

สัณฐานพื้นที่ชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

MORPHOLOGICAL CHARACTERISTICS OF THE COMMUNITIES IN AND AROUND
AYUTTHAYA HERITAGE ISLAND

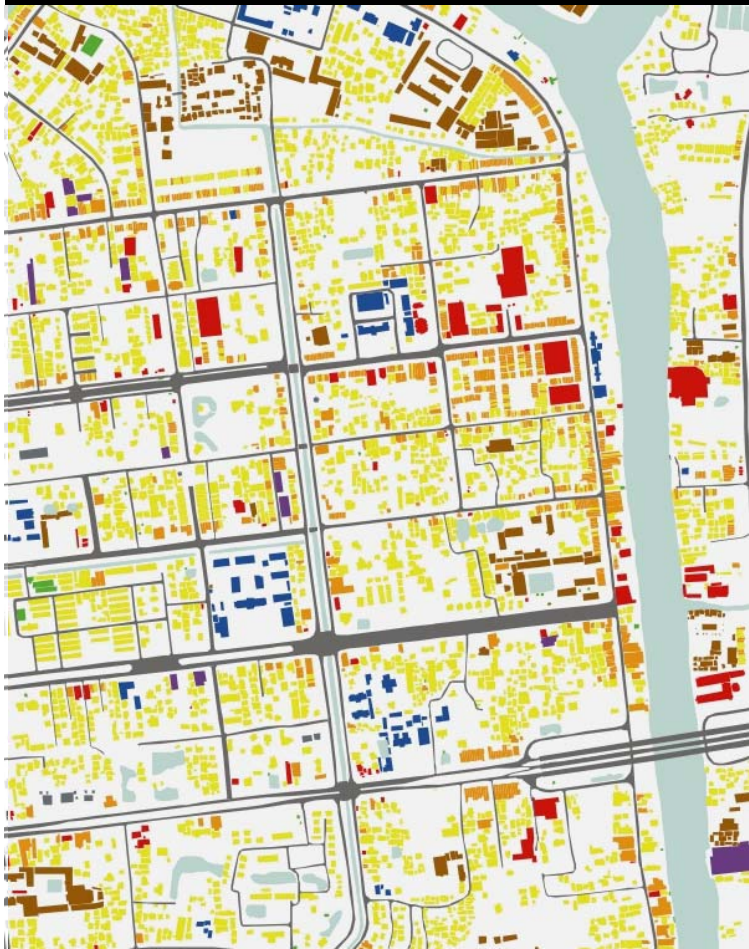
รูปณี รัตนถาวร
Tapanee Rattanathavorn



สัณฐานพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการดำรงอยู่ของชุมชน

เหมาะสมจะสร้างให้โครงข่ายการสัญจรภายในมีการเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ของเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ (Alexander, 1964, Batty, 1982, Hillier and Hanson, 1984)

โดยจะก่อให้เกิดความสะดวกในการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) และการสัญจรเพื่อผ่าน (move through) พื้นที่อย่างทั่วถึง ซึ่งจะเกิดการผสมผสานผู้คนทั้งในชุมชนและบุคคลภายนอก ด้วยวัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายที่หลากหลายแตกต่างกัน และนำมาซึ่งการเกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น ย่านการค้า ย่านพักอาศัย ย่านอุตสาหกรรม ฯลฯ อันเป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำรงอยู่ของชุมชน



ซึ่งเป็นคุณลักษณะที่อยู่ภายใต้ 3 ทฤษฎีหลัก คือ

“ท.การสัญจรอิสระ” (Theory of Natural Movement) (Hillier et al., 1993)

การสัญจรของผู้คนภายในพื้นที่อย่างอิสระ ในระดับที่แตกต่างกัน บางส่วนคึกคัก บางส่วนสงบเงียบ ส่งผลให้เกิดการกระจายกิจกรรมต่างๆ บนเส้นทางอย่างไม่เท่าเทียมกัน

“ท.กระบวนการเศรษฐกิจ” (Theory of Movement Economy) (Hillier, 1996)

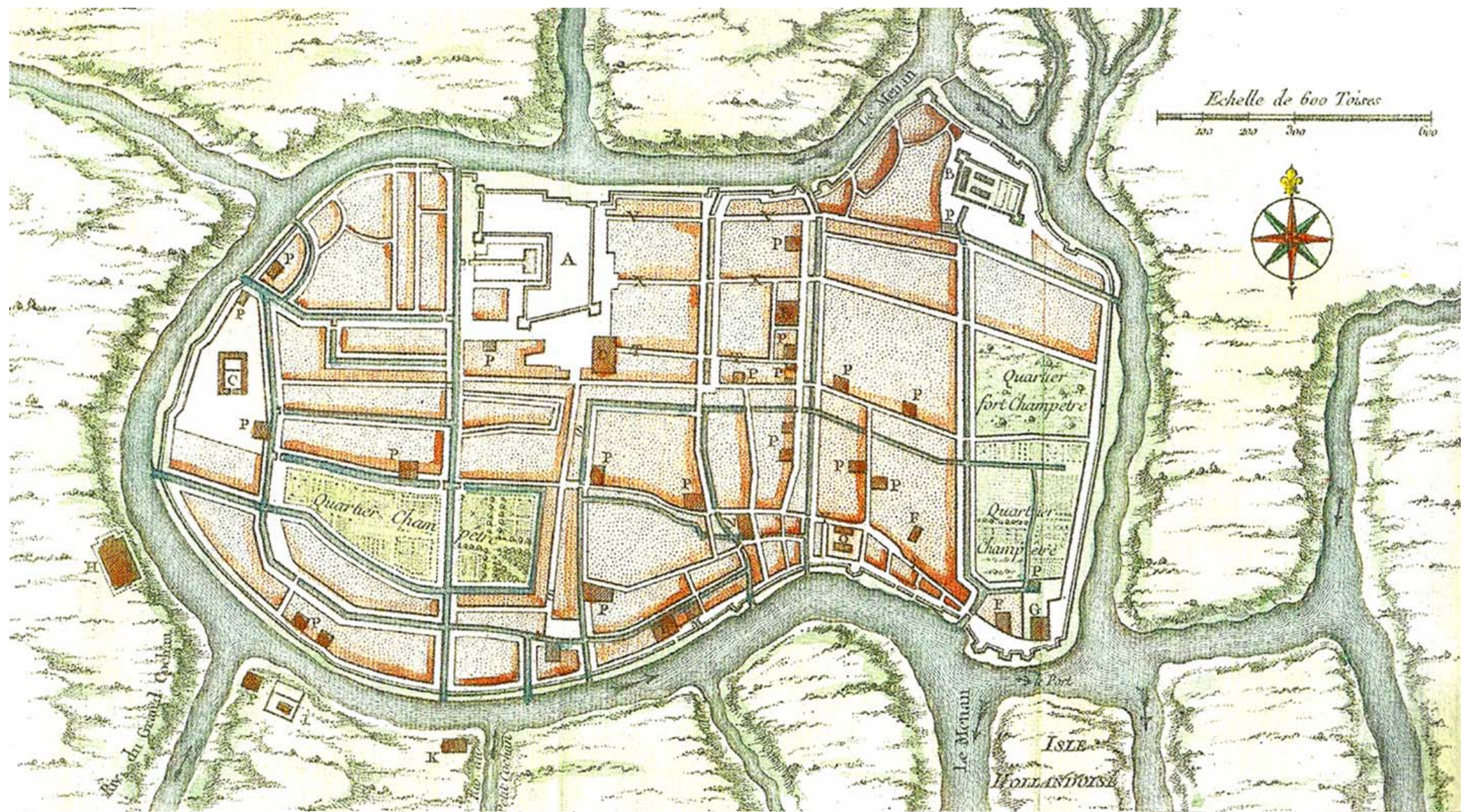
ระดับการสัญจรอิสระที่ไม่เท่าเทียมกัน โดยระดับที่สูงได้ดึงดูดกิจกรรมการค้า(attractors) มาเกาะตัวเพิ่มขึ้น เกิดเป็น “ผลกระทบทวีคูณ” (multiplier effects) ที่ดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่นๆ มาเพิ่มมากขึ้น

“ท.สัณฐานศูนย์กลาง” (Theory of Spatial of centrality) (Hillier, 2000)

ในย่านการค้าขายที่คึกคักหนาแน่นกว่าพื้นที่อื่นๆ เกิดเป็นศูนย์กลางที่ไม่หยุดนิ่ง (dynamic centrality) ควบคู่ไปกับบริเวณทั่วไปที่มีกิจกรรมอื่นๆ กระจายอยู่ เรียกว่า “ศูนย์กลางที่มีชีวิต” (live center)

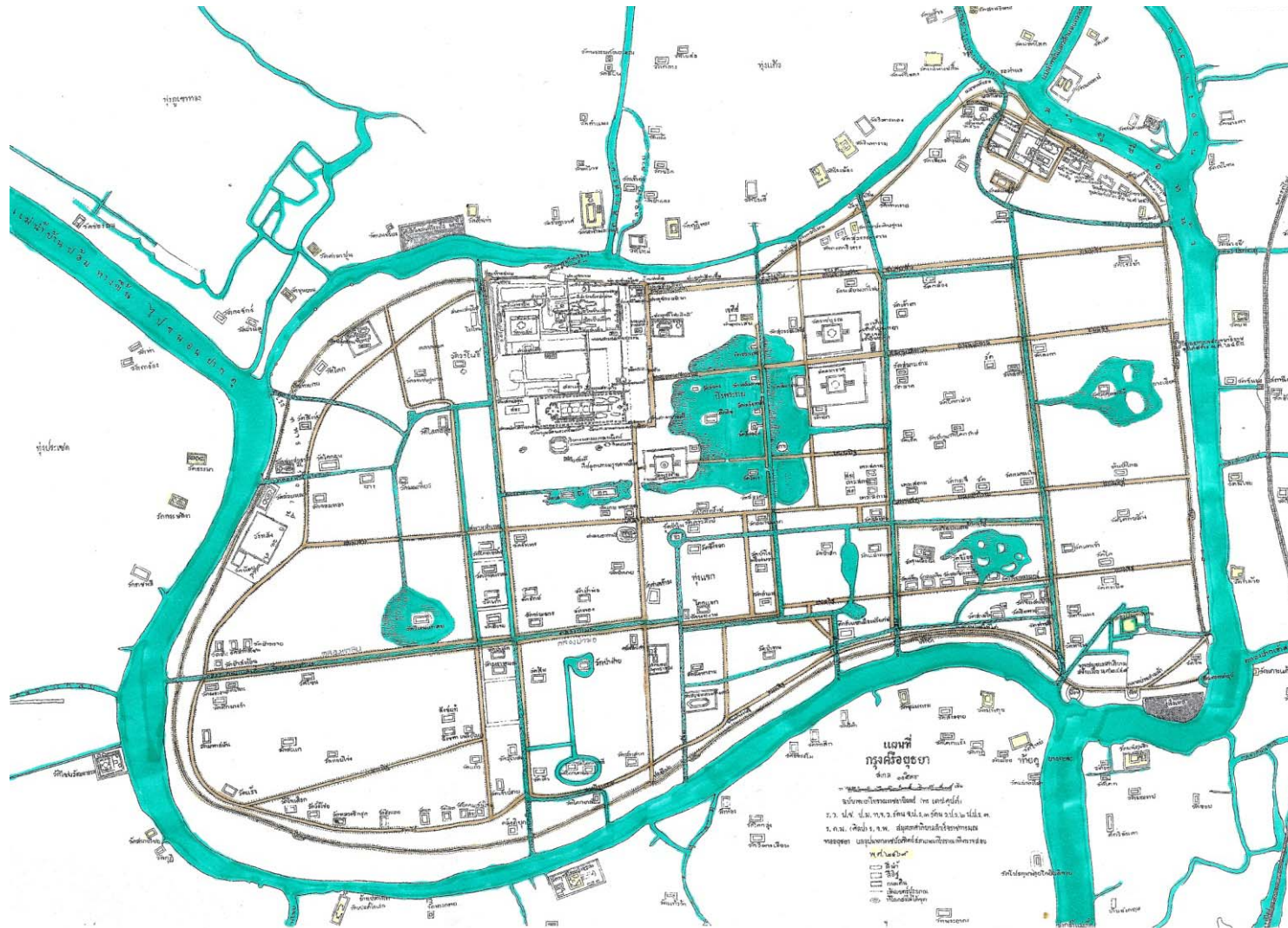


กระบวนการทั้งระบบนี้เป็นเงื่อนไขเชิงพื้นที่ (spatial conditions) ที่สำคัญที่ทำให้ชุมชนนั้นๆ สามารถดำรงอยู่ได้อย่างแท้จริง โดยประกอบไปกับเงื่อนไขอื่นๆ ทางด้านสังคม วัฒนธรรม วิถีชีวิต อาชีพที่สอดคล้องสัมพันธ์กัน

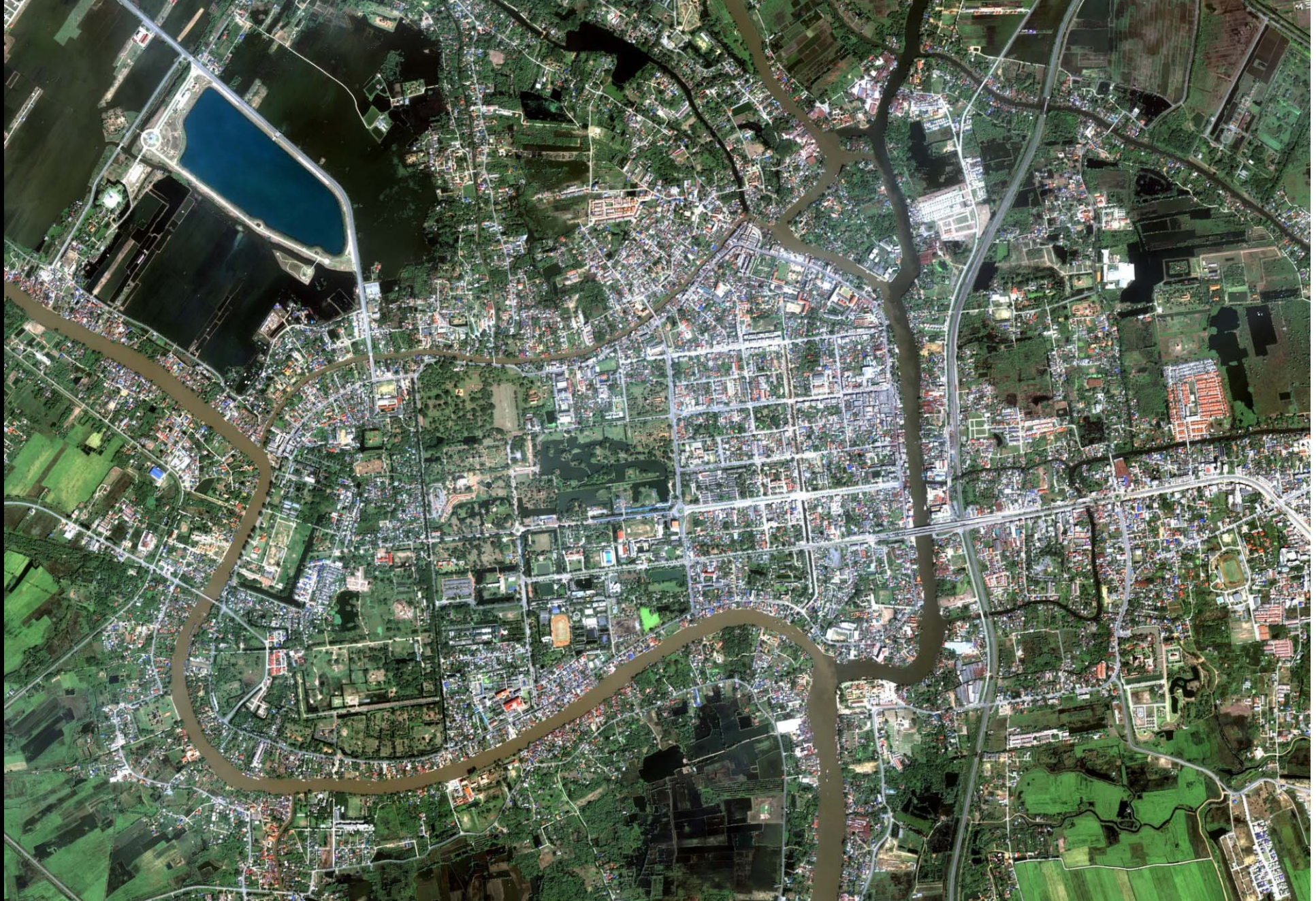


PLAN DE LA VILLE DE SIAM
 Capitale du Royaume de ce nom Levé par un Ingenieur Francois en 1687

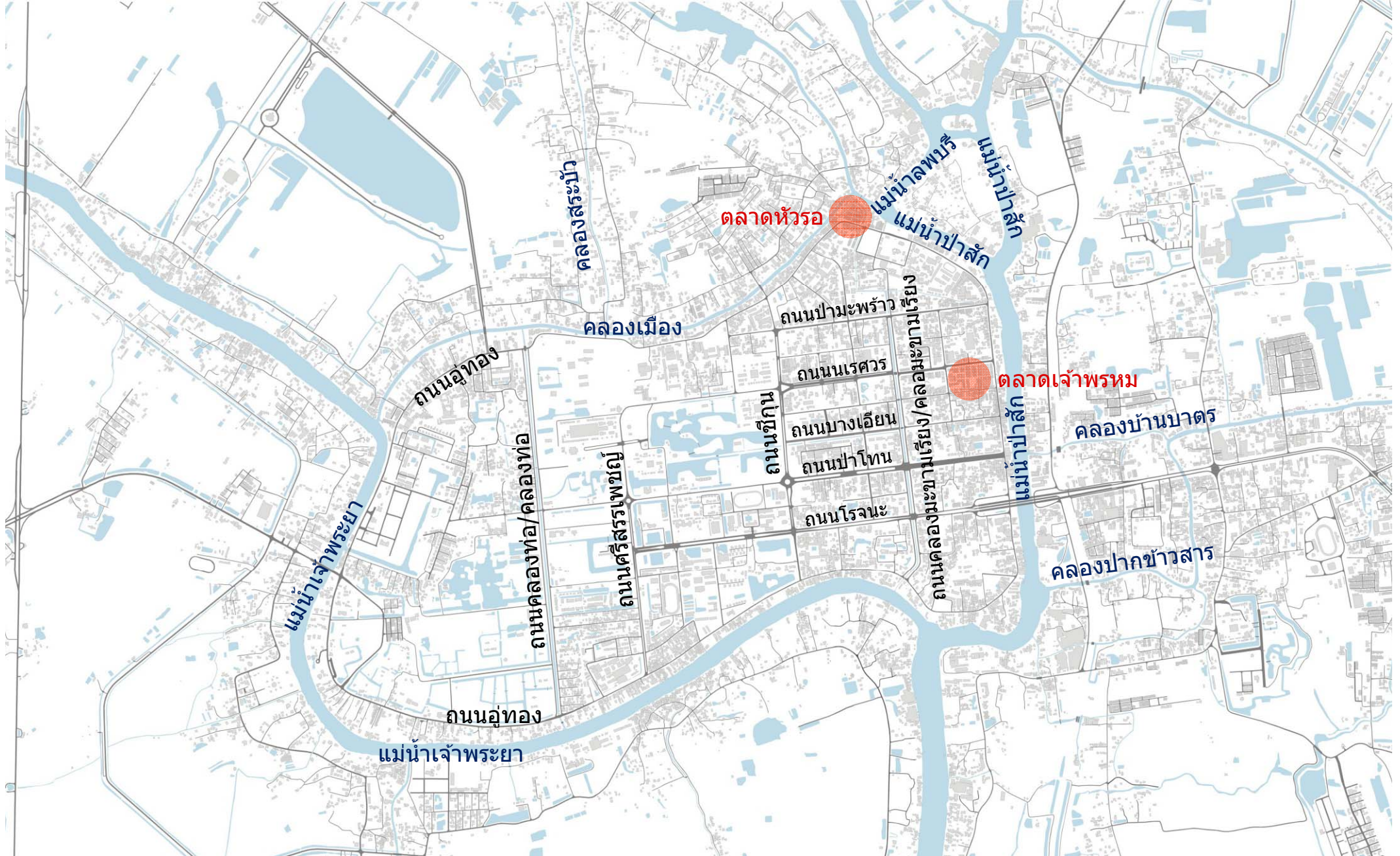
แผนที่กรุงศรีอยุธยา เมื่อ พ.ศ. 2230
 (Map of The old capital of Ayutthaya in 1687)



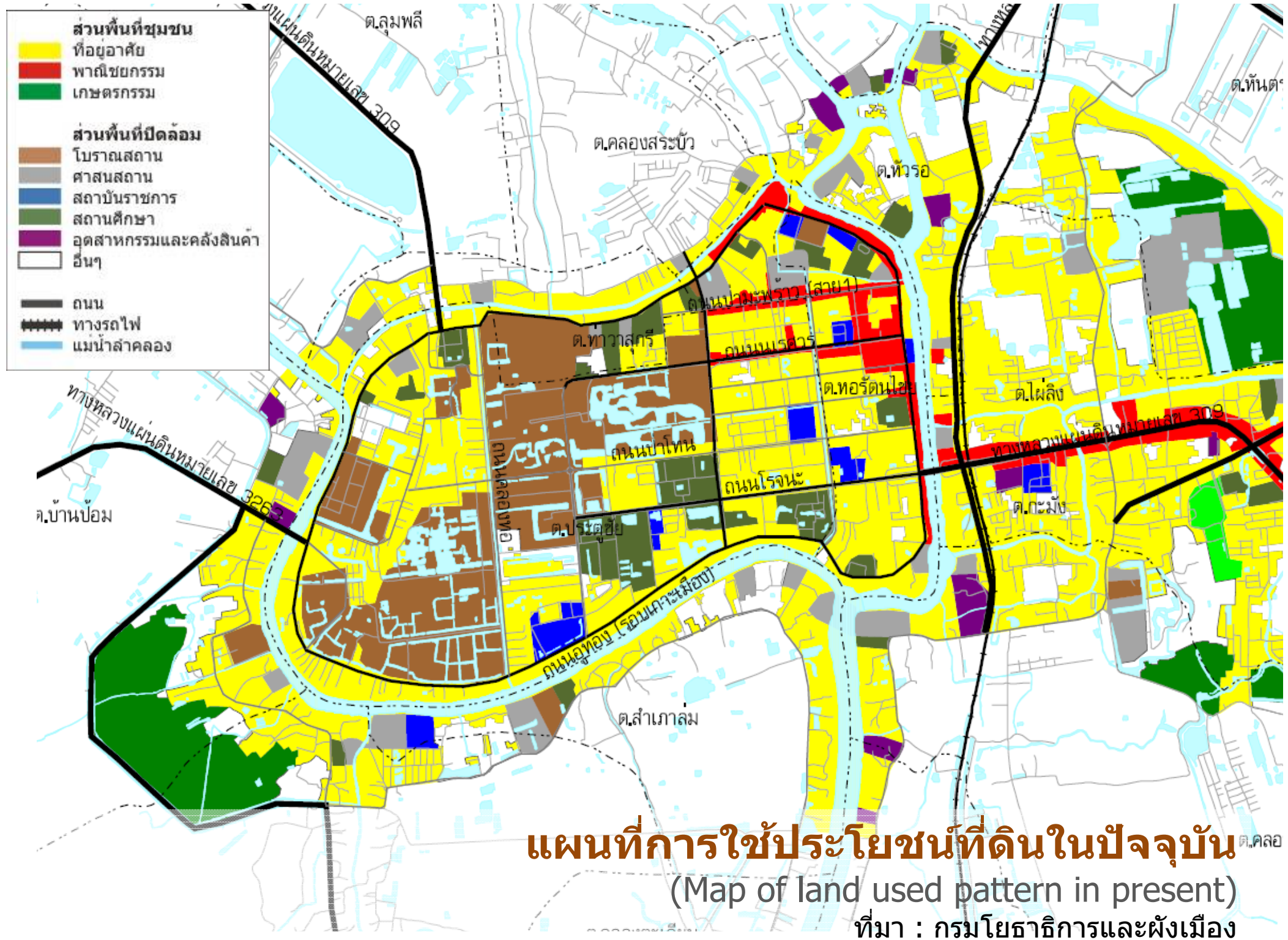
แผนที่กรุงศรีอยุธยา เมื่อ พ.ศ. 2469
จากการสำรวจของพระยาโบราณราชธานินทร์
(Map of The old capital of Ayutthaya in 1687)
ที่มา : อธิบายภูมิสถานกรุงศรีอยุธยา, 2550



ภาพถ่ายเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบัน
(Map of Ayutthaya Heritage Island in present)



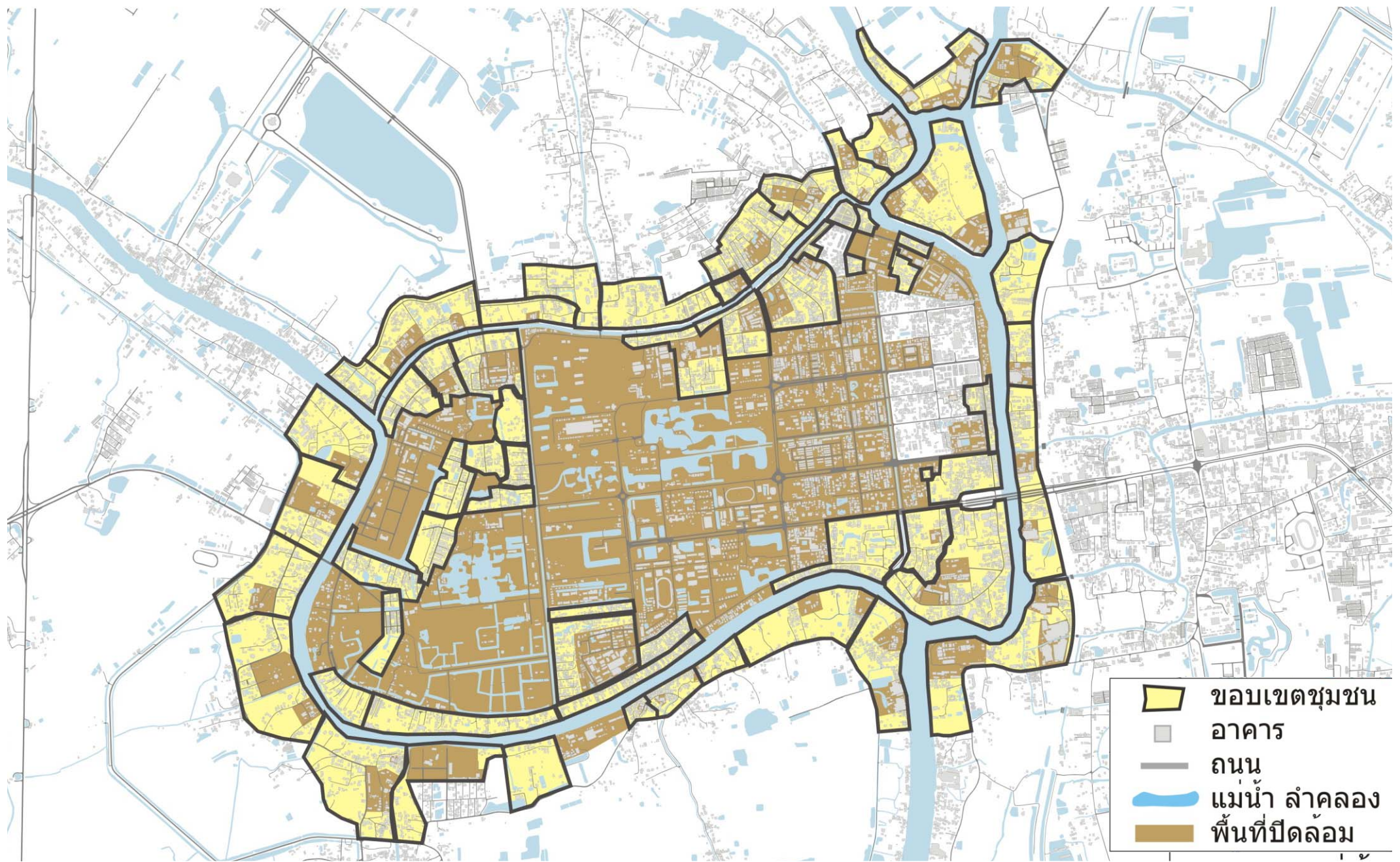
แผนที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบัน
(Map of Ayutthaya Heritage Island in present)



ชุมชนที่ตั้งอยู่ใน**พื้นที่นครประวัติศาสตร์** จึงถูกจำกัดการขยายตัวหรือการเปลี่ยนแปลง จากพื้นที่โบราณสถาน วัด วัง สถานที่ราชการ ฯลฯ ที่มีมาก่อน การเกิดขึ้นของชุมชน จึงเสมือนเป็น '**พื้นที่ปิดล้อม**' (**spatial enclaves**) ที่จำกัดการเข้าถึงด้วยเงื่อนไขต่างๆ เนื่องจาก เป็นกรรมสิทธิ์และการดูแลของหน่วยงานภาครัฐ ถึง 3,200 ไร่ หรือประมาณ 70% ของพื้นที่เกาะเมืองฯ รวมทั้ง กระจายอยู่ในพื้นที่ริมรอรอบนอก ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ถือเป็น

"หน่วยพื้นที่พิเศษที่ขัดขวางการพัฒนาตามปกติของเมือง"
(enclaves of relict morphological units)
(Smailes, 1966)

ที่นำไปสู่**การแบ่งแยกเชิงพื้นที่** (**spatial segregation**) ขึ้นในเกาะเมืองหลายๆ บริเวณ



แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งชุมชนและพื้นที่ปิดล้อม
(Map of settlement and spatial enclaves)



พื้นที่ปิดล้อมที่ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน
 (spatial enclaves without having interact with the communities)



พื้นที่ปิดล้อมที่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน
 (spatial enclaves having interact with the communities)

พื้นที่ปิดล้อมได้ส่งผลให้....

- เกิดพื้นที่ว่างเล็กๆ บริเวณพื้นที่ปิดล้อม
- มีการตั้งถิ่นฐาน เกิดเป็นชุมชนพักอาศัยในพื้นที่ว่าง
- ชุมชนมีขนาดเล็ก ไม่สามารถสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก อันเป็นองค์ประกอบสำคัญของความเป็นชุมชนขึ้น ภายในพื้นที่อย่างครบถ้วนได้ ต้องพึ่งพาชุมชนอื่นที่อยู่ใกล้เคียงและไกลออกไป ในการดำรงชีวิต
- ผู้คนมีรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันไปตามตำแหน่งที่ตั้ง เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ด้วยการสัญจรทางบกและทางน้ำร่วมกัน

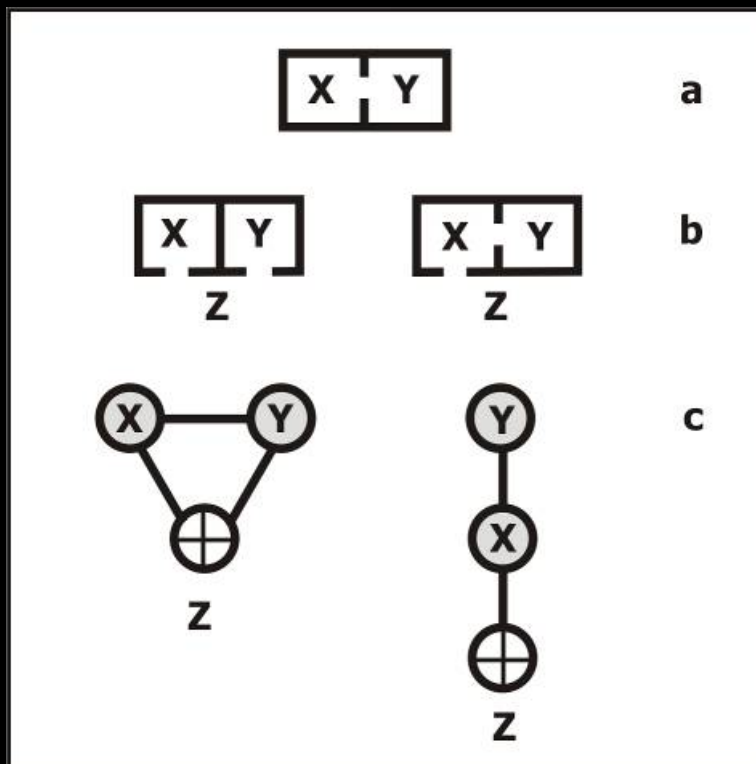


รูปแบบการเดินทางในชีวิตประจำวัน
(transportation patterns in everyday life)

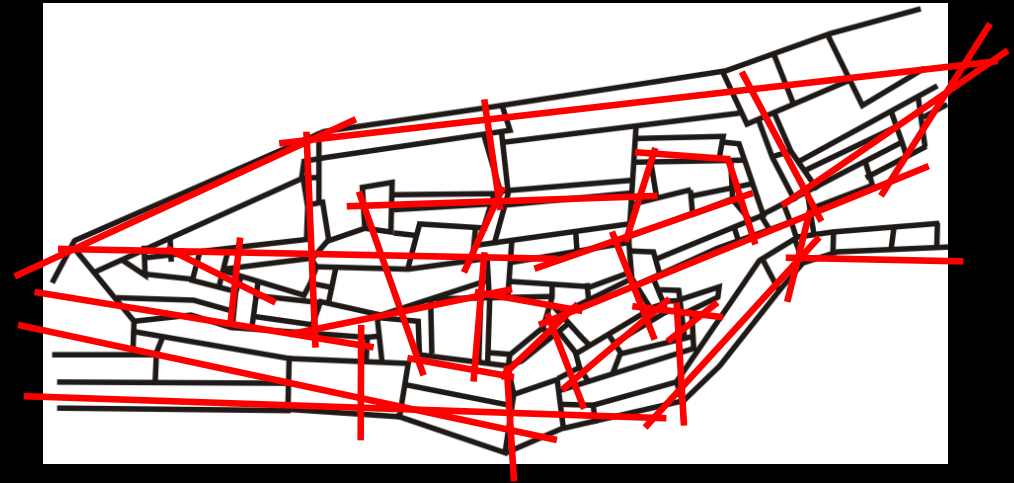
การวิเคราะห์ศักยภาพภาพในการเข้าถึงของโครงข่ายการสัญจร

แผนภูมิแสดงหน่วยย่อยในพื้นที่และโครงสร้างการเชื่อมต่อระหว่างหน่วย

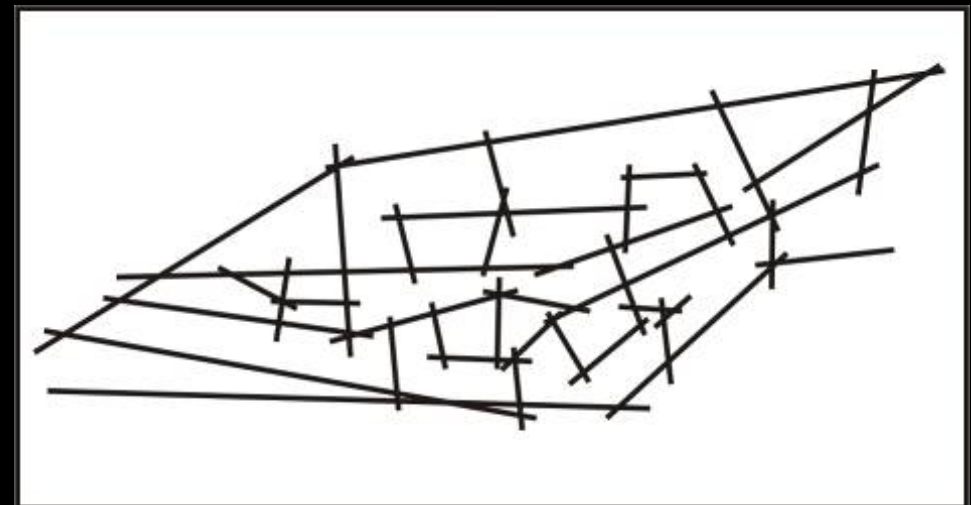
การเชื่อมต่อระหว่างหน่วยย่อยที่แตกต่างกัน จะได้แผนภูมิที่แสดงความสัมพันธ์ในระบบที่แตกต่างกันด้วย



แผนภูมิความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยพื้นที่ย่อย (convex space)

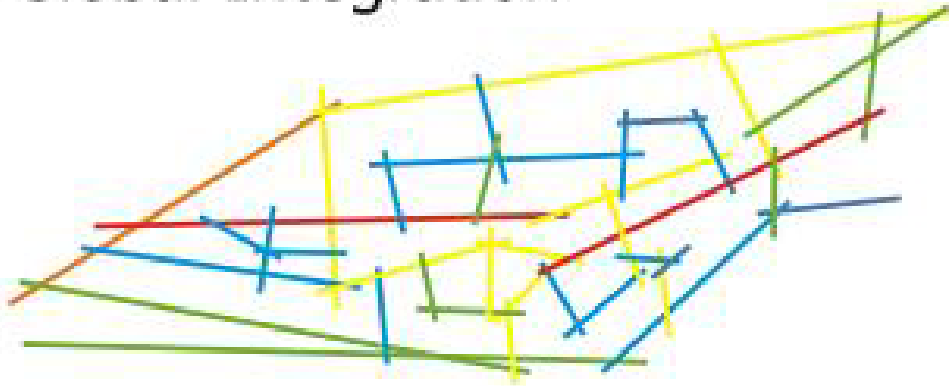


หน่วยพื้นที่ย่อย (convex space) ของพื้นที่ว่างภายในเมือง Gassin ประเทศฝรั่งเศส

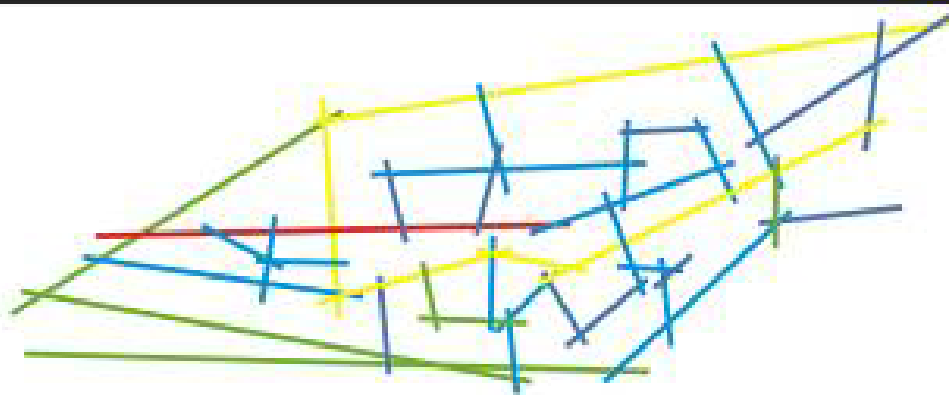


แผนที่แอกเซียล (axial map) แสดงโครงข่ายสัญญาณของเมือง Gassin

Global Integration



Local Integration

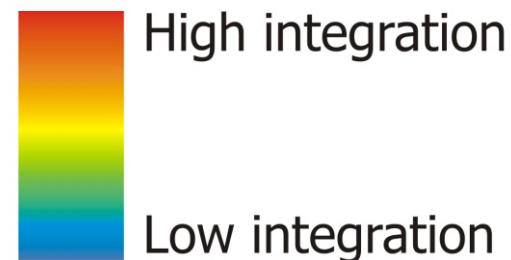


Connectivity

(1) ศักยภาพในการเข้าถึงในระดับเมือง (global integration) เป็นศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง จากเส้นทางอื่นๆ ทั้งหมดภายในเมือง หรือ เป็นเส้นทางสำคัญที่ผู้คนนิยมใช้ในการสัญจรในระดับเมือง หรือเรียกว่า "ผ่านเมือง"

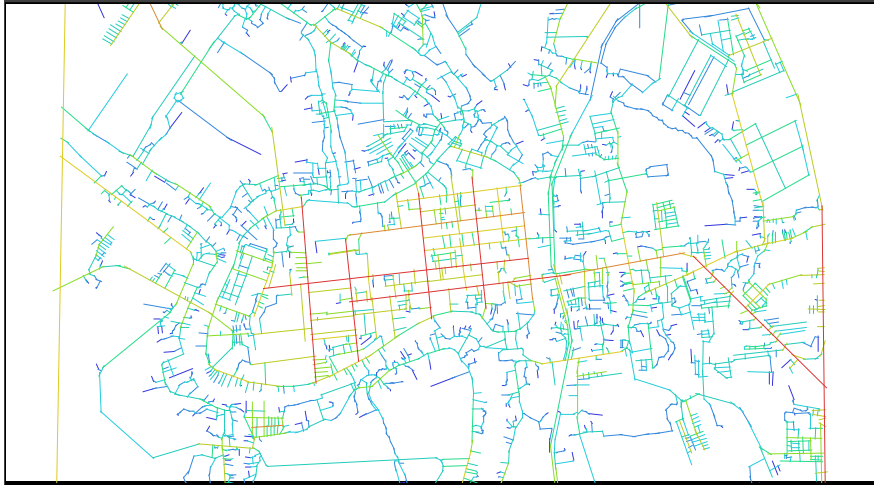
(2) ศักยภาพในการเข้าถึงในระดับย่าน (local integration) หรือชุมชน เป็นศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งจากเส้นทางอื่นๆ ถัดไปทุกๆ 2 เลี้ยว หรือ เป็นเส้นทางสำคัญที่ผู้คนนิยมใช้สัญจรในระดับย่าน หรือเรียกว่า "ผ่านย่าน"

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

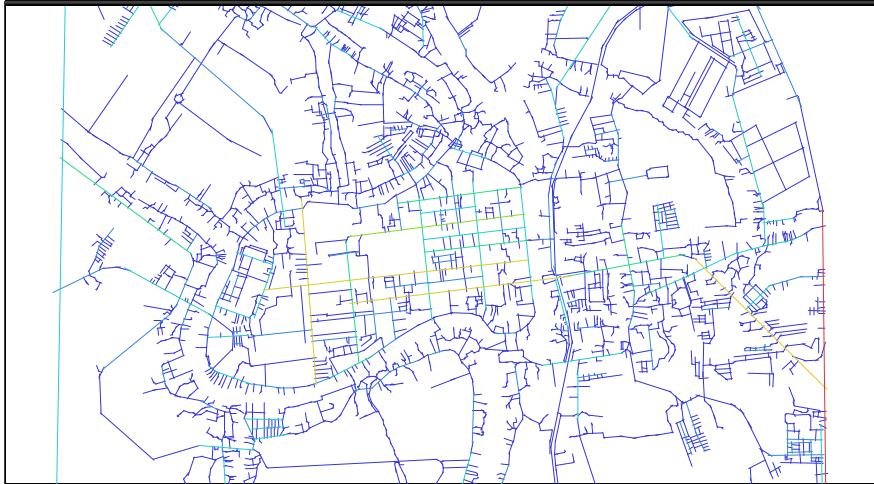




global integration (R_n , n step)



local integration (R_3 , 3 step)



connectivity

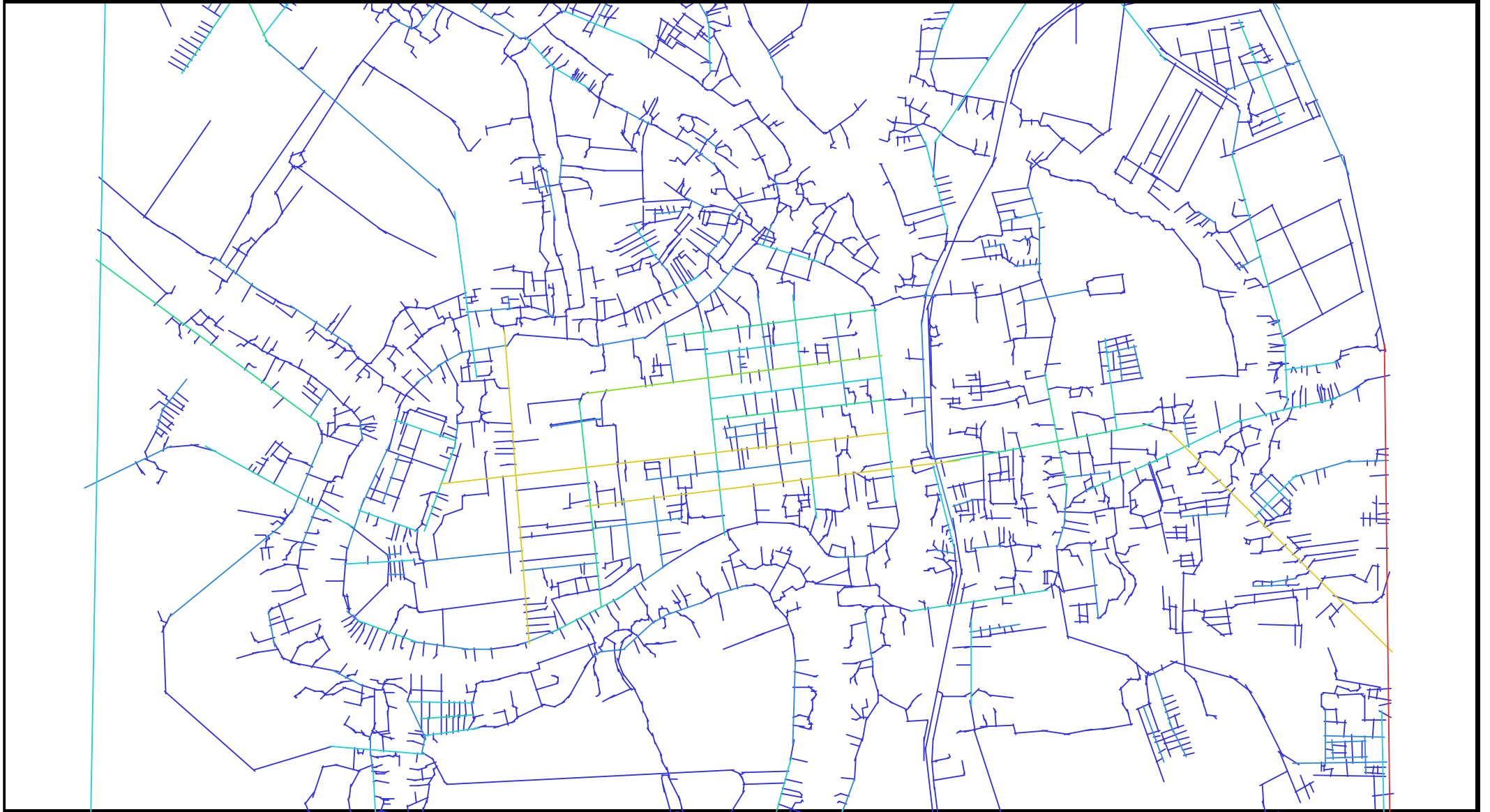
**แผนที่แอกเซียลแสดงการวิเคราะห์
 สัณฐานเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
 (axial map of Ayutthaya Heritage Island)**



แผนที่แอกเซียลแสดงศักยภาพในการเข้าถึงระดับเมือง
(axial map of global integration ,Rn)

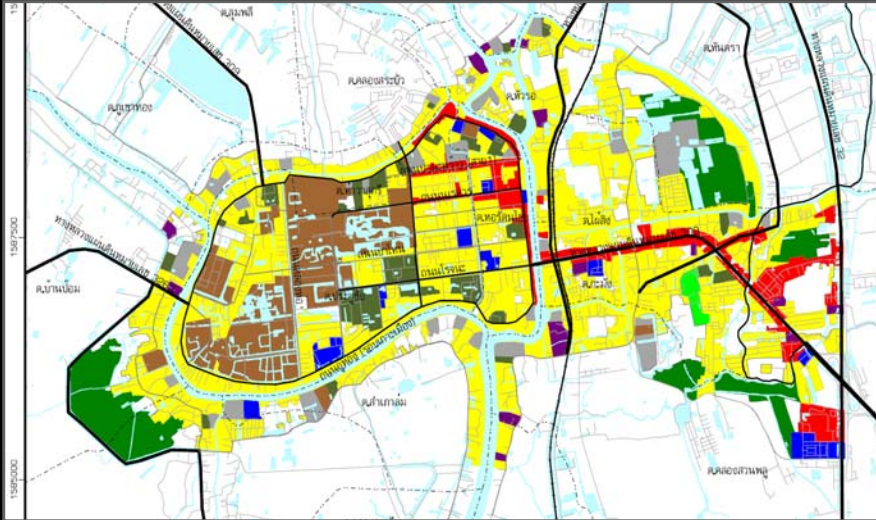


แผนที่แอกเซียลแสดงศักยภาพในการเข้าถึงระดับย่าน
(axial map of local integration ,R3)



แผนที่แอกเซียลแสดงศักยภาพในการเชื่อมต่อ
(axial map of connectivity)

ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการเข้าถึงระดับเมือง (axial map of global integration ,Rn)



เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง พบบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32, 309 ,ถนนโรจนะ พบว่า โดยส่วนใหญ่เป็นย่านพักอาศัย สถานศึกษา สถานที่ราชการ ย่านพาณิชยกรรมและบนถนนชื่อกุณ มีด้านหนึ่งผ่านพื้นที่โบราณสถานสำคัญ

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างสูง พบบนถนนสายรองต่างๆ เป็นเส้นทางที่ผ่านสถานที่ราชการ สถานศึกษา ย่านพักอาศัย และบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งเป็นเส้นทางออกสู่พื้นที่รอบนอกตัดผ่านย่านชุมชนพักอาศัย

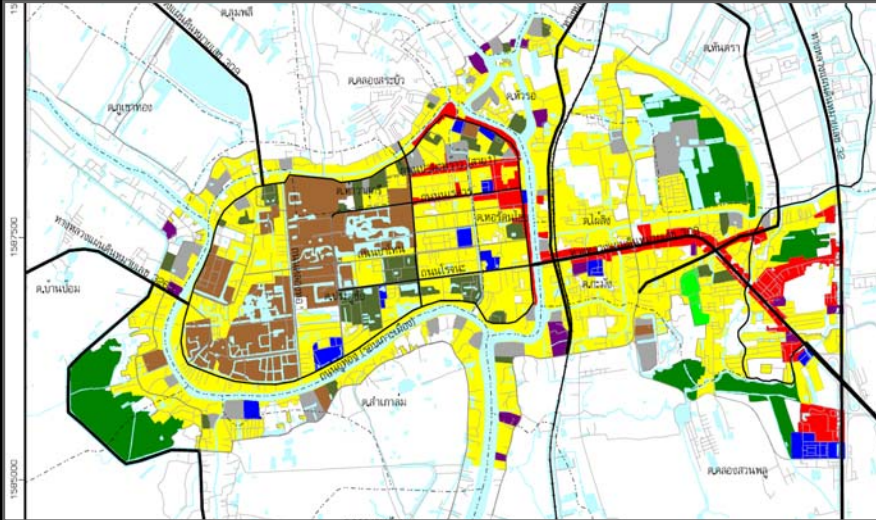
เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงปานกลาง ได้แก่ ถนนซอยต่างๆ ที่เข้าสู่พื้นที่พักอาศัย

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ ได้แก่ ถนนซอยซึ่งเป็นถนนปลายตันที่เกาะอยู่ริมแม่น้ำรอบๆ เกาะเมือง

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ ถนนซอยซึ่งเป็นถนนปลายตันที่เกาะอยู่ริมแม่น้ำด้านนอก

ถนนอุททอง มีศักยภาพในการเข้าถึงที่เปลี่ยนแปลงไปตามตำแหน่งที่มีการเชื่อมโยงกับถนนสายอื่นๆ โดยมีศักยภาพการเข้าถึงค่อนข้างสูงถึงค่อนข้างต่ำ

ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการเข้าถึงระดับย่าน (axial map of local integration ,R3)



เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง พบบนถนนโรจนะ ถนนป่าโทน ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรเพชญ์ ถนนชึกุน และถนนคลองมะขามเรียง ที่สานกันในระบบกริด ซึ่งผ่านย่านพักอาศัย สถานศึกษา สถานที่ราชการ

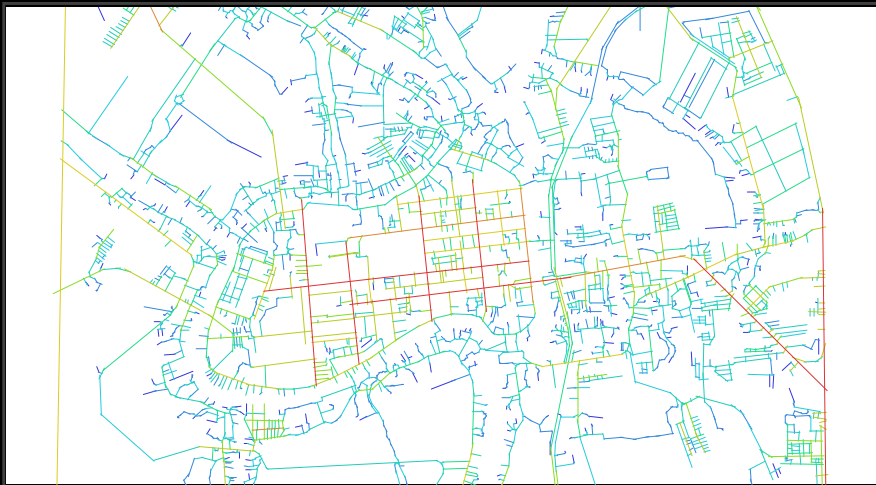
เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างสูง พบบน ถนนนเรศวร ถนนอุทอดด้านตะวันออก และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรม

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงปานกลาง ได้แก่ ถนนปามะพร้าว ถนนหอรदनไชย ถนนบางเอียน และถนนที่เข้าสู่พื้นที่ชุมชน

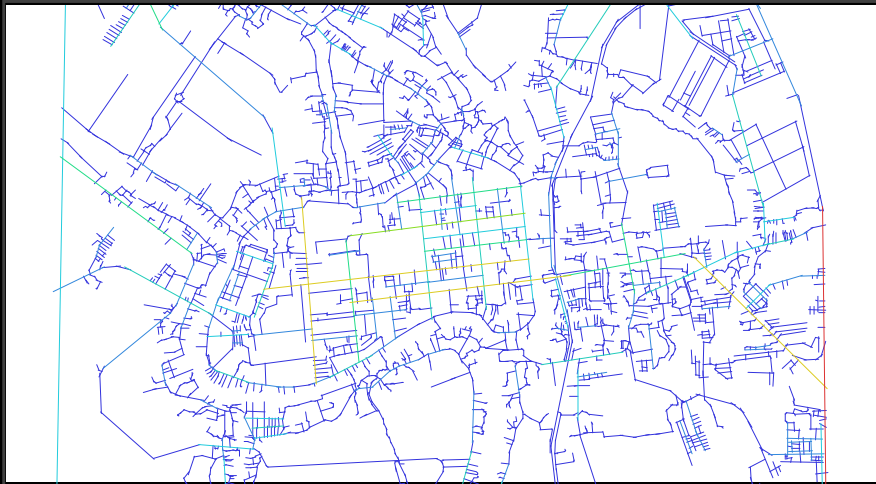
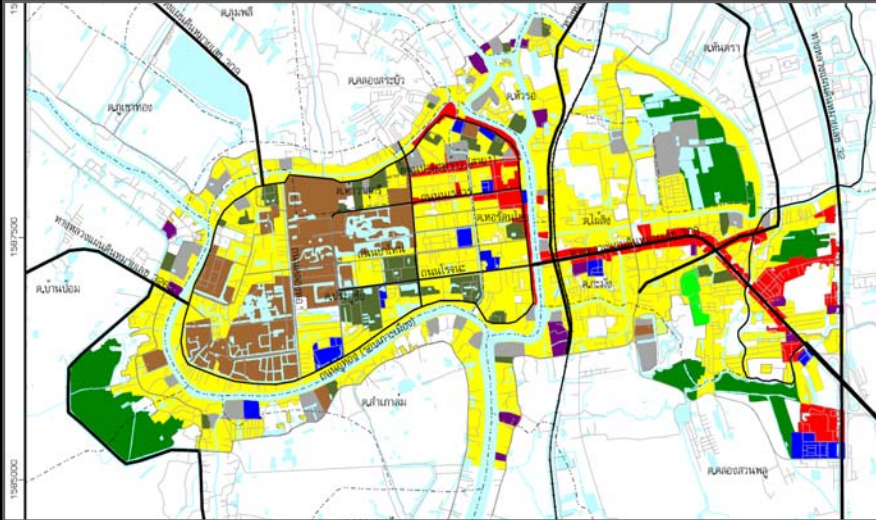
เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ ได้แก่ ถนนซอยซึ่งเป็นถนนปลายตันที่เกาะอยู่ริมแม่น้ำรอบๆ เกาะเมือง

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ ได้แก่ ถนนซอยในพื้นที่พักอาศัย

ถนนอุทอง มีศักยภาพในการเข้าถึงที่เปลี่ยนแปลงไปตามตำแหน่งที่มีการเชื่อมโยงกับถนนสายอื่นๆ โดยมีศักยภาพการเข้าถึงค่อนข้างสูงถึงปานกลาง



ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการเข้าถึงระดับเมือง (axial map of global integration ,Rn)



เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง อยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงนอกเกาะเมือง ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และห้างสรรพสินค้า ตลอดจนหมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรม

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างสูง พบบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ถนนโรจนะ ถนนป่าโทน ถนนคลองท่อ ผ่านย่านชุมชนพักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงปานกลาง พบบนถนนนครสวรรค์ ซึ่งมีตลาดเจ้าพรหม สำนักงานเทศบาล และโบราณสถาน

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ พบบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ก่อนเข้าเกาะเมืองซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรม ถนนป่ามะพร้าว ถนนบางเอียนเป็นพื้นที่พักอาศัย

เส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำ พบบนถนนชี่กุน ถนนคลองมะขามเรียงและถนนชอย ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชน

ถนนอุททอง ในภาพรวมมีศักยภาพการเข้าถึงต่ำ

ข้อเสนอแนะ..สัญญาณพื้นที่อยุธยา

สร้างให้เกิด**ระดับการสัญจรอิสระ (natural movement)** ภายในระบบของกลุ่มชุมชนที่สูงมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดย

- การเปิดเส้นทางใหม่ภายในบริเวณชุมชน / เปิดพื้นที่ปิดล้อมเอื้อให้ผู้คนเข้าไปใช้งาน



- การปิดถนนบางสายที่มีระดับการสัญจรอิสระสูงในพื้นที่ประวัติศาสตร์ เพื่อลดศักยภาพการเข้าถึง และเพิ่มศักยภาพให้กับถนนสายอื่นๆ ที่เหมาะสมกว่า
- การเบี่ยงเส้นทางจากถนนสายหลักไปใช้การสัญจรบนถนนอุโมงกรอบเกาะเมืองแทน



ข้อเสนอแนะ..สัณฐานพื้นที่อยุธยา

เหนี่ยวนำให้เกิด**เศรษฐกิจ (Movement Economy)** เพื่อสร้างให้เกิดกิจกรรมต่างๆ ที่หลากหลาย เช่น การค้า โดย

- การเชื่อมโยงชุมชนเดี่ยวๆ ให้เกิดขึ้นเป็นกลุ่มชุมชน



- การเชื่อมโยงชุมชนที่อยู่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำ โดยสร้างให้มีสะพาน /ท่าเรือข้ามฟาก /เรือโดยสาร



ข้อเสนอแนะ..สัณฐานพื้นที่อยุธยา

เพิ่ม**สิ่งดึงดูดกิจกรรม (attractors)** ให้เกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชน เช่น

- กิจกรรมการค้า กิจกรรมในแบบเฉพาะของย่านอนุรักษ์ เช่น การแสดง การทำหัตถกรรม การล่องเรือ



- สร้างทำน้ำ ทางเดินริมน้ำ พื้นที่นั่งเล่น เพื่อเพิ่มระดับการสัญจรอิสระที่สามารถเหนี่ยวนำทำให้เกิด **ศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center)** และย่านต่างๆ เป็นองค์ประกอบที่ครบถ้วนสมบูรณ์ของชุมชน



ขอบคุณค่ะ
Thank you