

บทที่ 1

บทนำ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐาน (morphological transformation) ของศูนย์กลางเมืองชลบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางหลักทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัดชลบุรีและภาคตะวันออก โดยเน้นการศึกษาลักษณะเชิงสัณฐาน ได้แก่ รูปแบบโครงข่ายการสัญจร (transport network pattern) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (land use and building use pattern) รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง (urban figure and ground pattern) รูปแบบขนาดบล็อกถนน (urban block size pattern) การศึกษาการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีตามพัฒนาการการขยายตัวของพื้นที่ จะนำไปสู่การระบุศักยภาพ ปัญหา ตลอดจนแนวโน้มด้านต่างๆ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานที่สัมพันธ์กับบทบาททางด้านสังคม เศรษฐกิจ และสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนพัฒนาศูนย์กลางเมืองต่อไป

1.1 แนวคิด เหตุผล และความสำคัญของงานวิจัย

ศูนย์กลางเมือง เป็นพื้นที่รวมศูนย์ของการให้บริการพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การปกครองหรืออย่างใดอย่างหนึ่ง ศูนย์กลางของเมืองมักมีขนาด ลำดับ หรือฐานานุศักดิ์ (hierarchy) และความสำคัญที่แตกต่างกันออกไป เช่น ศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการปกครอง ศูนย์กลางอุตสาหกรรม ศูนย์กลางการค้าปลีก-ค้าส่ง ฯลฯ ข้อสรุปจากงานวิจัยหลายชิ้นที่อธิบายถึงลักษณะและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองในมิติเชิงสัณฐานโดย Hillier (2000) ระบุว่า พื้นที่ศูนย์กลางเมืองมักมีโครงข่ายการสัญจรและพื้นที่ว่างสาธารณะที่หนาแน่นมากกว่าพื้นที่บริเวณอื่น และโดยมากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่ดีมักมีแนวโน้มของการสานเชื่อมต่อกันของโครงข่ายดังกล่าวเป็นระบบตาราง (grid system) เพื่อรองรับการสัญจรทั้งแบบผ่านและเข้าถึง (move through and move to) ในปริมาณสูงกว่าบริเวณอื่น นอกจากนี้ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองมักมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่หลากหลายประเภทอยู่กระจุกตัวกัน สามารถดึงดูดการเข้าใช้พื้นที่ของคนหลากหลายประเภทในหลายช่วงเวลาเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ ในอัตราที่มากกว่าบริเวณอื่น รวมทั้งมีความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง ตลอดจนบล็อกถนนที่มีขนาดเล็ก เพื่อรองรับการสัญจรได้มากและทั่วถึง

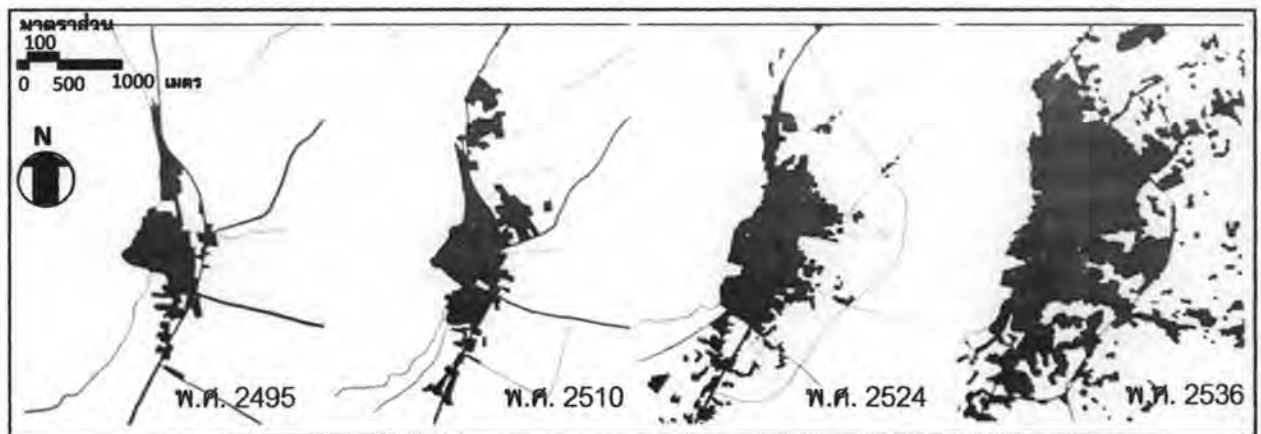
นอกจากนั้น 'ทฤษฎีของความเป็นศูนย์กลางเมือง' (Theory of Urban Centrality) โดย Hillier (2000) เสนอว่า ศูนย์กลางเมืองที่ดีนั้นควรมีปรากฏการณ์ของความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center) โดยอธิบายกระบวนการอย่างชัดเจนของการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีชีวิต ดังนี้

ประการแรก พื้นที่ศูนย์กลางเมืองนั้นควรมีลักษณะโครงข่ายการสัญจรที่สานกันหนาแน่นเป็นระบบตาราง เพื่อให้เกิดทางเลือกในการสัญจรอย่างแตกต่างหลากหลายในปริมาณสูง มีพื้นที่บล็อกถนนขนาดเล็กเอื้อให้เกิดพื้นที่ผิวของมวลอาคารมากกว่าบริเวณอื่น เกิดเป็นสภาพแวดล้อมที่มีผู้สัญจรโดยเฉพาะคนเดินเท้าที่สามารถเดินทางเชื่อมโยงกันได้ในพื้นที่อย่างทั่วถึงและเข้มข้น

ประการที่สอง โครงข่ายการสัญจรที่หนาแน่นของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองดังกล่าว ต้องเชื่อมต่อกับหรือสัมพันธ์เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายการสัญจรของเมืองโดยรวมเป็นอย่างดี

ลักษณะเชิงสัณฐานที่สำคัญทั้งสองประการนี้จะเอื้อทำให้เกิดระดับการสัญจรอิสระ¹ (natural movement) (Hillier et al., 1993) ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองนั้นๆ อย่างคงที่และต่อเนื่อง และที่สำคัญมีแนวโน้มที่จะเหนี่ยวนำให้เกิดกระบวนการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรที่สานกันหนาแน่นยิ่งขึ้นไปอีกเมื่อเวลาผ่านไป (grid intensification process) เพื่อพื้นที่ศูนย์กลางนั้นจะได้มีศักยภาพในการรองรับระดับการสัญจรอิสระที่มากขึ้นเป็นทวีคูณ (multiplier effect) ตามกระบวนการซิกส์น่า (Siksna Process) (Siksna, 1997) อีกนัยหนึ่งก็คือ ศูนย์กลางเมืองที่ดีจะมีวิวัฒนาการของการแบ่งซอยพื้นที่ออกเป็นบล็อกย่อยๆ ที่สานกันด้วยโครงข่ายการสัญจรที่หนาแน่นยิ่งขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากต้องการเพิ่มพื้นที่ผิวของมวลอาคารในการรองรับปริมาณการสัญจรที่เพิ่มมากขึ้นนั่นเอง โดยที่ศักยภาพการเข้าถึงของเส้นทางในระดับต่างๆ ควรมีความสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองด้วย กล่าวคือ เส้นทางสำคัญระดับพื้นที่รวมหรือพื้นที่เฉพาะมักมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าและพาณิชยกรรม เส้นทางรองและเส้นทางย่อยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมกับการพักอาศัย หรือพักอาศัยอย่างเดียว ทำให้เกิดความเป็นศูนย์กลางเมืองที่มีความหลากหลายของกิจกรรมและผู้คน เกิดเป็นสภาพแวดล้อมที่มีชีวิตชีวาอย่างแท้จริง

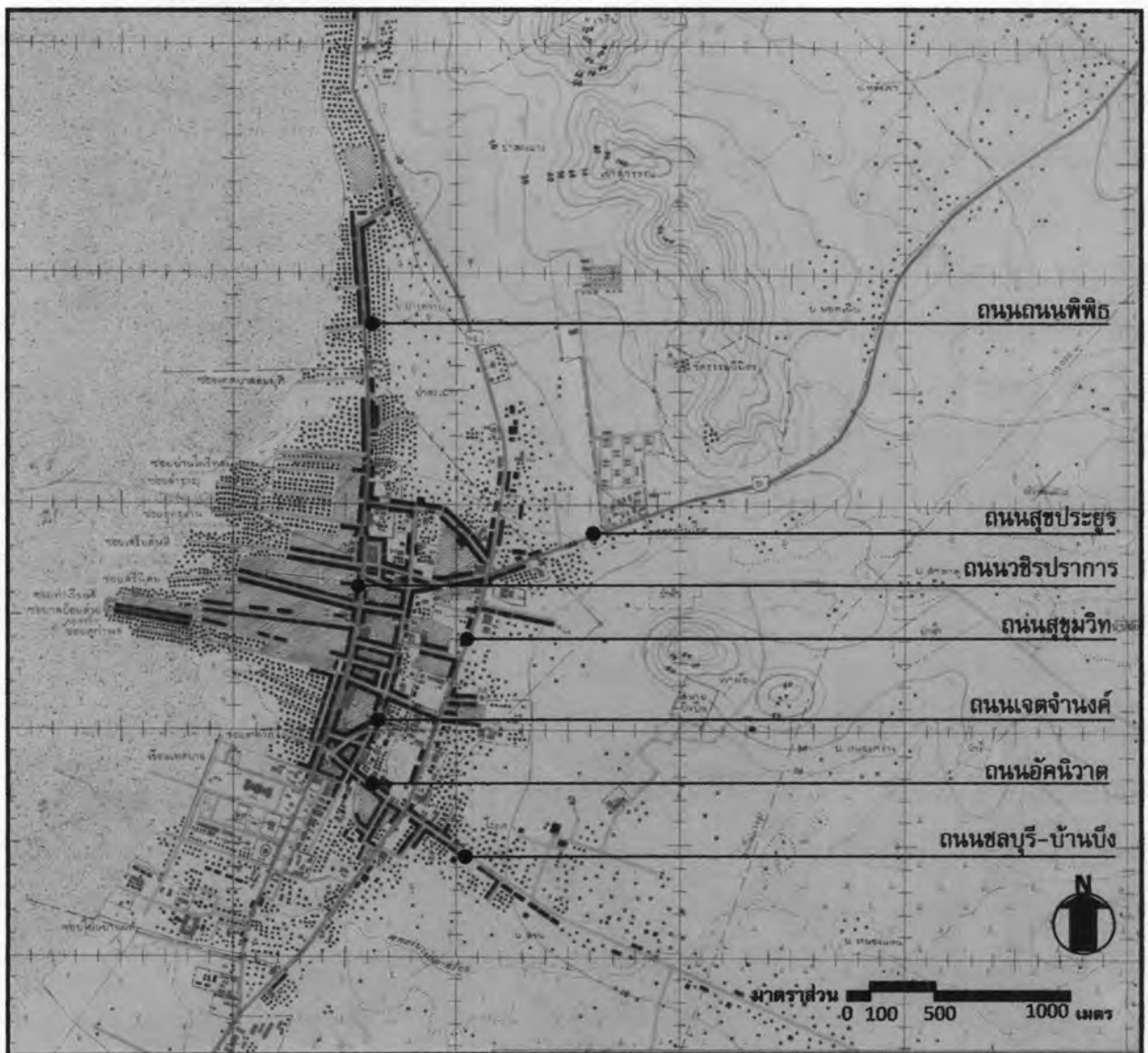
ชลบุรีนั้นเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญ และมีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจในอัตราสูง เป็นผลมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยถูกวางแผนให้เป็นเมืองหลักเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก (Eastern Seaboard) ตั้งแต่ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2534) ส่งผลให้พื้นที่เมืองชลบุรีมีการขยายตัวและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาเพียงไม่ถึง 50 ปี (แผนที่ 1.1)



แผนที่ 1.1 ขอบเขตการขยายตัวของพื้นที่เมืองชลบุรี ช่วงปี พ.ศ. 2495-2536
(ที่มา: จุมพล ทมอยาดี, 2539)

¹ การสัญจรอิสระ (natural movement) (Hillier et al, 1993) คือ การสัญจรที่เกิดขึ้นโดยอิสระจากที่หนึ่งสู่อีกที่หนึ่งในเมือง อัตราหรือระดับการสัญจรอิสระ เป็นผลโดยตรงมาจากลักษณะการเชื่อมต่อโดยรวมของโครงข่ายทางสัญจรและพื้นที่ว่างสาธารณะทั้งหมดในเมือง ระดับการสัญจรอิสระเป็นดัชนีชีวิตอย่างหนึ่งของความมีชีวิตชีวาของเมือง กล่าวคือ เมืองที่มีโครงข่ายที่ต่อเนื่องและหนาแน่นเป็นอย่างดี จะส่งผลทำให้มีระดับการสัญจรอิสระที่สูงและต่อเนื่องตลอดทั้งวัน ในขณะที่เมืองที่มีโครงข่ายไม่สมบูรณ์ เช่นมีซอยตันหรือพื้นที่ปิดล้อมจำนวนมาก จะมีระดับการสัญจรอิสระต่ำและไม่คงที่สม่ำเสมอ

เมืองชลบุรีในยุคเริ่มแรกนั้น มีศูนย์กลางอยู่บริเวณชุมชนชายทะเลที่เป็นเมืองท่าสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประชากรมีอาชีพหลักคือการทำประมง ติดต่อกับกรุงเทพมหานครโดยใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลัก จนเมื่อมีการสร้างเส้นทางคมนาคมทางบกเพื่อเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ภาคกลางคือ กรุงเทพมหานครกับเมืองต่างๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยการตัดถนนสุขุมวิทขึ้นในปี พ.ศ. 2497 ในแนวแกนเหนือ-ใต้ขนานกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีเดิม โดยในระยะแรกนั้นยังมีลักษณะเป็นถนนดินเดินทางไม่สะดวกโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน และไม่มีความสะดวกเท่ากับทางเรือ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีจึงไม่มีการขยายตัวมากนัก ภายหลังรัฐบาลได้เริ่มมีการพัฒนาถนนสายประธานทั่วประเทศโดยปรับปรุงถนนสุขุมวิทให้มี 4 ช่องการจราจร เป็นระยะทางรวม 97 กิโลเมตร โดยทำการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2512 ถือเป็นกาเปิดเส้นทางจราจรใหม่สำหรับกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือทำให้การติดต่อมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น (แผนที่ 1.2)



แผนที่ 1.2 พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีปี พ.ศ. 2510

(ที่มา: กองแผนที่โบราณ กรมแผนที่ทหาร)

ในช่วงแรกพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีเริ่มขยายตัวและเปลี่ยนแปลงตำแหน่งจากบริเวณริมชายฝั่งทะเลเข้าสู่พื้นที่ถนนสุขุมวิท ปรากฏรูปแบบการพัฒนาและตั้งถิ่นฐานเกาะตัวตามแนวถนน (strip development) การสัญจรเพื่อเข้าถึงและภายในเมืองชลบุรีเปลี่ยนมาเป็นทางบกหรือถนนเป็นสำคัญแทนทางน้ำ ชุมชนเริ่มมีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นมากขึ้นโดยเฉพาะบริเวณถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนวิจิตรปราการ ถนนพิพิธ ถนนอัครนิวัต ถนนสุขประยูร เป็นต้น จนกลายมาเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองใหม่แทนที่ศูนย์กลางเมืองเดิมที่อยู่ติดริมทะเล (รูปที่ 1.1) อย่างไรก็ตามพื้นที่ศูนย์กลางเมืองใหม่มีการพัฒนาและเติบโตอย่างรวดเร็วแต่ไม่ปรากฏการเปิดพื้นที่เพื่อพัฒนาเนื้อเมืองเข้าสู่ด้านในมากนัก เป็นสาเหตุของความแออัดคับคั่งของการจราจรอันเนื่องมาจากกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่มีความหลากหลายวัตถุประสงค์อยู่ปะปนกัน และเนื่องจากกิจกรรมส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาความสะดวกของการคมนาคมทางบกเป็นหลักจึงมีการตัดถนนเลี่ยงเมือง (by pass) เพิ่มขึ้นในแนวแกนเดียวกันกับถนนสุขุมวิทใน ปี พ.ศ. 2520 เพื่อกระจายการสัญจรที่มีวัตถุประสงค์ไม่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีออกไป ถนนสุขุมวิทจึงเปลี่ยนความสำคัญจากถนนไฮเวย์ (highway) ที่เชื่อมระหว่างภาคมาเป็นถนนสายหลัก (major arterial) เชื่อมโยงระหว่างชุมชนเมือง อย่างไรก็ตามพบว่าการกิจกรรมที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจที่เกาะกลุ่มเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นแนวยาวตามถนนสุขุมวิท มีแนวโน้มกระจายตัวเพิ่มขึ้นตามแนวถนนเลี่ยงเมืองด้วยและอาจส่งผลให้พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีโอกาสขยายตัวเปลี่ยนแปลงออกไปได้อีก



รูปที่ 1.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี (ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2550)

การขาดแผนพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่รัดกุมและมีประสิทธิภาพทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ตลอดจนการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรเกือบทุกประเภทของเมืองเป็นไปอย่างไม่มีทิศทางที่ชัดเจน ค่านิยมสมัยใหม่ของการเดินทางด้วยรถยนต์เป็นหลัก และกลไกการตลาดที่ต้องการพัฒนาบ้านจัดสรร หรือธุรกิจเฉพาะริมถนนหลักเนื่องจากพื้นที่ด้านในขาดการพัฒนาโครงข่ายรองเพื่อรองรับการเปิดพื้นที่ดังกล่าว ทำ

ให้การพัฒนาพื้นที่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองส่วนมากเป็นไปตามแนวเส้นทางหลักเท่านั้นอย่างหนาแน่น (ribbon development) ในขณะที่พื้นที่ด้านในถนนสายหลักกลายเป็นพื้นที่ตามยอดหรือถูกทิ้งร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์เท่าที่ควรและไม่เต็มประสิทธิภาพ

การศึกษาและวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี โดยสัมพันธ์กับบทบาททางด้านเศรษฐกิจและสังคม คาดว่าจะทำให้สามารถระบุศักยภาพและปัญหาในด้านต่างๆ ของพื้นที่ศูนย์กลางเมือง และนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อสร้างแนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ให้เป็นศูนย์กลางเมืองที่มีชีวิตต่อไปได้อย่างแท้จริง

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1.3.1 ประมวลผลการวิเคราะห์แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมือง
- 1.3.2 ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี โดยแจกแจงถึงความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน
- 1.3.3 สรุปลักษณะการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ตลอดจนปัจจัยและผลของการเปลี่ยนแปลง เพื่อนำไปสู่การชี้ประเด็นปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองในด้านต่างๆ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

เมืองชลบุรีเป็นเมืองที่มีความสำคัญในระดับภูมิภาค ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่าอาจจะมีการเชื่อมโยงกันและเป็นอิทธิพลกับเมืองอื่นๆ ในระดับภูมิภาค แต่การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยที่เน้นการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของเมืองชลบุรีในระบบปิด จึงกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาในครั้งนี้เป็นบริเวณเทศบาลเมืองชลบุรีและพื้นที่ต่อเนื่อง (ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของผังเมืองรวมเมืองชลบุรี) มีพื้นที่ประมาณ 52.46 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 33,760 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่การปกครองของตำบลบ้านโชน ตำบลบางปลาสร้อย ตำบลมะขามหย่ง (พื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรี) เทศบาลตำบลบางทราย เทศบาลเมืองบ้านสวน (แผนที่ 1.3)

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ได้แก่ รูปแบบโครงข่ายการสัญจร (transport network pattern) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (land use and building use pattern) รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง (urban figure and ground pattern) ขนาดบล็อกถนน (urban block size pattern) ตามช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญจากอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับ

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม เพื่อนำไปสู่การชี้ประเด็นปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองในด้านต่างๆ

1.4 ขั้นตอนดำเนินการวิจัย

- 1.5.1 ศึกษาทบทวนแนวความคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมือง เพื่อสร้างกรอบแนวความคิดในการวิจัย
- 1.5.2 ศึกษาสภาพทั่วไป ประวัติความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการปกครองของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มในอนาคต โดยการสำรวจภาคสนามและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิในรูปแบบของแผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ เอกสาร หนังสือ สิ่งพิมพ์ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจากงานวิจัยต่างๆ
- 1.5.3 วิเคราะห์ลักษณะเชิงสัณฐานต่างๆ ของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ด้วยวิธีต่างๆ ต่อไปนี้
 - รูปแบบโครงข่ายของทางสัญจร (transport network pattern) ด้วยการวิเคราะห์แผนผังโครงข่ายการคมนาคม แผนงานโครงการและนโยบายของรัฐ ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่ GIS และการวิเคราะห์ศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ของโครงข่ายด้วยเทคนิคทางคอมพิวเตอร์และทางสถิติสเปซซินแทกซ์ (space syntax)
 - รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร(land and building use pattern) ด้วยการวิเคราะห์แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร
 - รูปแบบความหนาแน่นของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง (urban figure and ground pattern) รูปแบบขนาดบล็อกถนน (urban block size pattern) ด้วยการวิเคราะห์แผนที่ภาพและพื้น (figure and ground map) และวิธีการทางสถิติจากแผนที่ GIS
- 1.5.4 แจกแจงผลการวิเคราะห์ และสรุปลักษณะการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ตลอดจนปัจจัยและผลของการเปลี่ยนแปลงที่สัมพันธ์กับบทบาททางด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อนำไปสู่การชี้ประเด็นปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองในด้านต่างๆ

1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล



- กรมโยธาธิการและผังเมือง
- กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย
- กรมแผนที่ทหาร
- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี
- สำนักงานที่ว่าการอำเภอเมืองชลบุรี

- สำนักงานสถิติจังหวัดชลบุรี
- สำนักงานจังหวัดชลบุรี
- ทอสมุดแห่งชาติชลบุรี
- ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เว็บไซต์ต่างๆ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.7.1 เข้าใจลักษณะและการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
- 1.7.2 เข้าใจถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานกับบทบาททางด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนปัญหา ศักยภาพ และแนวโน้มของการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
- 1.7.3 สามารถสรุปผลการศึกษาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนพัฒนาศูนย์กลางเมืองชลบุรี



<p>แผนที่ 1.3 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา เมืองชลบุรี ปี พ.ศ. 2549</p>	
<p>การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA</p>	
<p>สัญลักษณ์  ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น</p>	<p>นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม รหัสนิสิต 4974 1346 25 สาขา การวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>