

บทที่ 6

การเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญากับบทบาทด้านเศรษฐกิจ และสังคม ของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี

จากการเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน พบว่า มีนัยยะที่เชื่อมโยงกันเป็นอย่างดีกับบทบาททางด้านเศรษฐกิจ และสังคม ของแต่ละยุคสมัย ทั้งนี้ทั้งลักษณะเชิงสัญญาน เศรษฐกิจ และสังคม ล้วนเป็นเหตุและผลของกันและกันอย่างต่อเนื่องและเด่นชัด จนสามารถระบุความสัมพันธ์ดังกล่าวได้อย่างเป็นระบบตลอดจนสามารถระบุเงื่อนไขของปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ได้จากการคาดการณ์แนวโน้มในอนาคตบนพื้นฐานของความสัมพันธ์นั้นๆ

ในบทนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการระบุ

- ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญาน และบทบาททางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
- สภาพปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี

โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น

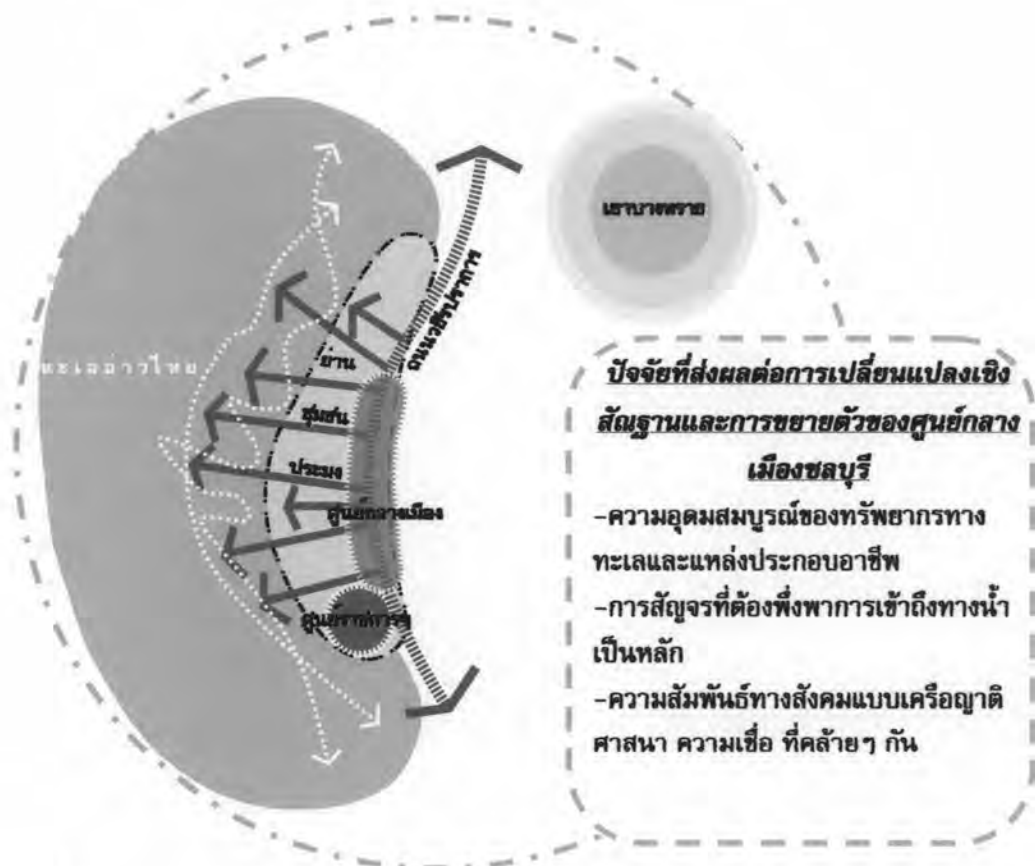
- 6.1 การเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญานกับบทบาทด้านเศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
 - 6.1.1 พัฒนาการช่วงที่ 1: ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำ (พ.ศ. 2464-2495)
 - 6.1.2 พัฒนาการช่วงที่ 2: ยุคการขยายตัวทางบก (พ.ศ. 2496-2520)
 - 6.1.3 พัฒนาการช่วงที่ 3: ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก (พ.ศ. 2521-ปัจจุบัน)
- 6.2 ปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี

6.1 การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานกับบทบาทด้านเศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี

จากการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีกับบทบาททางด้านเศรษฐกิจและสังคมตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

6.1.1 พัฒนาการช่วงที่ 1: ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำ (พ.ศ. 2464–2495)

ลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงนี้ มีลักษณะเป็นแนวยาวเรียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทยซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันตก มีภูเขาบางทรายทอดตัวยาวอยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเมือง มีถนนขีรปราการมีลักษณะเป็นถนนดินเป็นแนวแกนหลักสำคัญวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ความยาวประมาณ 4 กิโลเมตรเรียบตามชายฝั่ง เป็นเส้นทางบกที่มีความสำคัญเนื่องจากเป็นศูนย์รวมการกระจายและการเข้าถึงพื้นที่ศูนย์กลางเมือง โดยเชื่อมโยงทั้งการเข้าถึงทางทะเลจากโครงข่ายย่อยๆ (สะพานต่างๆ) ที่แตกแขนงตั้งฉากกับถนนขีรปราการยื่นลงไปในทะเล และเชื่อมเมืองทางบกจากเหนือสู่ใต้เพื่อให้สามารถเข้าถึงกันได้สะดวก โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่ศูนย์ราชการของเมืองซึ่งอยู่บริเวณทิศใต้ซึ่งมีถนนขีรปราการเป็นถนนเชื่อมการเข้าถึงของชุมชนด้านทิศเหนือของเมือง ตามลักษณะดังกล่าวทำให้ลักษณะเชิงสัณฐานของเมืองชลบุรีมีลักษณะโครงสร้างเป็นแบบ “ฐานน้ำ” มีลักษณะโครงข่ายการสัญจรทางบกเป็นแบบ “ก้างปลา” โดยพบว่าการเข้าถึงและรับรู้เมืองส่วนใหญ่ในช่วงพัฒนาการนี้ เป็นการรับรู้เมืองจากทางน้ำ ดังนั้นโครงข่ายทางบกจึงมีลักษณะง่าย ๆ ไม่มีความสลับซับซ้อนอะไรมากนัก



รูปที่ 6.1 รูปแบบเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรี ช่วงพัฒนาการที่ 1 ยุคพึ่งพาการสัญจรทางน้ำ

(ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2551)

ลักษณะเชิงสัณฐานกับบทบาททางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงเวลาดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังนี้

- ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงพัฒนาการดังกล่าว ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ 1) พื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเลและแหล่งประกอบอาชีพประมง 2) รูปแบบการสัญจรที่ต้องพึ่งพาการเข้าถึงทางน้ำ 3) ความสัมพันธ์ทางสังคมแบบเครือญาติ ศาสนา หรือความเชื่อที่คล้ายๆ กัน

การก่อตัวของชุมชนเมืองชลบุรีและการตั้งถิ่นฐานเกิดการกระจุกตัวบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในช่วงพัฒนาการนี้ อันเนื่องมาจากประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการประมงเป็นหลัก โดยจะเห็นได้ว่าลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่เมืองชลบุรีในช่วงระยะแรก ผูกพันอยู่กับความสมบูรณ์ของแหล่งทรัพยากรทางทะเล เนื่องจากเป็นพื้นที่ทับถมกันของตะกอนปากแม่น้ำบางประกง ทำให้มีสัตว์น้ำชุกชุมและแหล่งน้ำที่สะดวกทั้งในการประกอบอาชีพและการสัญจร ทำให้มีกลุ่มคนที่มีเชื้อชาติ ความเชื่อ ศาสนา และความศรัทธาที่คล้ายกัน (สังเกตได้จากการสร้างศาสนสถานที่กระจุกตัวกันบริเวณด้านทิศตะวันออกของถนนวิจิตรปราการเพื่อทำนุบำรุงพระศาสนา แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์อย่างแน่นแฟ้นของกลุ่มคนในทางสังคมรูปแบบเดียวกัน) ผลจากการตั้งถิ่นฐานกระจุกตัวกันอย่างหนาแน่นด้วยปัจจัยดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการรวมกลุ่มทางสังคมขนาดเล็กในพื้นที่ รวมทั้งเกิดกิจกรรมการค้าและบริการตามมา พัฒนาจนเกิดเป็นศูนย์กลางทางการค้าและพาณิชย์กรรมขนาดเล็กที่สำคัญของชุมชนเมืองชลบุรีบริเวณแนวถนนวิจิตรปราการ โดยมีลักษณะโครงข่ายการสัญจรแบบง่ายๆ ไม่ซับซ้อน สามารถรองรับการให้บริการภายในพื้นที่ได้อย่างดี เมื่อเวลาผ่านไปเมืองชลบุรีเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาโครงข่ายถนนย่อยขึ้นในพื้นที่แม้จะยังไม่มีความเชื่อมโยงกันโดยสะดวกเท่าที่ควร การขยายตัวของเมืองจึงยังคงเป็นลักษณะแนวยาวนานกับแนวชายฝั่งทะเลขึ้นไปทางทิศเหนือของเมือง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้คนยังคงผูกพันอยู่กับแหล่งที่ตั้งที่เอื้อต่อการประกอบอาชีพประมง และการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก

- ลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีเป็นแบบเรียบง่าย สัมพันธ์กับโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่มีลักษณะเป็นย่านศูนย์กลางการค้าขายขนาดเล็กกะทัดรัด (compact) เพื่อซื้อขายแลกเปลี่ยนเล็กน้อยๆ และยังชีพประจำวัน รวมทั้งระบบสังคมแบบเครือญาติพี่น้องหรือกลุ่มคนที่มีความเชื่อคล้ายๆ กัน ทำให้ระบบสังคมไม่มีความซับซ้อน เป็นแบบเรียบง่ายเช่นกัน

ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงยุคพึ่งพาทางน้ำมีลักษณะทางเศรษฐกิจแบบเรียบง่าย โดยมีพื้นที่กิจกรรมการค้าและบริการอยู่บริเวณถนนแกนสายหลัก ประกอบอาชีพประมงเพื่อการยังชีพและค้าขายเล็กๆ น้อยๆ ทำให้โครงสร้างเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีถนนวิจิตรปราการเป็นถนนแกนหลักที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงสุด สัมพันธ์กับการเป็นย่านศูนย์กลางทางการค้า การบริการ ตลาด และจุดแลกเปลี่ยนสินค้าที่สำคัญของเมือง มีสะพานต่างๆ ที่ถูกสร้างขึ้นโดยยืนยาวเป็นกิ่งย่อยแตกแขนงเป็นย่านพื้นที่อยู่อาศัยหลักของ

เมือง โดยเกาะกลุ่มกันอยู่ค่อนข้างหนาแน่นเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมกับวิถีชีวิตตามสภาพสังคมของชาวประมง อยู่กันแบบเครือญาติ ทำให้การขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองค่อนข้างสอดคล้องและสัมพันธ์กับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมแบบวิถีประมงยังชีพ

- ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงพัฒนาการดังกล่าว ซึ่งซ้อนกันอยู่ทั้งในมิติทางกายภาพที่แสดงออกทางสัณฐานอย่างชัดเจนจากลักษณะแนวยาวเรียบชายฝั่งทะเล มิติทางสังคมที่ผูกมัดวิถีชีวิตชาวบ้านกับวัฒนธรรมของกลุ่มคนในพื้นที่ และมิติทางเศรษฐกิจแบบเรียบง่ายที่อยู่บริเวณแนวแกนหลักด้วยกิจกรรมทางการค้าขายเล็กๆ ระดับพื้นที่ ประกอบอาชีพส่วนใหญ่เกี่ยวกับประมงดังกล่าวสะท้อนถึงวิถีชีวิตความเป็นเมือง “ฐานน้ำ” (water based) ของศูนย์กลางเมืองชลบุรีอย่างชัดเจน

จากรูปแบบเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงนี้ ซึ่งมีถนนวิจิตรปรากฏเป็นถนนแกนหลักที่สำคัญ วางตัวในแนวเหนือ-ใต้ มีศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่สูงในช่วงเวลาดังกล่าว มีสะพานต่างๆ แยกเป็นกิ่งย่อยยื่นยาวเรียงรายเป็นแขนงเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่บนบกกับพื้นที่ทางน้ำ รวมทั้งสภาพวิถีชีวิตและวัฒนธรรมที่มีการผสมผสานและผูกอยู่กันแหล่งน้ำ สะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่กับวิถีชาวบ้านอย่างชัดเจน การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของเมืองจึงมีการแผ่ขยายไปในแนวแกนด้านทิศเหนือเรียบชายฝั่งทะเลในลักษณะเดียวกัน เป็นตัวบ่งชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ที่แยกไม่ออกระหว่างคนกับน้ำในช่วงเวลาดังกล่าว

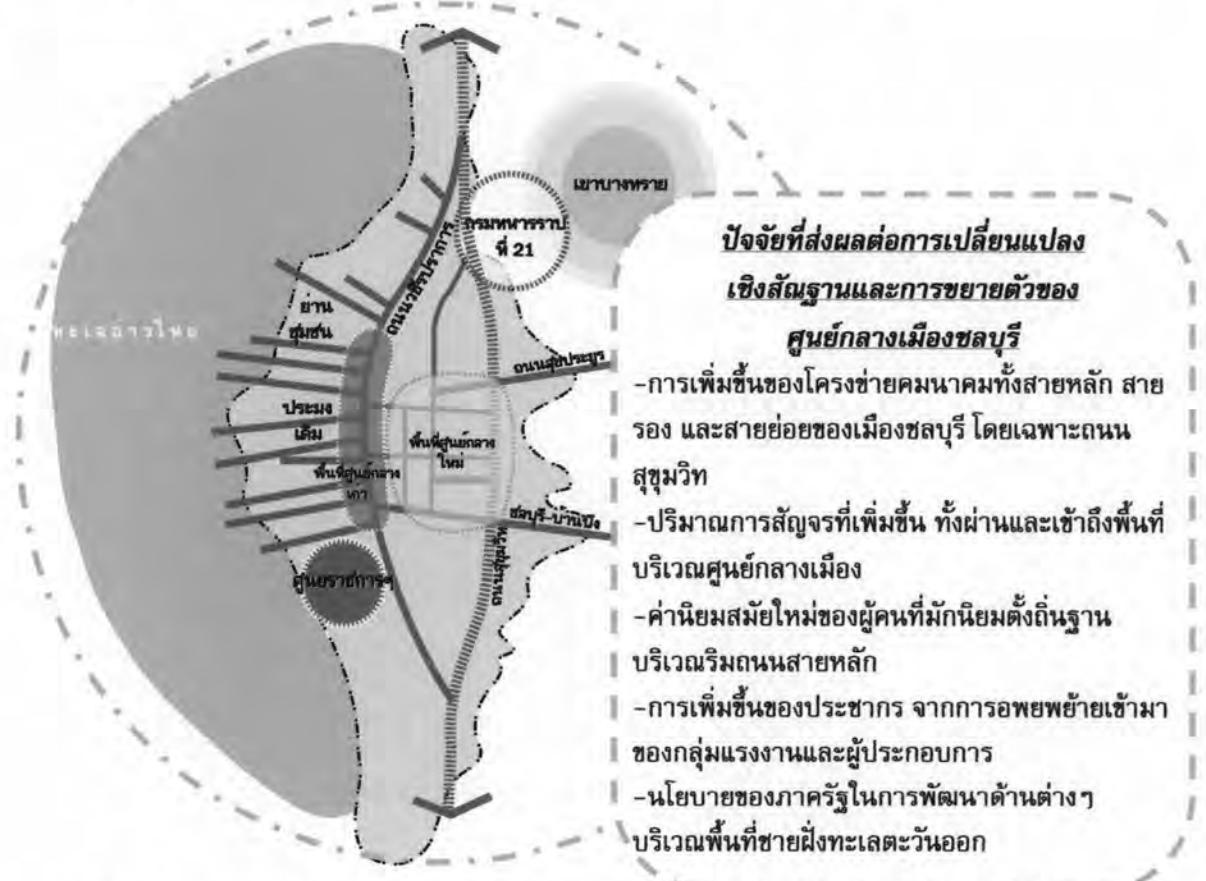
- เกิดรูปแบบการสัญจรอิสระ (natural movement) แบบง่ายๆ ในพื้นที่ โดยมีถนนวิจิตรปรากฏเป็นถนนแนวแกนหลักสายสำคัญ และแจกจ่ายการสัญจรไปยังถนนสายย่อยๆ ออกสู่พื้นที่ทะเล

จากลักษณะเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงดังกล่าวที่มีลักษณะเป็นโครงข่ายการสัญจรแบบง่าย ๆ วางตัวยาวในแนวแกนเหนือใต้ มีย่านศูนย์กลางการค้าและการบริการกระจุกตัวอยู่ตรงกลางของพื้นที่ บริเวณถนนแนวแกนหลักของเมือง ซ้อนทับด้วยระบบสังคมเรียบง่ายแบบเครือญาติ มีวิถีชีวิตและวัฒนธรรมแบบชาวประมงท้องถิ่น ด้วยความสัมพันธ์ของรูปแบบโครงสร้างเมืองดังกล่าวส่งผลให้เกิดการสัญจรในพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ต่างๆ เกิดเป็นระบบการสัญจรอิสระแบบง่ายๆ บนระบบโครงข่ายการสัญจรที่มีถนนแกนหลักเป็นตัวแจกจ่ายการสัญจรไปยังโครงข่ายย่อยๆ ออกสู่พื้นที่ทะเล

6.1.2 พัฒนาการช่วงที่ 2: ยุคการขยายตัวสู่บก (พ.ศ. 2496–2520)

ลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงพัฒนาการดังกล่าวนี้ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน โดยมีการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับพื้นที่และระดับเมือง แต่ลักษณะสัณฐานโดยทั่วไปยังเป็นลักษณะเมืองแบบแนวยาวเรียบชายฝั่งทะเล แต่มีการขยายตัวทางบกมากขึ้น มีถนนสุขุมวิท (ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ตัดเข้ามาใหม่) เป็นถนนแนวแกนสำคัญ วางตัวในแนวเหนือใต้ความยาวช่วงผ่านเมืองประมาณ 7 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างภาคมหานครกับเมืองทางภาคตะวันออก (ระยะทาง 97 กิโลเมตร) โดยตัดผ่านพื้นที่ศูนย์กลางเมือง มีถนนวิจิตรปรากฏและถนนพิพิธเป็นถนนแกนรองอยู่ถัดเข้าไปด้านในริมชายฝั่งทะเลห่างจากถนนสุขุมวิทซึ่งวางตัวในแนวแกนเดียวกันเฉลี่ยประมาณ 400

เมตร มีความยาวจากด้านทิศเหนือบริเวณหน้าขนส่งจังหวัดชลบุรีถึงด้านทิศใต้บริเวณหน้าสถานีตรวจอากาศจังหวัดชลบุรี ความยาวประมาณ 5 กิโลเมตร โดยทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงการสัญจรภายในพื้นที่ระหว่างชุมชนด้านทิศเหนือ ทิศใต้ และพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี จากลักษณะดังกล่าวทำให้ลักษณะเชิงสัณฐานของเมืองชลบุรีมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะโครงสร้างเมืองจาก “ฐานน้ำ” มาเป็นลักษณะแบบ “ฐานบก” มากขึ้น มีการพัฒนาลักษณะโครงข่ายการสัญจรทางบกเป็นแบบตาตาราง ส่วนพื้นที่บริเวณริมชายฝั่งยังคงมีลักษณะเป็นแบบ “ก้างปลา” แต่มีการถมพื้นที่ทะเลแทนการยื่นสะพานลงไป โดยพบว่า การเข้าถึงและรับรู้เมืองส่วนใหญ่ในช่วงพัฒนาการนี้ เป็นการรับรู้และเข้าถึงเมืองจากทางบกเป็นสำคัญ ทำให้เกิดการพัฒนาคอร์ข่ายทางบกที่มีความซับซ้อนขึ้น ตอบรับกับยุคสมัยที่มีการเปลี่ยนแปลง



รูปที่ 6.2 รูปแบบเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรี ช่วงพัฒนาการที่ 2 ยุคการขยายตัวสู่บก (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2551)

ลักษณะเชิงสัณฐานกับบทบาททางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงเวลาดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังนี้

- ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงพัฒนาการดังกล่าว ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 5 ประการ คือ 1) การเพิ่มขึ้นของโครงข่ายการคมนาคม 2) ปริมาณการสัญจรที่เพิ่มขึ้นทั้งผ่านและเข้าถึง 3) ค่านิยมสมัยใหม่ที่นิยมตั้งถิ่นฐานริมถนนสายหลักมากขึ้น 4) การอพยพเข้ามาของประชากรและแรงงานจากภายนอกพื้นที่ 5) แผนและนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของภาครัฐ

กล่าวคือ ในช่วงพัฒนาการยุคการขยายตัวสู่บก (พ.ศ. 2496–2520) ของ ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะเชิงสัณฐานอย่างชัดเจน โดยมี ปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลต่อลักษณะเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรี คือ การ เพิ่มขึ้นของระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบก จากโครงการและนโยบายใน ระดับต่างๆ จากภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก ทำให้เกิด ระบบเศรษฐกิจของเมืองชลบุรีมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดการอพยพย้ายถิ่น เข้ามาของประชากร และแรงงานที่มีความหลากหลายเข้ามายังพื้นที่ที่มีศักยภาพ ทางเศรษฐกิจสูง นั่นคือ พื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมืองชลบุรี และเกิดการรวมกลุ่มที่มี ความสลับซับซ้อนมากขึ้น รวมทั้งเกิดค่านิยมสมัยใหม่ในการตั้งถิ่นฐานบริเวณริม ถนนสายหลักตามสภาวะทางเศรษฐกิจที่กำลังมุ่งพัฒนาภาคการค้าและการบริการ อย่างต่อเนื่อง เหล่านี้เป็นปัจจัยผลักดันและเร่งเร้าให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมือง ชลบุรีอย่างชัดเจน สังเกตได้จากการเพิ่มขึ้นของรูปแบบโครงข่ายถนนทั้งสายหลัก สายรอง สายย่อยของเมืองที่แผ่ขยายออกไปอย่างรวดเร็ว การเพิ่มขึ้นของการใช้ ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รวมถึงพัฒนาการอย่างชัดเจนของรูปแบบมวลอาคาร และพื้นที่ว่าง/ขนาดบล็อกรถยนต์ของเมืองชลบุรี

- การปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจในช่วงยุคการขยายตัวสู่บก จากการค้าเพื่อ การยังชีพมาเป็นการค้าเพื่อหวังผลกำไรมากขึ้น ส่งผลต่อลักษณะเชิงสัณฐานของ ศูนย์กลางเมืองชลบุรีอย่างชัดเจน อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้ง ถิ่นฐานของชุมชน (เป็นแบบกึ่งฐานหน้าฐานบก) ทำให้ศูนย์กลางเมืองชลบุรีเกิดการ เคลื่อนตำแหน่ง

กล่าวคือ ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจของเมือง จากการค้าขายเพื่อการยังชีพ สาขาเศรษฐกิจหลักขึ้นอยู่กับเกษตรและประมง เมื่อ เวลาผ่านไปศูนย์กลางเมืองชลบุรีเกิดการเปลี่ยนแปลงตามยุคสมัย โดยเกิด กิจกรรมการค้าขายแบบหวังผลกำไรมากขึ้น สาขาเศรษฐกิจหลักของเมืองเปลี่ยน มาขึ้นกับกิจกรรมการค้า การบริการและอุตสาหกรรม ทำให้เมืองเกิดการ เปลี่ยนแปลงของโครงสร้างเชิงสัณฐาน โดยขยายตัวมาตั้งถิ่นฐานตามโครงข่ายถนน สายหลักอย่างต่อเนื่อง พื้นที่ศูนย์กลางเมืองในอดีตเคยตั้งอยู่บริเวณถนนวิชร ปรากร ซึ่งเป็นถนนแกนหลักสำคัญในอดีต เกิดการเคลื่อนตำแหน่งมาพัฒนาอยู่ บริเวณถนนสุขุมวิทซึ่งสามารถเข้าถึงได้ดีกว่า รวมทั้งเป็นถนนแกนหลักในช่วง พัฒนาการดังกล่าวที่มีปริมาณการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึงในปริมาณสูง สอดคล้อง กับบทบาททางเศรษฐกิจที่เป็นลักษณะกิจกรรมการค้า การบริการ ที่ต้องการความ สะดวกในการเข้าถึงและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

- ลักษณะเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงพัฒนาการดังกล่าว ปังชี้ให้เห็น ถึงลักษณะทางสังคมแบบวิถีชาวบกมากขึ้นตามลำดับ

ภายหลังการตัดเข้ามาและการพัฒนาของถนนสุขุมวิทสุขุมวิทเป็นแบบ 4 ช่อง การจราจร ซึ่งส่งผลให้เกิดการสัญจรทางบกที่สะดวก รวดเร็ว ส่งผลให้สภาพทาง สังคมแบบพึ่งพากันของชาวน้ำ เศรษฐกิจแบบเพื่อยังชีพ สังคมแบบเอื้อเพื่อและ

รูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบ “ฐานน้ำ” (water based) ของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในอดีตที่มีการประกอบอาชีพประมงและตั้งถิ่นฐานเป็นแนวชายฝั่งลงไปทะเลเรียบชายฝั่ง ถูกพัฒนาและขยายตัวมาเป็นแบบ “ฐานน้ำกึ่งฐานบก” (water-land based) มากขึ้น ผู้คนเริ่มมีการขยายตัวโดยเกาะเป็นแนวยาวตามริมถนนสายหลัก สายรอง เพื่อประกอบอาชีพเกี่ยวกับการค้า และการบริการ เพื่อหวังผลกำไรทางเศรษฐกิจ สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตน้ำมาเป็นวิถีแบบชาวบกมากขึ้น มีโครงข่ายการสัญจรระบบตาราง (grid system) ขนาดใหญ่ ที่เอื้อต่อรูปแบบการสัญจรและการเข้าถึงของรถยนต์ และเป็นผลดีต่อรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจสมัยใหม่ของเมือง แต่ไม่เอื้อต่อรูปแบบการเดินเท้าและการเข้าถึงระดับพื้นที่

6.1.3 พัฒนาการช่วงที่ 3: ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก (พ.ศ. 2521–2549)

ลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงพัฒนาการดังกล่าวนี้ มีลักษณะคล้ายไทมมูซีย์ด้านซ้าย วางตัวเป็นแนวยาวขนานกับพื้นที่ชายฝั่งทะเล มีถนนสุขุมวิทเป็นถนนแนวแกนหลักสำคัญ วางตัวในแนวแกนเหนือใต้ และมีถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพิจิตรซึ่งวางตัวในแนวแกนเหนือใต้เป็นถนนแนวแกนรองด้านทิศตะวันตก รองรับการสัญจรภายในระหว่างชุมชน นอกจากนี้ในช่วงพัฒนาการนี้ยังมีถนนเลียบเมืองที่วางตัวในแนวเหนือใต้เช่นกัน เป็นถนนแนวแกนรองในด้านทิศตะวันออกที่รับกระแสการสัญจรผ่านเมืองเป็นหลัก มีระยะห่างจากถนนสุขุมวิทเฉลี่ยประมาณ 2 กิโลเมตร จากลักษณะดังกล่าวทำให้ลักษณะเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะโครงสร้างเมืองจาก “ฐานน้ำ” มาเป็นลักษณะแบบ “ฐานบก” อย่างชัดเจน มีการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางบกเป็นแบบตารางอยู่บริเวณตรงกลางของพื้นที่ มีโอบล้อมด้วยโครงข่ายถนนแกนรองทั้งสองเส้นทาง โดยพบว่าการเข้าถึงและรับรู้เมืองส่วนใหญ่ในช่วงพัฒนาการนี้ เป็นการรับรู้และเข้าถึงเมืองจากทางบกเป็นสำคัญ ทำให้เกิดกระแสการสัญจรทางบกที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งเกิดการพัฒนาคอร์ข่ายการสัญจรเพื่อรองรับปริมาณการสัญจรที่ต้องผ่านและเข้าถึงเมืองชลบุรีในปริมาณสูง เกิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบริเวณพื้นที่ริมถนนสายหลักมากขึ้น จนทำให้เมืองชลบุรีแผ่ขยายในแนวราบอย่างรวดเร็ว และมีลักษณะเชิงสัณฐานอย่างในปัจจุบัน

การณ้ดังกล่าวส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรี ซึ่งทำให้เกิดการกระจายกระแสการจราจรไปยังบริเวณถนนเลี้ยวเมืองมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ปริมาณการสัญจรผ่านและเข้าถึงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีก็ยังมีอัตราสูง (โดยเฉพาะผ่านเมือง) จนได้รับขนานนามว่า “เมืองผ่าน” ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารกิจกรรมเกี่ยวกับการค้าและการบริการกระจายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามค่านิยมการตั้งถิ่นฐานบริเวณถนนสายหลักที่มีการสัญจรของรถยนต์ในปริมาณสูง แทนที่จะไปกระจุกตัวกันอยู่บริเวณถนนสาทรอง ทำให้เกิดการทับซ้อนกันของการใช้เส้นทางสัญจรในพื้นที่ เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วง เนื่องจากการจอดซื้อสินค้า การเลี้ยวเข้าซอย การชะลอรถเพื่อดูสินค้า เป็นต้น ทำให้ศูนย์กลางเมือง (ใหม่) บริเวณถนนสุขุมวิทช่วงที่ผ่านเข้าตัวเมืองชลบุรี เกิดการกระจุกตัวกันของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทพาณิชย์กรรม การค้า และการบริการ รวมทั้งสถานที่ราชการ และสถาบันการศึกษาอย่างหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น เกาะกลุ่มกันเป็นแนวยาวตามสองฟากริมถนน ตั้งแต่บริเวณแยกถนนสุขุมวิทตัดกับถนนถนนบุญโพธิ์ทอง/ถนนสุขประยูรไปจนถึงบริเวณถนนเลี้ยวเมืองมาบรรจบกับถนนสุขุมวิทในเขตเทศบาลเมืองบ้านสวน แม้ว่ากิจกรรมการค้าบางอย่างจะเอื้ออำนวยและให้บริการสำหรับผู้สัญจรผ่านโดยไม่ต้องหยุดดูรายละเอียดสินค้า อาทิเช่น ร้านจำหน่ายรถยนต์ จักรยานยนต์ ร้านซ่อมยกถ่วงล้อ ร้านอุปกรณ์ประกอบรถยนต์ ร้านจำหน่ายแอร์ โรงกลึง ร้านจำหน่ายอุปกรณ์เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์การเกษตร เป็นต้น ซึ่งอาศัยการรับรู้พื้นที่ในการเข้าใช้บริการ

- การขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงยุคที่ผ่านมา ทำให้ในปัจจุบันเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า และการบริการสูงขึ้น เป็นผลให้ศูนย์กลางเมืองเดิม (ถนนวิจิตรปราการ) ถูกลดบทบาทลง มีความสำคัญแคในระดับย่านย่อยๆ ส่วนศูนย์กลางเมืองใหม่ (บริเวณถนนสุขุมวิท) มีการพัฒนาและขยายตัวอย่างต่อเนื่องทั้งกลุ่มร้านค้าที่ให้บริการในระดับเมือง และร้านค้าที่ให้บริการในระดับพื้นที่ย่าน ทำให้บริเวณศูนย์กลางเมืองใหม่มีความสำคัญทั้งในระดับเมืองและย่าน

การเพิ่มขึ้นของโครงข่ายการสัญจรและศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ ที่เกิดจากการเชื่อมต่อเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับระบบโครงข่ายการสัญจรของประเทศ ทำให้เกิดความสะดวกในการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึงพื้นที่ ส่งผลต่อเนื่องให้เกิดการขยายตัวของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทการค้าและการบริการภายในพื้นที่ เช่น ได้แก่ ร้านขายเครื่องใช้ประจำวัน สินค้าเบ็ดเตล็ด อาหาร (ที่ผสมผสานอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เช่นห้างสรรพสินค้า) ร้านขายและซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ร้านขายอุปกรณ์และซ่อมเครื่องจักรรถยนต์ (โดยเฉพาะเขตตำบลบ้านสวน) ร้านขายเครื่องเฟอร์นิเจอร์ อุปกรณ์และวัสดุก่อสร้าง โรงแรม ธนาคารพาณิชย์ต่างๆ ชายปลีก-ชายส่ง ร้านขายเครื่องหนัง เป็นต้น เกิดการขยายตัวมากขึ้นไปยังเส้นทางที่มีกระแสการจราจรและการเข้าถึงในอัตราสูง เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนเลี้ยวเมือง เป็นต้น เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง จนทำให้พื้นที่ศูนย์กลางเมืองเดิมที่เคยมีความสำคัญในอดีต ถูกลด

บทบาทลงให้มีความสำคัญระดับย่านย่อยๆ ของเมือง เนื่องจากมีศักยภาพในการเข้าถึงที่ไม่ดีมากนักในระดับเมืองเมื่อเทียบกับบริเวณศูนย์กลางเมืองใหม่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูงในระดับเมือง แต่มีศักยภาพการเข้าถึงปานกลางในระดับย่าน ทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจหลักๆ ของเมืองจึงกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท (บริเวณศูนย์กลางเมือง(ใหม่)) และแผ่ขยายเป็นแนวยาวไปยังบริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-บ้านบึง) ตัดกับถนนเลียบเมืองมากขึ้น

- ลักษณะเชิงสัณฐานและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงพัฒนาการดังกล่าว บ่งชี้ให้เห็นถึงลักษณะความเป็นเมืองแบบ “ฐานบก” (land based) ที่มีการใช้การสัญจรด้วยรถยนต์ โคจรข่ายเป็นตาราง การรับรู้และการเข้าถึงเมืองใช้ทางบกเป็นหลักอย่างเต็มรูปแบบ

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน รวมถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตพบว่า การขยายตัวของเมืองชลบุรีแผ่ขยายทางบกอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจัยหลักมาจากการการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสายหลัก จนเกิดการเคลื่อนตำแหน่งของศูนย์กลางเมือง เกิดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่และอาคารบริเวณริมเส้นถนนมากขึ้นจนเกิดเป็นรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเมือง นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาดนเลียบเมืองขึ้นเพื่อกระจายกระแสการจราจรผ่านเมือง ทำให้ในปัจจุบันพบว่า ถนนสายหลักทั้งสองสายมีศักยภาพในการเข้าถึงในระดับพื้นที่เมืองสูง เกิดการขยายตัวไปยังทิศทางของถนนสายหลักดังกล่าวจนกลายเป็นลักษณะที่ระบุอย่างชัดเจนว่า พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีลักษณะเชิงสัณฐานของเมืองในปัจจุบันเป็นเมืองแบบ “ฐานบก” (land based) อย่างสมบูรณ์แบบ และจากพัฒนาการที่เคยปรากฏการเคลื่อนตำแหน่งของศูนย์กลางเมืองจากบริเวณที่มีศักยภาพการเข้าถึงต่ำ ไปยังบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงดีกว่านั้น ทำให้ศูนย์กลางเมืองชลบุรีจึงมีแนวโน้มในอนาคตว่าอาจมีการเคลื่อนตำแหน่งอีกครั้งไปยังบริเวณถนนเลียบเมืองที่มีศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่สูง หรืออาจเกิดเป็นศูนย์กลางรองที่มีความสำคัญในระดับเมือง หรืออาจมีการขยายขอบเขตของศูนย์กลางเมืองในปัจจุบันครอบคลุมพื้นที่ดังกล่าวได้ในอนาคต

- ลักษณะเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (ใหม่) ที่มีความหลากหลายทางเศรษฐกิจ และสังคมไม่ปรากฏกระบวนการเหนี่ยวนำทำให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรที่สานกันหนาแน่นยิ่งขึ้น (grid intensification process) และไม่เกิดปรากฏการเพิ่มแบบทวีคูณ (multiplier effect) ตามกระบวนการซิกส์น่า (Sikсна Process) ตามการคาดเดาแนวโน้มในช่วงพัฒนาการก่อน แต่การขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณโดยรอบศูนย์กลางเมือง (โดยเฉพาะด้านทิศตะวันออก (ตามถนนชลบุรี-บ้านบึง) และด้านทิศใต้ของเมือง (ตามถนนสุขุมวิท)

จากลักษณะเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรี ที่มีการพัฒนามาเป็นโครงข่ายการสัญจรระบบตาราง (grid system) ขนาดใหญ่ ซึ่งจากการคาดเดาในช่วง

พัฒนาการที่ผ่านมาว่า พื้นที่ศูนย์กลางเมืองบริเวณดังกล่าวอาจมีแนวโน้มที่จะเอื้อให้เกิดกระบวนการเหนี่ยวนำทำให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรที่สานกันหนาแน่นยิ่งขึ้น (grid intensification process) และส่งเสริมให้พื้นที่การดึงดูดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า และการบริการที่มีความหลากหลายของเมืองที่มากขึ้นเป็นทวีคูณ (multiplier effect) ตามกระบวนการซิกส์น่า (Siksna Process) (Siksna, 1997) นั้น จากการศึกษาลักษณะเชิงสัณฐานที่เกิดขึ้น ทั้งโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รวมทั้งความหนาแน่นของมวลอาคารแลพื้นที่ว่าง/บล็อกถนนของศูนย์กลางเมืองชลบุรี (ใหม่) ในปัจจุบันพบว่า ไม่มีการพัฒนาโครงข่ายที่สานกันเพิ่มขึ้น เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่กระจุกตัวกันอยู่บนถนนสายหลักเพียงไม่กี่เส้นมากกว่าการเปิดพื้นที่เข้าสู่ด้านในบล็อกรวมทั้งยังมีการพัฒนาอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพียงไม่กี่อาคาร โดยที่การขยายตัวของเมืองส่วนใหญ่ไปปรากฏอยู่บริเวณพื้นที่โดยรอบในแนวราบมากกว่า

ผลสรุป พบว่า การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานกับบทบาททางด้านเศรษฐกิจและสังคมของศูนย์กลางเมืองชลบุรี ที่มีพัฒนาการอยู่ในแต่ละช่วงยุคสมัยมีการปรับตัวและส่งผลต่อกันอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้ว่า ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงยุคแรกที่มีลักษณะเชิงสัณฐานและการเปลี่ยนแปลงแบบเรียบง่ายประกอบด้วยถนนแนวแกนหลักเพียงเส้นเดียว คือ ถนนวิจิตรปราการ และกิ่งก้านสาขาที่เป็นสะพานย่อยๆ ยื่นลงไปในทะเล ซึ่งสัมพันธ์กับลักษณะทางเศรษฐกิจการค้าขายแบบเรียบง่ายๆ และสังคมแบบพึ่งพากันทำให้ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในช่วงนั้นมีบทบาทเป็นเมืองพักอาศัย ประกอบอาชีพประมงเพื่อการยังชีพและค้าขายเล็กๆ น้อยๆ ไม่มีความสลับซับซ้อนในระบบอะไรมากนัก จนเมื่อมีการขยายตัวและเกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีอย่างต่อเนื่อง ด้วยปัจจัยและกลไกต่างๆ อาทิเช่น การเพิ่มขึ้นของโครงข่ายถนนทั้งสายหลักและสายรอง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิท คำนิยมการตั้งถิ่นฐานตามริมถนนสายหลัก เส้นทางการสัญจรทางบกที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูง (ถนน) ภาวะทางเศรษฐกิจแบบการค้าและการลงทุนแบบหวังผลกำไร ตลอดจนนโยบายการพัฒนาพื้นที่ภาครัฐ เป็นต้น ส่งผลให้ศูนย์กลางเมืองชลบุรีปรับตัวและเกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานจากชุมชนเมืองริมน้ำ หรือ “เมืองฐานน้ำ” (urban water based) ที่มีความผูกพันกับทางน้ำอย่างลึกซึ้งในฐานะหน้าบ้านที่สำคัญ มาเป็นการขยายตัวและตั้งถิ่นฐานบนบกริมถนนสายหลัก หรือ “กิ่งฐานน้ำฐานบก” (water-land based) เกิดลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีความซับซ้อนขึ้น ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารมีความหลากหลาย อันเป็นผลมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้า และการบริการที่มีความหลากหลาย แต่สุดท้ายแล้วในช่วงยุคการพึ่งพาการสัญจรทางบก (ปัจจุบัน) พบว่า ลักษณะการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของศูนย์กลางเมืองชลบุรีเกิดปรากฏการณ์หยุดนิ่ง มีอัตราการเปลี่ยนแปลงทั้งในเชิงสัณฐาน เชิงเศรษฐกิจและสังคมในอัตราที่ต่ำ แต่ไปเกิดการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงบริเวณพื้นที่โดยรอบตามถนนสายสำคัญแทน นั้นแสดงให้เห็นว่าศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีแนวโน้มในอนาคตว่าอาจมีการเคลื่อนตำแหน่งอีกครั้งไปยังบริเวณถนนเลี่ยงเมืองที่มีศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่สูง หรืออาจเกิดเป็นศูนย์กลางรองที่มีความสำคัญในระดับเมือง หรืออาจมีการขยายขอบเขตของศูนย์กลางเมืองในปัจจุบันครอบคลุมพื้นที่ดังกล่าวได้ในอนาคต นอกจากนี้ยังพบว่าพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีแนวโน้มที่จะสูญเสียความเป็น “ศูนย์กลางที่มีชีวิต” (live center) อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงข่ายถนนเป็นตาตารางขนาดใหญ่ที่ไม่เหมาะสมกับการเดินเท้าและการสัญจรในระดับพื้นที่ย่าน

รวมทั้งโครงข่ายสายหลักที่เพิ่มขึ้น ซึ่งนอกจากจะไม่ส่งเสริมความเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของเมืองแล้ว โครงข่ายการสัญจรยังมีความซับซ้อนมากขึ้น เกิดความสับสนและเข้าใจได้ยาก

6.2 ปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของศูนย์กลางเมืองชลบุรี

จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญาณของศูนย์กลางเมืองชลบุรีตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และบ่งชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์กับบทบาททางด้านเศรษฐกิจ และสังคมในส่วนที่ผ่านมา ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงของศูนย์กลางเมืองชลบุรี โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

สภาพปัญหาส่วนใหญ่ของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในปัจจุบัน คือ ปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากปัจจัยในหลาย ๆ ด้าน อันได้แก่ ลักษณะเชิงสัญญาณซึ่งเกิดจากการจัดระบบโครงข่ายการสัญจรหรือลำดับศักดิ์ในการสัญจรยังไม่เป็นสอดคล้องกับศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ การซ้อนทับระหว่างการสัญจรระดับย่านกับการสัญจรระดับเมือง (ด้วยยานพาหนะ) ข้อจำกัดด้านเขตทางน้อยทำให้ถนนส่วนใหญ่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีลักษณะถนนคับแคบ การมีบทบาทหน้าที่ในการเป็นเมืองผ่านทำให้ระบบโครงข่ายการสัญจรของศูนย์กลางเมืองชลบุรีเมืองบางส่วนต้องรองรับกระแสการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึงพื้นที่ในปริมาณสูงทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้น โดยเฉพาะแยกสำคัญ ๆ บริเวณถนนสุขุมวิท เช่น แยกบ้านสวน แยกบริเวณหน้าห้างเฉลิมไทย และแยกบริเวณถนนเลี้ยวเมืองตัดกับถนนชลบุรี-บ้านบึง ซึ่งประสบปัญหาการจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น บางช่วงเวลาก่อเกิดการติดขัด นอกจากปัญหาการจราจรในพื้นที่แล้วยังมีปัญหาเรื่องถนนในพื้นที่มีลักษณะเป็นปลายตันค่อนข้างเยอะ โดยเฉพาะบริเวณย่านชุมชนพักอาศัยริมชายฝั่งทะเลที่มีลักษณะถนนที่ค่อนข้างคับแคบเป็นแนวเส้นยาว ปลายตันและมีความลึกเฉลี่ยประมาณ 1 กิโลเมตร ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่ปรากฏลักษณะเส้นทางสายย่อยปลายตันขนาดสั้น ๆ กระจายอยู่ในพื้นที่บล็อกถนนขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังพบว่าระบบโครงข่ายการสัญจรหลักของเมืองที่เพิ่มขึ้นนอกจากจะไม่ได้ส่งเสริมความเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของเมืองชลบุรีแล้ว โครงข่ายการสัญจรดังกล่าวยังทำให้การรับรู้โครงข่ายการสัญจรของเมืองมีความซับซ้อนมากขึ้น เกิดความสับสนและเข้าใจได้ยาก ส่วนปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพบว่า มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองชลบุรี เช่น บริเวณพื้นที่ย่านชุมชนพักอาศัยบริเวณริมชายทะเลตั้งแต่บริเวณถนนพาสเกตราในเขตเทศบาลเมืองชลบุรีไปจนถึงถนนเลียบทะเลในเขตเทศบาลตำบลบางทรายที่ถูกกำหนดให้พื้นที่ดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่น และประเภทนันทนาการเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดการรบกวนการอยู่อาศัยหรือเป็นมลพิษ หรือก่อให้เกิดความรำคาญและไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แต่จากการศึกษาพบว่าพื้นที่บริเวณดังกล่าวปรากฏการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่ก่อให้เกิดปัญหารบกวนการอยู่อาศัย กระจายอยู่บริเวณริมชายทะเลด้านนอก เช่น กลุ่มโรงงานน้ำปลา ซึ่งส่งกลิ่นเหม็นรบกวนกิจกรรมการอยู่อาศัย เป็นต้น นอกจากนี้จากการเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญาณของศูนย์กลางเมืองที่เกิดขึ้นส่งผลให้เมืองเกิดการเคลื่อนของตำแหน่งศูนย์กลางเมือง เกิดลักษณะพื้นที่สองศูนย์กลางที่แยกจากกันแม้จะยังสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมกัน แต่ก็สามารถทำได้น้อยทำให้พื้นที่ศูนย์กลางเก่าถูกลดบทบาทลงเรื่อยๆ กล่าวคือ พื้นที่ศูนย์กลางทั้งสองแห่งถูกคั่นกลางด้วยพื้นที่ศาสนสถานที่สำคัญ ๆ ทำให้การพัฒนาพื้นที่ขาดการเชื่อมต่อ พื้นที่ศูนย์กลางใหม่มีการพัฒนาและขยายตัวของกิจกรรมอย่างรวดเร็ว เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่หลากหลาย อันเนื่องมาจากศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ค่อนข้างดีกว่า และเข้าถึงได้ง่ายกว่าศูนย์กลางเก่า เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่า พื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมืองชลบุรียังมีพื้นที่ว่างด้านในที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ หรือบาง

พื้นที่เป็นพื้นที่ที่ตาดอดไม่สามารถเข้าถึงได้ ส่วนพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองพบว่ามีการกระจุกตัวกันอยู่ในพื้นที่เพียงจุดเดียวทั้งพื้นที่ว่างระดับเมืองและพื้นที่ว่างระดับพื้นที่ไม่มีการกระจายไปในพื้นที่ต่างๆ ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเข้าใช้บริการ

ดังที่กล่าวมาแล้วว่าเมืองชลบุรีเป็นเมืองที่มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่ค่อนข้างเกือบสมบูรณ์ ซึ่งสามารถรองรับการจราจรได้ทั้งผ่านและเข้าถึง ซึ่งหากไม่นับรวมกระแสการจราจรที่ผ่านเมืองในปริมาณสูงอย่างในปัจจุบันนี้แล้ว พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีก็แทบจะไม่มีปัญหาด้านการติดขัดของการจราจรเลย โดยจากการศึกษาในรายละเอียดพบว่าโครงข่ายถนนที่มีศักยภาพในพื้นที่ประกอบด้วย โครงข่ายการสัญจรผ่านระดับเมือง (รองรับการสัญจรผ่านที่ไม่มีกิจกรรมกับเมือง) ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนเลี่ยงเมือง และถนนเรียบทะเล ส่วนโครงข่ายการสัญจรในการเข้าถึงพื้นที่ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 (ถนนสุขประยูร) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-บ้านบึง) ถนนพระยาสังฆา และถนนสุขุมวิท ประกอบรวมกันเป็นลักษณะโครงข่ายการสัญจรแบบ “กึ่ง” และ “ใจ” (Hub & Spoke) ซึ่งเกิดจากแผนงานและนโยบายของภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจแถบชายฝั่งตะวันออก จึงมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะเส้นทางการสัญจร ส่งผลให้ศูนย์กลางเมืองชลบุรีเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวและการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารอย่างต่อเนื่องด้วยศักยภาพการเข้าถึงที่สะดวกทั้งในระดับย่านย่อยและระดับพื้นที่เมืองที่สามารถเชื่อมโยงได้อย่างกว้างขวาง ทำให้เกิดความหลากหลายทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม กลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีความสำคัญทั้งในระดับเมือง ระดับภาค และระดับประเทศ

ส่วนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตจากการวิเคราะห์พบว่า โครงข่ายการสัญจรของเมืองชลบุรีมีแนวโน้มการขยายตัวไปทางทิศตะวันออกของเมืองตามแนวถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-บ้านบึง) และทิศใต้ของเมืองตามแนวถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นพื้นที่เชื่อมต่อไปยังตำบลบางแสนที่มีศักยภาพสูงด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ส่วนพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในปัจจุบันพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากเนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่แต่ยังมีแนวโน้มที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงได้โดยการพัฒนาในแนวตั้งหรือการพัฒนาโดยอาศัยความร่วมมือในการลงทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่แบบมีส่วนร่วมเพื่อยกระดับความเป็นศูนย์กลางเมืองชลบุรีในอนาคตได้ รวมทั้งจะช่วยส่งเสริมให้พื้นที่ศูนย์กลางมีพื้นที่เอื้อให้เกิดทางเลือกที่มีความหลากหลายในการสัญจร นอกจากนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมืองก็มีแนวโน้มที่จะมีกิจกรรมการค้าขนาดใหญ่ที่มีลักษณะผสมผสานมากขึ้น (mix use) เช่น ศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า (ที่ภายในมีกิจกรรมทั้งร้านค้า ร้านหนังสือ ธนาคาร และโรงภาพยนตร์ เป็นต้นปะปนกันอยู่อย่างเป็นสัดส่วน)เกิดขึ้นในพื้นที่

ตารางที่ 6.1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเชิงสัจฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี (ที่มา: การวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2551)

ประเด็นวิเคราะห์	ปัญหา	ศักยภาพ	แนวโน้ม
1) รูปแบบโครงข่ายการสัญจร	<p>ก. การจัดระบบการสัญจรที่ยังไม่สมบูรณ์ ขาดความต่อเนื่องของการจัดลำดับศักดิ์ถนน (มีการพัฒนาถนนสายหลักเป็นส่วนใหญ่ โดยขาดการพัฒนาถนนสายรองเพื่อถ่ายเทการจราจร ทำให้เกิดปัญหาการติดขัด)</p> <p>ข. ความคับแคบของเส้นทางการสัญจรภายในพื้นที่</p> <p>ค. ถนนส่วนใหญ่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองมีลักษณะเป็นปลายตัน</p> <p>ง. การจราจรติดขัดบริเวณสี่แยกอันเนื่องมาจากการซ้อนทับกันของทั้งการสัญจรระดับเมืองและระดับพื้นที่</p> <p>จ. ระบบโครงข่ายรวมที่เพิ่มเติมไม่สัมพันธ์กับระบบโครงข่ายเดิมของศูนย์กลางเมือง</p>	<p>ก. มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่สามารถรองรับการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึงได้อย่างหลากหลาย เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงข่ายการสัญจรผ่านระดับเมือง (รองรับการสัญจรผ่านที่ไม่มีกิจกรรมกับเมือง) ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนเลียยมือง และถนนเรียบทะเล - โครงข่ายการสัญจรในการเข้าถึงพื้นที่ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 (ถนนสุขประยูร) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-บ้านบึง) ถนนพระยาเสด็จ และถนนสุขุมวิท <p>ข. มีระบบโครงสร้างของโครงข่ายการสัญจรเป็นแบบใจและกึ่ง (Hub & Spoke) ที่สามารถรองรับการสัญจรได้อย่างหลากหลาย</p>	<p>ก. ศูนย์กลางเมือง: รูปแบบโครงข่ายแบบตาราง พื้นที่เมืองโดยรอบ: โครงข่ายสานกันรูปทรงอิสระ</p> <p>ข. มีแนวโน้มโครงข่ายการสัญจรเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ต่อเนื่องไปทางทิศใต้ของเมือง บริเวณตำบลบางแสน (ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรสายหลัก เพื่อลดปัญหาการจราจร) ส่วนพื้นที่ศูนย์กลางเมืองใหม่ยังมีแนวโน้มการแบ่งซอยพื้นที่ได้อีก โดยอาจอาศัยการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน</p> <p>ค. พื้นที่มวลอาคารและขนาดบล็อกถนนมีแนวโน้มมีขนาดเล็กลง</p>
2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	<p>ก. การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในบางพื้นที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดผังเมืองรวมเมืองชลบุรี เช่น การสร้างโรงงานบริเวณพื้นที่ระบุให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นมาก และพื้นที่ประเภทนันทนาการเพื่ออนุรักษ์สภาพแวดล้อม</p> <p>ข. การขาดความต่อเนื่องของย่านศูนย์กลางการค้าสำคัญเมือง</p>	<p>ก. มีการขยายตัวของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อพาณิชย์ยกรรมและเพื่อที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ตามการขยายตัวของเมืองอย่างต่อเนื่อง</p> <p>ข. มีความหลากหลายของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร</p>	<p>ก. มีลักษณะเป็นกิจกรรมการค้าขนาดใหญ่มากขึ้น เช่น ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า สถาบันกวดวิชา เป็นต้น</p> <p>ข. มีการขยายตัวไปทางทิศใต้ของเมือง ตามแนวถนนสุขุมวิท ทางตำบลบางแสน</p>

ตารางที่ 6.1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญาณของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี (ต่อ) (ที่มา: การวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2551)

ประเด็นวิเคราะห์	ปัญหา	ศักยภาพ	แนวโน้ม
3) รูปแบบความหนาแน่นมวลอาคารและพื้นที่ว่าง	<p>ก. มวลอาคารต่อพื้นที่ว่างบริเวณศูนย์กลางเมืองยังมีการใช้พื้นที่ว่างไม่เต็มประสิทธิภาพ บางพื้นที่เข้าถึงไม่ได้ เป็นพื้นที่ตาบอด</p> <p>ข. เกิดการกระจุกตัวของพื้นที่ว่างระดับเมืองและระดับพื้นที่ขาดการเชื่อมต่อและความต่อเนื่องในการเข้าใช้งานพื้นที่</p>	<p>ก. ยังปรากฏพื้นที่ว่างที่ถูกทิ้งร้างสามารถใช้ประโยชน์ได้</p> <p>ค. รูปแบบมวลอาคารมีการพัฒนารูปแบบอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>ก. มีรูปแบบมวลอาคารขนาดใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (ใหม่)</p> <p>ข. พื้นที่บริเวณย่านศูนย์กลางเมือง (เก่า) มีแนวโน้มจะเกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบมวลอาคารและการใช้ประโยชน์ หรือเกิดการผสมผสานระหว่างรูปแบบมวลอาคารใหม่กับมวลอาคารเก่าในพื้นที่</p>
4) รูปแบบบล็อกถนน	<p>ก. บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (ใหม่) บล็อกถนนมีขนาดใหญ่ไม่เอื้อให้เกิดการเดินทางอย่างหลากหลายในพื้นที่</p> <p>ข. บล็อกถนนยาวและลึกบริเวณย่านชุมชนประมงริมชายทะเล (ถนนปลายตัน) ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</p>		<p>ก. พื้นที่บริเวณย่านศูนย์กลางเมืองมีโอกาสที่บล็อกถนนจะถูกแบ่งซอยย่อยในพื้นที่เพื่อให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและเอื้อให้เกิดการเดินทางที่หลากหลาย</p>