้ชาวต่างชาติมีกรรมสิทธิ์ร่วมในที่ดินนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 เป็นอีกปัจจัยเร่งของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในสุขุมวิทที่ส่งผลให้ชาวไทย ชาวตะวันตก และชาวญี่ปุ่นเริ่มเข้ามาอยู่อาศัยในสุขุมวิทมากขึ้น (Askew, 2002)

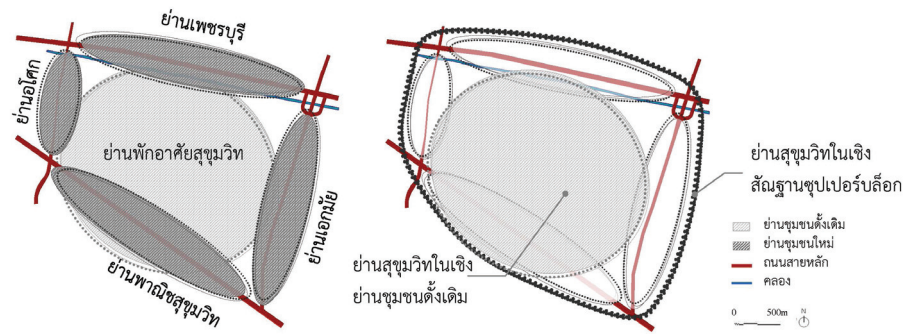
กลุ่มอาคารสำนักงาน คอนโดมิเนียม เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ และศูนย์การค้าขนาดใหญ่ถูกพัฒนาขึ้นริมถนนสายหลักล้อมรอบการใช้พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยแบบดั้งเดิมในซอย ภาพที่ 18 แสดงตัวอย่างแปลงที่ดินริมถนนที่มีขนาดใหญ่ถึง 40x60 เมตรซึ่งได้มาจากการรวมแปลงที่ดินเดิมเพื่อรองรับการพัฒนาอาคารสมัยใหม่ประเภทต่างๆ ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นริมถนนสายหลักมีความแตกต่างจากพื้นที่ในซอยอย่างชัดเจน อัตราส่วนอาคารต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio, FAR) บนพื้นที่ริมถนนอยู่ที่ 3.00-3.99 และสามารถพบได้สูงถึง 6.00-6.99 ในบางบริเวณ ในขณะที่พื้นที่ภายในซอยมีอัตราส่วนอาคารต่อพื้นที่ดินอยู่ที่ 2.00 หรือต่ำกว่า (พ.ศ.2552)

ความเปลี่ยนแปลงในรูปทรงเมืองของย่านสุขุมวิทมาจากอิทธิพลของการตั้งถิ่นฐานที่มีความหนาแน่น ตลอดจนรูปแบบอาคาร การใช้ที่ดิน กิจกรรม วิถีชีวิต และความเป็นชุมชนยุคใหม่ที่ก่อตัวขึ้นริมถนนสายหลัก โดยล้อมรอบพื้นที่ขนาดใหญ่ของการตั้งถิ่นฐานเพื่ออยู่อาศัยบนโครงข่ายอันซับซ้อนของซอยไว้ภายในซึ่งส่งผลให้เกิดรูปสัณฐานใหม่ขึ้น สัณฐานซูเปอร์บล็อก (Superblock Morphology) คือ สัณฐานเมืองของย่านการค้าและอยู่อาศัยยุคใหม่ริมถนนสายหลักซึ่งทับซ้อนและล้อมรอบชุมชนอยู่อาศัยดั้งเดิมในซอยด้วยลักษณะวงแหวน (Ring-Like Patterns) แม้ว่าการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อกถูกบ่งชี้ขึ้นจากโครงข่ายของถนนสายหลัก แต่สัณฐานซูเปอร์บล็อกถูกนิยามขึ้นจากปรากฏการณ์เชิงซ้อนระหว่างรูปสัณฐานของซอยและซูเปอร์บล็อก การใช้พื้นที่เชิงสังคมของการอยู่อาศัยในซอยถูกโอบล้อมไปด้วยโครงข่ายเมือง (Urban Tissue) ของกิจกรรมการทำงาน การค้า การอยู่อาศัย การพักผ่อน การเดินทางในระดับเมือง ตลอดจนรูปแบบสิ่งปลูกสร้างใหม่¹⁵ และแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่มีความแตกต่างจากรูปสัณฐานดั้งเดิมในซอย

ปรากฏการณ์เชิงซ้อนทางสัณฐานวิทยาของซอยและซูเปอร์บล็อกมีความเชื่อมโยงต่อกันอยู่เสมอและมีความสำคัญต่อการรับรู้ “ย่าน” ที่เปลี่ยนแปลงไป ในปัจจุบันคำว่า “ย่านสุขุมวิท” ไม่ได้ถูกใช้เรียกเพียงแค่อย่านอยู่อาศัยดั้งเดิมในซอยต่างๆจรดกับพื้นที่ริมถนนสุขุมวิทเท่านั้น แต่บ่อยครั้งที่ถูกใช้เรียกรวมย่านชุมชนทั้งหมดบนถนนอโศก เพชรบุรี เอกมัย สุขุมวิท และชุมชนในซอยเสมือนเป็นรูปสัณฐานเดียวกัน (ภาพที่ 19) ซูเปอร์บล็อกไม่ได้มีความหมายเทียบเท่าเมือง (Town) แต่ก็ไม่ใช่เป็นเพียงแค่อย่าน (District) ตามคำจำกัดความสากลทั่วไป

.....

¹⁵ สัณฐานซูเปอร์บล็อกมีความเด่นชัดมากยิ่งขึ้นเมื่อโครงข่ายรถไฟฟ้า (BTS) และใต้ดิน (MRT) ถูกพัฒนาขึ้นตามแนวถนนโดยส่งผลให้ความหนาแน่นสูงก่อตัวมากยิ่งขึ้นริมถนน โครงสร้างของทางรถไฟฟ้ายังเป็นส่วนหนึ่งในทางรูปทรง ภูมิทัศน์ และการเคลื่อนที่ผ่านในระดับเมืองซึ่งเน้นย้ำการคงอยู่ของสัณฐานซูเปอร์บล็อก.



ภาพที่ 19: บริเวณย่านสุขุมวิทและย่านสมัยใหม่โดยรอบ (ซ้าย) และอาณาบริเวณทางสัญจรทางวิทยาของย่านสุขุมวิท (ขวา)
ที่มา: การสำรวจพื้นที่, 2553

6. รูปสัณฐานของย่านสุขุมวิท: วิวัฒนาการจากความเป็นเมืองเต็มตัว

สัณฐานเมือง คือ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ซึ่งเป็นผลผลิตในทางวัฒนธรรม พลวัตของรูปสัณฐานจึงเกิดขึ้นจากความแปรเปลี่ยนของความต้องการและการควบคุมสิ่งแวดล้อมโดยมนุษย์ ในขณะที่สุขุมวิทได้ผ่านกระบวนการกลายเป็นเมืองและเติบโตขึ้นเป็นเมืองอย่างเต็มตัว¹⁶ โดยมีความหนาแน่นประชากร (Net Density) 21,600 คนต่อตารางกิโลเมตร ในขณะที่ค่าเฉลี่ยความหนาแน่นประชากรของกรุงเทพมหานครอยู่ที่ 7,700 คนต่อตารางกิโลเมตร (VDA, 2009; SED, 2011) ความต้องการใช้พื้นที่และการพัฒนาพื้นที่จึงเพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งตามแนวเส้นทางเข้าถึงพื้นที่ขนาดใหญ่ภายในชูปเปอร์บล็อก

หลังจากพื้นที่ริมถนนสุขุมวิท อโศกมนตรี เพชรบุรี และเอกมัยได้รับการพัฒนาและกลายเป็นแหล่งชุมนุมชนที่สำคัญของเมือง โครงข่ายการเดินทางเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ทางสังคมและเศรษฐกิจเหล่านั้นปรากฏขึ้นภายในพื้นที่ขนาดใหญ่ของชูปเปอร์บล็อก (6.5 ตารางกิโลเมตร) เนื่องจากปัญหาการจราจรบนถนนสายหลัก การเคลื่อนที่ผ่านในระดับเมืองจึงเกิดขึ้นในซอยซึ่งแต่เดิมถูกใช้เป็นเพียงเส้นทางเข้าถึงที่อยู่อาศัย โครงข่ายการเดินทางอันซับซ้อนของผู้ใช้ยานพาหนะปรากฏตามซอยต่างๆ เพื่อหลบหลีกการจราจรบนถนนใหญ่และใช้ซอยเป็นเส้นทางลัดเพื่อเชื่อมโยงย่านสมัยใหม่ซึ่งตั้งอยู่ริมขอบของชูปเปอร์บล็อก

ภาพที่ 20 แสดงให้เห็นว่าถนนสายรองที่ถูกพัฒนาขึ้นในย่านสุขุมวิทมีเพียง 2 สาย ได้แก่ ซอยพร้อมพงษ์ (สุขุมวิท 39) และซอยทองหล่อ (สุขุมวิท 55) โดยวางตัวอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ ความ

¹⁶ พ.ศ.2533 เป็นต้นมา.

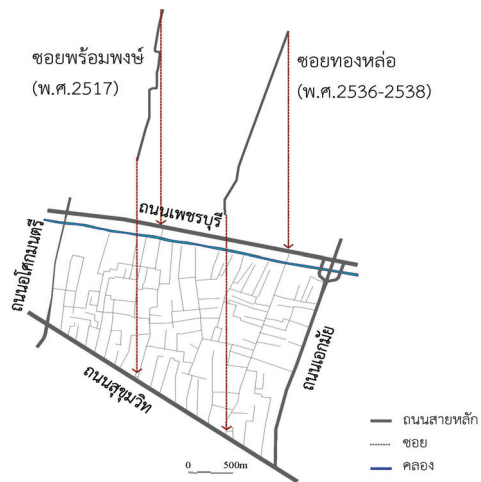
ต้องการเส้นทางลัดจึงเกิดขึ้นเพื่อเชื่อมโยงการสัญจรในแนวตะวันออก-ตกจากซอยต่างๆ ภาพที่ 21 แสดงให้เห็นถึงซอยสั้นๆ จำนวนมากที่ถูกใช้เพื่อการเดินทางและส่วนของซอยที่สั้นที่สุดถูกใช้เป็นเส้นทางลัดสายหลักภายในซูเปอร์บล็อก (การสัมภาษณ์มอเตอร์ไซค์รับจ้างในพื้นที่, 2553) เส้นทางลัดเหล่านี้ไม่เป็นที่จดจำหรืออ่านเข้าใจได้โดยผู้สัญจรทั่วไปจนเป็นผลให้เกิดป้ายบอกเส้นทางลัดจำนวนมากในสุขุมวิท และรถรับจ้างขนาดเล็กไม่ประจำทางประเภทต่างๆ ก็ได้ให้บริการบนเส้นทางเหล่านั้น อาทิ รถปิ๊กอัพ และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

ซอยที่ถูกใช้งานเป็นเส้นทางลัดมีอิทธิพลต่อความเปลี่ยนแปลงภายในรูปสัณฐานซูเปอร์บล็อก ในด้านหนึ่งนั้นโครงข่ายเส้นทางลัดได้ส่งผลให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงมากขึ้นระหว่างแหล่งชุมชนริมขอบซูเปอร์บล็อก ในอีกด้านหนึ่งโครงข่ายเส้นทางลัดเป็นโครงร่างของรูปสัณฐานใหม่ซึ่งก่อตัวขึ้นทับซ้อนอยู่บนการตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อก

สัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ (Superblock-Quarter Morphology) (อาจเรียกได้อีกชื่อว่าสัณฐานซอยลัด แต่บทความใช้คำว่าซูเปอร์บล็อกควอเตอร์เป็นชื่อต้นเนื่องด้วยการสื่อความหมายถึงเค้าโครงของการแบ่งแยกพื้นที่ภายในซูเปอร์บล็อกจากรูปสัณฐานใหม่) คือ สัณฐานเมืองของกิจกรรมและโครงข่ายอาคารที่หลากหลายซึ่งเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางลัดสายหลักภายในซูเปอร์บล็อก ในขณะที่ซอยถูกปรับเปลี่ยนการใช้งานจากการเป็นเส้นทางของชุมชนไปสู่การเป็นเส้นทางลัดของเมือง บทบาทของซอยซึ่งเคยเป็นพื้นที่สาธารณะของชุมชนได้แปรเปลี่ยนเป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง หน้าที่ของซอยที่เปลี่ยนไปส่งผลให้เกิดข้อจำกัดของการอยู่อาศัยในลักษณะเดิมและขณะเดียวกันก็ได้สร้างโอกาสของการลงทุนให้เกิดขึ้น การรวมแปลงที่ดินตามแนวซอยลัดมีขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อการพัฒนา เช่น คอนโดเนียม โลฟส์สไตล์เซนต์เตอร์ โชว์รูมสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ และร้านอาหาร ความเป็นแหล่งอยู่อาศัยกลางเมืองของสุขุมวิทยังเป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้การใช้พื้นที่เชิงสังคมยุคใหม่ตามซอยลัดเหล่านี้มีภาพลักษณ์ของความเป็นคนเมือง ความทันสมัย และความเป็นสากล

ภาพที่ 22 แสดงตัวอย่างที่ดินขนาดใหญ่ เช่น 40x60 เมตรหรือมากกว่าซึ่งเกิดจากการรวมแปลงที่ดินริมเส้นทางลัดสายหลักภายในสุขุมวิทเพื่อการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ พื้นที่ในบริเวณเส้นทางลัดสายหลักยังมีอัตราส่วนอาคารต่อพื้นที่ดินที่สูงกว่าพื้นที่อื่นๆ ภายในซูเปอร์บล็อก โดยพบได้ถึง 2.99 ในขณะที่พื้นที่อื่นมีอัตราส่วนดังกล่าวต่ำกว่า 2.00 (พ.ศ.2552) อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อจำกัดของการสร้างอาคารขนาดใหญ่ซึ่งต้องสัมพันธ์กับความกว้างของเขตทางที่เหมาะสม¹⁷ ประกอบกับการถือครองที่ดินเพื่อรอการเปลี่ยนมือหรือรอการพัฒนาจากเจ้าของที่ดิน บ้านเดี่ยวจำนวนมากที่ตั้งอยู่ริมเส้นทางลัดสายหลักจึงยังคงอยู่โดยไม่ได้ใช้เพื่อการอยู่อาศัยอีกต่อไป แต่ถูกใช้ประโยชน์เพื่อประกอบธุรกิจประเภทต่างๆ เช่น ร้านอาหารนานาชาติ ร้านค้า คาราโอเกะ ผับ และบาร์ภายใต้โครงสร้างอาคารเดิม การผสมผสานของโครงข่ายอาคารที่หลากหลายและการใช้พื้นที่ด้วยกิจกรรมใหม่ๆ จึงก่อรูปชุดเจนมากขึ้น (ดังภาพที่ 23) ภาพที่ 24 แสดงการแบ่งชี้อาณาบริเวณของสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์จากวิถีชีวิต ชุมชน และความเป็นเมืองที่ผสมผสานปะปนในเชิงยุคสมัยซึ่งเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางลัดสายหลัก โดยทับซ้อนอยู่บนสัณฐานซอยและแบ่งแยกพื้นที่ภายในสัณฐานซูเปอร์

¹⁷ อาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่รวมเกินกว่า 10,000 ตารางเมตรต้องก่อสร้างบนที่ดินติดกับทางสาธารณะที่มีเขตทางกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตรยาวตลอดแนวไปจนถึงทางสาธารณะอื่นซึ่งกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตรเช่นกัน อ้างอิงจากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522.

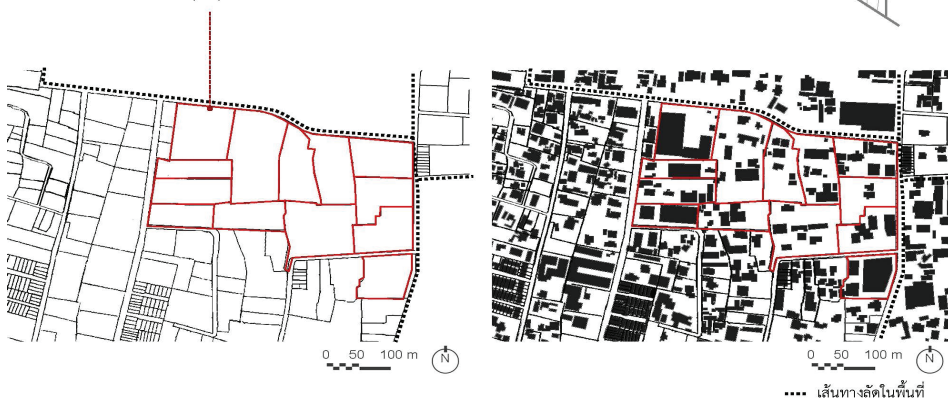


ภาพที่ 20: การพัฒนาถนนสายรองในสุพรรณิวิท
ที่มา: อ้างอิงประวัติการพัฒนาถนนจาก Janekankit,
2004; Kongsawang, 1992.



ภาพที่ 21: เส้นทางลัดในสุขุมวิท
ที่มา: การสำรวจพื้นที่, 2553.

ตัวอย่างแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่เกิดการรวมแปลงที่ดินเพื่อ
การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บนเส้นทางลัดสายหลัก
ในบริเวณแหล่งชุมชน



ภาพที่ 22: ตัวอย่างแปลงที่ดินและอาคารริมเส้นทางลัดสายหลักในสุขุมวิท พ.ศ.2553
ที่มา: ดัดแปลงจาก DCP, 2006 และ 2001.

บล็อก

7. ความหลากหลายทางภูมิศาสตร์เชิงประวัติศาสตร์กับการพัฒนาเมือง

รูปสัณฐานที่ถูกค้นพบจากกรณีศึกษาย่านสุขุมวิทเป็นร่องรอยสำคัญต่อการทำความเข้าใจความเป็นเมืองและชุมชนในกรุงเทพฯ แม้ว่าการศึกษาสัณฐานเมืองจะมีขึ้นเพียงแค่นานสุขุมวิทแต่ผลของการศึกษาได้บ่งชี้ให้เห็นถึงตัวอย่างรูปทรงเฉพาะถิ่นที่ทับซ้อนกันอยู่ภายในย่านหนึ่งของเมืองในปัจจุบัน ภาพที่ 25 แสดงปรากฏการณ์เชิงซ้อนแห่งรูปสัณฐานในย่านสุขุมวิทที่มีลักษณะเฉพาะตัว ได้แก่ สัณฐานซูปเปอร์บล็อก สัณฐานซูปเปอร์บล็อกคอเตอร์ และสัณฐานซอย

สัณฐานซอยถูกบ่งชี้ขึ้นเป็นลำดับแรกจากการตั้งถิ่นฐานร่วมกันของชุมชนหลากหลายประเภทบนพื้นที่ในซอย รูปสัณฐานดังกล่าวก่อตัวขึ้นจากวิวัฒนาการของความเป็นชนบทและชานเมืองในย่านสุขุมวิท สัณฐานซอยปรากฏเป็นแบบแผนสัณฐานของการอยู่อาศัยในเมืองโดยที่ชุมชนอันหลากหลายเข้าตั้งถิ่นฐานตามลำดับกาลเวลานับตั้งแต่ชุมชนริมคลอง ชุมชนแออัด หมู่บ้านจัดสรร และชุมชนตึกแถว ชุมชนเหล่านั้นก่อตัวขึ้นไล่เรียงกันบนซอยในเชิงพื้นที่และใช้ซอยร่วมกันในทางสังคมเพื่อการเข้าถึง การติดต่อสื่อสาร และการแลกเปลี่ยน รูปสัณฐานซอยที่ถูกค้นพบอาจจะกล่าวได้ว่าเป็นต้นแบบ (Prototype) ของการอยู่อาศัยที่พบเห็นได้ทั่วไปในเมืองที่ซึ่งความเป็นชุมชนปากซอย กลางซอย และท้ายซอยยังปรากฏชัดอยู่ในปัจจุบันตามแหล่งที่อยู่อาศัยต่างๆ ของเมือง

สัณฐานซูปเปอร์บล็อกในย่านสุขุมวิทถูกบ่งชี้ขึ้นเป็นลำดับที่สองโดยรูปทรงเมืองยุคใหม่ที่ก่อตัวขึ้นบนโครงข่ายถนนสายหลักซึ่งล้อมรอบอาณาบริเวณขนาดใหญ่ของการอยู่อาศัยในซอยไว้ภายใน รูปสัณฐานนี้ถูกสร้างขึ้นจากวิวัฒนาการของความเป็นเมืองเมื่อกรุงเทพฯ มีการเติบโตในทางสังคมและเศรษฐกิจ และมีการขยายตัวของกิจกรรม การใช้พื้นที่ และรูปแบบอาคารยุคใหม่ที่เกิดขึ้นอย่างหนาแน่นตามแนวถนน ผลการศึกษานี้ก่อให้เกิดการตีความใหม่ให้แก่รูปทรงเมืองกรุงเทพฯ ว่ามีลักษณะในแบบซูปเปอร์บล็อกซึ่งเป็นผลมาจากรูปทรงเมืองแบบเส้นตรง (Linear Urban Form) ที่ถูกถักทอขึ้นมาอย่างต่อเนื่องตามแนวถนนต่างๆ จนมีความเชื่อมโยงถึงกันในลักษณะวงแหวนขนาดใหญ่ของการพัฒนาเมืองล้อมรอบสัณฐานซอยไว้

สัณฐานซูปเปอร์บล็อกคอเตอร์ถูกบ่งชี้ขึ้นจากความหลากหลายของสังคม กิจกรรม และสิ่งปลูกสร้างตามแนวซอยลัดภายในสัณฐานซูปเปอร์บล็อก เมื่อแหล่งชุมชนได้ก่อตัวขึ้นอย่างหนาแน่นริมถนนซึ่งเป็นพื้นที่ริมขอบของซูปเปอร์บล็อก ซอยภายในซูปเปอร์บล็อกจึงถูกใช้เพื่อการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งชุมชนเหล่านั้นผ่านพื้นที่ใจกลางของซูปเปอร์บล็อก การพัฒนารูปแบบอาคารใหม่ๆ การปรับเปลี่ยนกิจกรรมภายในอาคารอยู่อาศัยเดิม ตลอดจนวิธีการเดินทางที่หลากหลาย เช่น รถโดยสารไม่ประจำทางรูปแบบต่างๆ ถูกบริการขึ้นตามซอยลัดเหล่านั้นจนก่อให้เกิดรูปสัณฐานที่ทับซ้อนอยู่บนรูปสัณฐานซอยและสร้างการแบ่งแยกพื้นที่ภายในรูปสัณฐานซูปเปอร์บล็อก

สัณฐานซูปเปอร์บล็อก สัณฐานซูปเปอร์บล็อกคอเตอร์ และสัณฐานซอยซึ่งถูกจำแนกขึ้นในย่านสุขุมวิทได้ชี้ให้เห็นถึงอัตลักษณ์ของรูปสัณฐานต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อการทำความเข้าใจลักษณะความเป็นเมืองของกรุงเทพฯ รูปทรงและภูมิทัศน์ที่เกิดขึ้นตามลำดับวิวัฒนาการ ความสัมพันธ์ทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ ระหว่างรูปสัณฐานที่ซ้อนกันอยู่ ความหมายของความเป็นเมือง (ปรากฏการณ์ของลักษณะสังคมที่เกิดขึ้นในเมือง) ตลอดจนแนวทางการพัฒนาเมืองที่ควรมีความสัมพันธ์กับรูปสัณฐานเหล่านั้น

รูปสัณฐานที่ปรากฏภายใต้การตั้งถิ่นฐานแบบซูเปอร์บล็อกแสดงให้เห็นว่า ความเป็นซูเปอร์บล็อกเป็นหน่วยของการวางแผนและออกแบบเมือง (A Unit of City Planning and Design) เนื่องด้วยการซ้อนทับและความสัมพันธ์ระหว่างกันของรูปสัณฐานต่างๆภายใต้อาณาบริเวณเดียวกัน ในขณะที่สัณฐานซูเปอร์บล็อกเป็นผลผลิตทางวัฒนธรรมที่ก่อตัวขึ้นและคงอยู่เพื่อรองรับการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจจากอิทธิพลโลกาภิวัตน์ (Globalization) พื้นที่ภายในซูเปอร์บล็อกเป็นผลผลิตทางวัฒนธรรมจากการปรับตัวเฉพาะถิ่น (Localization) ทั้งก่อนหน้าโลกาภิวัตน์ซึ่งหมายถึงสัณฐานซอย และตามหลังโลกาภิวัตน์ซึ่งหมายถึงการก่อรูปสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ตามซอยลัดที่ได้รับอิทธิพลจากลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของสัณฐานซูเปอร์บล็อก ความเปลี่ยนแปลงของรูปสัณฐานหนึ่งย่อมส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงในอีกรูปสัณฐานหนึ่งอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงรวมถึงความแปรเปลี่ยนในรูปทรงเมืองทั้งหมด

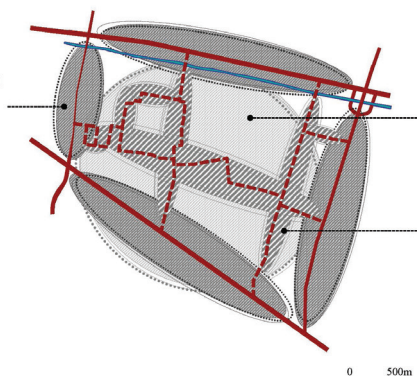
การก่อรูปสัณฐานซูเปอร์บล็อกคือความเปลี่ยนแปลงทางด้านรูปทรงของเมืองกรุงเทพฯในช่วงที่ผ่านมา และสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์เป็นรูปสัณฐานที่มีความสำคัญต่อความเปลี่ยนแปลงรูปทรงเมืองในปัจจุบัน การก่อรูปสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ส่งผลต่อวิวัฒนาการทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมของเมืองโดยมีอิทธิพลต่อการคงอยู่ของสัณฐานซูเปอร์บล็อกและการเปลี่ยนรูปของสัณฐานซอย สัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ที่เกิดขึ้นตามซอยลัดส่งผลให้ความหนาแน่นของเมืองสูงขึ้นและแบบแผนการอยู่อาศัยของชุมชนในซอยเปลี่ยนแปลงไปจากการรวมแปลงที่ดินเพื่อก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ การใช้ที่ดินในซอยเพื่อกิจกรรมการค้าบริการในระดับเมือง และการอพยพเข้ามาสู่พื้นที่ภายในซูเปอร์บล็อกของผู้อยู่อาศัยใหม่ สัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์จึงเป็นรูปสัณฐานที่เกี่ยวข้องกับความหนาแน่นและความหลากหลายของการใช้พื้นที่เมือง การสนับสนุนให้ก่อรูปสัณฐานนี้ควรมีขึ้นในบริเวณที่ถูกวางแผนเมืองให้มีความหนาแน่น และควรได้รับการป้องกันและเฝ้าระวังไม่ให้ก่อรูปสัณฐานนี้ขึ้นในบริเวณที่ต้องการการอนุรักษ์แบบแผนการใช้พื้นที่และการอยู่อาศัยในซอย เมื่อการเดินทางในซอยลัดคือกลไกสำคัญต่อการก่อรูปสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ การวางแผนโครงข่ายการเดินทางบนซอยลัดจึงเป็นเครื่องมือของการพัฒนาหรือการอนุรักษ์รูปทรงของเมือง

รูปสัณฐานต่างๆที่ค้นพบยังสะท้อนให้เห็นแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในเมือง การลงทุนระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสาร รถไฟฟ้า ซึ่งถูกพัฒนาขึ้นเพื่อเข้าถึงสัณฐานซูเปอร์บล็อกนั้นไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาการเดินทางในเมืองเนื่องจากการเดินทางที่เหมาะสมต่อรูปสัณฐานอื่นๆไม่ได้รับการพิจารณาวางแผนไว้ร่วมกัน พื้นที่ภายในอาณาบริเวณขนาดใหญ่ของซูเปอร์บล็อกซึ่งเป็นที่ตั้งของสัณฐานซอยและสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ควรได้รับการพัฒนาการเดินทางขั้นพื้นฐานซึ่งหมายถึงการสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การเดินทางและการใช้จักรยานในซอยเชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะบนถนนสายหลัก ทางเลือกอื่นของการเดินทางควรได้รับการพัฒนาขึ้นบนอาณาบริเวณของสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ (หากพื้นที่ดังกล่าวถูกมุ่งหมายให้มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น) เช่น รถโดยสารประจำทางขนาดเล็กที่ให้บริการตามซอยลัด การพัฒนารูปแบบการเดินทางให้เหมาะสมในแต่ละรูปสัณฐานและการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเหล่านั้นให้เป็นระบบจะเป็นกลไกสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการเดินทางของเมือง



ภาพที่ 23: ความผสมผสานของลักษณะและการใช้ประโยชน์อาคารริมเส้นทางลัดสายหลักในชุมชนวิท
ทิมา: ผู้เขียน, 2553.

สัณฐานซูเปอร์บล็อกถูกบ่งชี้
จากความเป็นเมืองยุคใหม่ริม
ถนนสายหลักที่ล้อมรอบอาณา
บริเวณขนาดใหญ่ของการอยู่
อาศัยในซอย

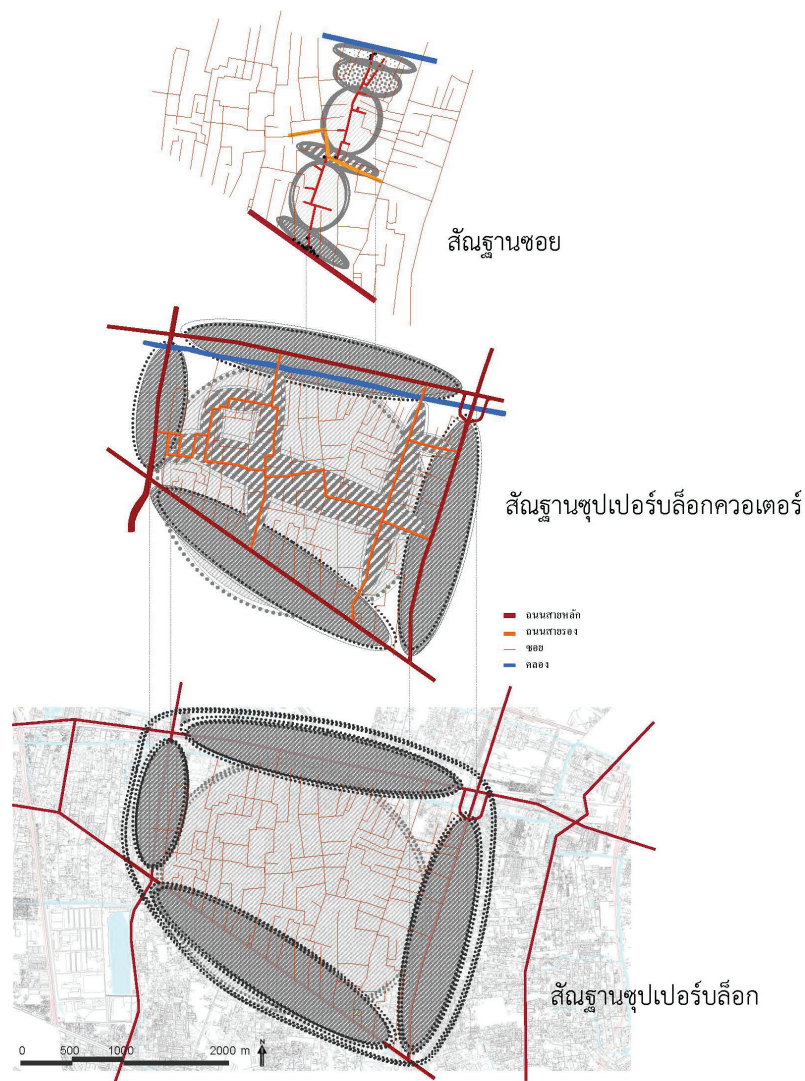


สัณฐานซอยของแหล่งอยู่อาศัยดั้งเดิม
หลากหลายรูปแบบ โดยที่วิถีชีวิต การใช้
พื้นที่ และการเข้าถึงถูกเชื่อมโยงต่อกัน
บนโครงข่ายซอย

สัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์ก่อตัวขึ้น
บนแบบแผนการใช้พื้นที่ทางสังคมอย่าง
ผสมผสานของกิจกรรมการค้า การบริการ
แหล่งอยู่อาศัยใหม่และดั้งเดิมบนเส้นทาง
ลัดสายหลัก

ภาพที่ 24: แบบแผนการทับซ้อนกันของรูปสัณฐานต่างๆในย่านสุขุมวิท
ทิมา: การสำรวจพื้นที่, 2554.

สัณฐานซอยเป็นแบบแผนการอยู่อาศัยที่ถูกพบจากย่านสุขุมวิทซึ่งเป็นผลมาจากวิวัฒนาการ
การตั้งถิ่นฐานในอดีตและมีพลวัตของการปรับเปลี่ยนมาถึงปัจจุบัน การพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจ
ในช่วงที่ผ่านมาซึ่งส่งผลต่อการก่อรูปสัณฐานซูเปอร์บล็อกและสัณฐานซูเปอร์บล็อกควอเตอร์มี
อิทธิพลต่อการอพยพย้ายถิ่นเข้ามามากขึ้นตลอดจนความเปลี่ยนแปลงไปของความเป็นชุมชน การ
หลอมรวมความเป็นสถานที่อยู่อาศัยในซอยกับย่านธุรกิจการค้าสมัยใหม่รายรอบและการแยกตัว
ออกจากกันของความเป็นชุมชนซอยจากอิทธิพลของการพัฒนาที่ดินตามซอยลัดล้วนส่งผลให้วิถีการ
อยู่อาศัยเปลี่ยนแปลง แบบแผนการอยู่อาศัยในรูปสัณฐานซอยจึงเป็นสาระสำคัญที่ควรได้รับการ
พิจารณาควบคู่กับกระบวนการวางแผนด้านรูปทรงเมือง



ภาพที่ 25: ผังชุมชนชูปเปอร์บล็อก ผังชุมชนชูปเปอร์บล็อกควอเตอร์ และผังชุมชนชอยในสุขุมวิท
ที่มา: การสำรวจพื้นที่, 2554.

8. บทส่งท้าย

บทสรุปแห่งรูปผังฐานที่ถูกค้นพบจากย่านสุขุมวิทได้ชี้ให้เห็นถึงความหลากหลายทางภูมิศาสตร์เชิงประวัติศาสตร์ของเมืองกรุงเทพฯ ซึ่งควรได้รับการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อพิสูจน์ยืนยันถึงรูปผังฐานต่างจากพื้นที่อื่นที่มีการตั้งถิ่นฐานแบบชูปเปอร์บล็อก และเพื่อค้นหาผลผลิตในทางประวัติศาสตร์วัฒนธรรมของการตั้งถิ่นฐานรูปแบบอื่น ตลอดจนการค้นหาแนวทางการวางแผนและออกแบบชุมชนเมืองที่เหมาะสมในแต่ละรูปผังฐานต่อไป

บรรณานุกรม

- Askew, M. (1994). *Interpreting Bangkok: The Urban Question in Thai Studies*. Bangkok: Chulalongkorn University Press.
- Askew, M. (2002). *Bangkok: Place, Practice and Representation*. London: Routledge.
- Boonlua, T. (2007). *Sustainable Transport Development Zones: A Model for Developing South-east Asian Cities? Lesson from Bangkok*. Doctor of Philosophy. Oxford Brookes University.
- Butina Watson, G. and Bentley, I. (2007). *Identity by Design*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Cleary, M. (2005). *Southeast Asian Development: Miracle or Mirage*. In: Phillips, M., (ed.) *Contested Worlds: an Introduction to human Geography*. Aldershot: Ashgate, 229-250.
- Conzen, M. R. G. (1969). *Alnwick, Northumberland: a Study in Town-Plan Analysis*. Oxford: Alden Press.
- DCP. (2001). *Sarasontet Pumiset Kong Krung Thep*. [In Thai] [Bangkok GIS]. Bangkok: Department of City Planning, Bangkok Metropolitan Administrator.
- DCP. (2006). *Karnbangplang Teedin Nai Sukhumvit*. [In Thai] [Land Subdivision in Sukhumvit]. Bangkok: Department of City Planning, Bangkok Metropolitan Administrator.
- Dutt, A., Costa, F. and Aggarwal, S. (1994). *The Asian City*. London: Springer.
- Janekankit, J. (2004). *Patjai Tee Mee Polh Tor Karnplianplaeng Karnchaiprayoch Teedin Puea Karnpanichayakam Nai Yan Sukhumvit*. [In Thai] [Factors influencing the Change of Commercial Land Use in Sukhumvit District]. Master in Architecture. Chulalongkorn University.
- Kaothien, U. and Webster, D. (2000). *The Bangkok Region*. In: Simmonds, R. and Hack, G., (eds.) *Global City Regions: Their Emerging Forms*. London: Spon, 23-37.
- Kongsawang, B. (1992). *Karnsueksa Karnplianplaeng Rubbaeb Karnchai Teedin Puea Ayu Arsai Yan Sukhumvit*. [In Thai] [A Study of Changes in Residential Land Use Pattern of Sukhumvit District: Bangkok]. Master in Architecture. Chulalongkorn University.
- Krongkaew, M. (1997). *The Changing Urban System in a Fast-Growing City and Economy: the Case of Bangkok and Thailand*. In: Lo, F. and Yeung, Y., (eds.) *Emerging World Cities in Pacific Asia*. Tokyo: United Nations University Press, 286-334.
- Larkham, P. J. (1986). *The Agents of Urban Change: A Case Study of the Agents Involved in Changes to the Built Fabric in West Midlands Conservation Areas*. Birmingham: Department of Geography, University of Birmingham.
- Miftahbandon. (2010). *Prawat Miftah Bandon*. [In Thai] [History of Miftah Bandon]. Retrieved May 18, 2010 from <http://miftahbandon.org/data>.
- Sangsehanat, S. (2013). *Locally Appropriate Sustainable Urban Form: The Case of Sukhumvit Superblock*. Doctor of Philosophy. Oxford Brookes University.
- SED. (2011). *Statistical Profile of Bangkok Metropolitan Administration*. Bangkok: Strategy and Evaluation Department, Bangkok Metropolitan Administration.
- VDA. (2009). *Ket Vadhana*. [In Thai] [Vadhana District]. Retrieved October 15, 2009 from <http://www.bangkok.go.th/vadhana>.
- Webster, D. (2004). *Bangkok: Evolution and Adaptation under Stress*. In: Gugler, J., (ed.) *World Cities beyond the West*. Cambridge: University Press, 82-118.
- Whitehand, J.W.R. (2001). *British Urban Morphology: the Conzenian Tradition in Urban Morphology* in *Journal of the International Seminar on Urban Form*. 5 (2), 103-109.