

พัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี



นางสาวพัชรี ทองอำไพ

ศูนย์วิทยพัชรากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

DEVELOPMENT OF COMMUNITIES BY THE BEACHSIDE BRIDGE, CHONBURI

Miss Phatcharee Thongampai

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and Regional Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University



พัชรี ทองอำไพ : พัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี.  
(DEVELOPMENT OF COMMUNITIES BY THE BEACHSIDE BRIDGE, CHONBURI) อ.ที่ปรึกษา  
วิทยานิพนธ์หลัก : ผศ.ดร.พนิต ภูจินดา, 134 หน้า.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการ ปัจจัยและผลที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเลียบชายฝั่งทะเล ที่มีบทบาทหน้าที่แตกต่างกันไปในแต่ละช่วงเวลา วิธิดำเนินการศึกษาประกอบด้วย 1) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง 2) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของชุมชน

การศึกษากการเปลี่ยนแปลงถูกแบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลา ตามการเปลี่ยนแปลงสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน ช่วงเวลาที่ 1 (พ.ศ. 2495-พ.ศ.2511) ชุมชนชายทะเลมีระบบเศรษฐกิจประมงเพื่อการยังชีพและพึ่งพาอาศัยกันแบบเครือญาติ การเดินทางหลักเป็นการสัญจรเลียบชายฝั่งทางน้ำ มีถนนขีรปราการ ที่ยังคงเป็นถนนเส้นเล็ก ๆ เชื่อมโยงภายในชุมชนเท่านั้น มีกิจกรรมการค้าและการบริการขนาดกะทัดรัด กระจุกตัวด้วยมวลอาคารขนาดเล็ก ในปี พ.ศ. 2512-พ.ศ.2547 มีการเปิดให้บริการถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนสายหลักของประเทศ เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานเป็นแนวยาวริมถนนสายหลัก ประชากรในชุมชนประกอบอาชีพการค้า การบริการที่หลากหลาย เป็นสังคมครอบครัวเดี่ยวและมีคนกลุ่มใหม่เข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น พื้นที่ว่างมีน้อยลง จาก พ.ศ. 2548 จนถึงปัจจุบันมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล เพื่อลดความแออัดจากการจราจรผ่านเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยวของชุมชน พบว่าไม่ส่งผลต่อลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชนมากนัก แต่ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางของคนในชุมชนและตลาดประมงชายฝั่ง

งานวิจัยฉบับนี้ได้เสนอแนะว่า หน่วยงานของรัฐควรส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงภูมิทัศน์ ตลอดจนการอนุรักษ์สถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า รวมทั้งควรมีการศึกษาองค์ประกอบของเมืองเก่าที่เป็นชุมชนชายฝั่งทะเล ผลที่ได้รับควรถูกนำไปใช้ในการวางแผนพัฒนาชุมชนชายฝั่งทะเลต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง .....ลายมือชื่อนิสิต พัชรี ทองอำไพ  
สาขาวิชา การวางแผนภาคและเมือง .....ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก Parit  
ปีการศึกษา 2553.....

# # 5174147325 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS: DEVELOPEMENT / COMMUNITIES

PHATCHAREE THONGAMPAI: DEVELOPMENT OF COMMUNITIES BY THE BEACHSIDE BRIDGE, CHONBURI. THESIS ADVISOR: ASST. PROF. PANIT PUJINDA, Ph.D., 134 pp.

The objective of this research intends to study the development, factors and effects of changes in coastal community where its roles have been changed from the beginning point to present. The research methods include 1) studying of the the change of transport network pattern, land and building use pattern, and figure and ground pattern, 2) Analysis of the relationship among the factors that lead to change in the physical and socio-economic of the community.

The development study is divided into 3 periods, according to 3 major changes in socio-economic pattern of the community. In the first period (between 1952 and 1968), the community's economy was subsistent fishery with closely kinship relations. Waterway along the coast was the major traveling line. Wachiraprakarn Road was still a narrow street which was only used for local linkages. There were compact commercial areas in small building. Between 1969 and 2004, (the second period), Sukhumwit National Highway came onto services and led to the new ribbon development. Residents in the community had gradually changed their occupation to several commercial and service jobs. Single families and newly dweller were increased by that situation. After 2005, (the 3<sup>rd</sup> period), the beachside bridge was opened in order to mitigate traffic confession in Chonburi's city center and to facilitate the city's tourism industry. The results of study indicated that this bridge has not affected any changes in the community's physical characters. However, it accommodates local linkages and coastal fishery market.

At the end, this research suggests that government organizations should play a major role in promoting the community tourism, infrastructure development, landscape improvement and architectural conservation. In addition, there should be the intensive studies of the identity of its coastal and fishery community's characters. The result cloud be the essential information for planning of coastal communities in the future.

Department : Urban and Regional Planning .....

Field of Study : Urban and Regional Planning .....

Academic Year : 2010 .....

Student's Signature *พัชร์ ทองอัมไพ* .....

Advisor's Signature *Panit* .....

## กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณโครงการทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์สำหรับนิสิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้กรุณาจัดสรรทุนในการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่านที่เกี่ยวข้อง อันประกอบด้วย ผศ.ดร.พนิต ภูจินดา ที่กรุณาเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และให้คำแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์อย่างดียเยี่ยม ตลอดจนผศ.ดร.ไชศรี ภักดีสุขเจริญ และ ผศ.ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ที่เสียสละเวลามาร่วมรับฟังการเสนอผลงานวิจัย ตลอดจนกรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์เป็นอย่างมาก ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ รศ. ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ ที่ได้ให้คำปรึกษาและชี้แนะแนวทางในการศึกษาครั้งนี้ด้วยดีเสมอมา ตลอดจนคณาจารย์ภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่านที่กรุณาสละเวลาเพื่อเป็นกรรมการในการติดตามความก้าวหน้าของวิทยานิพนธ์ ให้ความเมตตาแนะแนวทางและคำแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์

ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ชุมพร เนตรนิยม นายช่างสำรวจชำนาญงาน สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดชลบุรี ที่ได้อนุเคราะห์และให้ความช่วยเหลือข้อมูลสารสนเทศของพื้นที่ศึกษา คุณศุภชัย เปรมจารุพันธ์ นักบริหารงานช่าง 7 หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อม องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี ตลอดจนชาวชุมชนสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลและเนื้อหาของงานวิจัยครั้งนี้เป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณชะวิน ภาสุระ คุณนิรันดร์ บัวบาน และครอบครัวที่คอยสนับสนุนและเป็นกำลังใจที่ดีเสมอมา ตลอดจนเพื่อนนิสิตการวางแผนภาคและเมืองรุ่น 33 ที่ได้ให้ความช่วยเหลือคำแนะนำ และเป็นกำลังใจอันดีเยี่ยมจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

สำหรับข้อผิดพลาดประการใดที่เกิดขึ้นในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้จัดทำขออภัยรับแต่เพียงผู้เดียว และกราบขออภัยเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญรูปภาพ.....	ฐ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฑ
สารบัญแผนที่.....	ฒ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของงานวิจัย.....	1
1.2 คำถามหลักงานวิจัย.....	4
1.3 สมมติฐานงานวิจัย.....	4
1.4 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	4
1.5 ระเบียบวิธีวิจัย.....	4
1.5.1 ขอบเขตการศึกษา.....	5
1.5.2 วิธีดำเนินการศึกษา.....	7
1.6 ข้อจำกัดของงานวิจัย.....	7
1.7 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย.....	8
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับชุมชนชายฝั่งทะเล.....	9
2.2 ความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน.....	15
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม.....	16
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน.....	20
2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางด้านกายภาพของชุมชน.....	21

	หน้า
2.4.2 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจของชุมชน.....	25
2.4.3 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางด้านสังคมของชุมชน.....	29
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	31
2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	34
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	36
3.1 ขอบเขตงานวิจัย.....	36
3.1.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	36
3.1.2 ขอบเขตด้านพื้นที่.....	37
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	39
3.3 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	40
บทที่ 4 พื้นที่ศึกษาและพัฒนาการทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน.....	42
4.1 ประวัติความเป็นมาของชุมชน.....	42
4.2 พัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2495-พ.ศ. 2511).....	43
4.3 พัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2512-พ.ศ. 2547).....	55
4.4 พัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2548-พ.ศ. 2553).....	71
บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	98
5.1 การเปรียบเทียบข้อมูลของพัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2495-พ.ศ. 2511).....	98
5.2 การเปรียบเทียบข้อมูลของพัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2512-พ.ศ.2547).....	101
5.3 การเปรียบเทียบข้อมูลของพัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2548-พ.ศ.2553).....	108
5.4 การเปรียบเทียบองค์ประกอบทางด้านต่าง ๆ ของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา.....	115
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	121
6.1 สรุปพัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี.....	121
6.2 การอภิปรายผล.....	126
6.3 ข้อเสนอแนะและการประยุกต์ใช้กับชุมชนอื่น ๆ.....	127
6.3.1 ข้อเสนอแนะในส่วนของภาครัฐ.....	127
6.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	128
รายการอ้างอิง.....	129
ภาคผนวก.....	131



ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์..... 134



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3.1	เปรียบเทียบการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติในแต่ละช่วงพัฒนาการ.....	41
4.1	จำนวนประชากรแยกตามโครงสร้างอายุ พ.ศ. 2517 และพ.ศ. 2552.....	75
4.2	ราคาที่ดินเฉลี่ยจำแนกแต่ละชุมชน พ.ศ. 2517 และพ.ศ. 2552.....	93
4.3	บทบาทและความสำคัญของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา.....	96
4.4	พัฒนาการทางด้านกายภาพของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา.....	97
5.1	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและ อุตสาหกรรมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 1.....	99
5.2	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและ อุตสาหกรรมกับสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพัฒนาการช่วงที่ 1.....	100
5.3	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและ อุตสาหกรรมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	101
5.4	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและ อุตสาหกรรมกับการสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพัฒนาการช่วงที่ 2...	102
5.5	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับการใช้ ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	103
5.6	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับสัดส่วน มวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	104
5.7	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับโครงสร้าง ประชากร ในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	104
5.8	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับรายได้ ประชากรและโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	105
5.9	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับการใช้ประโยชน์ ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	105
5.10	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับสัดส่วนมวล อาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	106

5.11	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับโครงสร้าง ประชากร ในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	107
5.12	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับรายได้ประชากร และโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	107
5.13	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและ อุตสาหกรรมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	109
5.14	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและ อุตสาหกรรมกับการสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพัฒนาการช่วงที่ 3...	109
5.15	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับการใช้ ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	110
5.16	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับสัดส่วน มวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	111
5.17	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับโครงสร้าง ประชากร ในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	111
5.18	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับรายได้ ประชากรและโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	112
5.19	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับการใช้ประโยชน์ ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	112
5.20	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับสัดส่วนมวล อาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	113
5.21	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับโครงสร้าง ประชากร ในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	114
5.22	ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับรายได้ประชากร และโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	114
5.23	การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนในแต่ละ ช่วงเวลา.....	116
5.24	การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในแต่ละ ช่วงเวลา.....	116

5.25	การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านโครงสร้างประชากรในแต่ละช่วงเวลา.....	118
5.26	การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านโครงสร้างการประกอบอาชีพในแต่ละ ช่วงเวลา.....	118
5.27	การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านราคาที่ดินในแต่ละช่วงเวลา.....	120



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญรูปลูกภาพ

รูปลูกภาพที่		หน้า
4.1	ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล พ.ศ. 2462.....	46
4.2	ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนในอดีต.....	47
4.3	การวิเคราะห์รูปทรงมวลอาคารของชุมชน พ.ศ. 2495.....	51
4.4	ลักษณะทางกายภาพบริเวณถนนสุขุมวิท และถนนวิจิตรปราการในอดีต.....	57
4.5	รูปแบบของมวลอาคารภายในพื้นที่ชุมชน พ.ศ. 2517.....	67
4.6	รูปแบบบล็อกถนนของชุมชน พ.ศ. 2517.....	68
4.7	สภาพทั่วไปของสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี.....	78
4.8	สภาพทั่วไปของถนนซอยในพื้นที่ชุมชน.....	79
4.9	ลักษณะสภาพอาคารและการตั้งถิ่นฐานย่านพักอาศัยของชุมชนในปัจจุบัน.....	83
4.10	สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีอยู่ทั่วไปในชุมชน.....	84
4.11	การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์บริเวณย่านกริมถนนวิจิตรปราการ.....	85
4.12	การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในพื้นที่.....	85
4.13	ลักษณะของพื้นที่สาธารณะและพื้นที่รกร้างในชุมชน.....	86
4.14	รูปแบบมวลอาคารของชุมชน พ.ศ. 2552.....	88
4.15	รูปแบบบล็อกถนนของชุมชน พ.ศ. 2552.....	89

## สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่		หน้า
2.1	กรอบแนวคิดในงานวิจัย.....	35



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแนบที่

แนบที่ที่		หน้า
1.1	ขอบเขตพื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2553..	6
3.1	ขอบเขตพื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2552..	38
4.1	โครงข่ายคมนาคมทางบกของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2495.....	48
4.2	การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2495.....	50
4.3	รูปแบบของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2495.....	53
4.4	รูปแบบและขนาดของเปลือกถนนของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2495.....	54
4.5	โครงข่ายคมนาคมทางบกของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2517.....	65
4.6	การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2517.....	66
4.7	รูปแบบของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2517.....	69
4.8	รูปแบบและขนาดของเปลือกถนนของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2517.....	70
4.9	โครงข่ายคมนาคมทางบกของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2552.....	80
4.10	พัฒนาการโครงข่ายการสัญจรของชุมชนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2495-2553.....	81
4.11	การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2553.....	87
4.12	รูปแบบของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2553.....	90

4.13	รูปแบบและขนาดของปลี้อคถนนของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2553.....	91
4.14	รูปแบบของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2553.....	95



ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของงานวิจัย

ระบบนิเวศทางทะเลมีบทบาทและความสำคัญเป็นเวลายาวนาน สำหรับชุมชนชายฝั่งทะเลในหลายประเทศในแถบเอเชีย แอฟริกาและอเมริกาใต้ กลุ่มคนหลากหลายเชื้อชาติและเผ่าพันธุ์ตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนและดำรงชีวิตอยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมทางทะเล เพื่อพึ่งพาอาศัยและเก็บเกี่ยวผลผลิตจากทรัพยากรทางทะเลด้วยการประกอบอาชีพประมงเป็นหลัก<sup>1</sup> ลักษณะของชุมชนเหล่านี้ในแถบเอเชีย โดยเฉพาะในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซียและประเทศไทย มักจะเป็นชุมชนประมงที่มีการตั้งถิ่นฐานเป็นหลักแหล่งถาวร มีประวัติการตั้งถิ่นฐานยาวนานและมีขนาดแตกต่างกันตั้งแต่ชุมชนเล็ก ๆ ไปจนถึงชุมชนที่มีครัวเรือนนับเป็นร้อย ๆ ครัวเรือน ซึ่งนอกเหนือจากการจับสัตว์น้ำและทรัพยากรชายฝั่งอื่น ๆ อันเป็นกิจกรรมหลักของมนุษย์ ชาวประมงยังต้องพึ่งพาและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลในด้านอื่น ๆ เช่น การสัญจรทางน้ำ การใช้ประโยชน์จากป่าชายเลน เป็นต้น สำหรับบางชุมชนแล้วผลผลิตและประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลโดยตรงเหล่านี้ เป็นพื้นฐานหลักในการดำรงชีวิตของประชากรเลยทีเดียว สะท้อนให้เห็นในภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการตั้งถิ่นฐานให้สอดคล้องกับสภาพภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมความเป็นอยู่ของชุมชน มีการผสมผสานและปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ<sup>2</sup> ก่อให้เกิดเอกลักษณ์ของพื้นที่ ทั้งด้านสถาปัตยกรรม สภาพแวดล้อม พฤติกรรม กิจกรรมและวัฒนธรรมของชุมชน

ในอดีตการใช้ประโยชน์และการพึ่งพาอาศัยทรัพยากรทางทะเลมีหลากหลายลักษณะ มีขอบเขตจำกัดและตั้งอยู่บนพื้นฐานความจำเป็นของชุมชน การตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนและชุมชนในสภาพแวดล้อมของชายฝั่งทะเลจึงอาศัยการพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติเป็นหลักทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งเรื่องของการจับสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ จากทะเล ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของชุมชนเพื่อการประกอบอาชีพ การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อความสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบและการเดินทาง นำไปสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบ

<sup>1</sup>วัฒนา สุกันต์ศิลป์, การเปลี่ยนแปลง ปัญหาและทางเลือกของชุมชนประมง: กรณีศึกษาการใช้ประโยชน์ป่าชายเลนหมู่บ้านดาโต๊ะ อำเภอยะหริ่ง จังหวัดปัตตานี, (สำนักวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี, 2539), หน้า 1.

<sup>2</sup>นวนัฐ ใจศิริ, ภูมิทัศน์ชุมชนป่าชายเลน ภูมิปัญญาท้องถิ่นว่าด้วยการประหยัดพลังงานและความยั่งยืน, (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 1.

สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในชุมชนที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ

อย่างไรก็ตาม เมื่อความสมดุลของทรัพยากรทางทะเลไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ทั้งที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติและจากการกระทำของมนุษย์ กล่าวคือ เมื่อทรัพยากรทางทะเลได้ถูกแปรรูปและกลายเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและความเจริญของสังคม ความเข้มข้นในการใช้ทรัพยากรทางทะเลในรูปแบบต่าง ๆ ภายใต้การผลิตเชิงพาณิชย์เริ่มมีมากขึ้น ประกอบกับการขยายตัวของเศรษฐกิจและนโยบายการพัฒนาประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการขยายขอบเขตของชุมชนเมือง การพัฒนาอุตสาหกรรม การเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจและสังคม ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อชุมชนบริเวณชายฝั่งทะเล<sup>3</sup> ชุมชนประมงที่ตั้งถิ่นฐานบริเวณชายฝั่งเริ่มเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพ จากชาวบ้านที่เคยประกอบอาชีพจับสัตว์น้ำในการดำรงชีวิต มีโอกาสในการแสวงหาความหลากหลายในการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น เป็นอาชีพที่ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติโดยตรงอีกต่อไป โดยเฉพาะกิจกรรมการค้าและบริการที่หนาแน่นไปตามการเข้าถึงจากเส้นทางคมนาคมทางบกเป็นหลัก ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบความสัมพันธ์ของคนในชุมชนและลักษณะทางด้านกายภาพที่เปลี่ยนแปลงตามโอกาสในการประกอบอาชีพจากระบบความสัมพันธ์ในชุมชนแบบเครือข่าย กลายเป็นชุมชนเมืองที่มีประชากรแฝงเพิ่มขึ้น ตลอดจนการตั้งถิ่นฐาน สถาปัตยกรรมและสิ่งปลูกสร้างของชุมชนชายฝั่งทะเล ที่สอดคล้องไม่กับการตั้งถิ่นฐานบริเวณการเข้าถึงทางบกเป็นหลัก จึงทำให้ชุมชนชายฝั่งทะเลถูกลดบทบาทลงทั้ง ๆ ที่เป็นชุมชนที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของท้องถิ่นในพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ

จังหวัดชลบุรี เป็นจังหวัดที่มีการเจริญเติบโตสูงสุดติดอันดับที่ 5 ของประเทศ<sup>4</sup> รองจากกรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ สงขลา และภูเก็ต ตามลำดับ เป็นสถิติของกระทรวงมหาดไทย ที่วัดจากเศรษฐกิจด้านการส่งออก รายได้จากการท่องเที่ยว การพัฒนาจังหวัดและคุณภาพชีวิตของประชาชน เป็นจังหวัดชายทะเลที่มีชุมชนดั้งเดิมและมีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ ได้แก่ ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ประกอบไปด้วยชุมชนทั้งหมด 12 ชุมชน อยู่ในเขตความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองชลบุรี และชุมชนบางส่วนอยู่ในเขตความรับผิดชอบของเทศบาล

<sup>3</sup> นวนัฐ ใสศิริ, ภูมิทัศน์ชุมชนป่าชายเลน ภูมิปัญญาท้องถิ่นว่าด้วยการประหยัดพลังงานและความยั่งยืน, (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 2.

<sup>4</sup> กระทรวงมหาดไทย, สถิติการจัดอันดับความเจริญเติบโตของจังหวัดในประเทศไทย, [ออนไลน์], 2551. แหล่งที่มา: <http://www.moi.go.th/portal>, [ 25 สิงหาคม 2552].

ตำบลบางทราย ชุมชนเหล่านี้ล้วนเป็นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางหลักของจังหวัด ทั้งศูนย์กลางการค้า การบริการ ศูนย์ราชการ ศูนย์รวมของการเปลี่ยนถ่ายรถขนส่งสาธารณะ เป็นต้น

ในอดีตชุมชนเหล่านี้ถูกพัฒนาให้เป็นเมืองท่าชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการค้าชาย การเดินเรือและการประมง<sup>5</sup> เพราะความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลที่เป็นปัจจัยหลักในการดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่อการประกอบอาชีพในพื้นที่ สังเกตได้จากสภาพทั่วไปของชุมชนที่ประกอบด้วยบ้านที่สร้างขึ้นบนหาดเลน เรียงรายไปตามสองข้างของสะพานไม้ที่ยื่นลงไปทะเล จึงเกิดการขยายตัวของชุมชนลงไปทะเล สอดคล้องกับรูปแบบของการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง ประกอบกับการเดินทางในทะเลมีความสะดวกรวดเร็วกว่าทางบก จึงทำให้ผู้คนในพื้นที่โดยรอบเดินทางมายังชุมชนแห่งนี้เพื่อแลกเปลี่ยนและซื้อสินค้า จนชุมชนกลายเป็นย่านการค้าที่สำคัญของจังหวัดชลบุรีในสมัยนั้น

อย่างไรก็ตาม การเกิดกระบวนการเปลี่ยนสภาพชุมชนไปสู่สังคมสมัยใหม่ ทำให้ระบบโครงสร้างชุมชนดั้งเดิมเกิดการเปลี่ยนแปลง ทั้งในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม จากอดีตที่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลเพื่อการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง ได้ถูกปรับเปลี่ยนให้เข้ากับวิถีชีวิตสมัยใหม่ที่มีการพัฒนาระบบคมนาคมทางบก การใช้ประโยชน์ที่ดินและการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาทรัพยากรทางทะเลโดยตรงอีกต่อไป ประชาชนมีโอกาสในการประกอบอาชีพ และการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางมีความหลากหลายมากขึ้น การประกอบอาชีพประมงซึ่งเป็นอาชีพดั้งเดิมของชุมชนถูกลดบทบาทลง ทำให้สภาพเศรษฐกิจและสังคมไม่เอื้อต่อการประกอบอาชีพของคนในชุมชนอีกต่อไป จึงเกิดการโยกย้ายเข้าหาศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ที่เอื้อประโยชน์ต่อคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า พื้นที่ชายฝั่งทะเลจึงขาดการพัฒนา กลายเป็นพื้นที่ล้าหลัง เกิดปัญหาทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการอนุรักษ์สถาปัตยกรรมและวิถีชีวิตของชุมชน ทั้ง ๆ ที่เป็นชุมชนดั้งเดิมในยุคเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐานและอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางหลักของจังหวัดชลบุรี

ดังนั้น หากสามารถทำความเข้าใจในโครงสร้างของชุมชน พัฒนาการและรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน ตลอดจนวิถีชีวิตความเป็นอยู่และเอกลักษณ์เฉพาะตัวของชุมชน รวมไปถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ผ่านความเชื่อมโยงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของชุมชนจากอดีตถึงปัจจุบัน เพื่อที่จะสร้างความเข้าใจต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและ

<sup>5</sup>พตล สัมจินเทศ, การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนชายทะเลเทศบาลเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศิลป์, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 1.

วิถีชีวิตที่มีการเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดขึ้นของชุมชน และสามารถวางแผนพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมกับศักยภาพของชุมชน จึงเป็นที่มาของการศึกษาพัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี

## 1.2 คำถามหลักงานวิจัย

ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร และปัจจัยหลักใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ

## 1.3 สมมติฐานงานวิจัย

ผลจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านการประกอบอาชีพประมงเป็นอาชีพค้าขาย ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของที่อยู่อาศัยจากการเช่าถึงทางบก และขนาดของครัวเรือนที่เปลี่ยนแปลงไปตามระบบความสัมพันธ์ในชุมชน

## 1.4 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

- 1) ศึกษาพัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน
- 2) ศึกษาปัจจัยและผลที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล

## 1.5 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิเคราะห์เพื่อหาเหตุและผลที่เกิดขึ้นจากปัจจัยต่าง ๆ อันส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม โดยกำหนดรูปแบบการศึกษาดังนี้

1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลพื้นฐานจากเอกสารที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานเทศบาลเมืองชลบุรี สำนักงานเทศบาลตำบลบางทราย องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดชลบุรี หอสมุดแห่งชาติจังหวัดชลบุรี และสำนักหอสมุดมหาวิทยาลัยบูรพา

2) ศึกษาจากการสัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แกนนำชุมชนและผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางด้านเอกสารและการสัมภาษณ์ เพื่อนำผลที่ได้ไปวิเคราะห์ในเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์เชิงปริมาณตามค่าสถิติของข้อมูลทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ในรูปแบบของข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากหน่วยงานของจังหวัด โดยมีขอบเขตทางด้านเนื้อหาและขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา รวมไปถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

### 1.5.1 ขอบเขตการศึกษา

#### ขอบเขตด้านเนื้อหา

1) ศึกษาและวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ตลอดจนคุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ตามช่วงเวลาสำคัญของพัฒนาการที่เกิดขึ้นในชุมชน โดยใช้ การเกิดของเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยหลักในการแบ่งช่วงเวลาการศึกษาพัฒนาการของชุมชน เพราะเป็นปัจจัยทางกายภาพที่เห็นได้ชัดเจนที่สุด และเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณริมน้ำโดยทั่วไป แบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่

**ช่วงที่หนึ่ง** (พ.ศ.2495 - พ.ศ.2511) ในช่วงที่ยังคงแสดงลักษณะทางกายภาพดั้งเดิมของชุมชน ตลอดจนคุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนในยุคเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐาน

**ช่วงที่สอง** (พ.ศ.2512 - พ.ศ.2546) หลังจากที่มีการเกิดขึ้นของถนนสุขุมวิทที่วางตัวในแนวแกนเหนือ-ใต้ ขนานกับถนนวิจิตรปราการอ้อมไปทางทิศตะวันออกของชุมชน เป็นถนนสายหลักของภาคตะวันออกที่ตัดผ่านเข้าสู่ใจกลางเมืองชลบุรี

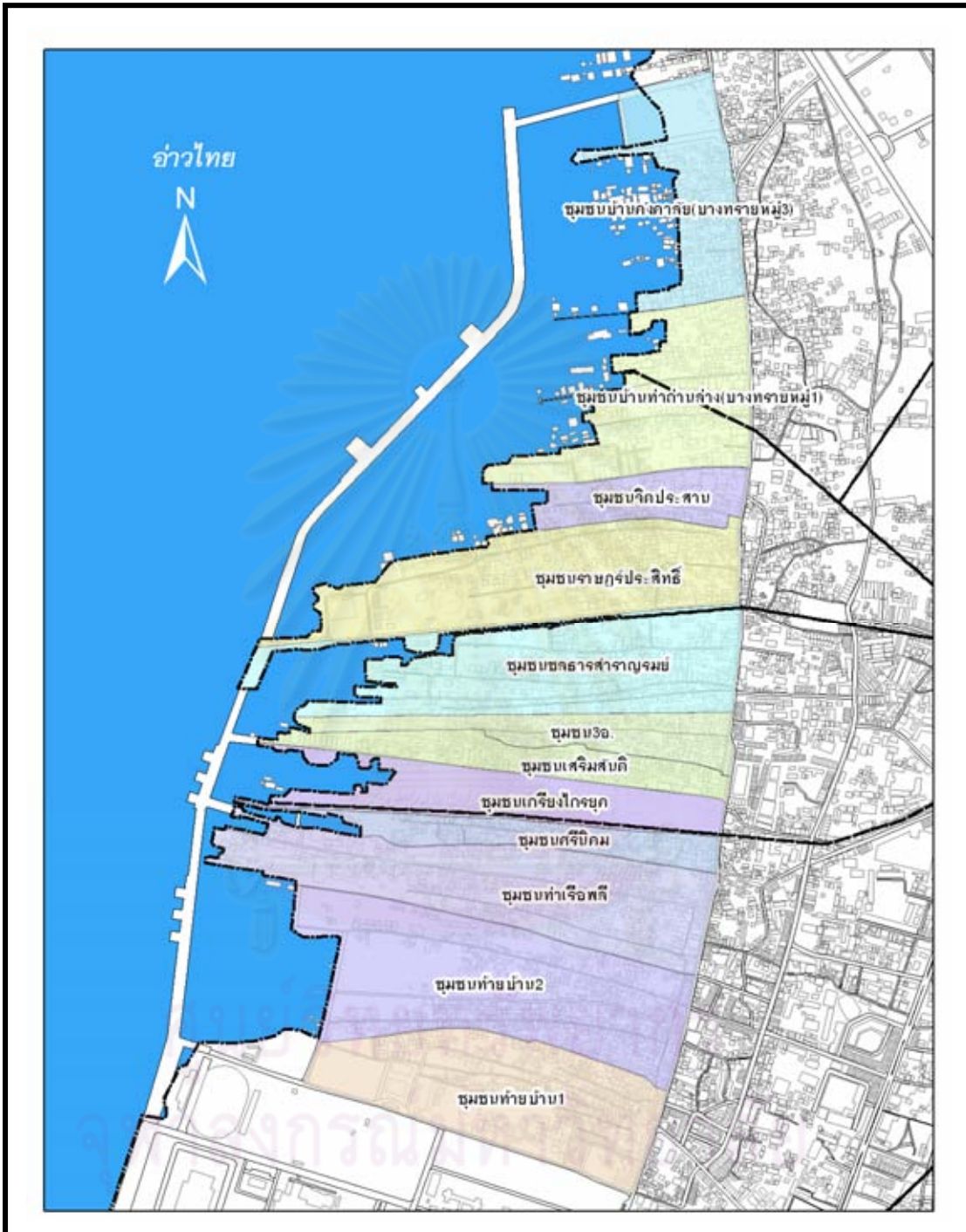
**ช่วงที่สาม** (พ.ศ.2547 - พ.ศ.2553) ช่วงเวลาปัจจุบัน ที่มีการเปิดให้บริการสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นถนนยกระดับที่มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่สนามกีฬาเทศบาลเมืองชลบุรี ถนนพาสเมตรา ไปตามชายฝั่งผ่านชุมชนชายทะเลสิ้นสุดที่ซอยข้างสถานีดับเพลิง ตำบลบางทราย

2) ศึกษาและวิเคราะห์ประวัติความเป็นมา สภาพทางภูมิศาสตร์ พัฒนาการของชุมชน โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ วิถีชีวิตความเป็นอยู่ โครงสร้างครอบครัว ลักษณะประชากร รายได้ครัวเรือน และการประกอบอาชีพ

#### ขอบเขตด้านพื้นที่

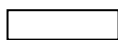
พื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี ตั้งอยู่ริมชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ทางตอนเหนือของอำเภอเมืองชลบุรี อยู่ระหว่างเขตการปกครองของเทศบาลตำบลบางทรายและเทศบาลเมืองชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 2.07 ตารางกิโลเมตร มีชุมชนที่อยู่เขตพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 12 ชุมชน ได้แก่ (แผนที่ 1.1) มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ	ปิดล้อมด้วยเส้นทางสิ้นสุดของสะพานเลียบชายฝั่งทะเล
ทิศตะวันออก	ปิดล้อมด้วยถนนวิจิตรปราการ ถนนพิพิธ
ทิศใต้	ปิดล้อมด้วยถนนพาสเมตรา
ทิศตะวันตก	ปิดล้อมด้วยสะพานเลียบชายฝั่งทะเล



แผนที่ 1.1 ขอบเขตพื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดปัตตานี พ.ศ. 2553

คำอธิบายแผนที่



ขอบเขตชุมชน



0 155 310 620 Miles



นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 1.5.2 วิธีดำเนินการศึกษา

### 1) การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น แบ่งออกเป็น การเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ ในส่วนของข้อมูลปฐมภูมิ เป็นการสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชน สำหรับการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งความรู้ต่าง ๆ ทั้งหนังสือ เอกสารทางวิชาการจากห้องสมุด การสืบค้นทางอินเทอร์เน็ต และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาสาระของวิทยานิพนธ์

### 2) ประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนของข้อมูลทางด้านกายภาพ จะเป็นการวิเคราะห์จากภาพถ่ายทางอากาศและแผนที่ด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS: Geographic Information System) และอธิบายปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน กับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของพื้นที่ ด้วยทฤษฎีและแนวความคิดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์ด้วยวิธีตารางไขว้ (Cross Table Analysis) ประกอบการบรรยายเชิงพรรณนา ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาการในแต่ละช่วงเวลาสำคัญ ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลผ่านแผนที่และตารางข้อมูล

## 1.6 ข้อจำกัดของงานวิจัย

1) การศึกษาพัฒนาการของชุมชนชายทะเลครอบคลุมช่วงระยะเวลายาวนาน ลักษณะการศึกษาจึงเน้นที่ภาพรวมเพื่อแสดงให้เห็นถึงสาเหตุและผลของการเปลี่ยนแปลงในระดับชุมชนตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จึงอาจจะทำให้ขาดข้อมูลในเชิงลึกและแสดงให้เห็นถึงปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงได้ไม่ครบทุกประเด็น

2) การนำข้อมูลทางด้านกายภาพต่าง ๆ เช่น ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่ เป็นต้น ซึ่งอยู่ในช่วงเวลาของอดีตมาประกอบการศึกษา พบว่ามีการสูญหาย ขาดแคลน และบางส่วนเกิดการชำรุด การนำข้อมูลมาใช้จึงต้องประกอบกับการสันนิษฐานจากข้อมูลทางประวัติศาสตร์ที่มีอยู่ อาจทำให้เกิดการคลาดเคลื่อนของข้อมูลได้

3) การเก็บข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์ ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่เล่าต่อกันมา เป็นบทความเชิงพรรณนาที่อาจจะมีการต่อเติมจินตนาการของผู้เล่าเข้าไป การนำข้อมูลมาใช้จึงเป็นการรวบรวมจากหลากหลายแหล่งที่มา และนำมาวิเคราะห์เพื่อสรุปหาข้อเท็จจริง จึงอาจทำให้รายละเอียดปลีกย่อยบางส่วนถูกตัดทอนลงไป

4) สถิติข้อมูลบางอย่างที่มีความจำเป็นต่อการศึกษาครั้งนี้ ยังไม่มีหน่วยงานราชการหรือเอกชนใด ๆ ทำการบันทึกเก็บไว้ ประกอบกับการศึกษาในพื้นที่ย้อนหลังไปเป็นเวลานาน ข้อมูลที่ได้จึงเกิดความแตกต่างทั้งทางลักษณะของการจัดเก็บข้อมูล ฐานในการเก็บข้อมูล และความละเอียดในการเก็บข้อมูล การนำข้อมูลมาใช้จึงต้องมีการเรียบเรียง และเปลี่ยนแปลงหน่วยที่จัดเก็บใหม่ ข้อมูลที่ได้จึงสามารถบอกแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงได้เท่านั้น ไม่สามารถชี้ลักษณะการเปลี่ยนแปลงโดยละเอียดได้อย่างสมบูรณ์

5) การเก็บข้อมูลในระดับชุมชน เนื่องจากพื้นที่มีขนาดใหญ่ ประกอบกับข้อจำกัดทางด้านบุคลากร งบประมาณ การเก็บข้อมูลจึงต้องทำการแบ่งกลุ่ม และเลือกโดยใช้เกณฑ์ชุมชนที่อยู่ในขอบเขตของการศึกษา มีรูปแบบน่าสนใจและอยู่ในกำลังของผู้ทำการศึกษา ข้อมูลที่ได้จึงอาจไม่ครบถ้วนทั้งหมด แต่เพียงพอที่จะชี้แจงแสดงให้เห็นถึงรูปแบบ และผลที่เกิดขึ้นตามวัตถุประสงค์

## 1.7 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย

**พัฒนาการ<sup>6</sup>** หมายถึง การที่สิ่งใดสิ่งหนึ่งได้แปรสภาพจากที่เคยเป็นอยู่มาเป็นสภาพใหม่ โดยมีองค์ประกอบของเวลาเป็นเครื่องกำหนด ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างช้า ๆ ผลของการเปลี่ยนแปลงไม่ส่งผลต่อความรู้สึกหรือวิถีชีวิตของคนมากนัก

**ชุมชน** หมายถึง หน่วยทางสังคมที่อยู่เหนือระดับครอบครัวขึ้นไป เป็นการรวมตัวของหลายครอบครัวในพื้นที่เดียวกัน มีรูปแบบการดำเนินชีวิต ขนบธรรมเนียมประเพณี และความเชื่อที่คล้ายคลึงกัน เป็นสถานที่ตั้งบ้านเรือน ประกอบอาชีพ เลี้ยงดูบุตรหลานและทำกิจกรรมต่าง ๆ ส่วนใหญ่ในชีวิตประจำวัน ลักษณะทางเศรษฐกิจเป็นแบบเลี้ยงตนเองที่จำกัดมากกว่าสังคมพึ่งพิงตลาดและการแลกเปลี่ยนอย่างง่าย ลักษณะทางสังคมเป็นสังคมแบบปิด มีความสัมพันธ์กันแบบเครือญาติ ซึ่งโครงสร้างทางกายภาพที่เห็นได้ชัด คือ กลุ่มของบ้านเรือนและการใช้ที่ดิน

## 1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เข้าใจถึงพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ของชุมชนจากอดีตถึงปัจจุบัน ตลอดจนมีความเข้าใจลักษณะทางด้านสังคม ซึ่งอธิบายผ่านความเชื่อมโยงกับปัจจัยทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจของชุมชน และสามารถนำแนวคิดและหลักการวิเคราะห์ไปประยุกต์ใช้กับการศึกษาพื้นที่ชุมชนเมืองอื่น ๆ ที่มีพัฒนาการหรือลักษณะของชุมชนคล้ายกับพื้นที่ศึกษา

<sup>6</sup>สมศักดิ์ ศรีสันติสุข, การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม: แนวการวิเคราะห์และการวางแผน, (คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2536), หน้า 20.



## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากอดีตถึงปัจจุบันชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี มีพัฒนาการของพื้นที่เกิดขึ้นอย่างเห็นได้ชัดทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม อันเกิดจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกชุมชน ดังนั้นการศึกษาเพื่อสืบค้นและเปรียบเทียบพัฒนาการของพื้นที่ในช่วงเวลาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาทบทวนแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อสรุปเป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับชุมชนชายฝั่งทะเล

งานวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาในระดับขอบเขตของชุมชน ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ริมชายฝั่งทะเล มีความแตกต่างจากการศึกษาชุมชนริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง เพราะชุมชนชายฝั่งทะเลอาศัยความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลในดำรงชีวิตโดยตรง แตกต่างกับชุมชนริมฝั่งแม่น้ำลำคลองที่อาศัยแหล่งน้ำเพื่อการสัญจรไปมาระหว่างพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการศึกษานี้ จึงเป็นการศึกษาในบริบทของชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเล ซึ่งมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

##### 2.1.1 นิยามของชุมชนชายฝั่งทะเล

ชุมชนชายฝั่งทะเล คือ รูปแบบของชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณริมชายฝั่งทะเล โดยพึ่งพาอาศัยและเก็บเกี่ยวผลผลิตจากทรัพยากรทางทะเลด้วยการทำประมงเป็นหลัก และเป็นพื้นฐานหลักของการดำรงชีวิต สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตและเอกลักษณ์เฉพาะตัวของชุมชนที่ผูกพันอยู่กับทะเล เป็นชุมชนที่ตั้งหลักแหล่งถาวรและมีประวัติการตั้งถิ่นฐานยาวนาน

ชุมชนชายฝั่งทะเล ถูกพิจารณาไปตามบทบาทหน้าที่ คือขึ้นอยู่กับลักษณะภูมิศาสตร์ที่อยู่ใกล้กับทะเล<sup>1</sup> โดยอาศัยความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลในการประกอบอาชีพและเป็นแรงดึงดูดให้มีการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของประชากร มีผลให้เกิดความต้องการในการใช้ที่ดินบริเวณชายฝั่งทะเล ซึ่ง Piotr Zaremba<sup>2</sup> ได้กล่าวถึงหน้าที่ของเมืองชายฝั่งทะเล ดังนี้

- 1) ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้า
- 2) ศูนย์กลางอุตสาหกรรมเกี่ยวกับทะเล เพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินเรือและทำการประมง เช่น การรับ-ส่งผลผลิตทางการประมง ตู้ซ่อมเรือ เป็นต้น

<sup>1</sup>ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, การตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ทฤษฎีและแนวปฏิบัติ, (ม.ป.ท., 2536), หน้า 43.

<sup>2</sup>Piotr Zaremba อ้างถึงในศุภางค์ ศุภพันธุ์มณี, บทบาทและความเชื่อมโยงของสะพานปลาที่มีต่อการพัฒนาเมืองสมุทรสาคร, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 15.

- 3) ศูนย์กลางพาณิชยกรรมทางทะเล
- 4) ศูนย์กลางการประมง ท่าเรือ และโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมง
- 5) สถาบันอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลผลิตจากทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล

นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่เป็นศูนย์กลางนันทนาการด้านการท่องเที่ยว หรือเมืองตากอากาศ และท่าเรือประมงท้องถิ่นขนาดเล็ก เป็นต้น

### 2.1.2 ลักษณะทางกายภาพของชุมชนชายฝั่งทะเล

พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลส่วนใหญ่เกิดจากการทับถมของตะกอนจากแม่น้ำสายหลักที่มีทางออกสู่ทะเล ทำให้สภาพทั่วไปเป็นดินเลนปนทราย มีน้ำท่วมถึง ไม่เหมาะแก่การปลูกพืชสวนและทำไร่นา แต่ลักษณะภูมิประเทศดังกล่าวกลับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเจริญเติบโตของป่าชายเลนและสัตว์น้ำต่าง ๆ และด้วยความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ประกอบกับการอยู่ใกล้แหล่งน้ำ สามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคมในการเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก จึงทำให้บริเวณชายฝั่งทะเลกลายเป็นแหล่งตั้งถิ่นฐานของชุมชนที่ประกอบอาชีพจับสัตว์ น้ำมาตั้งแต่อดีต บางแห่งมีการเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าทางทะเล และเป็นท่าเรือในการขนส่งสินค้าที่สำคัญ ส่งผลให้มีการขยายโครงสร้างพื้นฐาน การบริการอย่างต่อเนื่อง

ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนชายฝั่งทะเลเป็นแบบ (Linear settlement)<sup>3</sup> เป็นแนวยาวไปตามบริเวณชายฝั่งทะเล ซึ่งเป็นผลมาจากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง และเป็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบดั้งเดิมของไทย<sup>4</sup> เนื่องจากแหล่งน้ำมีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ แต่ก็มีปัญหาในเรื่องของการสัญจรที่ยาวเกินไป และเมื่อชุมชนขยายตัวออกไปตามแนวยาวก็จะต้องสร้างความลำบากในการสัญจรมากขึ้น องค์ประกอบสำคัญของลักษณะทางด้านกายภาพในแต่ละท้องถิ่นแต่ละชุมชนมีเอกลักษณ์เป็นของตนเอง ทั้งในเรื่องของสถาปัตยกรรม การจัดกลุ่มเรือนและที่ว่าง และลักษณะทางสัญจรในชุมชน

แบบแผนการตั้งบ้านเรือนของชุมชนชายฝั่งทะเล มีลักษณะคล้ายกับชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานตามริมแม่น้ำลำคลองโดยทั่วไปในภาคกลาง กล่าวคือตัวเรือนจะหันหน้าออกสู่ทะเลและถูกจัดกลุ่มตามความสัมพันธ์แบบเครือญาติ เรือนที่สร้างอยู่ติดริมทะเลส่วนใหญ่จะเป็นเรือนดั้งเดิมหรือเรือนต้นตระกูล โดยมีเรือนของลูกหลานและญาติพี่น้องสร้างอยู่ใกล้เคียงกันหรือขยายถัดออกมาตามแนวตั้งฉากกับทะเล เรือนแต่ละกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ด้วยการเดินจากแนวถนนที่มักเป็น

<sup>3</sup>นวนัฐ ใจศิริ, ภูมิทัศน์ชุมชนป่าชายเลน ภูมิปัญญาท้องถิ่นว่าด้วยการประหยัดพลังงานและความยั่งยืน, (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 33.

<sup>4</sup>ระหัดร โจนประดิษฐ์, นาวาสถาปัตยกรรมฝั่งเมือง, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์, 2549), หน้า 9.

ทางเดินแคบ ๆ ไปสิ้นสุดที่ท่าน้ำ ซึ่งบริเวณท่าน้ำและทางเดินใช้เป็นพื้นที่ส่วนกลางในการประกอบกิจกรรมเกี่ยวกับการประมง เช่น นำผลผลิตจากทะเลขึ้นจากเรือ ซ่อมแซมเครื่องมือจับสัตว์น้ำ คัดแยกและทำความสะอาดสัตว์น้ำเพื่อส่งตลาด และเป็นที่พักผ่อนในยามว่างของคนชุมชน ซึ่งทางเดินที่เข้าสู่กลุ่มเรือนหากไม่ใช่สะพานไม้ ก็จะถูกพัฒนาเป็นทางเดินคอนกรีตเพื่อความแข็งแรงในการรับน้ำหนักและความคงทนถาวร การจัดเรือนในลักษณะเรือญาตินี้ ก่อให้เกิดสังคมเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่สามารถแบ่งปันช่วยเหลือกันในด้านแรงงานและอาหารเมื่อคราวจำเป็น

สำหรับสภาพบ้านเรือนพื้นถิ่นโดยทั่วไปประกอบด้วยเรือนไม้ยกเสาสูง ซึ่งสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศที่มีน้ำท่วมถึงเป็นประจำ ส่วนลักษณะที่พักอื่น ๆ มีทั้งแบบเรือนไม้สมัยใหม่และอาคารคอนกรีตปะปนกันไป ส่วนมากเรือนพื้นถิ่นจะอยู่ใกล้ชิดกันไม่มีอาณาบริเวณหรือรั้วกันขอบเขตที่ดิน ยกเว้นเรือนของผู้มีฐานะดีซึ่งมักเป็นชาวไทยเชื้อสายจีนและเรือนสมัยใหม่ที่มีที่ดินบริเวณกว้างขวาง โดยทั่วไปบ้านเรือนจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบและวัสดุอย่างต่อเนื่อง เรือนดั้งเดิมหรือเรือนที่สร้างด้วยวัสดุท้องถิ่นมีเหลือให้เห็นอยู่น้อยในปัจจุบัน เพราะสภาพที่ตั้งชุมชนต้องเผชิญกับปัญหาน้ำท่วมและพื้นดินชายฝั่งถูกกัดเซาะ ชาวบ้านจึงเลือกที่จะใช้รูปแบบโครงสร้างและวัสดุก่อสร้างบ้านเรือนที่ทันสมัย ทนทาน และไม่ต้องปรับเปลี่ยนบ่อยครั้ง

ลักษณะของชุมชนชายฝั่งทะเลที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือ มีตลาดถาวรเกิดขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าขายและแลกเปลี่ยนสินค้าระดับท้องถิ่น มีวัดและศาลเจ้าจีนเพื่อสนองตอบต่อระบบความเชื่อของผู้คนหลากหลายกลุ่มที่มาอยู่ร่วมกัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เป็นต้นมา

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางอาชีพและเศรษฐกิจของชุมชน โดยเฉพาะการพึ่งพาทรัพยากรทางทะเลมาเป็นอาชีพรับจ้างทั่วไป ทำให้องค์ประกอบสำคัญของโครงสร้างกายภาพดั้งเดิมเกิดการเปลี่ยนแปลง บ้านเรือนของลูกหลานที่ไม่ได้สืบทอดอาชีพประมงเมื่อแยกตัวออกมาก็จะหันมาปลูกเรือนแบบสมัยใหม่ มีความหนาแน่นสูงขึ้น มีที่ว่างระหว่างเรือนน้อยลงและมักจะหันหน้าออกสู่ถนน รูปแบบเหล่านี้ทำให้เกิดความแออัด มีการระบายและไหลเวียนของอากาศต่ำ

### 2.1.3 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจของชุมชนชายฝั่งทะเล

ลักษณะสำคัญของชุมชนบริเวณชายฝั่งทะเล คือ เป็นชุมชนที่พึ่งพาทรัพยากรทางทะเลในการดำรงชีวิตเป็นหลัก อันเนื่องมาจากความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเล ประกอบกับข้อจำกัดในเรื่องการขาดแคลนน้ำจืดและสภาพดินไม่เอื้ออำนวยต่อการเพาะปลูก ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลจึงประกอบอาชีพประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเป็นหลัก ก่อให้

เกิดการตั้งถิ่นฐานของชุมชนริมชายฝั่งทะเลเพื่อการประกอบอาชีพ สะท้อนให้เห็นถึงลักษณะทางด้านสังคมและกายภาพ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของชุมชนชายฝั่งทะเล ทั้งลักษณะของที่อยู่อาศัย รูปแบบสถาปัตยกรรม การจัดกลุ่มของที่อยู่อาศัยตามความสัมพันธ์ของระบบสังคมแบบเครือญาติ เป็นต้น ซึ่งชุมชนประมงต้องอาศัยประสบการณ์และการเรียนรู้ในการสังเกตและอยู่ร่วมกับธรรมชาติอยู่เสมอ ทั้งในเรื่องของฤดูกาล คลื่นลมและกระแสน้ำที่เหมาะสม กับการจับสัตว์น้ำชนิดต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ต่อการดำรงชีวิตและการทำประมง<sup>5</sup>

ชาวบ้านในชุมชนชายฝั่งทะเลมีอาชีพแตกต่างกันไปตามความถนัด ซึ่งมีทั้งการทำประมงชายฝั่ง การจับสัตว์น้ำตามหาดเลน เป็นต้น ชุมชนชายฝั่งทะเลบางแห่งมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม ทำให้ชุมชนมีความสำคัญในอีกหลายด้าน เช่น เป็นทางผ่านระหว่างการเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ จึงเหมาะสมต่อการเป็นท่าเรือในการส่งผ่านสินค้าทางทะเลที่สำคัญ

ในอดีตชุมชนประมงชายฝั่งทะเลส่วนใหญ่ประกอบอาชีพภายใต้เงื่อนไขระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพ (Subsistence economy) ซึ่งเป็นผลผลิตจากทรัพยากรทางทะเลส่วนใหญ่ใช้บริโภคภายในครัวเรือน แต่อย่างไรก็ตามความเปลี่ยนแปลงในการตั้งถิ่นฐานของชาวประมงที่ผันแปรไปตามฤดูกาลและจำนวนสัตว์น้ำที่มีอยู่ในธรรมชาติเป็นหลัก ขณะที่ทรัพยากรและสภาพแวดล้อมไม่เอื้อต่อการเพาะปลูกด้านการเกษตร ชุมชนจึงไม่สามารถพึ่งพาและเลี้ยงตัวเองได้ในด้านอื่น ๆ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการติดต่อแลกเปลี่ยนกับชุมชนภายนอก เพื่อให้ได้มาในสิ่งที่จำเป็นสำหรับการดำเนินชีวิต ดังนั้นสิ่งที่เป็นผลผลิตจากทรัพยากรทางทะเลนอกจากจะเก็บไว้บริโภคภายในครัวเรือนแล้ว ส่วนที่เหลือยังสามารถนำไปแลกเปลี่ยนกับข้าวปลาอาหารและเครื่องใช้ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตอื่น ๆ เช่น ข้าวสาร ผัก ผลไม้ วัสดุก่อสร้างบ้านเรือนจากชุมชนในเขตน้ำจืดที่อยู่ลึกเข้าไปตามแนวลำคลองอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงในวิถีการผลิตหรือประสิทธิภาพในการผลิตและปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพในการจับสัตว์น้ำ สอดคล้องกับการขยายตัวของการผลิตเพื่อขายตลาด และความต้องการสัตว์น้ำจากชุมชนอื่น ๆ ทั้งใกล้และไกล ประกอบกับการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งและการคมนาคมทางบกตามแผนพัฒนาของรัฐที่ช่วยกระจายการเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำไปได้กว้างขวางมากขึ้น ซึ่งโครงสร้างและระบบตลาดของประเทศเหล่านี้ล้วนส่งผลให้การดำรงชีพ

<sup>5</sup>นวนัฐ ใจศิริ, ภูมิทัศน์ชุมชนป่าชายเลน ภูมิปัญญาท้องถิ่นว่าด้วยการประหยัดพลังงานและความยั่งยืน, (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 23.

และวิถีชีวิตทั้งในด้านการผลิตและบริโภคของชุมชนประมงถูกกำหนดโดยปัจจัยภายนอกมากขึ้น<sup>6</sup> ชุมชนประมงที่อาศัยจับสัตว์น้ำเป็นหลักไม่เพียงแต่ต้องมีการพัฒนาเทคนิคการจับสัตว์น้ำให้ได้ประสิทธิภาพ มากขึ้นเท่านั้น หากยังได้มีการปรับเปลี่ยนและเริ่มทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ เพื่อหารายได้เสริมเพิ่มขึ้นตามระบบเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของครอบครัว

ปัจจุบันหลายครัวเรือนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลไม่ได้ออกเรือจับสัตว์น้ำเอง เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง แต่จะรับจ้างทำประมงและรับจ้างแปรรูปสินค้าทางทะเลแทน โดยทั่วไปคนเชื้อสายจีนทำการค้าขาย ส่วนคนไทยและคนนอกพื้นที่ซึ่งมีทั้งแรงงานต่างด้าวและกลุ่มคนที่อพยพเข้ามาชั่วคราวเพื่อเป็นลูกจ้างประมงพื้นบ้าน แต่อย่างไรก็ตามการประกอบอาชีพประมงมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากทรัพยากรสัตว์น้ำลดลง ทำให้มีรายได้ไม่แน่นอนและไม่เพียงพอกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน ชาวบ้านต้องเปลี่ยนอาชีพไปเป็นลูกจ้างตามโรงงานอุตสาหกรรม ทำการค้าขาย หรือแม้กระทั่งทิ้งถิ่นฐานบ้านเกิดเพื่อไปแสวงหาโอกาสในการประกอบอาชีพยังแหล่งอื่น ๆ

#### 2.1.4 ระบบความเชื่อและสังคมของชุมชนชายฝั่งทะเล

ชุมชนประมงพึ่งพาและผูกพันกับสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติในแง่เศรษฐกิจและการยังชีพ แต่ผลผลิตผลทางประมงมักไม่แน่นอน เพราะต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยทางธรรมชาติหลากหลายประการ ดังนั้นชุมชนจึงจำเป็นต้องหาที่พึ่งเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการออกทะเล เพื่อให้ได้สัตว์น้ำในปริมาณที่เพียงพอต่อการดำเนินชีวิต

ระบบความเชื่อและประเพณีของชุมชนประมงในแถบชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย มีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมจีนอยู่ไม่น้อย เนื่องจากบรรพบุรุษของประชากรส่วนใหญ่ซึ่งเป็นชาวจีน ได้นำขนบธรรมเนียมและประเพณีความเชื่อในเรื่องเทพเจ้าและวิญญาณเข้ามาด้วย ในปัจจุบันวิถีทางวัฒนธรรมความเชื่อของชุมชนประมงเชื้อสายจีนตามชายฝั่งทะเลทางภาคตะวันออกได้มีการผสมผสานกับคติความเชื่อของไทยอย่างกลมกลืน ทำให้คนรุ่นต่อ ๆ มาค่อย ๆ ปรับตัวไม่ยึดติดเคร่งครัดกับขนบธรรมเนียมดั้งเดิมมากเกินไป หากแต่คลี่คลายให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมร่วมสมัยเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี มีความสงบสุขและความเรียบร้อยให้เกิดขึ้นในสังคม ซึ่งสะท้อนให้เห็นในลักษณะดังต่อไปนี้

<sup>6</sup>วัฒนา สุกัญศีล, การเปลี่ยนแปลง ปัญหาและทางเลือกของชุมชนประมง : กรณีศึกษาการใช้ประโยชน์ป่าชายเลนหมู่บ้านคาใต้ อำเภอยะหริ่ง จังหวัดปัตตานี, (สำนักวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี, 2539), หน้า 20.

1) วัดและศาลเจ้าจีน ในสมัยรัชกาลที่ 2 จนถึงรัชกาลที่ 5 ชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก<sup>7</sup> ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมที่สุดของประเทศจีนเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ทั้งภัยธรรมชาติและการเมือง ชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยได้กลายเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจของไทย โดยกลุ่มที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณชายฝั่งทะเลจะมีบทบาทในการทำการประมงเป็นอย่างมาก<sup>8</sup> หลักฐานสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงร่องรอยวัฒนธรรมจีนของชุมชนประมง คือการสร้างศาลเจ้าประจำหมู่บ้าน เมื่อแรกเริ่มการตั้งถิ่นฐานนั้น ศาลเจ้าเป็นสถานที่แรกที่ชุมชนร่วมกันจัดสร้างเพื่อใช้ประกอบพิธีกรรมและเป็นศูนย์กลางของหมู่บ้าน และมักสร้างบนทำเลที่เรียกว่า “ซีฟจอร์ของมังกร” กล่าวคือ ด้านหน้าติดทะเลหรือแหล่งน้ำ มีพื้นที่ด้านหลังสูงเป็นเนินเขา หรือถ้าหากพื้นที่ตั้งเป็นที่ราบ ศาลเจ้าก็จะสร้างบนฐานสูงเป็นสัญลักษณ์เพื่อแสดงถึงความสำคัญเหนือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ในชุมชน

ขณะที่วัดในชุมชนชายฝั่งทะเลโดยส่วนใหญ่จะไม่อยู่ในชุมชนเหมือนอย่างศาลเจ้าจีน โดยจะอยู่แยกต่างหากจากชุมชนในบริเวณใกล้เคียง เพื่อความสะดวกในการก่อสร้างและใช้พื้นที่ได้อย่างกว้างขวาง เป็นสถานที่ประกอบกิจกรรมเนื่องในวันสำคัญทางศาสนาและงานที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต เช่น พิธีอุปสมบท พิธีฌาปนกิจศพ เป็นต้น

2) ระบบคุณค่าและความสัมพันธ์ในสังคม ระบบความเชื่อและความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชนประมง ที่มีระบบการยังชีพแบบพอเพียง มีรากฐานมาจากการเคารพธรรมชาติและเพื่อนมนุษย์ด้วยตนเอง ชาวบ้านจะถือว่าทุกคนสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลได้เท่าเทียมกัน ไม่มีการอ้างสิทธิครอบครองแต่ต้องช่วยกันดูแลรักษา เพราะเป็นแหล่งเลี้ยงชีพที่สำคัญที่สุด ในอดีตชุมชนอาศัยอยู่กันอย่างเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ เพราะมีความเชื่อว่าการประมงขึ้นอยู่กับสภาพทางธรรมชาติและโชคเป็นสำคัญ บ่อยครั้งที่ชาวประมงต้องกลับมาด้วยเรือเปล่า ในกรณีนี้เพื่อนบ้านจะแบ่งปันสัตว์น้ำที่จับได้และมีเหลือเกินความต้องการให้แก่กันตามสมควร วิธีนี้ถือเป็นกลไกหนึ่งที่ช่วยควบคุมทรัพยากรทางทะเลไปในตัว

ลักษณะทางสังคมโดยทั่วไปจะมีความสัมพันธ์อันดีต่อกันในระหว่างชุมชน เพราะต้องคอยช่วยเหลือกันทั้งในงานที่เกี่ยวกับการประมงและการสร้างเรือนพักอาศัย งานเหล่านี้ไม่สามารถทำสำเร็จได้ด้วยคนเดียวต้องเรียกญาติพี่น้องและเพื่อนฝูงมาช่วยเหลือ ดังนั้นรูปแบบครัวเรือนของชุมชนประมงเชื้อสายไทย-จีน จึงมักให้ลูกหลานที่แยกครอบครัวออกมาตั้งบ้านเรือน

<sup>7</sup> นวนัฐ ใจศิริ, ภูมิทัศน์ชุมชนป่าชายเลน ภูมิปัญญาท้องถิ่นว่าด้วยการประหยัดพลังงานและความยั่งยืน, (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 26.

<sup>8</sup> สุภาภรณ์ จันทร์พานิช, ชาวจีนแต่จิวในประเทศไทยและภูมิถิ่นเดิมที่ไฉ่ซำฮั่น, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 37.

อยู่ใกล้กัน นอกจากเพื่อการช่วยเหลือกันในงานต่าง ๆ แล้ว ตามประเพณีมักจะทำให้ลูกชายได้รับการถ่ายทอดประสบการณ์โดยตรงในด้านการประกอบอาชีพประมงจากพ่อแม่ และต้องเป็นลูกเรือทุกครั้งที่ออกสู่ทะเล

แต่ในปัจจุบัน ระบบทางสังคมในลักษณะดังกล่าวข้างต้นเริ่มเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งเป็นผลมาจากการที่มีประชากรย้ายถิ่นเข้ามาอาศัยอยู่ในชุมชนมากขึ้น เกิดความไม่ไว้ใจซึ่งกันและกัน เป็นผลทำให้ระบบสังคมเกิดการเปลี่ยนแปลงจากสังคมแบบเครือญาติ เริ่มเป็นสังคมแบบต่างคนต่างอยู่ เกิดความห่างเหินในระบบความสัมพันธ์มากขึ้น รู้จักคุ้นเคยกันเฉพาะในหมู่ญาติพี่น้องเท่านั้น และเกิดระบบสังคมแบบครอบครัวเดี่ยวมากขึ้น

จากลักษณะและเอกลักษณ์เฉพาะตัวของชุมชนชายฝั่งทะเล ที่สะท้อนให้เห็นทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน จะเห็นได้ว่าระบบเศรษฐกิจของชุมชน โดยเฉพาะการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง เป็นกิจกรรมหลักที่ก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลในหลายด้าน เช่น การพัฒนาที่อยู่อาศัยให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและการประกอบอาชีพ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจับสัตว์น้ำ ตลอดจนก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนในหลาย ๆ ด้าน ที่เป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ ดังจะเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน

## 2.2 ความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ของชุมชน

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของชุมชนชายฝั่งทะเล ตลอดจนลักษณะของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในชุมชนดังกล่าว จะเห็นได้ว่าลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ระบบหนึ่งนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอีกระบบหนึ่งอย่างเป็นพลวัตร กระบวนการเปลี่ยนแปลงในที่นี้จึงหมายถึง<sup>9</sup> การเจริญเติบโต (Growth) ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับของการกระทำ (Changes in performance level) อันเนื่องมาจากองค์ประกอบและปัจจัยต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งในและนอกชุมชน ซึ่ง Concen<sup>10</sup> ได้อธิบายว่าการเปลี่ยนแปลงที่แสดงให้เห็นในทางกายภาพนั้น เป็นผลสรุปของการตอบสนองความต้องการทางด้านเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชน ซึ่งเป็นตามปัจจัยหลักที่ผลักดันและสัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ Hiller และ Hanson<sup>11</sup> กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่ได้รับอิทธิพลมากจากความเชื่อ วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และลักษณะภูมิ

<sup>9</sup>พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 24.

<sup>10</sup>M.R.G. Concen, *The Urban landscape historical development and management*, (United State: Academic Press, 1981), pp 53.

<sup>11</sup>Hiller และ Hanson อ้างถึงในสมลักษณ์ บุญณรงค์, การเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ของชุมชนกระทุ้ง จังหวัดภูเก็ต, (ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549), หน้า 33.

ประเทศของแต่ละพื้นที่ เพื่อประโยชน์ในการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบัน ตลอดจนยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลง เพื่อการดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างปกติสุข อีกทั้งการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชนเป็นไปอย่างเกี่ยวเนื่อง ชับซ้อนและมีเงื่อนไข โดยแสดงออกผ่าน ลักษณะทางกายภาพที่เป็นรูปธรรม สามารถมองเห็นและจับต้องได้

นอกจากนี้อภริตี เกษมสุข และสรายุทธ ททรัพย์สุข<sup>12</sup> อธิบายว่าการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพนั้น เป็นทั้งผลและปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองการปกครอง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวล้วนส่งผลและเกิดเป็นเหตุของการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพ ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปธรรม สามารถสังเกตและบันทึกได้อย่างชัดเจน ดังนั้นเพื่อหาเหตุผลและปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ของชุมชน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และบทบาทของชุมชนที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงเวลา เพื่อสามารถวางแผนรองรับและแก้ปัญหาการเจริญเติบโตและการเปลี่ยนแปลงของเมืองในอนาคตได้

สรุปได้ว่า ชุมชนบริเวณชายฝั่งทะเล เป็นปรากฏการณ์การรวมตัวกันของมนุษย์เพื่อสร้างมาตรฐานความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพหรือข้อได้เปรียบทางด้านทรัพยากรเพื่อการดำรงชีพ มีความหลากหลายและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งเป็นผลมาจากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง ที่ถูกสะท้อนให้เห็นทางด้านกายภาพจากอาคาร สิ่งปลูกสร้าง โครงข่ายการสัญจร และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านเศรษฐกิจที่แสดงให้เห็นถึงการประกอบอาชีพ การแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของพลเมือง ความหลากหลายทางสังคมที่เกิดจากการตั้งถิ่นฐานอยู่รวมกันอย่างถาวรและหนาแน่นในพื้นที่ที่มีขอบเขตชัดเจน มีความหลากหลายของประชากร วัฒนธรรมและความเชื่อ นอกจากนี้ชุมชนมักมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและตลอดเวลา ทั้งมิติทางกายภาพ เศรษฐกิจ และการเลื่อนชั้นหรือเปลี่ยนแปลงของกลุ่มทางสังคม ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงวิวัฒนาการของชุมชนที่เกิดจากปรับตัวและพัฒนาไปตามยุคสมัย

## 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม

จากความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน ย่อมมีปัจจัยหลายประการที่ส่งผลกระทบทำให้ชุมชนมีการปรับตัวเพื่อตอบรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ซึ่งมานพ พงศทัต<sup>13</sup> ได้อธิบายถึงสาเหตุการเจริญเติบโตของชานเมืองที่อยู่ภายใต้อิทธิพล

<sup>12</sup>อภริตี เกษมสุขและสรายุทธ ททรัพย์สุข, กรุงเทพฯที่เปลี่ยนไป, (วารสารหน้าจั่ว คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2544), หน้า 129.

<sup>13</sup>มานพ พงศทัต, รายงานการวิจัยเรื่องการพัฒนาชนบทของกรุงเทพมหานคร, (กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยสภาพแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527), หน้า 115.



ของเมืองขนาดใหญ่ โดยเน้นการพัฒนาปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต ประกอบกับนักวิชาการท่านอื่น ๆ ที่มีแนวคิดในลักษณะที่คล้ายกัน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) ประชากรที่เพิ่มขึ้น (Population) ความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มมากขึ้น จะทำให้มีความต้องการพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย พักผ่อน และทำงานมากขึ้นเป็นเงาตามตัว กล่าวคือ ประชากรที่เพิ่มขึ้นใหม่นี้จะก่อให้เกิดกิจกรรมหลักคือ กิจกรรมที่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัย กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และกิจกรรมส่งเสริมที่เพิ่มขึ้นตามความเจริญของเศรษฐกิจและสังคมที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในอดีต แม้แต่การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย ซึ่งเป็นการใช้ที่ดินจำนวนมากในเมือง ก็มีการใช้ที่ดินในรูปแบบที่ทันสมัยมากขึ้น เช่น คอนโดมิเนียม ทาวเฮาส์ เป็นต้น ซึ่งลักษณะที่ประชากรเพิ่มขึ้นนี้ก็จะมีการใช้ที่ดินเพิ่มมากขึ้น และจะมีกิจกรรมใหม่ ๆ เกิดขึ้นตามมา

ลักษณะการเพิ่มขึ้นของประชากรนั้น นอกจากจะเป็นการเพิ่มขึ้นจากการปฏิสัมพันธ์โดยธรรมชาติแล้ว ฉัตรชัย พงศ์ประยูร<sup>14</sup> กล่าวว่า การเพิ่มขึ้นของประชากรเป็นผลโดยตรงจากปัจจัยดึงดูดของถิ่นใหม่ที่ประชากรต้องการย้ายเข้าไป และปัจจัยผลักดันจากถิ่นเดิมของผู้ย้ายถิ่นเหล่านั้น ซึ่งปัจจัยอันเป็นตัวดึงดูดให้ประชากรเกิดการย้ายถิ่นเข้าไปมีหลายสาเหตุด้วยกัน คือ ต้องการย้ายเข้ามาทำงานเพราะมีความเข้าใจว่าเป็นแหล่งโอกาสในการหางานทำที่ดี มีระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และการบริการทางด้านสังคมที่พร้อมกว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปทำงานมีราคาถูก และราคาที่ดินที่เหมาะสม ตลอดจนความพอใจต่าง ๆ ทางด้านที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่มีความได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจที่มากกว่าถิ่นฐานเดิม

ส่วนปัจจัยผลักดันให้ผู้ย้ายถิ่นออกจากถิ่นเดิม ประกอบไปด้วยความยากจนอันเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจที่มีรายได้น้อย ไม่สามารถเลี้ยงครอบครัวได้ ตลอดจนปัญหาการถือครองที่ดินขนาดเล็ก และผลผลิตทางการเกษตรมีน้อยเพราะต้องอาศัยธรรมชาติเป็นหลัก จึงต้องละถิ่นฐานเดิมเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีกว่า นอกจากนี้ยังมีสาเหตุส่วนตัวอีกมากมาย เช่น ไม่พอใจที่อยู่อาศัยเดิม หรือต้องการติดตามหัวหน้าครอบครัวและคู่สมรส ตลอดจนการเปลี่ยนหน้าที่การงาน จึงอาจสรุปได้ว่า การย้ายถิ่นมีทั้งปัญหาส่วนตัว ปัญหาเศรษฐกิจ และปัญหาทางด้านสังคม

ลักษณะที่เกิดจากการย้ายถิ่นของประชากรนั้น ถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงในลักษณะทางสังคม ซึ่งแต่เดิมสังคมเมืองในประเทศไทยมิได้แตกต่างไปจากสังคมหมู่บ้านในชนบทมากนัก ในแง่ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน เพราะลักษณะเมืองในอดีตก็คล้ายหมู่บ้านที่มีความหนาแน่น แต่เมื่อมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีการดำเนินชีวิตแบบตะวันตกมากขึ้น ทำให้เมืองในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสะท้อนออกมาให้เห็นใน

<sup>14</sup>ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, การตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ทฤษฎี และแนวปฏิบัติ, (ม.ป.ท. : 2536), หน้า 183.

รูปแบบทางสังคมแบบตัวใครตัวมัน เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่บีบคั้นทำให้คนเคร่งเครียดและเกิดการแข่งขันทั้งกับคนและเวลา ประกอบกับประชากรจำนวนมากอพยพมาจากที่อื่น ความไม่รู้จักคุ้นเคยกัน ทำให้เกิดความเหินห่างของความสัมพันธ์ในชุมชนมากขึ้น อีกทั้งคนในสังคมเมืองขาดพื้นที่ที่จะมาพบปะสังสรรค์และขาดกิจกรรมที่จะทำร่วมกัน จึงทำให้มีสภาพต่างคนต่างอยู่ดังเช่นปัจจุบัน

2) การให้บริการทางการคมนาคมและการเข้าถึง (*Transportation Service & Accessibility*) ได้แก่ ความหนาแน่นของการจราจร ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางรถโดยสารหรือรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งปัจจุบันมักขึ้นอยู่กับลักษณะโครงข่ายการคมนาคมทางบกเป็นหลัก ขณะที่กิจรัฐเขตไทรวาส<sup>15</sup> กล่าวว่า ระบบคมนาคมมีความสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ในระบบเศรษฐกิจ เป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตอื่น มาสู่เมืองและกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินด้วย เช่น การปรากฏห้องแถวหรืออาคารขายสินค้าและบริการให้แก่ผู้ที่สัญจรไปมา หลังจากที่มีการตัดถนนขึ้นใหม่ เป็นต้น สอดคล้องกับที่ Richard L. Miller<sup>16</sup> กล่าวว่า โครงสร้างทางพื้นที่ของเมืองขึ้นอยู่กับการคมนาคมขนส่ง กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงของการตั้งถิ่นฐานขึ้นอยู่กับการติดต่อของมนุษย์ โดยเทคโนโลยีเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารและการคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญ ทำให้การติดต่อโดยการพบหน้ากันมีน้อยลงไป ฉะนั้นระบบการติดต่อสื่อสารและการคมนาคมจึงเป็นพื้นฐานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเจริญเติบโตของเมือง

นอกจากนี้ดวงจันทร์ อภาวชูธรรม เจริญเมือง<sup>17</sup> ได้อธิบายในลักษณะเช่นเดียวกัน คือเมื่อมีการสร้างเส้นทางคมนาคมเส้นใหม่ที่มีความสะดวกรวดเร็วกว่าเส้นทางเดิมก็จะได้รับผลกระทบซึ่งในอดีตชุมชนที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำจะเป็นศูนย์กลางการค้าขาย แต่เมื่อมีการสร้างเส้นทางคมนาคมทางบกทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟเกิดขึ้น เมืองที่อยู่ริมน้ำจึงถูกลดความสำคัญลง และเกิดเมืองแห่งใหม่ใกล้กับเส้นทางคมนาคมเหล่านั้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงในลักษณะนี้ส่งผลต่อการใช้ที่ดินในเมืองนั้น ๆ เป็นอย่างมาก ย่านริมน้ำซึ่งเป็นทั้งที่อยู่อาศัยและที่สำหรับขายสินค้าที่มาจากทางเรือ รวมทั้งเป็นโกดังพักสินค้ากลับซบเซา การใช้ที่ดินในย่านนั้นอาจเป็นเพียงการอยู่อาศัย ส่วนบริเวณใกล้กับเส้นทางคมนาคมทางบก ซึ่งเดิมอาจเป็นเพียงทุ่งหญ้าที่ไม่มี

<sup>15</sup> กิจรัฐเขต ไทรวาส อ่างใน เจนการ เจนการกิจ, ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม ในย่านสุขุมวิท, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 10.

<sup>16</sup> Richard L. Miller อ่างถึงในเดิมศักดิ์ ภาณุวรรณ, ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงของชุมชนริมน้ำในคลองบางกอกน้อย, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 11.

<sup>17</sup> ดวงจันทร์ อภาวชูธรรม เจริญเมือง, เมืองในสังคมไทย: กำเนิด พัฒนาการและแนวโน้ม, (สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2542), หน้า 189.

ความสำคัญ กลับได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้การใช้ที่ดินในเมืองเปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด

3) *การควบคุมของรัฐ (State Control)* ปัจจัยหลักที่สำคัญต่อเรื่องนี้มากก็คือ การที่มีการควบคุมการใช้ที่ดินของรัฐ สำหรับประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีการจัดทำ “ผังเมืองรวม” เพื่อเป็นแผนแม่บทของการใช้ที่ดินในเมืองทั้งหมด และมี “ผังเฉพาะ” ซึ่งเป็นผังละเอียดบ่งบอกถึงลักษณะการใช้ที่ดินที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ในกรณีนี้ การใช้ที่ดินจะมีขอบเขตจำกัด โดยรัฐเองเป็นผู้วางแนวทางในการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับความต้องการของรัฐ การพัฒนาทางด้านการใช้ที่ดินของเอกชนจะได้รับการชี้แนะและควบคุมการใช้ที่ดินโดยรัฐ

ขณะที่ดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง ได้อธิบายว่าการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ โดยการตัดสินใจของรัฐ โดยยกตัวอย่างการเกิดสลัมแห่งแรกของกรุงเทพมหานคร หลังจากที่มีการสร้างโรงงานปูนซีเมนต์ที่เปรมประชา ได้มีการสร้างที่อยู่ให้คนงานก่อสร้างอยู่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เนื่องจากจุดนี้เป็นจุดที่ไม่ห่างไกลจากจุดอื่น ๆ ค่าเช่าที่พักราคาถูก สามารถเดินทางเข้าไปทำงานในเมืองได้ง่าย ชุมชนตรงนี้จึงได้พัฒนากลายมาเป็นชุมชนแออัด ซึ่งการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่อื่น ๆ ของรัฐก็ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงด้านอื่น ๆ ของเมืองเช่นเดียวกัน ทั้งการสร้างสะพานหรือตัดถนนผ่านชุมชนทำให้ชุมชนนั้นแตก และหมดความเป็นชุมชนไปในที่สุด

4) *ราคาที่ดิน (Land Cost)* สภาพของตลาดการค้าเสรีประชาธิปไตย (Free Trade) ปัจจัยในการผลิตเบื้องต้นคือ ที่ดิน ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดการใช้ที่ดินในอนาคต ราคาที่ดินที่สูง ย่อมจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ดินต่ำจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้น ราคาที่ดินมักจะเป็นปฏิภาคกลับกับระยะทางที่ห่างจากจุดศูนย์กลาง ที่ดินในชนบทมักจะใช้ไปในกิจกรรมทางด้านเกษตร ซึ่งมีราคาต่ำ ที่ดินในเมืองแถบชานเมืองมักจะใช้เพื่อการอยู่อาศัย ที่ดินใจกลางเมืองใช้เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งมีราคาสูงที่สุด ดังนั้นราคาที่ดินจะเป็นปัจจัยสำคัญในการบ่งบอกถึงกิจกรรมที่จะใช้ในอนาคตด้วย

นอกจากปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐานของชุมชนดังกล่าวข้างต้น พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม <sup>18</sup> ได้อธิบายถึงปัจจัยในประเด็นที่น่าสนใจเพิ่มเติมอีก 2 ประการ คือ

1) *ระบบการเกษตรกรรมที่มีประสิทธิภาพ (Efficient agriculture system)* ทำให้สามารถผลิตอาหารและผลผลิตจากการเกษตรได้เพียงพอกับการบริโภคของประชากรในเมือง และสามารถนำผลผลิตที่เหลือไปเป็นวัตถุดิบในโรงงานเพื่อแปรรูปสินค้าเพื่อจำหน่าย

<sup>18</sup>พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 24.

2) การค้นพบวิธีการทางวิทยาศาสตร์ และการประดิษฐ์คิดค้นเครื่องจักรกลได้เป็นผลสำเร็จ (Scientific discoveries and mechanical inventories) ทำให้เมืองเกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากสามารถสร้างเครื่องจักรและระบบผลิตสินค้าได้คราวละมาก ๆ (mass production) จนเกิดโรงงานอุตสาหกรรมและกลายเป็นตลาดงานที่ดึงดูดให้ประชากรชนบทอพยพเข้ามาทำงานในเมือง ดังนั้นจะพบว่ายิ่งเมืองมีการพัฒนาอุตสาหกรรมมากขึ้นเท่าใดการกลายเป็นเมืองก็จะมีคามเข้มข้นมากเท่านั้น

ขณะที่ดวงจันทร์ อภาวัฐธรม์ เจริญเมือง<sup>19</sup> ซึ่งได้ศึกษาบันทึกในประวัติศาสตร์ ตำนาน รวมทั้งหลักฐานทางโบราณคดีต่าง ๆ กล่าวว่าเมืองทุกเมืองย่อมมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา โดยมีประเด็นที่น่าสนใจ คือ ในเรื่องของปัจจัยจากการเปลี่ยนแปลงของธรรมชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาน้ำท่วม หรือกระแสน้ำเปลี่ยนทิศ ตลอดจนปัญหาการพังทลายของดิน อันส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ เช่น ปัญหาแม่น้ำตื้นเขิน ปัญหาการยุบตัวของพื้นที่อันเกิดจากการพังทลายของดิน เป็นต้น ทำให้เมืองบางเมืองต้องย้ายไปสร้างเมืองในที่แห่งใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่เกิดขึ้น

จากเนื้อหาสาระดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน ดังต่อไปนี้

- |                                   |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|
| 1. การเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ      | 2. การพัฒนาเส้นทางคมนาคม  |
| 3. การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม | 4. การเพิ่มขึ้นของประชากร |
| 5. นโยบายของรัฐ                   | 6. ราคาที่ดิน             |

#### 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน

เมื่อทราบถึงคำจำกัดความ ลักษณะและรูปแบบของชุมชนเมืองชายฝั่งทะเล ตลอดจนปัจจัยและการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ย่อมต้องเข้าใจถึงองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม เพื่อนำมาวิเคราะห์และใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงของชุมชนในบริบทของชุมชนชายฝั่งทะเลตามช่วงเวลาต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน ซึ่งเนื้อหาในส่วนนี้เป็นการทบทวนเกี่ยวกับองค์ประกอบและการเปลี่ยนแปลงของชุมชน ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

<sup>19</sup>ดวงจันทร์ อภาวัฐธรม์ เจริญเมือง, เมืองในสังคมไทย: กำเนิด พัฒนาการและแนวโน้ม, (สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542),

### 2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางด้านกายภาพของชุมชน

การเปลี่ยนแปลงที่แสดงให้เห็นในลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชนนั้น เป็นผลสรุปของการตอบสนองต่อความต้องการทางด้านเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชน ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนมากที่สุด ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1) องค์ประกอบทางด้านกายภาพของชุมชน

Krier<sup>20</sup> นักวิจัยด้านสถาปัตยกรรมศาสตร์ได้อธิบายไว้ว่า สถาปนิกเมืองเป็นการศึกษารูปร่าง รูปทรง ความหนาแน่น กิจกรรมการใช้สอยของเมือง ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาสามารถเข้าใจถึงลักษณะที่เปลี่ยนแปลง รูปแบบความเหมือนหรือแตกต่าง โดยพิจารณาจากโครงข่ายการสัญจร กิจกรรมการใช้สอยอาคาร และความหนาแน่นของอาคารในเมือง

สอดคล้องกับ Conzen<sup>21</sup> ที่ได้อธิบายไว้ว่า องค์ประกอบทางด้านกายภาพคือสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (Physical environments) ของชุมชนตามลักษณะต่าง ๆ เช่น ลักษณะรูปทรงและการจัดวางตัวของอาคาร โครงข่ายการสัญจร ความหนาแน่นของมวลอาคาร เป็นต้น ซึ่งองค์ประกอบทางด้านกายภาพของชุมชนที่แตกต่างกันเป็นผลโดยตรงมาจากรูปแบบพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน โดยพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รูปร่างของของที่ดิน และระบบโครงข่ายการสัญจร

นอกจากนี้ Bill Hillier<sup>22</sup> สนับสนุนเพิ่มเติมถึงการศึกษารูปแบบองค์ประกอบทางด้านกายภาพของชุมชนที่ว่า เป็นการทำความเข้าใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของขนาดและรูปทรงของพื้นที่อย่างชัดเจน โดยวิเคราะห์จากการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โครงข่ายการสัญจร และความหนาแน่นของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง ซึ่งสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบหรือวิวัฒนาการทางด้านกายภาพของพื้นที่ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้เข้าใจเหตุผลของการเปลี่ยนแปลงและสรุปแนวโน้มที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตของเมืองได้

จากคำนิยามในมุมมองต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปรูปแบบและองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี ได้ดังนี้

- 1) รูปแบบโครงข่ายการสัญจร (Transit pattern)
- 2) รูปแบบความหนาแน่นของมวลสิ่งปลูกสร้างที่เป็นสัดส่วนต่อพื้นที่ว่าง (Urban figure and ground pattern) หรือสัดส่วนของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างที่ปกคลุมดินกับพื้นที่โล่ง

<sup>20</sup>Rob Krier, *Urban space*. (London: Academy Editions, 1984). pp. 213.

<sup>21</sup>M.R.G. Conzen, *The Urban landscape: historical development and management*. (London: Academic Press, 1981). pp 121.

<sup>22</sup>Bill Hillier, *The social logic of space*, Bartlett School of Architecture and Planning. (University College London, 1987). pp. 165.

3) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (Land use and building use pattern) คือ ชนิด หรือประเภทของกิจกรรมในที่ดินหรืออาคาร เช่น ย่านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย เป็นต้น

## 2) วิวัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของชุมชน

ในส่วนนี้เป็นการทบทวนวิวัฒนาการหรือการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพโดยทั่วไป ได้แก่ รูปแบบโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ความหนาแน่นของมวลอาคาร และพื้นที่ว่าง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

### ก) การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของชุมชนว่าด้วยเรื่องโครงข่ายการสัญจร

Hillier<sup>23</sup> อธิบายว่าในบริเวณที่มีศักยภาพการเข้าถึงดี มีแนวโน้มที่จะดึงดูดกิจกรรมที่อาศัยประโยชน์จากการสัญจรนั้น ตามแนวความคิดและทฤษฎีเศรษฐกิจเคลื่อนที่ (movement economy) เช่น ย่านพาณิชยกรรมและการบริการต่าง ๆ และเมื่อเกิดการกระจุกตัวกันอย่างหนาแน่นในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงอยู่แล้ว ก็ดึงดูดคนเดินเท้าให้เข้ามาในพื้นที่นั้นมากขึ้นเป็นทวีคูณ ซึ่งปริมาณการสัญจรที่เพิ่มมากขึ้นมีผลต่อรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยจะดึงดูดกิจกรรมการค้าและการบริการต่าง ๆ มากขึ้นในบริเวณนั้น ๆ

ขณะที่ Siksna<sup>24</sup> ได้อธิบายว่าชุมชนเมืองหรือศูนย์กลางเมืองที่ดีควรมีวิวัฒนาการของการแบ่งซอยพื้นที่ออกเป็นบล็อกย่อย ๆ ที่สานกันด้วยโครงข่ายการสัญจรที่หนาแน่นยิ่งขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวของมวลถนนในการรองรับปริมาณการสัญจรที่เพิ่มมากขึ้น โดยที่ศักยภาพการเข้าถึงของเส้นทางในระดับต่าง ๆ ควรมีความสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองด้วย กล่าวคือ เส้นทางสำคัญระดับพื้นที่มักมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าการบริการ เส้นทางรองและเส้นทางย่อยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผสมผสานกันระหว่างพาณิชยกรรมกับการพักอาศัย หรือพักอาศัยอย่างเดียว จนเกิดความเป็นชุมชนเมืองที่มีความหลากหลายของกิจกรรมและผู้คนในพื้นที่

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่เมืองนั้น เกิดขึ้นเมื่อมีการปรับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่และต้องการให้เกิดการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชากรมากขึ้น โดยมีการปรับเปลี่ยนจากโครงข่ายการสัญจรแบบง่าย ๆ มาเป็นโครงข่ายที่มีความสลับซับซ้อนมากขึ้น มีแบบแผน มีการตัดถนนและแบ่งซอยพื้นที่เพื่อ

<sup>23</sup>Bill Hillier, อ้างถึงในพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาค วิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 26.

<sup>24</sup>Siksna อ้างถึงใน พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, หน้า 27.

สร้างความเชื่อมโยงให้เกิดการติดต่อในทุกทิศทาง<sup>25</sup> ซึ่งประเภทของทางสัญจรที่เกิดขึ้นภายในเมืองจะเป็นตัวสะท้อนกิจกรรมและกำหนดรูปแบบการใช้สอยที่ดินและอาคาร และความหนาแน่นของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างภายในพื้นที่แต่ละย่านของเมือง

การวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการสัญจรของพื้นที่นั้น สามารถศึกษาได้จากแผนผังโครงข่ายการคมนาคมและการสัญจรของเมือง เพื่อให้ทราบถึงแบบแผนและความสำคัญของโครงข่ายของถนน ประกอบกับการศึกษาแผนงานและโครงการพัฒนาจากภาครัฐที่เกิดขึ้นในอดีตและอนาคต เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลของโครงการที่ดำเนินการมาแล้ว หรือแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะส่งผลต่อโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่

### ข) การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของชุมชนว่าด้วยเรื่องรูปแบบความหนาแน่นของมวลสิ่งปลูกสร้างที่เป็นสัดส่วนต่อพื้นที่ว่าง

ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองอย่างถาวร จะเข้าถือครองที่ดินและนำที่ดินของตนมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์และตามลักษณะของกิจกรรม Smalles<sup>26</sup> ได้กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงขนาดบล็อกถนนภายในพื้นที่เมืองเมื่อช่วงเวลาผ่านไปว่า มักจะเกิดกระบวนการเปลี่ยนแปลงในสองลักษณะ กล่าวคือ

1) เนื้อเมืองเก่า จะถูกปรับเปลี่ยนมากที่สุดจนเกิดเป็นพื้นที่ที่มีองค์ประกอบทางกายภาพที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว ประกอบไปด้วยที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และโดยมากมักเป็นโครงสร้างเก่าแก่ทึบตัน แต่สุดท้ายมักมีส่วนผสมของโครงสร้างเก่าที่มีประโยชน์ใช้สอยอย่างใหม่ปะปนกับโครงสร้างที่เกิดใหม่บนแปลงที่ดินเก่า โดยมีลำดับของการปรับเปลี่ยนเนื้อเมืองเก่าในกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ดังนี้

- |  |  |
|--|--|
| ก. การเปลี่ยนประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร  | ฉ. การเปลี่ยนบางส่วน/ทั้งหมดของบล็อกถนน  |
| ข. การปรับโครงสร้างภายในอาคาร              | ช. การปรับขนาดบล็อกถนน                   |
| ค. การขยายอาคารสู่ที่ดินและบล็อกกว้างเปล่า | ซ. การปรับเปลี่ยนหลายบล็อกถนนพร้อม ๆ กัน |
| ง. การเพิ่มขึ้นอาคาร                       | ฅ. การเปลี่ยนแปลงทั้งย่าน / ส่วนของเมือง |
| จ. การเชื่อมแปลงที่ดิน                     |  |

<sup>25</sup>Alman อ้างถึงใน วิลาวัฒน์ ภูมิสุวรรณ, แนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลจังหวัดสมุทรสงคราม, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), หน้า 8.

<sup>26</sup>Smalles อ้างถึงในพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 39.

2) เนื้อเมืองใหม่ มักพบลักษณะแตกต่างอย่างค่อนข้างชัดเจน ระหว่างพื้นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม แม้แยกตัวออกไปไม่มีขอบเขตชัดเจนนักและมักถูกผ่าออกด้วยเส้นทางคมนาคมหลัก เช่น ถนน รางรถไฟ ที่พบการเกาะตัวของโรงงานอุตสาหกรรม อาคารพาณิชย์ เป็นต้น พื้นที่ในภาพรวมอาจมีรูปร่างแตกต่างกันไปหลากหลายตามสถานการณ์ หรือสภาพภูมิประเทศและเป็นพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้นมาใหม่ ซึ่งบริเวณพื้นที่ว่างของเมืองสามารถจำแนกการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง/ขนาดบล็อกถนน ดังนี้

ก. มีลักษณะของมวลอาคารขนาดเล็ก เกาะกลุ่มแบบหลวม ๆ ไปตามสภาพลักษณะภูมิประเทศ ขนาดบล็อกถนนมีพื้นที่ขนาดใหญ่ รูปทรงไม่แน่นอนและมีพื้นที่ว่างจำนวนมาก

ข. มีรูปแบบมวลอาคารและบล็อกถนนที่หลากหลาย กระจุกตัวเป็นกลุ่มแบบเบาบาง และหนาแน่นบางจุด พื้นที่ศูนย์กลางของเมืองมีการแบ่งซอยพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์มากขึ้น

ค. รูปทรงอาคารมีความหลากหลาย มีบล็อกถนนที่ถูกซอยย่อยขนาดเล็ก ความหนาแน่นของมวลอาคารมาก/พื้นที่ว่างน้อย กระจุกกันเป็นกลุ่มตามขนาด (ตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน)

ง. ขนาด รูปร่าง และรูปทรงของมวลอาคารและบล็อกอาคารมีความหลากหลาย พื้นที่ขนาดเล็ก ความหนาแน่นของมวลอาคารมาก/พื้นที่ว่างน้อย มีการเกาะกลุ่มกันอย่างหนาแน่นของรูปทรงมวลอาคารที่มีขนาดเดียวกัน/ใกล้เคียงกัน (ตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน/อาคาร)

จ. ขนาด รูปร่าง และรูปทรงของมวลอาคารและบล็อกถนนมีความหลากหลาย พื้นที่ขนาดเล็ก มีความหนาแน่นของมวลอาคารมากในขณะที่พื้นที่ว่างน้อย

การวิเคราะห์รูปแบบความหนาแน่นของมวลสิ่งปลูกสร้างที่เป็นสัดส่วนต่อพื้นที่ว่างสามารถศึกษาด้วยเทคนิคทฤษฎี “ภาพและพื้น” (figure and ground map) ที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของพื้นที่ว่างกับมวลอาคาร ขนาดและความละเอียดของมวลอาคาร ตลอดจนความเชื่อมโยงของพื้นที่ในแต่ละย่านภายในเมืองที่สัมพันธ์กับองค์ประกอบต่าง ๆ เชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการของพื้นที่ได้อย่างชัดเจน

**ค) การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของชุมชนว่าด้วยเรื่องรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร**

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารนั้นมีความเชื่อมโยงกับรูปแบบความหนาแน่นของมวลสิ่งปลูกสร้างที่เป็นสัดส่วนต่อพื้นที่ว่าง และโครงข่ายการสัญจร โดยพบข้อสรุปของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวคิดของ Conzen<sup>27</sup> ที่อธิบายแนวความคิดเกี่ยวกับการ

<sup>27</sup>Conzen อ้างถึงในพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญาณของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารการศึกษาด้านการวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 35.



เปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ของชุมชนเมืองผ่านช่วงเวลาต่าง ๆ ผสมผสานกับทฤษฎีของ Hillier (Movement economy), Siksna และ Smiles สรุปได้ดังนี้

1) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยทั่วไป ในระยะแรกอาคารบ้านเรือนจะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณเส้นทางสัญจรหลักเพื่อความสะดวกในการติดต่อกับพื้นที่อื่น และใกล้กับแหล่งที่เอื้อต่อการประกอบอาชีพ ซึ่งหลังจากการพัฒนาพื้นที่ที่เข้มข้น และเริ่มมีอาคารที่หนาแน่นมากขึ้นจนเป็นย่านพาณิชยกรรมหรือที่อยู่อาศัยและกระจายไปยังพื้นที่ข้างเคียง โดยเส้นทางหลักของพื้นที่หรือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงดีมักมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าการบริการ เส้นทางรองและเส้นทางย่อยเป็นการผสมผสานระหว่างพื้นที่พาณิชยกรรมกับที่พักอาศัย หรือที่พักอาศัยอย่างเดียว เพื่อตอบสนองการใช้ที่ดินภายในเมืองให้เกิดประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจมากที่สุด

2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบถดถอย คือในระยะหลังที่เมืองตกอยู่ในสภาวะถดถอย เพราะการพัฒนาอย่างเต็มกำลังและใช้พื้นที่ว่างในเมืองจนหมด ย่านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยมีความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนจนมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นชุมชนแออัด ถึงระยะสุดท้ายพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรม ความเป็นย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยเริ่มลดบทบาทลง มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง บ้างก็ถูกปล่อยทิ้งร้าง หรือกลายเป็นชุมชนแออัดด้วยมวลของอาคารที่หนาแน่นเกินไป เพราะพื้นที่ว่างสำหรับการพัฒนาถูกนำใช้จนหมดและเข้าสู่ภาวะตกต่ำในที่สุด

ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตามแนวความคิดของ Conzen คือ ความต้องการใช้ที่ดินภายในเมืองให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากที่สุด ถึงแม้ในระยะหลังเมืองจะตกอยู่ในสภาวะถดถอย เพราะการพัฒนาอย่างเต็มกำลังและใช้พื้นที่ว่างในเมืองจนหมด แม้จะมีการย้ายศูนย์กลางเมืองออกไปยังพื้นที่อื่นที่มีพื้นที่ว่างและทรัพยากรมากกว่าก็ตาม

การจับตาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยทั่วไปใช้การศึกษาและการวิเคราะห์จากแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร แผนที่ภูมิศาสตร์สารสนเทศหรือ GIS (Geographic Information System) ภาพถ่ายทางอากาศ และข้อมูลการสำรวจกิจกรรมและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงอัตราการขยายตัว การเจริญเติบโต หรือเสื่อมถอยลงของพื้นที่ชุมชนเมืองนั้น โดยสังเกตได้จากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ความหนาแน่นและความหลากหลายของกลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

#### 2.4.2 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจของชุมชน

เมื่อทราบถึงองค์ประกอบและการเปลี่ยนแปลงในเชิงกายภาพของพื้นที่แล้ว ย่อมต้องทำความเข้าใจถึงประเด็นทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไปตามระยะเวลาและ

สถานการณ์ที่เปลี่ยนไป ตลอดจนมีอิทธิพลต่อการขยายตัวเป็นเมืองต่อไปในอนาคต เนื้อหาในส่วนนี้จึงเป็นการทบทวนองค์ประกอบและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจของชุมชน ดังนี้

### 1) องค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจของชุมชน

ดาร์ณี บัญชรเทวกุล<sup>28</sup> อธิบายว่า เมื่อชุมชนมีความเจริญขึ้น จะเกิดการแยกย่อยในหน้าที่ของชุมชน เช่น ในการผลิตสินค้าและบริการ การกระจายผลผลิตและการบริโภค เป็นต้น เรียกกระบวนการเหล่านี้ว่า “การแยกย่อยของโครงสร้างและหน้าที่” (Differentiation) ก่อให้เกิดความแตกต่างกันออกไปของระบบย่อย ๆ ในชุมชน ตลอดจนความสนใจและกิจกรรมของสมาชิกในชุมชน อย่างไรก็ตาม คนมักจะมองว่าการแยกย่อยของโครงสร้างและหน้าที่ คือ การแบ่งงานกันทำ (Division of Labor) ในระดับสังคมแล้วการแบ่งงานกันทำนี้เป็นประเภท Inclusive Division of Labor ซึ่ง Gibbs & Poston<sup>29</sup> ให้ความหมายไว้ว่า เป็นการแยกย่อยของกิจกรรมที่ทำเพื่อยังชีพ และการขึ้นอยู่กับกันในหน้าที่โดยไม่มีการประสานหรือรวมตัวกันอย่างเป็นทางการ กิจกรรมที่ทำเพื่อยังชีพ หรือ Sustenance Activities หมายถึง การใช้พลังงานของมนุษย์ในการผลิตสินค้าและบริการบางอย่าง แต่ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการแสวงหาอาหาร น้ำ และที่อยู่อาศัยเท่านั้น

จะเห็นได้ว่า การแบ่งงานกันทำสามารถพิจารณาได้ 2 ด้าน คือด้านที่เกี่ยวกับการแยกย่อยของกิจกรรมที่ทำเพื่อยังชีพ (Sustenance Differentiation) และด้านที่เกี่ยวกับการพึ่งพากันของหน้าที่ การแยกย่อยของกิจกรรมที่ทำเพื่อยังชีพ หมายถึง จำนวนหรือประเภท หรือชนิดของกิจกรรมที่ทำเพื่อยังชีพของคนในกลุ่ม หรือที่เรียกว่า การแยกย่อยในแง่ของโครงสร้าง (Structural Differentiation) และความสม่ำเสมอของการกระจายของสมาชิกที่ทำกิจกรรมแต่ละประเภท หรือที่เรียกว่าการแยกย่อยในแง่กระจายตัว (Distributive Differentiation) การวัดการแยกย่อยในแง่โครงสร้างสามารถทำได้โดยการพิจารณาส่วนประกอบหรือประเภทของอาชีพที่ปรากฏอยู่ในสังคม ส่วนการแยกย่อยในแง่กระจายตัว วัดได้โดยดูจากจำนวนคนที่อยู่ในแต่ละอาชีพ ซึ่งการศึกษาการแยกย่อยของโครงสร้างและหน้าที่ในชุมชนเมืองมักทำกันโดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับประชากร แยกตามเพศ เชื้อชาติ และอาชีพ หรืออุตสาหกรรม

ขณะที่พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม<sup>30</sup> ได้อธิบายถึงพื้นที่เมืองในมิติทางเศรษฐกิจไว้ว่า เมืองเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมทางการค้า การบริการ มีอัตราการเจริญเติบโตและการขยายตัว

<sup>28</sup>ดาร์ณี บัญชรเทวกุล. กระบวนการเป็นเมืองกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลังพัฒนา. (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 25.

<sup>29</sup>Gibbs & Poston อ้างถึงใน ดาร์ณี บัญชรเทวกุล. กระบวนการเป็นเมืองกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลังพัฒนา. (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 25.

<sup>30</sup>พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 22.

ตลอดเวลาและรวดเร็วมากกว่าพื้นที่บริเวณอื่น กล่าวคือ พื้นที่เมืองเป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น ร้านค้า แหล่งบริการ ธนาคาร โรงแรม เป็นต้น ซึ่งเกิดจากการแยกย่อยและการกระจายหน้าที่ตลอดจนความชำนาญพิเศษในระบบเศรษฐกิจของเมือง ในรูปแบบของการเป็นศูนย์รวมรวมการผลิต (Production) การบริโภค (Consumption) กระจายและจัดสรรผลผลิตสินค้า (Distribution) สำหรับประชากรที่อยู่อาศัยภายในเมือง รวมทั้งพื้นที่อื่นโดยรอบเขตอิทธิพลที่อยู่ห่างไกลออกไปด้วย ดังนั้นองค์ประกอบที่ใช้ในการสังเกตถึงความหลากหลายของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ได้ดังนี้

1) ตัวแปรทางด้านการผลิต (Production) ได้แก่ โครงสร้างทางอาชีพของประชากร ก่อให้เกิดการจ้างงานทั้งในภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้าและการบริการ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนกระบวนการทางด้านการผลิต

2) ตัวแปรทางด้านการบริโภค (Consumption) สังเกตได้จากการมีอยู่ของสิ่งต่าง ๆ ภายในพื้นที่เมือง เช่น ธนาคาร ตลาด ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ โรงแรม เป็นต้น

3) ตัวแปรกระจายและจัดสรรผลผลิตสินค้า (Distribution) สังเกตได้จากการเกิดขึ้นของสถานที่ต่าง ๆ อยู่ภายในพื้นที่เมือง ได้แก่ สถานีขนส่ง สถานีขนส่งผู้โดยสาร และท่าเรือ เป็นต้น

นอกจากนี้ทัศนีย์ ทองสว่าง<sup>31</sup> ได้อธิบายเพิ่มเติมว่าโดยทั่วไประบบเศรษฐกิจของสังคมทุกสังคมมักจะประกอบด้วยหน่วยเศรษฐกิจที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1) ผู้บริโภคหรือครัวเรือน หมายถึง ผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจซื้อสินค้าหรือบริการ เพื่อสนองความต้องการหรือการใช้สอย และครัวเรือนต้องมีรายได้เพื่อใช้ซื้อสินค้าและบริการ กล่าวคือครัวเรือนต้องมีแรงงานไว้รับจ้างทำกิจกรรมต่าง ๆ จากหน่วยผลิตและได้รับค่าจ้างตอบแทน นอกจากนี้ครัวเรือนยังเป็นเจ้าของที่ดินที่นำมาใช้ในการทำเกษตรกรรม พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และเป็นเจ้าของทุนในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งอาจเป็นทางตรงหรือทางอ้อมก็ได้

2) หน่วยธุรกิจ คือหน่วยงานที่นำทรัพยากรมาทำการผลิตเป็นสินค้าและบริการ หน่วยธุรกิจอาจมีขนาดและรูปแบบแตกต่างกันได้ ขึ้นอยู่กับลักษณะสินค้าและบริการที่สามารถผลิตได้

3) รัฐบาลในแง่เศรษฐกิจ หมายถึง การที่รัฐเป็นผู้ทำการผลิตสินค้าและบริการ กล่าวคือเป็นสินค้าและบริการที่รัฐบาลให้บริการเปล่าแก่ประชาชนทุกคนในชาติอย่างเสมอภาค ซึ่งได้แก่การสร้างถนนหนทาง สวนสาธารณะ การบริการทางด้านการศึกษา สาธารณสุข เป็นต้น

สามารถสรุปองค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อใช้เป็นตัวแปรในการศึกษาคั้งนี้ คือ

1. โครงสร้างอาชีพ ได้แก่ ประเภทของอาชีพและจำนวนคนที่อยู่ในแต่ละอาชีพ

<sup>31</sup>ทัศนีย์ ทองสว่าง, *สังคมวิทยา*, (กรุงเทพฯ : โอ.เอส.พริ้นติ้ง เฮาส์, 2549), หน้า 142.

2. รายได้ของประชากร

3. กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

## 2) วิวัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจของชุมชน

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ<sup>32</sup> คือการเปลี่ยนแปลงที่ประกอบด้วยการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เพื่อให้ระบบเศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในระยะยาว ซึ่งศุภางค์ ศุภพันธ์มณี<sup>33</sup> ได้อธิบายถึงขั้นตอนการพัฒนาตามทฤษฎีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ดังนี้

1) ระยะเวลาของระบบเศรษฐกิจ เป็นแบบพึ่งตนเอง พอกินพอใช้ มีการลงทุนและการค้าขายน้อย ประชากรทำการเกษตรทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ ที่ตั้งของแหล่งผลิตแล้วแต่การกระจายตัวของทรัพยากร และพึ่งพาทรัพยากรทางธรรมชาติในการประกอบอาชีพเป็นส่วนใหญ่

2) ระยะเวลาที่มีการปรับปรุงด้านการขนส่ง ทำให้มีการค้าและระดับความชำนาญมากขึ้น (Specialization) เกิดอุตสาหกรรมในครัวเรือน (Village Industries) ซึ่งแหล่งวัตถุดิบมักมาจากสาขาเกษตรกรรม

3) ระยะนี้การเกษตรเจริญขึ้น มีการผลิตพืชผลมากขึ้น

4) เมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้น และเกิดภาวะตอบแทนในภาคเกษตรกรรมลดน้อยลง (Diminishing Returns) ทำให้ต้องหันไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรม ที่เรียกว่า "Secondary Industries" วัตถุดิบในระยะแรกมาจากภาคเกษตรกรรม ผลผลิตอาจเป็นการแปรรูปสินค้าเกษตร

5) ระยะเวลาสุดท้ายของการพัฒนา จะหันไปหาอุตสาหกรรมบริการ (Tertiary Industries) และผลิตสินค้าส่งออกไปยังพื้นที่ด้อยความเจริญกว่า

ดังนั้น มิติทางเศรษฐกิจจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวกำหนดโครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและสังคม ไม่ว่าจะเป็นการผลิต การจำหน่าย การบริโภค และการแบ่งปันผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งคุณลักษณะทางเศรษฐกิจที่ดีจะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยปัจจัยสำคัญจากโครงสร้างทางด้านกายภาพหรือพื้นฐานของเมือง ที่เอื้อให้เกิดพื้นที่อรรถประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ ยกกระดับคุณภาพทางเศรษฐกิจในพื้นที่นั้น ๆ และสามารถตอบสนองความต้องการของประชากรได้เป็นอย่างดี

<sup>32</sup>ณรงค์ ธนาวิลาภ, *หลักเศรษฐศาสตร์อย่างง่าย*, (กรุงเทพฯ : บริษัท คิวพีพี จำกัด, 2549), หน้า 154.

<sup>33</sup>ศุภางค์ ศุภพันธ์มณี, *บทบาทและความเชื่อมโยงของสะพานปลาที่มีต่อการพัฒนาเมืองสมุทรสาคร*, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 6.

### 2.4.3 แนวคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมของชุมชน

ระบบสังคม เป็นการศึกษาสภาพความเป็นอยู่ การเปลี่ยนแปลงสภาพจิตใจของมนุษย์ และการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นการที่จะอธิบายพัฒนาการของชุมชน ตลอดจนปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงควบคู่ไปกับการศึกษาทางด้านกายภาพและเศรษฐกิจของชุมชน จึงต้องศึกษาปัจจัยทางด้านสังคมควบคู่กันไปด้วย เนื้อหาในส่วนนี้จึงเป็นการทบทวนประเด็นเกี่ยวกับองค์ประกอบและการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมของชุมชน ดังต่อไปนี้

#### 1) องค์ประกอบทางด้านสังคมของชุมชน

ราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2524<sup>34</sup> ให้ความหมายของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมว่า หมายถึง การที่ระบบสังคม กระบวนการแบบอย่างหรือรูปแบบทางสังคม เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี ครอบครัวยุค การปกครอง ได้เปลี่ยนแปลงไปไม่ว่าจะเป็นด้านใดก็ตาม การเปลี่ยนแปลงนี้อาจเป็นในทางก้าวหน้าหรือถดถอย และเป็นไปอย่างถาวรหรือชั่วคราว โดยการวางแผนให้เป็นไปเอง และที่เป็นประโยชน์หรือโทษก็ได้ทั้งสิ้น

ขณะที่เสถียร วิพรมหา<sup>35</sup> กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงทางสังคมในแต่ละสังคมใช้ระยะเวลาไม่เท่ากัน และปริมาณการเปลี่ยนแปลงจะแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบที่สำคัญ คือ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ลักษณะโครงสร้างทางสังคม วัฒนธรรมพื้นฐาน ได้แก่ ค่านิยม คติ ความเชื่อ ที่สมาชิกปลูกฝังและถ่ายทอดกันมาและประโยชน์ที่สมาชิกจะได้รับจากการเปลี่ยนแปลงนั้น

โดยสรุปแล้ว การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม คือ ความแตกต่างที่เกิดขึ้นในสังคมช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง มีความหมายโดยตรงถึงการเปลี่ยนแปลงระบบความสัมพันธ์ระหว่างคนในสังคม ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มและระหว่างส่วนประกอบของสังคมนั้น ๆ ซึ่งอาจเป็นผลดีหรือผลเสียที่เกิดขึ้นภายในชุมชน และมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ดังนั้นองค์ประกอบทางด้านสังคม จึงเกี่ยวข้องกับโครงสร้างประชากร และระบบความสัมพันธ์ของคนในสังคม ตลอดจนวัฒนธรรมประเพณีที่มีอยู่ในชุมชน

#### 2) วิวัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมของชุมชน

ฉัตรชัย พงษ์ประยูร<sup>36</sup> กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมของชุมชนไทยนั้น ส่วนใหญ่มีชีวิตอยู่ตามหมู่บ้านที่พึ่งตนเอง การติดต่อกับโลกภายนอกจำกัดอยู่เฉพาะการแลกเปลี่ยนในระดับชุมชนที่จำเป็น ต่อมาเมื่อมีการติดต่อค้าขายกับชุมชนภายนอกมากขึ้น ผู้คนจึงมีวิถีชีวิตที่

<sup>34</sup> เต็มศักดิ์ ภาณุวรรณ, ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงของชุมชนริมน้ำในคลองบางกอกน้อย, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 16,

<sup>35</sup> เสถียร วิพรมหา การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมของวัฒนธรรมชาวราชบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิตภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 24.

<sup>36</sup> ฉัตรชัย พงษ์ประยูร, การตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ทฤษฎี และแนวปฏิบัติ, (ม.ป.ท. : 2536), หน้า 40.

เปลี่ยนแปลงไป จากวิถีชีวิตแบบพอกินพอใช้หันมาทำการเกษตรเพื่อการค้ามากขึ้น ผลที่ได้คือทำให้ชุมชนแปรสภาพเป็นชุมชนเมืองมากยิ่งขึ้น ซึ่งสุริชัย หวันแก้ว<sup>37</sup> ได้อธิบายเพิ่มเติมถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1) กระบวนการที่ชุมชนกลายเป็นเมือง หรือการเคลื่อนย้ายของผู้คน การขยายตัวของเมือง การเพิ่มจำนวนประชากร ตลอดจนการขยายวิถีแบบชาวเมืองโดยการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เช่น การก่อสร้างถนน ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น ทำให้รสนิยมและความต้องการของคนในชนบทเปลี่ยนแปลงไปในทางที่คล้ายชาวเมืองมากยิ่งขึ้น

2) การเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เลื่อมล้ำมากยิ่งขึ้น โดยเกิดขึ้นขณะที่เกิดการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นผลดีกับเขตเมืองหรืออุตสาหกรรม แต่ทำให้คนอีกส่วนหนึ่งอยู่ห่างไกลจากการมีส่วนร่วมรับผลประโยชน์ของการเปลี่ยนแปลง เช่น การพัฒนาเมืองให้เจริญในด้านต่าง ๆ ขณะเดียวกันก็ก่อให้เกิดแหล่งสลัมสำหรับคนจำนวนมาก เป็นต้น

3) ระบบความสัมพันธ์ในชุมชน สถาบันครอบครัวถูกปรับลดบทบาทลง ครอบครัวมีขนาดเล็กลง มีความสัมพันธ์แบบห่างเหิน เป็นสังคมของคนแปลกหน้า ซึ่งเป็นผลมาจากจากการเป็นสังคมแบบครอบครัวเดี่ยว และมีคนแปลกหน้าเข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ขาดแรงงานที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ชนบท นำไปสู่ปัญหาความขัดแย้งทั้งภายในสังคมเมืองและระหว่างสังคมเมืองกับชนบท

ตามหลักการของแนวคิดระบบสังคม<sup>38</sup> (Social system approach) ได้อธิบายการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในพื้นที่เมือง เน้นว่าสังคมเมืองมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปสู่สถานะที่ซับซ้อนมากขึ้น และมีการปรับตัวตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเพื่อให้ระบบสังคมโดยรวมอยู่รอด ซึ่งต้องผ่าน 2 กระบวนการสำคัญได้แก่ กระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (Differentiation) และกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (Integration) กล่าวคือ

ก. กระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (Differentiation) เกิดขึ้นเมื่อเมืองมีการขยายตัวและเจริญเติบโตขึ้น ปรากฏการกระจายหน้าที่และความชำนาญตามระดับสภาพทางสังคม ภายใต้แบบแผนที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เช่น ค่านิยม ความเชื่อ เป็นต้น การแยกย่อยนี้ทำให้เกิดระบบย่อย ๆ ตลอดจนสมาชิกเกิดความสนใจในการทำกิจกรรมที่มี

<sup>37</sup>สุริชัย หวันแก้ว, *สังคมและวัฒนธรรม* (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531), หน้า 164.

<sup>38</sup>พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, *การเปลี่ยนแปลงเชิงสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี*, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 23.

ความหลากหลายและแตกต่างกัน ตัวแปรที่ใช้วัดการแยกย่อยทางสังคม คือสิ่งที่มีอยู่ หน่วยงาน หรือสถาบันที่เกี่ยวข้องทางสังคมของชุมชนนั้น เช่น โรงเรียน สวนสาธารณะ สนามกีฬา เป็นต้น

ข. *กระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (Integration)* เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมโยงและทำให้ระบบสังคมโดยรวมอยู่รอดได้ตามภาวะการเปลี่ยนแปลง โดยแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- การผสมผสานและบูรณาการทางวัฒนธรรม (cultural integration) เป็นการผสมผสานกลมกลืนกันทางวัฒนธรรมของกลุ่มคนหลากหลายวัฒนธรรมในสังคม

- การผสมผสานและบูรณาการทางบรรทัดฐานทางสังคม (normative integration) เป็นความเข้ากันได้ของมาตรฐานทางวัฒนธรรมกับพฤติกรรมของบุคคลในสังคม

- การผสมผสานและบูรณาการทางการติดต่อสื่อความหมาย (communicative integration) เชื่อมโยงกันของการติดต่อสื่อความหมายที่กระจายอยู่ในสังคม

- การผสมผสานและบูรณาการทางหน้าที่ (functional integration) เป็นการพึ่งพากันหรือขึ้นอยู่กับกันระหว่างหน้าที่ต่าง ๆ ในสังคม

ตัวแปรที่ใช้ในการวัดการผสมผสานและการบูรณาการทางสังคม สังเกตได้จากการมีอยู่ของกลุ่มสมาคมและองค์กรต่าง ๆ เช่น องค์กรสาธารณกุศล งานประเพณี งานประจำปี เป็นต้น

ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงทางสังคมจึงเป็นการเปลี่ยนแปลงในด้านความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์และกลุ่มคน เป็นการเปลี่ยนแปลงในวิถีทางที่มนุษย์กระทำต่อกัน หรือเป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างและหน้าที่ หรือกระบวนการต่าง ๆ ของความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างและหน้าที่อย่างใดอย่างหนึ่ง อีกนัยคือ การเปลี่ยนแปลงทางสังคมเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับพฤติกรรมทางสังคม (Social behavior) หรือการกระทำทางสังคม (social action) ที่มีความสัมพันธ์กัน

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### งานศึกษาเกี่ยวกับลักษณะของชุมชนชายฝั่งทะเล

นวนัฐ ใสศิริ<sup>39</sup> ศึกษาเรื่องภูมิทัศน์ของชุมชนป่าชายเลนบริเวณชุมชนบ้านแหลม อำเภอบ้านแหลมจังหวัดสมุทรสาคร และชุมชนชายทะเลบางกระเจ้า อ.เมือง จังหวัดสมุทรสาคร พบว่าชุมชนชายฝั่งทะเลแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่างสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นไปในลักษณะพึ่งพาซึ่งกันและกัน แม้ว่าปัจจุบันชุมชนไม่ได้พึ่งพาทรัพยากรทางทะเลโดยตรงมากเท่าในอดีต ตลอดจนแบบแผนทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรม รวมทั้งรูปแบบทางกายภาพของชุมชนชายฝั่งทะเล ความสัมพันธ์ดังกล่าวเป็นพื้นฐานสำคัญในการสร้างความยั่งยืนให้กับชุมชน

<sup>39</sup>นวนัฐ ใสศิริ, ภูมิทัศน์ชุมชนป่าชายเลน ภูมิปัญญาท้องถิ่นว่าด้วยการประหยัดพลังงานและความยั่งยืน, (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 45.

ในแง่สังคมและเศรษฐกิจชุมชนชายฝั่งทะเลมีลักษณะคล้ายคลึงกับชุมชนพื้นถิ่นดั้งเดิมหลาย ๆ แห่งในประเทศไทย ซึ่งมีความสัมพันธ์ในสังคมแบบเครือญาติและมีระบบเศรษฐกิจในระดับชุมชนและตลาดท้องถิ่น ชาวบ้านมีการเกื้อกูลกัน กลุ่มบ้านมีลักษณะที่ใกล้ชิดและมีพื้นที่โล่งส่วนกลางร่วมกันเพื่อประกอบกิจกรรมทางประมง ไม่มีการปิดกั้นหรือแบ่งแยกเรือนอย่างชัดเจน ซึ่งก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างคนในชุมชน ในเชิงของความเชื่อและประเพณี ชุมชนชายฝั่งทะเลมีระบบความเชื่อทางศาสนาและสิ่งเหนือธรรมชาติที่เป็นพื้นฐานในการรวมกลุ่มของชุมชน ความเชื่อและพิธีกรรมในเรื่องเทพเจ้าของจีนและพระพุทธศาสนามีบทบาทสำคัญในการกำหนดพฤติกรรมของคนในชุมชน รวมทั้งกำหนดแบบแผนทางด้านกายภาพของหมู่บ้าน ดังนั้นศาลเจ้าและวัดจึงกลายเป็นศูนย์กลางทางด้านจิตใจและทางด้านกายภาพของชุมชน

วัฒนา สุกัณศีล<sup>40</sup> ศึกษาเรื่องลักษณะของชุมชนประมง กรณีศึกษาชุมชนบ้านดาโต๊ะ อำเภอยะหริ่ง จังหวัดปัตตานี พบว่าด้วยสภาพพื้นที่ของชุมชนชายฝั่งทะเลและระบบนิเวศของอ่าวจึงเป็นทำเลที่เหมาะสมแก่การตั้งถิ่นฐานของชุมชนเพื่อการดำรงชีพบนพื้นฐานการพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติ อันได้แก่ ป่าชายเลน สัตว์น้ำ และทรัพยากรอื่น ๆ ทรัพยากรเหล่านี้ได้เป็นปัจจัยและแหล่งทำกิน ที่มาของอาหาร ที่พักอาศัย เครื่องมือ เครื่องใช้ และการพึ่งพาอาศัยอื่น ๆ ของชุมชนประมงรอบอ่าวปัตตานี ขณะที่พื้นที่รอบ ๆ ของชุมชนบ้านดาโต๊ะยังเป็นที่ตั้งของชุมชนเมือง ย่านธุรกิจและอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือประมงที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้ เนื่องจากสภาพของอ่าวเป็นที่กำบังลมที่ดีและอยู่ใกล้แหล่งจับปลานอกน่านน้ำ ซึ่งการขยายตัวของธุรกิจประมงในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้มีการขยาย การบริการ โครงสร้างพื้นฐาน จำนวนธุรกิจ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องประมงด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

ถึงแม้ปัจจุบันอาชีพในหมู่บ้านจะเพิ่มความหลากหลายมากขึ้น เพราะความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยีการผลิตและการเปลี่ยนแปลงทางด้านอื่น ๆ ความใกล้ชิดและความเชื่อมโยงกับตลาดทำให้ชุมชนหันมาประกอบอาชีพค้าขาย หรือจ้างงานในโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น แต่ชาวบ้านส่วนใหญ่ยังคงยึดหลักในการทำประมงและใช้เรือติดเครื่องยนต์ขนาดเล็กเป็นพาหนะขับเคลื่อนออกไปจับสัตว์น้ำตามชายฝั่งทะเล และด้วยความสัมพันธ์ของชุมชนกับชายฝั่งทะเลในลักษณะที่พึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน ได้สะท้อนออกมาให้เห็นในรูปแบบของความเข้าใจ ความรู้และความเชื่อต่าง ๆ ของชุมชน ลักษณะความเชื่อส่วนใหญ่มีพื้นฐานมาจากหลัก

<sup>40</sup>วัฒนา สุกัณศีล, การเปลี่ยนแปลง ปัญหาและทางเลือกของชุมชนประมง : กรณีศึกษาการใช้ประโยชน์ป่าชายเลนหมู่บ้านดาโต๊ะ อำเภอยะหริ่ง จังหวัดปัตตานี, (สำนักวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี, 2539), หน้า 20.



ทางศาสนาและอำนาจสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่แสดงออกให้เห็นในลักษณะของพิธีกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การประกอบอาชีพประมง

### งานศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนชายฝั่งทะเล

รัชฎา รัตนบุญฤทธิกร<sup>41</sup> ศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชนทะเลน้อย จังหวัดพัทลุง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการของชุมชนบ้านทะเลน้อยจากอดีตถึงปัจจุบัน รวมไปถึงรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน เอกลักษณะ และความสัมพันธ์ระหว่างคน กิจกรรม และการใช้พื้นที่ในชุมชนพบว่า ชุมชนทะเลน้อยมีการตั้งบ้านเรือนอยู่ริมทะเลน้อย ซึ่งมีสภาพเป็นที่ลุ่มน้ำขัง มีลักษณะเป็นชุมชนประมงพื้นบ้านที่มีวิถีชีวิตและกิจกรรมสัมพันธ์กับทะเลน้อย การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชนบ้านทะเลน้อย สามารถแบ่งได้เป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วง ยุคไทรหวงส์ ยุคไปมาค้าขายใช้เรือแม่ และยุคทิ้งทะเลลิ้มพาย โดยยุคทิ้งทะเลลิ้มพายมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานอย่างชัดเจนที่สุด การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจาก อิทธิพลของปัจจัยทางธรรมชาติ ความแห้งแล้งบวกกับภัยทางธรรมชาติ เทคโนโลยี มรดกจากอดีต และสภาพเศรษฐกิจและการเมือง รูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่คงเอกลักษณ์ดั้งเดิมของชุมชนประมงบ้านทะเลน้อย คือการตั้งถิ่นฐานขนานไปกับแนวคลอง ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่บริเวณดังกล่าว ยังคงมีวิถีชีวิต กิจกรรม และรูปแบบอาคารแบบชุมชนประมงพื้นบ้านดั้งเดิมของชุมชนทะเลน้อย

สารธ โมราศิลป์<sup>42</sup> ศึกษาวิวัฒนาการของชุมชนเมืองนครศรีธรรมราชตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันพบว่า ชุมชนเมืองนครศรีธรรมราชมีวิวัฒนาการมายาวนาน กำเนิดขึ้นบริเวณริมฝั่งทะเล ตะวันออก แต่เดิมมีบทบาทเป็นเมืองท่าสำคัญในแหลมมลายู ต่อมาเมื่อฝั่งทะเลอยู่ห่างจากชุมชน ออกไปบทบาทในการเป็นเมืองท่าก็ลดลงไป แต่ก็ยังคงมีบทบาทสำคัญในการเป็นเมืองศูนย์กลาง การปกครองของภูมิภาค ในอดีตเมืองนครศรีธรรมราชมีศูนย์กลางอยู่บริเวณเมืองเก่าซึ่งเป็นศาลากลางจังหวัดและตลาดท่าม้าในปัจจุบัน ต่อมาเมื่อมีการเกิดขึ้นของชุมชนการค้าซึ่งอยู่บริเวณ ท่าเรือขึ้น-ลงสินค้า ได้พัฒนาเติบโตขึ้นมาเป็นศูนย์กลางการค้าที่ใหญ่ที่สุดในชุมชน และนับเป็น ศูนย์กลางชุมชนแห่งใหม่ ความหลากหลายของกิจกรรมได้เกิดขึ้นที่ศูนย์กลางแห่งใหม่นี้ จน กลายเป็นศูนย์กลางการค้าแห่งใหม่ที่ใหญ่ที่สุด ให้บริการแก่ชุมชนเมืองและชุมชนโดยรอบ และเป็นศูนย์กลางของชุมชนเมืองนครศรีธรรมราชในปัจจุบัน อีกทั้งสภาพทางภูมิศาสตร์ของเมืองซึ่ง ตั้งอยู่บนสันทราย (Sand dune) แนวยาวเป็นตัวกำหนดสภาพเมือง เมืองจึงเจริญเติบโตไปตาม

<sup>41</sup>รัชฎา รัตนบุญฤทธิกร.(2546). การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชนทะเลน้อย จังหวัดพัทลุง. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร การศึกษาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546), หน้า 45.

<sup>42</sup>สารธ โมราศิลป์, การศึกษาวิวัฒนาการและแนวทางการพัฒนาชุมชนเมืองนครศรีธรรมราช. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร การวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 87.

แนวสันทรายจากบริเวณเมืองเก่ากับเมืองใหม่ ทำให้เกิดเมืองในลักษณะแนวยาว (Linear Pattern) และเมืองได้ขยายออกไปตามแนวเหนือ-ใต้

ปัจจุบันชุมชนเมืองนครศรีธรรมราชยังคงขยายตัวเรื่อยมา จนในปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองเริ่มอึดตัว ประกอบกับความต้องการที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นแต่ที่ดินบริเวณใจกลางเมืองมีราคาแพง การเจริญเติบโตของเมืองจึงได้ขยายตัวออกสู่พื้นที่ทางด้านตะวันตกและตะวันออก และมีแนวโน้มจะขยายตัวออกไปเรื่อย ๆ

พอลดา แก่นแก้ว<sup>43</sup> ศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนปากพนัง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2439-2525 โดยมีการแยกเป็นการเปลี่ยนแปลงทางด้านเกษตร อุตสาหกรรม การค้า และการประมง พบว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ ได้แก่

1) นโยบายของรัฐ โดยเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติขึ้น ได้มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน อันได้แก่การคมนาคม การสร้างถนนสายต่าง ๆ เชื่อมโยงแหล่งชุมชนต่าง ๆ มากมาย ส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไป

2) ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เนื่องจากชุมชนปากพนังเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดนครศรีธรรมราชกับชุมชนภายนอก ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านเศรษฐกิจเกิดขึ้น คือภาวะเงินเฟ้อ ทำให้ราคาสินค้ามีราคาแพง สินค้าอื่น ๆ ภายในประเทศก็แพงตามไปด้วย ค่าครองชีพสูงขึ้น

3) เกิดมหาวาตภัยที่แหลมตะดุมฟูก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นครั้งที่สำคัญที่สุดในอำเภอปากพนัง น้ำทะเลท่วมทำให้ข้าวยเสียหาย ชาวบ้านต้องสูญเสียบ้านเรือน ทรัพย์สิน เงินทุน และเครื่องมือเครื่องใช้ในการผลิตไปกับพายุ เพราะฉะนั้น การฟื้นฟูทางด้านเศรษฐกิจและการผลิตทำได้โดยยาก เกิดความชบเซาทางด้านเศรษฐกิจ จากสภาพดังกล่าวจึงทำให้เกิดโครงการพัฒนาลุ่มน้ำปากพนังในด้านต่าง ๆ ขึ้น โดยเฉพาะด้านการปลูกพืช เนื่องจากสภาพพื้นที่ของอำเภอปากพนังมีความเหมาะสมในด้านการเพาะปลูกมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้าว รองมาจากอาชีพประมง

## 2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย

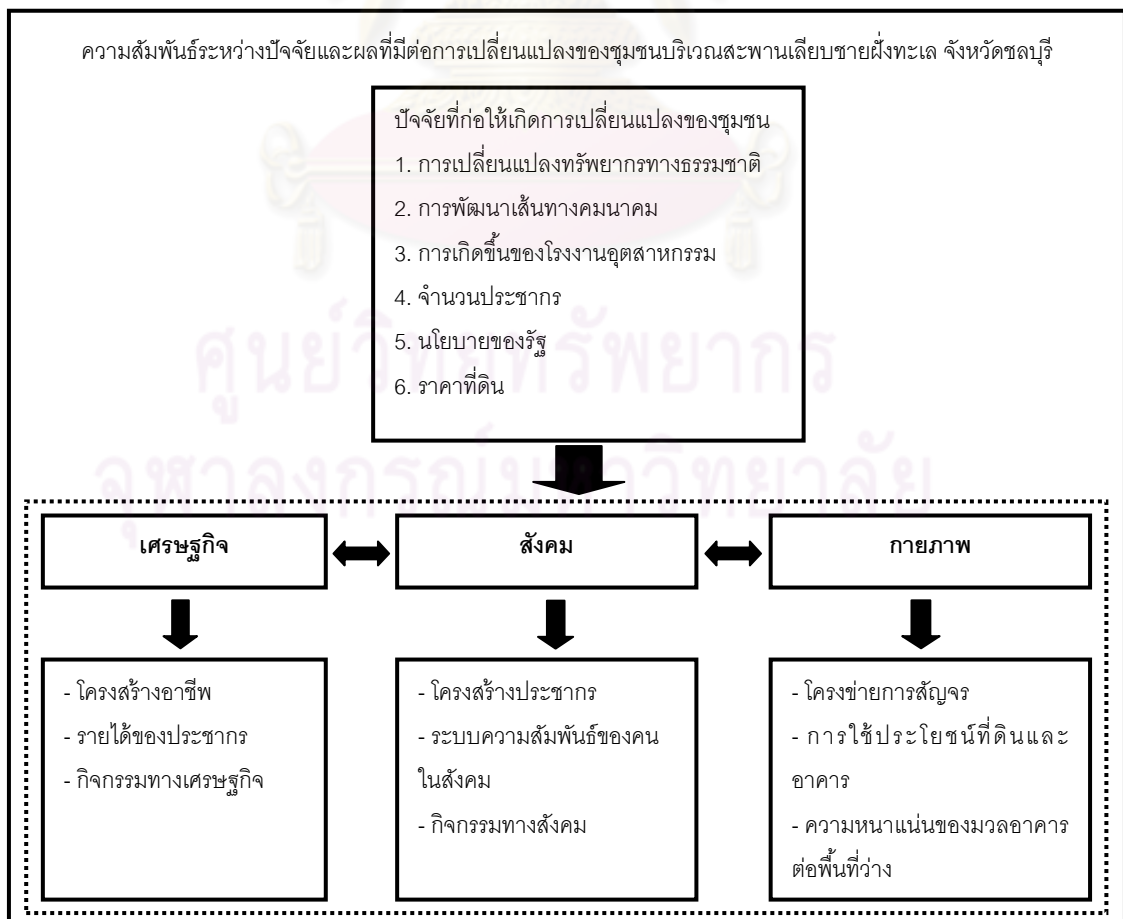
จากการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า ชุมชนชายฝั่งทะเลแสดงให้เห็นถึงความผูกพันของชุมชนกับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเล ที่สะท้อนให้เห็นการประกอบอาชีพจับสัตว์น้ำและวิถีชีวิตของคนในชุมชน ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานประชากร

<sup>43</sup>พอลดา แก่นแก้ว, ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนปากพนัง พ.ศ. 2439-2525, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 43.

ในพื้นที่ชายฝั่งเพื่อการประกอบอาชีพ ที่แสดงให้เห็นทางด้านโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร และความหนาแน่นของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง ขณะที่แบบแผนการก่อสร้างที่อยู่อาศัยของชุมชนที่ถูกจัดกลุ่มตามความสัมพันธ์แบบเครือข่าย โดยมีเงื่อนไขของญาติพี่น้องสร้างอยู่ใกล้เคียงกันเอื้อประโยชน์ต่อการประกอบอาชีพประมง ก่อให้เกิดสังคมเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่และมีความสัมพันธ์ต่อกันเป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตามการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์เป็นผลมาจากการตัดสินใจเลือกพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อคุณภาพชีวิตที่มีความได้เปรียบจากทรัพยากรธรรมชาติที่มนุษย์ต้องการ โดยมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งฐานเป็นตัวแปรสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนชายฝั่งทะเล ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคม การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม การเพิ่มขึ้นของประชากร ราคาที่ดิน นโยบายของรัฐ และการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของชุมชนชายฝั่งทะเล ดังนั้นจึงสร้างกรอบแนวคิดที่ประกอบด้วยตัวแปรต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

#### แผนภูมิที่ 2.1 กรอบแนวคิดในงานวิจัย



## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีวิจัย

จากการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของชุมชนชายฝั่งทะเล และองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม เพื่อกำหนดกรอบแนวทางในการศึกษาวิจัย ซึ่งในบทนี้จะเป็นการกล่าวถึงระเบียบวิธีวิจัยเพื่ออธิบายขั้นตอนการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัยอย่างเป็นระบบ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ 1. การวิจัยเชิงคุณภาพโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) จากเอกสารที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลทุติยภูมิ และการสัมภาษณ์เชิงลึก 2. วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) 3. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม เพื่ออธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในชุมชนตามช่วงพัฒนาการจากข้อมูลทุติยภูมิ ตามตัวแปรที่ได้กำหนดในกรอบแนวความคิดงานวิจัย

#### 3.1 ขอบเขตงานวิจัย

##### 3.1.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในบริบทของชุมชนชายฝั่งทะเล ซึ่งจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมซึ่งเป็นปัจจัยทางกายภาพที่เห็นได้ชัดเจนที่สุด ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านเป็นพื้นฐานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเจริญเติบโตของเมือง และเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณริมน้ำโดยทั่วไป ดังนั้นการแบ่งช่วงเวลาในการศึกษาพัฒนาการของชุมชน จึงใช้การเกิดขึ้นของเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยหลักในการแบ่งช่วงเวลาในการศึกษา โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่

ช่วงที่หนึ่ง (พ.ศ.2495 - พ.ศ.2511) ในช่วงที่ยังคงแสดงลักษณะทางกายภาพดั้งเดิมของชุมชน ตลอดจนลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนในยุคเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐาน

ช่วงที่สอง (พ.ศ.2512 - พ.ศ.2546) หลังจากที่มีการเกิดขึ้นของถนนสุขุมวิทที่วางตัวในแนวแกนเหนือ-ใต้ ขนานกับถนนวิภาวดีรังสิตไปทางทิศตะวันออกของชุมชน เป็นถนนสายหลักของภาคตะวันออกที่ตัดผ่านเข้าสู่ใจกลางเมืองชลบุรี

ช่วงที่สาม (พ.ศ.2547 - พ.ศ.2553) ช่วงเวลาปัจจุบัน ที่มีการเปิดให้บริการสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นถนนยกระดับที่มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่สนามกีฬาเทศบาลเมืองชลบุรี ถนนพาสเกตรา ไปตามชายฝั่งผ่านชุมชนชายทะเลสิ้นสุดที่ซอยข้างสถานีดับเพลิง ตำบลบางทราย

เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงในระดับ “ชุมชน” ซึ่งเป็นหน่วยทางสังคมขนาดเล็กและไม่ซับซ้อน ดังนั้นการศึกษาลักษณะทางด้านกายภาพจึงมุ่งเน้นไปที่กลุ่มของอาคารบ้านเรือน ที่อยู่อาศัย และลักษณะการใช้ที่ดินโดยทั่วไป ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านทางโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง ตลอดจนระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ในระดับชุมชนเท่านั้น ในส่วนของลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม จะเป็นการศึกษาในขอบเขตของระดับชุมชนเช่นเดียวกัน ทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ โครงสร้างอาชีพ (จำนวน/ประเภทของอาชีพที่ปรากฏในชุมชน, จำนวนคนที่อยู่ในแต่ละอาชีพ) และรายได้ครัวเรือน ทางด้านสังคม ได้แก่ วิถีชีวิตความเป็นอยู่ ตลอดจนลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างครอบครัว ตลอดจนโครงสร้างและลักษณะประชากรในพื้นที่

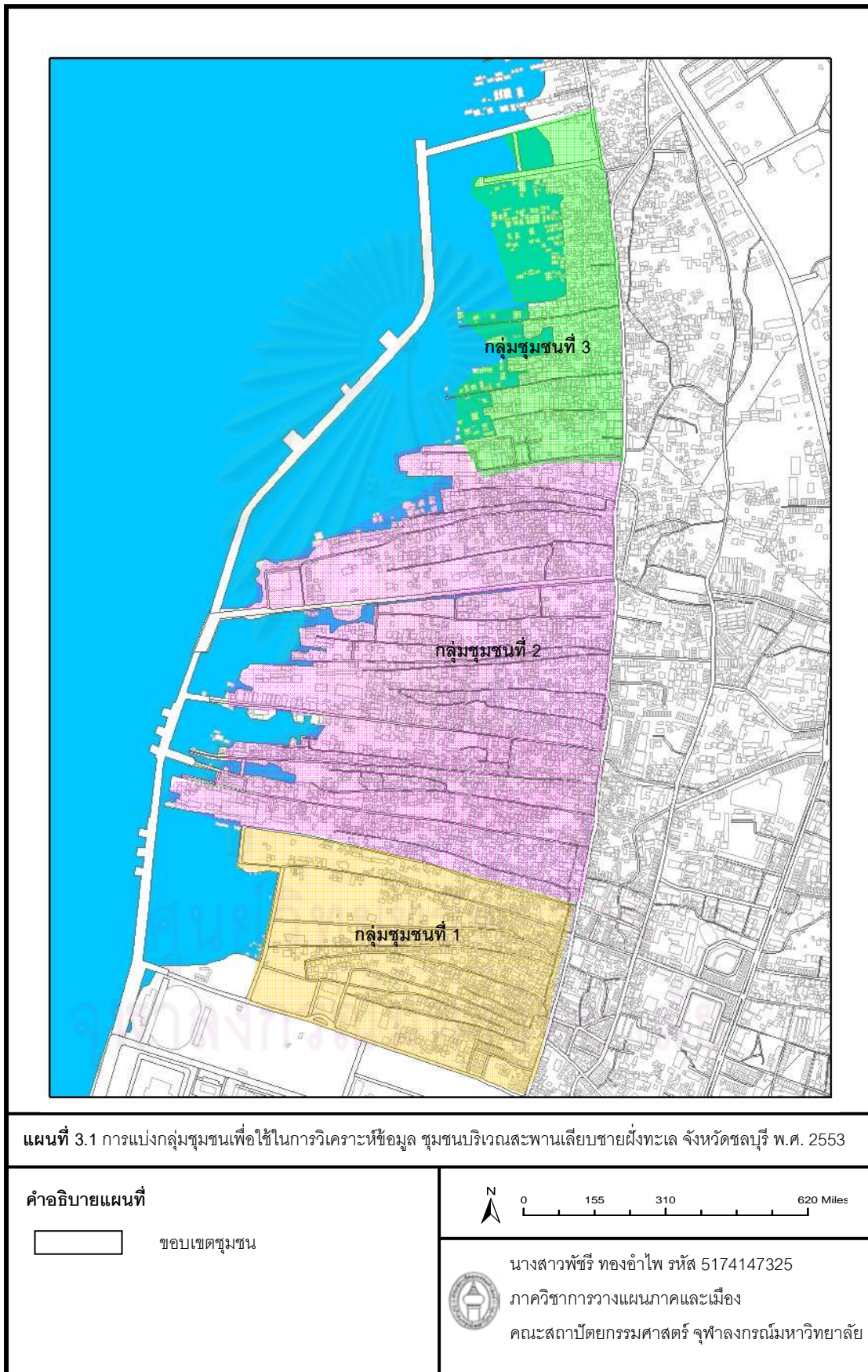
### 3.1.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ตั้งอยู่ริมชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ทางตอนเหนือของอำเภอเมืองชลบุรี ระหว่างเขตการปกครองของเทศบาลตำบลบางทรายและเทศบาลเมืองชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 2.07 ตารางกิโลเมตร ซึ่งหน่วยวิเคราะห์ที่ใช้ในงานวิจัย คือ ชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษา 12 ชุมชน แต่เพื่อความชัดเจนในการวิเคราะห์ข้อมูลจึงได้แบ่งพื้นที่ชุมชนออกเป็น 3 กลุ่มหลัก โดยพิจารณาจากบทบาทหน้าที่ของชุมชน ดังนี้ (แผนที่ 3.1)

1) กลุ่มที่ 1 กลุ่มชุมชนที่แสดงบทบาทของการเป็นย่านพาณิชยกรรม ผ่านโครงสร้างของพื้นที่ที่มีรูปแบบของเส้นทางจราจรที่สานเป็นตารางกริด และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในรูปแบบของย่านการค้าอย่างชัดเจน ได้แก่ ชุมชนท่าเทียบ 1 และชุมชนท่าเทียบ 2

2) กลุ่มที่ 2 กลุ่มชุมชนที่แสดงบทบาทของการเป็นย่านอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางทะเล ผ่านโครงสร้างของพื้นที่ที่มีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในรูปแบบของอุตสาหกรรมอย่างชัดเจน ได้แก่ ชุมชนท่าเรือพลี ชุมชนศรีนิคม ชุมชนเกรียงไกรยุค ชุมชนเสริมสันติ ชุมชน 3 อ. ชุมชนชลธารสำราญรมย์ ชุมชนราษฎร์ประสิทธิ์ และชุมชนจิตต์ประสาน

3) กลุ่มที่ 3 กลุ่มชุมชนที่แสดงบทบาทของการเป็นย่านที่อยู่อาศัยผ่านโครงสร้างของพื้นที่ที่มีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในรูปแบบการเป็นย่านที่อยู่อาศัยอย่างชัดเจน ได้แก่ ชุมชนบ้านท่าถ่านล่าง และชุมชนบ้านคางคาไผ่



### 3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลได้มาจากข้อมูล 2 ประเภท คือ

#### 3.2.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่

- การออกสำรวจพื้นที่ศึกษาในชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพปัจจุบันและในอดีตที่ยังคงหลงเหลืออยู่ และเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการในอดีตตามช่วงเวลาที่กำหนด โดยการสำรวจและจัดบันทึกข้อมูล

- การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับประเด็นศึกษา ในรูปแบบกลุ่มแบบเจาะจง (Focus Group Interviews) เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพปัจจุบันเปลี่ยนแปลงจากอดีตอย่างไร อะไรเพิ่มขึ้น /ลดลงในระดับชุมชนก่อน/หลังการพัฒนาต่าง ๆ ประกอบการศึกษาจากภาพถ่ายเก่าที่ได้จากบุคคลในพื้นที่ ตลอดจนลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยคำถามสำหรับการสัมภาษณ์ได้มาจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง (ภาคผนวก)

ในขั้นตอนของการสัมภาษณ์ ผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์ด้วยตนเอง โดยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐที่ทำงานเกี่ยวข้องกับการพัฒนาชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลโดยตรง ได้แก่ เจ้าหน้าที่พัฒนาชุมชน เจ้าหน้าที่กองสวัสดิการชุมชน เทศบาลเมืองชลบุรีและเทศบาลตำบลบางทราย ตลอดจนแกนนำชุมชนหรือคนในครอบครัวของแกนนำชุมชน และผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ในชุมชน สาเหตุที่เลือกแกนนำชุมชนเนื่องจากเป็นบุคคลที่เป็นที่ยอมรับของคนในพื้นที่ ทำงานร่วมกับหน่วยงานของรัฐโดยผ่านการเป็นตัวแทนของชุมชน และส่วนใหญ่เป็นบุคคลที่มีอายุมากกว่า 45 ปี ส่วนกลุ่มผู้สูงอายุเป็นคนในพื้นที่ตั้งแต่กำเนิด ย่อมมีความรอบรู้ถึงประวัติความเป็นมาของพื้นที่ ตลอดจนพัฒนาการที่เปลี่ยนแปลงไปตามปัจจัยหรือการพัฒนาที่เกิดขึ้นในชุมชน

#### 3.2.2 ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่

- ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประวัติความเป็นมาของชุมชน การตั้งถิ่นฐาน สภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมในอดีตและปัจจุบัน ที่มีการบันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษรและมีความน่าเชื่อถือของข้อมูล

- ข้อมูลสถิติทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ของชุมชนตามการแบ่งช่วงระยะเวลาศึกษา

- แผนและนโยบายของจังหวัดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

- ภาพถ่ายทางอากาศของชุมชน พ.ศ. 2496 พ.ศ. 2512 และ พ.ศ. 2553 ตลอดจนข้อมูลดิจิทัลเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS)

- แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการตั้งถิ่นฐาน พัฒนาการชุมชน ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ตลอดจนผลหรือลักษณะของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของชุมชน

### 3.3 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนของ การวิเคราะห์ข้อมูลนั้น จะวิเคราะห์จากข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้รับรวบรวมไว้ โดยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 วิเคราะห์ลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชน ได้แก่

1) รูปแบบโครงข่ายของการสัญจร (Transport network pattern) ด้วยวิธีการวิเคราะห์แผนที่โครงข่ายการคมนาคมด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS: Geographic Information System) และภาพถ่ายทางอากาศ โดยการจำแนกลำดับศักดิ์ของโครงข่ายการสัญจรจากชั้นข้อมูลในแผนที่ เพื่อวิเคราะห์รูปแบบและความหนาแน่นของโครงข่ายการสัญจร ตลอดจนพัฒนาการของระบบโครงข่ายการสัญจรตามช่วงเวลาสำคัญที่เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (land use and building use pattern) ด้วยวิธีการวิเคราะห์แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (land and building use map) จากแผนที่ด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS: Geographic Information System) และภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อศึกษาถึงการจำแนกย่าน รูปแบบกิจกรรมบนที่ดินและอาคาร ความหนาแน่นของกิจกรรม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารตามช่วงเวลาสำคัญที่เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

3) รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง (Urban figure and ground pattern) รูปแบบขนาดบล็อกถนน (urban block size pattern) ด้วยวิธีการวิเคราะห์แผนที่ภาพและพื้นที่ (figure and ground analysis map) จากแผนที่ด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS: Geographic Information System) และภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อวิเคราะห์ถึงสัดส่วนและความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่ว่างกับขนาดของมวลอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง การจัดวางตำแหน่งของกลุ่มอาคารและพื้นที่ว่าง การสร้างความเข้าใจถึงรูปแบบการกระจุกตัวและการกระจายตัว ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของสิ่งปลูกสร้าง ขนาดบล็อกถนนและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาในช่วงเวลาสำคัญ

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัย (ตัวแปรต้น) ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน กับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม (ตัวแปรตาม) ในแต่ละช่วงพัฒนาการของชุมชน โดยวิธีการวิเคราะห์ตารางไขว้ (Cross Table Analysis)



วิธีการวิเคราะห์ตารางไขว้ (Cross Table Analysis) ใช้ในกรณีที่มีตัวแปรที่เป็นสาเหตุส่งอิทธิพลไปยังตัวแปรตาม ซึ่งจะต้องทำการเก็บรวบรวมข้อมูลและทำการแจกแจงความถี่แบบตารางไขว้ โดยมีวิธีการวิเคราะห์ก็คือ การหาร้อยละของความถี่ในแต่ละกลุ่มของตัวแปรที่เป็นสาเหตุและนำผลที่ได้มาเปรียบเทียบกัน

**ขั้นตอนที่ 3** การเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างช่วงพัฒนาการของชุมชน โดยการจัดเรียงลำดับข้อมูลตามช่วงเวลาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ตามองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน แต่ด้วยข้อจำกัดในการสืบค้นข้อมูลในอดีต จึงทำให้การเปรียบเทียบข้อมูลในช่วงพัฒนาการและระหว่างช่วงพัฒนาการมีข้อจำกัด ขั้นตอนของการเปรียบเทียบจึงใช้ข้อมูลที่สามารถสืบค้นได้เป็นตัวกำหนดในการเปรียบเทียบ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.3

**ตารางที่ 3.1** เปรียบเทียบการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติในแต่ละช่วงพัฒนาการ

ช่วงที่ 1 พ.ศ. 2495 - พ.ศ.2511	ช่วงที่ 2 พ.ศ. 2511 - พ.ศ.2547	ช่วงที่ 3 พ.ศ. 2548 - พ.ศ.2553
ข้อมูลสถิติ (ร้อยละ)	ข้อมูลสถิติ (ร้อยละ)	ข้อมูลสถิติ (ร้อยละ)
1. ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน	1. ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน	1. ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน
2. ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	2. ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์	2. ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน
3. สัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง	3. สัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง	3. สัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง
	4. จำนวนประชากรในแต่ละอาชีพ	4. จำนวนประชากรในแต่ละอาชีพ
	5. รายได้ประชากร	5. รายได้ประชากร
	6. จำนวนประชากรในแต่ละช่วงอายุ	

หลักจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของพื้นที่ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดขึ้น นำเสนอข้อมูลในรูปแบบของตารางเปรียบเทียบข้อมูลและแผนที่ ประกอบการบรรยายเชิงพรรณนาซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาการในแต่ละช่วงเวลาสำคัญ ๆ ที่เกิดขึ้นในชุมชน ที่สืบค้นได้จากการสัมภาษณ์และเอกสาร รายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ชุมชน

## บทที่ 4

### พื้นที่ศึกษาและพัฒนาการทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน

การศึกษาสภาพทั่วไปของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี เป็นการศึกษาและสรุปข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา ซึ่งมุ่งเน้นให้เห็นถึงภาพรวมในปัจจุบัน ครอบคลุมถึงเนื้อหาทางด้านประวัติความเป็นมาและพัฒนาการจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

#### 4.1 ประวัติความเป็นมาของชุมชน

เมืองชลบุรี นับว่าเป็นเมืองเก่าแก่แห่งหนึ่งของประเทศไทย มีหลักฐานอ้างอิงทางประวัติศาสตร์มาโดยตลอด ตั้งแต่สมัยทวารวดี สมัยสุโขทัย สมัยอยุธยา สมัยธนบุรี และสมัยรัตนโกสินทร์ กล่าวคือ มีหลักฐานทางประวัติศาสตร์กล่าวถึงเมืองพระรถ ที่ตำบลพนัสนิคม อำเภอพนัสนิคมและเมืองศรีโพธิ์ในตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมืองชลบุรี เป็นเมืองคู่กัน โดยมีผู้ค้นพบพระศิวลึงค์พระพุทธรูปสมัยทวารวดีประทับบนตัวพระพนัสนิคม อายุกว่า 1,000 ปี<sup>1</sup> ดังนั้น ถ้าเมืองพระรถเป็นเมืองสมัยทวารวดีจริง เมืองศรีโพธิ์ก็ย่อมเป็นเมืองในสมัยทวารวดีด้วย ซึ่งก็หมายความว่าชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในปัจจุบันก็มีมาตั้งแต่ยุคสมัยทวารวดี

ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีหลักฐานที่แน่นอนในสมัยกรุงศรีอยุธยา กล่าวคือ ในแผนที่ไตรภูมิโบราณสมัยอยุธยาปรากฏชื่อตำบลสำคัญของเมืองชลบุรี 4 ตำบล เรียงจากทิศเหนือไปสู่ทิศใต้ คือ ตำบลบางทราย ตำบลบางปลาสร้อย ตำบลบางพระเรือ (ตำบลบางพระในปัจจุบัน) และตำบลบางละมุง แต่ไม่ปรากฏชื่อเมืองศรีโพธิ์แต่ประการใด คาดว่าเมืองศรีโพธิ์น่าจะกลายเป็นเมืองร้างตั้งแต่สมัยสุโขทัยเป็นต้นมา ทำให้ทราบว่าชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของตำบลบางทรายและตำบลบางปลาสร้อย เป็นเมืองที่พอจะยืนยันได้ว่าปรากฏอยู่ในแผนที่โบราณไตรภูมิสมัยอยุธยา แม้จะไม่ปรากฏหลักฐานความสำคัญของเมืองมากนัก เป็นเพียงรายชื่อในทำเนียบศักดินาหัวเมืองว่าเป็นเมืองชั้นตรี<sup>2</sup> และเป็นเพียงเมือง ๆ หนึ่งในมณฑลปราจีน<sup>3</sup>

<sup>1</sup>พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 57.

<sup>2</sup>พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, หน้า 57.

<sup>3</sup>คณะกรรมการฝ่ายประมวลผลเอกสารและจดหมายเหตุในคณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ, วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์ และภูมิปัญญา จังหวัดชลบุรี, (ม.ป.ท, 2544), หน้า 8.

เมืองชลบุรีถูกพัฒนามาอย่างต่อเนื่องและยกฐานะจากสุขาภิบาลเมืองชลบุรี เป็นเทศบาลเมืองชลบุรีเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2478 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 52 ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงขยายเขตเทศบาลครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2480 ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 45 ส่วนเทศบาลตำบลบางทรายนั้นเดิมตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง และถูกยกฐานะจัดตั้งขึ้นเป็นสุขาภิบาลบางทราย ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เมื่อ วันที่ 18 มีนาคม 2507 ต่อมาเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2542 ได้มีพระราชกฤษฎีกายกฐานะจากสุขาภิบาลบางทรายเป็นเทศบาลตำบลบางทราย ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 25 พฤษภาคม 2542 เป็นต้นมา

## 4.2 พัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ.2495 - พ.ศ.2511)

### 4.2.1 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน

จากการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะเรื่องของการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง เป็นประเด็นหลักที่ก่อให้เกิดการพัฒนาทางด้านกายภาพและสังคมของชุมชนชายฝั่งทะเล ดังนั้นการอธิบายถึงสภาพทั่วไปและพัฒนาการของชุมชน จึงเริ่มต้นจากการอธิบายในส่วนของลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนเป็นอันดับแรก

เริ่มต้นด้วยระบบเศรษฐกิจของชุมชนในอดีตประกอบด้วย การพาณิชย์ การเดินเรือและการประมง กล่าวคือ สภาพทางเศรษฐกิจของชุมชนในยุคแรกของการตั้งถิ่นฐานขึ้นอยู่กับรายได้จากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งและกิจกรรมทางทะเลเป็นหลัก ซึ่งในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ราชอาณาจักรไทยเริ่มมีกิจกรรมการค้ากับต่างประเทศ จึงเริ่มปรากฏอาชีพเรือบรรทุกสินค้าเกิดขึ้น มีเรือฉลอมทะเลขนาดใหญ่สำหรับบรรทุกสินค้าประเภทน้ำตาลทรายแดง ข้าว ปลาและอาหารอื่น ๆ ไปยังกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง อีกทั้งยังมีเรือโดยสารรับ-ส่งผู้โดยสารต่างพื้นที่อีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งโดยปกติเรือไม่สามารถจอดลำเลียงสินค้าที่นอกสันดอนปากแม่น้ำได้สะดวก จึงนิยมมาทอดสมอเพื่อขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ ทำให้ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในสมัยนั้นเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายในหมู่ชาวต่างชาติ เพราะเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างไทยกับต่างประเทศ ประกอบกับชายฝั่งทะเลของจังหวัดชลบุรีมีลักษณะผืนน้ำเป็นชอกสีเหลืองมเข้าไปในแผ่นดิน ทะเลด้านจังหวัดชลบุรีจึงเป็นทะเลที่มีคลื่นลมค่อนข้างสงบและอยู่ไม่ห่างจากกรุงเทพมหานครมากนัก จึงเหมาะสมเป็นที่จอดพักเรือสินค้าของชาวต่างชาติเพื่อไปมาค้าขายกับราชอาณาจักรไทย

ผลจากการเป็นท่าเรือที่ดึงดูดการเข้ามาของเรือสินค้าในสมัยอดีต ทำให้พื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล มีย่านกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อรองรับคนที่เข้ามาในพื้นที่ทั้ง

ตลาดสดและย่านพาณิชย์กรรมขนาดเล็กของชุมชนในอดีตที่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนวรจักรปราการ ซึ่งจากบันทึกของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาเทวัญวิมลราชานุภาพ ได้บรรยายถึงสภาพเศรษฐกิจของตลาดเมืองชลบุรีในบันทึกจดหมายรายวันฯ ว่า<sup>4</sup> “ตลาดเมืองชลบุรีเป็นตลาดใหญ่ ยาวประมาณ 400 เมตร เดิมสร้างเป็นโรงจากปลูกรุกเข้ามาจนเหลือถนนเป็นทางแคบ ๆ มีโรงบ่อนตั้งอยู่ที่ของศาลเจ้า (ในสมัยอดีตตลาดแผงลอยตามหัวเมืองต่าง ๆ มักจะสร้างอยู่ใกล้ ๆ กับโรงบ่อน) มีตลาด ร้านชำ และแผงลอยตั้งรกรงไปหมด” ต่อมาเกิดไฟไหม้ตลาด พระยามหิบาลบุรีรักษ์ ผู้ว่าราชการเมืองชลบุรีในสมัยนั้นจึงได้โอกาสขยายถนนให้กว้างออกไปถึง 4 วา และแนะนำเจ้าของตลาดให้ปลูกใหม่ด้วยไม้จริง และมุ่งหลังคาด้วยสังกะสีเพื่อความแข็งแรง แต่ประชาชนส่วนใหญ่กลับไม่ไปเข้าขายของเพราะตั้งอยู่ไกลจากโรงบ่อน ถึงแม้ว่าพระยามหิบาลบุรีรักษ์ได้ขอที่หลวงข้างถนนปลูกห้องแถวและตลาดแผงลอยขึ้นอีกส่วนหนึ่งก็ตาม

ต่อมาเกิดการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ ทำให้ชายทะเลแถบบ้านศรีโพธิ์และบางปลาสร้อย (พื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในปัจจุบัน) ไม่เหมาะที่จะเป็นท่าเรืออีกต่อไป เพราะชายฝั่งทะเลบริเวณดังกล่าวตื้นเขิน อันเนื่องมาจากการทับถมของเลนที่ถูกกระแสน้ำพัดมาจากแม่น้ำบางปะกง ท่าเรือสินค้าจึงถูกย้ายไปอ่างศิลาและเกาะสีชังแทน ส่งผลให้ชุมชนชายฝั่งทะเลมีการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งเป็นหลัก

ด้วยความสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลที่เอื้อประโยชน์ต่อการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางทะเล จึงเป็นปัจจัยที่ดึงดูดประชากรให้เข้ามาตั้งถิ่นฐานในชุมชน ซึ่งกลุ่มคนส่วนใหญ่เป็นคนไทยที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่เพื่อประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง เกิดเป็นชุมชนและสังคมขนาดเล็ก ที่อยู่อาศัยกันแบบเครือญาติ และช่วยเหลือซึ่งกันและกันเป็นอย่างดี ขณะที่บริเวณริมถนนวรจักรปราการ มีกลุ่มร้านค้าและตลาดขนาดเล็กเกิดขึ้นเพื่อใช้เป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนสินค้าและพบปะสังสรรค์ของคนในพื้นที่ละแวกนั้น (เนื่องจากในสมัยอดีตมักจะมีโรงบ่อนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณข้างตลาด จึงกลายเป็นที่พบปะสังสรรค์ของกลุ่มคน)<sup>5</sup> คนที่เข้ามาทำกิจการค้าขายส่วนใหญ่จึงเป็นกลุ่มคนจีน คนมอญ มากขึ้น กลุ่มชาวจีนจะจับจองพื้นที่สองฝั่งของถนนวรจักรปราการประกอบอาชีพค้าขายเป็นจำนวนมาก จนมีคำกล่าวที่ว่า ถนนวรจักรปราการเป็นพรมแดนที่กั้นเขตระหว่างคนไทยกับคนจีน แม้ว่าในพื้นที่จะมีการอยู่อาศัยปะปนหลายเชื้อชาติ แต่ส่วนใหญ่ก็มีลักษณะความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นจากกลุ่มคนในเชื้อชาติและเครือญาติ สังเกตได้จากกลุ่มศาสนสถานต่าง ๆ ที่มีมากและกลายเป็นศูนย์กลางของชุมชน

<sup>4</sup>ภาวดี มหาพันธ์, พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี, (นนทบุรี : องค์การมหาชน, 2552), หน้า 103.

<sup>5</sup>ประวัติเมืองบางปลาสร้อย หรือเมืองชลบุรี, (ม.ป.ป. , ม.ป.ท, ม.ป.พ.), หน้า 6.

ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนดังกล่าว สอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับชุมชนชายฝั่งทะเลในยุคเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐาน ที่ในอดีตชุมชนประมงชายฝั่งทะเล ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพภายใต้เงื่อนไขระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพ (Subsistence economy) สิ่งที่เป็นผลผลิตจากทรัพยากรทางทะเลส่วนใหญ่ใช้บริโภคภายในครัวเรือนแบบพอกินพอใช้ มีการลงทุนและการค้าขายน้อย สอดคล้องกับระบบความเชื่อและความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชนประมง ที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนไทยเชื้อสายจีน อยู่อาศัยกันอย่างเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ มีความสัมพันธ์อันดีต่อกันในระหว่างชุมชน เพราะต้องคอยช่วยเหลือกันทั้งในงานที่เกี่ยวกับการประมงและการสร้างเรือนพักอาศัยในชุมชนที่อยู่อาศัยกันแบบเครือญาติ

#### 4.2.2 ลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชน

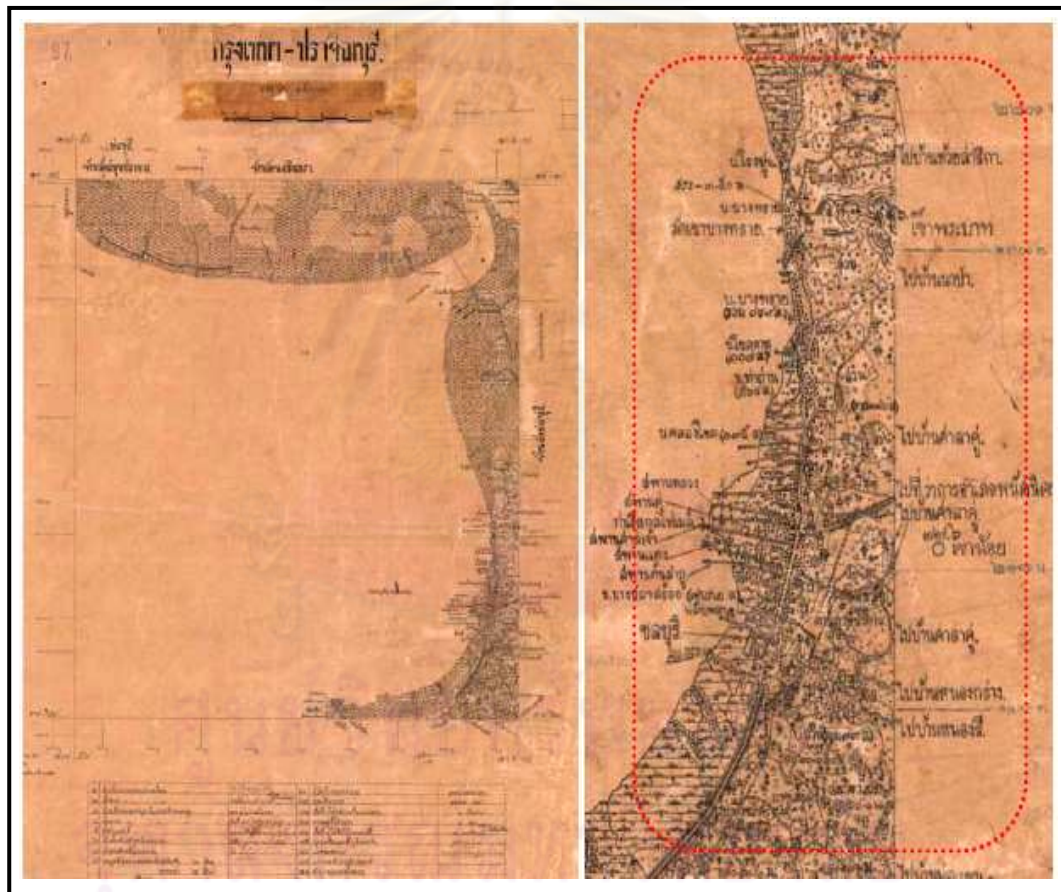
เมื่อมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การประกอบอาชีพ ประกอบกับในอดีตบริเวณชายทะเลเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีผู้ใดหวงแหนและเป็นเจ้าของ หากใครต้องการสร้างที่อยู่อาศัยสามารถสร้างสะพานไม้ยื่นออกไปในทะเล ก็จะได้พื้นที่สองข้างสะพานไม้นี้ไว้สำหรับสร้างที่อยู่อาศัยและจอดเรือโดยไม่ต้องจ่ายเงินซื้อที่ดิน จึงทำให้มีประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในชุมชนเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเป็นแบบแนวยาวเลียบไปตามชายฝั่งทะเล (Seaside Linear Settlement) เป็นแนวยาวในแกนเหนือ-ใต้ (รูปที่ 4.1)

ในระยะนั้น หากมีใครต้องการที่จะสร้างบ้านต่อไปอีก ผู้ที่สร้างสะพานขึ้นก่อนจะมีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่และอนุญาตให้ก่อสร้างสะพานจากเดิมต่อไปได้เสมอ ประกอบกับเวลานั้นป่าไม้ยังไม่ไกลจากตัวเมืองมากนัก เสาและไม้จึงมีราคาถูก หาซื้อได้ง่าย เมื่อนำเสาและไม้มาถึงฝั่งก็รอเวลาน้ำขึ้นจึงผูกมัดให้ลอยไปตามน้ำและนำไปยังสถานที่ที่ต้องการโดยสะดวก หากมีจำนวนมากก็จะอาศัยเรือบรรทุกเสาและไม้กระดานมาจำหน่ายอยู่เสมอ ดังนั้นผู้ที่เป็นนายทุนหรือผู้รับจ้างซึ่งมีอาชีพที่ต้องพึ่งพาอาศัยทะเล หรือแม้แต่ผู้ที่มีอาชีพอิสระส่วนใหญ่ก็มักนิยมสร้างบ้านในทะเล เพราะมีโอกาสทำมาหากินได้อย่างกว้างขวาง ด้วยเหตุนี้จึงมีการก่อสร้างสะพานไม้ยื่นออกไปในทะเลเป็นจำนวนหลายสิบสะพาน และหลายสะพานมีความยาวกว่า 1 กิโลเมตร เช่น สะพานศาลเจ้า สะพานแดง สะพานหลวง (ชื่อเดิมในสมัยนั้น) เป็นต้น และส่วนมากทั้งสองข้างของสะพานจะมีการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยตลอดแนวของสะพาน ซึ่งการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยของคนในสมัยโบราณมักจะมีการเว้นช่องว่างไว้ให้ระยะห่างกัน เป็นการป้องกันอัคคีภัยไม่ให้ลุกลาม

ด้วยความสำคัญของชุมชนดังกล่าวข้างต้น จึงส่งผลให้ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในยุคนั้น มีลักษณะทางด้านกายภาพที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

### ก. รูปแบบโครงข่ายการสัญจร (Transport network pattern)

เนื่องจากชุมชนในอดีตเป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญ ประกอบกับการติดต่อและการคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดชลบุรี-กรุงเทพมหานครและเมืองอื่น ๆ โดยทางทะเล มีความสะดวกมากที่สุด เพราะในขณะนั้นถนนขรุขระและถนนพิพิธ ซึ่งเป็นถนนสายหลักของชุมชนยังเป็นถนนดินและระยะทางสั้นไม่สะดวกต่อการเดินทางเท่าที่ควร ทำให้การติดต่อและการสัญจรส่วนใหญ่กับพื้นที่อื่น ๆ รวมทั้งกรุงเทพมหานคร ต้องอาศัยทางน้ำเป็นหลักประมาณร้อยละ 85<sup>6</sup> ของการเดินทาง จึงส่งผลให้ศูนย์กลางความเจริญทางด้านเศรษฐกิจของชุมชนและเมืองชลบุรีตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเล ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุดในสมัยนั้น



รูปที่ 4.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล พ.ศ. 2462<sup>7</sup>

<sup>6</sup>พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวาง แผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 118.

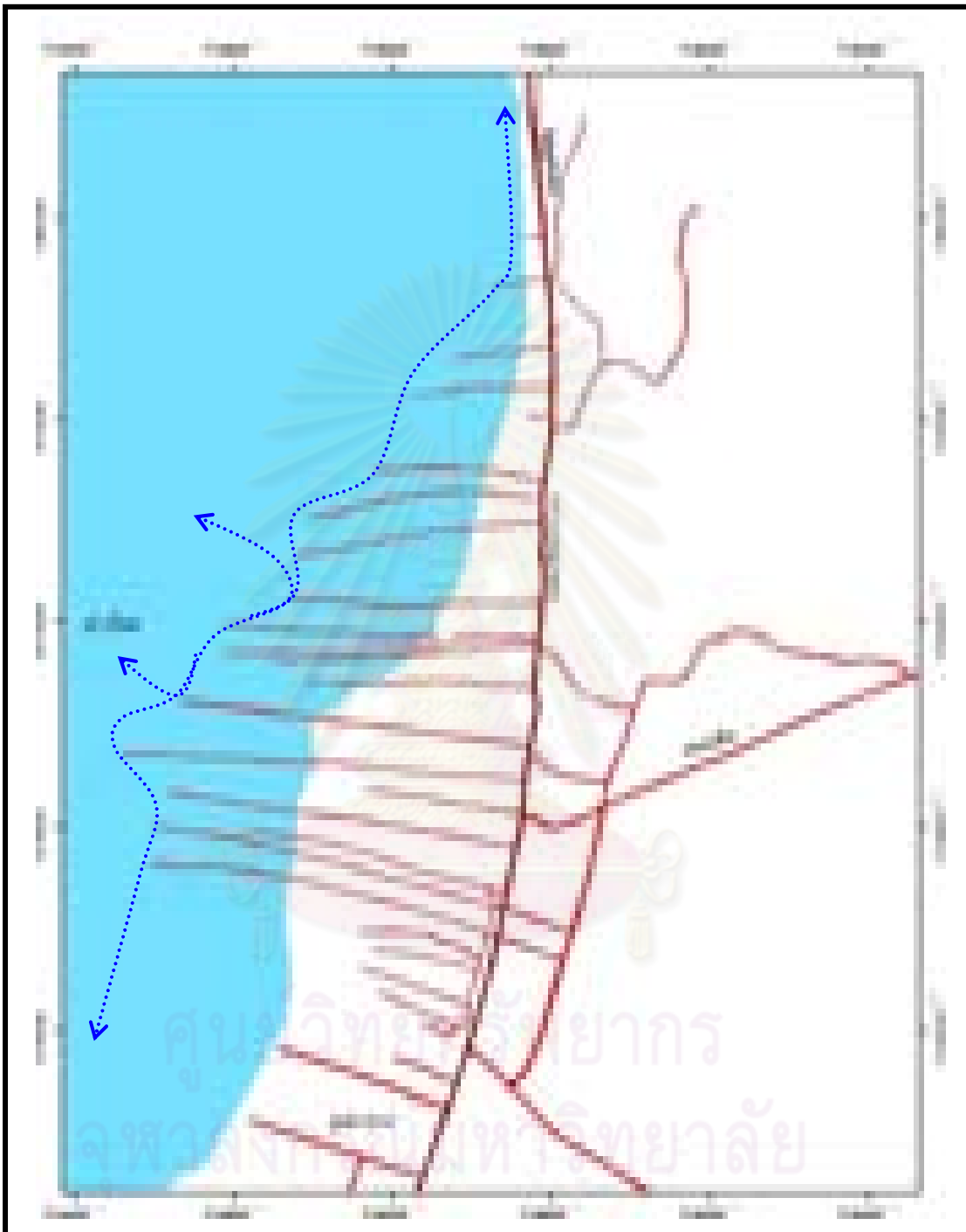
<sup>7</sup>แผนที่โบราณ. หอสมุดแห่งชาติจังหวัดชลบุรี, (ม.ป.ท., ม.ป.ท., ม.ป.ท.).



รูปที่ 4.2 ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนในอดีต<sup>8</sup>

จากการศึกษาภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร พ.ศ. 2495 ประกอบกับแผนที่กรุงเทพฯ-ปราจีนบุรี พ.ศ. 2462 พบว่าลักษณะโครงข่ายการสัญจรทางบกของชุมชนในยุคนั้นมีโครงข่ายการสัญจรที่ไม่ซับซ้อน เรียบง่าย คล้ายก้างปลา มีความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมค่อนข้างน้อยและเป็นถนนดินสายสั้น ๆ เส้นทางคมนาคมที่สำคัญ ได้แก่ ถนน วชิรปราการและถนนพิพิธ ซึ่งเป็นถนนสายหลักของชุมชนในช่วงเวลาดังกล่าว วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ขนานกับพื้นที่ชายฝั่งทะเล มีลักษณะเป็นถนนดินคดเคี้ยวไปตามสภาพภูมิประเทศเชื่อมต่อกับถนนสายย่อย ๆ ที่แตกแขนงเป็นกิ่งก้านสาขาตั้งฉากกับถนนวชิรปราการ กระจุกตัวกันอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของถนน ส่วนใหญ่เป็นสะพานไม้ยื่นลงไปในทะเล ซึ่งลักษณะโครงข่ายดังกล่าวตอบรับกับวิถีชีวิตแบบชาวประมงชายฝั่งและยังคงพึ่งพาการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก (แผนที่ 4.1) จึงทำให้ช่วงเวลาดังกล่าวสามารถเข้าถึงชุมชนได้ใน 2 ทิศทาง คือ ทางบกและทางน้ำ

<sup>8</sup>วิทยุกระจายเสียงเมืองชลบุรี, รวมภาพเก่าเล่าอดีต [online], 2553. แหล่งที่มา : <http://www.chumchonradio.net>, [ 25 สิงหาคม 2552].



แผนที่ 4.1 โครงข่ายคมนาคมทางบกของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2495

คำอธิบายแผนที่

- ถนนสายหลัก
- ถนนสายย่อย
- ..... การสัญจรทางน้ำ



0 155 310 620 Miles



นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ข. รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (Land use and building use pattern)

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในยุคแรกพบว่า มีลักษณะเป็นแนวยาวเลียบไปตามชายฝั่งทะเล (Seaside Linear Settlement) เป็นชุมชนที่มีลักษณะค่อนข้างเล็ก บิดเบี้ยวไปตามถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธซึ่งเป็นถนนสายหลักของชุมชน สามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 บริเวณ คือ (แผนที่ 4.2)

1) บริเวณริมชายฝั่งทะเล ปรากฏการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพักอาศัยเป็นหลัก โดยเฉพาะในกลุ่มของชุมชนที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเกิดขึ้นในพื้นที่และเบาบางลงเรื่อย ๆ ขึ้นไปทางทิศเหนือของชุมชน ลักษณะอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้ยกพื้นสูง โดยใช้สะพานไม้ในการเชื่อมต่อกับพื้นที่บนฝั่ง มีการสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างยื่นและหันหน้าลงไปในทะเลเพื่อให้เอื้อและสะดวกต่อกิจกรรมการประกอบอาชีพประมงและการสัญจรทางน้ำ โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้ 1 ชั้น เพื่อให้เกิดการรับลมทะเลน้อยที่สุด ในส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้ากระจายอยู่ทุกชุมชน ยกเว้นชุมชนบ้านท่าถ่านล่างและชุมชนบ้านคองคาโดย

2) ตามแนวริมถนนวิจิตรปราการ ปรากฏกลุ่มการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทกิจกรรมการค้าบริการ ตลาด และบ่อนการพนัน กระจุกตัวเรียงรายตามริมสองฝั่งถนน ลักษณะอาคารเป็นห้องแถวไม้ 1-2 ชั้น เรียงชิดติดกันตลอดแนวถนนวิจิตรปราการ มีความหนาแน่นช่วงตั้งแต่ชุมชนท้ายบ้าน 1 ถึงชุมชนชลธารสำราญรมย์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมกึ่งที่อยู่อาศัย มีตลาดขายปลา ตลาดขายผักสด ตั้งอยู่บริเวณหน้าศาลเจ้าเก้ง (ชุมชนเสริมสันติ) ซึ่งเวลานั้นบริเวณศาลเจ้ายังมีที่ว่างไม่มีกำแพงกั้น สามารถวางขายสินค้าตามหน้าร้านสองข้างของถนน ประกอบกับในสมัยนั้นรัฐบาลยังอนุญาตให้มีการตั้งบ่อนการพนันบริเวณหน้าศาลเจ้า แต่อยู่ห่างจากถนนลงไปในชายทะเลประมาณ 100 เมตร มีการแสดงการละเล่นจิ้ง ลีเก เป็นประจำทุกวัน และเปิดให้ดูฟรีเพื่อเป็นการเรียกร้องความสนใจจากประชาชนทั่วไป จึงทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีผู้คนหนาแน่นตลอดทั้งวัน ส่งผลให้เกิดกิจกรรมการค้าและบริการเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งภายหลังได้รวมเรียกตลาดบริเวณนี้ว่า “ตลาดทรัพย์สิน” (บริเวณฝั่งตะวันออกของถนนวิจิตรปราการหรือฝั่งถนนตรงข้ามชุมชน) และภายหลังมีตลาดสดที่สำคัญของชุมชนเกิดขึ้นอีก ได้แก่ ตลาดพระคลังข้างที่ (ตลาดบน) และตลาดบุรีบริบาล (ตลาดล่าง)

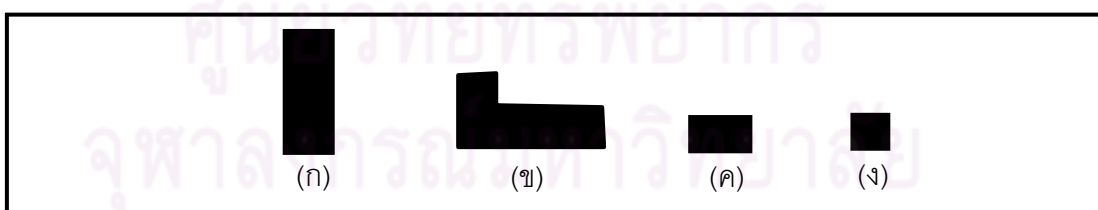
นอกจากนั้น การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทกลุ่มสถาบันราชการและศาสนสถานจะอยู่บริเวณโดยรอบของชุมชน ซึ่งกลุ่มสถาบันราชการจะอยู่บริเวณริมชายฝั่งทะเลด้านทิศใต้ของชุมชน และมีลานกิจกรรมของเมืองร่วมอยู่ด้วย ส่วนกลุ่มศาสนสถานอยู่บริเวณพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธ มีทั้งศาสนสถานแบบไทยและจีน



### ค. รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง /ขนาดบล็อกถนน (Figure and ground pattern/urban block size pattern)

จากการพิจารณาความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่างของชุมชนในยุคแรกพบว่า รูปแบบของมวลอาคารมีลักษณะเด่นอยู่สองรูปแบบ กล่าวคือ รูปแบบแรกมีลักษณะของมวลอาคารขนาดเล็ก กระจายตัวเป็นแนวยาวตามชายฝั่งทะเลในแนวเหนือ-ใต้ กระจุกอย่างหนาแน่นริมชายฝั่งทะเล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยที่เป็นรูปแบบของชุมชนประมงชายฝั่ง หันหน้าออกสู่ทะเล วางตัวเป็นระเบียบไปตามสะพานไม้ที่ยื่นลงสู่ทะเล กระจุกกระจายในช่วงตอนปลายของสะพานไม้ และมักเกาะกลุ่มอยู่บริเวณชุมชนท่าเรือพลี ชุมชนไกรเกรียงยุค ชุมชนศรีนิคม ชุมชนเสริมสันติ ชุมชน 3 อ. ชุมชนชลธารสำราญรมย์ และเบาบางลงเรื่อย ๆ ขึ้นไปทางทิศเหนือของชุมชน ชุมชนที่มีมวลอาคารหนาแน่นมักพบโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ สังเกตได้ว่าลักษณะการเรียงตัวของอาคารมีการเว้นช่องว่าง ไม่เรียงชิดติดกัน เพราะการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยของคนในอดีตมักจะมีการเว้นช่องว่างให้ระยะห่างกันเพื่อป้องกันอัคคีภัยไม่ให้ลุกลาม

ส่วนอีกรูปแบบหนึ่งมีลักษณะเป็นมวลอาคารยาว ขนาดใหญ่ โดยเฉพาะบริเวณถนนวชิรปราการที่ปรากฏลักษณะกลุ่มมวลอาคารดังกล่าวเรียงตัวเป็นแนวยาวสองฟากฝั่งถนน เป็นบริเวณพื้นที่ที่มีลักษณะบ่งชี้ถึงการใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรม นอกจากนี้มวลอาคารขนาดใหญ่ยังเป็นลักษณะของการใช้ประโยชน์อาคารเพื่ออุตสาหกรรมประมงชายฝั่งทะเล ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ช่วงปลายของสะพานไม้ ได้แก่ สะพานท่าเรือพลี สะพานเกรียงไกรยุค ซึ่งลักษณะและประเภทของรูปร่างมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนเรียงลำดับตามความถี่ คือ รูปแบบสี่เหลี่ยมผืนผ้า (ก), รูปทรงหลายเหลี่ยม (ข) และรูปทรงสี่เหลี่ยมจัตุรัส (ง) ซึ่งส่วนใหญ่วางตัวในแนวเหนือใต้หันสู่ถนนแกนหลักเป็นสำคัญ (รูปที่ 4.3)



รูปที่ 4.3 การวิเคราะห์รูปทรงมวลอาคารของชุมชน พ.ศ. 2495<sup>9</sup>

ส่วนการศึกษารูปแบบและขนาดของบล็อกถนนพบว่า ชุมชนในช่วงเวลาดังกล่าวที่ยังคงให้ความสำคัญกับการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก มีรูปแบบและขนาดของบล็อกถนนที่เป็นลักษณะ

<sup>9</sup>จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2553.

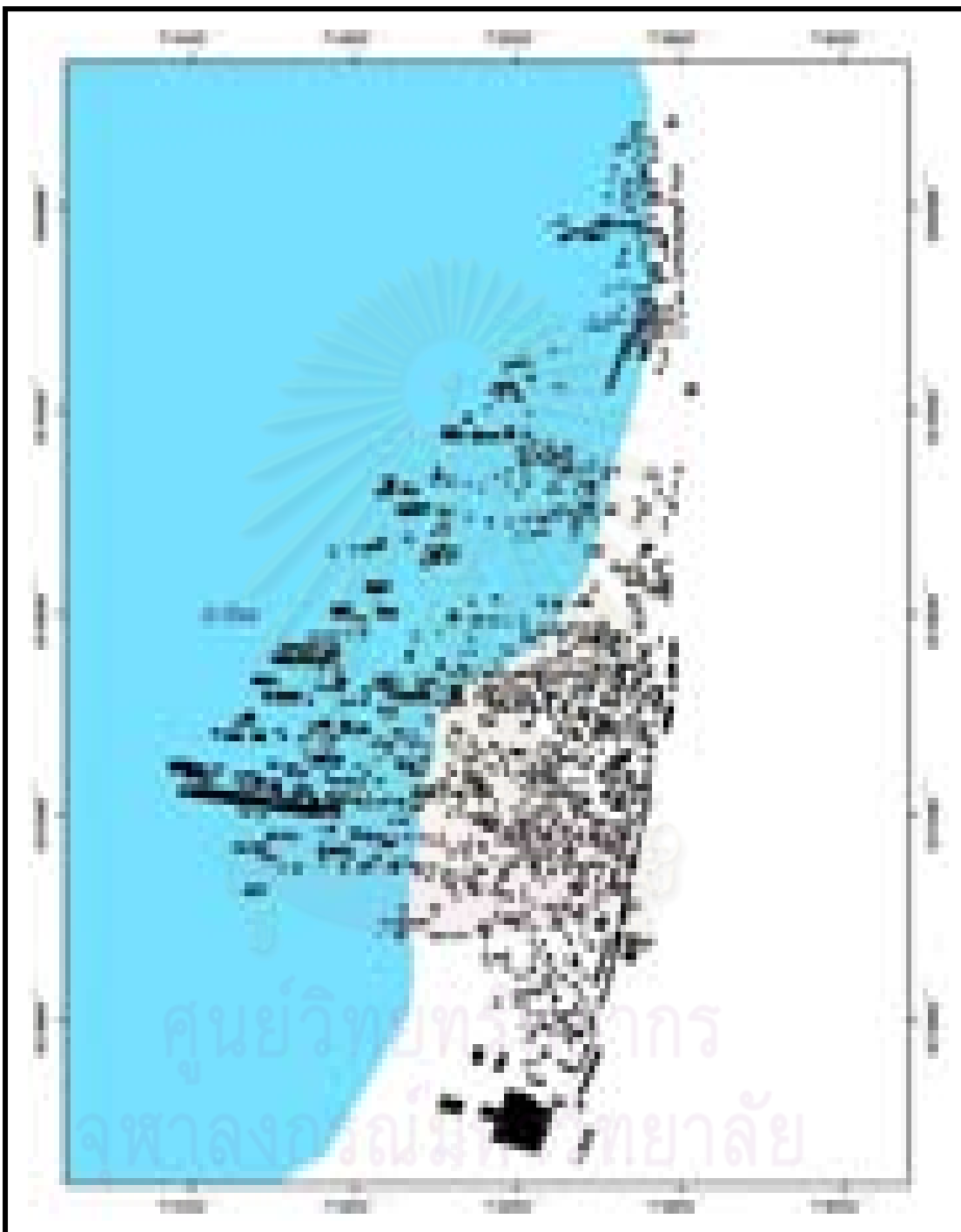
เฉพาะของเมืองริมน้ำ และมีการเปิดพื้นที่ด้วยเส้นทางคมนาคมทางบก จึงสามารถเข้าถึงชุมชนได้ทั้งทางน้ำและทางบก การขยายตัวของเมืองจึงมักมีลักษณะและรูปแบบเป็นแนวยาว จำแนกรายละเอียดขนาดบล็อกถนนในรูปแบบต่างๆ ได้ดังนี้

1) ย่านชุมชนพักอาศัย พบว่ารูปแบบของบล็อกถนนมีลักษณะกึ่งสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาวตั้งฉากกับแนวแกนหลักของถนนวชิรปราการ ซึ่งเป็นผลมาจากการประกอบอาชีพประมงและกิจกรรมที่ต้องพึ่งพาแหล่งน้ำเป็นหลัก ทำให้รูปแบบของบล็อกถนนส่วนใหญ่ต้องยื่นยาวลงไปในทะเล ความยาวของบล็อกโดยเฉลี่ยประมาณ 532 เมตร กว้างเฉลี่ยประมาณ 10 เมตร แปลงที่ยาวสุดมีความยาวประมาณ 864 เมตร คือ สะพานศาลเจ้า สะพานแดง และสะพานต้นลำภู

2) ย่านพาณิชยกรรมของชุมชนบริเวณริมถนนวชิรปราการ รูปแบบของบล็อกถนนมีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า เป็นตารางขนาดเล็ก (grid system) กระจุกตัวอยู่บริเวณด้านทิศตะวันตกของถนนวชิรปราการ ตั้งแต่ชุมชนท้ายบ้าน 2 ไปถึงชุมชนท่าเรือพลี (แผนที่ 4.3)



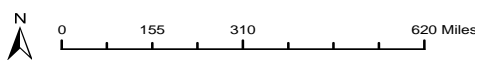
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.3 รูปแบบของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2495

คำอธิบายแผนที่

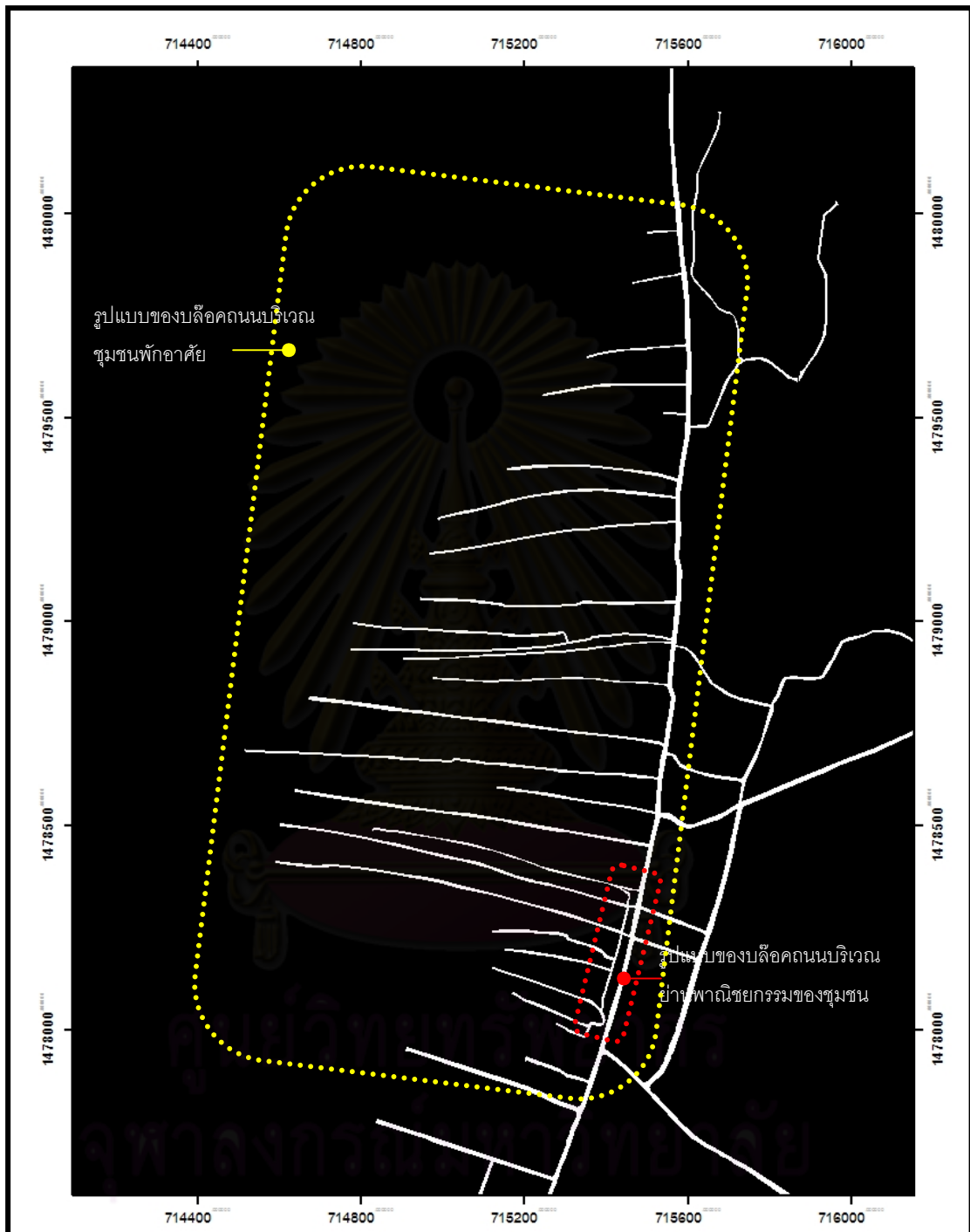
■ กลุ่มอาคารประเภทต่าง ๆ



นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

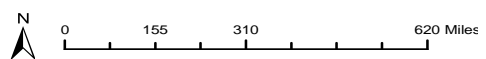


แผนที่ 4.4 รูปแบบและขนาดของบล็อกถนนของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2495

คำอธิบายแผนที่

— โคจรข่ายถนน

⋯⋯⋯ ขอบเขตพื้นที่



นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จะเห็นได้ว่า พัฒนาการช่วงที่ 1 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐาน คือความได้เปรียบของ ภูมิประเทศริมชายฝั่งทะเล ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลเป็นปัจจัยสำคัญ ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานเพื่อการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง มีรูปแบบทางสังคมแบบเครือญาติ ที่ระบบความสัมพันธ์มีการเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ช่วยเหลือกันเป็นอย่างดี เช่นเดียวกับชุมชนชายฝั่งทะเล ในบริเวณอื่น ๆ ซึ่งผลจากโอกาสในการประกอบอาชีพดังกล่าวนอกจากจะมีผลต่อระบบ ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ยังส่งผลต่อเนื่องไปถึงรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งสะท้อนให้เห็นจาก องค์ประกอบทางด้านกายภาพของชุมชนที่เป็นแบบเรียบง่าย ไม่มีความซับซ้อนในระบบมากนัก

สอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการทางด้านกายภาพของชุมชน กล่าวคือ โครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เป็นแบบเรียบง่าย มีความหนาแน่นไม่มากนัก ลักษณะของ มวลอาคารยังคงมีขนาดเล็ก เกาะกลุ่มแบบหลวม ๆ ไปตามสภาพภูมิประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย และยังคงมีที่ว่างในชุมชนอยู่เป็นจำนวนมาก

#### 4.3 พัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2512-2546)

##### 4.3.1 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน

เมื่อมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-3 (พ.ศ.2540-2519) ระบบการคมนาคมทางบกของประเทศได้รับการพัฒนาและมุ่งเน้นให้มีการใช้การสัญจรทางบก มากขึ้น โดยรัฐบาลได้เริ่มส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการสร้างและพัฒนาถนนสายประธานทั่ว ประเทศ ซึ่งจังหวัดชลบุรีได้รับการพัฒนาถนนสุขุมวิทเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร เชื่อมตั้งแต่ กรุงเทพมหานครและไปสิ้นสุดที่จังหวัดระยอง มีระยะทางทั้งสิ้น 97 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2512 ถือเป็นกาเปิดเส้นทางใหม่ระหว่างภาคมหานครกับภาคตะวันออก จึงเกิดการ คมนาคมขนส่งทางบกที่สะดวกรวดเร็วมากขึ้น ความนิยมในการสัญจรทางน้ำจึงเริ่มลดบทบาท ลง บรรดาเรือกลไฟและเรือฉลอมทะเลลดน้อยลงตามลำดับอย่างรวดเร็ว เพราะมีการขนส่งสินค้า และการเดินทางโดยใช้รถยนต์กันมากขึ้น ขณะเดียวกันก็เกิดรถโดยสารประจำทางรับส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้า ความนิยมในการสัญจรทางน้ำจึงค่อย ๆ ลดบทบาทลงและสูญหายไปที่สุดใน

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการย้ายการค้าและพาณิชยกรรม บริเวณถนนแกนสำคัญของชุมชนตามทฤษฎีเศรษฐกิจ (movement economy) คือ บริเวณที่มี ศักยภาพในการเข้าถึงสูง ย่อมดึงดูดกิจกรรมการค้าและบริการให้เข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ ถนน วชิรปราการและถนนพิพิธ ดังนั้นการประกอบอาชีพค้าขายจึงเป็นอาชีพที่สร้างรายได้ให้กับ ประชาชนนอกเหนือจากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง และเมื่อพิจารณาในแง่ของโครงสร้าง ทางด้านอาชีพและจำนวนประชากรที่อยู่ในแต่ละอาชีพตามแนวคิดการแยกย่อยในแง่ของ

โครงสร้าง (Structural Differentiation) และการแยกย่อยในแง่กระจายตัว (Distributive Differentiation) พบว่าชุมชนในช่วงพัฒนาการดังกล่าวมีความหลากหลายของการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น ได้แก่ การประกอบอาชีพค้าขาย รับจ้าง พนักงานบริษัทและรับราชการ ซึ่งการประกอบอาชีพค้าขายเป็นอาชีพที่มีจำนวนผู้ประกอบอาชีพมากที่สุด รองลงมาเป็นอาชีพประมง รับจ้าง พนักงานบริษัท ธุรกิจส่วนตัวและรับราชการตามลำดับ

จะเห็นได้ว่าการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งซึ่งเป็นอาชีพหลักของคนในชุมชนตั้งแต่ยุคเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐานได้ถูกลดบทบาทลง การประกอบอาชีพค้าขายที่อาศัยการเข้าถึงทางบกเป็นหลักเริ่มมีความสำคัญ ประกอบกับความสะดวกในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เท่ากับเป็นการเปิดโอกาสให้กับคนในชุมชนสามารถเดินทางไปประกอบอาชีพอื่น ๆ ได้มากขึ้น ทั้งการเป็นลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมนอกพื้นที่ พนักงานตามห้างสรรพสินค้า หรือกิจกรรมการค้า การบริการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นตามแนวของถนนสุขุมวิท ซึ่งชุมชนใหม่นี้ได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งกลายเป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของชุมชนและจังหวัดชลบุรี ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ตลอดจนการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่มีความหนาแน่นมากขึ้น

ดังนั้นตัวกำหนดทิศทางการขยายตัวของชุมชนจึงเปลี่ยนจากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งมาเป็นอาชีพค้าขายที่อาศัยพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงคือบริเวณริมถนน แต่บทบาททางด้านเศรษฐกิจของชุมชนยังคงอยู่ที่การประกอบอาชีพประมงเป็นหลัก เพราะถือเป็นอาชีพที่สร้างรายได้หลักให้กับคนส่วนใหญ่ในชุมชน เพราะกิจกรรมการค้าขายมักกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนเป็นส่วนใหญ่ ไม่ได้กระจายอยู่ในพื้นที่ชุมชน แต่ก่อให้เกิดความหลากหลายและเป็นทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





รูปที่ 4.4 ลักษณะทางกายภาพบริเวณถนนสุขุมวิท และถนนวชิรปราการในอดีต<sup>10</sup>

ด้วยลักษณะของการเปลี่ยนแปลงทางด้านการประกอบอาชีพของคนในชุมชนที่มีความหลากหลาย ประกอบกับการติดต่อกับชุมชนภายนอกมีมากขึ้น จึงส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากรในชุมชน ที่มีความต้องการแสวงหาโอกาสในการประกอบอาชีพ มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการบริการทางด้านสังคมที่พร้อมกว่า จึงทำให้ประชากรในชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในพัฒนาการช่วงที่ 2 มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น (จากพัฒนาการช่วงที่ 1 พบว่าความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นข้อมูลด้านโครงสร้างประชากรที่ได้รับความอนุเคราะห์จากเจ้าหน้าที่พัฒนาชุมชน จังหวัดชลบุรี เป็นข้อมูลที่จัดเก็บในรูปแบบของเอกสารที่แสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า ประชากรโดยเฉพาะในวัยแรงงานมีมากกว่าประชากรในวัยอื่น ๆ มากถึงร้อยละ 77 ของประชากรทั้งหมด สอดคล้องกับจำนวนผู้ประกอบการในแต่ละอาชีพ

ขณะที่จำนวนประชากรแฝงในพื้นที่ชุมชนที่เป็นตัวเลขทางค่าสถิตินั้นไม่สามารถหาข้อมูลได้ เนื่องจากทางเทศบาลเมืองชลบุรีและเทศบาลตำบลบางทรายไม่มีข้อมูลการจัดเก็บประชากรแฝง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการคำนวณประชากรแฝงในพื้นที่ แต่ความหนาแน่นของชุมชนในปัจจุบันเป็นเพราะมีประชาแฝงอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก หากคำนวณโดยให้บ้านแต่ละหลังมีประชากรอยู่โดยประมาณ 4 คนต่อหลังคาเรือน<sup>11</sup> ดังนั้นจะมีประชากรแฝงในชุมชน 1,856 คน โดยประมาณ คิดเป็นร้อยละ 14 ของประชากรทั้งหมดในชุมชน

<sup>10</sup>วิทยุกระจายเสียงเมืองชลบุรี, *รวมภาพเก่า เล่าเรื่องอดีต* [online], 2553. แหล่งที่มา <http://www.chumchonradio.net>, [25 สิงหาคม 2552].

<sup>11</sup>นพดล สัมจินต, *การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนชายทะเล เทศบาลเมืองชลบุรี*, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 79.

จากการเพิ่มขึ้นของประชากรประกอบกับการสัมภาษณ์บุคคลในพื้นที่ พบว่าประชากรที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเป็นประชากรที่อพยพมาจากพื้นที่อื่น ๆ โดยเฉพาะประชาชนในภาคอีสานที่ต้องการเข้ามาประกอบอาชีพรับจ้างเป็นลูกเรือประมงชายฝั่ง ลูกจ้างโรงงานอุตสาหกรรมทั้งในและนอกชุมชน เป็นต้น ส่งผลต่อระบบความสัมพันธ์ในชุมชนที่เริ่มเป็นสังคมของคนแปลกหน้าจากประชากรแฝงที่เข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น แต่ลักษณะทางสังคมของชุมชนยุคดังกล่าวยังคงเป็นสังคมชนบทหรือสังคมในรูปแบบของญาติพี่น้องอยู่บ้าง เนื่องจากประชาชนในชุมชนที่อาศัยอยู่มานานจะรู้จักกันเป็นอย่างดี มีความผูกพันทางครอบครัว ส่วนประชากรแฝงที่เข้ามาทำการเช่าที่อยู่อาศัยในพื้นที่จะไม่ค่อยรู้จักกัน ต่างคนต่างอยู่ แต่จะรู้จักกันเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในละแวกเดียวกันเท่านั้น จึงเริ่มเห็นชุมชนในลักษณะครอบครัวเดี่ยวมากขึ้น มีความสนิทสนมกันน้อยลงหรือไม่รู้จักกันเลย จึงทำให้ความสัมพันธ์เป็นไปในลักษณะต่างคนต่างอยู่

หากพิจารณาตามกระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (Differentiation) และกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (Integration) พบว่าชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล มีกระบวนการเติบโตทางสังคมที่มีความซับซ้อนมากขึ้นกว่าในพัฒนาช่วงที่ 1 อย่างชัดเจน ซึ่งจะเห็นได้จากการมีกลุ่มสถาบันทางสังคมที่มีการรวมกลุ่มกันเพื่อสนองความต้องการของประชากรในพื้นที่ที่มีความหลากหลายมากขึ้น โดยจำแนกได้ดังต่อไปนี้

ก. กระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (Differentiation) ตามหลักการของกระบวนการจะพบว่า ชุมชนมีความหลากหลายทางสังคมมากขึ้น กล่าวคือระบบการแยกย่อยตามกระบวนการทางสังคมมีมากขึ้นและให้บริการกับกลุ่มทางสังคมที่มีระดับกว้างขวางขึ้น ตัวแปรสำคัญที่แสดงให้เห็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้แก่ จำนวนสถานศึกษา พื้นที่สาธารณะ สถาบันราชการ และศาสนสถาน ภายในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียงที่ประชาชนในชุมชนไปใช้บริการมีจำนวนมากขึ้น เห็นได้ชัดจากความหนาแน่นของกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่ของชุมชน มีความหลากหลายและหนาแน่นเพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของคนในชุมชน (แผนที่ 4.6)

ข. กระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (Integration) เมื่อเกิดภาวะการเปลี่ยนแปลงขึ้นในระบบสังคมของชุมชนที่มีความหลากหลายและเกิดระดับความกว้างขวางทางสังคมมากขึ้น ส่งผลให้ระบบโครงสร้างภายในเกิดกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (integration) เกิดขึ้นโดยพบกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการทางสังคมทั้ง 4 ประเภทภายในพื้นที่ชุมชน ได้แก่

- การผสมผสานวัฒนธรรม สังเกตได้จากการที่ชุมชนมีกลุ่มของผู้อยู่อาศัยหลากหลายเชื้อชาติตั้งแต่พัฒนาการช่วงที่ 1 ถึงพัฒนาการช่วงที่ 2 ซึ่งจากการศึกษาประวัติของชุมชน

ประกอบกำรสัมภำษณ์บุคคลในพื้นท่ีพบว่ำ ในชุมชนประกอบไปด้วยกัลุ่มคนไทยเชื้อส่ำยจีนเป็นส่วนใหญ่ และมีบ่ำงส่วนท่ีเป็นช่ำวมอญ ล่ำวเวียง มุสลิม เป็นต้น จึงเกิดคว่ำมหล่ำกหลายของวัฒนธรรมและประเพณี เห็นได้จ่ำกศ่ำลเจ้ำของคนไทยเชื้อส่ำยจีนท่ีมีอยู่เป็นจ่ำนวนม่ำกบริเวณริมถนนวชิรปร่ำกำรและถนนพิพิธ ตลอดจนวนวัฒนธรรมและประเพณีท่ีเป็นลักษณะเด่นเฉพ่ำะของชุมชนและจังหวัดชลบุรี อ่ำทิเช่น ประเพณีวันไหล กองข้ำวบวงสรวงท่ีเป็นการผสมผลำนระหว่างวัฒนธรรมไทยกับวัฒนธรรมจีน เป็นต้น ก่อให้เกิดกำรผสมผลำนท่ำงบรรท้ด้ฐำนท่ำงสังคม ท่ีพบว่ำเกิดกำรปรับด้วท่ำงพฤติกรรมของกัลุ่มคนไทยเชื้อส่ำยต่ง ๆ เป็นอย่ำงดี ซึ่งเป็นผลม่ำจกคว่ำมเข้ำกัันได้ของม่ำตรฐำนท่ำงวัฒนธรรมกับพฤติกรรมของบุคคลในสังคม

- *กำรผสมผลำนและบูรณำกำรท่ำงกำรติดต่อสื่อคว่ำมหม่ำย* จ่ำกคว่ำมสะด้วกรวดเร็วท่ำงด้ำนกำรคมนำคมท่ำงบกในสมัยนั้น พบว่ำกำรติดต่อสื่อสารของกัลุ่มคนในสังคมมีความกว้างขวงม่ำกขึ้น ผู้คนในชุมชนสำมรติดต่อและเชื่อมโยงท้่งภ่ำยในและภ่ำยนอกสังคมท่ีมีความหล่ำกหลายท่ำงวัฒนธรรมท่ีกระจ่ำยอยู่ในสังคมได้อย่ำงดี ท้่งกำรพูดคุย กำรมีปฏิสัมพันธ์ร่วมกัน ไม่มีคว่ำมขัดแย้งท่ำงเชื้อข่ำติ ศ่ำสนำ และระดับของกำรประกอบอ่ำชีพ

- *กำรผสมผลำนและบูรณำกำรท่ำงหน้ำที่* ในลักษณะของกำรรวมกัลุ่มท่ำงสังคมของคนที่มีความหล่ำกหลาย ได้แก่ กำรร่วมกัลุ่มเป็นสมำคคมหรือมูดนิตีต่ง ๆ ซึ่งย้งไม่มีกำรเกิดขึ้นในชุมชนบริเวณสะพำนเลียบข่ำยฝ้่งทะเลในสมัยนั้น

ลักษณะท่ำงด้ำนเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนด่งกล่ำว สอดคล้องกับแนวคิทดฤษฎีท่ีเกี่ยวข้องกับชุมชนข่ำยฝ้่งทะเล ในยุคท่ีชุมชนเกิดกำรเปลี่ยนแปลงจ่ำกปัจจุบัท่ำงด้ำนต่ง ๆ กล่ำวคือ เมื่อชุมชนได้รับผลจ่ำกปัจจุบัท่ีก่อให้เกิดกำรเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้เกิดคว่ำมหล่ำกหลายของกำรประกอบอ่ำชีพ ระบบคว่ำมสัมพันธ์ในชุมชนโดยเฉพ่ำะสถำบันครอบครัวมีขนาดเล็กลง มีคนปล่กหน้ำเข้ำมำในพื้นท่ีเพื่อกำรประกอบอ่ำชีพและเข้ำมำทำกิจกรรมในชุมชนเพิ่มม่ำกขึ้น ก่อให้เกิดกัลุ่มสถำบันท่ำงสังคมเพื่อดอบสนองคว่ำมด้้องกำรของประช่ำกรในพื้นท่ี

#### 4.3.2 ลักษณะท่ำงด้ำนภ่ำยภ่ำพของชุมชน

ด้วคว่ำมสำคัญของกำรประกอบอ่ำชีพค้ำข่ำย ท่ีส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ตำริมถนนส่ำยหลักของชุมชน ก่อให้เกิดกำรตั้งถิ่นฐำนในรูปแบบใหม่ท่ีเป็นการผสมผลำนระหว่างกำรตั้งถิ่นฐำนแบบแนวย่ำวเรียบไปข่ำยฝ้่งทะเล (Seaside Linear Settlement) กับกำรตั้งถิ่นฐำนท่ีข่ำยตัวเข้ำหำศูนย์กลาง (Concentric ring) คือบริเวณเส้นท่ำงคมนำคมส่ำยหลักของชุมชน (Rode Linear Settlement) ซึ่งลักษณะด่งกล่ำว จึงส่งผลให้ชุมชนบริเวณสะพำนเลียบข่ำยฝ้่งทะเลในยุคนี้ มีลักษณะท่ำงด้ำนภ่ำยภ่ำพท่ีสำคัญ ด่งตต่อไปนี้

### ก. รูปแบบโครงข่ายการสัญจร (Transport network pattern)

เมืองชลบุรีเริ่มมีการขยายตัวเข้าหาถนนสุขุมวิทเพิ่มมากขึ้น มีการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ให้เป็นถนนคอนกรีตได้มาตรฐาน ได้แก่ถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธ และสะพานไม้ในพื้นที่ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลถูกพัฒนาให้เป็นถนนซอยต่าง ๆ โดยการถมดินแทนสะพานเดิมและก่อสร้างด้วยคอนกรีตเพื่อให้เกิดความมั่นคงถาวร จนไม่เหลือร่องรอยของการเป็นสะพานไม้ดังเช่นอดีต นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาถนนสายรองเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย เช่น ถนนราชประสงค์ ถนนพระยาสุโจจา ถนนสุขประยูร เป็นต้น โดยรอบพื้นที่ชุมชน จึงเริ่มปรากฏการตั้งถิ่นฐานตามแนวถนนสำคัญในพื้นที่อย่างหนาแน่นเพิ่มขึ้น แต่สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่ยังคงเกาะกลุ่มกันอยู่เห็นได้ชัดใกล้กับแนวชายฝั่งทะเล

ผลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกในชุมชนและพื้นที่โดยรอบ จะเห็นได้ว่าเริ่มปรากฏการสัญจรทางบกอย่างต่อเนื่อง รูปแบบการเข้าถึงพื้นที่เปลี่ยนจากหน้าบ้านเป็นหลังบ้านหรือเปลี่ยนจากการเข้าถึงทางน้ำมาเป็นทางบกแทน เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการประกอบอาชีพและการสัญจร ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลจึงเกิดกลุ่มโครงข่ายการสัญจรใหม่ ทั้งรูปแบบและความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมที่เพิ่มขึ้น จากการจำแนกรูปแบบและความสำคัญของโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ตามบทบาทหน้าที่และความสำคัญของถนนที่มีต่อชุมชน รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ถนนสายประธาน ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งเป็นถนนที่วางตัวในแนวแกนเหนือ-ใต้ ขนานกับถนนวิจิตรปราการอ้อมไปทางทิศตะวันออก เป็นถนนสายหลักที่ตัดผ่านเข้าสู่ใจกลางเมืองชลบุรี

2. ถนนสายหลักในชุมชน ได้แก่ ถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธ จากเดิมเป็นเพียงถนนดินได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนคอนกรีตที่ได้มาตรฐานและมีความยาวเพิ่มขึ้น เพื่อเชื่อมต่อกับถนนสายอื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบ สร้างความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ของคนในชุมชน

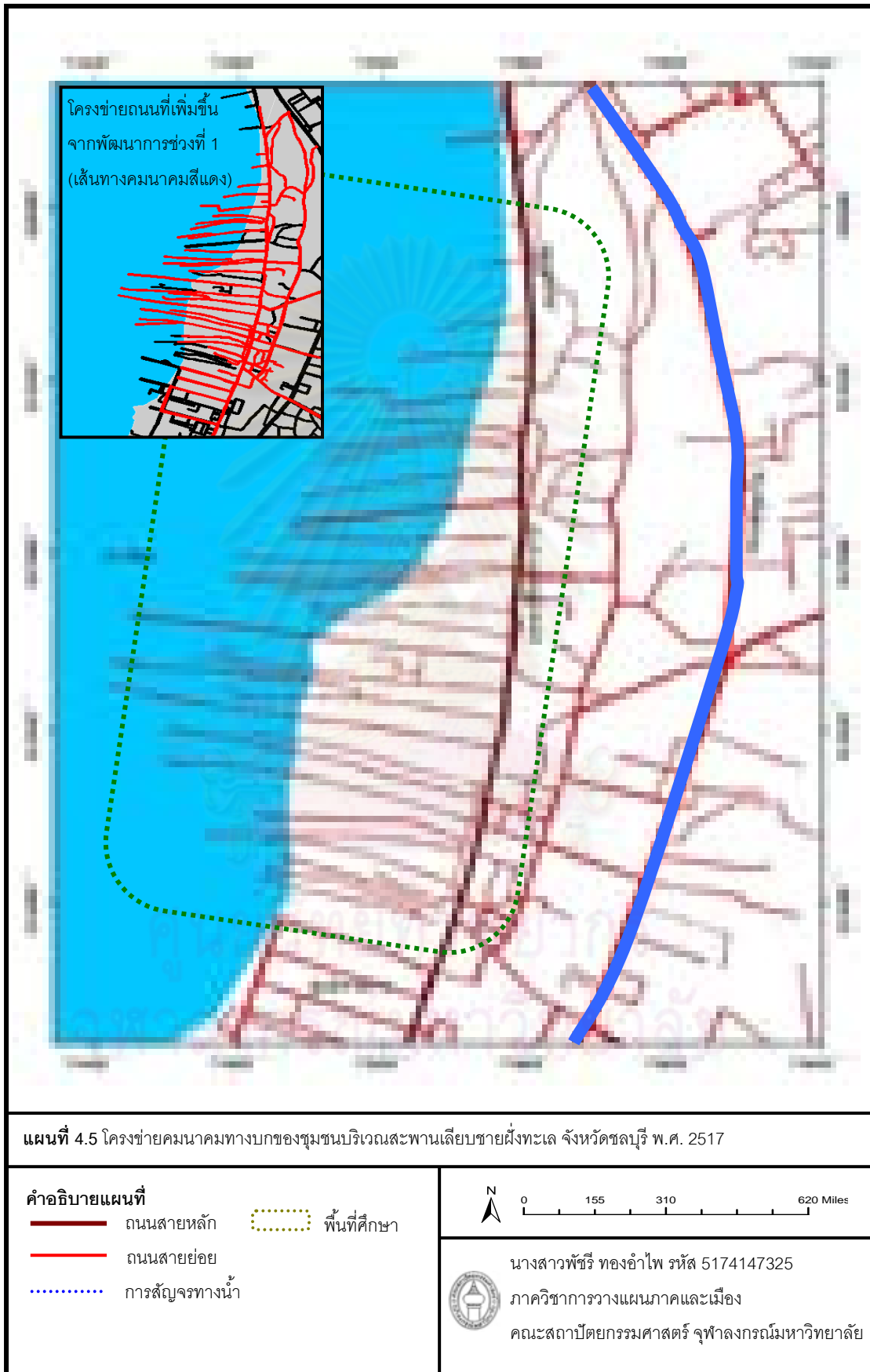
3. ถนนสายย่อยในชุมชน ได้แก่ ถนนขนาดเล็กและซอยต่างๆ ในพื้นที่ เช่น ซอยลาดวิถี ซอยศรีบุญญิตี รัฐผดุง ซอยบำรุงเขต ซอยเจตประชา เป็นต้น (แผนที่ 4.5)

ผลจากการวิเคราะห์แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ แสดงให้เห็นว่าลักษณะโครงข่ายการสัญจรของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดและแตกต่างจากช่วงอดีตที่ผ่านมา กล่าวคือมีความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมในพื้นที่เพิ่มขึ้นทุกชุมชน โดยเฉพาะในส่วนของถนนซอยที่แตกกิ่งก้านสาขาจากแนวแกนถนนวิจิตรปราการไปทางทิศตะวันตกของชุมชน เชื่อมต่อกับถนนสายต่าง ๆ โดยรอบชุมชนจนถึงถนนสุขุมวิท

จะเห็นได้ว่า ด้วยลักษณะของโครงข่ายการสัญจรที่มีถนนวิชิรปราการและถนนพิพิธเป็นถนนแกนหลักเพียงเส้นเดียวเชื่อมต่อกับถนนซอยเข้าสู่ชุมชน จึงเป็นเส้นทางจราจรทางบกเพียงเส้นเดียวที่ใช้เดินทางเข้าสู่ชุมชน อีกทั้งการสัญจรทางน้ำในอดีตลดลงและหมดไปในที่สุด เหลือเพียงแค่การสัญจรเพื่อการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งเท่านั้น ประกอบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณถนนวิชิรปราการที่เป็นลักษณะของย่านพาณิชยกรรม ถึงแม้ว่าจะเกิดศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ริมถนนสุขุมวิท แต่ย่านพาณิชยกรรมบริเวณถนนวิชิรปราการยังคงเป็นแหล่งที่ประชาชนทั้งในชุมชนและโดยรอบให้ความสำคัญ เพราะมีสินค้าและบริการเฉพาะด้าน เช่น ร้านจำหน่ายอุปกรณ์ประมง ตลาดผ้า ตลาดสด คลินิกรักษาโรค เป็นต้น อยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรบริเวณถนนวิชิรปราการต่อเนื่องไปจนถึงถนนพิพิธติดขัด



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ข. รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (Land use and building use pattern)

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของชุมชนในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนทั้งความหลากหลาย ขนาด ทิศทางการขยายตัว และรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน โดยลักษณะของชุมชนมีการขยายตัวเข้าสู่ถนนสุขุมวิทช่วงที่ตัดผ่านเข้าเมืองชลบุรีและถนนสายสำคัญต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันก็เกิดรถโดยสารประจำทางรับส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าขึ้นแทนที่ก่อให้เกิดความสะดวกในการคมนาคมขนส่งและการประกอบธุรกิจการค้า ความนิยมในการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยจึงเปลี่ยนแปลงไป จากที่เคยยื่นลงไปบนทะเลดังเช่นในอดีตเริ่มหันไปนิยมสร้างที่อยู่อาศัยบนบกตามแนวถนนแทนมากขึ้น ซึ่งจากเดิมที่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่ตามแนวริมชายฝั่งทะเล (River linear settlement) เป็นหลักในพัฒนาการช่วงแรก (พ.ศ.2495-พ.ศ.2511) เริ่มเปลี่ยนเป็นการตั้งถิ่นฐานเป็นแนวยาวตามเส้นทางคมนาคมทางบก (Road linear settlement) เข้าหาศูนย์กลางเมือง (Concentric ring) ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของย่านพักอาศัยและย่านพาณิชยกรรมริมสองฝั่งถนนเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งยังเกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่มีความหลากหลาย ได้แก่ สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา ศาสนา และพื้นที่สาธารณะประโยชน์ ลักษณะอาคารที่เปลี่ยนแปลงทั้งวัสดุก่อสร้าง จำนวนชั้น และรูปแบบของอาคาร

ลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในชุมชนมักเกิดขึ้นเป็นแนวแคบ ๆ ไปตามความยาวของถนนซอยในชุมชน ไม่มีการกระจายตัวจนเต็มพื้นที่ มีพื้นที่ว่างหรือพื้นที่รกร้างเกิดขึ้นทางตอนในของชุมชน มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางทะเลและคลังสินค้าเพิ่มมากขึ้น เกิดการกระจุกตัวและการรวมกลุ่มของกิจกรรมการค้าและบริการริมฝั่งถนนวิจิตรปราการ โดยเฉพาะในบริเวณที่เป็นถนนซอยเข้า-ออกชุมชน จะพบว่ามีการเข้า-ออกที่ค่อนข้างแคบ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณถนนวิจิตรปราการ ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพัฒนาการช่วงที่ 2 ของชุมชน สามารถแบ่งได้เป็น 7 ประเภท ดังต่อไปนี้

- 1) การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทที่อยู่อาศัย จะเกาะกลุ่มเป็นส่วนใหญ่อยู่บริเวณริมชายฝั่งทะเลและบริเวณถนนพิพิธ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีมากที่สุดที่สุดในชุมชน เมื่อเทียบกับขนาดของพื้นที่ในแต่ละชุมชนถือว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้มีความหนาแน่นอยู่ในระดับปานกลาง และมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันในแต่ละชุมชน เฉลี่ยร้อยละ 22 ของพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชุมชนประมงชายฝั่งทะเล ลักษณะอาคารพักอาศัยมีความสูง 1-2 ชั้น และเริ่มเปลี่ยนจากวัสดุไม้มาเป็นคอนกรีตเพื่อความทนทานต่อการใช้งาน และทนต่อแรงลมที่มีความแรงในช่วงฤดูฝน
- 2) การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทพาณิชยกรรม จะอยู่บริเวณถนนสายหลักของชุมชนคือ ถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธ มีการขยายตัวและเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการค้าและอาคาร

พาณิชย์ กระจุกตัวหนาแน่นปะปนอยู่กับกิจกรรมการพักอาศัย เมื่อเทียบกับขนาดของพื้นที่ในแต่ละชุมชนถือว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้มีความหนาแน่นอยู่ในระดับที่น้อย คือมีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 4 ของพื้นที่ เพราะกระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนวชิรปราการเป็นหลัก ลักษณะอาคารเป็นแบบห้องแถวมีความสูง 1 – 2 ชั้น เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัยและขายสินค้า วัสดุอาคารมีทั้งไม้และครึ่งไม้ครึ่งคอนกรีต กึ่งกลางกึ่งใหม่ปะปนกัน

3) การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า กระจุกตัวอยู่บริเวณชุมชนประมงริมชายฝั่งทะเล โดยเฉพาะในพื้นที่ของชุมชนท่าเรือพลี ชุมชนเกรียงไกรยุคชุมชนเสริมสันติ ปราภูกอင့်สินค้าและโรงงานขนาดเล็กกระจายตัวเป็นแนวยาวปะปนกับที่อยู่อาศัยของประชาชน เมื่อเทียบกับขนาดของพื้นที่ในแต่ละชุมชนถือว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้มีความหนาแน่นอยู่ในระดับน้อย คือมีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 8 ของพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กแปรรูปผลผลิตทางทะเล

4) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทศาสนสถาน ส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ริมถนนฝั่งตะวันออกของถนนวชิรปราการและถนนพิพิธ เป็นศาสนสถานประเภทวัดพุทธ รองลงมาเป็นศาลเจ้าจีน

5) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา อยู่ในพื้นที่ชุมชนท้ายบ้าน 1 ชุมชนท้ายบ้าน 2 ชุมชนศรีนิคม ชุมชนเกรียงไกรยุคและชุมชนชลธารสำราญรมย์ ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาในระดับอนุบาลและประถมศึกษา

6) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ มักกระจุกตัวอยู่นอกพื้นที่ชุมชน กล่าวคืออยู่บริเวณทางทิศใต้ของชุมชนซึ่งเป็นลักษณะของการถมพื้นที่ลงไปทะเลและบริเวณฝั่งตะวันออกของถนนวชิรปราการ ในพื้นที่ชุมชนเริ่มปรากฏให้เห็นในชุมชนท้ายบ้าน 1 อาจเพราะเป็นชุมชนที่อยู่ติดกับศูนย์ราชการของเมืองจึงทำให้มีสถาบันราชการเกิดขึ้นในพื้นที่ และในชุมชนบ้านคงคาโดยซึ่งเป็นที่ตั้งของเทศบาลตำบลบางทราย

7) พื้นที่โล่งและที่ว่างสาธารณะ ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดชลบุรี และในชุมชนท้ายบ้าน 1 ซึ่งนอกจากจะอยู่ใกล้กับศูนย์ราชการ ในพื้นที่ชุมชนยังมีพื้นที่ป่าชายเลนอยู่เป็นจำนวนหนึ่ง บางแห่งถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการออกกำลังกายของคนในชุมชน ส่วนพื้นที่โล่งว่างที่ไม่มีการใช้ประโยชน์จะกระจายอยู่ทั่วไปในชุมชน ซึ่งบางแห่งเป็นป่าชายเลนที่ไม่ได้รับการดูแลรักษา ถูกบุกรุกจากสิ่งปลูกสร้างของประชาชน หรือเป็นพื้นที่ตาบอดไม่สามารถใช้ประโยชน์และเข้าถึงได้ เจ้าของที่ปล่อยปละละเลยขาดการบำรุงรักษา เป็นต้น

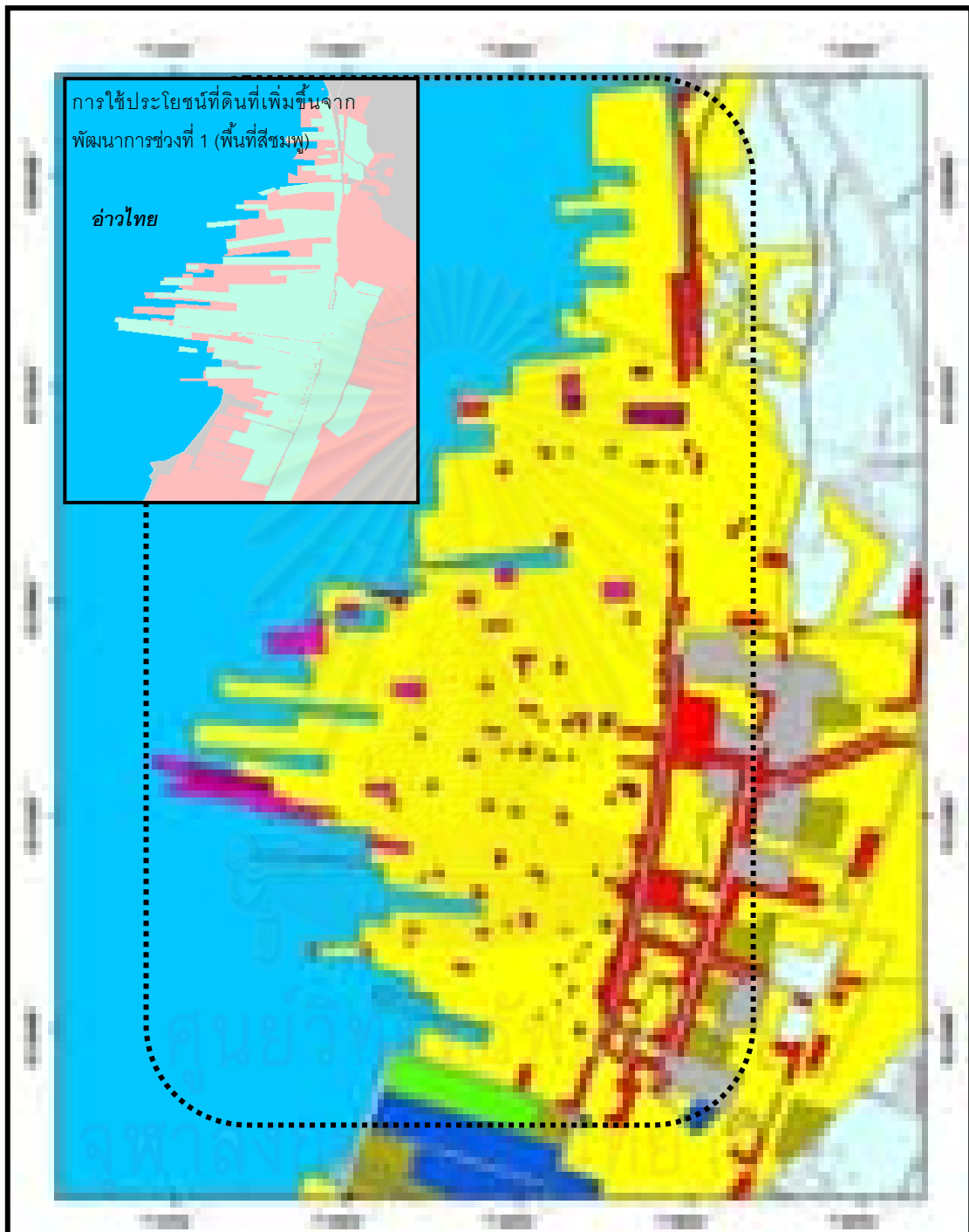
ผลของลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารดังกล่าวของชุมชน จะเห็นได้ว่าบริเวณถนนวชิรปราการ มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมเกี่ยวกับ



พาณิชย์กรรม การค้า และการบริการระดับชุมชนและระดับเมือง โดยยังคงปรากฏลักษณะอาคารพาณิชย์แบบห้องแถวไม่ปะปนกับอาคารพาณิชย์แบบตึกคอนกรีตและมีสภาพเก่ากระจุกตัวเรียงรายตามแนวถนนวิจิตรปราการ นอกจากนี้ยังพบว่าบริเวณถนนฝั่งตะวันออกของถนนวิจิตรปราการ ยังคงเป็นที่ตั้งของตลาดสำคัญ ๆ ในอดีต ได้แก่ ตลาดทรัพย์สินส่วนพระองค์ ตลาดบุรีบริบาล ตลาดพระคลังข้างที่ และตลาดบางทราย ซึ่งให้บริการในระดับชุมชนและระดับเมือง



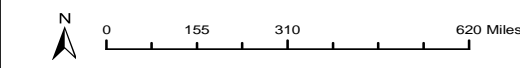
ศูนย์วิทยพัชการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2517

**คำอธิบายแผนที่**

 เส้นทางคมนาคม	 สวนสาธารณะ
 ที่อยู่อาศัย	 ศาสนา
 พาณิชยกรรม	 อุตสาหกรรม
 คลังสินค้า	
 ราชการ	

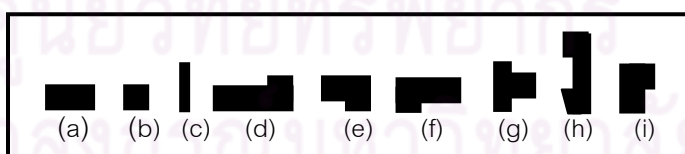


นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ค. รูปแบบความหนาแน่นของมวลาอาคารและพื้นที่ว่าง /ขนาดบล็อกถนน (Figure and ground pattern/urban block size pattern)

รูปแบบความหนาแน่นของมวลาอาคารและพื้นที่ว่างของชุมชนในช่วงพัฒนาการดังกล่าว พบว่า เกิดความหนาแน่นของกลุ่มมวลาอาคารเพิ่มมากขึ้น มีการขยายตัวและแบ่งซอยพื้นที่เพื่อสร้างสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม มีรูปแบบและมวลาอาคารที่ค่อนข้างแตกต่างกันหลายตามประเภทของกิจกรรมและลักษณะทางเศรษฐกิจของชุมชน โดยเฉพาะบริเวณย่านที่พักอาศัยที่กระจุกตัวบริเวณชายฝั่งทะเล รูปแบบของอาคารเป็นแบบรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (a,c) สี่เหลี่ยมจัตุรัส (b) และรูปทรงหลายเหลี่ยม (d,e,f,g,j,i) ขณะที่บริเวณริมถนนวชิรปราการซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมปรากฏรูปแบบขนาดมวลาอาคารที่มีขนาดเล็กกระจุกตัวหนาแน่นเรียงตัวเป็นแนวยาวตั้งฉากตามสองฟากของถนน โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอาคารเพื่อการค้าและการบริการระดับชุมชน และส่วนใหญ่เป็นอาคารห้องแถวไม้ รูปแบบอาคารส่วนใหญ่เป็นรูปแบบสี่เหลี่ยมผืนผ้า (a,c) และสี่เหลี่ยมจัตุรัส (b) ส่วนบริเวณย่านอุตสาหกรรมมีรูปแบบอาคารขนาดใหญ่ รูปทรงของมวลาอาคารมีความหลากหลาย มีลักษณะเป็นรูปทรงหลายเหลี่ยม (d,f,g,h) ส่วนบริเวณพื้นที่ว่างของเมือง มีการแบ่งแปลงที่ดินภายในพื้นที่และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสาธารณะประโยชน์สำหรับชุมชนเพิ่มมากขึ้น ขณะที่พื้นที่ว่างลดน้อยลง

จากแผนที่ 4.8 สังเกตได้ว่าลักษณะการเรียงตัวของอาคารมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น ไม่มีการเว้นช่องว่างให้ระยะห่างกันเพื่อป้องกันอัคคีภัยดังเช่นในอดีต ดังนั้นหากเกิดอัคคีภัยขึ้นในชุมชนจะลุกลามอย่างรวดเร็ว เพราะสิ่งปลูกสร้างอาคารส่วนใหญ่เป็นไม้ เรียงชิดติดกัน อีกทั้งด้วยลักษณะของถนนซอยในชุมชนที่คับแคบ ไม่สะดวกต่อการนำรถดับเพลิงเข้าไปในพื้นที่ สำหรับรูปทรงของมวลาอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่ จำแนกได้ดังนี้ (รูปที่ 4.5)

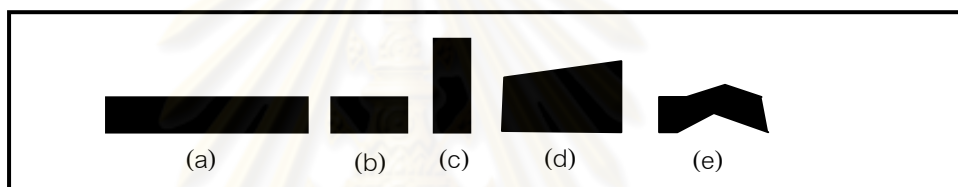


รูปที่ 4.5 รูปแบบของมวลาอาคารภายในพื้นที่ชุมชน พ.ศ. 2517<sup>12</sup>

รูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชนในพัฒนาการช่วงนี้ เป็นการปรับเปลี่ยนการตั้งถิ่นฐานตามการประกอบอาชีพที่เปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือจากการตั้งถิ่นฐานเพื่อการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง เปลี่ยนแปลงเป็นการตั้งถิ่นฐานเพื่อการประกอบอาชีพค้าขาย ซึ่งเป็นผลจากความสะดวกในการเดินทางโดยใช้เส้นทางคมนาคมทางบกเป็นหลัก จึงส่งผลต่อการขยายตัวของชุมชนทางบก

<sup>12</sup>จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2553

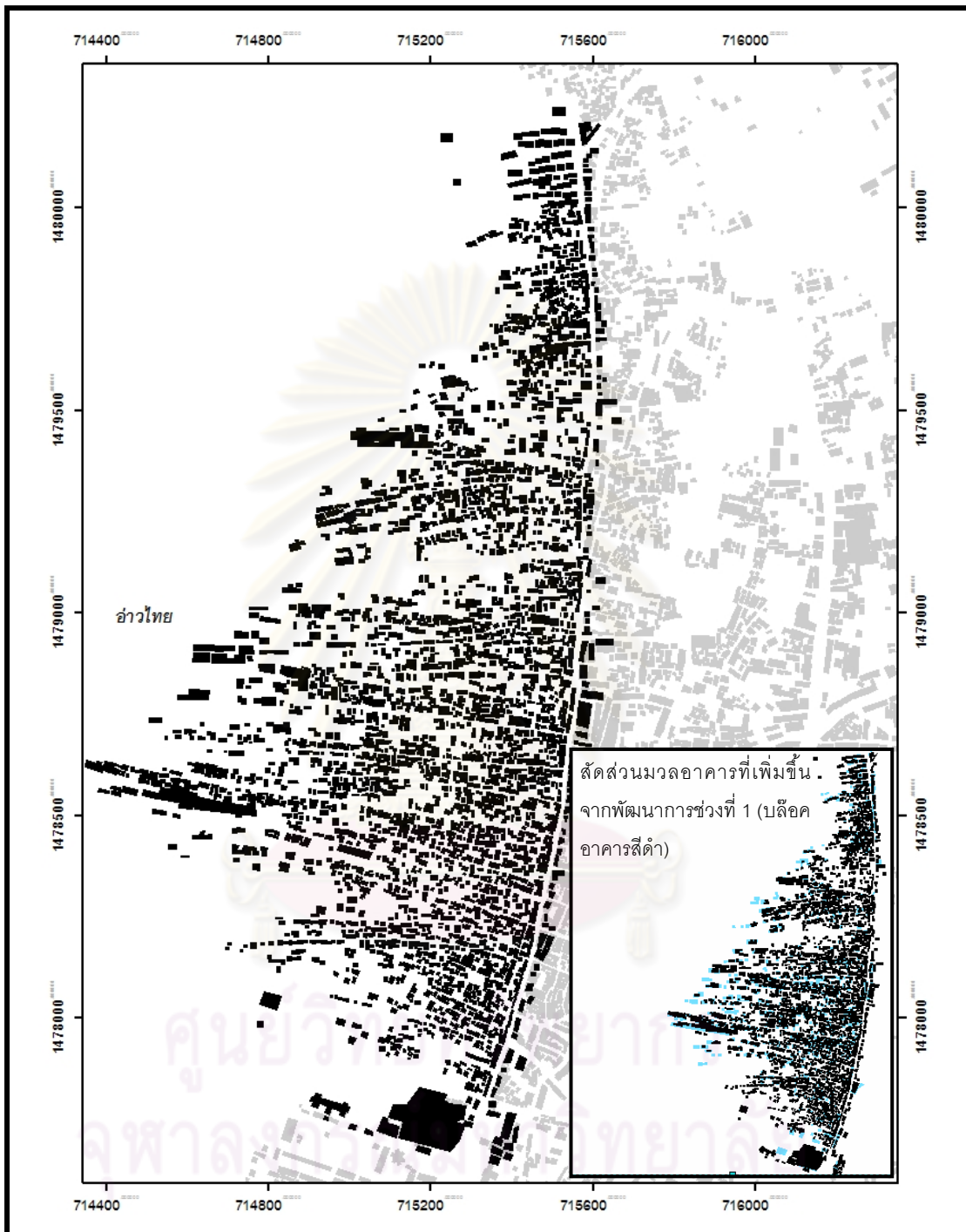
การสัญจรทางน้ำค่อย ๆ ลดบทบาทลงและสูญหายไปในที่สุด มีการพัฒนาพื้นที่และขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ทำให้พื้นที่ชุมชนมีความหนาแน่นและถูกแบ่งซอยพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ตามลักษณะทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดรูปแบบของบล็อกถนนที่มีความแตกต่างและหลากหลาย จากการศึกษารูปแบบของบล็อกถนนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ในช่วงเวลานี้พบว่า ยังคงมีลักษณะแปลงที่ดินเป็นแนวยาวรูปคล้ายสี่เหลี่ยมผืนผ้า (a) ตั้งฉากกับถนนหรือปรากฏในแนวเหนือ-ใต้ บิดเบี้ยวไปตามภูมิประเทศของชุมชน พื้นที่บางส่วนที่อยู่ติดกับถนน วิชาปรากฏซึ่งมีบทบาททางด้านพาณิชย์กรรม และบริเวณศูนย์ราชการ มีลักษณะของบล็อกถนนเป็นระบบตาราง (grid system) อยู่ในชุมชนท้ายบ้าน 2 มีขนาดความยาวของบล็อกถนนเฉลี่ยประมาณ 570 เมตร กว้างเฉลี่ยประมาณ 95 เมตร หน้ากว้างน้อยสุด 10 เมตรและมากที่สุดประมาณ 210 เมตร บล็อกที่ยาวสุดยื่นลงไปในทะเลประมาณ 1,095 เมตร เชื่อมต่อกันทางบkd้วยถนนหรือปรากฏ (รูปที่ 4.6)



รูปที่ 4.6 รูปแบบบล็อกถนนของชุมชน พ.ศ. 2517<sup>13</sup>

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

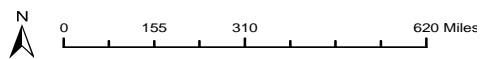
<sup>13</sup>จากกรวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2553



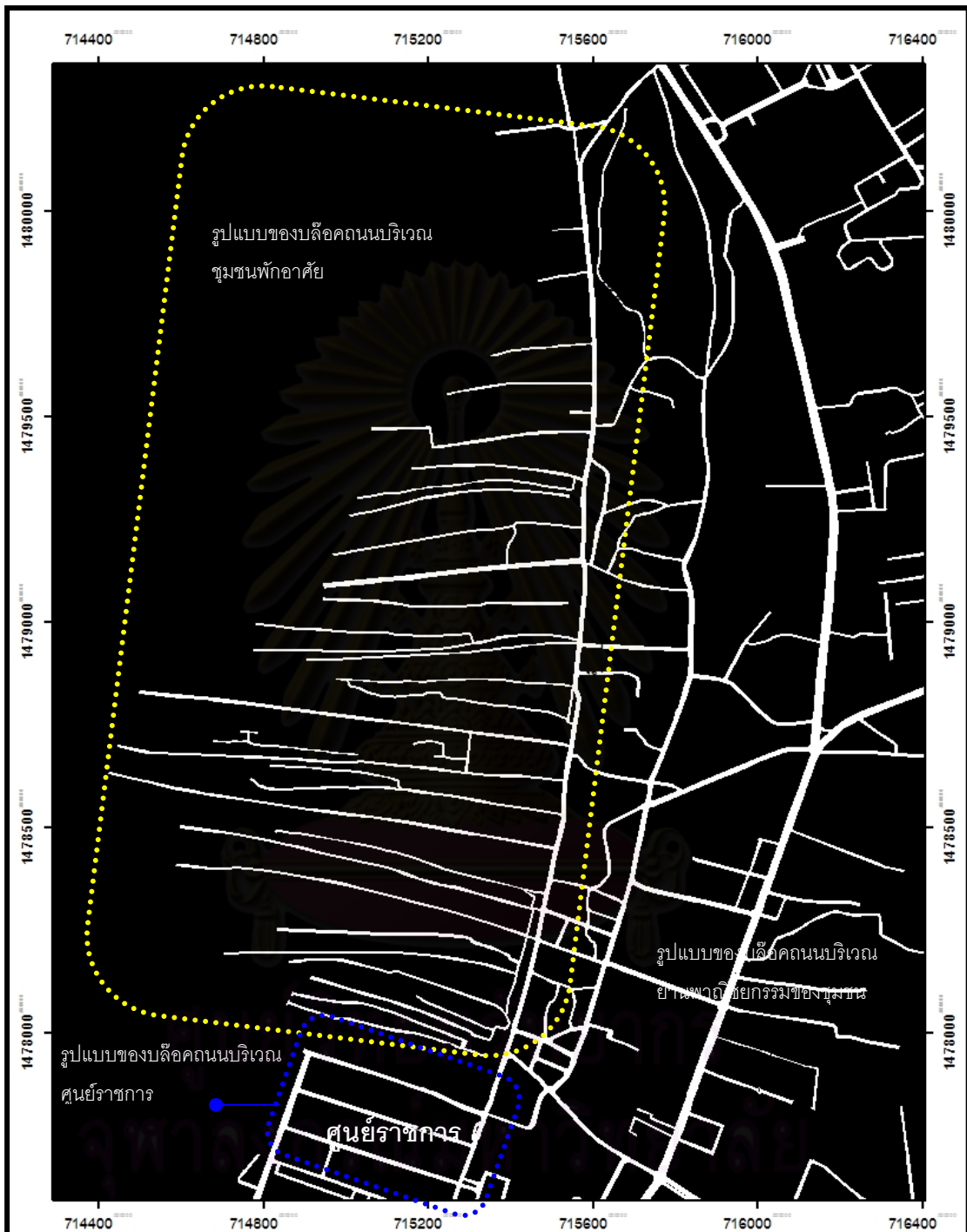
แผนที่ 4.7 รูปแบบของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2517

คำอธิบายแผนที่

■ กลุ่มอาคารประเภทต่าง ๆ



นางสาวพัชรี ทองอ่ำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

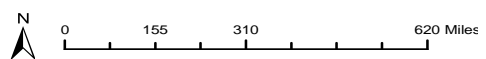


แผนที่ 4.8 รูปแบบและขนาดของบล็อคนนของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2517

คำอธิบายแผนที่

— โคจรข่ายถนน

⋯⋯⋯ ขอบเขตพื้นที่



นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จะเห็นได้ว่าชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในช่วงที่ 2 เป็นผลมาจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกที่สร้างความสะดวกสบายในการเดินทางแก่ประชาชนเป็นปัจจัยภายนอกชุมชนที่สำคัญ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของคนในชุมชนที่มีความหลากหลายมากขึ้น โดยเฉพาะอาชีพที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าและการบริการต่าง ๆ อาชีพประมงชายฝั่งทะเลจึงถูกลดบทบาทลงและส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชนที่มีการขยายตัวของการตั้งถิ่นฐานบริเวณเส้นทางคมนาคมเพิ่มขึ้น สิ่งปลูกสร้างและกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ มีความหลากหลายและหนาแน่นเพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ พื้นที่ของชุมชน

สอดคล้องกับแนวคิดของ Smileles, Conzen, Hiller และ Siksna ที่อธิบายว่าเนื้อเมืองเก่าของชุมชนจะถูกปรับเปลี่ยนจนเกิดเป็นพื้นที่ที่มีองค์ประกอบทางกายภาพที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว ประกอบด้วยที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม รูปแบบของมวลอาคารมีความหลากหลาย กระจุกตัวอย่างหนาแน่น เส้นทางหลักของพื้นที่ที่มีการเข้าถึงดีจะถูกใช้ไปในกิจกรรมด้านการค้า การบริการ เส้นทางรองและเส้นทางย่อยจะใช้ในกิจกรรมที่พักอาศัย หรือแบบผสมผสาน เพื่อให้เกิดการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนสูงและคุ้มค่าที่สุด

#### 4.4 พัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2547-พ.ศ. 2553)

##### 4.4.1 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน

ด้วยข้อจำกัดของข้อมูลทางสถิติด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนในพัฒนาการช่วงที่ 1 จึงสามารถเปรียบเทียบและอธิบายได้เฉพาะพัฒนาการช่วงที่ 2 มาสู่ช่วงที่ 3 เท่านั้น โดยพิจารณาในแง่ของโครงสร้างทางด้านอาชีพและจำนวนประชากรที่อยู่ในแต่ละอาชีพตามแนวคิดการแยกย่อยในแง่ของโครงสร้าง (Structural Differentiation) และการแยกย่อยในแง่กระจายตัว (Distributive Differentiation) พบว่าชุมชนในพัฒนาการช่วงที่ 3 ยังคงมีความหลากหลายของการประกอบอาชีพเช่นเดียวกับพัฒนาการช่วงที่ 2 ได้แก่ การประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง ค้าขายรับจ้าง พนักงานบริษัทและรับราชการ ซึ่งการประกอบอาชีพรับจ้างเป็นอาชีพที่มีจำนวนผู้ประกอบอาชีพมากที่สุด รองลงมาเป็นการประกอบอาชีพค้าขาย พนักงานบริษัท ธุรกิจส่วนตัว รับราชการ และอาชีพประมงชายฝั่ง จะเห็นได้ว่าในช่วงพัฒนาการปัจจุบันความนิยมในการประกอบอาชีพประมงลดน้อยลงเป็นอย่างมาก และบางชุมชนไม่มีผู้ประกอบอาชีพนี้อยู่เลย ขณะที่การประกอบอาชีพรับจ้าง การค้าการบริการได้รับความนิยมและมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

หากอธิบายตามขั้นตอนการพัฒนาตามทฤษฎีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ พบว่าในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลได้รับการปรับปรุงด้านการคมนาคมขนส่งอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง เกิดย่านการค้าการบริการทั้งในและ

นอกพื้นที่ สร้างความหลากหลายในการประกอบอาชีพ และเปิดโอกาสให้กับประชาชนในการเดินทางออกไปทำงานนอกพื้นที่ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากชุมชน เช่น นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร สถานตากอากาศบางแสน ย่านพาณิชยกรรมริมถนนสุขุมวิท เป็นต้น ประชาชนจึงหันไปประกอบอาชีพเกี่ยวกับการค้า การบริการ หรือลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น

จากการสัมภาษณ์บุคคลที่ประกอบอาชีพประมงในชุมชนพบว่า ด้วยภาวะทางเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการประกอบอาชีพประมง ที่เกิดความไม่สมดุลระหว่างรายรับกับรายจ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น เช่น ราคาน้ำมัน ค่าจ้างแรงงานลูกเรือประมง เป็นต้น ไม่สอดคล้องกับราคาสินค้าประมงที่ได้รับและมีความไม่แน่นอนตามภาวะทางเศรษฐกิจที่ผันผวน ประกอบกับค่าครองชีพที่สูงขึ้น อีกทั้งจำนวนสัตว์น้ำที่มีความไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับฤดูกาล จึงทำให้การประกอบอาชีพประมงสร้างรายได้ที่ไม่แน่นอน คนในชุมชนจึงหันไปประกอบอาชีพอื่น ๆ ที่เป็นงานประจำและมีรายได้ที่มั่นคงมากกว่า

ผู้ที่ยังคงประกอบอาชีพประมงในชุมชนนั้น เป็นผู้ที่อาศัยอยู่มานาน สืบทอดการประกอบอาชีพจากพ่อแม่และมีการศึกษาน้อย ขณะที่ผู้ที่ประกอบอาชีพรับจ้างส่วนหนึ่งเป็นผู้ที่เคยประกอบอาชีพประมงมาก่อน และเป็นแรงงานจากนอกพื้นที่ที่มีความรู้ต่ำ เข้ามาหางานทำในพื้นที่ชุมชน ส่วนอาชีพอื่น ๆ เป็นอาชีพของคนรุ่นใหม่ ที่มีการศึกษาค่อนข้างสูง เช่น อาชีพพนักงานบริษัท อาชีพรับราชการ เป็นต้น ซึ่งเป็นลูกหลานของคนในชุมชนที่ได้รับการศึกษาที่ดี สามารถใช้ความรู้ในการประกอบอาชีพอื่น ๆ และส่วนหนึ่งเป็นประชาชนจากนอกพื้นที่ที่เข้ามาอาศัยอยู่ในชุมชนเพื่อเช่าที่อยู่อาศัยราคาถูก ใกล้กับแหล่งงาน ทั้งที่เป็นย่านศูนย์ราชการของจังหวัด พื้นที่พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ประกอบกับการเดินทางที่สะดวก มีรถขนส่งสาธารณะบริการตลอดเวลา

ส่วนบริเวณย่านการค้าริมถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธซึ่งเป็นย่านการค้าเก่า ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในระดับพื้นที่หรือระดับย่านชุมชน เกิดการกระจุกตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ ร้านขายเครื่องใช้ในชีวิตรประจำวันและสินค้าเบ็ดเตล็ดเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาได้แก่ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านจำหน่ายอุปกรณ์ประมง คลินิกและบริการรักษาโรค ตลาดอาหารสดอาหารแห้ง เป็นต้น ซึ่งผู้ที่ประกอบอาชีพค้าขายบริเวณนี้เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนมานานและมีความผูกพันกับชุมชน ถึงแม้รายได้ในส่วนของการค้าขายจะลดลงมากกว่าในอดีต เพราะเกิดศูนย์กลางพาณิชยกรรมแห่งใหม่บริเวณถนนสุขุมวิทและพื้นที่อื่น ๆ แต่ด้วยความผูกพันกับชุมชนและไม่ต้องการทำงานอยู่ภายใต้การปกครองของผู้อื่น จึงทำให้การประกอบอาชีพค้าขายบริเวณถนนวิจิตรปราการยังคงมีความสำคัญ อีกทั้งกิจกรรมการค้าส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมเฉพาะด้าน เช่น



ร้านขายสินค้าประมง ตลาดผ้า คลินิกรักษาโรค เป็นต้น จึงยังคงมีประชาชนแวะเวียนเข้ามาในพื้นที่เพื่อจับจ่ายและซื้อสินค้าในชุมชนอย่างต่อเนื่อง

ถึงแม้ช่วงพัฒนาการปัจจุบันจะมีการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล เพื่อหวังผลทางด้านส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจในชุมชน แต่จากการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์ประชาชนในชุมชน พบว่าเส้นทางดังกล่าวสร้างความสะดวกในการเดินทางของประชาชน เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางออกนอกชุมชนอีกแห่งหนึ่งนอกเหนือจากถนนวิจิตรปราการที่มีการจราจรติดขัด อีกทั้งยังสร้างความสะดวกในการประกอบอาชีพประมงทั้งการขนส่งวัตถุดิบ เป็นที่สำหรับจอดเรือหลบลมของชาวประมง และประชาชนนอกพื้นที่ที่สามารถเข้ามาซื้อสินค้าประมงได้สะดวกมากขึ้น แต่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มลูกค้าประจำมากกว่ากลุ่มลูกค้าประเภทอื่น ๆ อีกทั้งยังเป็นทางผ่านของประชาชนไปยังพื้นที่ทางด้านทิศเหนือ-ใต้ ของเมือง ไม่ได้มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเท่าใดนัก ถึงแม้จะมีผู้ประกอบการเช่าพื้นที่จำหน่ายอาหาร สินค้าและของที่ระลึก แต่เป็นช่วงเวลาเย็น ประกอบกับสถานที่ท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้เคียงมีเป็นจำนวนมาก เช่น ชายหาดบางแสน ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ดังนั้นหน่วยงานของรัฐจึงควรมีมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของชุมชนในด้านอื่น ๆ ควบคู่ไปด้วย เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจของชุมชนในอีกระดับหนึ่ง

สำหรับลักษณะทางด้านสังคมของชุมชนในปัจจุบันพบว่า ผลจากโอกาสทางด้านการประกอบอาชีพและพื้นที่ชุมชนที่เอื้อประโยชน์ต่อการอยู่อาศัยของแรงงานราคาถูกลง ซึ่งจากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยนพดล สัมจินเทศ<sup>14</sup> พบว่าลักษณะทางสังคมของประชากรในชุมชนยังคงเป็นลักษณะของสังคมชนบทหรือสังคมแบบเครือญาติ เนื่องจากประชาชนในชุมชนรู้จักกันเป็นอย่างดี โดยมีการพบปะกันพูดคุยกันเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 60.7 ซึ่งเกินกว่าครึ่งหนึ่ง จึงทำให้สังคมในชุมชนมีลักษณะเป็นพวกพ้อง เนื่องจากการตั้งถิ่นฐานเป็นไปในลักษณะที่ช่วยเหลือเกื้อกูลกัน มีความผูกพันทางครอบครัว ส่วนประชากรแฝงที่เข้ามาทำการเช่าที่อยู่อาศัยจะไม่ค่อยรู้จักกัน ต่างคนต่างอยู่ และจะรู้จักกันเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่บ้านเช่าภายในละแวกเดียวกัน ซึ่งสามารถแบ่งประชากรแฝงออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1) **ประชากรแฝงที่อยู่กับที่** หมายถึงผู้ที่เข้ามาอยู่ในชุมชนเป็นเวลาหลายปี แต่ตามหลักฐานทางราชการยังมีชื่ออยู่ในภูมิลำเนาเดิม ส่วนใหญ่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบอาชีพ ลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม แรงงานก่อสร้าง แรงงานเรือนประมงชายฝั่ง เป็นต้น

<sup>14</sup>นพดล สัมจินเทศ, การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนชายทะเล เทศบาลเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาด้านการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 79.

2) ประชากรแฝงที่ไปมาตามช่วงฤดู หมายถึงผู้ที่เข้ามาอยู่ในชุมชนเป็นครั้งคราว และพักอาศัยอยู่เป็นระยะเวลาสั้น ๆ ส่วนใหญ่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบอาชีพ ลูกจ้าง ในโรงงานอุตสาหกรรม แรงงานก่อสร้าง แรงงานเรือนประมงชายฝั่ง ค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ เป็นต้น

โดยทั่วไปในชุมชนประชาชนในชุมชนที่อยู่มานานรู้จักกันเป็นอย่างดี โดยเฉพาะบ้านใกล้เรือนเคียง แต่ถ้าหากกันออกไปจะสนิทสนมกันน้อยลงหรือไม่รู้จักกันเลย ประชากรส่วนใหญ่ทำงานอยู่นอกชุมชนและกลับเข้ามาในตอนเย็น เป็นลักษณะของ Nighttime population จึงทำให้ความสัมพันธ์เป็นไปในลักษณะต่างคนต่างอยู่

จากข้อมูลด้านโครงสร้างประชากรที่ได้รับความอนุเคราะห์จากเจ้าหน้าที่พัฒนาชุมชนจังหวัดชลบุรี โดยใช้ข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) พ.ศ.2552 พบว่า ประชากรในวัยแรงงานเป็นโครงสร้างประชากรที่มีจำนวนมากที่สุด แต่จำนวนประชากรแฝงในพื้นที่ชุมชนที่เป็นตัวเลขทางค่าสถิตินั้นไม่สามารถหาข้อมูลได้ เนื่องจากเป็นประชากรที่อพยพเข้ามาเป็นแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมและเช่าบ้านอยู่ในชุมชน ทางเทศบาลเมืองชลบุรีและเทศบาลตำบลบางทรายจึงไม่มีข้อมูลการจัดเก็บประชากรแฝง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการคำนวณประชากรแฝงในพื้นที่ แต่จากการค้นหาข้อมูลประชากรตามทะเบียนราษฎร ทำให้ทราบว่าจำนวนประชากรที่มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน ปัจจุบันบางส่วนไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชุมชนแล้ว แต่ความหนาแน่นของชุมชนในปัจจุบันเป็นเพราะมีประชากรแฝงอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก หากคำนวณโดยให้บ้านแต่ละหลังมีประชากรอยู่โดยประมาณ 4 คนต่อหลังคาเรือน<sup>15</sup> ดังนั้นจะมีประชากรแฝง 13,147 คน โดยประมาณ และยังไม่รวมกับจำนวนแรงงานที่มีการย้ายเข้าและย้ายออกในแต่ละช่วงฤดูของการทำนา

จากการเปรียบเทียบจำนวนประชากรแยกตามโครงสร้างอายุ พ.ศ. 2517 และ พ.ศ. 2552 พบว่าประชากรทั้งวัยเด็ก วัยแรงงาน และวัยสูงอายุ มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น หากอธิบายตามหลักการเปลี่ยนแปลงทางสังคมจะพบว่า เมื่อเมืองได้รับการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ มากขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่าง ๆ เช่น การก่อสร้างถนน ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น เกิดการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นผลดีกับเขตเมืองหรือโรงงานอุตสาหกรรม สิ่งเหล่านี้ย่อมเป็นปัจจัยดึงดูดให้เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย และการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการเพิ่มขึ้น

<sup>15</sup>พดล สัมจินต, การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนชายทะเล เทศบาลเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาด้านการวางแผนที่ดินและการพัฒนาเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 79.

ตารางที่ 4.1 จำนวนประชากรแยกตามโครงสร้างอายุ พ.ศ. 2517 และพ.ศ. 2552

ชุมชน	โครงสร้างประชากร							
	พ.ศ. 2517				พ.ศ. 2552			
	เด็ก	แรงงาน	สูงอายุ	รวม	เด็ก	แรงงาน	สูงอายุ	รวม
ชุมชนทำบ้าน 1	78	849	77	1004	139	951	177	1267
ชุมชนทำบ้าน 2	225	1363	343	1931	295	1315	439	2049
ชุมชนท่าเรือพลี	162	629	89	880	177	646	146	969
ชุมชนไกรเกษียณยุค	146	774	158	1078	164	864	166	1194
ชุมชนศรีนิคม	143	977	170	1290	143	896	245	1284
ชุมชนเสริมสันติ	93	742	139	974	120	1063	135	1318
ชุมชน 3อ.	118	671	127	916	130	806	137	1073
ชุมชนชลธารสำราญรมย์	100	838	116	1054	120	908	140	1168
ชุมชนราษฎร์ประสิทธิ์	56	302	45	403	30	315	82	427
ชุมชนจิตต์ประสาน	53	291	53	397	60	312	101	473
ชุมชนบ้านท่าถ่านล่าง	172	1526	87	1785	172	1718	52	1942
ชุมชนบ้านคองคาไลอย	134	981	69	1184	134	1022	69	1225

ที่มา : ข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) พ.ศ.2553 และข้อมูลประชากรของเทศบาล พ.ศ. 2517

สำหรับการอธิบายปรากฏการณ์ทางสังคมที่เกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงไปในชุมชน ได้ใช้แนวคิดระบบสังคม (Social system approach) ที่ใช้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในชุมชนเมือง โดยวิเคราะห์ถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เกิดขึ้น 2 กระบวนการสำคัญ ได้แก่ กระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (differentiation) และกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (integration) พบว่าชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีกระบวนการเติบโตทางสังคมที่มีความซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากการมีกลุ่มสถาบันทางสังคมที่มีการรวมกลุ่มกันเพื่อสนองความต้องการของประชากรในพื้นที่ที่มีความหลากหลายมากขึ้นกว่าพัฒนาการช่วงที่ 2 โดยจำแนกได้ดังต่อไปนี้

ก. กระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (Differentiation) ตามหลักการของกระบวนการจะพบว่า ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนั้น มีความหลากหลายทางสังคมมากขึ้น กล่าวคือ ในอดีตที่ระบบโครงสร้างทางสังคมมีไว้เพื่อรองรับและให้บริการกับกลุ่มทางสังคมเฉพาะในพื้นที่เท่านั้น แต่ในปัจจุบันพบว่าระบบการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ทางสังคม ให้บริการกับกลุ่มทางสังคมที่มีระดับกว้างขวางขึ้น ตัวแปรสำคัญที่แสดงให้เห็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้แก่ จำนวนสถานศึกษา

สถานบริการด้านสาธารณสุข สนามกีฬา สวนสาธารณะ สถาบันราชการ และศาสนสถาน ภายในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียงที่ประชาชนในชุมชนไปใช้บริการมีจำนวนมากขึ้น เห็นได้ชัดจากความหนาแน่นของกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่ของชุมชนตั้งแต่พัฒนาการช่วงที่ 1 ถึงปัจจุบัน มีความหลากหลายและหนาแน่นเพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของคนในชุมชน

ข. *กระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (Integration)* เมื่อเกิดภาวะการเปลี่ยนแปลงขึ้นในระบบสังคมของชุมชนที่มีความหลากหลายและเกิดระดับความกว้างขวางทางสังคมมากขึ้น ส่งผลให้ระบบโครงสร้างภายในเกิดกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (integration) เกิดขึ้นโดยพบกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการทางสังคมทั้ง 4 ประเภทภายในพื้นที่ชุมชน ได้แก่

- *การผสมผสานวัฒนธรรม* สังเกตได้จากการที่ชุมชนมีกลุ่มของผู้อยู่อาศัยหลากหลายเชื้อชาติตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ทั้งกลุ่มคนไทยเชื้อสายจีน มอญ ลาวเวียง มุสลิม เป็นต้น จึงเกิดความหลากหลายของวัฒนธรรมและประเพณี แต่ในปัจจุบันได้มีการผสมผสานขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมของกลุ่มชนเหล่านั้นเป็นหนึ่งเดียว โดยไม่รู้สึกรังเกียจแบ่งแยกเชื้อชาติเดิมแต่อย่างใด เป็นการผสมผสานทางบรรทัดฐานทางสังคม เกิดการปรับตัวทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในสังคมเพื่อยอมรับและเข้าใจในบรรทัดฐานของการบูรณาการทางวัฒนธรรม เห็นได้จากจำนวนประชาชนที่เข้าร่วมงานประเพณีต่าง ๆ ของชุมชนที่มีจำนวนมากและมีหลายระดับมากขึ้น เช่น กลุ่มที่เป็นนักศึกษา กลุ่มคนที่มาจากต่างจังหวัด กลุ่มคนในสังคมชั้นสูง เป็นต้น ซึ่งเป็นผลมาจากความเข้ากันได้ของมาตรฐานทางวัฒนธรรมกับพฤติกรรมของบุคคลในสังคม

- *การผสมผสานและบูรณาการทางการติดต่อสื่อความหมาย* จากการสัมภาษณ์ประชาชนในชุมชนพบว่า การติดต่อสื่อสารของกลุ่มคนในสังคมมีความกว้างขวางมากขึ้น ผู้คนในชุมชนสามารถติดต่อและเชื่อมโยงกับสังคมภายนอกที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมได้เป็นอย่างดี โดยไม่มีความขัดแย้งทางเชื้อชาติ ศาสนาและระดับของการประกอบอาชีพ ผ่านการพูดคุย การมีปฏิสัมพันธ์และทำกิจกรรมร่วมกันในสังคม

- *การผสมผสานและบูรณาการทางหน้าที่* จากการศึกษาพบว่าเกิดการพึ่งพาและผสมผสานกันของบทบาทหน้าที่ต่าง ๆ ในสังคม เกิดการรวมกลุ่มทางสังคมของคนที่มีความหลากหลาย ได้แก่ การรวมกลุ่มเป็นสมาคมมูลนิธิต่าง ๆ ที่เป็นการรวมกลุ่มของคนหลากหลายอาชีพแต่มีวัตถุประสงค์บางอย่างในทิศทางเดียวกัน เช่น สมาคมพุทธสงเคราะห์มูลนิธิไตรสงเคราะห์ สมาคมพุทธศีลธรรมชลบุรี เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะไม่ได้ตั้งอยู่ในชุมชนชายทะเล แต่คนในชุมชนเข้าร่วมเป็นสมาชิกและเข้าร่วมกิจกรรมอยู่เสมอ

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล สอดคล้องกับแนวคิดด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในบทที่ 2 กล่าวคือ ด้วยความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลที่เอื้อประโยชน์ต่อการประกอบอาชีพประมง และข้อจำกัดทางด้านการศึกษาในอดีตที่พึ่งพาการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก ชุมชนจึงมีลักษณะพึ่งพาตนเอง ประกอบอาชีพประมงเพื่อเลี้ยงชีพ การติดต่อกับโลกภายนอกจำกัดอยู่เฉพาะการแลกเปลี่ยนในระดับชุมชนใกล้เคียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก จึงเกิดการติดต่อกับชายกับชุมชนภายนอกมากขึ้น ผู้คนจึงมีวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป จากวิถีชีวิตแบบพอกินพอใช้หันมาทำการประมงเพื่อการค้ามากขึ้น เกิดการประกอบอาชีพที่หลากหลาย สร้างโอกาสในการทำงานทั้งในและนอกพื้นที่ ผลที่ได้คือทำให้ชุมชนแปรสภาพเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น ครอบครัวมีขนาดเล็กลง มีความสัมพันธ์แบบห่างเหิน เป็นสังคมแบบครอบครัวเดี่ยว และมีคนแปลกหน้าเข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น

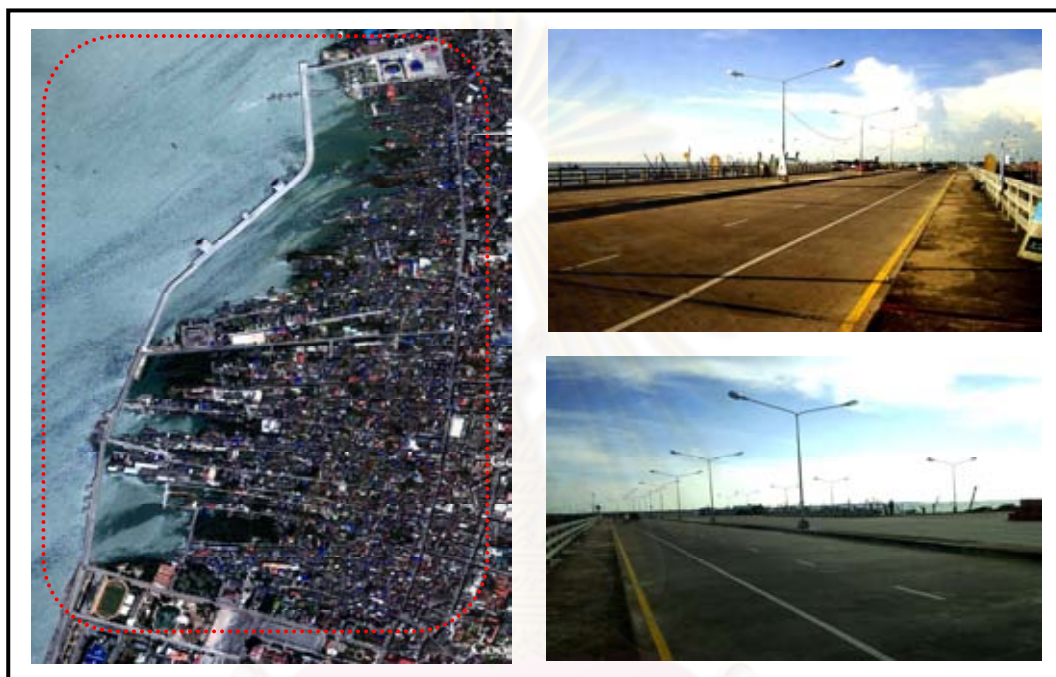
#### 4.4.3 ลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชน

ด้วยลักษณะของการประกอบอาชีพในชุมชนที่มีความหลากหลายเช่นเดียวกับพัฒนาการในช่วงที่ 2 เศรษฐกิจหลักของชุมชนอยู่ที่การประกอบอาชีพรับจ้างและค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ในชุมชน ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เพิ่มขึ้นไปตามจำนวนประชากรที่เข้ามาแสวงหาโอกาสในการประกอบอาชีพในชุมชน ด้วยที่พักราคาถูกและอยู่ใกล้กับแหล่งงาน จึงก่อให้เกิดความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ในชุมชน เกิดการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องทั้งโครงข่ายการคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือการบริการขั้นพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อรองรับกิจกรรมและประชาชนทั้งในและนอกพื้นที่ ที่ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันเข้ามาใช้บริการและดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ภายในชุมชนเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ชุมชนเกิดความแออัด เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ จนเต็มศักยภาพของพื้นที่ ไม่สามารถที่จะพัฒนาหรือขยายบริการขั้นพื้นฐานในชุมชนได้อย่างสะดวก ลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชนในปัจจุบันจึงปรากฏความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่มีมากขึ้นกว่าในอดีตเป็นอย่างมาก ดังรายละเอียดต่อไปนี้

##### ก. รูปแบบโครงข่ายการสัญจร (Transport network pattern)

ลักษณะของโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ชุมชนยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ถึงแม้จะมีการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ซึ่งเป็นถนนยกระดับหรือถนนดินถม ที่ก่อสร้างเลียบไปตามชายฝั่งทะเล แนวถนนต่อเชื่อมกับถนนสายหลักที่อยู่บนฝั่ง มีความยาวประมาณ 2.3 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นตั้งแต่สนามกีฬาเทศบาลเมืองชลบุรี ถนนพาสเมตรา ไปตามชายฝั่งผ่านชุมชน

ชายทะเลสิ้นสุดที่ซอยข้างสถานีดับเพลิง ตำบลบางทราย เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 15 มีนาคม 2548 แต่เริ่มให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 (โครงการก่อสร้างระยะที่ 2 ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี) ซึ่งดำเนินการก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองชลบุรี มีระยะทางประมาณ 915 เมตร ส่วนที่สองอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี มีระยะทางประมาณ 1,400 เมตร



รูปที่ 4.7 สภาพทั่วไปของสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี<sup>16</sup>

การก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เมือง ปัญหาการรुक้าชายฝั่งทะเลของอาคารบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้าง และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดชลบุรี ดังนั้นการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเท่ากับเป็นการเปิดพื้นที่ให้กับชุมชนชายทะเล สามารถใช้เส้นทางเข้าออกชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลได้อีกเส้นทางหนึ่งนอกเหนือจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพิพิธ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเข้า-ออกพื้นที่ของชุมชน แต่มีข้อจำกัดตรงที่ไม่มีกาให้บริการขนส่งสาธารณะ ทำให้ผู้ที่ใช้บริการเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลจำเป็นต้องมีรถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น

จากการพิจารณาความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมในแต่ละชุมชนที่เปลี่ยนแปลงจากพัฒนาการช่วงที่ 2 น้อยมากหรือแทบไม่มีเลย ยกเว้นชุมชนบ้านคงคาไผ่ ที่ได้รับการตัดถนน

<sup>16</sup>จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, 2553

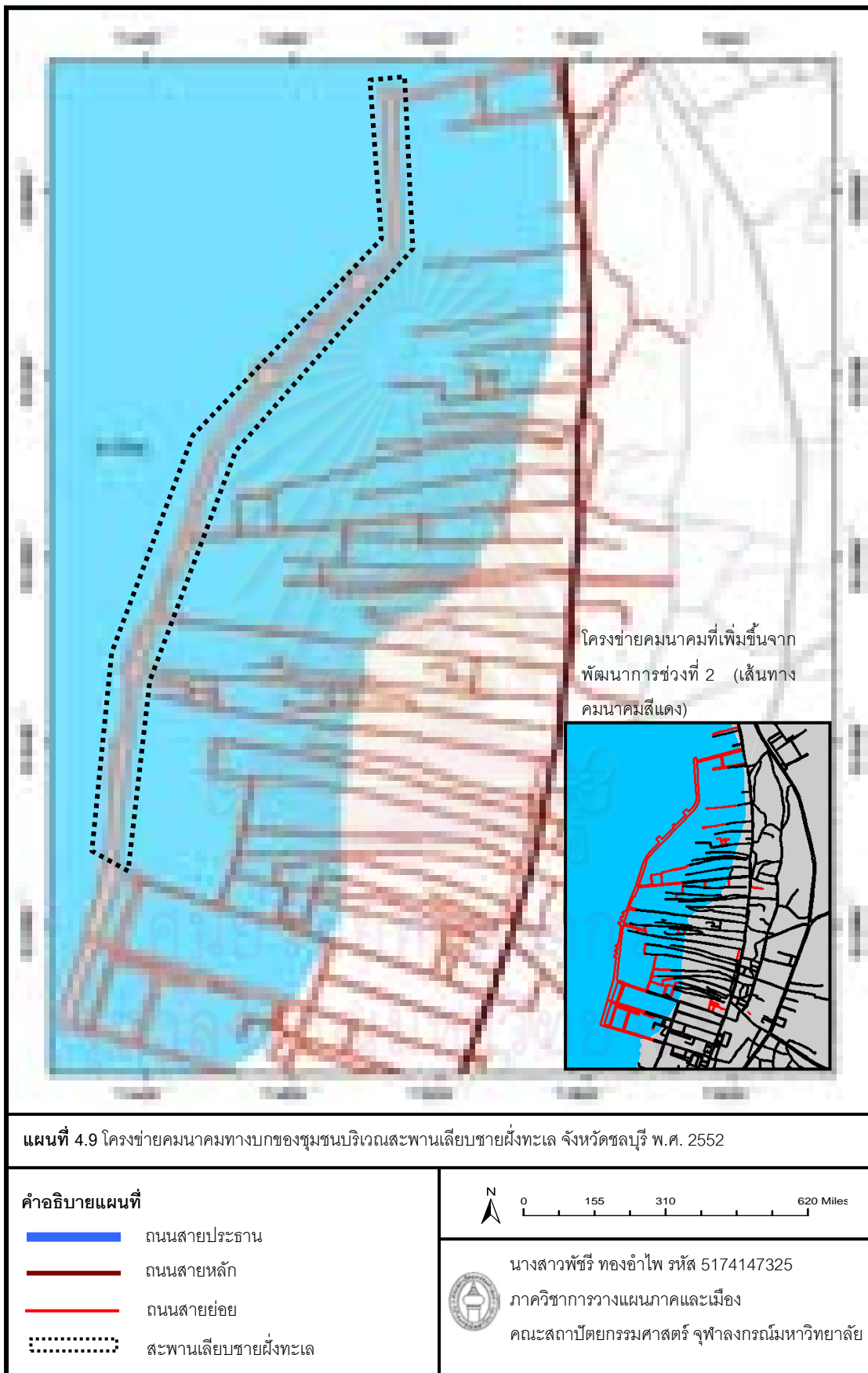
เพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อกับสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จึงมีสัดส่วนของเส้นทางคมนาคมเพิ่มขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของเส้นทางคมนาคมที่มีอยู่น้อยนั้น เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินจนเต็มศักยภาพของพื้นที่ที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาหรือการขยายตัวของโครงข่ายคมนาคมในชุมชน ส่งผลให้ชุมชนยังคงมีลักษณะโครงข่ายการสัญจรเป็นแบบก้างปลา คือมีถนนซอยต่าง ๆ แยกแขนงออกเป็นกิ่งก้านสาขาเชื่อมโยงกับถนนวชิรปราการซึ่งเป็นถนนในระดับท้องถิ่นที่มีความสำคัญสำหรับชุมชน เช่นเดียวกับพัฒนาการช่วงที่ 2

สภาพเส้นทางคมนาคมในปัจจุบันพบว่า ถนนซอยมีความแคบแคว ขนาดเล็ก คับแคบ ไม่ได้มาตรฐาน แต่ละซอยมีเขตทางกว้างเพียง 3-8 เมตร เท่านั้น บางซอยเป็นทางตัน อีกทั้งยังไม่มีไหล่ทางและทางเดินเท้า ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนการปลูกสร้างอาคารมีการปลูกชิดขอบทางมากเกินไป ส่งผลให้ระบบการจัดเก็บขยะมูลฝอยและของเสียเป็นไปด้วยความลำบาก ไม่ทั่วถึง เสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอัคคีภัย เพราะรถดับเพลิงไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก



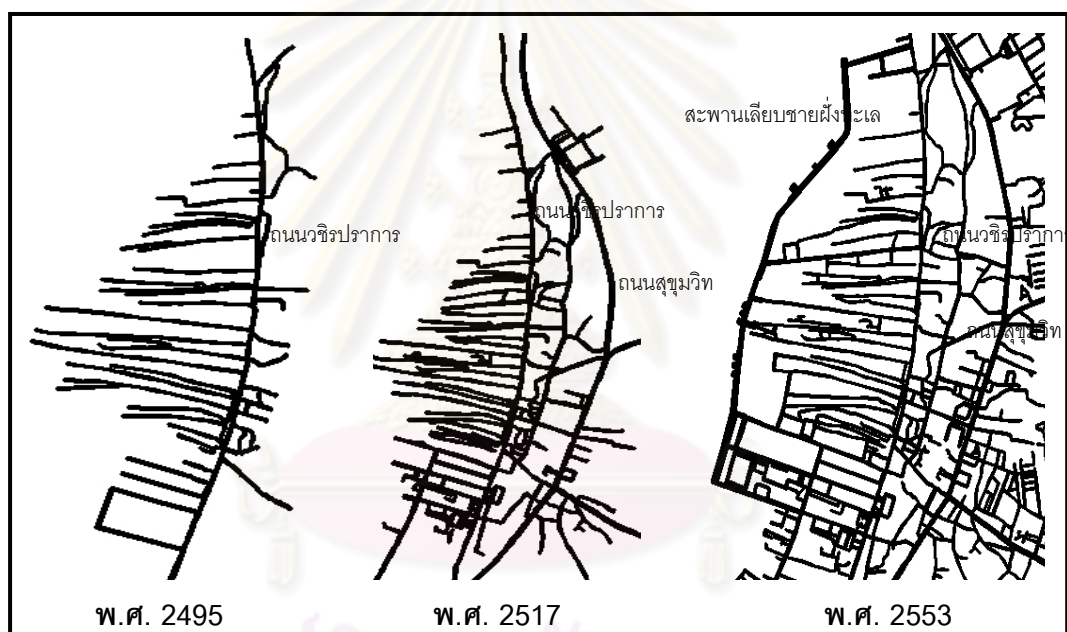
รูปที่ 4.8 สภาพทั่วไปของถนนซอยในพื้นที่ชุมชน<sup>17</sup>

<sup>17</sup>จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, 2553.





สรุปได้ว่าโครงข่ายการสัญจรของชุมชนจากพัฒนาการช่วงที่ 2 สู่พัฒนาการช่วงที่ 3 มีการเปลี่ยนแปลงหรือการขยายตัวน้อยมากหรือบางพื้นที่แทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงเลย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เกิดบริเวณพื้นที่โดยรอบของชุมชนมากกว่า โดยจะเห็นได้จากการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรสายหลักเพิ่มขึ้นทางด้านทิศตะวันออกของเมือง (ถนนสุขุมวิทและถนนเลียบเมือง) รวมทั้งโครงข่ายสายย่อยๆ อื่นที่เกิดขึ้นโดยรอบพื้นที่ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการคมนาคมของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่เมืองหลัก ทำให้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนทั้งในระดับย่านและระดับเมืองเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ สังเกตได้จากการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของโครงข่ายการสัญจรของชุมชน (แผนที่ 4.10)



แผนที่ 4.10 พัฒนาการโครงข่ายการสัญจรของชุมชนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2495-2553<sup>18</sup>

#### ข. รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (Land use and building use pattern)

การใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนและอาคารในปัจจุบัน มีลักษณะและรูปแบบที่หลากหลาย ผสมผสาน กล่าวคือ กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทไม่ได้อยู่อย่างโดดเดี่ยวหรือเป็นลักษณะเดียวกันทั้งหมดในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง แต่มีกิจกรรมอื่นแทรกตัวปะปนอยู่ด้วย มีโครงสร้างใหม่เกิดขึ้นปะปนกับโครงสร้างเก่า และมีความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อการอยู่อาศัยสอดคล้องกับจำนวน

<sup>18</sup>จากกรวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2553.

ประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ส่วนใหญ่จะอยู่ริมถนน วชิรปราการและถนนพิพิธ สามารถจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชน ดังต่อไปนี้

1) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย เป็นการที่ดินส่วนใหญ่ของชุมชน กระจุกตัวอยู่บริเวณชายทะเลถัดจากถนนวชิรปราการและถนนพิพิธลงไปประมาณ 100 เมตร และถมพื้นที่ลงไปทะเลอีกประมาณ 1 กิโลเมตร ลักษณะของอาคารในพื้นที่มีความสูงไม่มากนัก แต่เป็นสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นมานานแล้ว ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะการตั้งถิ่นฐานริมทะเลในอดีตที่ต้องการให้เกิดการรับลมทะเลน้อยที่สุด จึงมักมีความสูงอยู่ที่ 1-2 ชั้น ขณะที่สิ่งปลูกสร้างสมัยใหม่จะมีความสูงเกิน 2 ชั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหอพักให้เช่าหรืออาคารพาณิชย์ เป็นต้น

รูปแบบอาคารมีหลายลักษณะส่วนใหญ่เป็นอาคารประเภทบ้านเดี่ยว ตึกแถวหรืออาคารพาณิชย์ครึ่งตึกครึ่งไม้ หอแถว บ้านแฝด และท้ายสุดคือประเภททาวเฮาส์ตามลำดับ ซึ่งที่อยู่อาศัยเหล่านี้มักจะเกาะตัวไปตามถนนชอยภายในพื้นที่ของชุมชน และมีการรวมกลุ่มกันเป็นช่วง ๆ ประมาณบริเวณช่วงกลางของแต่ละถนนชอยในชุมชน ซึ่งถ้าหากวัดระยะห่างออกไป 100 เมตร โดยใช้แนวถนนวชิรปราการและถนนพิพิธเป็นแนวแกน กล่าวได้ว่าชุมชนบริเวณนี้เป็นการตั้งถิ่นฐานแบบดั้งเดิมหรือเป็นย่านเมืองเก่าของเมืองชลบุรี เนื่องจากเป็นการตั้งชุมชนในยุคเริ่มต้น จากการศึกษาอายุของชุมชนพบว่า มีการตั้งถิ่นฐานมากกว่า 200 ปีขึ้นไป<sup>19</sup> ประกอบกับลักษณะของที่พักอาศัยที่มีสภาพเก่าแก่ อายุมากกว่า 20 ปี บางแห่งมีสภาพทรุดโทรม กึ่งกลางกึ่งใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงและด้วยลักษณะของการใช้ประโยชน์อาคาร เช่น ถูกดัดแปลงให้เป็นที่พักอาศัยกึ่งร้านค้าขนาดเล็ก จำหน่ายสินค้าทั่วไปสำหรับคนในชุมชน หรือให้บริการเฉพาะด้าน เช่น คู่มือมรดก ร้านขายอาหาร เป็นต้น

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>19</sup>นพดล สัมจินต, การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนชายทะเล เทศบาลเมืองชลบุรี. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 52.



รูปที่ 4.9 ลักษณะสภาพอาคารและการตั้งถิ่นฐานย่านพักอาศัยของชุมชนในปัจจุบัน<sup>20</sup>

จากการสำรวจในชุมชนพบว่า มีลักษณะของอาคารที่มีสภาพไม่ดีอยู่เป็นจำนวนมาก พิจารณาจากอายุอาคาร ความมั่นคงแข็งแรง วัสดุในการก่อสร้าง รวมถึงการดูแลรักษาอาคาร<sup>21</sup> พบว่าโดยมากอาคารที่มีสภาพไม่ดีจะปลูกอยู่ในทะเล มีลักษณะเป็นอาคารไม้และอาคารกิ่งปูน ครึ่งไม้ มีอายุมากกว่า 20 ปี ส่วนใหญ่จะเป็นบ้านให้เช่าสำหรับผู้มีรายได้น้อยที่ประกอบอาชีพรับจ้างในตัวเมือง ลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมหรือลูกเรือประมง ดังนั้นสภาพอาคารเหล่านี้จึงมีสภาพที่ค่อนข้างเก่าและทรุดโทรม เนื่องจากขาดการดูแลรักษาจากผู้อยู่อาศัยซึ่งมีสถานะเป็นผู้ใช้ ไม่ใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์

อาคารที่จัดว่าอยู่ในสภาพดี พิจารณาจากอายุอาคาร ความมั่นคงแข็งแรง และการดูแลรักษา ถึงแม้ว่าบางอาคารจะมีอายุมากแต่ถ้าได้รับการดูแลรักษา มีการปรับปรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี ก็จัดเป็นอาคารที่อยู่ในสภาพดีได้ ซึ่งในชุมชนพบว่าอาคารที่จัดอยู่ในสภาพดี โดยส่วนใหญ่จะเป็นบ้านเดี่ยวและอาคารพาณิชย์ที่เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก อายุอาคารไม่เกิน 10 ปี มีความสูง 2 - 4 ชั้น ซึ่งมักตั้งอยู่บริเวณริมถนนซอยภายในชุมชนที่อยู่บนบก

อาคารส่วนที่เหลือซึ่งเป็นอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่ชุมชน จัดอยู่ในสภาพปานกลางหรือพอใช้ พิจารณาจากอายุอาคาร ความมั่นคงแข็งแรง และการดูแลรักษาที่มีสภาพไม่ใหม่และไม่ทรุดโทรมจนเกินไป พบว่ามีความหลากหลายของลักษณะอาคาร เช่น บ้านไม้ชั้นเดียว บ้านเดี่ยว บ้านครึ่งปูนครึ่งไม้ ตึกแถว และอาคารพาณิชย์ กระจายอยู่ทั่วไปอยู่ในชุมชน

<sup>20</sup>จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, 2553.

<sup>21</sup>นพดล สัมจินต, การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนชายทะเล เทศบาลเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 71.



รูปที่ 4.10 สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีอยู่ทั่วไปในชุมชน<sup>22</sup>

2) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ ส่วนใหญ่กระจุกตัวอย่างหนาแน่นทอดตัวเป็นแนวยาวตามริมถนนวชิรปราการและถนนพิพิธ เพราะเป็นถนนสายหลักของชุมชน ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมเกี่ยวกับพาณิชย์กรรม การค้า การบริการระดับพื้นที่ เช่น คลินิก ร้านจำหน่ายสิ่งหมักถนอม ร้านถ่ายรูป ร้านขายอาหาร ร้านตัดเสื้อ เป็นต้น โดยยังคงปรากฏลักษณะของอาคารพาณิชย์แบบห้องแถวไม้สภาพค่อนข้างเก่ากับกลุ่มอาคารพาณิชย์แบบตึกแถวตึกปะปนกันอยู่ ซึ่งลักษณะของอาคารที่สร้างใหม่จะเป็นตึกแถว 2 - 4 ชั้น ส่วนอาคารพาณิชย์ดั้งเดิมจะเป็นอาคารไม้สูง 1 - 2 ชั้น โดยบริเวณชั้นล่างจะใช้ประกอบกิจการทางการค้าและการบริการ ส่วนบริเวณชั้นบนจะใช้เพื่อพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ขณะที่บริเวณที่เป็นตลาดสำคัญในอดีต เช่น ตลาดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ได้รับการปรับปรุงให้เป็นอาคารคอนกรีตที่มีความแข็งแรง เพื่อยกระดับตลาดให้มีความทันสมัย ถูกสุขลักษณะ ถึงแม้จะถูกดบพาทหลงเนื่องจากเกิดศูนย์กลางพาณิชย์กรรมแห่งใหม่บริเวณถนนสุขุมวิท แต่ประชาชนจำนวนมากทั้งในชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงยังคงเข้ามาใช้บริการย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมเก่าแห่งนี้ เพราะมีสินค้าเฉพาะด้าน เช่น ตลาดผ้า ตลาดปลา เป็นต้น คอยให้บริการ อีกทั้งชุมชนตั้งอยู่ใกล้กับศูนย์ราชการ ตลอดจนมีรถขนส่งสาธารณะขนาดเล็กของเอกชนวิ่งเข้า-ออกพื้นที่ตลอดทั้งวัน ซึ่งชุมชนบริเวณถนนวชิรปราการและถนนพิพิธถือได้ว่าเป็นพื้นที่ชุมชนใหม่ เพราะเป็นช่วงที่ประชากรเริ่มมีการหันหลังให้กับทะเล (รูปที่ 4.11)

<sup>22</sup>จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, 2553.



รูปที่ 4.11 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์บริเวณย่านกริมถนนวนชิรปราการ

3) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า เป็นพื้นที่ซึ่งอยู่บริเวณส่วนปลายของถนนซอยในพื้นที่ชุมชน โดยส่วนมากจะอยู่ติดกับทะเลเพื่อความสะดวกในการรับวัตถุดิบจากชาวประมง ส่วนใหญ่เป็นประเภทโรงงานน้ำปลาและโกดังสินค้า เช่น โรงงานน้ำปลาของบริษัทไทยปรีดา โรงงานน้ำปลาบริษัททิพรส เป็นต้น กระจายตัวเป็นแนวยาวปะปนกับที่อยู่อาศัยของชาวประมงในชุมชน



รูปที่ 4.12 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในพื้นที่<sup>23</sup>

5) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทศาสนสถาน กระจายตัวบริเวณฝั่งตะวันออกของถนนวชิรปราการเป็นแนวยาวสัมพันธ์กับลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชน ศาสนสถานส่วนใหญ่เป็นศาสนสถานประเภทวัด วัดที่สำคัญๆ ได้แก่ วัดใหญ่อินทาราม วัดเขาบางทราย วัดสมณะ เป็นต้น รองลงมาเป็นศาลเจ้าจีนที่มีอยู่ทั่วไปภายในชุมชน เพราะประชาชนในชุมชนส่วนใหญ่เป็นคนไทย

<sup>23</sup>จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, 2553.

เชื้อสายจีน สืบทอดมาจากบรรพบุรุษชาวจีนที่อพยพเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ศาลเจ้าสำคัญเก่าแก่ เช่น ศาลเจ้าพ่อสลิดกา ศาลเจ้าแม่แสนทวิ ศาลพ่อหลวง เป็นต้น

6) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา กระจายอยู่ในชุมชนท้ายบ้าน 1 ชุมชน ท้ายบ้าน 2 ชุมชนท่าเรือพลี ชุมชนเกรียงไกรยุค และชุมชนชลธารสำราญรมย์ ส่วนใหญ่เป็นสถาบันการศึกษาในระดับอนุบาลและประถมศึกษา และตั้งอยู่ใกล้กับสถาบันการศึกษาระดับมัธยมศึกษาในเมืองชลบุรีหลายแห่ง เช่น โรงเรียนชลกัลยานุกูล โรงเรียนชลราชฎารำรุง เป็นต้น

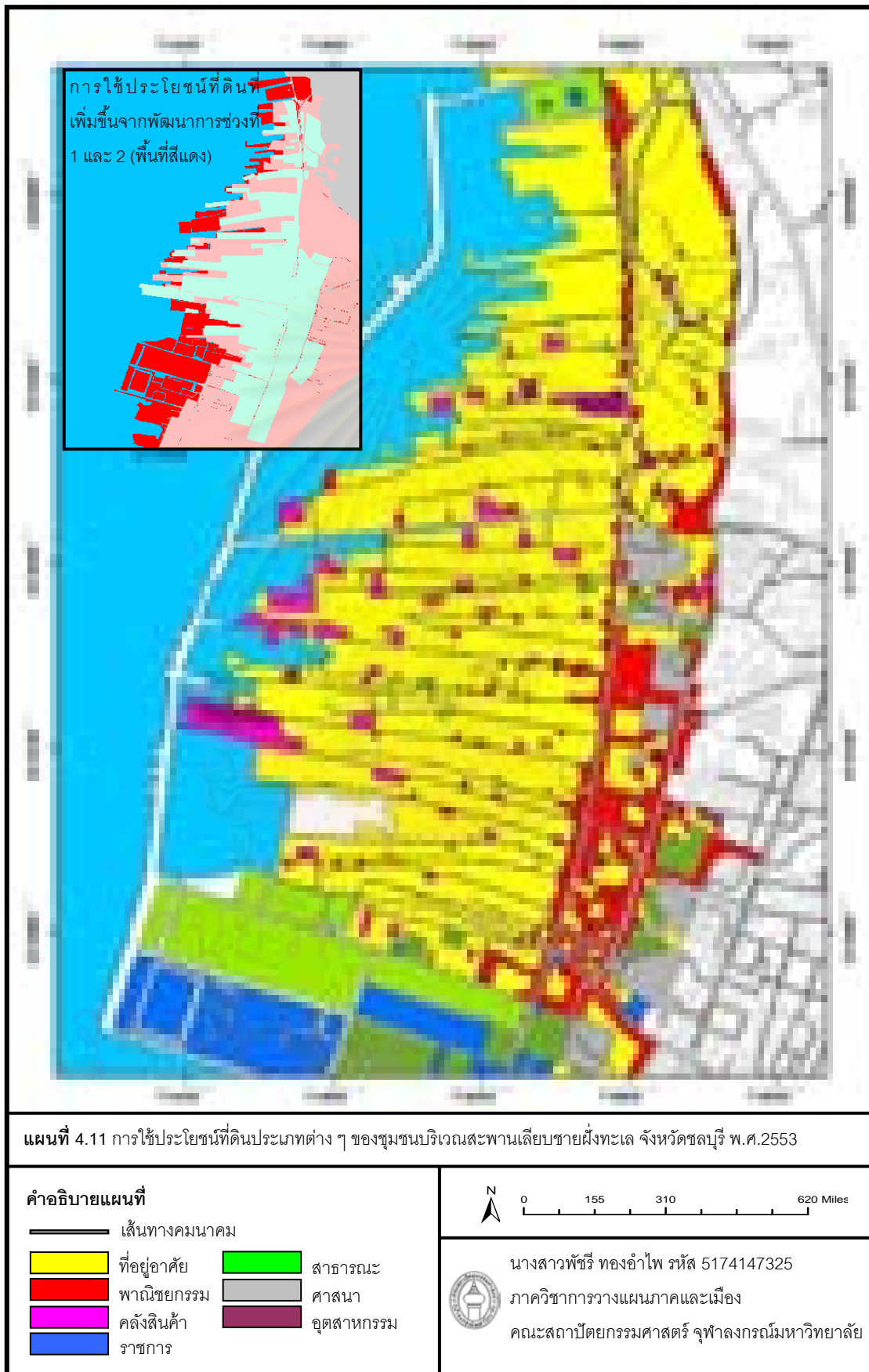
7) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ กระจุกตัวตั้งอยู่ทางทิศใต้ของชุมชน เป็นพื้นที่จากโครงการถมทะเลของเมืองชลบุรี และกระจายอยู่บริเวณริมถนนวิจิตรปราการ โดยเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการ ที่ว่าการอำเภอและสำนักงานที่สำคัญต่าง ๆ

8) พื้นที่โล่งและที่ว่าง ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณหน้าศูนย์ราชการจังหวัดชลบุรี ใกล้เคียงชายฝั่งทะเล เป็นพื้นที่โล่งว่างขนาดใหญ่เพื่อใช้ทำกิจกรรมระดับเมืองและการจัดงานประเพณีที่สำคัญระดับจังหวัด เช่น สนามกีฬา สวนสาธารณะ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาพื้นที่โดยการถมดินลงไปในทะเล ส่วนพื้นที่โล่งว่างภายในชุมชนพบว่า มีพื้นที่ว่างขาดการใช้ประโยชน์อยู่จำนวนหนึ่ง ถูกปล่อยให้รกร้างและน้ำท่วมขัง เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นแปลงที่ดินขนาดเล็ก เจ้าของที่ดินปล่อยให้ว่างไว้โดยไม่มีการบำรุงรักษาหรือใช้ประโยชน์ใด ๆ หรือเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ครอบครอง อีกทั้งยังมีพื้นที่ซึ่งในอดีตเป็นป่าชายเลนที่อุดมสมบูรณ์แต่ปัจจุบันถูกบุกรุก โอกาสในการพัฒนาที่ดินจึงเป็นไปได้น้อย เพราะส่วนใหญ่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ครอบครองอย่างชัดเจน (รูปที่ 4.13)



รูปที่ 4.13 ลักษณะของพื้นที่สาธารณะและพื้นที่รกร้างในชุมชน<sup>24</sup>

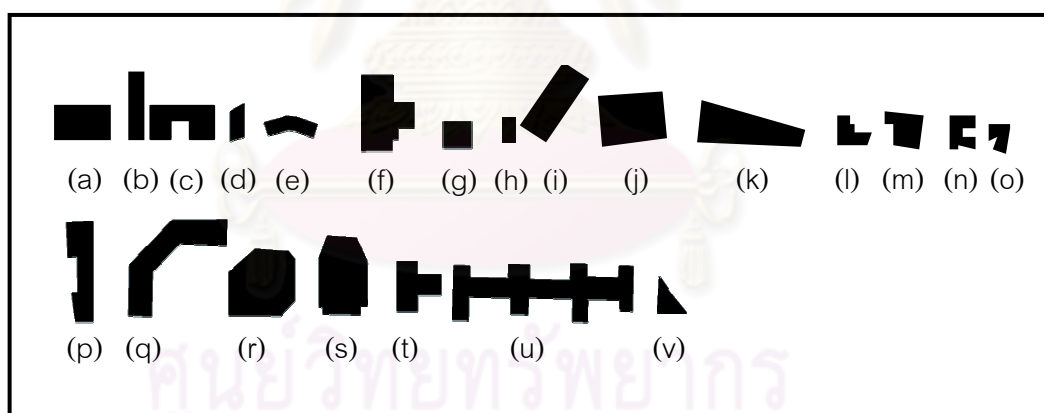
<sup>24</sup>จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, 2553.



### 3) การวิเคราะห์รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง /ขนาดบล็อกถนน (figure and ground pattern/urban block size pattern)

รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่างของชุมชนในปัจจุบันพบว่า มีรูปแบบของกลุ่มมวลอาคารขนาดเล็กละเอียดกระจุกตัวกันอย่างหนาแน่น เกาะกลุ่มกันเป็นแนวยาวในทิศเหนือ-ใต้ ตั้งฉากกับถนนวชิรปราการและถนนพิพิธ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยของชาวประมง โกดังเก็บสินค้าและโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ขณะที่บริเวณริมถนนวชิรปราการพบรูปแบบของมวลอาคารขนาดกลาง เกาะกลุ่มกระจุกตัวกันอย่างหนาแน่นตามแนวริมถนนวชิรปราการเป็นแนวยาวตลอดสองฟากฝั่งของถนน ซึ่งรูปแบบมวลอาคารที่พบในพื้นที่ส่วนใหญ่มีความหลากหลาย ประกอบด้วย รูปแบบสี่เหลี่ยมผืนผ้า (a, b, d, h) สี่เหลี่ยมจัตุรัส (g) รูปแบบหลายเหลี่ยม (i, l, m, t) รูปสี่เหลี่ยมคางหมู (k) เป็นต้น รูปที่ (4.14)

จากค่าความหนาแน่นของมวลอาคารในยุคปัจจุบันเปรียบเทียบกับพัฒนาการช่วงที่ผ่านมาพบว่า ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล มีการเพิ่มเติมของมวลอาคารและสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นในอัตราที่ค่อนข้างสูง มีการแบ่งซอยพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ทางด้านต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น มวลอาคารจึงมีขนาดเล็กลง กระจุกตัวกันอย่างหนาแน่นโดยเฉพาะในส่วนที่อยู่อาศัย



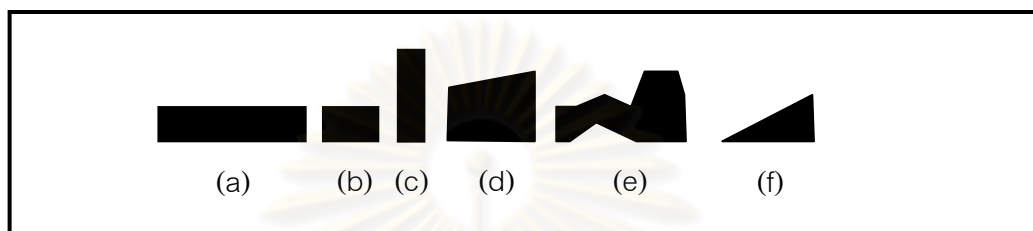
รูปที่ 4.14 รูปแบบมวลอาคารของชุมชน พ.ศ. 2552<sup>25</sup>

ส่วนการศึกษารูปแบบบล็อกถนนของชุมชนพบว่า มีรูปแบบของบล็อกถนนลักษณะเดียวกับพัฒนาการช่วงที่ 2 ซึ่งยังคงปรากฏรูปแบบของบล็อกถนนมีลักษณะเป็นแนวยาวตั้งฉากกับถนนวชิรปราการ รูปร่างคล้ายกับสี่เหลี่ยมผืนผ้า ขนาดพื้นที่บล็อกโดยเฉลี่ยประมาณ 29,269 ตารางเมตร หรือประมาณ 18 ไร่ มีขนาดเฉลี่ยลดลงประมาณ 6,183 ตารางเมตรหรือประมาณ 4 ไร่ หน้า

<sup>25</sup>จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2553



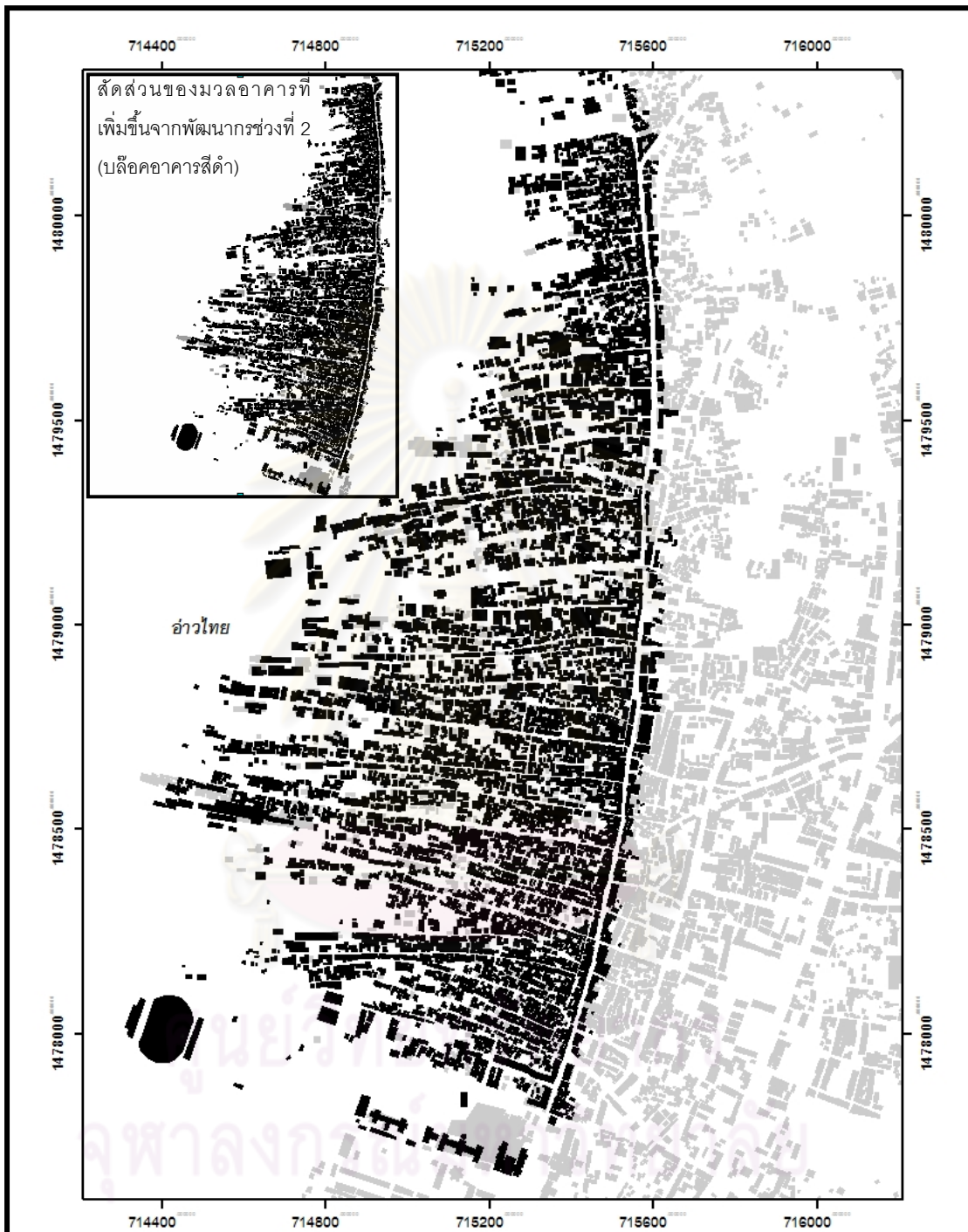
กว้างบล็อกที่ดินน้อยสุด 5.70 เมตรและมากที่สุด 210 เมตร บล็อกที่ดินยาวสุดยื่นลงไปในทะเล ประมาณ 1,100 เมตร เชื่อมต่อกันทางบกด้วยถนนวิรุฬหาราการ ซึ่งรูปแบบของบล็อกถนนในชุมชน มีลักษณะที่ผสมกันหลายแบบ ทั้งรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้าแนวยาว (a, b, c) สี่เหลี่ยมคางหมู (d) รูปทรงผสม (e) และสามเหลี่ยม (f) เรียงลำดับตามความถี่ที่พบ คือ รูปแบบสี่เหลี่ยมผืนผ้าแนวยาว (a, b, c) สี่เหลี่ยมคางหมู (d) รูปทรงผสม (e) และสามเหลี่ยม (f) ตามลำดับ



รูปที่ 4.15 รูปแบบบล็อกถนนของชุมชน พ.ศ. 2552<sup>26</sup>

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

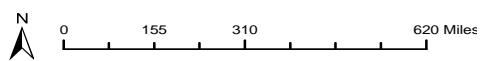
<sup>26</sup> จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2553



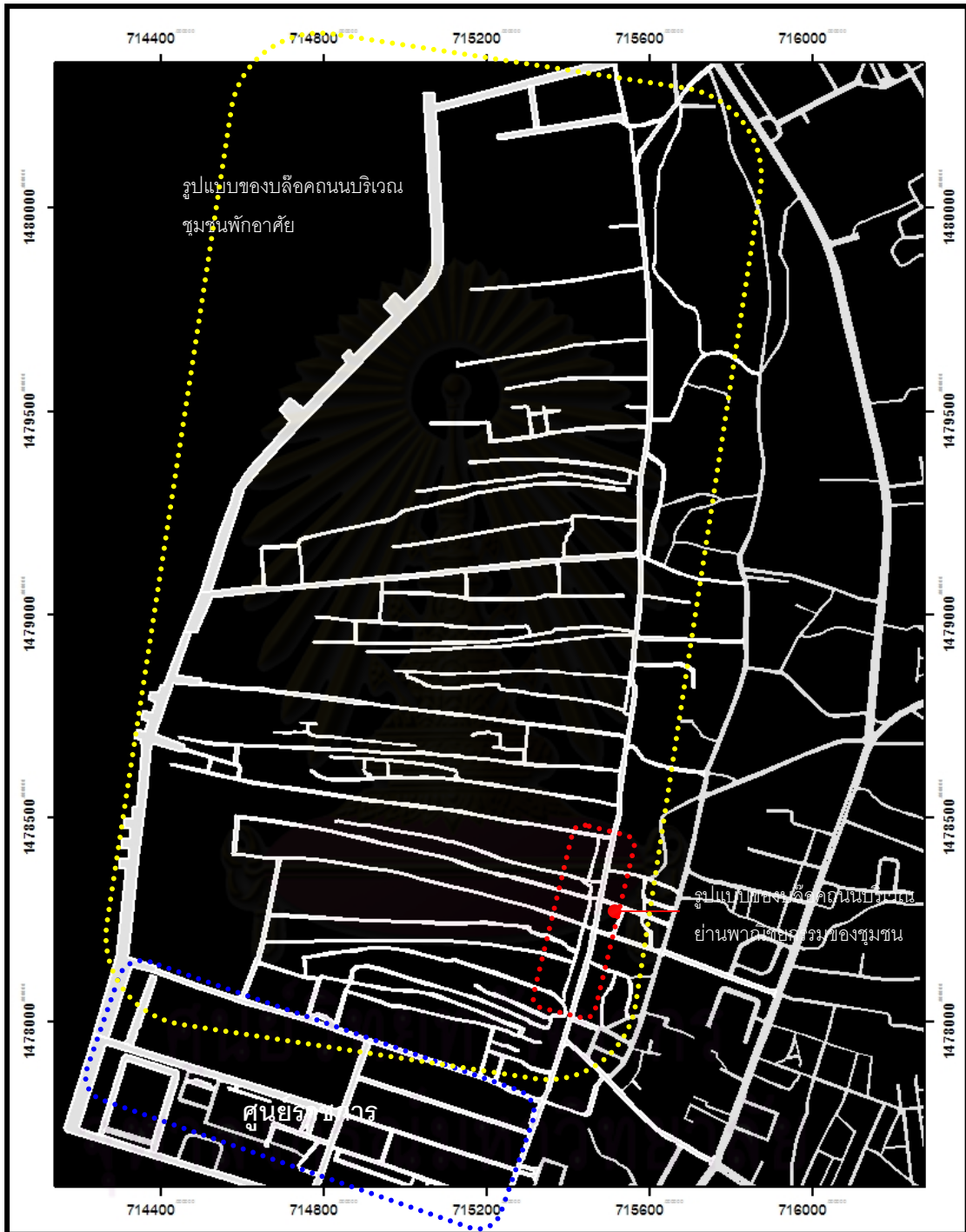
แผนที่ 4.12 รูปแบบของมวลดอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2553

คำอธิบายแผนที่

■ กลุ่มอาคารประเภทต่าง ๆ



นางสาวพัชรี ทองอ่ำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางผังนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

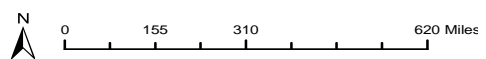


แผนที่ 4.13 รูปแบบและขนาดของบล็อกถนนของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2553

คำอธิบายแผนที่

— โครงข่ายถนน

⋯⋯⋯ ขอบเขตพื้นที่



นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 4.4.4 กรรมสิทธิ์เนื้อที่แปลงที่ดินและราคาที่ดิน

นพดล สัมจีนเทศ<sup>27</sup> ได้อธิบายถึงกรรมสิทธิ์ที่ดินในชุมชนชายทะเล กล่าวคือ ตามโฉนดรวมประมาณ 463 ไร่ หรือประมาณ 0.654 ตารางกิโลเมตรปัจจุบันเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนรายย่อย จากการให้ข้อมูลของเจ้าที่ด้านเอกสารสิทธิ์ พบว่าพื้นที่ที่มีเอกสารสิทธิ์ (โฉนด นส.3ก) ประมาณ 80% หรือ 370 ไร่ พื้นที่ที่มีหนังสือสำคัญที่มีการครอบครอง (สค.1) ประมาณ 10% หรือ 47 ไร่ พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์แต่ไม่มีเอกสารสิทธิ์เท่ากับเป็นการบุกรุกพื้นที่ประมาณ 10% หรือ 46 ไร่ ซึ่งปัจจุบันเทศบาลเมืองชลบุรีและเทศบาลตำบลบางทรายมีนโยบายในการออกเอกสารสิทธิ์ให้ชาวบ้าน โดยร่วมมือกับสำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรีเพื่อให้ชาวชุมชนมีโอกาสอยู่ในพื้นที่ถูกต้องตามกฎหมาย

สำหรับราคาที่ดิน จากการตรวจสอบบัญชีกำหนดราคาประเมินที่ทุนทรัพย์ที่ดินเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม พ.ศ. 2547-2550 ของเทศบาลเมืองชลบุรีพบว่า ที่ดินที่มีราคาสูงเป็นที่ดินที่ติดถนนวิจิตรปราการ มีราคาประเมินอยู่ที่ตารางวาละ 60,000 บาท หรือไร่ละ 24,000,000 บาท โดยเฉพาะด้านที่ติดกับถนนวิจิตรปราการไปจนถึงถนนพิพิธ ราคาตกลงมาเป็นที่ดินซึ่งถอยห่างออกมาจากถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธ เป็นระยะทาง 20 เมตร มีราคาอยู่ที่ 30,000 บาท หรือไร่ละ 12,000,000 บาท ส่วนพื้นที่นับต่อเนื่องจากระยะนี้เข้าไปภายในพื้นที่ชุมชนชายทะเลจะมีราคา 10,000-30,000 บาท หรือไร่ละ 400,000-12,000,000 บาท ซึ่งราคาที่ดินมีแนวโน้มจะขยับตัวสูงขึ้นได้อีกในอนาคต

ส่วนพื้นที่อื่น ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ติดกับถนนซอยเล็ก ๆ บริเวณด้านปลายของถนนซอย และพื้นที่ถัดเข้าไปตอนในของชุมชนชายทะเลมีราคาที่ดินค่อนข้างต่ำ ตารางวาละ 4,000-9,000 บาท หรือไร่ละ 1,600,000-3,600,000 บาท เนื่องจากพื้นที่ตอนในยังมีปัญหาเรื่องการอยู่ไกลจากถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธ การเข้าถึงไม่สะดวก และมีปัญหาเรื่องสาธารณูปโภคในบางพื้นที่

ขณะที่ข้อมูลทางด้านกรรมสิทธิ์การใช้ที่ดินในปี พ.ศ. 2517 ยังไม่มีการสำรวจและจัดเก็บอย่างเป็นทางการ แต่จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สำนักงานพัฒนาที่ดิน จังหวัดชลบุรี ได้ชี้แจงรายละเอียดว่า ในสมัยนั้นการครอบครองที่ดินเป็นไปในลักษณะของการบุกรุกเบิกที่ดิน ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของที่ดินอย่างชัดเจน ผู้ใดที่เข้ามาบุกเบิกและอาศัยอยู่นานเมื่อถึงช่วงเวลาที่จัดการจดทะเบียนสิทธิครอบครองที่ดิน ส่วนในเรื่องของราคาที่ดินมีการจัดบันทึกเป็นราคาเฉลี่ยต่อพื้นที่ ซึ่งแสดงราย

<sup>27</sup>นพดล สัมจีนเทศ, การปรับปรุงพื้นที่ชุมชนชายทะเล เทศบาลเมืองชลบุรี, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 73.

ละเอียดในตารางที่ 4.2 ซึ่งเห็นได้ว่าราคาที่ดินมีค่าอัตราที่สูงขึ้นจากช่วงอดีตที่ผ่านมา แตกต่างกันไปไปตามผลตอบแทนและความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่

**ตารางที่ 4.2** ราคาที่ดินเฉลี่ยจำแนกแต่ละชุมชน พ.ศ. 2517 และพ.ศ. 2552

ชุมชน	ราคาที่ดิน	
	พ.ศ. 2517	พ.ศ. 2553
1. ชุมชนทำยบ้าน 1	5000	8333
2. ชุมชนทำยบ้าน 2	4500	8500
3. ชุมชนท่าเรือพลี	9000	12500
4. ชุมชนไกรเกรียงยุค	5500	7750
5. ชุมชนศรีนิคม	6500	8500
6. ชุมชนเสริมสันติ	7500	10000
7. ชุมชน 3อ.	4500	7500
8. ชุมชนชลธารสำราญรมย์	4500	7500
9. ชุมชนราษฎร์ประสิทธิ์	4500	7500
10. ชุมชนจิตต์ประสาน	4500	7500
11. ชุมชนบ้านท่าถ่านล่าง	3500	7500
12. ชุมชนบ้านคองคาไผ่	3500	7000

ที่มา : สำนักงานพัฒนาที่ดิน จังหวัดชลบุรี, 2552.

#### 4.4.5 สภาพทั่วไปของชุมชนโดยรอบชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล

บริเวณโดยรอบของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลากหลายประเภท โดยในเขตชุมชนบางปลาสร้อยที่อยู่ทางด้านทิศใต้มีอาคารตั้งถิ่นฐานพร้อมทั้งชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ลักษณะการตั้งถิ่นฐานเป็นการใช้พื้นที่ทางทะเลสำหรับที่อยู่อาศัย ส่วนการประกอบอาชีพ ในอดีตเป็นชาวประมงชายฝั่งและมีการเพาะเลี้ยงหอยแมลงภูบริเวณริมทะเล แต่ปัจจุบันชุมชนบางปลาสร้อยเป็นย่านการค้าและการบริการ เนื่องจากบริเวณโดยรอบของชุมชนมีสถานที่ราชการตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ประกอบไปด้วย สถานที่ราชการ ศูนย์เยาวชน และสวนสุขภาพ ดังนั้นระบบเศรษฐกิจของชุมชนจึงเป็นเรื่องของการค้าขายเป็นหลัก

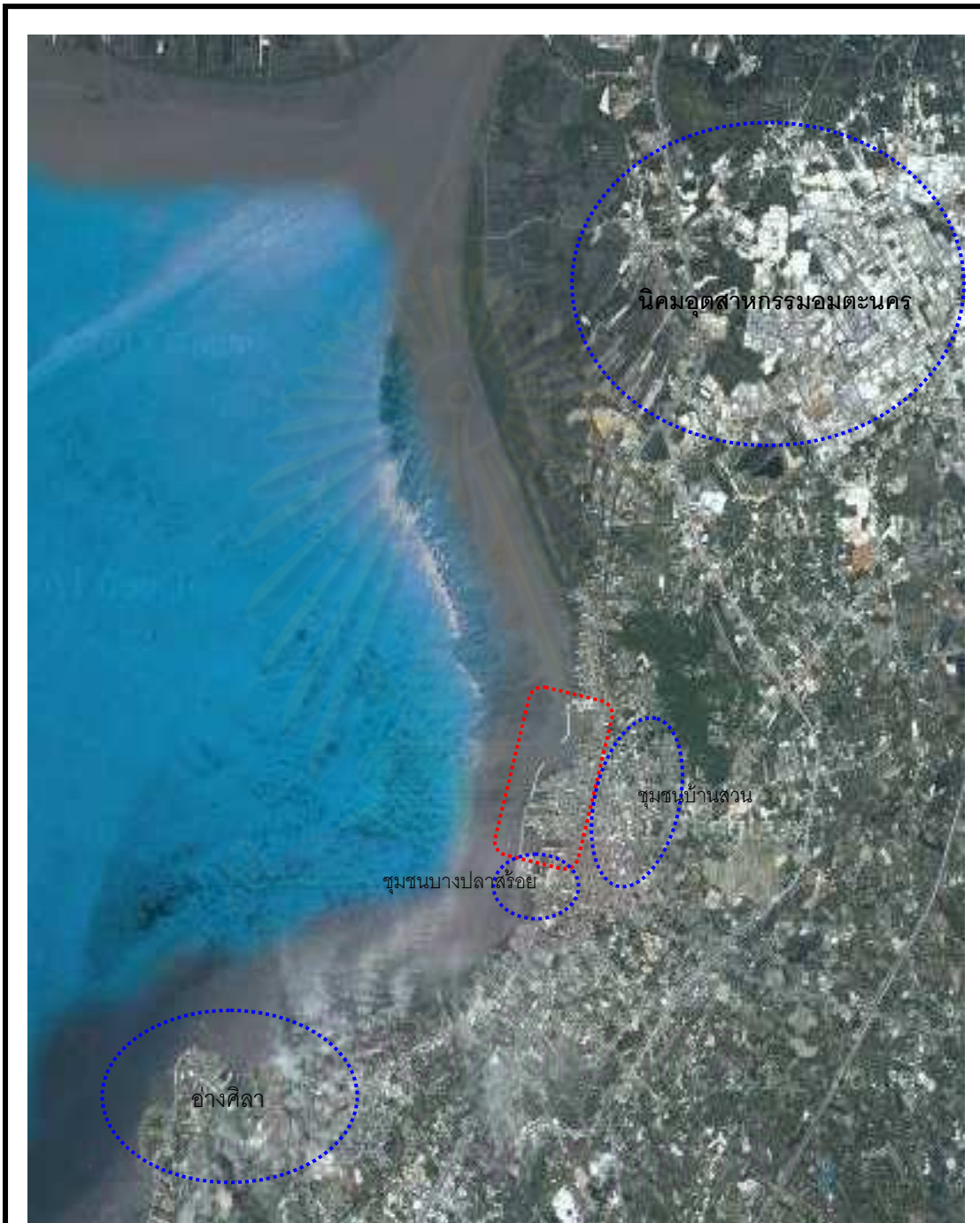
ขณะที่บริเวณชุมชนโดยรอบด้านฝั่งถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน มีผู้ผ่านเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้มีอาคารพาณิชย์เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกัน มีความสูง

ประมาณ 4-5 ชั้น ซึ่งส่วนใหญ่จะเปิดกิจการเป็นร้านค้าต่าง ๆ เช่น ร้านขายของชำ ร้านอาหาร ร้านเสริมสวย ธนาคาร คลินิก เป็นต้น เป็นลักษณะเปิดเป็นร้านค้าชั้นล่าง และชั้นบนใช้เป็นที่อยู่อาศัย ส่วนด้านในของพื้นที่จะเป็นที่พักอาศัย มีประชากรและอาคารบ้านเรือนอาศัยค่อนข้างหนาแน่น

บริเวณสำคัญอีกแห่งหนึ่ง คือ นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ซึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรมที่มีชื่อเสียงอันดับต้น ๆ ของประเทศ เป็นแหล่งงานสำคัญของจังหวัดชลบุรี และเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดให้เกิดแรงงานนอกพื้นที่เข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้เป็นจำนวนมาก เห็นได้จากแรงงานที่เข้ามาอาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ส่วนใหญ่เป็นพนักงานที่ประกอบอาชีพอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้





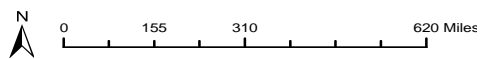
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.14 รูปแบบของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2553

คำอธิบายแผนที่

-  พื้นที่ศึกษา
-  พื้นที่สำคัญโดยรอบชุมชน




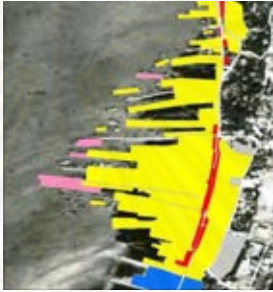
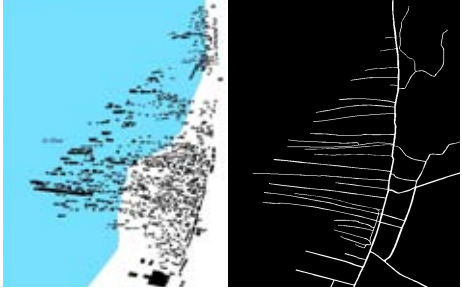


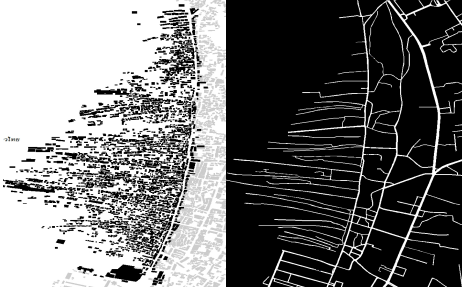



นางสาวพัชรี ทองอำไพ รหัส 5174147325  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.3 บทบาทและความสำคัญของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา

พัฒนาการ (Development)	ฐานเศรษฐกิจ (Economics base)	โครงสร้างประชากร (Population structure)	ระบบสังคม (Social System)	ระดับโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure level)	บทบาทเมือง (City role)
ยุคที่ 1 ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำ (พ.ศ. 2495-พ.ศ.2511)	อาชีพประมงชายฝั่ง	-	เป็นสังคมชนบทขนาดเล็ก อยู่อาศัยกันแบบเครือญาติ มีความผูกพันและช่วยเหลือเกื้อกูลกันเป็นอย่างดี	เพื่อรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในทะเล	เมืองท่าชายฝั่งทะเล และเป็นศูนย์กลางของจังหวัดชลบุรีในสมัยนั้น
ยุคที่ 2 ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก (พ.ศ. 2512-พ.ศ.2547)	อาชีพประมงชายฝั่งและกิจกรรมการค้าบริการ	วัยแรงงานร้อยละ 77 ขณะที่ มีประชากรแฝงร้อยละ 14 ของประชากรทั้งหมด	เป็นสังคมชนบทผสมกับสังคมเมือง เฉพาะคนในชุมชนยังคงเป็นสังคมแบบเครือญาติ ยกเว้นในส่วนของประชากรแฝงที่ไม่ค่อยรู้จักกัน จะรู้จักเฉพาะกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในบ้านเช่าหรือละแวกเดียวกัน	เพื่อรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและกิจการการค้าบริการ ที่พึ่งพาการเข้าถึงทางบกเป็นหลัก	ชุมชนที่พักอาศัยระดับเมือง
ยุคที่ 3 ยุคพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบก (พ.ศ. 2548-พ.ศ.2553)	อาชีพรับจ้างและกิจการการค้าบริการ	วัยแรงงานร้อยละ 75 ขณะที่ มีประชากรแฝงร้อยละ 91 ของประชากรทั้งหมด	เป็นสังคมชนบทผสมกับสังคมเมือง ลักษณะเป็นครอบครัวเดี่ยว ประชาชนในชุมชนที่อยู่มานานรู้จักกันเป็นอย่างดี โดยเฉพาะบ้านใกล้เคียง แต่ถ้าวางกันออกไปจะสนิทสนมกันน้อยลงหรือไม่รู้จักกันเลย ทำให้ความสัมพันธ์เป็นไปในลักษณะต่างคนต่างอยู่	เพื่อรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัย	ชุมชนที่พักอาศัยหนาแน่นระดับเมือง



ตารางที่ 4.4 พัฒนาการทางด้านกายภาพของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา

พัฒนาการ (Development)	โครงข่ายการสัญจร	การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	สัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง และขนาดของบล็อกถนน
ยุคที่ 1 ยุคพึ่งพาการ สัญจรทางน้ำ (พ.ศ. 2495-พ.ศ.2511)			
ยุคที่ 2 ยุคพึ่งพาการสัญจร ทางบก (พ.ศ. 2512-พ.ศ.2547)			
ยุคที่ 3 ยุคพัฒนาโครงข่ายการ สัญจรทางบก (พ.ศ. 2548-พ.ศ.2553)			

## บทที่ 5

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึงพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของชุมชนทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นเหตุและผลของกันและกันอย่างต่อเนื่องและชัดเจน จนสามารถระบุช่วงพัฒนาการสำคัญของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในชุมชน ดังนั้นเนื้อหาสาระของบทนี้จึงเป็นการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัย (ตัวแปรต้น) ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน กับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม (ตัวแปรตาม) ในแต่ละช่วงพัฒนาการของชุมชน โดยวิธีการวิเคราะห์ตารางไขว้ (Cross Table Analysis) ซึ่งแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ

- 1) การเปรียบเทียบข้อมูลในช่วงพัฒนาการเดียวกัน
- 2) การเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างช่วงพัฒนาการ

เพื่อความชัดเจนในการวิเคราะห์ข้อมูลจึงได้แบ่งชุมชนทั้ง 12 ชุมชนออกเป็น 3 กลุ่ม (รายละเอียดในบทที่ 3) ตามบทบาทหน้าที่ของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา โดยมีเนื้อหาสาระดังต่อไปนี้

#### 5.1 การเปรียบเทียบข้อมูลของพัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ.2495-พ.ศ.2511)

จากการศึกษาองค์ประกอบทางด้านต่าง ๆ ของชุมชนในพัฒนาการช่วงที่ 1 นำไปสู่การวิเคราะห์ตัวเลขทางสถิติเพื่อเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่กับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดของข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพัฒนาการช่วงที่ 1 จึงสามารถวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านกายภาพได้เพียงด้านเดียว โดยมีปัจจัยที่สำคัญคือ 1) การพัฒนาเส้นทางคมนาคม 2) การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งทั้งสองปัจจัยสามารถวิเคราะห์เป็นสัดส่วนตัวเลขทางสถิติ ขณะที่ปัจจัยทางการเปลี่ยนแปลงทางทรัพยากรธรรมชาติได้ใช้การอธิบายโดยใช้ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในบทที่ผ่านมา ซึ่งผลของการเปรียบเทียบข้อมูลดังรายละเอียดในตารางต่อไปนี้

**ตารางที่ 5.1** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและอุตสาหกรรมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 1

พื้นที่ชุมชน	พื้นที่ถนน	พื้นที่อุตสาหกรรม	พื้นที่ที่อยู่อาศัย	พื้นที่พาณิชยกรรม	พื้นที่อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1	13,065 (3.3%)	0.0 (0.0%)	31,664.26 (8.0%)	1,144.66 (0.3%)	348,207.6 (88.4%)	394,082 (100%)
กลุ่มที่ 2	33,388 (3.8%)	972.18 (0.1%)	132,479.24 (15.0%)	311.77 (0.1%)	716,121 (81.0%)	883,272 (100%)
กลุ่มที่ 3	5,292 (2.4%)	114.78 (0.1%)	14,253.56 (6.4%)	199.94 (0.9%)	201,055.8 (90.2%)	220,916 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.1 เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่ถนนต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่ถนนมีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมากที่สุดทั้ง 3 กลุ่มชุมชน โดยเฉพาะชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนของพื้นที่ถนน (3.8%) และสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมากที่สุด (15.0%) ขณะที่เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนพื้นที่ถนนกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมพบว่า มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทดังกล่าวในสัดส่วนที่น้อย (น้อยกว่า 0.5%) ยกเว้นในชุมชนกลุ่มที่ 3 ที่มีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเกิดขึ้นอย่างชัดเจน (0.9%)

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชน พบว่าสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่มอยู่ในสัดส่วนที่น้อย กล่าวคือมีอัตราเฉลี่ยทั้ง 3 กลุ่มชุมชนไม่เกิน 0.1% จึงแสดงให้เห็นว่าในพัฒนาการช่วงที่ 1 สัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมไม่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม

**ตารางที่ 5.2** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและอุตสาหกรรมกับสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพัฒนาการช่วงที่ 1

พื้นที่ชุมชน	พื้นที่ถนน	พื้นที่อุตสาหกรรม	มวลอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	13,065 (3.3%)	0	32,808.92 (8.3%)	361,273.08 (91.7%)	394,082 (100%)
กลุ่มที่ 2	33,388 (3.8%)	972.18 (0.1%)	132,791.01 (15.1%)	750,480.99 (84.9%)	883,272 (100%)
กลุ่มที่ 3	5,292 (2.4%)	114.78 (0.1%)	14,453.50 (7.3%)	206,462.5 (92.7%)	220,916 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.2 เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่ถนนกับสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่ถนนมีผลต่อสัดส่วนของมวลอาคารทั้ง 3 กลุ่มชุมชน โดยเฉพาะชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนของพื้นที่ถนน (3.8%) และสัดส่วนของมวลอาคาร (15.1%)

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมต่อสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่มอยู่ในสัดส่วนที่น้อย กล่าวคือมีอัตราเฉลี่ยทั้ง 3 กลุ่มชุมชนไม่เกิน 0.1% ดังนั้นจึงแสดงให้เห็นว่าในพัฒนาการช่วงที่ 1 สัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมไม่มีผลต่อสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง

จากผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมกับองค์ประกอบทางด้านกายภาพอื่น ๆ สอดคล้องกับการศึกษาลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของชุมชนที่พบว่า ขณะนั้นลักษณะของเส้นทางคมนาคมในชุมชนเป็นรูปแบบของสะพานไม้ยื่นลงไปในทะเลมากกว่า 20 สะพาน เพื่อความสะดวกในการประกอบอาชีพประมง ประกอบกับทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่ ความสะดวกในสัญจรทางน้ำ และพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีผู้ใดหวงแหนและเป็นเจ้าของ สามารถสร้างสะพานไม้ยื่นออกไปในทะเลต่อกันเป็นทอด ๆ เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยโดยไม่ต้องจ่ายเงินซื้อที่ดิน จึงทำให้มีประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก (สัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย) ส่งผลให้ลักษณะการตั้งถิ่นฐานส่วนใหญ่จึงเป็นแบบแนวยาวไปตามชายฝั่งทะเล (Seaside Linear settlement) ขณะที่บริเวณถนนวชิรปราการและถนนพิพิธซึ่งเป็นถนนสายหลักของชุมชน (โดยเฉพาะชุมชนในกลุ่มที่ 1) เริ่มปรากฏย่านพาณิชยกรรมขนาดเล็กขึ้นในพื้นที่

เป็นแหล่งรวมสินค้า ตลาดสดและบ่อนการพนัน ที่เป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและสัดส่วนมวลอาคารที่เพิ่มขึ้น

ในส่วนของปัจจัยทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม พบว่ายังไม่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในชุมชนมากนัก เพราะการเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่อยู่ในสัดส่วนที่น้อย ซึ่งจากการศึกษาทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของชุมชนพบว่าด้วยความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลในชุมชนซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญ การเป็นศูนย์กลางของการขนส่งและการเดินเรือไปยังกรุงเทพมหานครและพื้นที่อื่น ๆ ประกอบกับเป็นชุมชนประมงชายฝั่งทะเล จึงส่งผลให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางทะเลเกิดขึ้น แต่ยังคงเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับขนาดพื้นที่ชุมชนในแต่ละกลุ่ม

## 5.2 การเปรียบเทียบข้อมูลของพัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2512-พ.ศ.2547)

จากการศึกษาขององค์ประกอบทางด้านต่าง ๆ ของชุมชนในพัฒนาการช่วงที่ 2 นำไปสู่การวิเคราะห์ตัวเลขทางสถิติเพื่อเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่กับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน โดยมีปัจจัยที่สำคัญคือ 1) การพัฒนาเส้นทางคมนาคม 2) การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม 3) จำนวนประชากร 4) ราคาที่ดิน ซึ่งทั้งสี่ปัจจัยสามารถวิเคราะห์เป็นสัดส่วนตัวเลขทางสถิติ ขณะที่ปัจจัยทางด้านการเปลี่ยนแปลงทางทรัพยากรธรรมชาติและนโยบายของรัฐได้ใช้การอธิบายโดยใช้ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในบทที่ผ่านมา ซึ่งผลการเปรียบเทียบข้อมูลดังรายละเอียดในตารางต่อไปนี้

**ตารางที่ 5.3** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและอุตสาหกรรมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	พื้นที่ถนน	พื้นที่อุตสาหกรรม	พื้นที่ที่อยู่อาศัย	พื้นที่พาณิชยกรรม	พื้นที่อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1	37,286 (9.5%)	9,348.63 (2.4%)	74,847.71 (19.0%)	11,914.75 (3.0%)	260,368 (66.1%)	393,765 (100%)
กลุ่มที่ 2	67,521 (7.6%)	731,32.7 (8.3%)	190,920.86 (21.6%)	17,350.26 (2.0%)	534,880.5 (60.5%)	810,673 (100%)
กลุ่มที่ 3	9,927 (4.5%)	2,674.8 (1.2%)	58,544.39 (26.3%)	3,888.49 (1.7%)	147,871.86 (66.3%)	222,907 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.3 เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่ถนนต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่ถนนมีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทในชุมชน กล่าวคือในชุมชนกลุ่มที่ 1 มีสัดส่วนของพื้นที่ถนนมากที่สุด (9.5%) แต่มีพื้นที่อยู่อาศัยน้อยที่สุด (19.0%) และมีพื้นที่พาณิชยกรรมมากที่สุด (3.0%) สอดคล้องกับการศึกษาจากจดหมายเหตุและเอกสารต่าง ๆ ที่กล่าวถึงประวัติของพื้นที่ศึกษา พบว่าพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 1 มีบทบาททางด้านพาณิชยกรรมมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ เพราะมีที่ตั้งของตลาดสด บ่อนการพนัน และโรงแสดงมหรสพตั้งอยู่ในชุมชนตั้งแต่พัฒนาการช่วงที่ 1 ประกอบกับลักษณะของเส้นทางคมนาคมในชุมชนเป็นรูปแบบตารางกริด ซึ่งบ่งบอกถึงกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรมอย่างชัดเจน ขณะที่ชุมชนในกลุ่มที่ 3 มีพื้นที่ถนนน้อยที่สุด (4.5%) แต่กลับมีสัดส่วนของที่อยู่อาศัยมากที่สุด (26.3%) สอดคล้องกับการศึกษาจากจดหมายเหตุและเอกสารที่กล่าวถึงประวัติของพื้นที่ศึกษา พบว่าพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 3 มีบทบาทในการเป็นพื้นที่อยู่อาศัยมากกว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชน พบว่าสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมมีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทในชุมชน โดยเฉพาะประเภทที่อยู่อาศัยซึ่งเห็นได้อย่างชัดเจนในชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมมากที่สุด (8.3%) และพื้นที่อยู่อาศัยรองจากชุมชนกลุ่มที่ 3 (21.6%)

**ตารางที่ 5.4** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและอุตสาหกรรมกับการสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	พื้นที่ถนน	พื้นที่อุตสาหกรรม	มวลอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	37,286 (9.5%)	9,348.63 (2.4%)	9,8551.23 (25.0%)	295,425 (75.0%)	393,976.23 (100%)
กลุ่มที่ 2	67,521 (7.6%)	731,32.7 (8.3%)	283,619.95 (32.1%)	300,240.025 (67.9%)	583,859.98 (100%)
กลุ่มที่ 3	9,927 (4.5%)	2,674.8 (1.2%)	90,167.93 (40.5%)	132,732.07 (59.5%)	222,900 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.4 เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่ถนนต่อสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่ถนนมีผลต่อสัดส่วนของมวลอาคารทั้ง 3 กลุ่มชุมชน กล่าวคือ ชุมชนกลุ่มที่ 1 มีสัดส่วนพื้นที่ถนนมาก (9.5%) แต่มีสัดส่วนของมวลอาคารที่น้อยกว่า

ชุมชนอื่น (25.0%) เพราะมีความหนาแน่นของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ น้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ ขณะที่ชุมชนกลุ่มที่ 3 มีสัดส่วนพื้นที่ถนนน้อย (4.5%) แต่มีสัดส่วนของมวลอาคารมาก (40.5%) เพราะมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมต่อสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมมีผลต่อสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชน เห็นได้ชัดชัดเจนในชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีพื้นที่อุตสาหกรรมมากที่สุด (8.3%) สอดคล้องกับบทบาทของชุมชนที่มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าทางทะเลอยู่เป็นจำนวนมาก ขณะที่สัดส่วนของมวลอาคารน้อยกว่าชุมชนในกลุ่มที่ 3 (32.1%)

**ตารางที่ 5.5** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	จำนวนประชากร (คน)	พื้นที่ถนน	พื้นที่อุตสาหกรรม	พื้นที่ที่อยู่อาศัย	พื้นที่พาณิชยกรรม	พื้นที่อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	37,286 (9.5%)	9,348.7 (2.4%)	74,847.7 (19.0%)	11,914.8 (3.0%)	260,368 (66.1%)	393,765 (100%)
กลุ่มที่ 2	300-1,300	67,521 (7.6%)	731,32.7 (8.3%)	190,920.7 (21.6%)	17,350.3 (2.0%)	534,880.5 (60.5%)	810,673 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	9,927 (4.5%)	2,674.8 (1.2%)	58,544.4 (26.3%)	3,888.5 (1.7%)	147,871.8 (66.3%)	222,907 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.5 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่า ประชากรในกลุ่มที่ 3 (จำนวนประชากร 1,000-2,000 คน) มีสัดส่วนของพื้นที่อยู่อาศัยในสัดส่วนที่มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ (26.3%) แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าเมื่อชุมชนมีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น ความต้องการที่อยู่อาศัยย่อมมากขึ้น ขณะเดียวกันในชุมชนกลุ่มที่ 1 ซึ่งมีจำนวนประชากรในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับชุมชนกลุ่มที่ 3 มีสัดส่วนของพื้นที่พาณิชยกรรมมากกว่าชุมชนอื่น ๆ (3%) สอดคล้องกับสภาพของพื้นที่ที่แสดงให้เห็นถึงความนิยมในการประกอบอาชีพค้าขายตามริมถนนสายสำคัญของชุมชน

**ตารางที่ 5.6** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับสัดส่วนมรดกอาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	จำนวนประชากร (คน)	มรดกอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	9,8551.23 (25.0%)	295,425 (75.0%)	393,976.23 (100%)
กลุ่มที่ 2	300-1,300	283,619.95 (32.1%)	300,240.025 (67.9%)	583,859.98 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	90,167.93 (40.5%)	132,732.07 (59.5%)	222,900 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.6 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อสัดส่วนของมรดกอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าประชากรในกลุ่มที่ 3 (จำนวนประชากร 1,000-2,000 คน) มีสัดส่วนของมรดกอาคารมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ (40.5%) เพราะในชุมชนมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก จึงสอดคล้องกับจำนวนประชากรที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในชุมชน

**ตารางที่ 5.7** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับโครงสร้างประชากร ในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	จำนวนประชากร (คน)	วัยเด็ก (อายุ 1-14 ปี)	วัยแรงงาน (อายุ 15-60 ปี)	วัยสูงอายุ (มากกว่า 60 ปี)	รวม
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	303 (10.3%)	2,212 (75.4%)	420 (14.3%)	2,935 (100%)
กลุ่มที่ 2	300-1,300	306 (10.3%)	2,507 (84.4%)	156 (5.5%)	2,969 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	871 (12.5%)	5,224 (74.7%)	897 (12.8%)	6,992 (100%)

จากตารางที่ 5.7 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อสัดส่วนของโครงสร้างประชากรในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าประชากรในแต่ละชุมชนมีโครงสร้างประชากรที่เป็นวัยแรงงานมากที่สุด โดยเฉพาะในชุมชนกลุ่มที่ 2 (84.4%) ซึ่งสอดคล้องกับสภาพโดยทั่วไปของชุมชนที่มีแหล่งงานทั้งโรงงานอุตสาหกรรม การประกอบอาชีพประมง เป็นต้น



**ตารางที่ 5.8** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับรายได้ประชากรและโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ ชุมชน	จำนวน ประชากร (คน)	รายได้ประชากร เฉลี่ยต่อคนต่อปี (บาท)	ประมง	พนักงาน				รวม
				บริษัท	รับจ้าง	ค้าขาย	อื่น ๆ	
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	50,000-55,000	474 (16.2%)	72 (2.5%)	390 (13.3%)	1,308 (44.6%)	691 (23.5%)	2,935 (100%)
กลุ่มที่ 2	300-1,300	30,000-80,000	778 (26.2%)	146 (4.9%)	720 (24.3%)	965 (32.5%)	360 (12.1%)	2,969 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	30,000-40,000	857 (12.3%)	702 (10.0%)	1,615 (23.1%)	1,983 (28.4%)	1,835 (26.2%)	6,992 (100%)

จากตารางที่ 5.8 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อรายได้และสัดส่วนของโครงสร้างอาชีพในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนของรายได้ประชากรเฉลี่ยต่อคนต่อปีมากที่สุด (30,000-80,000 บาท) ขณะที่สัดส่วนโครงสร้างอาชีพมีสัดส่วนของการประกอบอาชีพประมง (26.2%) อาชีพรับจ้าง (24.3%) มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ สอดคล้องกับบทบาทของชุมชนที่เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมเป็นแหล่งงานนอกเหนือจากการประกอบอาชีพประมงในชุมชน

ขณะเดียวกันสัดส่วนของโครงสร้างทางอาชีพในกลุ่มที่ 1 ที่พบว่าการประกอบอาชีพค้าขายเป็นสัดส่วนที่มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ (44.6%) สอดคล้องกับบทบาทของพื้นที่ชุมชนที่มีกิจกรรมการค้าบริการเกิดขึ้นในพื้นที่มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ เป็นที่น่าสังเกตว่าชุมชนในกลุ่มที่ 3 มีสัดส่วนของการประกอบอาชีพพนักงานบริษัทและอาชีพรับจ้างเป็นจำนวนมาก

**ตารางที่ 5.9** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	พื้นที่ ถนน	พื้นที่ อุตสาหกรรม	พื้นที่ ที่อยู่อาศัย	พื้นที่ พาณิชยกรรม	พื้นที่ อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 2	4,500-9,000	67,521 (7.6%)	731,32.7 (8.3%)	190,920.86 (21.6%)	17,350.26 (2.0%)	534,880.5 (60.5%)	810,673 (100%)
กลุ่มที่ 3	3,000-3,500	9,927 (4.5%)	2,674.8 (1.2%)	58,544.39 (26.3%)	3,888.49 (1.7%)	147,871.9 (66.3%)	222,907 (100%)

จากตารางที่ 5.9 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนราคาที่ดินสูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ (4,500-9,000 บาท) จะเห็นได้ว่าสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของชุมชนในกลุ่มที่ 2 อยู่ในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง (ในลักษณะที่ใกล้เคียงกันของการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทในชุมชน) เมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนอื่น ๆ โดยเฉพาะพื้นที่อุตสาหกรรม (8.3%) ที่อยู่อาศัย (21.6%) และพาณิชยกรรม (2.0) และมีสัดส่วนของพื้นที่ถนนหนาแน่น (7.6%) สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า ราคาที่ดินที่สูงย่อมจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ดินต่ำจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ซึ่งพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในอัตราสูงอยู่ในพื้นที่ ขณะที่ในชุมชนกลุ่มที่ 3 มีสัดส่วนของราคาที่ดินต่ำกว่าพื้นที่อื่น ๆ (3,000-3,500 บาท) แต่พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมีมากที่สุด สอดคล้องกับจำนวนประชากรในวัยแรงงานที่มีอยู่เป็นจำนวนมากและส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทหรือโรงงานอุตสาหกรรมและอาชีพรับจ้างทั้งในและนอกชุมชน

**ตารางที่ 5.10** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับสัดส่วนมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	มวลอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	4,500-5,000	9,851.23 (25%)	295,425 (75%)	393,976.23 (100%)
กลุ่มที่ 2	4,500-9,000	283,619.95 (32.1%)	300,240.025 (67.9%)	583,859.98 (100%)
กลุ่มที่ 3	3,000-3,500	90,167.93 (40.5%)	132,732.07 (59.5%)	222,900 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.10 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนราคาที่ดินสูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ (4,500-9,000 บาท) แต่มีมวลอาคารน้อยกว่าพื้นที่ในกลุ่มที่ 3 ซึ่งมีราคาที่ดินต่ำสุด (3,000-3,500 บาท) แต่มีมวลอาคารสูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ (40.5%) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นมวลอาคารประเภทที่อยู่อาศัย ที่ต้องการที่ดินราคาถูกเพื่อสร้างที่อยู่อาศัยและอยู่ใกล้กับแหล่งงาน

**ตารางที่ 5.11** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับโครงสร้างประชากรในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	วัยเด็ก (อายุ 1-14 ปี)	วัยแรงงาน (อายุ 15-60 ปี)	วัยสูงอายุ (มากกว่า 60 ปี)	รวม
กลุ่มที่ 1	4,500-5,000	303 (10.3%)	2,212 (75.4%)	420 (14.3%)	2,935 (100%)
กลุ่มที่ 2	4,500-9,000	306 (10.3%)	2,507 (84.4%)	156 (5.5%)	2,969 (100%)
กลุ่มที่ 3	3,000-3,500	871 (12.5%)	5,224 (74.7%)	897 (12.8%)	6,992 (100%)

จากตารางที่ 5.11 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อโครงสร้างประชากรในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าในชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีบทบาททางด้านอุตสาหกรรม เป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ (4,500-9,000 บาท) และมีสัดส่วนของประชากรในวัยแรงงานที่สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ เช่นเดียวกัน

**ตารางที่ 5.12** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับรายได้ประชากรและโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 2

พื้นที่ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	รายได้ประชากร		พนักงาน				รวม
		เฉลี่ยต่อคนต่อปี (บาท)	ประมง (%)	บริษัท (%)	รับจ้าง (%)	ค้าขาย (%)	อื่น ๆ (%)	
กลุ่มที่ 1	4,500-5,000	50,000-55,000	474 (16.2%)	72 (2.6%)	390 (13.3%)	1,308 (44.6%)	691 (23.5%)	2,935 (100%)
กลุ่มที่ 2	4,500-9,000	30,000-80,000	778 (26.2%)	146 (4.9%)	720 (24.3%)	965 (32.5%)	360 (12.1%)	2,969 (100%)
กลุ่มที่ 3	3,000-3,500	30,000-40,000	857 (12.3%)	702 (10.0%)	1,615 (23.1%)	1,983 (28.4%)	1,835 (26.2%)	6,992 (100%)

จากตารางที่ 5.12 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อสัดส่วนโครงสร้างอาชีพในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าในชุมชนกลุ่มที่ 2 เป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดิน (4,500-9,000 บาท) สัดส่วนรายได้ประชากรสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ และมีสัดส่วนของการประกอบอาชีพประมง (26.2%) อาชีพรับจ้าง (24.25%) มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ เช่นเดียวกัน สอดคล้องกับบทบาทของชุมชนทางด้านอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าทางทะเล ที่ยังคงมีการประกอบอาชีพประมงและอาชีพรับจ้างทั่วไปทั้งในโรงงานอุตสาหกรรมและงานอื่น ๆ ทั้งในและนอกชุมชน ขณะเดียวกันพื้นที่ในชุมชนกลุ่มที่ 3 มีราคาที่ดิน

น้อยที่สุด (3,000-3,500 บาท) รายได้เฉลี่ยประชากรอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ (30,000-40,000 บาท) แต่พบว่าสัดส่วนของการประกอบอาชีพพนักงานบริษัท (10.0%) และอาชีพรับจ้าง (23.1%) อยู่ในสัดส่วนที่สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ สอดคล้องกับการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ที่พบว่าชุมชนในกลุ่มที่ 3 มีบทบาททางด้านที่อยู่อาศัย และส่วนใหญ่เป็นแรงงานราคาถูก มีอาชีพรับจ้างและลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมทั้งในและนอกพื้นที่ ดังนั้นราคาที่ดินจึงมีผลต่อโครงสร้างอาชีพและรายได้ประชากร

จากการเปรียบเทียบปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม มีความสอดคล้องกับบทบาทของชุมชนในแต่ละกลุ่ม กล่าวคือชุมชนกลุ่มที่ 1 ที่มีบทบาททางด้านพาณิชยกรรม มีสัดส่วนความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ และมีรูปแบบของเส้นทางคมนาคมแบบตารางกริด (Grid system) ประกอบกับมีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม จำนวนประชากรที่ประกอบอาชีพค้าขายมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ และมีราคาที่ดินเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลางรองจากชุมชนในกลุ่มที่ 2

ชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีบทบาททางด้านอุตสาหกรรม มีสัดส่วนความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมรองจากชุมชนกลุ่มที่ 1 แต่มีพื้นที่อุตสาหกรรมมากที่สุด และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ ที่อยู่ในระดับปานกลาง (เมื่อเทียบกับชุมชนอื่น) มีโครงสร้างประชากรและระดับรายได้มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ

ชุมชนกลุ่มที่ 3 ที่มีบทบาททางด้านที่อยู่อาศัย มีสัดส่วนความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมน้อยที่สุด แต่มีพื้นที่สำหรับพักอาศัยและสัดส่วนของมวลอาคารมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ ราคาที่ดินและรายได้เฉลี่ยของประชากรน้อยกว่ากลุ่มชุมชนอื่น ๆ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างพนักงานบริษัทหรือโรงงานอุตสาหกรรม

### 5.3 การเปรียบเทียบข้อมูลของพัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2548-พ.ศ.2553)

จากการศึกษาขององค์ประกอบทางด้านต่าง ๆ ของชุมชนในพัฒนาการช่วงที่ 3 นำไปสู่การวิเคราะห์ตัวเลขทางสถิติเพื่อเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่กับองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของชุมชน โดยมีปัจจัยที่สำคัญคือ 1) การพัฒนาเส้นทางคมนาคม 2) การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม 3) จำนวนประชากร 4) ราคาที่ดิน ซึ่งทั้งสี่ปัจจัยสามารถวิเคราะห์เป็นสัดส่วนตัวเลขทางสถิติ ขณะที่ปัจจัยทางการเปลี่ยนแปลงทางทรัพยากรธรรมชาติและนโยบายของรัฐได้ใช้การอธิบายโดยใช้ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในบทที่ผ่านมา ซึ่งผลการเปรียบเทียบข้อมูลดังกล่าวละเอียดในตารางต่อไปนี้

**ตารางที่ 5.13** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและอุตสาหกรรมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ ชุมชน	พื้นที่ ถนน	พื้นที่ อุตสาหกรรม	พื้นที่ ที่อยู่อาศัย	พื้นที่ พาณิชยกรรม	พื้นที่ อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1	37,200 9.4%	9,348.6 (2.4%)	74847.7 (19.0%)	11,338 (2.9%)	261,628 (66.4%)	394,362 (100%)
กลุ่มที่ 2	67,700 (7.7%)	126,426 (14.3%)	190,921 (21.6%)	16,721.6 (1.9%)	481,835 (54.5%)	883,604 (100%)
กลุ่มที่ 3	5,300 (2.4%)	27,290.74 (12.2%)	57,308.1 (25.7%)	5,451.31 (2.5%)	127,499 (57.2%)	222,849 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.13 เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่ถนนต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่ถนนมีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทในชุมชน กล่าวคือในชุมชนกลุ่มที่ 1 มีสัดส่วนของพื้นที่ถนน (9.5%) และพื้นที่พาณิชยกรรมมากที่สุด (3.0%) แต่มีพื้นที่อยู่อาศัย (19.0%) และพื้นที่อุตสาหกรรม (2.4%) น้อยที่สุด สอดคล้องกับบทบาทของชุมชนที่มีบทบาทด้านพาณิชยกรรมตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ขณะที่ชุมชนในกลุ่มที่ 3 มีพื้นที่ถนนน้อยที่สุด (4.5%) แต่กลับมีสัดส่วนของที่อยู่อาศัยมากที่สุด (26.3%)

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนพบว่าสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมมีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทในชุมชน ซึ่งเห็นได้อย่างชัดเจนในชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมมากที่สุด (7.7%) และส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมากที่สุด (21.6%)

**ตารางที่ 5.14** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและอุตสาหกรรมกับการสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ ชุมชน	พื้นที่ ถนน	พื้นที่ อุตสาหกรรม	มวล อาคาร	พื้นที่ ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	37,200 9.4%	9,348.6 (2.37%)	97,975 (24.9%)	295,925 (75.1%)	393,900 (100%)
กลุ่มที่ 2	67,700 (7.7%)	126,426 (14.3%)	282,949 (32%)	601,151 (68%)	884,100 (100%)
กลุ่มที่ 3	5,300 (2.4%)	27,290.74 (12.2%)	90,399 (40.6%)	132,501 (59.4%)	222,900 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.14 เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่ถนนต่อสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่ถนนมีผลต่อสัดส่วนของมวลอาคารทั้ง 3 กลุ่มชุมชน กล่าวคือ ชุมชนกลุ่มที่ 1 มีสัดส่วนพื้นที่ถนนมากที่สุด (9.4%) แต่มีสัดส่วนของมวลอาคารที่น้อยกว่าชุมชนอื่น (24.9%) เพราะมีความหนาแน่นของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ น้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ ขณะที่ชุมชนกลุ่มที่ 3 มีสัดส่วนพื้นที่ถนนน้อย (4.5%) แต่มีสัดส่วนของมวลอาคารมาก (40.6%) เพราะมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมต่อสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าสัดส่วนของพื้นที่อุตสาหกรรมมีผลต่อสัดส่วนของมวลอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม เห็นได้อย่างชัดเจนในชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีพื้นที่อุตสาหกรรมมากที่สุด (14.3%) สอดคล้องกับบทบาทของชุมชนที่มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าทางทะเลอยู่เป็นจำนวนมาก ขณะที่ มีสัดส่วนของมวลอาคาร 32%

**ตารางที่ 5.15** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ชุมชน	จำนวนประชากร (คน)	พื้นที่ถนน	พื้นที่อุตสาหกรรม	พื้นที่ที่อยู่อาศัย	พื้นที่พาณิชยกรรม	พื้นที่อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	37,200 (9.4%)	9,348.6 (2.37%)	74,847.7 (19%)	11,338 (2.9%)	261,628 (66.4%)	394,362 (100%)
กลุ่มที่ 2	500-1,500	67,700 (7.7%)	126,426 (14.3%)	190,921 (21.6%)	16,721.6 (1.9%)	481,835 (54.5%)	883,604 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	5,300 (2.4%)	27,290.74 (12.2%)	57,308.1 (25.7%)	5,451.31 (2.5%)	127,499 (57.2%)	222,849 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.15 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่า ประชากรในกลุ่มที่ 3 (จำนวนประชากร 1,000-2,000 คน) มีสัดส่วนของพื้นที่อยู่อาศัยในสัดส่วนที่มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ (25.7%) ขณะเดียวกันในชุมชนกลุ่มที่ 1 ซึ่งมีจำนวนประชากรในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับชุมชนกลุ่มที่ 3 มีสัดส่วนของพื้นที่พาณิชยกรรมมากกว่าชุมชนอื่น ๆ (2.9%)

**ตารางที่ 5.16** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับสัดส่วนมรดกอาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ชุมชน	จำนวนประชากร (คน)	มรดกอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	97,975 (24.9%)	295,925 (75.1%)	393,900 (100%)
กลุ่มที่ 2	500-1,500	282,949 (32%)	601,151 (68%)	884,100 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	90,399 (40.6%)	132,501 (59.4%)	222,900 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.16 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อสัดส่วนของมรดกอาคารในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าประชากรในกลุ่มที่ 3 (จำนวนประชากร 1,000-2,000 คน) มีสัดส่วนของมรดกอาคารมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ (40.6%) เพราะในชุมชนมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก

**ตารางที่ 5.17** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับโครงสร้างประชากร ในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ชุมชน	จำนวนประชากร (คน)	วัยเด็ก (อายุ 1-14 ปี)	วัยแรงงาน (อายุ 15-60 ปี)	วัยสูงอายุ (มากกว่า 60 ปี)	รวม
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	434 (13.1%)	2,266 (68.3%)	616 (18.6%)	3,316 (100%)
กลุ่มที่ 2	500-1,500	944 (11.9%)	5,810 (73.5%)	1,152 (14.6%)	7,906 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	306 (9.7%)	2,740 (86.5%)	121 (3.8%)	3,167 (100%)

จากตารางที่ 5.17 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อสัดส่วนของโครงสร้างประชากรในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าประชากรในแต่ละชุมชนมีโครงสร้างประชากรที่เป็นวัยแรงงานมากที่สุด โดยเฉพาะในชุมชนกลุ่มที่ 2 (73.5%) ซึ่งสอดคล้องกับสภาพโดยทั่วไปของชุมชนที่มีแหล่งงานทั้งโรงงานอุตสาหกรรม การประกอบอาชีพประมง เป็นต้น

**ตารางที่ 5.18** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรกับรายได้ประชากรและโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ ชุมชน	จำนวน ประชากร (คน)	รายได้ประชากร						รวม
		เฉลี่ยต่อคนต่อปี (บาท)	ประมง	พนักงาน บริษัท	รับจ้าง	ค้าขาย	อื่น ๆ	
กลุ่มที่ 1	1,000-2,000	60,000-65,000	103 (3.1%)	172 (5.2%)	667 (20.1%)	559 (16.9%)	1,813 (54.7%)	3,316 (100%)
กลุ่มที่ 2	500-1,500	70,000-90,000	187 (2.4%)	408 (5.2%)	2,357 (29.8)	1,732 (21.9%)	3,222 (40.8%)	7,906 (100%)
กลุ่มที่ 3	1,000-2,000	40,000-50,000	69 (2.2%)	274 (8.7%)	1,363 (43%)	846 (26.7%)	615 (19.4%)	3,167 (100%)

จากตารางที่ 5.18 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรต่อรายได้และสัดส่วนของโครงสร้างอาชีพในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนของรายได้ประชากรเฉลี่ยต่อคนต่อปีมากที่สุด (70,000-90,000 บาท) ขณะที่สัดส่วนโครงสร้างอาชีพมีสัดส่วนของการประกอบอาชีพอาชีพรับจ้างมากที่สุด (29.8%) สอดคล้องกับบทบาทของชุมชนที่เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและเป็นแหล่งงานของประชากรทั้งในและนอกชุมชน

**ตารางที่ 5.19** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	พื้นที่ ถนน	พื้นที่ อุตสาหกรรม	พื้นที่ ที่อยู่อาศัย	พื้นที่ พาณิชยกรรม	พื้นที่ อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1	8,000-8,500	37,200 9.4%	9,348.6 (2.37%)	74847.7 (19%)	11,338 (2.9%)	261,628 (66.4%)	394,362 (100%)
กลุ่มที่ 2	7,500-13,000	67,700 (7.7%)	126,426 (14.3%)	190,921 (21.6%)	16,721.6 (1.9%)	481,835 (54.5%)	883,604 (100%)
กลุ่มที่ 3	7,000-7,500	5,300 (2.4%)	27,290.74 (12.2%)	57,308.1 (25.7%)	5,451.31 (2.5%)	127,499 (57.2%)	222,849 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.19 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนราคาที่ดินสูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ (7,500-13,000 บาท) จะเห็นได้ว่าสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของชุมชนในกลุ่มที่ 2 อยู่ในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง (ในลักษณะที่ใกล้เคียงกันของการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทใน



ชุมชน) เมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนอื่น ๆ โดยเฉพาะพื้นที่อุตสาหกรรม (14.3%) ที่อยู่อาศัย (21.6%) และพาณิชยกรรม (1.9%) และมีสัดส่วนของพื้นที่ถนนหนาแน่น (7.7%)

สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่าราคาที่ดินที่สูงย่อมจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ดินต่ำจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ซึ่งพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินทุกประเภทที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในอัตราที่สูงอยู่ในพื้นที่ ขณะที่ในชุมชนกลุ่มที่ 3 มีสัดส่วนของราคาที่ดินต่ำกว่าพื้นที่อื่น ๆ (7,000-7,500 บาท) แต่พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมีมากที่สุด ซึ่งพื้นที่ในกลุ่มชุมชนที่ 3 มีที่ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งงานนอกพื้นที่ ทั้งนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ห้างสรรพสินค้าและกิจการการค้าการบริการต่าง ๆ บนถนนสุขุมวิท เป็นต้น ประกอบกับจำนวนประชากรในวัยแรงงานที่มีอยู่เป็นจำนวนมากและส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทหรือโรงงานอุตสาหกรรมและอาชีพรับจ้างทั้งในและนอกชุมชนที่มีค่าแรงถูก การเลือกที่อยู่อาศัยจึงต้องอยู่ใกล้กับแหล่งงานและมีราคาถูก

**ตารางที่ 5.20** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับสัดส่วนมวลอาคารต่อพื้นที่ว่าง ในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	มวลอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	8,000-8,500	97,975 (24.9%)	295,925 (75.1%)	393,900 (100%)
กลุ่มที่ 2	7,500-13,000	282,949 (32.0%)	601,151 (68.0%)	884,100 (100%)
กลุ่มที่ 3	7,000-7,500	90,399 (40.6%)	132,501 (59.4%)	222,900 (100%)

หมายเหตุ : ขนาดของพื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.20 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าพื้นที่ชุมชนในกลุ่มที่ 2 มีสัดส่วนราคาที่ดินสูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ (7,500-13,000 บาท) แต่มีมวลอาคารน้อยกว่าพื้นที่ในกลุ่มที่ 3 ซึ่งมีราคาที่ดินต่ำสุด (7,000-7,500 บาท) แต่มีมวลอาคารสูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ (40.6%) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นมวลอาคารประเภทที่อยู่อาศัย ที่ต้องการพื้นที่ราคาถูกก่อสร้างที่อยู่อาศัยและอยู่ใกล้กับแหล่งงาน

**ตารางที่ 5.21** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับโครงสร้างประชากรในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	วัยเด็ก (อายุ 1-14 ปี)	วัยแรงงาน (อายุ 15-60 ปี)	วัยสูงอายุ (มากกว่า 60 ปี)	รวม
กลุ่มที่ 1	8,000-8,500	434 (13.1%)	2,266 (68.3%)	616 (18.6%)	3,316 (100%)
กลุ่มที่ 2	7,500-13,000	944 (11.9%)	5,810 (73.5%)	1,152 (14.6%)	7,906 (100%)
กลุ่มที่ 3	7,000-7,500	306 (9.7%)	2,740 (86.5%)	121 (3.8%)	3,167 (100%)

จากตารางที่ 5.21 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อโครงสร้างประชากรในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าในชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีบทบาทด้านอุตสาหกรรม เป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ (7,500-13,000 บาท) และมีสัดส่วนของประชากรในวัยแรงงาน (73.5%) รองจากชุมชนในกลุ่มที่มีราคาที่ดินต่ำที่สุด (7,000-7,500 บาท) แต่มีประชากรในวัยแรงงานมากที่สุด (86.5%)

**ตารางที่ 5.22** ผลการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปัจจัยทางด้านราคาที่ดินกับรายได้ประชากรและโครงสร้างทางอาชีพในพัฒนาการช่วงที่ 3

พื้นที่ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)	รายได้ประชากร		พนักงาน				รวม
		เฉลี่ยต่อคนต่อปี (บาท)	ประมง	บริษัท	รับจ้าง	ค้าขาย	อื่น ๆ	
กลุ่มที่ 1	8,000-8,500	60,000-65,000	103 (3.1%)	172 (5.2%)	667 (20.1%)	559 (16.9%)	1,813 (54.7%)	3,316 (100%)
กลุ่มที่ 2	7,500-13,000	70,000-90,000	187 (2.4%)	408 (5.2%)	2,357 (29.8)	1,732 (21.9%)	3,222 (40.8%)	7,906 (100%)
กลุ่มที่ 3	7,000-7,500	40,000-50,000	69 (2.2%)	274 (8.7%)	1,363 (43.0%)	846 (26.7%)	615 (19.4%)	3,167 (100%)

จากตารางที่ 5.22 เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินต่อสัดส่วนโครงสร้างอาชีพในพื้นที่ชุมชนทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าในชุมชนกลุ่มที่ 2 เป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ (7,500-13,000 บาท) มีสัดส่วนของรายได้ประชากรสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ (70,000-90,000 บาท) และมีสัดส่วนของการประกอบอาชีพประเภทต่าง ๆ อยู่ในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับชุมชนอื่น ๆ ขณะเดียวกันพื้นที่ในชุมชนกลุ่มที่ 3 มีราคาที่ดินน้อยที่สุด รายได้เฉลี่ยประชากรอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่น (7,000-7,500 บาท) แต่มีสัดส่วนของการประกอบอาชีพประเภทต่าง ๆ ในสัดส่วนที่สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ สอดคล้องกับการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่พบว่า ชุมชนในกลุ่มที่ 3 มีบทบาททางด้านที่อยู่

อาศัย และส่วนใหญ่เป็นแรงงานราคาถูกมีอาชีพรับจ้างและลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมทั้งในและนอกพื้นที่ ดังนั้นราคาที่ดินจึงมีผลต่อโครงสร้างอาชีพและรายได้ประชากร

จากการเปรียบเทียบปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อองค์ประกอบทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม มีความสอดคล้องกับบทบาทของชุมชนในแต่ละกลุ่ม กล่าวคือชุมชนกลุ่มที่ 1 ที่มีบทบาททางด้านพาณิชยกรรม มีสัดส่วนความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ และมีรูปแบบของเส้นทางคมนาคมแบบตารางกริด (Grid system) ประกอบกับมีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ แต่มีประชากรที่ประกอบอาชีพค้าขายน้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งเป็นเพราะกิจกรรมการค้าบริการขยายตัวอยู่ในพื้นที่รอบนอกชุมชนมากกว่า โดยเฉพาะบริเวณถนนสุขุมวิทและถนนเลี้ยวเมือง

ชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีบทบาททางด้านอุตสาหกรรม มีสัดส่วนความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมรองจากชุมชนกลุ่มที่ 1 แต่มีพื้นที่อุตสาหกรรมมากที่สุด และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ ที่อยู่ในระดับปานกลาง (เมื่อเทียบกับชุมชนอื่น) มีโครงสร้างประชากรและระดับรายได้มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ

ชุมชนกลุ่มที่ 3 ที่มีบทบาททางด้านที่อยู่อาศัย มีสัดส่วนความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมน้อยที่สุด แต่มีพื้นที่สำหรับพักอาศัยและสัดส่วนของมวลอาคารมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ ราคาที่ดินและรายได้เฉลี่ยของประชากรน้อยกว่ากลุ่มชุมชนอื่น ๆ แต่สัดส่วนของประชากรในวัยแรงงานและสัดส่วนของการประกอบอาชีพประเภทต่าง ๆ ในสัดส่วนที่สูงกว่าชุมชนอื่น ๆ

#### 5.4 การเปรียบเทียบองค์ประกอบทางด้านต่าง ๆ ของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา

หลังจากการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการเปรียบเทียบค่าทางสถิติในช่วงพัฒนาการเดียวกัน โดยวิธีการวิเคราะห์ตารางไขว้ (Cross Table Analysis) เพื่อพิสูจน์และอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาสำคัญของชุมชน ซึ่งในส่วนนี้เป็นการเปรียบเทียบค่าทางสถิติระหว่างช่วงพัฒนาการของชุมชน เพื่อเปรียบเทียบและใช้อธิบายปรากฏการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงเวลาตามลำดับพัฒนาการ โดยมีเนื้อหาสาระดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.23 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนในแต่ละช่วงเวลา

พื้นที่ ชุมชน	พัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ.2495-พ.ศ.2511) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก						พัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2512-พ.ศ.2547) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก						พัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2548-พ.ศ.2553) ยุคพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบก					
	พื้นที่ ถนน	พื้นที่ อุตสาหกรรม	พื้นที่ อยู่อาศัย	พื้นที่ พาณิชยกรรม	พื้นที่ อื่น ๆ	รวม	พื้นที่ ถนน	พื้นที่ อุตสาหกรรม	พื้นที่ อยู่อาศัย	พื้นที่ พาณิชยกรรม	พื้นที่ อื่น ๆ	รวม	พื้นที่ ถนน	พื้นที่ อุตสาหกรรม	พื้นที่ อยู่อาศัย	พื้นที่ พาณิชยกรรม	พื้นที่ อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1	13,065 3.3%	0.0 0.0	31,664.3 (8.0%)	1,144.7 (0.3%)	348,207.6 (88.4%)	394,082 (100%)	37,286 9.5%	9,348.63 (2.4%)	74,847.71 (19.0%)	11,914.75 (3.0%)	260,368 (66.1%)	393,765 (100%)	37,200 9.4%	9,348.6 (2.4%)	74,847.7 (19.0%)	11,338 (2.9%)	261,628 (66.4%)	394,362 (100%)
กลุ่มที่ 2	33,388 (3.8%)	972.2 (0.1%)	132,479.2 (15.0%)	311.8 (0.1%)	716,121 (81.0%)	883,272 (100%)	67,521 (7.6%)	731,32.7 (8.3%)	190,920.86 (21.6%)	17,350.26 (2.0%)	534,880.5 (60.5%)	810,673 (100%)	67,700 (7.7%)	126,426 (14.3%)	190,921 (21.6%)	16,721.6 (1.9%)	481,835 (54.5%)	883,604 (100%)
กลุ่มที่ 3	5,292 (2.4%)	114.8 (0.1%)	14,253.6 (6.4%)	200 (0.9%)	201,055.8 (90.2%)	220,916 (100%)	9,927 (4.5%)	2,674.8 (1.2%)	58,544.39 (26.3%)	3,888.49 (1.7%)	147,871.86 (66.3%)	222,907 (100%)	5,300 (2.4%)	27,290.74 (12.2%)	57,308.1 (25.7%)	5,451.31 (2.5%)	127,499 (57.2%)	222,849 (100%)

หมายเหตุ : พื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

ตารางที่ 5.24 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านสัดส่วนของมวลอาคารต่อพื้นที่ว่างในแต่ละช่วงเวลา

พื้นที่ ชุมชน	พัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ.2495-พ.ศ.2511) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก			พัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2512-พ.ศ.2547) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก			พัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2548-พ.ศ.2553) ยุคพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบก		
	มวลอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม	มวลอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม	มวลอาคาร	พื้นที่ว่าง	รวม
กลุ่มที่ 1	32,808.92 (8.3%)	361,273.08 (91.7%)	394,082 (100%)	9,8551.23 (25.0%)	295,425 (75.0%)	393,976.23 (100%)	97,975 (24.9%)	295,925 (75.1%)	393,900 (100%)
กลุ่มที่ 2	132,791.01 (15.1%)	750,480.99 (84.9%)	883,272 (100%)	283,619.95 (32.1%)	300,240.025 (67.9%)	583,859.98 (100%)	282,949 (32%)	601,151 (68%)	884,100 (100%)
กลุ่มที่ 3	14,453.50 (7.3%)	206,462.5 (92.7%)	220,916 (100%)	90,167.93 (40.5%)	132,732.07 (59.5%)	222,900 (100%)	90,399 (40.6%)	132,501 (59.4%)	222,900 (100%)

หมายเหตุ : พื้นที่มีหน่วยเป็นตารางเมตร

จากตารางที่ 5.23 และ 5.24 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนและสัดส่วนของมวลดอาคารต่อพื้นที่ว่างในแต่ละช่วงเวลา พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเห็นได้อย่างชัดเจนจากพัฒนาการช่วงที่ 1 สู่พัฒนาการช่วงที่ 2 และมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยหรือแทบจะไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงเลยจากพัฒนาการช่วงที่ 2 สู่พัฒนาการช่วงที่ 3 กล่าวคือ พัฒนาการช่วงที่ 1 สู่พัฒนาการช่วงที่ 2 มีสัดส่วนตัวเลขที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน แสดงให้เห็นว่าปัจจัยทางด้านการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรธรรมชาติ นโยบายของรัฐ (จากการศึกษาประวัติของชุมชนในอดีต) การพัฒนาเส้นทางคมนาคม การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและราคาที่ดิน มีผลต่อการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในชุมชน

เมื่อถึงพัฒนาการช่วงที่ 3 ที่สัดส่วนตัวเลขมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยหรือแทบจะไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงเลย แสดงให้เห็นว่าในพัฒนาการช่วงที่ 3 เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ จนเต็มศักยภาพของพื้นที่และไม่สามารถขยายตัวไปในทิศทางใดได้อีก สอดคล้องกับแนวคิดของ Conzen ที่ได้อธิบายแนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพผ่านช่วงเวลาต่าง ๆ ผสมผสานกับทฤษฎีของ Hillier (Movement economy), Siksna และ Smiles ที่ว่าการเปลี่ยนแปลงของชุมชนดังกล่าวเป็นลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบถดถอย เพราะการพัฒนาอย่างเต็มกำลังและใช้พื้นที่ว่างในเมืองจนหมด ย่านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยมีความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนจนมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นชุมชนแออัด ถึงระยะสุดท้ายพื้นที่มีความเสื่อมโทรม ความเป็นย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยเริ่มลดบทบาทลง มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง บ้างเรือนถูกลดทิ้งร้าง หรือกลายเป็นชุมชนแออัดด้วยมวลของอาคารที่หนาแน่นเกินไป (ตารางที่ 5.24) เพราะพื้นที่ว่างสำหรับการพัฒนาถูกนำไปใช้จนหมด สอดคล้องกับพัฒนาการช่วงที่ 3 ซึ่งเป็นช่วงเวลาปัจจุบันของชุมชน ที่การพัฒนาเมืองเกิดขึ้นรอบนอกของชุมชนบริเวณถนนสุขุมวิทและถนนเลียบเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงกว่าพื้นที่ในชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล

ตารางที่ 5.25 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านโครงสร้างประชากรในแต่ละช่วงเวลา

พื้นที่ ชุมชน	พัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2495-พ.ศ.2511) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำ	พัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2512-พ.ศ.2547) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก					พัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2548-พ.ศ.2553) ยุคพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบก				
		ประชากร (คน)	วัยเด็ก (1-14 ปี)	วัยแรงงาน (15-60 ปี)	วัยสูงอายุ (> 60 ปี)	รวม	ประชากร (คน)	วัยเด็ก (1-14 ปี)	วัยแรงงาน (15-60 ปี)	วัยสูงอายุ (> 60 ปี)	รวม
กลุ่มที่ 1		1,000-2,000	303 (10.3%)	2,212 (75.4%)	420 (14.3%)	2,935 (100%)	1,000-2,000	434 (13.1%)	2,266 (68.3%)	616 (18.6%)	3,316 (100%)
กลุ่มที่ 2		300-1,300	306 (10.3%)	2,507 (84.4%)	156 (5.5%)	2,969 (100%)	500-1,500	944 (11.9%)	5,810 (73.5%)	1,152 (14.6%)	7,906 (100%)
กลุ่มที่ 3		1,000-2,000	871 (12.5%)	5,224 (74.7%)	897 (12.8%)	6,992 (100%)	1,000-2,000	306 (9.7%)	2,740 (86.5%)	121 (3.8%)	3,167 (100%)

ตารางที่ 5.26 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านโครงสร้างการประกอบอาชีพในแต่ละช่วงเวลา

พื้นที่ ชุมชน	พัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2495-พ.ศ.2511) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำ	พัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2512-พ.ศ.2547) ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก							พัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2548-พ.ศ.2553) ยุคพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบก						
		รายได้เฉลี่ยต่อคน ต่อปี (บาท)	ประมง	พนักงาน บริษัท	รับจ้าง	ค้าขาย	อื่น ๆ	รวม	รายได้ประชากร เฉลี่ยต่อคนต่อปี (บาท)	ประมง	พนักงาน บริษัท	รับจ้าง	ค้าขาย	อื่น ๆ	รวม
กลุ่มที่ 1		50,000-55,000	474 (16.2%)	72 (2.5%)	390 (13.3%)	1,308 (44.6%)	691 (23.5%)	2,935 (100%)	60,000-65,000	103 (3.1%)	172 (5.2%)	667 (20.1%)	559 (16.9%)	1,813 (54.7%)	3,316 (100%)
กลุ่มที่ 2		30,000-80,000	778 (26.2%)	146 (4.9%)	720 (24.3%)	965 (32.5%)	360 (12.1%)	2,969 (100%)	70,000-90,000	187 (2.4%)	408 (5.2%)	2,357 (29.8%)	1,732 (21.9%)	3,222 (40.8%)	7,906 (100%)
กลุ่มที่ 3		30,000-40,000	857 (12.3%)	702 (10%)	1,615 (23.1%)	1,983 (28.4%)	1,835 (26.2%)	6,992 (100%)	40,000-50,000	69 (2.2%)	274 (8.7%)	1,363 (43%)	846 (26.7%)	615 (19.4%)	3,167 (100%)

จากตารางที่ 5.25 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านโครงสร้างประชากรในแต่ละช่วงเวลา พบว่าจากพัฒนาการช่วงที่ 2 สูพัฒนาการช่วงที่ 3 จำนวนประชากรโดยเฉพาะในวัยแรงงานมีสัดส่วนลดน้อยลงแต่ไม่มีความแตกต่างจากพัฒนาการช่วงที่ 2 มากนัก ลักษณะสำคัญที่บ่งบอกว่าจำนวนประชากรในชุมชนมีความหนาแน่นได้แก่ ความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้างโดยเฉพาะที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับแนวคิดของมานพ พงศทัต ที่ได้อธิบายไว้ว่าความหนาแน่นของประชากรที่เพิ่มมากขึ้น จะทำให้มีความต้องการพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัย พักผ่อน และทำงานมากขึ้นเป็นเงาตามตัว กล่าวคือประชากรที่เพิ่มขึ้นใหม่นี้จะก่อให้เกิดกิจกรรมหลักคือกิจกรรมที่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัย กิจกรรมที่เกี่ยวกับการทำงาน และกิจกรรมส่งเสริมที่เพิ่มขึ้นตามความเจริญของเศรษฐกิจและสังคมที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในอดีต

ซึ่งฉัตรชัย พงศ์ประยูร ได้อธิบายเพิ่มเติมว่าการเพิ่มขึ้นของประชากรเป็นผลโดยตรงจากปัจจัยดึงดูดของถิ่นใหม่ที่ประชากรต้องการย้ายเข้าไป และปัจจัยผลักดันจากถิ่นเดิมของผู้ย้ายถิ่นเหล่านั้น ซึ่งปัจจัยอันเป็นตัวดึงดูดให้ประชากรเกิดการย้ายถิ่นเข้าไปมีหลายสาเหตุด้วยกัน คือ ต้องการย้ายเข้ามาทำงานเพราะมีความเข้าใจว่าเป็นแหล่งโอกาสในการหางานทำที่ดี มีระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และการบริการทางด้านสังคมที่พร้อมกว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปที่ทำงานมีราคาถูก และราคาที่ดินที่เหมาะสม ตลอดจนความพอใจต่าง ๆ ทางด้านที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่มีความได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจที่มากกว่าถิ่นฐานเดิม

สอดคล้องกับลักษณะของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลที่ได้จากการศึกษาสภาพทั่วไปของชุมชน กล่าวคือ นอกจากจะมีโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งเป็นแหล่งงานสำหรับประชากรทั้งในและนอกชุมชน ยังมีแหล่งงานบริเวณใกล้เคียง เช่น บริเวณนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร แหล่งกิจกรรมการค้าการบริการบริเวณถนนสุขุมวิท แหล่งท่องเที่ยวบริเวณชายหาดบางแสน อ่างศิลา เป็นต้น ประกอบกับศักยภาพของชุมชนที่มีที่พักราคาถูก อยู่ไม่ไกลจากแหล่งงาน มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการและบริการทางสังคมที่มีความพร้อม จึงเป็นปัจจัยที่สนับสนุนให้มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อเนื่องไปถึงความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ในชุมชน

จากตารางที่ 5.26 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านโครงสร้างการประกอบอาชีพในแต่ละช่วงเวลา พบว่าจากพัฒนาการช่วงที่ 2 สูพัฒนาการช่วงที่ 3 โครงสร้างการประกอบอาชีพที่นอกเหนือจากการประกอบอาชีพประมงมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน หากอธิบายด้วยกระบวนการแยกย่อยของกิจกรรมที่ทำเพื่อยังชีพ (Sustenance Differentiation) และกระบวนการแยกย่อยในแง่กระจายตัว (Distributive Differentiation) โดยการพิจารณาส่วนประกอบหรือ

ประเภทของอาชีพที่ปรากฏอยู่ในสังคม และจำนวนประชากรที่อยู่ในแต่ละอาชีพ แสดงให้เห็นว่าเกิดความหลากหลายของการประกอบอาชีพและในแต่ละอาชีพมีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอาชีพพนักงานบริษัท/โรงงานอุตสาหกรรม อาชีพรับจ้าง และอาชีพค้าขาย ที่มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน เป็นผลสืบเนื่องมาจากศักยภาพของพื้นที่ที่อยู่ไม่ไกลจากแหล่งงานนอกชุมชน สร้างโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพของคนในชุมชน นอกเหนือจากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งซึ่งมีสัดส่วนลดน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด

**ตารางที่ 5.27** การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านราคาที่ดินในแต่ละช่วงเวลา

พื้นที่ชุมชน	ราคาที่ดิน (บาท)		
	พัฒนาการช่วงที่ 1 (พ.ศ.2495-พ.ศ.2511)	พัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2512-พ.ศ.2547)	พัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2548-พ.ศ.2553)
กลุ่มที่ 1	-	4,500-5,000	8,000-8,500
กลุ่มที่ 2	-	4,500-9,000	7,500-13,000
กลุ่มที่ 3	-	3,000-3,500	7,000-7,500

จากตารางที่ 5.27 การเปรียบเทียบพัฒนาการทางด้านราคาที่ดินในแต่ละช่วงเวลาพบว่าราคาที่ดินจากพัฒนาการช่วงที่ 2 สู่อุณหภูมิพัฒนาการช่วงที่ 3 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในชุมชนกลุ่มที่ 2 ที่มีการเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ หากอธิบายตามแนวคิดของมานพพงศ์ทัต ที่ได้อธิบายว่าพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง ย่อมจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูง พื้นที่ที่มีราคาที่ดินต่ำ จะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้น ที่ดินบริเวณชุมชนในกลุ่มที่ 3 ซึ่งมีบทบาทเพื่อการอยู่อาศัยจะมีราคาถูกที่สุด ขณะที่บริเวณชุมชนในกลุ่มที่ 2 และ 3 ที่มีบทบาทเพื่อการอุตสาหกรรม และพาณิชย์กรรมมีราคาสูงตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## บทที่ 6

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

#### 6.1 สรุปพัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี

จากพัฒนาการของชุมชนตั้งอดีตถึงปัจจุบันพบว่า การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพประกอบอาชีพเป็นประเด็นสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ ของพื้นที่โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ที่ส่งผลต่อการประกอบอาชีพและระบบความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจนผ่านโครงสร้างการสัญจรภายในพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แบ่งออกเป็นย่านอย่างชัดเจน ทั้งที่พักอาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม ซึ่งสามารถสรุปพัฒนาการในแต่ละช่วงเวลาสำคัญของชุมชนได้ดังต่อไปนี้

##### พัฒนาการช่วงที่ 1 : ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก (พ.ศ. 2495-พ.ศ.2511)

ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานและส่งผลต่อลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของชุมชนในช่วงพัฒนาการดังกล่าว ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 4 ประการ คือ

- 1) ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลและแหล่งประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง
- 2) รูปแบบการสัญจรที่ต้องพึ่งพาการเข้าถึงทางน้ำเป็นหลัก
- 3) ลักษณะการถือครองที่ดินที่ไม่มีผู้ใดหวงแหนหรือเป็นเจ้าของ
- 4) ความสัมพันธ์ทางสังคมแบบเครือญาติ หรือแบบสังคมชนบท

ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในขณะนั้น มีลักษณะทางด้านเศรษฐกิจของชุมชนที่เรียบง่ายด้วยกิจกรรมทางการค้าขนาดเล็กระดับพื้นที่บริเวณริมถนนวิจิตรปราการ และการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งซึ่งเป็นเศรษฐกิจหลักของชุมชน เป็นระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตนเอง และพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติเป็นหลัก ขณะที่ลักษณะทางด้านสังคมรวมทั้งสภาพวิถีชีวิตและวัฒนธรรม มีการผสมผสานและผูกพันอยู่กับแหล่งน้ำอย่างชัดเจน เป็นระบบสังคมเรียบง่ายแบบเครือญาติ มีวิถีชีวิตและวัฒนธรรมแบบชาวประมงท้องถิ่น สัมพันธ์กับลักษณะของชุมชนเมืองขนาดเล็กที่พึ่งพาการประกอบอาชีพและการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก ไม่มีความซับซ้อนในระบบมากนัก ประกอบด้วยสิ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยกระจุกตัวเป็นแนวยาวเลียบไปตามชายฝั่งทะเล (Seaside linear settlement) มีถนนวิจิตรปราการและถนนพิพิธเป็นถนนสายสำคัญวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมต่อกับสะพานไม้ต่าง ๆ ที่แยกเป็นกิ่งย่อยยื่นลงไปในทะเล เรียงรายเป็นแขนงเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ทางบกกับพื้นที่ทางน้ำ ลักษณะของโครงข่ายคล้ายกับ “ก้างปลา” ซึ่งเป็น

รูปแบบที่เรียบง่าย ไม่ซับซ้อน ด้วยลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมดังกล่าว ได้สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตความเป็นเมือง “ฐานน้ำ” (water based) ของชุมชนได้อย่างชัดเจน

ด้วยลักษณะของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลดังกล่าว สอดคล้องกับแนวคิดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับยุคเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐานชุมชนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพ ตลอดจนลักษณะการตั้งถิ่นฐานในยุคเริ่มต้นของชุมชนชายฝั่งทะเลอื่น ๆ ในประเทศไทย กล่าวคือ ในยุคเริ่มต้นการตั้งถิ่นฐานของชุมชนชายฝั่งทะเลโดยทั่วไป ที่มีความผูกพันอยู่กับแหล่งน้ำ อาศัยความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลในการประกอบอาชีพและดำเนินชีวิตประจำวันเป็นหลัก ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานของชุมชนบริเวณชายฝั่งทะเลเพื่อการประกอบอาชีพ สะท้อนให้เห็นถึงลักษณะทางด้านสังคมและกายภาพของชุมชน

ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพของชุมชนในยุคเริ่มต้นตามแนวคิดทฤษฎีที่อธิบายว่า ในระยะแรกของระบบเศรษฐกิจของชุมชนจะเป็นไปในลักษณะที่พึ่งพาตนเอง มีการลงทุนและค้าขายน้อย ประชากรประกอบอาชีพทางการเกษตร และพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติในการประกอบอาชีพเป็นส่วนใหญ่ ลักษณะทางด้านสังคมจึงเป็นแบบพึ่งพาตนเอง การติดต่อกับโลกภายนอกมีจำกัด ระดับความผูกพันในสังคมเป็นระบบเครือญาติที่ช่วยเหลือเกื้อกูลกันเป็นอย่างดี แสดงออกให้เห็นอย่างชัดเจนผ่านโครงสร้างและลักษณะทางกายภาพของชุมชนที่มีความเรียบง่าย อาคารบ้านเรือนจะเกาะกลุ่มบริเวณชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นเส้นทางจราจรสายหลัก ในลักษณะที่เรียกว่า Seaside Linear Settlement มวลอาคารมีขนาดเล็กและเกาะกันอย่างหลวม ๆ ไปตามภูมิประเทศ รูปทรงไม่แน่นอนและยังคงมีที่ว่างเป็นจำนวนมากในพื้นที่

ด้วยลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้สอดคล้องกับลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในพัฒนาการช่วงที่ 1 ยุคเริ่มต้นของการตั้งถิ่นฐานชุมชนที่อาศัยทรัพยากรชายฝั่งทะเลเป็นหลัก ทั้งการประกอบอาชีพ การดำเนินชีวิตประจำวันและการเดินทาง

## พัฒนาการช่วงที่ 2 : ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก (พ.ศ.2512 – พ.ศ.2547)

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของชุมชนในช่วงพัฒนาการดังกล่าว ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 7 ประการ คือ

- 1) การเปลี่ยนแปลงทรัพยากรธรรมชาติที่ชายฝั่งทะเลมีความตื้นเขินและสัตว์น้ำลดลง
- 2) การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพหลักจากอาชีพประมงเป็นอาชีพค้าขาย
- 3) การเพิ่มขึ้นของโครงข่ายคมนาคมทางบกโดยเฉพาะถนนสุขุมวิท
- 4) การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ

- 5) การอพยพเข้ามาของประชากรและแรงงานจากภายนอกพื้นที่
- 6) ราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น
- 7) แผนและนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของภาครัฐ

พัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในช่วงเวลาดังกล่าว พบว่าเป็นช่วงที่ชุมชนมีการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพอย่างต่อเนื่อง เกิดความซับซ้อนในระบบมากขึ้น ประเด็นสำคัญคือการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนจากการค้าเพื่อยังชีพมาเป็นการค้าเพื่อหวังผลกำไรมากขึ้น คือเกิดกิจกรรมการค้า การบริการและอุตสาหกรรมในพื้นที่อย่างกว้างขวาง แต่เศรษฐกิจหลักของชุมชนยังคงอยู่ที่การประกอบอาชีพประมงชายฝั่งเป็นหลัก ส่วนลักษณะทางสังคมเป็นระบบสังคมเมืองมากขึ้น เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากรโดยเฉพาะแรงงานจากนอกพื้นที่ กลายเป็นสังคมของคนแปลกหน้าที่มีความสัมพันธ์แบบห่างเหิน แต่ผู้ที่อาศัยอยู่มานานและอยู่ในละแวกบ้านเดียวกัน ยังคงมีความสัมพันธ์และช่วยเหลือกันเป็นอย่างดี

สำหรับปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในชุมชนคือการเพิ่มขึ้นของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกที่มีผลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นผลจากโครงการและนโยบายในระดับต่าง ๆ ของภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ส่งผลให้ชุมชนมีการปรับตัวและเกิดการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนเมืองริมน้ำในอดีตมาเป็นการขยายตัวและตั้งถิ่นฐานบนบกริมถนนสายหลักมากขึ้น กล่าวคือเกิดการพัฒนารถยนต์ส่วนบุคคลต่าง ๆ ในชุมชนเป็นถนนคอนกรีตได้มาตรฐาน ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของที่ตั้งถิ่นฐานตามถนนสายหลักอย่างต่อเนื่อง เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีความหลากหลาย เกิดย่านพาณิชยกรรมริมถนนหรือชานเมืองซึ่งเป็นถนนสายหลักของชุมชนตามทฤษฎีเศรษฐกิจที่อธิบายว่าบริเวณที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ย่อมดึงดูดกิจกรรมกิจกรรมการค้าการบริการเข้ามาในพื้นที่ การประกอบอาชีพค้าขายจึงเป็นอาชีพที่สร้างรายได้ให้กับประชาชนนอกเหนือจากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง ประกอบกับความสะดวกจากการเดินทางทำให้ประชาชนสามารถเดินทางไปประกอบอาชีพยังแหล่งงานภายนอกชุมชนได้มากขึ้น

ผลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกและพื้นที่โดยรอบ ส่งผลให้รูปแบบการเข้าถึงพื้นที่เปลี่ยนจากหน้าบ้านเป็นหลังบ้าน การขยายตัวของชุมชนมีทิศทางเข้าสู่ถนนสุขุมวิทและถนนสายสำคัญต่าง ๆ เป็นการตั้งถิ่นฐานในลักษณะเป็นแนวยาวไปตามเส้นทางคมนาคมทางบก (Rode Linear Settlement) จนเกิดการขยายตัวของกิจกรรมที่พักอาศัยและการค้าการบริการในชุมชนและมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้นจากพัฒนาการช่วงที่ 1 อย่างชัดเจน มีการขยายตัวและ

แบ่งซอยพื้นที่เพื่อสร้างสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม รูปแบบของมวลดอาคารที่ค่อนข้างแตกต่างและหลากหลายตามประเภทของกิจกรรมและลักษณะทางด้านเศรษฐกิจตามบทบาทหน้าที่ชุมชน

ด้วยลักษณะของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลดังกล่าวข้างต้น สอดคล้องกับแนวคิดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนหลังจากที่มีการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ ในพื้นที่ ตลอดจนลักษณะของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับชุมชนชายฝั่งทะเลอื่น ๆ ในประเทศไทย กล่าวคือ เมื่อมีการปรับปรุงทางการขนส่ง ประชากรเพิ่มขึ้น ภาวะค่าตอบแทนในภาคเกษตรกรรมลดน้อยลง แหล่งงานในภาคการค้าการบริการและภาคอุตสาหกรรมมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ให้ค่าตอบแทนสูงและมีความแน่นอน ส่งผลให้เกิดความหลากหลายของการประกอบอาชีพ การประกอบอาชีพประมงในชุมชนถูกลดบทบาทลง ระบบความสัมพันธ์ในชุมชนโดยเฉพาะสถาบันครอบครัวมีขนาดเล็กลง มีความสัมพันธ์แบบห่างเหิน เป็นสังคมของคนแปลกหน้า ซึ่งเป็นผลมาจากจากการเป็นสังคมแบบครอบครัวเดี่ยว และมีความคนแปลกหน้าเข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น

การเปลี่ยนแปลงทางด้านต่าง ๆ แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนผ่านองค์ประกอบทางด้านกายภาพของชุมชนตามแนวคิดของ Smileles, Conzen, Hiller และ Siksnas ที่อธิบายว่าเนื้อเมืองเก่าของชุมชนจะถูกปรับเปลี่ยนมากที่สุดจนเกิดเป็นพื้นที่ที่มีองค์ประกอบทางกายภาพที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว ประกอบด้วยที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม เกิดรูปแบบของมวลดอาคารที่มีความหลากหลาย กระจุกตัวอย่างหนาแน่นจากการแบ่งซอยพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์ที่เพิ่มมากขึ้น เส้นทางการหลักของพื้นที่ที่มีการเข้าถึงดีจะถูกใช้ไปในกิจกรรมด้านการค้า การบริการ เส้นทางรองและเส้นทางย่อยจะใช้ในกิจกรรมที่พักอาศัย หรือแบบผสมผสาน เพื่อให้เกิดการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนสูงและคุ้มค่ามากที่สุด

ด้วยลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้สอดคล้องกับลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในพัฒนาการช่วงที่ 2 ยุคของการพึ่งพาการสัญจรทางบกจนนำไปสู่การพัฒนาทางด้านต่าง ๆ ในพื้นที่อย่างเข้มข้น

### **พัฒนาการช่วงที่ 3 : ยุคพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบก (พ.ศ.2548 – พ.ศ.2553)**

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของชุมชนในช่วงพัฒนาการดังกล่าว ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 5 ประการ คือ

- 1) การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพหลักจากอาชีพค้าขายเป็นอาชีพรับจ้าง
- 2) การอพยพเข้าและออกของประชากรและแรงงาน
- 3) การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

4) ราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น

5) แผนและนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของหน่วยงานในพื้นที่ชุมชน

พัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในช่วงเวลาดังกล่าวพบว่า ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงจากยุคของชุมชนในพัฒนาการช่วงที่ 2 มากนัก เป็นการเสริมโครงสร้างพื้นฐานหลักเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการขยายตัวทางเศรษฐกิจหลัก ๆ ของเมืองกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท และถนนเลียบเมืองเป็นหลัก มีการพัฒนาและขยายตัวอย่างต่อเนื่องทั้งกลุ่มร้านค้าที่ให้บริการในระดับเมืองและระดับย่าน ขณะที่เศรษฐกิจหลักของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเปลี่ยนแปลงจากการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งเป็นอาชีพรับจ้างและค้าขายเป็นหลัก ผู้คนในชุมชนส่วนหนึ่งเป็นแรงงานที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เพราะมีค่าเช่าถูกและคุ้มค่างบค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานยังนอกพื้นที่ โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมที่มีอยู่เป็นจำนวนมากและไม่ห่างจากชุมชนชายทะเลมากนัก ประกอบกับแหล่งงานทั้งด้านการค้า การบริการโดยรอบพื้นที่ชุมชนที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก

ลักษณะทางด้านสังคม มีลักษณะเป็นครอบครัวเดี่ยวมากขึ้น มีคนแปลกหน้าเข้ามาในชุมชนเป็นจำนวนมาก ลักษณะเป็นแบบต่างคนต่างอยู่ จะรู้จักกันเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในละแวกเดียวกันเท่านั้น ขณะที่การก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเลที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่หนาแน่นในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง และเป็น การจำกัดการปลูกสร้างอาคารและที่อยู่อาศัยรุกล้ำชายฝั่งทะเลและที่ดินสาธารณประโยชน์ของชุมชน แต่ปริมาณการสัญจรผ่านและเข้าถึงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรียังคงมีอัตราสูง เพราะกิจกรรมการค้าการบริการที่หนาแน่นบริเวณดังกล่าว ซึ่งการพัฒนาจะเป็นไปบริเวณถนนสายหลักโดยรอบชุมชนเป็นส่วนใหญ่ เพราะมีกิจกรรมการค้าและบริการเกาะกลุ่มกันอยู่หนาแน่น

ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมดังกล่าว สอดคล้องกับแนวคิดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชนหลังจากที่มีการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ ในพื้นที่อย่างเต็มประสิทธิภาพ ตลอดจนลักษณะของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับชุมชนชายฝั่งทะเลอื่น ๆ ในประเทศไทย กล่าวคือ การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจจะมุ่งเน้นไปที่กิจกรรมการค้า การบริการและอุตสาหกรรมมากกว่าการเกษตร มีการประกอบอาชีพที่มีความหลากหลาย เกิดการเคลื่อนย้ายประชากรไปมาระหว่างพื้นที่ที่สร้างโอกาสในการประกอบอาชีพที่ดีกว่า ต่อเนื่องไปถึงระบบความสัมพันธ์ในชุมชนที่มีลักษณะเป็นครอบครัวเดี่ยว และเป็นสังคมของคนแปลกหน้าที่เข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น

สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งคือ ลักษณะทางด้านกายภาพของชุมชนในปัจจุบันเป็นผลมาจากการพัฒนา การขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของชุมชนทั้งสองยุคที่ผ่านมา จนเต็มศักยภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน กลายเป็นชุมชนที่มีความหนาแน่นไปด้วยสิ่งปลูกสร้างโดยเฉพาะที่อยู่อาศัยของประชากรวัยแรงงานที่มีค่าจ้างราคาถูก สภาพที่อยู่อาศัยทรุดโทรม ขาดการปรับปรุงและพัฒนา เป็นผลให้ชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลหรือศูนย์กลางเมืองเดิม บริเวณริมถนนวิจิตรปราการถูกลดบทบาทลง มีความสำคัญแค่ในระดับย่านย่อย ๆ ของเมือง

สอดคล้องกับแนวคิดของ Smileles, Conzen, Hiller และ Siksna ที่กล่าวถึงลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบถดถอย กล่าวคือ ในระยะหลังที่เมืองได้รับการพัฒนาอย่างเต็มกำลัง และใช้พื้นที่ว่างในเมืองจนหมด ย่านพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยมีความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนจนมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นชุมชนแออัด ความเป็นย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยเริ่มลดบทบาทลง มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง บ้างก็ถูกปล่อยทิ้งร้าง หรือกลายเป็นชุมชนแออัดด้วยมวลของอาคารที่หนาแน่นเกินไป เพราะพื้นที่ว่างสำหรับการพัฒนาถูกนำไปใช้จนหมดและเข้าสู่ภาวะตกต่ำ โดยมากมักเป็นโครงสร้างเก่าแก่ทรุดโทรม แต่สุดท้ายมักมีส่วนผสมของโครงสร้างเก่าที่มีประโยชน์ใช้สอยอย่างใหม่ปะปนกับโครงสร้างที่เกิดใหม่บนแปลงที่ดินเก่า ขนาด รูปร่าง และรูปทรงของมวลอาคารและบล็อกถนนมีความหลากหลาย พื้นที่ขนาดเล็ก มีความหนาแน่นของมวลอาคารมากในขณะที่มีพื้นที่ว่างน้อยลง

ด้วยลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้สอดคล้องกับลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในพัฒนาการช่วงที่ 3 ยุคของการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบกเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ และจำกัดการบุกรุกพื้นที่ชายฝั่งทะเลของคนในชุมชน

## 6.2 การอภิปรายผล

การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพกับบทบาททางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี มีการปรับตัวและส่งผลต่อกันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาการของชุมชนที่สำคัญได้แก่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชุมชน โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่ก่อให้เกิดการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของชุมชน สะท้อนให้เห็นถึงวิวัฒนาการการเจริญเติบโตของเมืองที่เกิดจากปรับตัวและพัฒนาไปตามยุคสมัย ส่งผลโดยตรงต่อโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ที่ต้องปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ตลอดจนสภาพเศรษฐกิจ สังคม และบทบาทของชุมชนที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงเวลาของการพัฒนาพื้นที่

จะเห็นได้ว่าจากพัฒนาการช่วงที่ 1 ไปสู่พัฒนาการช่วงที่ 2 ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนคือการเปลี่ยนแปลงจากการประกอบอาชีพประมงมาเป็นอาชีพค้าขาย เป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก การเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของประชากรที่ต้องการแสวงหาโอกาสในการประกอบอาชีพก่อให้เกิดการขยายตัวของการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ไปตามการเข้าถึงทางบกเป็นสำคัญ บทบาทของการเป็นชุมชนประมงดั้งเดิมจึงถูกลดบทบาทลง สืบเนื่องมาจนถึงพัฒนาการช่วงที่ 3 ลักษณะของการประกอบอาชีพยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน การประกอบอาชีพประมงถูกลดความสำคัญกลายเป็นอาชีพรับจ้างและอาชีพค้าขายที่สร้างรายได้หลักให้กับประชาชนในชุมชน ทั้งแหล่งงานภายในชุมชนและนอกชุมชนที่มีความหลากหลาย การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยเกิดความหนาแน่นตอบรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้นในชุมชน

เมื่อเมืองได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนเต็มศักยภาพของพื้นที่ ย่อมต้องเกิดปัญหาต่าง ๆ ต่อชุมชน ทั้งปัญหาความแออัดของที่อยู่อาศัย การจัดการสิ่งแวดล้อม ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เป็นต้น ดังนั้น การวางแผนพัฒนาเมืองย่อมต้องมีการวางแผนสำหรับอนาคตของเมืองด้วยเช่นเดียวกัน หรือการวางแผนพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่ดังกล่าวให้กับมามีชีวิตอีกครั้ง ภายใต้การพัฒนาหรือการเติบโตของเมืองที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อความเท่าเทียมกันของคุณภาพชีวิตประชาชนในแต่ละพื้นที่

### 6.3 ข้อเสนอแนะและการประยุกต์ใช้กับชุมชนอื่น ๆ

จากการศึกษาพัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม โดยวิธีการวิเคราะห์แผนที่ด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS: Geographic Information System) วิเคราะห์ตารางไขว้ (Cross Table Analysis) และการสัมภาษณ์แบบกลุ่มแบบเจาะจง (Focus Group Interviews) ตลอดจนข้อมูลเชิงพรรณนาที่ได้จากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ทำให้สามารถสรุปเป็นข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

#### 6.3.1 ข้อเสนอแนะในส่วนของภาครัฐ

1) ส่งเสริมและสนับสนุนร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งกำหนดให้มีการบริหารจัดการชุมชนชายฝั่งทะเลอย่างบูรณาการ เพื่อให้มีการใช้ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอย่างเหมาะสม ยั่งยืนและสมดุลทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเน้นที่การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นสำคัญ

2) เสนอแนะให้มีการจัดทำผังเฉพาะบริเวณชุมชน เพื่อส่งเสริมให้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมเก่าที่ยังคงหลงเหลืออยู่ในปัจจุบัน เพื่อคงรักษาเอกลักษณ์และส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

3) เสนอแนะให้มีการจัดกิจกรรมเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน โดยเฉพาะการประกอบอาชีพประมงชายฝั่งทะเล เช่น การจัดกิจกรรมตลาดนัดประมง การจัดพื้นที่ขายสินค้าทะเลที่ถูกต้อง สู่ลักษณะบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล เป็นต้น

4) การประชาสัมพันธ์และส่งเสริมให้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลเป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนที่มีชื่อเสียง โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์และลานกิจกรรมให้มีความสวยงามสอดคล้องกับเอกลักษณ์ของชุมชนประมง และกระจายการบริการรถยนต์ขนส่งสาธารณะขนาดเล็กผ่านเข้ามาในพื้นที่

### 6.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1) ควรมีการประเมินผลหรือศึกษาผลกระทบของสะพานเลียบชายฝั่งทะเลหลังจากที่มีการเปิดให้บริการ เพื่อพัฒนา ปรับปรุง หรือขุดเซย ในส่วนที่ชุมชนได้หรือเสียประโยชน์ไป

2) การศึกษาองค์ประกอบของเมืองเก่าที่เป็นชุมชนชายฝั่งทะเล ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร การวางแผนและพัฒนาพื้นที่เพื่อให้สอดคล้องกับยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลง สามารถประยุกต์ผลที่ได้จากการศึกษานำไปใช้ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลอื่น ๆ ให้มีความเหมาะสมกับบทบาทและศักยภาพของเมือง

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- ขวัญสุวรรณ อติโพธิ. เอกสารประกอบคำสอนปฏิบัติการวางแผน 1. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์, 2545.
- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานการปฏิบัติการเรื่อง กลยุทธ์ฟื้นฟูชุมชนเมืองริมน้ำ. กรุงเทพมหานคร : บริษัทศูนย์ถ่ายอินเตอร์ จำกัด, 2546.
- จุมพล หมอชาติ. ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง กับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้า บริการ ในเขตเทศบาลชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- ณรงค์ ธนาวิลาส. หลักเศรษฐศาสตร์อย่างง่าย. กรุงเทพมหานคร : บริษัท คิวพรีนซ์ จำกัด, 2549.
- ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล. กระบวนการเป็นเมืองกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ในประเทศกำลังพัฒนา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- เต็มศักดิ์ ภาณุวรรณ. ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงของชุมชนริมน้ำในคลองบางกอกน้อย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- ทัศนีย์ ทองสว่าง. สังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : โอ.เอส.พรีนติ้ง เฮาส์, 2549.
- นพดล สัมจินเทศ. การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนชายทะเลเทศบาลเมืองชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- ปราณระฟ้า พรหมประวดี. สนามทัศนะและรูปแบบการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะของชุมชนเมือง : กรณีศึกษา ชุมชนย่านเสาชิงช้า. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม. การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมศัพท์ทางสังคมวิทยา อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. กรุงเทพมหานคร : ราชบัณฑิตยสถาน, 2545.

วรรณรินทร์ พัฒนอเนก. วิวัฒนาการชุมชนและการผังเมือง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์  
มหาวิทยาลัยรังสิต, 2543.

วิลาวัลย์ ภมรสวรรณ. แนวทางการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลจังหวัดสมุทรสงคราม.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

ศุภางค์ ศุภพันธุ์มณี. บทบาทและความเชื่อมโยงของสะพานปลาที่มีต่อการพัฒนาเมือง  
สมุทรสาคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง. คณะ  
สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

สมศักดิ์ ศรีสันติสุข. การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม : แนวการวิเคราะห์และการ  
วางแผน. ขอนแก่น : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2536.

สมลักษณ์ บุญณรงค์. การเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ของชุมชนกระทุ้ง จังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์  
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

สุริชัย หวันแก้ว. สังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
2531.

สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา. น้ำ : ป่าเกิดแห่งวัฒนธรรมไทย. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช,  
2529.

เสถียร วิพรหมหา. การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมของวัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา บัณฑิตวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

อภิรดี เกษมสุข และสรายุทธ ทรัพย์สุข. กรุงเทพฯที่เปลี่ยนไป. วารสารหน้าจั่ว คณะสถาปัตยกรรม  
ศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2544, หน้า129.

### ภาษาอังกฤษ

Conzen, M. The Urban landscape: historical development and management.  
London : Academic Press, 1981.

Keeble, L. Principle and practice of town and country planning. London : The Estates  
Gazette, 1972.

Krier, R. Urban space. London : Academy Editions, 1984.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แบบสำรวจภาคสนามสำหรับงานวิทยานิพนธ์ของนิสิตภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2553

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : พัฒนาการของชุมชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดชลบุรี

ผู้ดำเนินการวิจัย : นางสาวพัชรี ทองอำไพ

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล : การสำรวจสภาพพื้นที่, การสังเกตการณ์, การสัมภาษณ์เป็นรายบุคคล/รายกลุ่ม  
บริเวณที่ทำการสำรวจ.....วันที่.....เวลา.....ผู้สำรวจ.....

แบบสำรวจฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย โดยการเก็บข้อมูลตามสภาพความเป็นจริงเพื่อการวิจัยเชิงวิชาการ

ส่วนที่ 1 ลักษณะสภาพแวดล้อมของชุมชน

1. รูปแบบการตั้งถิ่นฐานและสภาพอาคารบ้านเรือน

- 1.1 ลักษณะของการปลูกสร้างอาคารริมชายฝั่งทะเล.....  
สภาพพื้นที่.....
- 1.2 ลักษณะประเภทของอาคาร.....ความสูง.....เมตร จำนวนชั้น.....ชั้น  
สภาพอาคาร.....
- 1.3 ลักษณะหรือประเภทของการใช้ที่ดินริมชายฝั่งทะเล.....  
สภาพของการใช้ที่ดินริมฝั่งทะเล.....
- 1.4 สภาพในปัจจุบันและปัญหาที่พบ.....
- 1.5 ลักษณะของการปลูกสร้างอาคารริมถนนหรือริวกวาล.....  
สภาพพื้นที่.....
- 1.6 ลักษณะประเภทของอาคาร.....ความสูง.....เมตร จำนวนชั้น.....ชั้น  
สภาพอาคาร.....
- 1.7 ลักษณะหรือประเภทของการใช้ที่ดินริมถนนหรือริวกวาล.....  
สภาพของการใช้ที่ดินริมถนนหรือริวกวาล.....
- 1.8 สภาพในปัจจุบันและปัญหาที่พบ.....

2. ลักษณะของการใช้ประโยชน์จากทะเล

- 2.1 ลักษณะของการใช้ประโยชน์จากชายทะเลเพื่อ.....
- 2.2 สภาพในปัจจุบันและปัญหาที่พบ.....

3. ลักษณะและรูปแบบของการสัญจรในชุมชน

- 5.1 ลักษณะและรูปแบบการสัญจรทางบก.....
- 5.2 ลักษณะรูปแบบการสัญจรทางน้ำ.....
- 5.3 ลักษณะของพาหนะที่ใช้.....
- 5.4 สภาพในปัจจุบันและปัญหาที่พบ.....

4. การขยายตัวของพื้นที่

- 4.1 ลักษณะการขยายตัวของอาคารและการใช้ที่ดิน.....

4.2 กิจกรรมที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของเมือง.....

4.3 สภาพในปัจจุบันและปัญหาที่พบ.....

### ส่วนที่ 2 รูปแบบทางเศรษฐกิจและอาชีพของผู้คนที่อาศัยอยู่ในชุมชน

1. กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการประกอบอาชีพ.....

2. รูปแบบของตลาดและศูนย์กลางทางการค้า.....

3. วิถีชีวิตและการพัฒนาทางอาชีพที่มีความผูกพันกับทะเล.....

### ส่วนที่ 3 รูปแบบความสัมพันธ์ของผู้คนในชุมชน

1. ลักษณะของความผูกพันร่วมในชุมชน

ลักษณะของกิจกรรม ในพื้นที่	การปะทะสัมพันธ์ และขอบเขตของกิจกรรมที่เกิดขึ้น			ลักษณะความสัมพันธ์		หมายเหตุ
	ใน ครอบครัว	ใน ชุมชน	นอก ชุมชน	ก้าวหน้า	ถดถอย	
หลับนอน						
ทำงาน						
เรียน, การศึกษา						
ตลาด, การค้า						
นันทนาการ, สันทนาการ						
การบริการ						
การติดต่อสื่อสาร						
ศาสนา,ขนบธรรมเนียม						
ประเพณี, การละเล่นทางน้ำ						

2. ระดับของความผูกพันของผู้คนที่อาศัยอยู่ริมชายฝั่งทะเล

รายละเอียด	มาก	ปานกลาง	น้อย	เหตุผล
1. การรับรู้และความภูมิใจในการเป็นชุมชนริมชายฝั่งทะเล				
2. ความรู้สึกความเป็นเจ้าของที่ดิน				
3. ความผูกพันกับสภาพอาคารบ้านเรือนริมทะเล				
4. ความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมชุมชนและธรรมชาติ				
5. ความรู้สึกปลอดภัยภายในชุมชน				
6. ลักษณะของความคล้ายคลึงกันในชุมชน				
7. การติดต่อสื่อสารหรือการปะทะกันภายในชุมชน				
8. สรุปภาพรวมความผูกพันและความเป็นชุมชนริมทะเล				

3. ลักษณะประชากรและกลุ่มคนในชุมชน (ศาสนา, เชื้อชาติ, ภาษา, ความเชื่อ, การดำรงชีพ).....

4. บทบาทหน้าที่ของชุมชน.....

5. ภาพรวมระดับความผูกพัน.....

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวพัชรี ทองอำไพ เกิดวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2528 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี  
หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะ  
มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ในปี พ.ศ. 2550 เกียรตินิยมอันดับ 2 และเข้า  
ศึกษาต่อในหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปี พ.ศ. 2551



ศูนย์วิทยพัชร์พยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย