

ลักษณะพื้นที่ของชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

Morphological Characteristics of the Communities

in and around Ayutthaya Heritage Island

SCS-10-014

ฐปณี รัตนถาวร

Tapanee Rattanathavorn

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โทรศัพท์ (66) 087-806-6393 (66) 02-218-4441 โทรสาร (66) 02-218-4440

E-mail: jaoh2006jaoh@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะเชิงลักษณะของชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา อันเป็นพื้นที่ซึ่งมีเอกลักษณ์ของลักษณะคล้ายเกาะ มีแม่น้ำล้อมรอบ จึงประกอบด้วยโครงข่ายการสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำ และมีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนอยู่ในบริเวณนครประวัติศาสตร์ โดยกระบวนการศึกษาอยู่ภายใต้แนวคิดทฤษฎีด้านลักษณะพื้นที่เมือง และใช้เครื่องมือวิเคราะห์เชิงลักษณะสเปซซินแทกซ์ (Space Syntax) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางต่างๆ ในโครงข่ายการสัญจรปัจจุบันอย่างเป็นระบบ เนื่องจากเส้นทางสัญจรจะสะท้อนถึงพฤติกรรม การดำเนินชีวิตของผู้คนในเมืองและชุมชน ซึ่งโครงข่ายการสัญจรที่เชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ จะเอื้อให้เกิดระดับความหนาแน่นของการสัญจรที่เหมาะสม และสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผลการศึกษาเบื้องต้นพบว่า ชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ตั้งอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีโบราณสถาน ศาสนสถานอยู่จำนวนมาก ทำให้ลักษณะเชิงลักษณะของชุมชนมีขนาดเล็กและมีรูปร่างรูปทรงขึ้นอยู่กับตำแหน่งที่ตั้ง รวมทั้งมีองค์ประกอบชุมชนที่ไม่ครบถ้วนจึงไม่สามารถดำรงอยู่ได้อย่างสมบูรณ์ในชุมชนเอง ต้องพึ่งพาชุมชนอื่นๆ ในด้านสังคม วัฒนธรรมและเศรษฐกิจ โดยอาศัยโครงข่ายการสัญจรทั้งทางน้ำและทางบกเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นประกอบกันเป็นกลุ่มชุมชน ทั้งในระนาบใกล้เคียงและที่ไกลออกไป ประโยชน์ที่ได้จากการศึกษานี้ สามารถนำมาเป็นข้อพิจารณาในการวางแผน วางผัง การอนุรักษ์ หรือการฟื้นฟูชุมชนในบริเวณนครประวัติศาสตร์ โดยการสร้างให้มีระบบสัญจรทางบกผสมผสานทางน้ำที่สอดคล้องสัมพันธ์กับลักษณะพื้นที่ในระดับที่เหมาะสม และเอื้อให้ผู้คนมีทางเลือกในการสัญจร เพื่อให้ชุมชนดำรงเอกลักษณ์ไว้ได้ภายใต้วิถีชีวิตร่วมสมัย

คำสำคัญ: ชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ลักษณะเชิงลักษณะ, สเปซซินแทกซ์

Abstract

The abstract is a part of doing research in Morphological Characteristics of the communities in and around Ayutthaya Heritage Island. The morphological identity of area is similar to the island, river surrounding, consequently combining of both land and water transportation network, and also occurring the community settlement in the historic town. The research methodology based on the concept of urban morphological theories, and the Space Syntax method is included to analyze the effectiveness of ways systematically approaches in the transportation networks nowadays. According to various the transportation route reflects to the people ways of life in the city and communities. With the effectively connected transportation networks, suitably encouraging the level of density of transportation, and corresponding with the land used pattern. The research founded that the communities in and around Ayutthaya Heritage Island are located in many ancient and religious places, resulting in the morphological characteristics of communities are condensed, and the shape and form depending on the location as well. Besides, the incompletely communal factors also reflect to the communities itself, depending on other communities in term of social, cultural, and economic factors. Applying water and land transportation network connecting to others either near or remote areas for gathering the communities as a whole. The research

encouraging how the planning, city plan, conservation, or even communities rehabilitation in the historic town are involved, by launching the mixing of both land and water transportation system corresponding with the morphology. Furthermore, supporting many people the choices of transportation to remain the identity of communities upon the contemporary life style.

Keywords: communities in and around Ayutthaya Heritage Island, morphological characteristics, space syntax

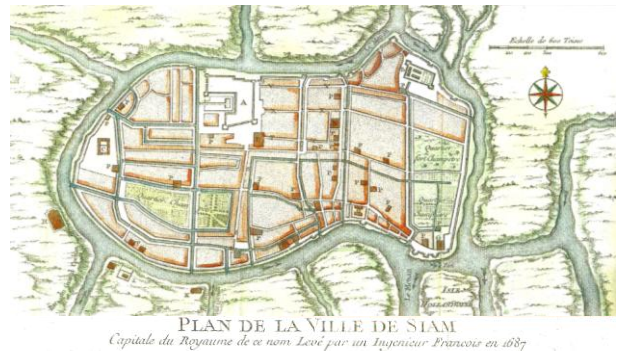
1. บทนำ

ชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความน่าสนใจยิ่งของการเป็นชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีเอกลักษณ์ของลักษณะคล้ายเกาะมีแม่น้ำล้อมรอบ¹ สถานที่สำคัญต่างๆ อันได้แก่ วัดและวัดวาอาราม ล้วนมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ริมโครงข่ายแม่น้ำลำคลอง ซึ่งถือเป็นลักษณะโดดเด่นที่สำคัญของอยุธยา รวมทั้ง ผังเมืองที่อาศัยเครือข่ายทางน้ำในการป้องกันเมืองและเพื่อการสัญจร จึงได้รับสมญานามว่า “เวนิสตะวันออก” (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2539) ในสมัยกรุงศรีอยุธยา (พ.ศ. 1893 – พ.ศ. 2310) ต่อมาจึงได้รับการขึ้นทะเบียนมรดกโลก² เป็นนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ด้วยเหตุผลที่ว่า

‘...มีความเป็นเยี่ยมในการเลือกสรรทำเลที่ตั้งเมืองในตำแหน่งที่ชุมชนของแม่น้ำ มีการออกแบบผังเมืองอย่างซับซ้อนเหมาะสมกับชุมชนที่อาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก อันเป็นธรรมชาติการตั้งถิ่นฐานแบบไทยๆ ลักษณะดังกล่าวเอื้ออำนวยต่อการรักษาพระนคร การป้องกันการรุกรานของข้าศึกศัตรู และการจัดระบบสาธารณูปการได้อย่างเหมาะสมกับสังคมเมือง จนสามารถพัฒนาการสู่ความรุ่งเรืองในยามสงบสุข ...เป็นแม่แบบสำคัญในการสร้างกรุงรัตนโกสินทร์ โดยได้ถ่ายทอดความงามความเป็นระเบียบผังเมือง ลักษณะสถาปัตยกรรม อาคารบ้านเรือน ตลอดจนวิถีชีวิต ...ความเป็นเอกลักษณ์ของนครประวัติศาสตร์แห่งนี้ ...จะทานคร โบราณใดเทียบได้ในเอเชียหรือในโลกเป็นไม่มี...’ (สำนักงานอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา, 2542) ดังรูปที่ 1

ผังเมืองดั้งเดิมในสมัยอยุธยามีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากจากนโยบายการบูรณะเกาะเมือง เพื่อให้ภายในเกาะเมืองไม่รกร้าง โดยการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม สิ่งก่อสร้าง รวมทั้งอาคารต่างๆ ขึ้น ในช่วง พ.ศ. 2481-2500³ ในลักษณะการสร้างและฟื้นฟูโครงข่ายการสัญจรทางบก ที่ซ้อนทับอยู่บนโครงสร้างเมืองเก่า โดยถนนบางส่วนสร้างตามแนวถนนของผังเดิม บางเส้นทางเป็นแนวถนนตัดใหม่เพื่อเปิดพื้นที่เข้าสู่ด้านในของเกาะเมือง⁴ เพื่อใช้เดินทางติดต่อไปยังสถานที่ราชการ หน่วยงาน

ต่างๆ ทั้งที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 เมื่อครั้งเป็นที่ตั้งของที่ว่าการมณฑล และที่ก่อสร้างขึ้นในช่วงเวลานี้ ตลอดจนมีการสร้างถนนจากบริเวณเกาะเมืองเชื่อมต่อออกไปสู่พื้นที่รอบนอก ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนบริเวณริมถนนทั่วพื้นที่ด้านในเกาะเมือง รวมทั้งชุมชนที่อยู่บริเวณริมน้ำก็ขยายตัวหนาแน่นขึ้นตามแนวถนนรอบเกาะเมือง ชาวเมืองบางส่วนอาศัยอยู่ในเรือนแพบนท้องน้ำ บางส่วนมีการยกพื้นขึ้นบนมาวางไว้บนเสา ส่วนเรือนที่สร้างขึ้นภายหลังก็จะตั้งอยู่ถัดไป โดยหันหน้าบ้านออกสู่ถนน ชุมชนต่างๆ มีความนิยมในการใช้โครงข่ายการสัญจรทางบกมากขึ้น เนื่องจากมีความสะดวกกว่า ทำให้โครงข่ายการสัญจรทางน้ำในยุคนี้มีแนวโน้มถูกลดความสำคัญลง



รูปที่ 1 แผนที่กรุงศรีอยุธยา โดยฌาคส์ นิโกลาส์ เบแล็ง นักเขียนแผนที่ชาวฝรั่งเศส เมื่อปีพ.ศ. 2230

ที่มา : รัชชัชย ตั้งศิริวานิช, 2549

ในปัจจุบัน ชุมชนที่อาศัยอยู่จึงเป็นชุมชนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานภายหลังจากที่เมืองถูกทิ้งร้างไป โดยบางชุมชนอยู่ในพื้นที่บริเวณเดียวกับในอดีต บางชุมชนเข้ามาตั้งถิ่นฐานใหม่ จึงทำให้ชุมชนเหล่านี้มีอายุและพัฒนาการของการตั้งถิ่นฐานที่แตกต่างกัน ภายใต้อิทธิพลดำเนินชีวิตที่น่าสนใจ โดยมีพื้นฐานพื้นที่เป็นตัวกำหนด กล่าวคือ จากการที่ชุมชนตั้งอยู่ในพื้นที่นครประวัติศาสตร์ จึงถูกจำกัดการขยายตัวหรือการเปลี่ยนแปลง ทั้งข้อกำหนดด้านความสูงและขนาดของขอบเขตพื้นที่ของพื้นที่โบราณสถาน วัด วัง สถานที่ราชการ ฯลฯ ที่มีมาก่อนการเกิดขึ้น

ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2516 ซึ่งเป็นข้อมูลแสดงการเปลี่ยนแปลงของเกาะเมืองฯ ภายหลังจากพัฒนา ประกอบกับข้อมูลจากรายงานประจำปีจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประจำปี พ.ศ. 2499 ซึ่งแสดงแผนที่ถนนและตำแหน่งอาคารสำคัญภายในเกาะเมือง

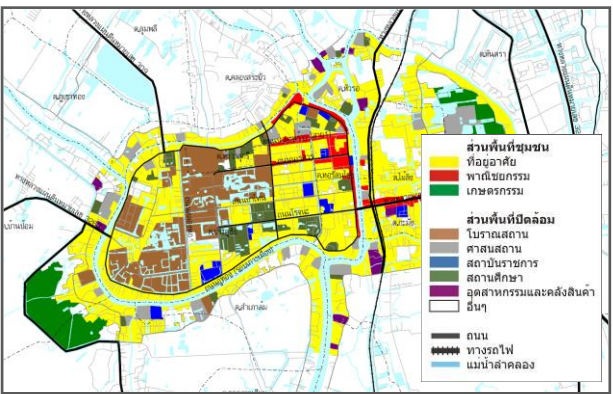
¹ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรีและคลองเมือง

² รัฐบาลได้มอบหมายให้กรมศิลปากรบูรณะเป็นอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ต่อมาจึงได้รับการขึ้นทะเบียนจากองค์การการศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) ให้เป็นมรดกโลก เมื่อปี พ.ศ.2534

³ สรุปรจากการวิจัย “ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองฯ” เกื้อกูล ชื่นขอมอนันต์, 2529

⁴ จากการวิเคราะห์ที่แผนที่ของพระยาโบราณราชธานินทร์ ซึ่งสำรวจและเขียนเมื่อ พ.ศ. 2469 ซึ่งเป็นข้อมูลแสดงแผนผังสมัยกรุงศรีอยุธยา ก่อนถูกพัฒนา เปรียบเทียบกับ

ของชุมชน จึงเสมือนเป็น “พื้นที่ปิดล้อม” (spatial enclaves) ที่จำกัดการเข้าถึงด้วยเงื่อนไขต่างๆ เช่น ขอบเขตการเข้าใช้พื้นที่ เวลาในการเปิดปิดรูปแบบการของสัญจร เป็นต้น เนื่องจากเป็นกรรมสิทธิ์และการดูแลของหน่วยงานภาครัฐ ถึง 3,200 ไร่ หรือประมาณ 70 % ของพื้นที่เกาะเมืองฯ รวมทั้ง กระจายอยู่ในพื้นที่ริมน้ำรอบนอก พื้นที่เหล่านี้ถือเป็น “หน่วยพื้นที่พิเศษที่ขัดขวางการพัฒนาตามปรกติของเมือง” (enclaves of relict morphological units) (Smailes, 1966) ที่นำไปสู่การแบ่งแยกเชิงพื้นที่ (spatial segregation) ขึ้นในเกาะเมืองในหลายๆ บริเวณ (รูปที่ 2)



รูปที่ 2 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

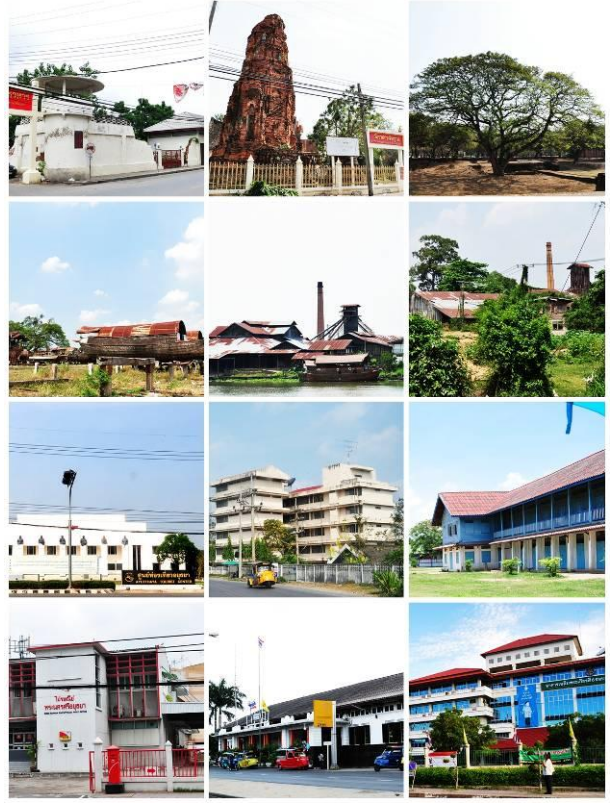
ที่มา: แผนที่ภูมิศาสตร์สารสนเทศ GIS จากกรมโยธาธิการและผังเมือง

สำหรับพื้นที่ปิดล้อม (spatial enclaves) ในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นั้น สามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ พื้นที่ปิดล้อมที่ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชนและพื้นที่ปิดล้อมที่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน กล่าวคือ

(1) พื้นที่ปิดล้อมที่ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน มักเป็นพื้นที่ปิดล้อมที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์เฉพาะ โดยยอมให้ผู้คนในชุมชนหรือนุคคลภายนอกเข้าไปใช้ประโยชน์ได้เฉพาะตามที่กำหนดไว้เท่านั้น ได้แก่ พื้นที่อนุรักษณ์ประวัติศาสตร์ อันเป็นที่ตั้งของโบราณสถานสำคัญ และมีคุณค่า สถานที่ราชการ สถาบันการศึกษา รวมทั้งกลุ่มบ้านพักข้าราชการ⁶ ซึ่งเป็นส่วนที่แยกตัวออกจากชุมชน ตลอดจนโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า⁷ (รูปที่ 3) โดยพื้นที่เหล่านี้เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของเกาะเมืองที่ผู้คนทั่วไปไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างอิสระ ดังนั้นพื้นที่ปิดล้อมลักษณะนี้จึงถือเป็น “สิ่งกีดขวางของเมือง” (urban barriers)

⁵ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 3,000 ไร่ จากพื้นที่เกาะเมืองทั้งหมด 4,500 ไร่
⁶ สถานที่ราชการและสถาบันการศึกษาที่มีในปัจจุบัน บางส่วนก่อตั้งขึ้นในสมัย ร.5 เมื่อครั้งเป็นที่ว่าการมณฑลกรุงเก่า บางส่วนก่อตั้งขึ้นในสมัย ร.7 ตลอดจนสร้างขึ้นในยุคปัจจุบัน โดยเป็นสถานที่ราชการและสถาบันการศึกษา ทั้งในระดับเมืองและชุมชน
⁷ เป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมที่มีมาก่อนการบังคับใช้ผังเมืองรวม และเป็นระบบการผลิตที่มีความสำคัญ ได้แก่ โรงเลื่อยไม้ โรงสีข้าว โรงคั่วกาแฟ (หรือเรียกว่า คานเรือ) ตั้งกระจายอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก

และก่อให้เกิดพื้นที่ “ชายขอบ” ที่เป็นพื้นที่เหลือเศษระหว่างพื้นที่ปิดล้อมควบคู่กับถนน ทางรถไฟ และแม่น้ำลำคลอง ซึ่งได้สร้างการแบ่งแยกเนื้อเมืองมายาวนานจนทำให้พื้นที่มีวิวัฒนาการแตกต่างกัน



รูปที่ 3 พื้นที่ปิดล้อมที่ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน

ที่มา : จากการสำรวจโดยผู้วิจัย, 2553

(2) พื้นที่ปิดล้อมที่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน เป็นพื้นที่ปิดล้อมที่ยอมให้ผู้คนทั้งในชุมชนหรือนุคคลภายนอก สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ได้ โดยใช้เป็นเส้นทางสัญจรผ่าน ใช้เป็นพื้นที่ทำกิจกรรมทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ (เช่น การประกอบพิธีกรรม งานประเพณี ขายของเล่นกีฬา พบปะ ตลอดจนใช้จอดรถ) ทั้งภายในอาคารและบริเวณพื้นที่ว่างโดยรอบ อันได้แก่ ศาสนสถานต่างๆ ทั้งวัด มัสยิด โบสถ์ ศาลเจ้า ซึ่งพื้นที่ปิดล้อมเหล่านี้ไม่ได้ถือเป็นพื้นที่ปิดล้อมอย่างแท้จริง แต่ถือเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน รวมทั้งมักพบว่า บริเวณที่เป็นที่ตั้งของศาสนสถานเหล่านี้ มักเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการสัญจรทางบกและทางน้ำเสมอ โดยมีทั้งท่าหน้า ท่าเรือสาธารณะ สะพาน ลานโล่ง รวมทั้งทางเดินไปยังบ้านเรือนในชุมชน (รูปที่ 4) กล่าวคือ พื้นที่ปิดล้อมเหล่านี้ได้กลายเป็นศูนย์กลางของชุมชน ที่มีอาคารบ้านเรือนตั้งอยู่ในบริเวณโดยรอบ กลายเป็น “ถิ่นที่” (urban place) ที่มีความหมาย เอื้อให้เกิดเข้าถึงและการมีปฏิสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อการอยู่ร่วมและพึ่งพากันอย่างผสมผสานกลมกลืน

ผสมผสานกันทั้งรถ เรือและการเดิน อาจกล่าวได้ว่า วิถีของผู้คนในบริเวณเกาะเมืองมีลักษณะเฉพาะที่ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ที่สำคัญ



รูปที่ 4 พื้นที่ปิดล้อมที่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน

ที่มา : จากการสำรวจโดยผู้วิจัย, 2553

รูปที่ 5 รูปแบบการเดินทางในชีวิตประจำวัน

ที่มา : จากการสำรวจโดยผู้วิจัย, 2553

พื้นที่ว่างที่หลงเหลืออยู่โดยรอบพื้นที่ปิดล้อม จึงเป็นพื้นที่สำหรับการตั้งถิ่นฐานอาคารบ้านเรือนและเติบโตขึ้นเป็นชุมชน ในปัจจุบันมีชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เกาะเมืองฯ จำนวน 33 ชุมชน และรายล้อมรอบนอกเกาะเมืองประมาณ 28 ชุมชน (ยกเว้น หมู่บ้านจัดสรร และกลุ่มบ้านพักข้าราชการ) ชุมชนเหล่านี้ ล้วนมีขนาดเล็กที่ไม่สามารถสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งเป็นองค์ประกอบของความเป็นชุมชนขึ้นภายในพื้นที่อย่างครบถ้วนได้ จำเป็นต้องพึ่งพาชุมชนอื่นๆ ทั้งที่อยู่ในละแวกใกล้เคียงและไกลออกไป ทางด้านสังคม วัฒนธรรมและเศรษฐกิจ เช่น การประกอบพิธีกรรมทางศาสนา การจับจ่ายซื้อขายที่ย่านการค้า การไปติดต่อราชการ ฯลฯ นอกจากนี้ การมีพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่จำนวนมากได้ส่งผลให้ผู้คนมีรูปแบบการเดินทางในชีวิตประจำวันที่แตกต่างกันไปตามตำแหน่งที่ตั้ง ด้วยการอาศัยโครงข่ายการสัญจรทางน้ำและทางบก เชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ทั้งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์ เรือโดยสาร เรือข้ามฟาก ตลอดจนการเดินทางโดยเฉพาะในชุมชนซึ่งรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้ เนื่องจากพื้นที่มีขนาดเล็ก แคบ ไม่มีสะพานข้าม หรืออยู่ในเขตโบราณสถาน จึงทำให้การเข้าถึงพื้นที่จะต้องมีรูปแบบการสัญจรที่

สัญจรพื้นที่จึงมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายการสัญจรโดยตรง เนื่องจาก สัญจรพื้นที่ที่เหมาะสมจะสร้างให้โครงข่ายการสัญจรภายในมีการเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ของเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ (Alexander, 1964, Batty, 1982, Hillier and Hanson, 1984) โดยมีระดับและความหนาแน่นของการสัญจรที่เหมาะสม นอกจากนั้น สัญจรพื้นที่จะสะท้อนถึงวิถีชีวิต สังคม วัฒนธรรมของผู้คน (Hillier and Hanson, 1984, Jones and Larkham, 1991) อันเป็นเหตุผลที่ทำให้ชุมชนเหล่านี้ดำรงอยู่และเติบโตต่อไปอย่างยั่งยืน ดังนั้น การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรที่ไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงต่อโครงสร้างเชิงสัญจรของเมือง จะรักษาวิถีชีวิตดั้งเดิม ตลอดจนเอกลักษณ์ของชุมชนไว้ได้

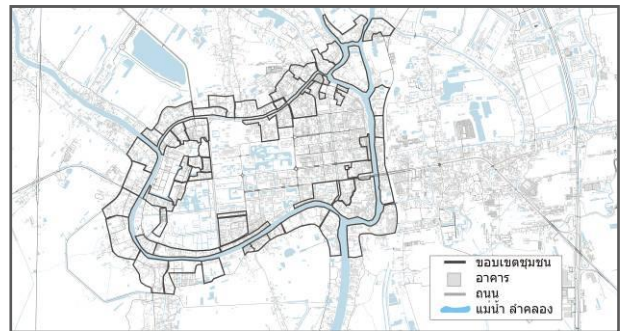
การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรดังกล่าว เป็นการสร้างให้เกิดลักษณะการสัญจรที่มีความสะดวกในการเข้าถึง (move to) และการสัญจรเพื่อผ่าน (move through) ทั้งภายในและภายนอกชุมชนอย่างสัมพันธ์และทั่วถึงกัน โครงข่ายนั้นต้องเอื้อให้เกิดความหนาแน่นของการสัญจรและกิจกรรมในระดับที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดการผสมผสานผู้คนทั้งในชุมชนและบุคคลภายนอก ด้วยวัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายที่

หลากหลายแตกต่างกัน โครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ชุมชนที่ฝังตัวอยู่ในระบบของเมืองโดยรวมได้ดี จะเอื้อให้เกิดองค์ประกอบพื้นฐานสำคัญในการดำรงอยู่ของชุมชน อันได้แก่ “การสัญจรอิสระ” (Natural Movement) (Hillier et al., 1993) ซึ่งหมายถึง การสัญจรของผู้คนภายในพื้นที่อย่างอิสระ อันมีระดับที่แตกต่างกัน เนื่องจากลักษณะการเชื่อมต่อของโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่นั้นๆ เอง ที่ก่อให้เกิดศักยภาพการเข้าถึงที่ไม่เท่าเทียมกัน ทำให้บางส่วนคึกคัก บางส่วนสงบเงียบ และส่งผลสืบเนื่องให้การกระจายกิจกรรมบนเส้นทางต่างๆ เหล่านี้เป็นไปอย่างไม่เท่าเทียมกันภายใต้ “กระบวนการเศรษฐกิจสัญจร” (Movement Economy Process) (Hillier, 1996) กล่าวคือ กิจกรรมที่ต้องการความสงบ เช่น ที่พักอาศัย ฯลฯ มีแนวโน้มที่จะกระจุกตัวอยู่บนเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงที่ต่ำกว่า ในขณะที่กิจกรรมการค้ามักเกาะตัวอยู่บนเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงกว่า และส่งผลให้เกิดเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่นๆ อย่างต่อเนื่องยิ่งขึ้นไป จากระดับการสัญจรอิสระเดิมที่สูงอยู่แล้ว (ตามศักยภาพของโครงข่าย) และจากการสัญจรที่ถูกดึงดูดจากกิจกรรมการค้าเหล่านั้น (attractors) ได้เกิดเป็น “ผลกระทบทวีคูณ” (multiplier effects) ส่งผลให้ดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่นๆ มากกระจุกตัวเพิ่มมากขึ้นไปอีก ทำให้ชุมชนนั้นๆ ปรากฏเป็นย่านการค้าขายที่คึกคักหนาแน่นกว่าพื้นที่อื่นๆ ควบคู่ไปกับบริเวณทั่วไปที่มีกิจกรรมอื่นๆ กระจายตัวอยู่ โดยสอดคล้องกับศักยภาพการเข้าถึงของพื้นที่ ย่านการค้าของชุมชนที่เกิดจากสัณฐานพื้นที่ที่เช่นนี้ เป็นลักษณะของความเป็นศูนย์กลางที่ไม่หยุดนิ่ง (dynamic centrality) ซึ่ง Hillier (2000) เรียกว่า “ศูนย์กลางที่มีชีวิต” (live center) กระบวนการทั้งระบบนี้เป็นคุณสมบัติสำคัญของสัณฐานพื้นที่ที่ทำให้ชุมชนนั้นๆ สามารถดำรงอยู่ได้อย่างแท้จริง โดยประกอบไปกับเงื่อนไขด้านสังคม วัฒนธรรม วิถีชีวิต อาชีพของชุมชนที่สอดคล้องสัมพันธ์กัน

การศึกษายาได้แนวคิดทฤษฎีด้านสัณฐานวิทยาเมืองและเครื่องมือวิเคราะห์เชิงสัณฐานสเปซซินแทกซ์ (Space Syntax) นั้น จะสามารถวิเคราะห์และอธิบาย เพื่อทำความเข้าใจในสัณฐานพื้นที่ผ่านศักยภาพการเข้าถึงของโครงข่ายเส้นทางสัญจรได้อย่างเป็นระบบ มีกระบวนการที่สามารถพิสูจน์ได้ด้วยหลักฐาน ข้อเท็จจริงจากแผนผังที่ตั้งหรือการใช้ประโยชน์ที่ดินบนรูปแบบกิจกรรมการใช้พื้นที่ของมนุษย์ นอกจากนี้ เครื่องมือนี้ได้ถูกใช้เพื่อการวิเคราะห์โครงข่ายการสัญจรและทำนายระดับการสัญจรที่เกิดขึ้นจากหลายเมืองทั่วโลกมาแล้วกว่า 30 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมืองประวัติศาสตร์ที่สำคัญ ทั้งในยุโรป อเมริกา ตะวันออกกลาง และในเอเชีย เช่น ซูโจว เกียวโต รวมทั้งกรุงเทพฯ ดังนั้น จึงมีความน่าสนใจที่จะนำมาใช้ในการพิสูจน์เมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีตรอกเชิงพื้นที่และเชิงสังคมเศรษฐกิจที่แตกต่างอย่างมีเอกลักษณ์ และยังไม่เคยมีการใช้เครื่องมือนี้ในการวิเคราะห์พื้นที่บริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามาก่อน

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 ศึกษาคุณลักษณะเฉพาะเชิงสัณฐานของชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบัน
- 2.2 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะเฉพาะเชิงสัณฐานกับลักษณะโครงข่ายการสัญจร ที่ส่งผลให้เกิดความแตกต่างกันทางสังคม-เศรษฐกิจของชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
- 2.3 ศึกษาเงื่อนไข ปัจจัยที่ส่งเสริมให้ชุมชน มีการพัฒนาและดำรงอยู่ได้ ภายใต้บริบทของการเป็นชุมชนในเมืองประวัติศาสตร์



รูปที่ 6 แผนที่ขอบเขตชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ที่มา: แผนที่ภูมิศาสตร์สารสนเทศ GIS จากกรมโยธาธิการและผังเมือง และข้อมูลขอบเขตชุมชนจากเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา, 2553

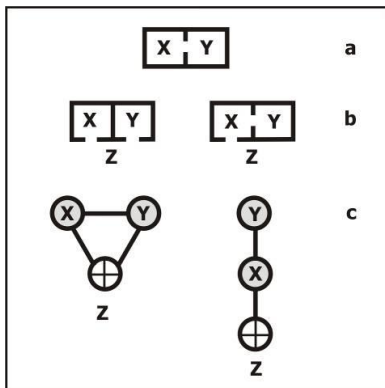
3. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับศักยภาพในการเข้าถึงของโครงข่ายการสัญจรทั้งทางน้ำและทางบก บริเวณโดยรอบเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ด้วยแบบจำลองเชิงสัณฐาน (spatial model) โดยใช้ “แผนที่แอกเซียล” (axial map) ประกอบกับการวิเคราะห์ด้วยแผนที่โครงข่ายการสัญจร (map of transportation networks) และแผนที่รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน (map of land used pattern) ปัจจุบัน

การสร้างแบบจำลองเชิงสัณฐาน (spatial model) เพื่อวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือวิเคราะห์เชิงสัณฐาน “สเปซซินแทกซ์” (Space Syntax) ซึ่งเป็นชุดทฤษฎีและเทคนิคทางคอมพิวเตอร์ สำหรับการวิเคราะห์ศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางต่างๆ ในโครงข่ายการสัญจรอย่างเป็นระบบ โดยการเขียน “แผนที่แอกเซียล” (axial map) เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ‘ลักษณะโครงสร้างเชิงสัณฐานของพื้นที่’ กับ ‘โครงข่ายเส้นทางสัญจรหรือพื้นที่ว่าง’ ซึ่งแบบจำลองเชิงสัณฐานจะสามารถอธิบายและทำนายลักษณะ รวมทั้งระดับความนิยมในการใช้งานของเส้นทางสัญจรหรือพื้นที่ว่างนั้นๆ

การสร้างแผนที่แอกเซียล เริ่มต้นจากการเขียนแผนภูมิแสดงหน่วยย่อยในพื้นที่และ โครงสร้างการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยเหล่านั้น ตัวอย่างเช่น ระบบ 2 ระบบ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยย่อยภายในระบบ 3

หน่วยเช่นเดียวกัน แต่มีลักษณะการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยย่อยแตกต่างกัน แผนภูมิที่ได้จะแสดงความสัมพันธ์ในระบบที่แตกต่างกัน (รูปที่ 7)

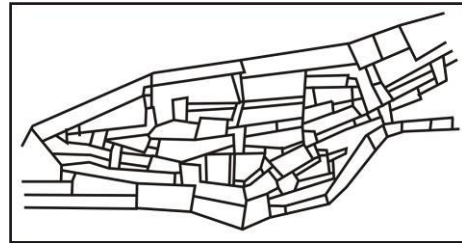


รูปที่ 7 แผนภูมิตามความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยพื้นที่ย่อย (Convex Spaces) ที่แตกต่างกัน 2 ระบบในการเชื่อมโยง และเข้าถึงพื้นที่
ที่มา: Hillier, 1996

ในหลักการเดียวกันนี้ เมื่อนำมาพิจารณาพื้นที่ระดับเมืองหรือชุมชน สามารถทำได้โดย การสร้างแผนภูมิตามความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยย่อยในพื้นที่ชุมชน ซึ่งหน่วยย่อยในชุมชนอาจเป็นเส้นทางสัญจรหรือพื้นที่ว่างที่ต้องการวิเคราะห์ แล้วทำการแบ่งเส้นทางสัญจรหรือพื้นที่ว่างนั้นออกเป็น “หน่วยพื้นที่ย่อย” (convex space) ที่ต่อกัน (รูปที่ 8) จากนั้นจึงลากเส้นที่ยาวที่สุดเชื่อมต่อระหว่างหน่วยพื้นที่ย่อยเหล่านั้น โดยมีจำนวนน้อยที่สุด ทั้งนี้ ภายในหน่วยพื้นที่ย่อยจะต้องสามารถเดินทางถึงและมองเห็นกันได้ตามสภาพความเป็นจริง เส้นที่ลากเชื่อมต่อกันเหล่านี้เรียกว่า “เส้นแอกเซียล” (axial line) และระบบโครงข่ายทั้งหมดของเส้นแอกเซียล คือ แผนที่แอกเซียล (รูปที่ 9) ที่แสดงโครงข่ายลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ชุมชนนั้น

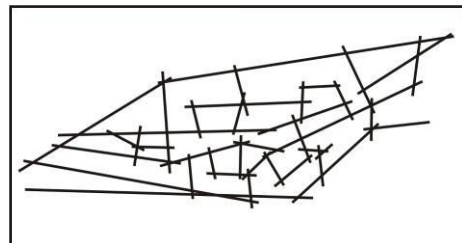
การวิเคราะห์แผนที่แอกเซียล ด้วยเทคนิคทางคอมพิวเตอร์สเปซซินแทกซ์นั้น โปรแกรมคอมพิวเตอร์จะทำการคำนวณแผนที่แอกเซียล ซึ่งเป็นโครงข่ายลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ที่สัมพันธ์กับโครงข่ายเส้นทางสัญจร ว่าเส้นทางใดมีศักยภาพในการเข้าถึงสูงสุดหรือเป็นเส้นทางที่ “ฝังตัว” (integration) อยู่ในเนื้อเมืองมากกว่าเส้นอื่นๆ โดยกลุ่มของเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง จะแสดงออกมาเป็นสีแดง แล้วไล่ลำดับตามแถบสเปคตรัมเป็นสีส้ม สีเหลือง สีเขียว สีฟ้า (ตามวรรณะสิริรุ่ง) กลุ่มของเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงน้อยที่สุด หรือเป็นเส้นทางที่ “แยกตัว” (segregation) ออกจากเนื้อเมืองมากที่สุด จะแสดงค่าสีน้ำเงิน ซึ่งแสดงว่ามีแนวโน้มที่จะมีการสัญจรผ่านน้อย หรือมีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ (รูปที่ 10) ตลอดจนอาจพบว่า บนเส้นสีแดงเป็นที่ตั้งของพื้นที่กิจกรรมการค้า ส่วนสีน้ำเงิน อาจสัมพันธ์กับการเป็นพื้นที่พักอาศัย ผลที่ได้จากการคำนวณจะทำให้ทราบถึงลักษณะและระดับการ

สัญจร ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะความหนาแน่นของเนื้อเมือง การกระจุกตัวของเนื้อเมือง ตลอดจนราคาที่ดินได้เช่นกัน (ไซศรีภักดิ์สุขเจริญ, 2548)



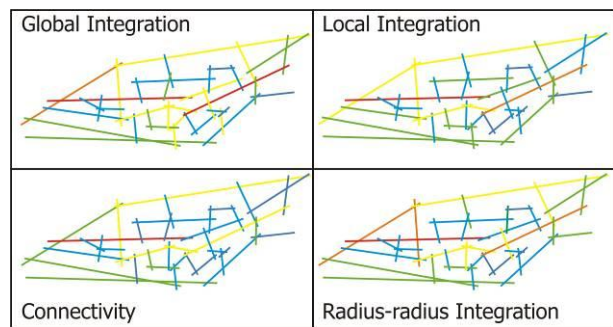
รูปที่ 8 การแบ่งพื้นที่สาธารณะของเมือง Gassin ในประเทศฝรั่งเศส ออกเป็นหน่วยพื้นที่ย่อย (Convex Spaces)

ที่มา: Hillier, 1996



รูปที่ 9 แผนที่แอกเซียลโครงข่ายสัณฐานพื้นที่ของเมือง Gassin

ที่มา: Hillier, 1996



รูปที่ 10 การวิเคราะห์โครงสร้างเชิงสัณฐานของเมือง Gassin ด้วยโปรแกรมสเปซซินแทกซ์

ที่มา: Hillier, 1996

การใช้เครื่องมือวิเคราะห์เชิงสัณฐานสเปซซินแทกซ์ เพื่อวิเคราะห์ลักษณะโครงข่ายการเชื่อมต่อของเส้นทางสัญจร หรือศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางสัญจร ประกอบด้วยการวิเคราะห์ใน 3 ระดับ ได้แก่

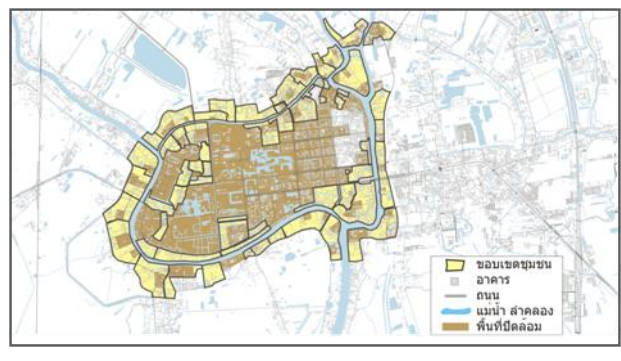
(1) ศักยภาพในการเข้าถึงในระดับเมือง (global) เป็นศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง จากเส้นทางอื่นๆ ทั้งหมดภายในเมือง หรือเรียกว่า การฝังตัวในระดับเมือง (global integration หรือ R_n, n step) โดยเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงในระดับเมืองสูง แสดงว่าเป็นเส้นทางสำคัญที่ผู้คนนิยมใช้ในการสัญจรในระดับเมือง หรือเรียกว่า “ผ่านเมือง”

(2) ศักยภาพในการเข้าถึงในระดับย่าน (local) หรือชุมชน เป็นศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งจากเส้นทางอื่นๆ ถัดไปทุกๆ 2 เลี้ยว หรือเรียกว่า “การฝังตัวในระดับย่าน” (local integration) หรือ “การฝังตัวในระดับ 3” (integration-3 หรือ $R_3, 3$ steps) โดยเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงในระดับย่านสูง แสดงว่าเป็นเส้นทางสำคัญที่ผู้คนนิยมใช้สัญจรในระดับย่าน หรือเรียกว่า “ผ่านย่าน”

(3) ศักยภาพในการเข้าถึงในระดับตัวเอง หรือเรียกว่า “ความเชื่อมต่อ” (connectivity) เป็นศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งจากเส้นทางอื่นๆ ซึ่งเป็นเส้นทางที่อยู่ถัดไป 1 เลี้ยว หรือเป็นเส้นทางที่ผู้คนสามารถเข้าถึงได้โดยตรง หรือเรียกว่า “ย่อยกว่าย่าน”

4. ผลการวิจัย

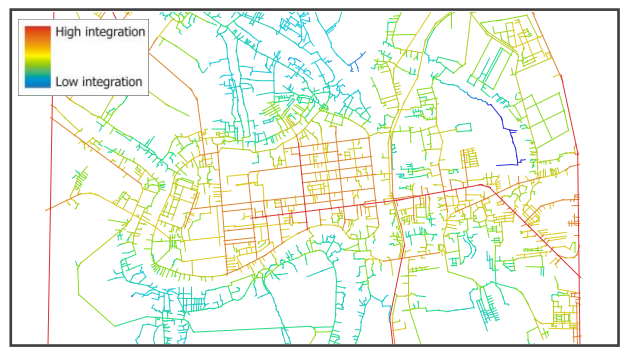
ผลการศึกษาจากเอกสาร สถิติ แผนที่ การสำรวจและการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือวิเคราะห์เชิงสัณฐาน พื้นที่บริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยเฉพาะพื้นที่ด้านในเกาะเมืองถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่อนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งเป็นที่ตั้งของศาสนสถาน สถานทูต ราชการ สถานศึกษา รวมทั้ง กลุ่มบ้านพักข้าราชการอยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้บริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนจึงอยู่บริเวณทางด้านทิศตะวันออก ทิศตะวันตกและบริเวณริมถนนอุทงรอบๆ เกาะเมือง รวมทั้งริมน้ำฝั่งด้านนอกเกาะเมือง (รูปที่ 11) ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นชุมชนพักอาศัยและพักอาศัยถึงพานิชยกรรม



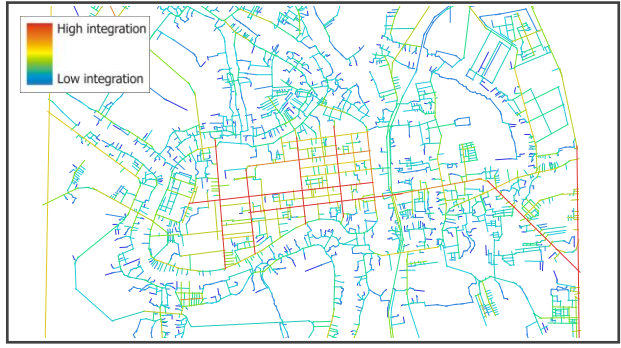
รูปที่ 11 แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งชุมชนและพื้นที่ปิดล้อมบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ที่มา : โดยผู้วิจัย, 2553

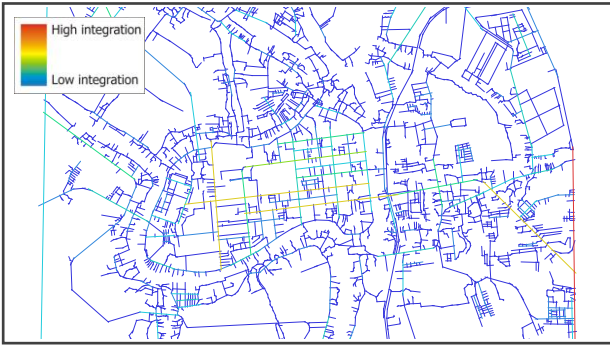
จากการวิเคราะห์ศักยภาพการเข้าถึงของเส้นทางต่างๆ ในระบบ ทั้งโครงข่ายการสัญจรทางน้ำและทางบกตามสภาพปัจจุบัน ด้วยแผนที่แอกเซียล (axial map) ของพื้นที่บริเวณเกาะเมือง ทั้ง 3 ระดับ ได้แก่ ศักยภาพในการเข้าถึงระดับเมือง (global) ระดับย่าน (local) และระดับตัวเอง (connectivity) โดยมีลักษณะดังนี้



รูปที่ 12 แผนที่แอกเซียลแสดงศักยภาพในการเข้าถึงระดับเมือง (global)



รูปที่ 13 แผนที่แอกเซียลแสดงศักยภาพในการเข้าถึงระดับย่าน (local)



รูปที่ 14 แผนที่แอกเซียลแสดงศักยภาพในการเข้าถึง
ระดับตัวเอง (connectivity)

ที่มา : จากการวิเคราะห์โดยผู้วิจัย, 2553

(1) ศักยภาพในการเข้าถึงระดับเมือง (global) พบว่า

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงหรือเส้นทางที่มีระดับการสัญจรสูงในระดับเมือง (โดยเป็นเส้นสีแดง) (รูปที่ 12) ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32, 309 (อยู่ทางทิศตะวันออกนอกเกาะเมือง) รวมทั้ง ถนนโรจนะซึ่งเป็นถนนสายหลักที่เข้าสู่เกาะเมือง โดยส่วนใหญ่เป็นย่านพักอาศัย สถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ รวมทั้งมีย่านพาณิชยกรรมมาเกาะอยู่บริเวณริมถนน นอกจากนี้พบว่า ถนนชฎิน ซึ่งมีด้านหนึ่งผ่านพื้นที่โบราณสถานสำคัญ (วัดราชบูรณะ วัดมหาธาตุและบึงพระราม)

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างสูง (เส้นสีส้ม) ได้แก่ ถนนปามะพร้าว ถนนนเรศวร ถนนอรุณนโชน ถนนบางเขน ถนนป่าโทน ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ์ และถนนคลองมะขามเรียง ซึ่งส่วนเป็นถนนสายรองที่กระจายอยู่ในพื้นที่เกาะเมืองเป็นระบบตาราง (grid) ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านสถานที่ราชการ สถานศึกษา ย่านพักอาศัยทั้งที่เป็นชุมชนและบ้านพักข้าราชการ ตลอดจนพื้นที่ศาสนสถาน โบราณสถานสำคัญหลายแห่ง นอกจากนี้พบว่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งเป็นเส้นทางออกสู่พื้นที่รอบนอกทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตัดผ่านย่านชุมชนพักอาศัย

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงปานกลาง (เส้นสีเหลือง) ได้แก่ ถนนซอยต่างๆ ที่เข้าสู่พื้นที่พักอาศัย กระจายอยู่ทั่วไปในเกาะเมือง ส่วนใหญ่กระจุกอยู่บริเวณทางด้านตะวันตกของเกาะเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่สถานที่ราชการ บ้านพักข้าราชการและชุมชนพักอาศัย ซึ่งอยู่ติดกับพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ (เส้นสีเขียว) ได้แก่ ถนนซอยซึ่งเป็นถนนปลายตันที่เกาะอยู่ริมแม่น้ำรอบๆ เกาะเมือง

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ โดยเป็นเส้นสีฟ้าและสีน้ำเงิน ได้แก่ ถนนซอยซึ่งเป็นถนนปลายตันที่เกาะอยู่ริมแม่น้ำด้านนอก โดยเฉพาะในพื้นที่ชุมชนที่ไม่มีเส้นทางเชื่อมมายังเกาะเมือง

ส่วนถนนอุทอง ซึ่งเป็นถนนรอบเกาะเมืองสายสำคัญ พบว่ามีศักยภาพในการเข้าถึงที่เปลี่ยนแปลงไปตามตำแหน่งที่มีการเชื่อมโยงกับถนนสายอื่นๆ หรือการมาเกาะตัวของถนนสายอื่นๆ (สีส้ม-เหลือง-เขียว) โดยทางด้านตะวันออกเชื่อมกับถนนโรจนะ จะมีศักยภาพในการเข้าถึงหรือระดับการสัญจรค่อนข้างสูง (สีส้ม) ส่วนทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ไม่มีการเชื่อมกับถนนใดๆ จึงมีระดับการสัญจรค่อนข้างต่ำ (สีเขียว) ตลอดจนในบางช่วงถนน พบว่ามีศักยภาพในการเข้าถึงปานกลางถึงค่อนข้างสูงในช่วงที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอกหรือชุมชนฝั่งตรงข้ามด้วยสะพาน-เรือข้ามฟาก เช่น ทางด้านเหนือและด้านใต้เกาะเมือง

สรุป การสัญจรในระดับผ่านเมืองจากพื้นที่ด้านนอกเกาะเมืองมาสู่พื้นที่ด้านในนั้น มักถูกสัญจรด้วยถนนโรจนะซึ่งเป็นถนนสายที่ตรงและมุ่งเข้าสู่พื้นที่ด้านในเกาะเมือง มีความเปราะบางของย่านโบราณสถาน รวมทั้งพื้นที่ที่ต้องการความสงบของย่านพักอาศัย โดยแม้ว่าจะมีการกระจายระดับการสัญจรจากถนนเส้นนี้ไปยังถนนสายอื่นที่ตัดผ่าน เช่น ถนนคลองท่อหรือถนนชฎินก็ตาม แต่ระดับการสัญจรก็ถือว่ายังอยู่ในระดับที่สูง ไม่เหมาะสมกับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นอยู่ เนื่องจากถนนทั้ง 2 สายนี้ได้ผ่านพื้นที่ย่านโบราณสถานสำคัญ และบางส่วนของย่านพักอาศัยเช่นกัน ส่วนในพื้นที่ชุมชน โดยเฉพาะรอบนอกเกาะเมือง มีแนวโน้มว่าจะถูกสัญจรผ่านในระดับต่ำ จึงถือว่าไม่เหมาะสมเนื่องจากมีความสงบเงียบดี

(2) ศักยภาพในการเข้าถึงในระดับย่าน (local) พบว่า

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงหรือเส้นทางที่มีระดับการสัญจรสูงในระดับชุมชนหรือกลุ่มชุมชน (เส้นสีแดง) (รูปที่ 13) ได้แก่ ถนนโรจนะซึ่งเป็นถนนสายหลักที่เข้าสู่เกาะเมือง ถนนป่าโทน ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนชฎิน และถนนคลองมะขามเรียง ซึ่งส่วนเป็นถนนสายรองที่กระจายอยู่ในพื้นที่เกาะเมืองในระบบตาราง (grid system) โดยส่วนใหญ่พบว่าเป็นเส้นทางที่ผ่านสถานที่ราชการ สถานศึกษา ย่านพักอาศัยทั้งที่เป็นชุมชนและบ้านพักข้าราชการ ตลอดจนพื้นที่ศาสนสถาน โบราณสถานสำคัญ

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงรองลงมา (เส้นสีส้ม) ได้แก่ ถนนนเรศวร ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านพื้นที่โบราณสถานสำคัญ (วัดราชบูรณะ วัดมหาธาตุ วัดพระศรีสรรเพชญ์และบึงพระราม) และถนนอุทองด้านตะวันออกติดแม่น้ำป่าสัก โดยเป็นย่านพาณิชยกรรม สถานที่ราชการ สถานศึกษา และย่านพักอาศัยทั้งที่เป็นชุมชนและบ้านพักข้าราชการ นอกจากนี้ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งเป็นเส้นทางออกสู่พื้นที่รอบนอกทางด้านตะวันออกเป็นย่านพาณิชยกรรมมาเกาะตัว

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงปานกลาง (เส้นสีเหลือง) ได้แก่ ถนนปามะพร้าว ถนนอรุณนโชน ถนนบางเขน และถนนที่เข้าสู่พื้นที่ชุมชน ส่วนใหญ่อยู่บริเวณด้านตะวันตกของเกาะเมือง

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ (เส้นสีเขียว) ได้แก่ ถนนซอยต่างๆ ในพื้นที่ย่านพักอาศัย

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ (เส้นสีฟ้า-สีน้ำเงิน) ได้แก่ ถนนชอปปลาตตัน ในชุมชนทั้งด้านในและนอกเกาะเมือง

ส่วนถนนอุทง พบว่า มีศักยภาพในการเข้าถึงที่เปลี่ยนแปลงไปตามช่วงถนนที่มีการเชื่อมโยงกับถนนสายอื่นๆ หรือการมาเกาะตัวของถนนสายอื่นๆ โดยเฉพาะด้านตะวันออกที่เชื่อมกับถนนโรจนะ จะมีศักยภาพในการเข้าถึงหรือระดับการสัญจรค่อนข้างสูง (สีส้ม) ส่วนทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ ไม่มีมีการเชื่อมกับถนนใดๆ ไปสู่พื้นที่นอกเกาะเมือง มีเพียงถนนเข้าสู่กลุ่มบ้านมาเกาะอยู่ จึงมีระดับการสัญจรค่อนข้างต่ำ (สีเขียว-สีฟ้า) ตลอดถนนในช่วงถนน พบว่ามีศักยภาพการเข้าถึงปานกลาง (สีเหลือง) ในช่วงที่มีถนนสายรองตัดผ่าน (ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ์)

สรุป การสัญจรในระดับผ่านย่าน หรือในระดับชุมชนหรือกลุ่มชุมชน มักพบว่ามีความโน้มระดับการสัญจรสูงในแนวตะวันออก-ตะวันตกด้วยถนนโรจนะและถนนป่าโทน ส่วนแนวเหนือ-ใต้สัญจรด้วยถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนชุกุน และถนนคลองมะขามเรียง เพื่อเดินทางติดต่อหรือเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนรอบๆ เกาะเมืองรวมทั้ง ไปยังย่านการค้าตลาดหัวรอและตลาดเจ้าพรหม แต่ระดับการสัญจรที่มีระดับสูงเช่นนี้ ไม่เหมาะสมกับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นอยู่ เนื่องจาก ถนนสายต่างๆ เหล่านี้ ได้ผ่านพื้นที่ย่านโบราณสถานสำคัญหลายแห่งและบางส่วนของย่านพักอาศัย ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ควรมีการสัญจรต่ำ ส่วนพื้นที่ชุมชนทั้งด้านในและรอบนอกเกาะเมืองนั้น มีแนวโน้มว่าจะมีการสัญจรในระดับต่ำ จึงถือว่าไม่เหมาะสมกับความเป็นย่านพักอาศัยที่เงียบสงบดี

(3) ศักยภาพในการเข้าถึงในระดับตัวเอง (connectivity)

พบว่า (รูปที่ 14) เส้นทางที่ผู้คนสามารถเข้าถึงได้โดยตรง หรือเส้นทางที่ผู้คนนิยมใช้เดินทางไปทำกิจกรรมในระดับย่อยกว่าย่านที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง (เส้นสีแดง) ในระบบ พบว่า อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ซึ่งเป็นถนนสายหลักอยู่ทางทิศตะวันออกนอกเกาะเมือง ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ศาลากลางจังหวัด) และห้างสรรพสินค้าต่างๆ เช่น เทสโก โลตัส โรบินสัน บิ๊กซี อยูธยาปาร์ค ตลอดจนหมู่บ้านจัดสรร และกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรม

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงรองลงมา (เส้นสีส้ม) ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 โดยส่วนใหญ่พบว่าเป็นย่านพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร รวมทั้งมีย่านพาณิชยกรรมมาเกาะอยู่บริเวณริมถนน ต่อเนื่องมายังถนนโรจนะ เป็นเส้นทางหลักเข้าสู่เกาะเมืองจากทางด้านตะวันออก ถนนป่าโทน เป็นถนนเส้นที่ขนานกับถนน โรจนะ ส่วนถนนคลองท่อ เป็นถนนที่ตัดผ่านเกาะเมืองในแนวเหนือใต้

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงปานกลาง (เส้นสีเหลือง) ได้แก่ ถนนนเรศวร ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีตลาดเจ้าพรหม สำนักงานเทศบาล และโบราณสถานสำคัญ

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ (เส้นสีเขียว) ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ช่วงก่อนเข้าสู่พื้นที่เกาะเมืองที่มีย่านพาณิชยกรรมมาเกาะอยู่บริเวณริมถนน ถนนป่ามะพร้าวและถนนบางเอียน ผ่านพื้นที่ชุมชนพักอาศัย ส่วนถนนศรีสรรเพชญ์ ซึ่งเป็นถนนเส้นที่มีสถานที่ราชการ สถานศึกษา และโบราณสถานอยู่

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ (เส้นสีฟ้า-สีน้ำเงิน) ได้แก่ ถนนชุกุน ถนนคลองมะขามเรียง และถนนชอปปลาตตันในพื้นที่ชุมชนทั้งด้านในและนอกเกาะเมืองจำนวนมาก

ส่วนถนนอุทง พบว่า มีศักยภาพในการเข้าถึงที่เปลี่ยนแปลงไปตามตำแหน่งที่มีการเชื่อมโยงกับถนนสายอื่นๆ แต่ในภาพรวมเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ (เส้นสีฟ้า-สีน้ำเงิน)

สรุป การสัญจรในระดับย่อยกว่าย่าน มักพบว่ามีความโน้มของระดับการสัญจรสูงอยู่นอกพื้นที่เกาะเมือง บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผสมผสานและมีผู้คนจำนวนมาก เช่น ศูนย์ราชการ ห้างสรรพสินค้า โรงงานอุตสาหกรรมและหมู่บ้านจัดสรร ส่วนเส้นทางที่ผู้คนภายในเกาะเมืองนิยมสัญจรนั้น จะเป็นถนนเส้นทางที่สะดวกและมีช่วงการเดินวน้อย ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะใช้ถนนโรจนะและถนนป่าโทน ในแนวตะวันออก-ตะวันตก และใช้ถนนคลองท่อในแนวเหนือ-ใต้ ด้วยรถส่วนบุคคล ส่วนชุมชนทั้งด้านในและรอบนอกเกาะเมือง มีแนวโน้มว่าจะใช้ถนนอุทงซึ่งมีการสัญจรในระดับต่ำ ซึ่งถือว่าไม่เหมาะสมกับความเป็นย่านพักอาศัยที่เงียบสงบดี

5. สรุปและเสนอแนะ

ชุมชนในพื้นที่บริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เป็นชุมชนที่เกิดขึ้นโดยการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่ในพื้นที่ “ชายขอบ” ที่เป็นพื้นที่ว่างระหว่างพื้นที่ปิดล้อมกับเส้นทางสัญจร ได้แก่ ถนน ทางรถไฟ และแม่น้ำลำคลอง ซึ่งส่วนใหญ่จะเกาะตัวอยู่ริมแม่น้ำรอบๆ เกาะเมือง เนื่องจากถูกกั้นออกจากพื้นที่ใจกลางเมืองที่เป็นอุทยานประวัติศาสตร์ภายใต้การควบคุมการขยายตัวทั้งแนวราบและแนวตั้ง ซึ่งเป็นข้อจำกัดด้านขนาด ขอบเขตพื้นที่ทำให้ชุมชนต้องมีการปรับตัวโดยใช้เส้นทางสัญจรในถนนสายต่างๆ ภายในพื้นที่เกาะเมืองและภายนอกเชื่อมโยกับพื้นที่อื่นๆ ซึ่งเส้นทางที่พบว่ามีศักยภาพในการเข้าถึงสูงหรือมีระดับการสัญจรอิสระสูงทั้งในระดับผ่านเมืองและระดับผ่านย่าน เช่น ถนนโรจนะและถนนชุกุน ตามคุณสมบัติเชิงस्थานนั้นควรมีกิจกรรมการค้ามักเกาะตัวอยู่บนเส้นทาง และดึงดูด “กิจกรรมการค้า” (attractors) อื่นๆ มากระตุ้นตัวจนเกิดเป็น “ผลกระทบทวีคูณ” (multiplier effects) กลายเป็น “ศูนย์กลางที่มีชีวิต” (live center) ทำให้พื้นที่บริเวณนี้ ปรากฏเป็นย่านการค้าขายที่ลึกลับหนาแน่นกว่าพื้นที่อื่นๆ ควบคู่ไปกับบริเวณทั่วไปที่มีกิจกรรมอื่นๆ กระจายตัวอยู่ แต่ในสภาพความเป็นจริงพื้นที่กลับถูกควบคุมและเป็นที่ตั้งของพื้นที่ปิดล้อม ทั้งโบราณสถาน สถานศึกษา สถานที่ราชการ ตลอดจนบ้านพักข้าราชการ ทำให้อ่านพาณิชยกรรมไป

เกิดขึ้นในพื้นที่อื่น ได้แก่ ตลอดหัวรอและตลาดเจ้าพรหม ซึ่งไม่ได้เป็นตำแหน่งที่มีสัดส่วนพื้นที่ที่มีความเป็นศูนย์กลางอย่างแท้จริง

ในทางตรงข้าม ระดับการสัญจรสูงที่ได้เกิดขึ้นในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งมีโบราณสถานสำคัญจำนวนมาก ตลอดจนสถานที่ราชการ สถานศึกษาที่ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาระดับการสัญจรอิสระที่สูงทั้งในระดับผ่านเมืองและระดับผ่านย่าน รวมทั้งเป็นเส้นทางสัญจรที่เอื้อต่อการเดินทางด้วยรถยนต์เป็นหลัก จึงได้ก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองที่มีผลต่อการพังทลายของโบราณสถาน ตลอดจนก่อให้เกิดปัญหาจราจรและมลพิษทางเสียงและอากาศ ตลอดจนในพื้นที่ชุมชนเองก็กลับมีระดับการสัญจรอิสระที่ต่ำ จนไม่สามารถเหนี่ยวนำให้เกิดความเป็น “ศูนย์กลางที่มีชีวิต” ขึ้นภายในชุมชนหรือกลุ่มชุมชนได้ โดยมีเพียงพื้นที่พักอาศัยที่ปราศจากพื้นที่ประโยชน์ใช้สอยอื่นๆ อันเป็นองค์ประกอบชุมชนที่สมบูรณ์ ทำให้ชุมชนเหล่านี้จึงต้องมีการเดินทางในชีวิตประจำวันเพื่อไปพึ่งพาองค์ประกอบของชุมชนอื่นๆ ในละแวกใกล้เคียงและที่ไกลออกไป

และจากการศึกษาคุณสมบัติของลักษณะเชิงสัมพันธ์ของพื้นที่บริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา อาจกล่าวได้ว่า การที่ชุมชนจะสามารถดำรงอยู่ได้ต่อไป ภายใต้เงื่อนไขข้อจำกัดต่างๆ นี้ จำเป็นต้องสร้างให้เกิดระดับการสัญจรอิสระภายในระบบของกลุ่มชุมชนที่สูงมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยอาจเกิดจาก การเปิดเส้นทางใหม่ภายในพื้นที่ปิดล้อมบริเวณชุมชน อาจด้วยการเดินผ่าน เพื่อลดความสิ้นเปลืองหรือเปิดพื้นที่ปิดล้อมที่เอื้อให้ผู้คนเข้าไปใช้งานได้ การเบี่ยงเส้นทางจากถนนสายหลักกลางเกาะเมืองไปใช้การสัญจรบนถนนอุโมงค์รอบเกาะเมืองแทน การปิดถนนบางสายที่มีระดับการสัญจรอิสระสูงในพื้นที่ประวัติศาสตร์ ให้เหลือเพียงการใช้รถราง การปั่นจักรยาน การเดิน เพื่อลดศักยภาพการเข้าถึงและเพิ่มศักยภาพให้กับถนนสายอื่นๆ ที่เหมาะสมกว่า การเชื่อมโยงชุมชนเดี่ยวๆ ให้เกิดขึ้นเป็นกลุ่มชุมชน ด้วยเพิ่มเส้นทางสัญจรตามสภาพพื้นที่ เช่น ชุมชนที่อยู่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำ ควรสร้างให้มีสะพาน อาจเป็นสะพานไม้เพื่อจำกัดเฉพาะคนเดิน ทำเรือข้ามฟาก ตลอดจน การเพิ่มสิ่งดึงดูดกิจกรรม (attractors) ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชน เช่น กิจกรรมการค้า กิจกรรมในแบบเฉพาะของย่านอนุรักษ์ เช่น การแสดง การทำหัตถกรรมต่างๆ ตลอดจนสร้างทำน้ำ ทางเดินริมน้ำ พื้นที่นั่งเล่น เพื่อเพิ่มระดับการสัญจรอิสระที่สามารถเหนี่ยวนำให้เกิดศูนย์กลางที่มีชีวิต และย่านต่างๆ เป็นองค์ประกอบที่สมบูรณ์ได้

และอาจสรุปได้ว่า ลักษณะเชิงสัมพันธ์ของชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งอยู่ภายใต้บริบทของเมืองฐานน้ำในนครประวัติศาสตร์ จะต้องสร้างให้เกิด “ระบบโครงข่ายการสัญจรอิสระที่เป็นหนึ่งเดียว” (unified natural movement network) ในพื้นที่ชุมชน ทั้งทางน้ำและทางบกผสมผสานกันในระดับที่สูงกว่าที่เป็นอยู่ และลดข้อจำกัดจากการถูกปิดล้อม เพื่อเหนี่ยวนำให้เกิดองค์ประกอบชุมชนที่สมบูรณ์ขึ้น เช่น ย่านการค้า ศาสนสถาน สถานที่ราชการ ฯลฯ ที่มีความแตกต่างหลากหลาย ตลอดจนเกิดศูนย์กลางที่มีชีวิต ที่ส่งเสริมให้เกิดการดำรงอยู่

ของชุมชนในสภาพการณ์ปัจจุบันและอนาคต ประโยชน์ที่ได้จากการศึกษานี้ สามารถนำมาเป็นข้อพิจารณาในการวางแผน วางผัง การอนุรักษ์ หรือการฟื้นฟูบูรณะชุมชนในบริเวณนครประวัติศาสตร์ ไม่ถูกตัดขาดจากพื้นที่อื่นๆ ของเมือง ตลอดจนเกิดเป็นสังคมที่มีชีวิตชีวา เศรษฐกิจที่เฟื่องฟู มีระบบสัญจรทางบกผสมผสานทางน้ำที่สอดคล้องสัมพันธ์กับสัดส่วนพื้นที่ในระดับที่เหมาะสม เอื้อให้ผู้คนเกิดทางเลือกในการสัญจร และดำรงเอกลักษณ์ไว้ได้ภายใต้วิถีชีวิตร่วมสมัย

6. กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาเอก สาขาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยมีผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไชศรี ภักดีสุขเจริญ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และรองศาสตราจารย์ ดร.วรรณศิลป์ พิรพันธุ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม และได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยภายใต้โครงการเครือข่ายเชิงกลยุทธ์เพื่อการผลิตและพัฒนาอาจารย์ในสถาบันอุดมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา ประเทศไทย

เอกสารอ้างอิง

- [1] การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2539. มรดกโลกอยุธยา. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรุงเทพฯ
- [2] เกื้อกุล ยืนยงอนันต์, 2529. ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ. 2438-2500. สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพฯ
- [3] ไชศรี ภักดีสุขเจริญ, 2548. วาทกรรมของเมืองผ่านโครงสร้างเชิงสัมพันธ์. วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [4] ธวัชชัย ตั้งศิริวานิช, 2549. กรุงศรีอยุธยาในแผนที่ฝรั่ง. สำนักพิมพ์มติชน กรุงเทพฯ
- [5] อธิบายแผนที่พระนครศรีอยุธยากับคำวินิจฉัยของพระยาโบราณราชธานินทร์ ฉบับชำระครั้งที่ 2 และภูมิสถานกรุงศรีอยุธยา, รวมพิมพ์ครั้งแรก. 2550. สำนักพิมพ์ดินฉาบ กรุงเทพฯ
- [6] Alexander, Christopher A. (1964) Notes on the Synthesis of Form, Cambridge, MA: Harvard. University Press.
- [7] Batty M.(1982) Spatial aggregation in gravity models: 4, Generalizations and large-scale applications Environment and Planning.
- [8] Desyllas, J. and E. Duxbury (2001) Axial Maps And Visibility Graph Analysis: A Comparison Of Their Methodology And Use In Models Of Urban Pedestrian Movement, Proceedings of the Space Syntax Third International Symposium, Atlanta, Georgia Tech.

- [9] Jones, A.N. and Larkham, P.J. (1991) Glossary of Urban Form Historical Geography Monograph no.26, Geo Books, Norwich for the Institute of British Geographers Historical Geography Research Group
- [10] Hillier B. et al, (1993) Natural movement: or configuration and attraction in urban pedestrian movement. Environment & Planning B: Planning & Design Vol.19
- [11] Hillier, B and J. Handson. (1984) The Social Logic of Space. United Kingdom: Cambridge University Press.
- [12] Hillier, B. (1996) City As Movement Economics. The Bartlett School of Graduate Studies. University College London.
- [13] Hillier, B. (2000) Centrality as a Process: Accounting for Attraction Inequalities in Deformed Grids, The 2th International Space Syntax Symposium Proceedings Volume II
- [14] Smailes, A E. (1966) The Geographic of Towns. Hutchinson University Library. Hutchinson & Co, LTD.