

การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองระยอง



นายสยาม คำสุวรรณ

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาวิทยาลัย

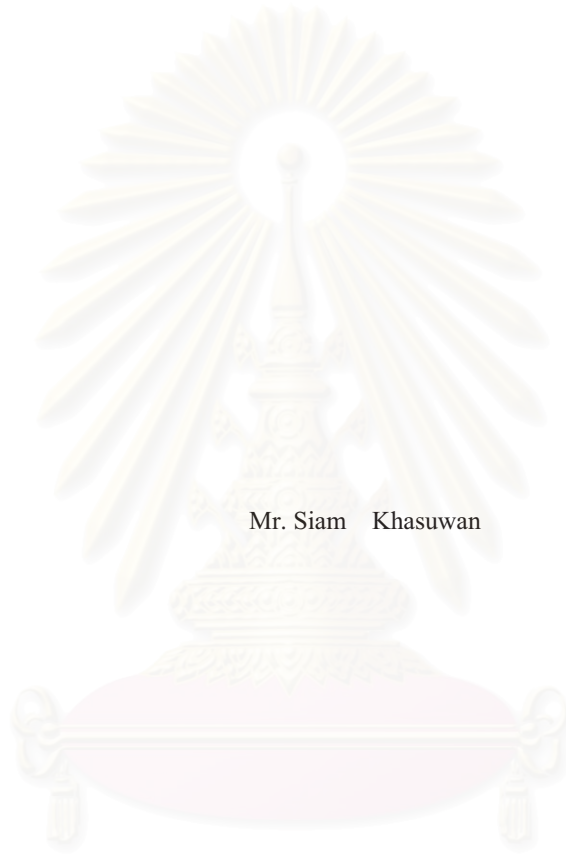
สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

URBAN DEVELOPMENT OF MUANG CHACHOENSAO MUNICIPALITY



Mr. Siam Khasuwan

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

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเจียงเทรา

โดย

นายสยาม คำสุวรรณ

สาขาวิชา

การวางผังเมือง


อาจารย์ที่ปรึกษา


รองศาสตราจารย์ ดร. ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท


..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สถาปิตานนท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร. ไชศรี รักดีสุขเจริญ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. นิรมล กุลศรีสมบัติ)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ผ่องศรี จันท้าว)

สยาม คำสุวรรณ : การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
 (URBAN DEVELOPMENT OF MUANG CHACHOENGSAO MUNICIPALITY)
 อาจารย์ที่ปรึกษา: รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์, 179 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาวิวัฒนาการและรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน 2) ศึกษาสภาพการใช้ที่ดินและการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของประชากร 3) วิเคราะห์สภาพปัญหาของการใช้ที่ดินสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมทั้งปัญหาทางด้านอื่นๆของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคต 4) วิเคราะห์ศักยภาพและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

จากการศึกษาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่าเป็นเมืองที่มีความเป็นมาทางประวัติศาสตร์และมีพัฒนาการของเมืองมาจนถึงปัจจุบัน โดยมีรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยตามพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงมาตั้งแต่สมัยอดีต มีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ จนมีเส้นทางคมนาคมทางบกเกิดขึ้น จึงได้มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของเส้นทางคมนาคม เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วตามเส้นทางคมนาคมใหม่ มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอดีตมาเป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมและการอยู่อาศัยมากขึ้น จนศูนย์กลางของเมืองเกิดความหนาแน่น ทำให้เกิดปัญหาของการใช้ที่ดินสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาสภาพแวดล้อมของเมือง

ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ศึกษาจากทฤษฎี แนวความคิดเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐาน ทฤษฎีแนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบและการขยายตัวของเมือง ทฤษฎีแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมือง โดยวิธีการศึกษาได้ใช้ภาพถ่ายทางอากาศในช่วงระยะเวลา 5 ปีมาทับซ้อนเพื่อศึกษาขอบเขตพื้นที่เมือง การใช้ที่ดิน โครงข่ายถนนและสะพาน รวมทั้งใช้เทคนิควิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนา ในตอนท้ายเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ได้แก่ 1) การเสนอแนะให้มีการขยายโครงข่ายถนนสายหลัก 2) การเสนอให้มีการพัฒนาศูนย์กลางของเมืองแห่งใหม่ทางด้านตะวันตก 3) การเสนอให้มีการใช้ที่ดินพื้นที่โล่งว่าง เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองทางด้านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัยและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ภาควิชา.....การวางแผนภาคและเมือง.....
 สาขาวิชา.....การวางแผนเมือง.....
 ปีการศึกษา.....2549.....

ลายมือชื่อนิสิต สยาม คำสุวรรณ
 ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์

4674182425 : MAJOR URBAN PLANNING

KEY WORD: URBAN DEVELOPMENT/ MUANG CHACHOENGSAO MUNICIPALITY

URBAN DEVELOPMENT OF MUANG CHACHOENGSAO MUNICIPALITY.

THESIS ADVISOR: ASSOC. PROF. SIRIWAN SILAPACHARANAN, Ph.D., 179 pp.

The objectives of this thesis are as follows: 1) To study evolution and typed of settlement in Muang Chachoengsao Municipality from the past to present. 2) To study land use and changes in physical aspect socio-economic aspect. 3) To analyze state of problem in public utility including others problems at present and the future trend. 4) To analyze potential and recommend how to develop for supporting the expansion of urban area in the future.

The study found that Muang Chachoengsao Municipality has a long historical development. The settlement started to develop along the banks of Bang Pakong River. Land is mostly used for agriculture. Once routes of land communication are constructed, its settlement is presented along the communication routes. Therefore, the urban area developed according to the new routes. The land use is changed to be more used for dwelling and commerce. This resulted in the density of city center and causes problems of land use, utilities and facilities, traffic jams and urban environment.

The researcher has studied several theories such as the settlement concept, form and urban expansion, urban development. The methodologies of the research are using the overlay techniques for 5 years of aerial photographs to study the boundary of urban area, land use, roads and bridge, and using technique of potential surface analyze for urban development. As a result of this research, the guidelines of development of Muang Chachoengsao Municipality are purposed as follows 1) To recommend the expansion of road network 2) To recommend the development of a new city center in the west of the city 3) To recommend the development of open-vacant space to be used for commercial , residential and recreational areas.

Department Urban and Regional Planning

Field of study Urban Planning

Academic year 2006

Student's signature STAM KHASUWAN

Advisor's signature Siriwan Silapacharanan

กิตติกรรมประกาศ

ในการศึกษาและจัดทำวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาและความช่วยเหลือจากหน่วยงานต่างๆและบุคลากรหลายๆท่าน ซึ่งตัวผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย โดยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะไม่สามารถสำเร็จสมบูรณ์ได้หากไม่ได้คำแนะนำและคอยชี้แนะแนวทาง ซึ่งผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริวรรณ ศิลาพรรณันท์ อาจารย์ที่ปรึกษาเป็นอย่างสูงที่ได้กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่า เพื่อให้คำปรึกษา ให้การแนะนำ ให้ความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและจัดทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ นอกจากนี้ต้องขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.ไชศรี ภักดีสุขเจริญ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร. นิรมล กุลศรีสมบัติ และรองศาสตราจารย์ ผ่องศรี จันท้าวที่ร่วมเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งกรุณาชี้แนะแนวทางในการปรับปรุง ช่วยให้การแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านในภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้อบรมสั่งสอนและแนะนำแนวทางในการศึกษา รวมทั้งขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง ที่ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาตลอดระยะเวลาที่ได้ทำการศึกษาอยู่ในสถาบันการศึกษาแห่งนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่สำนักงานกรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา เจ้าหน้าที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือพร้อมให้คำแนะนำที่ดีเสมอมา รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการไปขอความอนุเคราะห์ข้อมูลที่ใช้ประกอบการทำวิทยานิพนธ์

ขอบคุณพี่ๆและเพื่อนๆ ที่ทำงาน ที่คอยช่วยเหลือและสนับสนุน ในการทำวิทยานิพนธ์เป็นอย่างดีเกี่ยวกับการหาข้อมูลต่างๆ รวมทั้งการจัดพิมพ์รูปเล่ม

ขอบคุณเพื่อนๆปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง (ผังเมืองรุ่น 28) ทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำทุกๆเรื่องเสมอมา รวมทั้งขอบคุณภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่เปิดโอกาสให้ผู้ศึกษาได้มีโอกาสเปิดโลกกว้างทางวิชาการในสาขาใหม่ๆที่เป็นประโยชน์ทางวิชาการและการเรียนรู้ชีวิต

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบิดา มารดา คุณปู่และบรรดาญาติๆที่-น้อง ที่สนับสนุนทางการเงินให้คำแนะนำ ให้ความช่วยเหลือในทุกๆด้านเสมอมาตลอดระยะเวลาในการศึกษา ซึ่งส่งผลให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในการศึกษาและจัดทำวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงอย่างสมบูรณ์

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ซ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฅ
สารบัญแผนที่.....	ฉ
สารบัญภาพ.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามการวิจัย.....	2
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.5 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา.....	3
1.6 แหล่งที่มาของข้อมูลในการศึกษาค้นคว้า.....	3
1.7 ประโยชน์ที่ได้รับ.....	4
1.8 นิยามศัพท์.....	4
1.9 กระบวนการในการทำวิจัย.....	5
บทที่ 2 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องในงานวิจัย.....	7
2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมือง.....	7
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐาน.....	10
2.3 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับวิวัฒนาการของเมือง.....	13
2.4 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบและการขยายตัวของเมือง.....	15
2.5 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง.....	19
2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมือง.....	24
2.7 สรุปแนวความคิดที่เกี่ยวข้องในการวิจัย.....	26

บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	27
3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	27
3.2 วิธีดำเนินการวิจัย.....	29
3.3 แหล่งที่มาข้อมูล.....	30
3.4 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	31
บทที่ 4 สภาพพื้นที่ทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	34
4.1 ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของเมืองฉะเชิงเทรา.....	34
4.2 ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	38
4.3 สภาพทางกายภาพของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	38
4.4 สภาพปัจจุบันทางด้านเศรษฐกิจของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	71
4.5 สภาพทางสังคมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	75
4.6 สภาพภาพรวมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	86
บทที่ 5 พัฒนาการและวิเคราะห์ศักยภาพของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	88
5.1 พัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	88
5.2 รูปแบบการขยายตัวของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	110
5.3 แนวโน้มการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	112
5.4 การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	120
5.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	126
5.6 สภาพปัญหาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	128
5.7 วิเคราะห์ศักยภาพของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	138

บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	152
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	152
6.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	153
6.3 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา.....	155
6.4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ.....	167
รายการอ้างอิง.....	168
ภาคผนวก.....	170
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	179



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 3.1	ลักษณะของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนา.....	32
ตารางที่ 3.2	ค่าน้ำหนักของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนา.....	33
ตารางที่ 4.1	จำนวนอำเภอ ตำบล หมู่บ้านและพื้นที่ในจังหวัดฉะเชิงเทรา.....	40
ตารางที่ 4.2	ถนนสายสำคัญในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	46
ตารางที่ 4.3	ปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน พ.ศ. 2549 (หน่วยคัน/ชั่วโมง).....	50
ตารางที่ 4.4	สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยวในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	63
ตารางที่ 4.5	สัดส่วนอาชีพประชากรเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ปี พ.ศ. 2548.....	71
ตารางที่ 4.6	รายงานสถิติจำนวนประชากรและจำนวนหลังคาเรือนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำแนกตามปีพ.ศ.และเพศ.....	75
ตารางที่ 4.7	ข้อมูลอัตราการเกิดและตายของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำแนกตามปี พ.ศ. และเพศ.....	76
ตารางที่ 4.8	จำนวนประชากรชุมชนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา 2549.....	77
ตารางที่ 5.1	จำนวนประชากรและร้อยละของการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรใน เขตอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2540 – 2549.....	121
ตารางที่ 5.2	จำนวนร้อยละของประชากรวัยต่างๆตามกลุ่มเป้าหมายการพัฒนาปี พ.ศ. 2549.....	122
ตารางที่ 5.3	สาเหตุและร้อยละการย้ายเข้า-ออกของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ในช่วง ปี พ.ศ. 2539 – 2549.....	123
ตารางที่ 5.4	โครงสร้างประชากรเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ปี พ.ศ. 2549 ช่วงอายุทุกๆ 5 ปี.....	124
ตารางที่ 5.5	การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2539 – 2549.....	126
ตารางที่ 5.6	ลักษณะปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	145
ตารางที่ 5.7	ค่าน้ำหนักของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเทศบาลเมือง ฉะเชิงเทรา.....	146
ตารางที่ 5.8	รายละเอียดของเกณฑ์และระดับคะแนนในแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการ พัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	149

สารบัญแนที่

หน้า

แผนที่ 1.1	พื้นที่ศึกษาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	6
แผนที่ 4.1	แสดงที่ตั้งขอบเขตของจังหวัดฉะเชิงเทรา.....	41
แผนที่ 4.2	ขอบเขตพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	42
แผนที่ 4.3	โครงข่ายเส้นทางคมนาคม.....	45
แผนที่ 4.4	การคมนาคมขนส่งและเส้นทางสัญจรหลักในการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา.....	49
แผนที่ 4.5	แสดงปริมาณการจราจรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	51
แผนที่ 4.6	การกระจายตัวของอาคารและที่พักอาศัยภายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	56
แผนที่ 4.7	การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	60
แผนที่ 4.8	สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	62
แผนที่ 4.9	แหล่งที่ตั้งระบบบำบัดน้ำเสียและระบบระบายน้ำเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	70
แผนที่ 4.10	แหล่งที่ตั้งชุมชนภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	79
แผนที่ 4.11	ตำแหน่งสถานที่ต่างๆ ภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	85
แผนที่ 5.1	รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน.....	109
แผนที่ 5.2	แสดงทิศทางการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	119
แผนที่ 5.3	สภาพปัญหาเกี่ยวกับอาคารและสิ่งก่อสร้าง.....	130
แผนที่ 5.4	พื้นที่ปัญหาการจราจรติดขัดภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	133
แผนที่ 5.5	ลักษณะเด่นทางด้านคมนาคมขนส่งภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	142
แผนที่ 5.6	ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	151
แผนที่ 6.1	ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	156
แผนที่ 6.2	แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในการพัฒนาพื้นที่โล่ง.....	159
แผนที่ 6.3	แนวทางการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง.....	162
แผนที่ 6.4	แนวทางการปรับปรุงถนนภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	164

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 2.1	รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน.....	12
ภาพที่ 4.1	สะพานต่างๆในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	48
ภาพที่ 4.2	สถานีขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรา.....	52
ภาพที่ 4.3	สถานีรถไฟจังหวัดฉะเชิงเทรา.....	52
ภาพที่ 4.4	คลองที่สำคัญของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	53
ภาพที่ 4.5	สภาพอาคารเก่าภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	54
ภาพที่ 4.6	สภาพอาคารปานกลางภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	54
ภาพที่ 4.7	สภาพอาคารใหม่ภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	55
ภาพที่ 4.8	ความสูงของอาคาร.....	55
ภาพที่ 4.9	การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	61
ภาพที่ 4.10	ภูมิทัศน์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	69
ภาพที่ 4.11	ศูนย์การค้าภายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	72
ภาพที่ 4.12	ตลาดเอกชนภายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	73
ภาพที่ 4.13	ตลาดของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์.....	73
ภาพที่ 4.14	วัดจีนประชาสโมสรและมัสยิดกลางจังหวัดฉะเชิงเทรา.....	80
ภาพที่ 4.15	มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์.....	81
ภาพที่ 4.16	โรงเรียนสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน.....	81
ภาพที่ 4.17	โรงเรียนสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน ประเภทอาชีวศึกษา.....	81
ภาพที่ 4.18	โรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาฉะเชิงเทรา.....	82
ภาพที่ 4.19	สถาบันอาชีวศึกษาภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	82
ภาพที่ 4.20	สวนสาธารณะและสวนสุขภาพภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	83
ภาพที่ 4.21	โรงพยาบาลและสถานพยาบาลภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	84
ภาพที่ 4.22	ศูนย์บริการสาธารณสุข สังกัดเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	84
ภาพที่ 5.1	คลองบางขนาก.....	90
ภาพที่ 5.2	คลองที่ขุดในสมัยรัชกาลที่5.....	92
ภาพที่ 5.3	การตั้งถิ่นฐานและการดำเนินชีวิตสมัยเริ่มแรกริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง.....	93
ภาพที่ 5.4	สิ่งปลูกสร้างในพัฒนาการช่วงที่1.....	95

ภาพที่ 5.5	การตั้งถิ่นฐานบริเวณริมแม่น้ำบางปะกง.....	96
ภาพที่ 5.6	ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2495.....	97
ภาพที่ 5.7	ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2510.....	98
ภาพที่ 5.8	ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2534.....	99
ภาพที่ 5.9	สิ่งปลูกสร้างในพัฒนาการช่วงที่ 2.....	102
ภาพที่ 5.10	ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2542.....	103
ภาพที่ 5.11	สะพานฉะเชิงเทราเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา.....	104
ภาพที่ 5.12	ภาพถ่ายทางอากาศ ปีพ.ศ. 2546.....	105
ภาพที่ 5.13	สิ่งปลูกสร้างในพัฒนาการช่วงที่ 3.....	106
ภาพที่ 5.14	พื้นที่ขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในช่วงปี พ.ศ. 2495-2546.....	110
ภาพที่ 5.15	การคมนาคมทางน้ำของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	112
ภาพที่ 5.16	สะพานที่ข้ามไปยังถนนสุขประยูร.....	113
ภาพที่ 5.17	การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราโดยวิธีการซ้อนทับ ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2495กับปีพ.ศ. 2510.....	114
ภาพที่ 5.18	การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราโดยวิธีการซ้อนทับ ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ.2510 กับปี พ.ศ. 2534.....	115
ภาพที่ 5.19	การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราโดยวิธีการซ้อนทับ ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ.2534 กับปี พ.ศ. 2542.....	116
ภาพที่ 5.20	การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราโดยวิธีการซ้อนทับ ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ.2542 กับปี พ.ศ. 2546.....	117
ภาพที่ 5.21	สภาพอาคารบริเวณถนนพานิช ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	129
ภาพที่ 5.22	สภาพอาคารบริเวณตลาดบ้านใหม่ ริมแม่น้ำบางปะกง.....	129
ภาพที่ 5.23	ที่พักอาศัยริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง.....	131
ภาพที่ 5.24	บริเวณที่พักอาศัยเก่าและการบุกรุกที่ดินสาธารณะ.....	131
ภาพที่ 5.25	ย่านพื้นที่การค้าที่ถูกปิดกั้นการขยายตัว.....	132
ภาพที่ 5.26	การจราจรติดขัดภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	132
ภาพที่ 5.27	การกระจุกตัวของกิจกรรมภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	134
ภาพที่ 5.28	กิจกรรมที่ดึงดูดปริมาณการจราจรภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	134

ภาพที่ 5.29	น้ำเสียในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	136
ภาพที่ 5.30	แหล่งน้ำที่สำคัญภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	137
ภาพที่ 5.31	สวนสาธารณะริมแม่น้ำบางปะกง.....	139
ภาพที่ 5.32	ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมด้านเหนือของพื้นที่เขตเทศบาล เมืองฉะเชิงเทรา.....	140
ภาพที่ 5.33	ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมด้านตะวันออกของพื้นที่เขตเทศบาล เมืองฉะเชิงเทรา.....	140
ภาพที่ 5.34	ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมด้านตะวันตกของพื้นที่เขตเทศบาล เมืองฉะเชิงเทรา.....	141
ภาพที่ 5.35	ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมด้านใต้ของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	141
ภาพที่ 5.36	ปัญหาด้านการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา.....	143
ภาพที่ 5.37	ปัญหาและข้อจำกัดในด้านการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา.....	143
ภาพที่ 5.38	ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมริมแม่น้ำบางปะกง.....	144
ภาพที่ 6.1	พื้นที่โล่ง ที่ว่าง.....	158
ภาพที่ 6.2	ผิวการจราจรของถนนมรุพงษ์และถนนสุภกิจ.....	161
ภาพที่ 6.3	ผิวการจราจรของถนนชุมพล ถนนวรรณยิ่งและถนนพานิช.....	163

สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่ 2.1	ทฤษฎีรูปแบบและการขยายตัวของเมือง.....	18
แผนภูมิที่ 3.1	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	28
แผนภูมิที่ 4.1	จำนวนประชากรและจำนวนหลังคาเรือนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	76
แผนภูมิที่ 4.2	จำนวนอัตราการเกิดและตายของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	77
แผนภูมิที่ 5.1	การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราและ นอกเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา.....	121
แผนภูมิที่ 5.2	จำนวนและร้อยละของประชากรวัยต่างๆตามกลุ่มเป้าหมายการพัฒนา ปี พ.ศ. 2549	122
แผนภูมิที่ 5.3	แสดงร้อยละการย้ายเข้า – ออก ของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราช่วงปี พ.ศ. 2539- 2549.....	123
แผนภูมิที่ 5.4	โครงสร้างประชากรเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราปี พ.ศ. 2549 ช่วงอายุทุกๆ 5 ปี.....	125
แผนภูมิที่ 5.5	การใช้ที่ดินเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ.2539.....	127
แผนภูมิที่ 5.6	การใช้ที่ดินเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ.2544.....	127
แผนภูมิที่ 5.7	การใช้ที่ดินเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ.2549.....	128

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราหรือเมืองแปดริ้ว เป็นเมืองที่มีความเก่าแก่และเป็นเมืองขนาดใหญ่ที่มีระยะเวลายาวนานหลายร้อยปีที่เกิดขึ้นจากบริเวณลุ่มน้ำที่มีความอุดมสมบูรณ์ คือ แม่น้ำบางปะกงและเป็นเมืองที่มีความสำคัญของภาคตะวันออกที่มีอาณาเขตติดต่อกับกรุงเทพฯ ภายในพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราประกอบด้วยสถานที่ท่องเที่ยว มีโบราณสถานที่สำคัญบ่งบอกถึงความเป็นมาในอดีตที่ยิ่งใหญ่ของเมืองหลายแห่ง เช่น ป้อมและซากแนวกำแพงเมืองฉะเชิงเทรา วัดโสธรวรารามวรวิหาร ศาลากลางจังหวัดหลังเก่า วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎิ์ วัดจีนประชาสโมสรและศาลหลักเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา

ในปัจจุบันเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราได้เปลี่ยนสภาพจากการคมนาคมทางน้ำมาเป็นการขนส่งทางบกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ มีการตัดถนนใหม่ทั้งทางหลวงแผ่นดินหลายเส้นทาง ประกอบด้วยหมายเลข 304 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ที่ผ่านเข้ามาในเขตเทศบาลเมืองและผ่านไปยังอำเภอใกล้เคียง นอกจากนั้นยังมีสะพานและ ถนนสายหลักต่างๆในเทศบาลเมือง ส่งผลให้เมืองเกิดการขยายตัวตามเส้นทางคมนาคมทางบกแทนการคมนาคมทางน้ำ ทำให้เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีบทบาททางด้านต่างๆเพิ่มขึ้น เช่น เป็นศูนย์กลางทางการค้า การปกครอง การศึกษาดังนั้นเมืองจึงมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีประชากรเริ่มเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำการค้าขายกันมากยิ่งขึ้น มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเกิดขึ้นมากมาย จนก่อให้เกิดรูปแบบการใช้ที่ดินที่มีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ทำให้ชุมชนเมืองเดิมถูกละเลยความสำคัญลงไป บ้านเรือนบางแห่งเริ่มกลับกลายเป็นที่รกร้างเสื่อมสภาพไปตามกาลเวลา พื้นที่บางส่วนไม่มีการใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่อันตรายเมื่อเกิดอัคคีภัยจนอาจกลายเป็นพื้นที่ค่อขุดคุ้ยและเป็นจุดเสื่อมโทรมของเมืองได้ในที่สุด นอกจากนี้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราได้ขยายเขตการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณริมถนนที่ตัดขึ้นใหม่ ส่วนบริเวณที่ไม่มีโครงข่ายถนนจึงเป็นพื้นที่ตาบอดขาดการพัฒนา ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการศึกษาการพัฒนาพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อให้เกิดการพัฒนาการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่และเกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรต่อไปในอนาคต

1.2 คำถามการวิจัย

โครงสร้างคมนาคม เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองฉะเชิงเทราหรือไม่ นอกจากนี้ปัจจัยที่สำคัญซึ่งทำให้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเกิดการพัฒนามีด้านไหน อะไรบ้าง

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) ศึกษาวิวัฒนาการและรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน
- 2) ศึกษาสภาพการใช้ที่ดินและการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
- 3) วิเคราะห์สภาพปัญหาของการใช้ที่ดิน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมทั้งปัญหาทางด้านอื่นๆ ของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน
- 4) วิเคราะห์ศักยภาพและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

1.4.1 ขอบเขตทางด้านพื้นที่ คือ บริเวณพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 12.76 ตารางกิโลเมตร รวมทั้งบริเวณโดยรอบที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เทศบาล

1.4.2 ขอบเขตของเนื้อหาการศึกษา ศึกษาค้นคว้า วิเคราะห์เรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อที่กำหนดขึ้น ได้แก่

1.4.2.1 ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบทางกายภาพของเมือง การพัฒนาเมืองรวมถึงการอนุรักษ์เมือง

1.4.2.2 ศึกษาข้อมูลพื้นฐานสภาพทั่วไปในระดับเมือง ได้แก่ ประวัติความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพ การคมนาคม สภาพทางเศรษฐกิจ สภาพสังคม วัฒนธรรม ประชากร การใช้ที่ดิน รวมทั้งสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

1.4.2.3 ศึกษาถึงวิวัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งองค์ประกอบทางกายภาพที่สำคัญของเมืองฉะเชิงเทรา สภาพการใช้ที่ดินของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในปัจจุบัน พร้อมทั้งศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมถึงเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

1.5 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

1) ศึกษาทฤษฎีและแนวความคิดพื้นฐานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการศึกษา โดยรวบรวมทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมือง วิวัฒนาการและการตั้งถิ่นฐานของเมือง รูปแบบและการขยายตัวของเมือง การใช้ที่ดินในเมือง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดเนื้อหาและวิธีการศึกษา รวมทั้งรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร งานค้นคว้าวิจัยทั้งที่เป็นของทางราชการและส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

2) ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นที่เป็นข้อมูลจากการค้นคว้าวิจัยและเอกสารต่างๆ ได้แก่ แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศที่เกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม ประชากร รวมทั้งสภาพและบทบาทปัจจุบันของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจากเอกสาร

3) สัมภาษณ์ภาคสนามโดยการสังเกตการณ์พื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของพัฒนาการความเป็นมาในอดีตจนถึงปัจจุบันและสภาพปัญหาในพื้นที่บริเวณเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4) วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ทำการศึกษา โดยการประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการออกสำรวจภาคสนาม ประกอบกับการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบการใช้ที่ดิน สภาพปัญหา รวมทั้งศักยภาพของพื้นที่ให้ตอบสนองกับความต้องการในอนาคตของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปของการบรรยาย แผนภูมิและแผนที่

5) นำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยกำหนดการใช้ที่ดิน สาธารณูปโภค สาธารณูปการสภาพให้เหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา

1.6 แหล่งที่มาของข้อมูลในการศึกษาค้นคว้า

1.6.1 ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ศึกษา การสนทนากับบุคคลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประชาชนและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่ทำการเก็บรวบรวมในขั้นตอนนี้ ได้แก่ การศึกษาสภาพที่ตั้ง สภาพแวดล้อม การใช้ที่ดินและสภาพปัญหาต่างๆ

1.6.2 ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลทางเอกสาร แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ ข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์ ข้อมูลลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมในระดับภาค ระดับจังหวัดและเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ข้อมูลทางสถิติจากแหล่งต่างๆ มีดังต่อไปนี้

- กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- สำนักพัฒนาเมือง กระทรวงมหาดไทย
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
- เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- แผนที่ภูมิประเทศและภาพถ่ายทางอากาศ จากกรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม
- ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ฯลฯ

1.7 ประโยชน์ที่ได้รับ

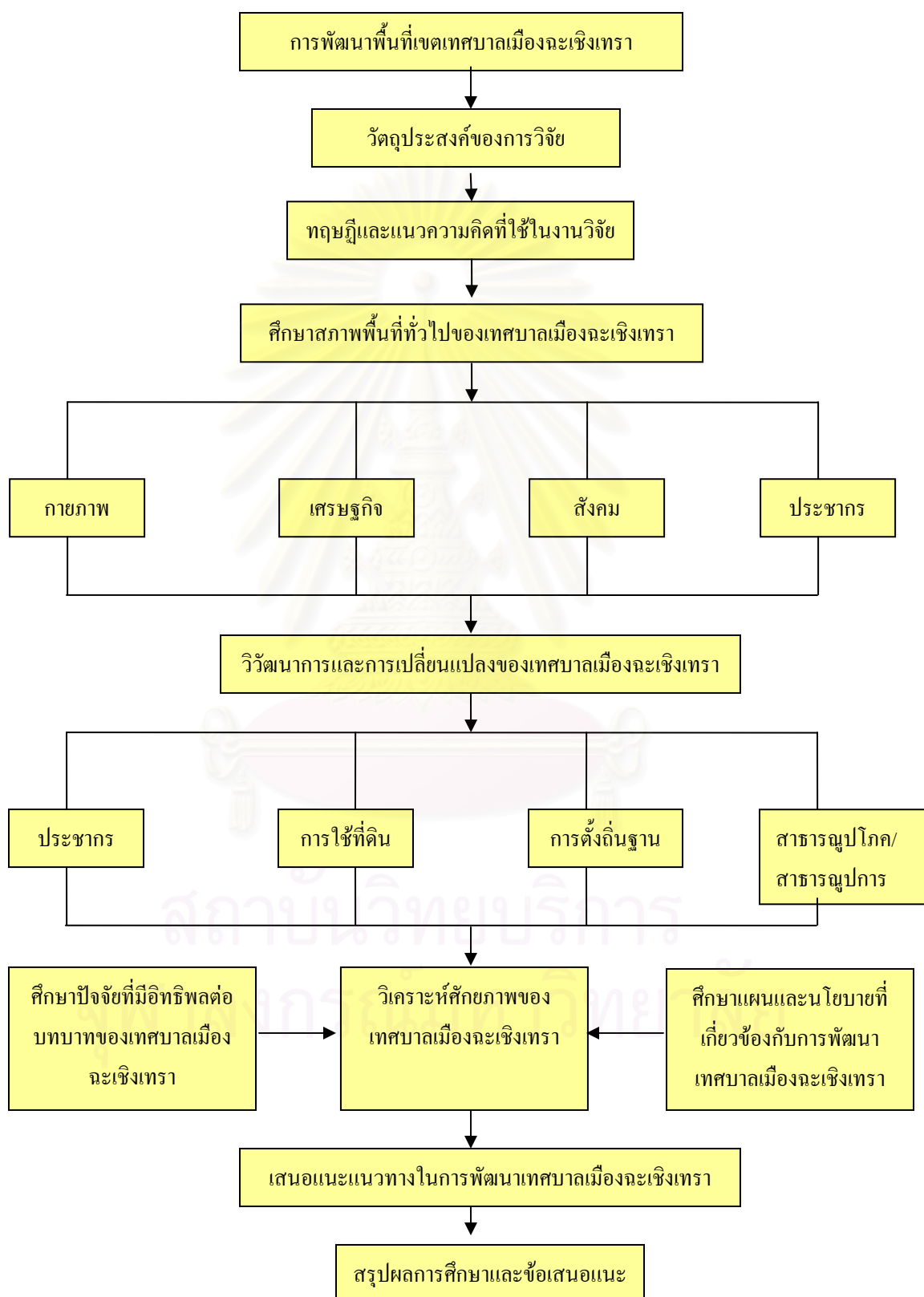
- 1.ทราบถึงวิวัฒนาการและรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งบทบาทความสำคัญของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่มีมาตั้งแต่สมัยอดีตมาจนถึงปัจจุบัน
- 2.ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนปัญหาที่มีอยู่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
- 3.ทราบถึงศักยภาพและแนวโน้มของพื้นที่เทศบาลในการพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
- 4.ทราบถึงแนวทางการศึกษาและการวางแผนพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราอนาคตในแนวทางที่เหมาะสม

1.8 นิยามศัพท์

ความหมายของคำศัพท์ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดเพื่อเป็นกรอบในการศึกษาดังต่อไปนี้

- การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมือง หมายถึง การศึกษาถึงวิวัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่มีมาตั้งแต่อดีตและการเปลี่ยนแปลงการขยายตัวของเมือง เพื่อเสนอการกำหนดการใช้ที่ดินและสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เหมาะสมในอนาคต
- การตั้งถิ่นฐาน หมายถึง การเข้าไปอยู่อาศัยครอบครองพื้นที่ส่วนหนึ่งส่วนใดของมนุษย์ในการจัดการรูปแบบของอาคารบ้านเรือน ที่อยู่อาศัย การใช้ถนนและ การใช้ที่ดิน
- การใช้ที่ดิน หมายถึง ลักษณะทางกายภาพบนพื้นที่ อันเป็นผลมาจากการทำกิจกรรมต่างๆของมนุษย์ที่ได้กระทำบนพื้นดิน
- การขยายตัวของเมือง หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและเกิดความซับซ้อนทางด้านการใช้ที่ดิน มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นระหว่างจำนวนประชากรและกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นกับขนาดของพื้นที่

1.9 กระบวนการในการทำวิจัย











วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 1.1 ขอบเขตพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สัญลักษณ์

-  เขตบดพื้นที่ศึกษา
-  ทางยกระดับ
-  ถนนสายหลัก
-  ถนนสายรอง
-  ทางรถไฟ
-  สะพาน
-  แม่น้ำ, ลำคลอง



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ
 ผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา

บทที่ 2

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องในงานวิจัย

การศึกษาในบทนี้เป็นการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีต่างๆที่สอดคล้องและเกี่ยวข้องเพื่อสร้างกรอบความเข้าใจถึงความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยรวบรวมแนวความคิด ทฤษฎี เทคนิคการวิเคราะห์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมือง

2.1.1 ความหมายของเมือง

คำว่า “เมือง” มีความหมายแตกต่างกันออกไปตามแนวความคิดของแต่ละบุคคล

ซามูเอล ฌูนิง (2513) กล่าวว่า เมืองเป็นวิวัฒนาการทางการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์เพื่อความอยู่รอด จากครอบครัว โคลนเดี่ยวขยายออกเป็นหมู่บ้าน (Neighborhood) แล้วเติบโตออกเป็นชุมชน (Community) ในที่สุดก็ขยายออกเป็นกลุ่มใหญ่เรียกว่า เมือง (Town หรือ City)

สำนักผังเมือง (2525) ได้ให้คำนิยามของ “เมือง” หมายถึง สถานที่ที่มีการใช้ที่ดินกันอย่างหนาแน่นมากกว่าบริเวณอื่นๆโดยรอบ เป็นการรวมตัวกันในพื้นที่ (Spatial Concentration) ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่หลากหลาย (Variety or Activities)

สุวัฒนา ธาณานิธิ (2527)ให้ความหมายคำว่า “เมือง” คือ บริเวณที่มีประชากรตั้งถิ่นฐานรวมกันอยู่อย่างหนาแน่นเป็นชุมชน(Community)และ ประชากรส่วนใหญ่ มิได้มีอาชีพเป็นเกษตรกร หากแต่ประกอบอาชีพในการทำอุตสาหกรรมหรือให้บริการ เช่น ทำโรงงาน เป็นพ่อค้า ข้าราชการ ครู แพทย์ ทนายความ เป็นต้น อาชีพดังกล่าวนี้จึงทำให้ผู้คนต้องมารวมกันอยู่ในบริเวณศูนย์กลาง เพื่อสะดวกแก่การติดต่อกับลูกค้าหรือผู้ใช้บริการ จึงทำให้มีสิ่งก่อสร้างตามมา เช่น โรงงานอุตสาหกรรม อาคารบ้านเรือน ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน โรงเรียน ร้านค้า ที่จัดตั้งอยู่ใกล้ชิดและมีความแออัด มีถนนเพื่อเดินทางติดต่อกันทั้งภายในเมืองและเมืองอื่น จึงทำให้เกิดลักษณะทางกายภาพที่มีความแตกต่างไปจากชนบท

ในด้านการบริหารประเทศของไทย ได้กำหนดว่า “เมือง” คือ เขตเทศบาลเป็นชุมชนหนาแน่นที่มีการปกครองท้องถิ่นสนองความต้องการของประชาชน ตามพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่ยังมีใช้มาจนถึงปัจจุบัน โดยได้แบ่งเทศบาลออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ เทศบาลนคร เทศบาลเมือง และเทศบาลตำบล เกณฑ์ในการยกฐานะชุมชนขึ้นเป็นเทศบาลระดับต่างๆมีหลายประการที่สำคัญ ได้แก่ จำนวนประชากรและความหนาแน่นเฉลี่ยต่อพื้นที่ เช่น เทศบาลเมือง ได้แก่ ท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัดหรือท้องถิ่นที่มีราษฎรตั้งแต่หนึ่งหมื่นคนขึ้นไป โดยราษฎรเหล่านั้นต้องอยู่อย่าง

หนาแน่นเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าสามพันคนต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร นอกจากนั้นเทศบาลเมืองยังต้องมีรายได้พอควรแก่การปฏิบัติหน้าที่เทศบาลเมือง อันต้องทำตามพระราชบัญญัติและมีพระราชกฤษฎีกายกฐานะให้เป็นเทศบาลเมือง โดยพระราชกฤษฎีกานั้นให้ระบุชื่อและเขตของเทศบาลไว้ด้วย

2.1.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งของเมือง

สุวัฒน์ ธานีนิติ (2527) เมืองที่เกิดขึ้นมักมีเหตุผลหรือมีปัจจัยหลายประการซึ่งทำให้บริเวณนั้นเป็นที่ตั้งของเมือง ปัจจัยที่จะกล่าวถึงอาจมีปัจจัยหนึ่งที่มีลักษณะเด่นหรือมีอิทธิพลมากกว่าปัจจัยอื่นๆ หรือกล่าวได้ว่า ทุกปัจจัยมีความสำคัญเท่าเทียมกัน ปัจจัยเหล่านี้ ได้แก่

1) แหล่งอุปโภค บริโภค หลังจากที่มีการปฏิวัติอุตสาหกรรมและการคิดค้นสิ่งประดิษฐ์ต่างๆขึ้นมาจนเกิดเป็นเครื่องจักรไอน้ำขึ้นมา ส่งผลทำให้การค้าเดินชีวิตของมนุษย์แตกต่างไปจากเดิม มีการคิดค้นเครื่องจักรแทนแรงงานคนและสัตว์มากขึ้น ทำให้ได้ผลผลิตเป็นจำนวนมาก การคมนาคมขนส่งมีความสะดวกรวดเร็ว การค้าขายขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน จึงเกิดเมืองท่า เมืองอุตสาหกรรม เมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและศูนย์กลางการบริการต่างๆ ทำให้เกิดการอพยพจากชนบทเข้าสู่เมือง ภายในเมืองก็เกิดอาชีพการให้บริการที่แตกต่างไปกว่าครั้งโบราณ เช่น อาชีพที่เกี่ยวกับสถาบันการเงิน อันประกอบด้วยธนาคาร ตลาดหุ้น แหล่งสะสมการเงินเพื่อส่งเสริมการลงทุน ความเปลี่ยนแปลงต่างๆเหล่านี้จะสะท้อนอย่างชัดเจนในลักษณะทางกายภาพและขนาดของเมือง ซึ่งนับได้ว่าเป็นผลจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนโฉมหน้าของเมืองเป็นอย่างมาก

2) เส้นทางคมนาคม บริเวณที่สะดวกในการคมนาคมขนส่งหรือเป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคมหลายสาย เหมาะแก่การที่จะเป็นที่ตั้งของเมือง เช่น เมืองท่าต่างๆที่ตั้งอยู่ริมฝั่งทะเล เมืองที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ เมืองที่เป็นจุดพักของการเดินทางระยะยาว ตัวอย่างของเมืองประเภทนี้ เช่น สิงคโปร์ ชิดนีย์ ซิดาโก

3) ทรัพยากรธรรมชาติ บริเวณที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญทางเศรษฐกิจ สามารถที่จะดึงดูดให้มนุษย์เข้ามาตั้งถิ่นฐานและวิวัฒนาการจนเกิดเป็นเมืองได้ ตัวอย่างเช่น เมืองที่เคยเป็นเหมืองถ่านหิน จนต่อมากลายมาเป็นเมืองอุตสาหกรรมขึ้นได้ ส่วนเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวที่เกิดจากความงดงามของภูมิประเทศ ก็ถือได้ว่ามีอิทธิพลมาจากทรัพยากรธรรมชาติเช่นกัน ตัวอย่างเช่น เมืองภูเก็ต

4) ภัยธรรมชาติ บริเวณที่ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติจะดึงดูดให้มนุษย์เข้ามาตั้งถิ่นฐานและเกิดการขยายตัวจนเกิดเป็นเมืองต่อไปได้ เช่น บริเวณที่สูง ซึ่งรอดพ้นจากภัยน้ำท่วม หรือ บริเวณริมอ่าวที่พ้นจากพายุ ตัวอย่างเช่น เมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยที่ตั้งอยู่บนโคกหรือบริเวณพื้นที่ที่เป็นเนิน เพื่อให้พ้นจากน้ำท่วม

5) พื้นที่ตั้งที่ช่วยในการป้องกันตัว ในสมัยโบราณมนุษย์ต้องการความปลอดภัยจากการรุกรานของข้าศึกศัตรู จึงเลือกที่จะสร้างเมืองในพื้นที่ที่จะสามารถป้องกันตัวเองได้ เช่น บริเวณพื้นที่เนินเขาแนวโค้ง

แม่น้ำ ซึ่งทำให้เกิดความยากลำบากแก่ข้าศึกศัตรูในการบุกเข้าโจมตี และสามารถป้องกันตนเองได้ง่ายโดยมีการสร้างคูเมืองล้อมรอบจนจรดแนวแม่น้ำ

6) ความต้องการของผู้นำหรือของหมู่คณะ การกำหนดว่าจะสร้างเมือง ณ ที่ใด บางครั้งจะขึ้นอยู่กับตัวผู้นำ เช่น พระมหากษัตริย์หรือขึ้นอยู่กับหมู่คณะเป็นส่วนรวม ซึ่งมักจะมีเหตุผลอื่นที่สำคัญร่วมอยู่ด้วย เช่น เหตุผลในทางยุทธศาสตร์หรือความเหมาะสมทางด้านแหล่งอุปโภค บริโภค เมืองในปัจจุบันที่เกิดขึ้นจากการกำหนดทางผังเมือง เช่น เมืองใหม่(New Town) ก็ถือได้ว่าเกิดขึ้นตามปัจจัยดังกล่าว

2.1.3 การก่อรูปชุมชนเมืองหรือสัณฐานของเมือง (Urban Forms)

ลักษณะของการก่อรูปชุมชนเมือง(Urban Forms) เป็นแนวทางอีกอย่างหนึ่งที่จะทำให้เข้าใจถึงลักษณะของเมืองที่ประกอบด้วยองค์ประกอบหรือปัจจัยที่มีความแตกต่างกัน จึงทำให้ต้องอาศัยการวางแผนหรือกลยุทธ์ที่แตกต่างกัน

การก่อรูปชุมชนเมือง คือ การรวมกลุ่มของลักษณะกิจกรรมและสิ่งก่อสร้างต่างๆในเมืองที่มนุษย์ได้สร้างขึ้น ประกอบเข้าเป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับกิจกรรมต่างๆ

การก่อรูปชุมชนเมือง คือ การรวมกลุ่มขององค์ประกอบต่างๆที่ประกอบด้วยองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและองค์ประกอบแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น

พรเทพ พิมลเสถียร(2522) กล่าวถึง ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการก่อรูปชุมชนเมืองและส่งผลให้รูปแบบของแต่ละชุมชนเมืองมีลักษณะแตกต่างกันที่สำคัญ ได้แก่

1) ลักษณะภูมิประเทศ เป็นองค์ประกอบและปัจจัยที่ก่อให้เกิดรูปแบบของชุมชนเมืองในแต่ละพื้นที่ที่มีลักษณะแตกต่างกัน เช่น เมืองที่ตั้งอยู่บนที่ลุ่ม เมืองที่ตั้งอยู่บนที่ดอนหรือเมืองที่ตั้งอยู่บนภูเขา

2) ลักษณะทางประชากร เป็นองค์ประกอบและปัจจัยหลักที่สำคัญในการก่อรูปชุมชนเมือง เพราะมนุษย์เป็นผู้สร้างวัตถุและลักษณะของกิจกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งธรรมชาติของมนุษย์ในแต่ละพื้นที่จะมีความแตกต่างกัน ทั้งทางด้านลักษณะทางสังคม การปกครอง การดำรงชีพและความต้องการ สิ่งเหล่านี้จะมีอิทธิพลในการทำให้เกิดรูปแบบของชุมชนเมืองที่แตกต่างกัน

3) ลักษณะทางกิจกรรม เป็นกิจกรรมที่มนุษย์สร้างสรรค์ขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการและเพื่อประโยชน์ร่วมกัน แต่เนื่องจากกิจกรรมในแต่ละพื้นที่มีลักษณะที่เหมือนและแตกต่างกัน ทั้งนี้จึงขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เอื้ออำนวยและวัตถุประสงค์ ดังนั้นจึงส่งผลให้รูปแบบของชุมชนเมืองในแต่ละพื้นที่มีความเหมือนและความแตกต่างกัน

4)ระบบการขนส่งและการคมนาคม เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวของรูปแบบชุมชนเมืองที่สำคัญ โดยจะอาศัยพื้นที่ตามเส้นทางคมนาคมจุดรับส่งเชื่อมต่อของระบบและองค์ประกอบที่สนับสนุนต่อระบบการขนส่งและคมนาคม

5) บทบาทหน้าที่ของชุมชนเมือง เป็นเครื่องแสดงถึงรูปแบบของแต่ละเมืองในหน้าที่บทบาทแตกต่างกัน เช่น บทบาทหน้าที่ของเมืองท่องเที่ยว บทบาทหน้าที่ของเมืองศูนย์กลางการปกครองและการบริหาร บทบาทหน้าที่ของเมืองศูนย์กลางการค้าและบริการหรือบทบาทหน้าที่ของเมืองอุตสาหกรรม

สำหรับแนวคิดของ Gordon E.Cherry(1974) ได้ให้ความเห็นว่า การก่อรูปของเมืองขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญ คือ

1) ขนาดของเมืองและความหนาแน่นของเมือง จะมีความสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับจำนวนและการใช้พื้นที่ของประชาชน

2) รูปร่างของเมือง ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศและเส้นทางคมนาคมเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะการกำหนดรูปร่างของเมืองในระยะแรก แต่ในระยะต่อมารูปร่างของเมืองจะเกี่ยวข้องกับผู้ออกแบบเมืองว่าต้องการจะให้เมืองมีลักษณะอย่างไรในอนาคต

3) การใช้ประโยชน์ที่ดิน ในแต่ละเมืองจะมีความแตกต่างกัน ทั้งประเภทและขนาด โดยทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับบทบาทและหน้าที่ของเมืองนั้น

4) สภาพของเมือง เป็นการพิจารณาถึงขีดความสามารถของเมือง ทางด้านกายภาพของพื้นที่ในการรองรับบทบาทหน้าที่ต่างๆของเมืองให้สามารถดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นผลประโยชน์ของผู้พักอาศัยในเมืองนั้นๆ สภาพของเมืองจะมีความแตกต่างกันออกไปตามพื้นที่ส่วนต่างๆของเมือง

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐาน

2.2.1 ความหมายของการตั้งถิ่นฐาน

การตั้งถิ่นฐาน (Settlement) หมายถึง การบุกเบิกเข้าอยู่อาศัยครอบครองพื้นที่ส่วนหนึ่งส่วนใดของผิวโลกที่ยังไม่มีผู้ใดอาศัยมาก่อน รูปแบบและขนาดการตั้งถิ่นฐานมีความซับซ้อนแตกต่างกันไปตั้งแต่การตั้งถิ่นฐานเพียงครอบครัวเดียวอย่างโดดเดี่ยว จนกลายมาเป็นหมู่บ้าน เป็นชุมชน ทั้งชุมชนชนบทและชุมชนเมือง การตั้งถิ่นฐานจึงเป็นการแสดงออกถึงการจัดการพื้นที่ของมนุษย์ในรูปแบบของอาคารบ้านเรือน ถนน การใช้ที่ดิน รวมไปถึงผลกระทบต่างๆที่มีต่อสิ่งแวดล้อม

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ(2524) การตั้งถิ่นฐาน คือ สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในรูปของชุมชนต่างๆ ตั้งแต่หมู่บ้านในชนบทไปจนถึงมหานครที่มีประชาชนหลายล้านคน ในทุกชุมชนเหล่านี้การตั้งถิ่นฐานมีความหมาย รวมถึงคนและระบบในการดำรงชีวิตของคนเหล่านี้ ซึ่งได้แก่ ที่อยู่อาศัย น้ำสะอาด สวนสาธารณะ ห้างสรรพสินค้า โรงละครและสนามกีฬา

สรุปความหมายของการตั้งถิ่นฐาน หมายถึง การเข้าไปอยู่อาศัยครอบครองพื้นที่ส่วนหนึ่งส่วนใดของมนุษย์ในการจัดการรูปแบบของอาคารบ้านเรือน ที่อยู่อาศัย การใช้ถนน การใช้ที่ดิน รูปแบบและขนาดการตั้งถิ่นฐานมีความซับซ้อนแตกต่างกันไปตั้งแต่การตั้งถิ่นฐานเป็นครอบครัวเดี่ยวอย่างโดดเดี่ยว จนกลายมาเป็นหมู่บ้าน เป็นชุมชน ทั้งชุมชนชนบทและชุมชนเมือง รวมไปถึงผลกระทบต่างๆที่มีต่อสิ่งแวดล้อม

2.2.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐาน

Stone(1973) เมื่อการตั้งถิ่นฐานมีหนาแน่นมากขึ้น การตั้งถิ่นฐานก็จะกระจายไปยังพื้นที่อื่นๆ ก่อให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่สำคัญหลายรูปแบบและรูปแบบการตั้งถิ่นฐานนี้ก็มีอิทธิพลต่อการขยายเขตเมืองและสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้ที่ดิน

Leong และ Morgan (1973) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐาน คือ ความต้องการขั้นพื้นฐาน เช่น น้ำ ซึ่งใช้ในการบริโภคและการคมนาคมขนส่ง ค่าขายแลกเปลี่ยนอาหารและวัตถุดิบต่างๆที่สามารถนำมาทำเป็นที่อยู่อาศัยและสิ่งก่อสร้าง รวมทั้งสิ่งป้องกันภัยจากธรรมชาติและจากมนุษย์ด้วยกันเอง

Culter(1976) ปัจจัยการตั้งถิ่นฐานจะเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อม โดยที่ชุมชนในสมัยแรกๆ จะเลือกสถานที่ตั้งถิ่นฐานที่มีความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยเป็นหลัก ซึ่งปกติแล้วมักจะอยู่เป็นชุมชนริมน้ำ อาศัยเรือเป็นพาหนะ

สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐาน จะขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของเมือง โดยเน้นที่ความสะดวกสบายและมีความปลอดภัย มีการเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก รวมทั้งมีการคมนาคมที่สะดวก เพราะการตั้งถิ่นฐานส่วนใหญ่จะอยู่ตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก เมื่อการตั้งถิ่นฐานมีความหนาแน่นมากขึ้น การตั้งถิ่นฐานก็จะกระจายไปยังพื้นที่อื่นๆ ก่อให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่สำคัญหลายรูปแบบและรูปแบบการตั้งถิ่นฐานนี้ก็มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของเขตเมืองและสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้ที่ดิน

2.2.3 รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน

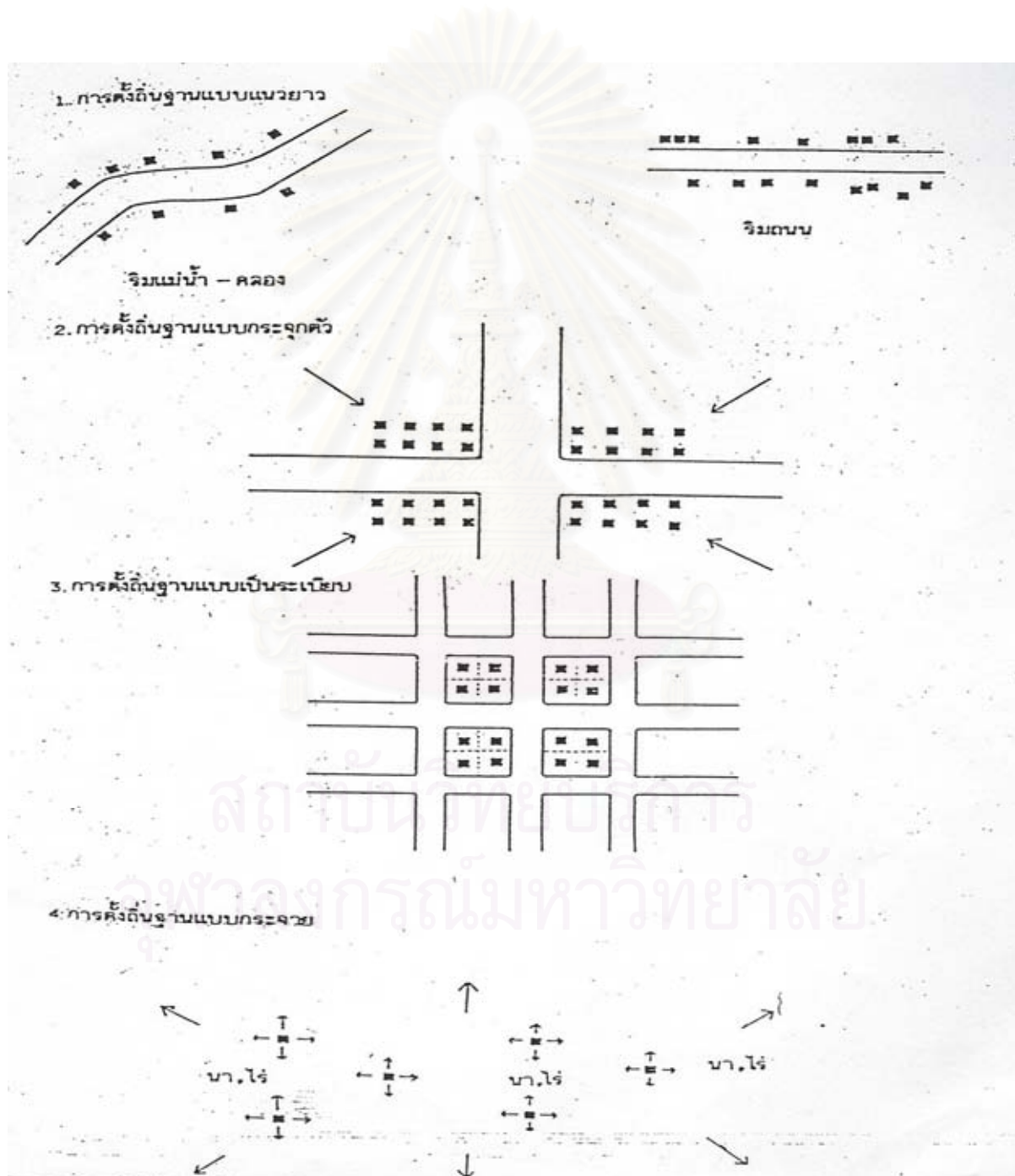
ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2518) ได้รวบรวมรูปแบบการตั้งถิ่นฐานไว้ 4 ลักษณะ คือ

1) การตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาว (Linear Settlement) การตั้งถิ่นฐานแบบนี้พบในชุมชนดั้งเดิมของไทย ซึ่งประกอบอาชีพทำการเกษตรและเลี้ยงสัตว์ ส่วนที่พบบริเวณริมสองฝั่งแม่น้ำลำคลองเรียกว่า River Linear Settlement ที่พบริมสองฝั่งถนนเรียกว่า Road Linear Settlement

2) การตั้งถิ่นฐานแบบกระจุกตัว (Cluster Settlement) จะเกิดขึ้นบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคม เช่น ทางแยกของเส้นทางรถยนต์หรือลำน้ำสองสายมาพบกันหรือลำน้ำตัดกับเส้นทางถนน

3) การตั้งถิ่นฐานแบบเป็นระเบียบ (Uniform Settlement) จะปรากฏในพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศ การกระจายตัวของทรัพยากรธรรมชาติและความสะดวกของเส้นทางคมนาคมที่ไม่แตกต่างกันมากนักพบได้ในบริเวณพื้นที่จัดสรรให้มีขนาดและระยะห่างเท่า ๆ กัน โดยมีถนนตัดเป็นตาราง

4) การตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย (Scattered Settlement) ในลักษณะนี้บ้านเรือนจะตั้งอยู่ห่าง ๆ กัน โดยตั้งอยู่ในที่นาหรือที่สวนของตนเอง ส่วนศูนย์บริการชุมชน เช่น โรงเรียน ร้านค้า วัด จะอยู่ห่างจากบ้านเรือนออกไป



ภาพที่ 2.1 แสดงรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน ที่มา:ฉัตรชัย พงศ์ประยูร,2518.หน้า 8

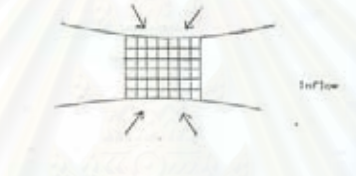
2.3 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับวิวัฒนาการของเมือง

ทฤษฎีวิวัฒนาการของเมือง (Urban Evolution)

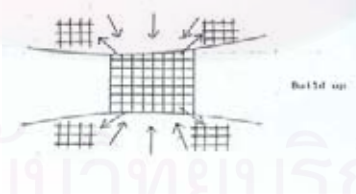
การที่เมืองจะมีสภาพความเป็นเมืองและกระบวนการของเมือง จะต้องมีการวิวัฒนาการ มีการเจริญเติบโต มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา มีการขยายตัวและมีสภาพเสื่อมโทรมไปตามกาลเวลาเสมือนหนึ่งเป็นสิ่งมีชีวิต ดังนั้นจึงควรทราบถึงขั้นตอนของการดำรงชีวิตของเมือง

สมศักดิ์ เศรษฐนันท์(2527) อ้างถึง Patrick Goddes ที่ได้กล่าวไว้ว่า วิวัฒนาการของเมือง มีขั้นตอนเป็นลำดับดังต่อไปนี้

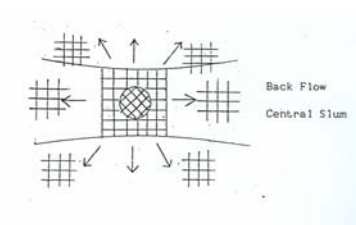
ขั้นที่ 1 ขั้นเข้าสู่ศูนย์กลาง (Inflow) เป็นขั้นเริ่มต้นของการรวมตัวกันเป็นชุมชนเมือง



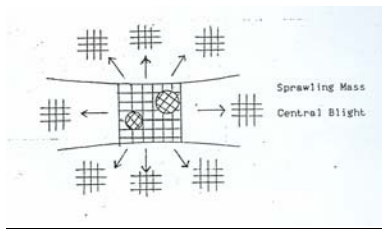
ขั้นที่ 2 ขั้นสร้างเมือง (Build up) เป็นขั้นตอนที่มีการก่อสร้างอาคารอยู่หนาแน่นในศูนย์กลางและเริ่มมีการขยายตัวของเมืองออกไป



ขั้นที่ 3 ขั้นที่เมืองขยายตัวออกและศูนย์กลางเมืองเริ่มเสื่อมโทรมลง



ขั้นที่ 4 เมื่อเมืองมีการเจริญเติบโตแบบกระจาย จึงทำให้ศูนย์กลางเมืองเสื่อมโทรม



ส่วน Taylor Keeble(1964) กล่าวถึงวิวัฒนาการของเมือง(Urban Evolution)เมื่อพิจารณาจากลักษณะโครงสร้างภายในของเมือง ซึ่งปรากฏเป็นรูปแนวถนนและการใช้ที่ดินพบว่าวิวัฒนาการของเมืองมีอยู่ 4 ระดับ คือ

ขั้นที่ 1 ขั้นทารก (Infantile) เริ่มต้นในการรวมตัวเป็นชุมชนเมืองขนาดเล็ก ไม่มีการแบ่งแยกการใช้ที่ดินให้เห็นเด่นชัด

ขั้นที่ 2 ขั้นวัยรุ่น (Juvenile) มีการแบ่งแยกการใช้ที่ดินเป็นบริเวณที่พักอาศัย แต่มีอุตสาหกรรมรวมอยู่ในครัวเรือน

ขั้นที่ 3 ขั้นผู้ใหญ่ (Mature) โครงสร้างภายในแบ่งเป็นที่พักอาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมอย่างเห็นได้ชัด

ขั้นที่ 4 ขั้นชรา (Senile) เป็นเมืองที่มีโครงสร้างภายในเสื่อมโทรม อันเนื่องมาจากการเติบโตเต็มที่

สรุปวิวัฒนาการของเมือง โดยเริ่มต้นจากการเข้าสู่ศูนย์กลางของเมือง เป็นขั้นตอนเริ่มต้นของการรวมตัวกันเป็นชุมชนเมืองขนาดเล็ก ไม่มีการแบ่งแยกการใช้ที่ดินให้เห็นได้เด่นชัด ต่อมาจะเริ่มมีการก่อสร้างอาคารที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากขึ้นในศูนย์กลางและเริ่มมีการขยายตัวของเมืองออกไป มีการเริ่มการแบ่งแยกการใช้ที่ดินเป็นบริเวณที่พักอาศัยและอุตสาหกรรมรวมอยู่ในครัวเรือน จนขั้นตอนต่อมาเมืองจะมีการขยายตัวออก โครงสร้างภายในเมืองแบ่งเป็นที่พักอาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมอย่างเห็นได้ชัด และศูนย์กลางเมืองเริ่มที่จะเสื่อมโทรมลง จนในที่สุดเมืองที่มีโครงสร้างภายในก็เสื่อมโทรม อันเนื่องมาจากเมืองมีการเจริญเติบโตแบบกระจายเต็มที่ จนทำให้ศูนย์กลางของเมืองเสื่อมโทรมลง

2.4 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบและการขยายตัวของเมือง

การก่อรูปขององค์ประกอบต่างๆในชุมชนเมือง ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินในเมืองมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ความแตกต่างในเรื่องของรูปแบบการใช้ที่ดินเป็นไปตามโครงสร้างของเมือง ได้แก่ ความแตกต่างในพื้นที่ ปัจจัยที่มีผลต่อราคาที่ดิน ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ ตลอดจนประวัติศาสตร์ความเป็นมาในอดีตของเมือง

ส่วนการขยายตัวของเมือง เห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและความซับซ้อนทางด้านการใช้ที่ดิน โดยอาจมีการขยายตัวที่แตกต่างกัน บางเมืองมีการขยายตัวเต็มพื้นที่การปกครอง(Truebounded City) ซึ่งเป็นไปได้ยากมาก บางเมืองมีการขยายตัวเร็วเกินกว่าพื้นที่ทางการปกครอง(Overbounded City) บางเมืองมีพื้นที่กว้างเกินไป การขยายตัวไม่เต็มพื้นที่(Underbounded City) การปรับตัวระหว่างจำนวนประชากรและกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นกับขนาดของพื้นที่ ทำให้เมืองมีรูปร่างและโครงสร้างแตกต่างกันมีดังนี้

1)ทฤษฎีวงกลม (The Concentric Zone Theory)

ทฤษฎีนี้ได้มาจากการศึกษาการเติบโตของนครชิคาโก สหรัฐอเมริกา ในปีค.ศ.1923 โดยนักสังคมวิทยาชาวอเมริกันที่ชื่อ Ernest W.Burgess ซึ่งได้เสนอแนวความคิดที่ว่า การขยายตัวของเมือง จะมีลักษณะเป็นวงกลมขยายออกไปรอบๆใจกลางเมือง ตามการขยายตัวของกิจกรรมที่ขยายตัวออกไปโดยอาศัยผู้คนที่เคลื่อนย้ายออกไปเป็นตัวกระทำหลัก เป็นที่รู้จักกันในนามของ Zonal หรือ Concentric Theory รูปแบบของเมืองเป็นการขยายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองในลักษณะวงแหวนรอบศูนย์กลาง(แผนภูมิที่ 2.1) โดยกำหนดให้จุดศูนย์กลางของเมืองเป็นย่านธุรกิจกลาง รูปแบบการใช้ที่ดินนี้อยู่ภายใต้สมมติฐานที่ว่า สภาพความอุดมสมบูรณ์ของที่ดินในเมืองเท่ากันหมด ภูมิประเทศรอบตัวเมืองเหมือนกัน ค่าขนส่งในทุกเส้นทางรอบตัวเมืองเท่ากันและพื้นที่ทุกแห่ง สามารถพัฒนาเป็นบริเวณที่พักอาศัยได้เท่ากัน โดยกำหนดให้เมืองมีศูนย์กลางเพียงแห่งเดียว บริเวณศูนย์กลางเมืองจะเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า(Central Business District) ซึ่งถือเป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การบริหาร ศูนย์วัฒนธรรมและศูนย์กลางการขนส่งทุกประเภท การใช้ที่ดินในย่านนี้ประกอบไปด้วยศูนย์การค้า โรงภาพยนตร์ โรงแรม ธนาคาร ร้านค้าและอาคารที่ทำการต่างๆ ย่านนี้มักเป็นจุดกำเนิดเริ่มแรกของเมือง

การใช้ที่ดินประเภทอื่นจะอยู่รอบนอก ได้แก่ ย่านการเปลี่ยนแปลง (Transition Zone) เป็นย่านที่มีกิจกรรมต่างๆทั้งในทางสังคมและทางเศรษฐกิจ เป็นเขตผสมระหว่างย่านธุรกิจกลางและย่านที่พักอาศัยของผู้ใช้แรงงานบริเวณนี้มักเป็นเขตเสื่อมโทรม เนื่องจากเป็นย่านที่พักอาศัยของผู้ใช้แรงงานหรือผู้ที่ไม่มีที่พักอาศัยมาตั้งแต่ดั้งเดิม มีการใช้ที่ดินเป็นตลาด เป็นอาคารโกดังเก็บสินค้า อาคารร้านค้าส่งและโรงงานขนาดเล็ก โรงรถ ตลอดจนสถานีขนส่ง

ย่านการใช้ที่ดินประเภทอื่นที่ถัดออกมาจะเป็นย่านที่พักอาศัยของผู้ที่มีรายได้น้อย ย่านคนงาน (Zone of Workingmen's House) เป็นพวกกรรมกรที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งระยะทางสัญจรไปมาจะไม่ห่างจากสถานที่ทำงานมากนัก เป็นย่านที่เสื่อมโทรมที่สุดของเมือง

ย่านถัดออกมาจะเป็นบริเวณที่พักอาศัยของชนชั้นกลาง (Residential Zone) ผู้ที่มีรายได้ระดับปานกลางที่อพยพออกมา จากสิ่งรบกวนและสภาพแวดล้อม เพื่อแสวงหาสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า ที่พักอาศัยส่วนใหญ่มักเป็นบ้านเดี่ยว มีสภาพดี บางแห่งมีร้านค้าย่อยที่แยกตัวออกจากบริเวณศูนย์กลางการค้าในเมือง

Johnson (1975) บริเวณรอบนอกสุด จะเป็นย่านที่พักอาศัยของชุมชนนอกเมือง เนื่องจากเป็นที่พักอาศัยของผู้ที่มีรายได้สูง เป็นบ้านเดี่ยว มีอาณาเขตบริเวณกว้าง คนเหล่านี้ส่วนใหญ่ทำงานบริเวณใจกลางเมือง ติดต่อธุรกิจทางการค้าและซื้อสินค้าอุปโภคต่างๆภายในตัวเมือง จึงต้องมีการเดินทางไปมาระหว่างที่พักกับที่ทำงานเป็นประจำ ซึ่งใช้ระบบขนส่งระยะสั้นเชื่อมโยงกับส่วนอื่นๆย่านนี้จึงได้ชื่อว่า “ย่านเคลื่อนย้าย” Commuter' Zone การเดินทางจากบริเวณนี้เข้าสู่ศูนย์กลางเมือง จะใช้เวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมงภายในระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร

2) ทฤษฎีรูปดาว (Star Theory)

เป็นทฤษฎีการขยายตัวของเมืองในลักษณะที่เมืองได้ขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ของระยะเวลาในการเข้าถึง ดังนั้นรูปแบบเมืองที่จะขยายตัวจึงถูกควบคุมโดยกิจกรรมของการขนส่ง

3) ทฤษฎีรูปปลี (The Sectorial Theory)

นักสังคมวิทยา Homer Hoyt (1939) ได้มีความเชื่อว่าการขยายตัวของเมืองมิใช่มีลักษณะเหมือนกับ Concentric Zone Theory ของ Burgess เสมอไป โดยได้พัฒนาทฤษฎี Concentric ด้วยการนำเอาระบบเศรษฐกิจเมืองเข้ามาประยุกต์ใช้ โดยถือว่าเส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวกำหนดการขยายเมือง

Homer Hoyt ได้สร้างทฤษฎีใหม่ที่เรียกว่า Sector Theory เป็นทฤษฎีที่ว่าด้วยระบบการแยกส่วนในพื้นที่วงกลมจากพื้นที่ศูนย์กลาง เมืองในลักษณะนี้จะถูกแยกออกเป็นส่วนๆ (Sectors) โดยขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมในลักษณะเป็นเส้นหรือรูปปลีและเป็นการขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับระบบคมนาคมและการใช้ที่ดินประเภทต่างๆในเมือง คือ

- การขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพง ย่อมเกิดขึ้น โดยมากบนสองฝั่งฟากถนนใหญ่ที่เชื่อมระหว่างศูนย์การค้าแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งของเมือง

- บริเวณที่พักอาศัยราคาแพงมักจะขยายตัวตามบริเวณที่มีภูมิประเทศสวยงาม บริเวณที่เป็นเนินน้ำท่วมไม่ถึงหรือที่ติดริมฝั่งแม่น้ำและทะเลสาบ

- การขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพง ย่อมขยายตัวต่อเนื่องกันไปตลอดในทิศทางเดิม

-แนวโน้มของการขยายตัวของศูนย์กลางการค้า ธนาคาร ร้านค้าและสถานที่ทำงาน ย่อมเป็นแนวโน้มของการขยายตัวของบริเวณที่พักราคาแพงด้วยเช่นกัน

-บริเวณที่พักราคาแพง มักจะขยายตัวได้ตลอดเวลาในทิศทางที่ไม่มีข้อจำกัดทางกายภาพ และอาจจะขยายออกไปในบริเวณเกษตรกรรมก็ได้

-บริเวณมีพักราคาแพง โดยมากขยายตัวออกไปตามแนวสองข้างทางคมนาคม เช่น บริเวณสองฟากถนนในเมือง บริเวณถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองหรือสองข้างทางด่วน

-สถานที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับอาคารที่พักราคาแพงหลายชั้นและมีค่าเช่าสูง ควรเป็นบริเวณที่ใกล้กับศูนย์กลางการค้าหรือใกล้บริเวณที่พักราคาแพงเก่าแก่ของเมือง

-นายทุนเจ้าของที่ดิน อาจมีส่วนเบี่ยงเบนทิศทางการขยายตัวของบริเวณที่พักราคาแพง

4) ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (The Multiple Nuclei Theory)

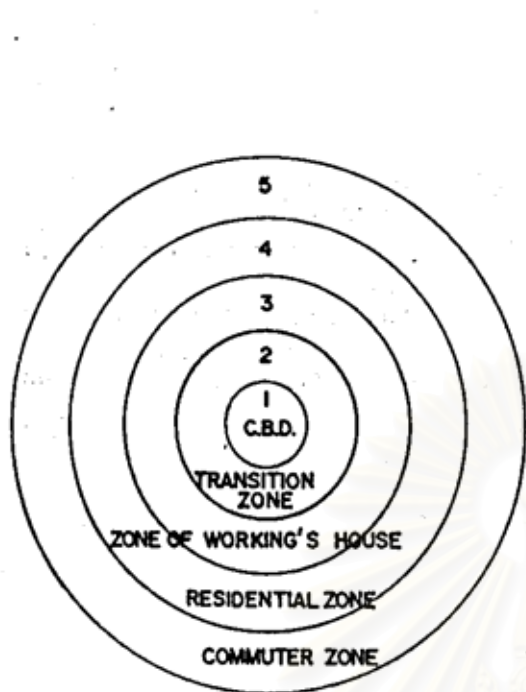
C. D. Harris และ E. L. Pullman (1945) นักสังคมวิทยาทั้งสองได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับการขยายตัวของเมืองไม่ได้เกิดขึ้นมาจากศูนย์กลางแห่งเดียว แต่มีศูนย์กลางของเมืองหลายแห่ง เป็นการรวมเอาระบบพื้นที่ในวงแหวนรอบพื้นที่ศูนย์กลางและระบบแยกส่วนในพื้นที่วงกลมจากพื้นที่ศูนย์กลางเข้าด้วยกันเป็นระบบเดียว สำหรับการกระจายตัวของกิจกรรมต่างๆ พิจารณาตามความต้องการ โดยเฉพาะของแต่ละบริเวณและเพื่อประโยชน์ใช้สอยเป็นสำคัญ คือ

-กิจกรรมแต่ละอย่างต้องการความสะดวกสบายและมีสถานที่ตั้งที่เหมาะสม เช่น บริเวณพื้นที่การค้าจะต้องตั้งอยู่ในใจกลางเมืองและตรงจุดที่มีการเข้าถึงสะดวกที่สุด

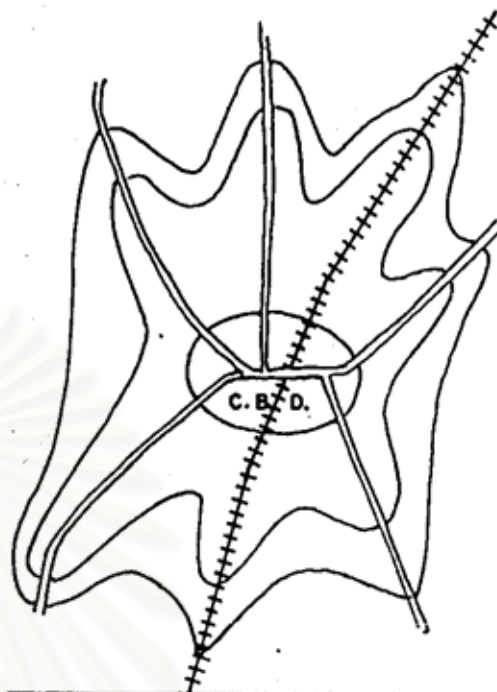
-กิจกรรมบางอย่างอาจต้องรวมอยู่ด้วยกัน ทั้งนี้เพื่อให้ได้ผลกำไรทางเศรษฐกิจสูงสุด เช่น การประหยัดค่าขนส่ง การประหยัดแรงงานและมีอำนาจต่อรอง เช่น โรงงานอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันต้องตั้งอยู่ใกล้กัน

-กิจกรรมบางอย่างอาจต้องแยกจากกันโดยเด็ดขาด ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดการแยกการใช้ที่ดินแต่ละประเภทของเมือง เช่น บริเวณอุตสาหกรรมควรอยู่ห่างจากบริเวณที่พักราคาแพง

-กิจกรรมบางอย่างไม่อาจจัดตั้งในพื้นที่ที่เหมาะสมได้ เพราะค่าเช่าที่ดินแพงเกินไป เช่น บริเวณที่พักราคาแพงถูกจำเป็นต้องตั้งอยู่ในที่ดินราคาถูก



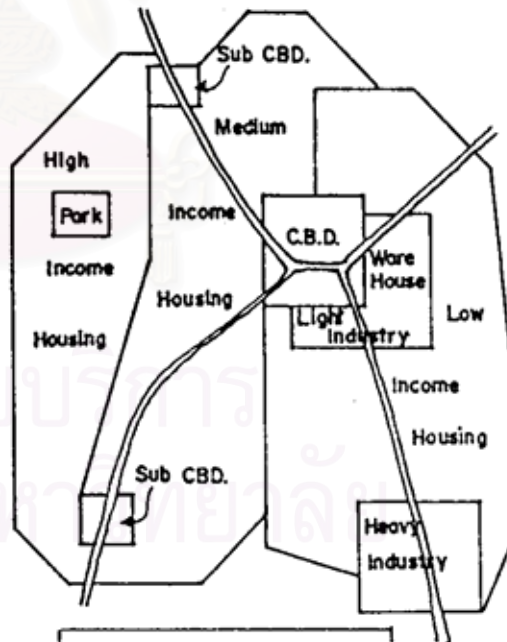
แบบจำลองรูปแบบเมืองแบบ
CONCENTRIC THEORY



แบบจำลองรูปแบบเมืองแบบ
AXIAL DEVELOPMENT THEORY
(STAR THEORY)



แบบจำลองรูปแบบเมืองแบบ
SECTORIAL THEORY



แบบจำลองรูปแบบเมือง
MULTIPLE NUCLEI THEORY

แผนภูมิ 2.1 ทฤษฎีรูปแบบและการขยายตัวของเมือง

ที่มา: Johnson, 1975 หน้า 171-173

2.5 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง

2.5.1 ความหมายของการใช้ที่ดิน

การใช้ที่ดิน คือ ลักษณะทางกายภาพบนพื้นที่ดิน อันเป็นผลมาจากการทำกิจกรรมต่างๆของมนุษย์ ที่ได้กระทำบนพื้นดิน การใช้ที่ดินเกิดขึ้นเนื่องจากมนุษย์มีความต้องการในด้านอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรคและที่อยู่อาศัย รวมทั้งที่พักผ่อนหย่อนใจ เพื่อที่สนองความต้องการ เพราะฉะนั้นมนุษย์จึงต้องประกอบการโดยการเปลี่ยนแปลงหรือปลูกสร้างสิ่งต่างๆบนพื้นที่ เช่น พუნา บ้านเรือน ถนน วัด โรงเรียน ทำให้เกิดการแบ่งสันปันส่วนบนพื้นที่ดิน เพื่อทำกิจกรรมต่างๆ

2.5.2 ประเภทของการใช้ที่ดิน

Lewis Keeble(1969) ได้กล่าวถึงการกระจายการใช้ที่ดินในเมือง โดยแบ่งพื้นที่ออกตามหน้าที่หลักเป็น 4 ส่วน โดยมีลักษณะการใช้ที่ดินดังนี้

1) ศูนย์กลางเมือง คือ พื้นที่ที่ใช้เป็นย่านการค้า การบริหารและการบริการทางสังคมบางประการ ซึ่งกิจกรรมต่างๆเหล่านี้จะรวมกันอยู่อย่างหนาแน่นและมีการก่อรูปที่ซับซ้อน เป็นศูนย์กลางการบริการต่างๆเท่าที่เมืองจะตอบสนองได้ ศูนย์กลางเมืองควรจะประกอบด้วยกิจกรรมที่สำคัญ คือ ร้านค้า สำนักงานธนาคาร ที่ทำการหน่วยงานบริหารและสถานที่ราชการ ศาลากลางจังหวัดหรือสำนักงานเทศบาล อาคารที่สำคัญทางด้านสังคมและวัฒนธรรม เช่น ห้องสมุด พิพิธภัณฑ์ โรงภาพยนตร์ วัด มัสยิดและโบสถ์

2) ย่านอุตสาหกรรม คือ บริเวณที่เป็นที่ตั้งของการประกอบกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมการผลิต (Manufacturing Industry) และอุตสาหกรรมบริการขนาดใหญ่ พร้อมทั้งเป็นที่ตั้งของสถานีจ่ายไฟฟ้าและแก๊ส พร้อมทั้งโกดังเก็บสินค้า

3) ย่านที่พักอาศัย คือ บริเวณสำหรับให้ประชาชนอยู่อาศัย ซึ่งจะประกอบด้วย อาคารที่พักอาศัย รวมทั้งการใช้ที่ดินอื่นๆ ได้แก่ โรงเรียนประถมศึกษา ที่ว่างสำหรับท้องถิ่น ย่านการค้าประจำท้องถิ่น และอุตสาหกรรมบริการขนาดเล็ก

4) ที่ว่าง พื้นที่ว่างส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณที่พักอาศัยและบริเวณพื้นที่ในโรงเรียน โรงพยาบาลและสถาบันต่างๆ รวมทั้งบริเวณที่สามารถนำมาใช้สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สวนสาธารณะและสนามเด็กเล่น นอกจากนี้ยังมีที่ว่างบริเวณชานเมือง(Town periphery) ซึ่งส่วนใหญ่ ได้แก่ สวนผลไม้ สนามกอล์ฟ

- Stuart Chapin (1972) แบ่งการใช้ที่ดินในชุมชนเมืองออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ คือ
- 1) พื้นที่ทำงาน ได้แก่ พื้นที่ที่ใช้เป็นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม การค้าและการบริการสาธารณะต่างๆ
 - 2) พื้นที่อยู่อาศัย ได้แก่ ชุมชนที่อยู่อาศัยต่างๆ ร้านค้าย่อย โรงเรียนประถมศึกษาและบริการสาธารณะ
 - 3) พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่ สถานที่สำหรับกิจกรรมทางวัฒนธรรม สถานศึกษา พิพิธภัณฑ์ เวทีแสดงละคร ดนตรี

กองผังเมืองรวม สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย(2523) ได้แบ่งประเภทของกิจกรรมการใช้ที่ดินในเมือง ดังนี้

- 1) การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง (Commercial and High-density Residential Land Use)
- 2) การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง (Medium-density Residential Land Use)
- 3) การใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหนาแน่นต่ำ (Low-density Residential Land Use)
- 4) การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม (Industrial Land Use)
- 5) การใช้ที่ดินเพื่อคลังสินค้า (Warehouse Land Use)
- 6) การใช้ที่ดินเพื่อสถาบันการศึกษา (Institutional Land Use)
- 7) การใช้ที่ดินเพื่อสถาบันราชการ (Government area)
- 8) การใช้ที่ดินเพื่อสถานศาสนา (Religious places)
- 9) การใช้ที่ดินเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ (Recreational Land Use)
- 10) การใช้ที่ดินเพื่อการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (Utilities and Facilities)
- 11) ที่ว่าง (Open Space)
- 12) ถนน(Streets)

ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะใช้การแบ่งประเภทการใช้ที่ดินของสำนักผังเมืองมาเป็นแนวทางในการแบ่งประเภทการใช้ที่ดินในเทศบาลเมืองจะเชิงเตรา

2.5.3 การกำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์และการวางแผนการใช้ที่ดิน

จากการศึกษาสภาพต่างๆและการวิเคราะห์ข้อมูล ทำให้ทราบได้ว่ามีปัญหาอะไรบ้างที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาทางด้านกายภาพ ปัญหาต่างๆเหล่านี้จะนำออกมาวิเคราะห์หาความสำคัญของปัญหา ความต่อเนื่องของปัญหาและการเชื่อมโยงของปัญหาที่เป็นเหตุผลต่อกัน เพื่อที่จะได้แก้ไข ปัญหาต่างๆเหล่านี้

โดยที่จะต้องวางนโยบายเพื่อจะได้พัฒนาทางด้านกายภาพ ส่วนปัญหาปลีกย่อยและปัญหาเฉพาะจะแก้ไข โดยการทำแผนของสาขาอื่นๆต่อไป

Goodman(1968)ได้กล่าวถึงการศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดิน จะต้องมข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับลักษณะที่ดิน (Land Characteristic) และกิจกรรม (Activities) บนพื้นดินที่จะวางผัง ข้อมูลเหล่านี้ใช้ในการวิเคราะห์รูปแบบการใช้ที่ดินที่ผ่านมาในอดีต และใช้เป็นแนวทางในการกำหนดรูปแบบผังการใช้ประโยชน์ที่ดินระยะยาว โดยผังการใช้ที่ดินจะต้องประกอบไปด้วยลักษณะ(Characteristic) คุณภาพ(Quality) และรูปแบบ(Pattern) ของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพสำหรับกิจกรรมต่างๆ ของประชาชน และองค์ประกอบต่างๆ ภายในพื้นที่วางผัง นอกจากนี้การวางผังการใช้ที่ดินจะขึ้นอยู่กับการคาดประมาณประชากรที่เชื่อถือได้ การคาดการณ์เศรษฐกิจที่มีเหตุผลและความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ในเมือง

Golany(1975) กล่าวถึง นโยบายการใช้ที่ดินว่า เป็นการกำหนดแนวทางและรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่เหมาะสมที่สุดสำหรับอนาคต โดยคำนึงถึง

1)รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่เป็นที่อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นผลมาจากอดีตในเรื่องของที่ตั้งกิจกรรม (Activities) ตลอดจนความสัมพันธ์เนื่องของกิจกรรมเหล่านั้น(Linkage) ปัจจัยเหล่านี้จะบอกให้ทราบถึงแนวโน้มทิศทางการขยายตัวของรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต

2)แนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการขยายตัวของประชากรเมืองในอนาคต ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับการคาดประมาณการใช้ที่ดินของเมืองในอนาคต

3)ลักษณะรูปแบบการใช้ที่ดินสำหรับเมืองในอนาคต ซึ่งขึ้นอยู่กับ

- วัตถุประสงค์ของการวางแผน ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาต่าง ๆ ได้แก่ แผนพัฒนาระดับชาติ ระดับภาค จังหวัด และแผนพัฒนาชนบทที่อยู่โดยรอบ

- ข้อจำกัด(Constraints) ต่าง ๆ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพ ซึ่งมีผลต่อการพัฒนา การขยายตัวของเมือง และมีผลต่อรูปแบบและ โครงสร้างของเมืองในอนาคต (Structure and Form)

- ระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ ซึ่งนักผังเมืองจะต้องเป็นผู้กำหนด โดยพิจารณาสัมพันธ์กับความ เป็นไปได้ทางด้านงบประมาณการพัฒนาเมืองของท้องถิ่น

2.5.4 การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย

William H.(1973)ได้อธิบายถึงหลักทั่วไปในการเลือกที่อยู่อาศัยและการพัฒนาที่อยู่อาศัยในเมืองว่า ต้องมีพื้นที่ขนาดใหญ่พอเพียงที่จะจัดหรือควบคุมให้เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยในตัวเมืองว่าต้องมีพื้นที่ขนาดใหญ่พอเพียงที่จะจัดหรือควบคุมให้เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นของบ้านเรือนไม่มาก อยู่ในที่ตั้งที่ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ เช่น การทรุดตัวของพื้นดิน หรือภัยจากมนุษย์สร้างขึ้น คือ อยู่ในบริเวณที่มีการระบายน้ำดีและง่ายต่อการวางรากฐานระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ทำเลที่ตั้งดังกล่าว จะต้องเป็น

ทำเลที่สะดวกในการเข้าถึงจากบ้าน แหล่งงาน ย่านธุรกิจและร้านค้าและต้องอยู่ห่างจากผลกระทบด้านฝุ่น คาร์บอน เสียงและอิทธิพลของสิ่งที่ไม่พึงปรารถนา นอกจากนี้ Claire ยังได้กล่าวถึงการพัฒนาบริเวณที่พักอาศัย ที่มีอยู่แล้ว และการรักษามาตรฐานของการแบ่งเขตการใช้ที่ดิน (Zoning) การปลูกสร้างอาคารและอื่นๆ ทั้งนี้เพื่อนสงวนรักษาสภาพแวดล้อมของบริเวณพักอาศัยให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ

2.5.5 การใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการ

1) โครงสร้างและรูปแบบการค้าปลีกในเมือง ชัสนี้ วายลี(2528) อ้างถึง Berry ที่ได้แบ่งโครงสร้าง และรูปแบบการค้าปลีกในเมืองของอเมริกาเหนือ ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1.1) ย่านการค้าแบบมีลำดับศักดิ์ (Hierarchy) ลำดับศักดิ์ของย่านการค้า แบ่งออกได้เป็น 5 ลำดับ เรียงจากลำดับต่ำสุดไปสูงสุดได้ดังต่อไปนี้

- ร้านขายของที่จำเป็น (Convenience stores) มักตั้งอยู่ตามหัวมุมถนน ขาของที่จำเป็นต่อชีวิตประจำวันแก่ลูกค้าในบริเวณใกล้เคียงภายในรัศมีประมาณ 2-3 ช่วงถนน

- ศูนย์กลางธุรกิจของละแวกบ้าน (Neighborhood business centers) มีร้านขายของชำขนาดเล็ก ๆ ร้านขายยา ร้านซักรีดเสื้อผ้าและซักแห้ง ร้านตัดผมสุภาพบุรุษ ห้องเสริมสวยสุขภาพสตรี และร้านอาหาร

- ศูนย์กลางธุรกิจของชุมชน (Community business centers) มีสินค้าทุกอย่างเหมือนศูนย์กลางธุรกิจละแวกบ้านและยังขายสินค้าอื่นเพิ่มด้วย อาทิ มีร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายขนมปังและขนมอบทั้งหลาย ร้านขายเครื่องประดับ ร้านดอกไม้ ที่ทำการไปรษณีย์สาขา และอาจมีธนาคารด้วย

- ศูนย์การค้าภูมิภาค (Regional shopping centers) มีสินค้าทุกอย่างเหมือนศูนย์กลางธุรกิจ 3 ประเภทแรก แต่มีขนาดใหญ่กว่าและมีสินค้ามากกว่าประเภทอื่น เช่น จะมีห้างสรรพสินค้า ร้านขายรองเท้า ขายเครื่องดนตรี และแผ่นเสียง ร้านขายของเล่นและอุปกรณ์สำหรับงานอดิเรกต่างๆ ร้านถ่ายรูป ร้านขายเครื่องกีฬา

เป็นที่น่าสังเกตว่าศูนย์การค้าภูมิภาคนี้เกิดขึ้น เมื่อเมืองขยายใหญ่ขึ้น ทำให้การเดินทางไปสู่ย่านธุรกิจกลางไกลขึ้นและลำบากมากขึ้น เพราะการจราจรติดขัด ขาดที่จอดรถ ดังนั้นจึงเกิดศูนย์การค้าภูมิภาคขึ้นตามชานเมืองซึ่งขายของเหมือน ๆ กัน ที่จะหาซื้อได้ในบริเวณย่านธุรกิจกลางหรืออาจจะดีกว่า เพราะส่วนใหญ่จะเป็นศูนย์การค้าที่มีการวางแผน ทันสมัย เพราะเกิดขึ้นภายหลังการเกิดย่านธุรกิจกลาง

- ย่านธุรกิจกลาง (Central Business Districts) เป็นศูนย์กลางการค้าที่มีบริเวณกว้างใหญ่ที่สุดของเมือง หรืออยู่ที่ยอดของปิระมิดลำดับศักดิ์ คือ มีอยู่แห่งเดียวเท่านั้น บริเวณใจกลางเมือง ซึ่งเป็นจุดที่มีความสะดวกในการเข้าถึงมากที่สุด โดยสามารถดึงดูดประชากรมาจากทุกสารทิศให้เข้ามาใช้บริการในบริเวณนี้ ลักษณะเด่นของย่านธุรกิจกลาง คือ มีราคาที่ดินสูงมาก เป็นที่รวมของการค้าปลีก บริการ สำนักงาน สถาบันการเงิน สถานบันเทิงเรีงรมย์ โรงแรม และมีการจราจรคับคั่งมาก

1.2) ย่านการค้าที่ขยายตัวตามแนวถนน (Commercial ribbon development) เป็นรูปแบบการกระจายการค้าปลีกและบริการอีกแบบหนึ่ง โดยขยายไปตามแนวถนนสายต่าง ๆ ในเมือง ร้านค้าและบริการที่ตั้งอยู่สองฝั่งถนนดังกล่าวต้องการความสะดวกในการเข้าถึง ให้บริการรวดเร็วมีประสิทธิภาพ เช่น สถานีบริการ

น้ำมันเชื้อเพลิง ร้านซ่อมรถยนต์ ร้านขายและบริการซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า หรือเป็นร้านค้าที่ต้องใช้เนื้อที่กว้างขวาง เช่น ร้านค้าไม้และวัสดุก่อสร้าง ร้านขายรถยนต์ทั้งเก่าและใหม่ ร้านค้าเหล่านี้มักมีขนาดใหญ่ มีสินค้าประเภทเดียวกัน แต่มีให้เลือกมากมายหลายแบบ หลายราคา ดังนั้น ลูกค้ายินดีเดินทางมารับบริการเพื่อจุดประสงค์เดียวกัน โดยอาจใช้ถนนรอบเมืองช่วยให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น

1.3) ย่านการค้าพิเศษ (Specialized area) ย่านการค้าชนิดนี้ จะมีร้านค้าที่ขายสินค้าและให้บริการประเภทเดียวกันเกาะกลุ่มกันอยู่ โดยที่แต่ละร้านแม้เป็นอิสระต่อกันก็จริง แต่ในการประกอบกิจการต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกัน หรือต้องมีการติดต่อกันตัวต่อตัว การเกาะกลุ่มอาจอยู่ในลักษณะเป็นกระจุกหรือเกาะกลุ่มเป็นแนวยาวไปตามถนนก็ได้ มีทั้งแบบที่มีการวางแผนไว้เป็นล่วงหน้าและแบบที่ไม่มีการวางแผนจะพบทั้งในบริเวณตอนในของเมืองและแถบชานเมือง

2) การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินพาณิชยกรรม McGee(1967) ได้สร้างแบบจำลองการใช้ที่ดินของเมืองใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของเมืองกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

ระยะที่1 เมื่อระบบเศรษฐกิจแบบบazaar ยังเป็นระบบเศรษฐกิจที่สำคัญของเมืองอยู่ การใช้ที่ดินส่วนใหญ่จะถูกใช้เพื่อการนี้ กล่าวคือ มักมีหาบแร่แผงลอย อุศตสาหกรรมภายในครอบครัว ร้านค้าเล็กๆ อยู่ทั่วไป ระบบเศรษฐกิจแบบบริษัทซึ่งมีเป็นส่วนน้อยนั้นมักมีเจ้าของและผู้ดำเนินการเป็นชาวต่างชาติ (ตะวันตก) เช่น ธนาคาร การส่งสินค้าเข้า สินค้าออก ผู้ที่ประกอบการในระบบเศรษฐกิจแบบบazaar มักอาศัยอยู่ ณ แหล่งประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของตน เนื่องจากการคมนาคมยังแพง ไม่สะดวก ชังโม่งการทำงานไม่แน่นอน แต่ผู้ที่ประกอบการในระบบเศรษฐกิจแบบบริษัท มีที่พักแยกจากที่ทำงานออกไปย่านของคนชั้นกลางและชั้นสูง

ระยะที่2 ระบบเศรษฐกิจแบบบริษัทขยายตัวอย่างรวดเร็ว ดังนั้นจึงขยายเข้าไปแทนที่ย่านการค้าพื้นเมืองบริเวณตอนกลางเมือง เพื่อให้ใช้พื้นที่เป็นสำนักงาน ร้านค้าดังที่ปรากฏในสิงคโปร์ซึ่งมีหน่วยงานผังเมืองของรัฐบาลเข้าช่วยเหลือให้ทำได้สำเร็จ ตามแผนการปรับปรุงชุมชน (Urban renewal plan) ย่านการค้าสมัยใหม่ที่ขยายเข้าไปแบบชานเมืองเลยก็เหมือนกัน เช่น ย่านการค้ามาคาตี (Makati City) บริเวณชานนครมนิลา หรือ เซ็นทรัลพลาซ่าในกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

ระยะที่3 เป็นระยะที่ระบบเศรษฐกิจแบบบริษัท เข้ามาแทนที่ระบบเศรษฐกิจแบบบazaar เกือบสิ้นเชิง การค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ แบบบazaar ยังคงเหลืออยู่บ้างในบางส่วนของเมืองเท่านั้น และถ้ารัฐบาลไม่เข้ามาช่วยเหลือระบบบazaar ก็อาจสูญหายไปโดยสิ้นเชิงก็ได้ เพราะไม่สามารถแข่งขันกับกิจกรรมแบบบริษัทที่ก้าวหน้ากว่าได้

2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมือง

2.6.1 ความหมายของการพัฒนาเมือง

สนธยา พลศรี (2533) การพัฒนา หมายถึง แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของสังคมมนุษย์ได้เกิดขึ้นมานานแล้ว ในทางวิชาการแนวความคิดนี้เกิดขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ 19 อันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างรวดเร็วของประเทศทางยุโรปที่สืบเนื่องมาจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม โดยนักเศรษฐศาสตร์เป็นผู้ให้กำเนิดขึ้น เพื่อศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและด้านเทคโนโลยี เพื่อมีจุดมุ่งหมายยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ของประเทศให้สูงขึ้น จนต่อมาได้รับการยอมรับจากนักสังคมศาสตร์ โดยเฉพาะนักมานุษยวิทยาและนักสังคมวิทยา จนกระทั่งภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 คำว่า การพัฒนา จึงกลายเป็นคำที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลก เพราะประเทศต่างๆ ล้วนประสบปัญหาจากผลของสงคราม จึงต้องปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองในประเทศของตน ซึ่งเรียกว่า การพัฒนา ดังนั้น การพัฒนา หมายถึง ทำให้เกิดความเจริญก้าวหน้าทั่วไป เช่น การพัฒนาหน่วยงาน ชุมชน หรือประเทศ เพื่อให้สิ่งเหล่านี้ดีขึ้น เจริญขึ้นและสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ได้ดียิ่งขึ้น หรืออาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาเป็นกระบวนการของการเคลื่อนไหวจากสภาพที่ไม่น่าพอใจไปสู่สภาพที่น่าพอใจ

การพัฒนาเมือง (Urban Development) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงภายในเมือง ทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมของเมืองให้มีลักษณะที่ดีขึ้นกว่าเดิม โดยอาศัยยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ที่มีกระบวนการหรือกรรมวิธี , วิธีการ, โครงการและกระบวนการที่สอดคล้องกับเทคนิคทางวิชาการ เทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์และขีดความสามารถรวมถึงนโยบาย วัตถุประสงค์และความต้องการของเมืองอย่างแท้จริง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดคุณภาพภายในเมืองที่สามารถแสดงออกทางลักษณะเฉพาะตัวของชุมชนเมืองได้อย่างเต็มที่(Character of Town) โดยทั้งนี้ต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐบาล เอกชน ประชาชนในเมือง รวมทั้งความร่วมมือให้เกิดการประสานงานกัน จากผู้เชี่ยวชาญต่างๆ เช่น นักผังเมือง นักอนุรักษ์ นักโบราณคดี นักประวัติศาสตร์ศิลปะ นักปกครอง เป็นต้น

2.6.2 แนวความคิดสำหรับพัฒนาเมือง

นิจ หิณชิระนันท์ (2534) ได้กล่าวถึงแนวความคิดสำหรับการพัฒนาเมืองว่า“การพัฒนาและการก่อสร้างที่กำลังดำเนินอยู่ในทุกวันนี้ ได้คำนึงถึงขีดจำกัดในการรองรับต่อพื้นที่ไว้อย่างไรบ้าง ขีดค้นความอึดตัวหรือความรู้จักพออยู่ที่ใด”

ในศตวรรษก่อนๆ มนุษย์ได้รู้จักรถยนต์ที่ทำให้การคมนาคมเคลื่อนที่ไปได้อย่างรวดเร็วและทำให้เมืองขยายออกไปในทางราบ ส่วนในศตวรรษนี้ความสำเร็จทางวิทยาศาสตร์และการผลิตทางอุตสาหกรรมได้นำความเปลี่ยนแปลงมาสู่สังคมมนุษย์อย่างมากมาย ยิ่งทำให้เมืองได้แผ่ขยายทั้งทางสูงและทางราบออกไปอย่างไร้ขอบเขต

ในทางราบ มีการสิ้นเปลืองมากมายในการทำถนนหนทาง ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์และต้องเสียเวลาในการเดินทางเข้ามาใจกลางเมือง นับเป็นชั่วโมงที่คืนที่ถูกลำมาโซ่อย่างไม่ได้สัดส่วน

ในทางตั้ง อาคารที่มีความสูงหลายชั้น เช่น โรงแรมกลางเมืองแต่ละหลังมักใช้กระแสไฟฟ้าและน้ำประปามากกว่าเมืองขนาดเล็กเมืองหนึ่งเสียอีก นอกจากนั้นยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ นอกเหนือไปจากการจราจรและการกำจัดของเสียอีกมากมาย จึงนับได้ว่าอาคารใหญ่เช่นนี้จะมีผลดีต่อส่วนรวมหรือไม่เพียงใด

การแผ่ขยายทั้งสองทางนี้ ได้ทำให้เมืองมีปัญหาทวีความรุนแรงมากขึ้น การป้องกันและแก้ไขที่จะให้เกิดผลอย่างแน่นอนก็คือ จะต้องหาแนวทางชะลอความเจริญเติบโตของเมือง โดยพยายามที่จะยับยั้งการพัฒนาทั้งทางสูงและทางราบให้ได้ประสิทธิภาพมากที่สุด

ด้วยเหตุผลนี้นักปราชญ์ที่ชื่อว่า Sir Ebenezer Howard (1902) จึงได้เสนอให้มีวงแหวนสีเขียว (Green belt) ล้อมเอาไว้ที่รอบนอกของเมือง เมื่อใดที่เมืองขยายออกไปจนถึงเขตวงแหวนสีเขียว ก็จะต้องไปเริ่มสร้างชุมชนหรือเมืองขึ้นมาใหม่ให้เลยเขตนั้นออกไป

วงแหวนสีเขียวนี้ เป็นหลักสากลทางวิชาการผังเมือง ซึ่งประเทศต่างๆ ได้ยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติจากการริเริ่มของประเทศอังกฤษ ในการกำหนดบริเวณที่ดินประชิดชานเมืองหรือในบางกรณีล้อมรอบตลอดเมือง โดยมีความมุ่งหมายเพื่อบำรุงรักษาความสมดุลของสภาพแวดล้อมและเพื่อความเหมาะสมและสอดคล้องในการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการสงวนรักษาที่ดินวงแหวนนั้นไว้ให้เป็นที่เปิดโล่ง ไม่ให้มีการพัฒนาก่อสร้างเกิดขึ้น โดยยกเว้นอาคารเพื่อการเกษตรหรือเพื่อการกีฬาประเภทที่มีความเหมาะสมและให้สอดคล้องกลมกลืนกับหน้าที่ของวงแหวนสีเขียวนี้

วัตถุประสงค์ของวงแหวนสีเขียว มีอยู่ 5 ประการ

- ประการแรก เพื่อจำกัดการขยายตัวของเมืองขนาดใหญ่
- ประการที่สอง เพื่อป้องกันมิให้เมืองซึ่งอยู่ใกล้กัน แผ่ขยายเข้าหาและต่อเนื่องกัน
- ประการที่สาม เพื่ออนุรักษ์ลักษณะพิเศษหรือเอกลักษณ์ของเมืองบางเมืองเอาไว้
- ประการที่สี่ เพื่อสงวนรักษาคุณลักษณะทางการเกษตรและความสวยงามของชนบท
- ประการที่ห้า เพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน

2.6.3 Potential Surface Analysis (PSA)

รศ.ดร.วรรณศิลป์ ธีรพันธุ์ (เอกสารประกอบการบรรยายวิชาเทคนิควิเคราะห์เพื่อการวิจัย, 2546) เป็นเทคนิคที่พัฒนามาจาก Sieve Mapping เมื่อประมาณปี ค.ศ. 1969 โดยแปลงสภาพพื้นที่จากรูปภาพของ Sieve มาเป็นตัวเลข ซึ่งใช้กับข้อมูลทุกๆ ด้านทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมหรือสิ่งแวดล้อม ด้วยการวัดค่าตัวเลขได้หลายวิธีๆ เช่น ใช้ค่าจริงของปัจจัยหรือใช้ค่าเปรียบเทียบ

หัวใจสำคัญของเทคนิค PSA คือการให้ “น้ำหนัก” (Weight)แก่ปัจจัยต่างๆที่จะนำมารวมกันเพื่อหาที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้ได้ค่าที่แท้จริงทำให้สามารถวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่ได้อย่างแม่นยำ

หลักการเบื้องต้นของ PSA ประกอบด้วย

- กำหนดปัจจัยต่างๆ ที่เป็นตัวกำหนดแหล่งที่ตั้งของกิจกรรม
- กำหนดหน่วยพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา
- วัดค่าของปัจจัยเป็นตัวเลข
- กำหนด “น้ำหนัก” เพื่อเป็นตัวคูณของแต่ละปัจจัย
- แสดงค่ารวมของปัจจัยลงในแผนที่

2.6.4 เทคนิคการซ้อนภาพ (Overlay Technique)

เป็นเทคนิคการซ้อนภาพ โดยนำเอาภาพที่มีข้อมูลมาจัดทำเทคนิคเชิงซ้อน จะทำให้ได้ข้อมูลใหม่จากนั้นจึงนำผลที่ได้มาประกอบการพิจารณาวิเคราะห์พื้นที่ต่อไป วิธีการนี้ได้นำมาใช้ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์กลางเมืองกับพื้นที่โดยรอบ

2.7 สรุปแนวความคิดที่เกี่ยวข้องในการวิจัย

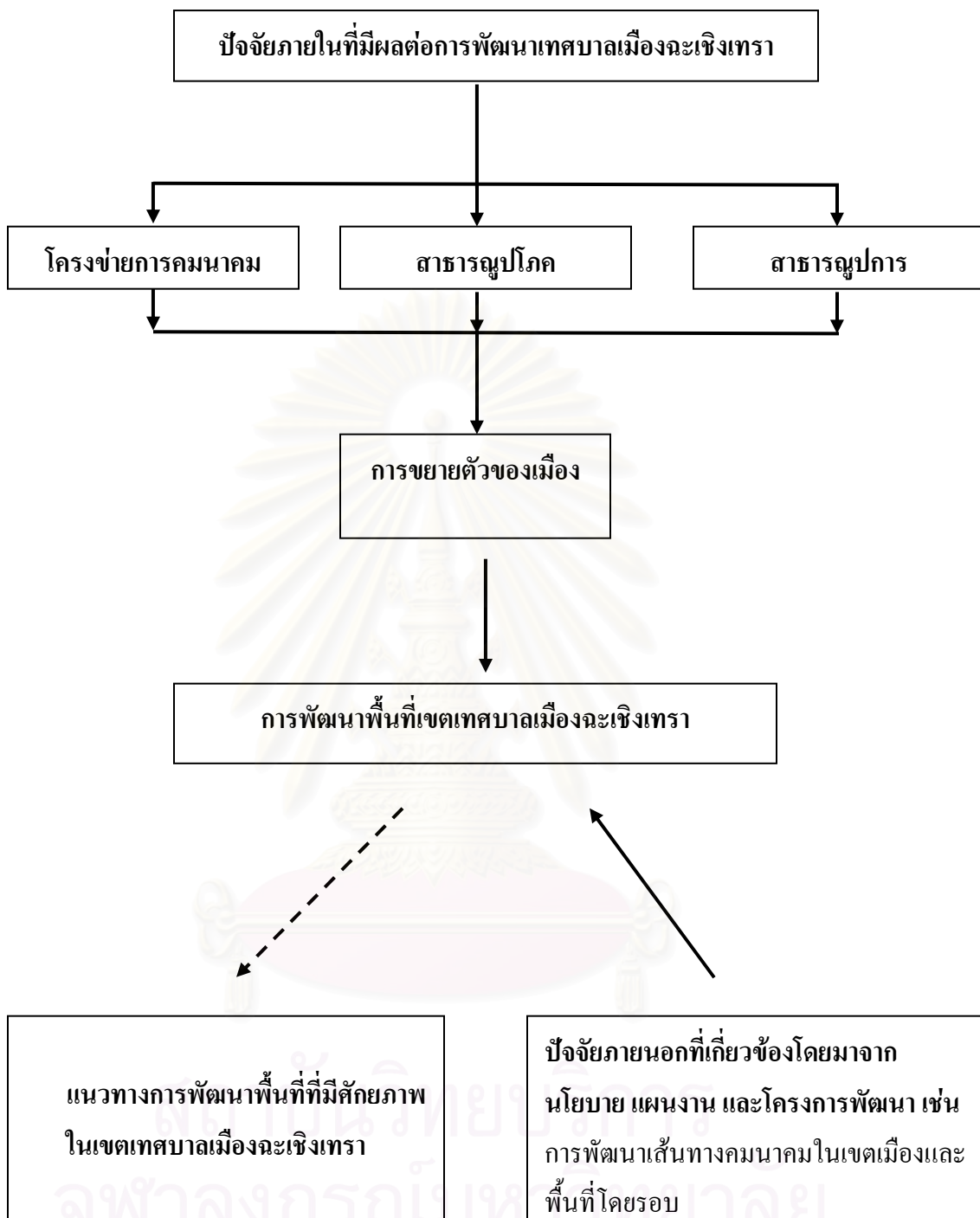
ในท้ายสุดของบทนี้การศึกษาถึงทฤษฎี แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้นำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษา จะพบได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของเมืองมีผลมาจากปัจจัยทางด้านกายภาพ ทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านสังคม ซึ่งจากทำเลที่ตั้งหรือสภาพภูมิประเทศความเป็นอยู่จากเมืองริมน้ำและความหลากหลายทางเชื้อชาติของกลุ่มคน มีผลต่อการตั้งถิ่นฐานในรูปแบบที่แตกต่างกัน เช่น มีการตั้งถิ่นฐานอยู่ตามริมน้ำ ถ้าคลองและตั้งถิ่นฐานอยู่ตามแนวริมถนน นอกจากนั้นโครงสร้างทางเศรษฐกิจในเมืองยังทำให้มีความหลากหลายของการประกอบอาชีพ ทำให้เมืองมีลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างคน กิจกรรมและการใช้ที่ดินภายในเมือง เกิดการขยายตัวของเมืองไปตามทิศทางเส้นทางคมนาคม เห็นรูปแบบการขยายตัวและเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวของเมือง ทำให้การใช้ที่ดินภายในเมืองต้องเปลี่ยนสภาพไป ดังนั้นจึงต้องมีการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อรองรับการเจริญเติบโตและหาแนวทางการพัฒนาเมือง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆที่จะมีต่อไปในอนาคต เช่น ระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ รวมทั้งการบริการระบบสาธารณูปการ เช่น สถานศึกษา โรงพยาบาล ซึ่งในวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะเน้นทางด้านกายภาพถึงการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้เกิดการการพัฒนาของเมือง เช่น การขยายตัวของเมือง การใช้ที่ดิน การคมนาคม โครงข่ายเส้นทางคมนาคมของเทศบาลเมืองจะเชิงตราเป็นหลัก โดยใช้เทคนิคการซ้อนทับ(Overlay Technique)แผนที่มาศึกษา

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

โดยกรอบแนวคิดในการวิจัยที่แสดงในแผนภูมิ 3.1 เป็นการอธิบายถึงพัฒนาการของการตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา โดยรูปแบบทางกายภาพของเมืองที่ต้องติดอยู่กับแม่น้ำบางปะกง คลองท่าไข คลองบ้านใหม่ คลองลาวและคลองโศธร มีถนนทางหลวงสายต่างๆโดยรอบเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา ได้แก่ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ทางหลวงดินแผ่นดินหมายเลข 314 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 รวมถึงถนนสายรองภายในเทศบาลเมือง เช่น ถนนมหาจักรพรรดิ ถนนมรุพงษ์ ถนนชุมพล ถนนศุภกิจ ถนนพานิช ถนนสรรค์ประศาสน์ ถนนเกื้อกูล ถนนเปรมประชา ถนนวรรณยิ่ง ถนนสันติราษฎร์ ถนนจุลละนันท์ ถนนยุทธดำเนิน ถนนสุขเกษม ถนนหน้าเมือง ถนนศรีโศธร ถนนศรีโศธรตัดใหม่ ถนนนเรศวร ถนนเทพคุณากร ถนนประชาสรรค์ ถนนพระยาศรีสุนทรและถนนสุขประยูร นอกจากนี้ยังมีสะพานที่เชื่อมต่อภายในเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา เช่น สะพานเฉลิมพระเกียรติที่เป็นสะพานเชื่อมสองฝั่งแม่น้ำบางปะกง ส่วนองค์ประกอบทางสังคม วัฒนธรรมจากกลุ่มคนที่เข้ามาอยู่อาศัยที่ได้ทำการประกอบอาชีพ โดยที่อาศัยประโยชน์จากพื้นที่ที่มีความเหมาะสมทางการเพาะปลูก ซึ่งก็เป็นที่มาของการประกอบอาชีพเกษตรกรรม รวมทั้งจากแหล่งน้ำก็ทำให้เกิดการประมงเกิดขึ้นกลายเป็นรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเมืองริมน้ำที่ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นเมืองที่เน้นหนักไปทางด้านการประกอบอาชีพดังกล่าวข้างต้น จนต่อมาองค์ประกอบทางเศรษฐกิจมีส่วนในการเกิดรูปแบบทางการค้าขายและการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ซึ่งรูปแบบเหล่านี้มีส่วนทำให้เกิดลักษณะเฉพาะขึ้นในสมัยก่อน เช่น มีการค้าขายสินค้าทางน้ำขนส่งสินค้าทางน้ำหรือศูนย์กลางสินค้าทางน้ำ ก็ทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา มีความเด่นชัดของพื้นที่และกลุ่มคนมากขึ้น แต่หลังจากการเกิดถนน เส้นทางรถไฟ จึงทำให้เกิดรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานที่มีทั้งการวางตัวไปตามลำคลอง แม่น้ำและแนวถนน ซึ่งเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเทศบาลเมืองจะเชิงเทราที่จะมีการเปลี่ยนแปลงต่อไปในอนาคต(ตามแผนที่ 1.1)



แผนภูมิ 3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

3.2 วิธีดำเนินการวิจัย

ทำการศึกษาค้นคว้าจากข้อมูลและเอกสารทางวิชาการ แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ หน่วยงานในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยการสำรวจพื้นที่ ซึ่งมีขั้นตอนต่างๆดังนี้

1)รวบรวมและศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประวัติความเป็นมาของเมืองฉะเชิงเทรา การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อทำความเข้าใจกับสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาจากอดีตถึงปัจจุบัน รวมทั้งพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยศึกษาจากการเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาจากเอกสารทางวิชาการ ภาพถ่ายทางอากาศในแต่ละปี แผนที่ในด้านต่างๆ ดังนี้

- พัฒนาการของเมืองฉะเชิงเทราและเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
- ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พ.ศ. 2495, ปีพ.ศ.2510, ปีพ.ศ.2534, ปีพ.ศ.2542 และปี พ.ศ. 2546 ในมาตราส่วน 1: 50,000 ที่ถ่ายโดยกรมแผนที่ทหาร
- ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
- โครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม ประชากร กิจกรรม วัฒนธรรมและประเพณี รวมทั้งสภาพปัญหาและบทบาทปัจจุบันของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจากเอกสารหน่วยงานของพื้นที่ศึกษา

2)ศึกษาทฤษฎีแนวความคิดที่เกี่ยวกับเมือง แนวความคิดเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐาน ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับวิวัฒนาการของเมือง รูปแบบและการขยายตัวของเมือง ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง การวางแผนการใช้ที่ดินและแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมือง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดเนื้อหาและวิธีการศึกษา รวมทั้งรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร งานค้นคว้าวิจัยทั้งที่เป็นของทางราชการและส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

3)สำรวจภาคสนามโดยการสอบถามประชาชนภายในเขตเทศบาลเมือง เพื่อให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ตลอดจนพัฒนาการของเมืองในอดีตจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งความต้องการและสภาพปัญหาในพื้นที่บริเวณเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4)วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ทำการศึกษา โดยการประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการออกสำรวจภาคสนาม ประกอบกับการศึกษาวิเคราะห์พัฒนาการของเมือง ทราบถึงสภาพปัญหา โครงการพัฒนา รวมทั้งศักยภาพของพื้นที่และแนวโน้มในอนาคตของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

5)เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในอนาคต โดยคำนึงถึงระบบการคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ศึกษา

3.3 แหล่งที่มาของข้อมูล

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งสอบถามกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา นักวิชาการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ข้อมูลที่ทำการเก็บรวบรวมในขั้นตอนนี้ ได้แก่ การศึกษาสภาพที่ตั้ง สภาพแวดล้อม การใช้ที่ดินและสภาพปัญหาต่างๆ ได้แก่ การสำรวจภาคสนาม (Field Survey) โดยวิธีสังเกตการณ์ เป็นการสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยทำการสำรวจสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ประกอบกับการสังเกตในลักษณะกว้างๆ โดยมีขอบเขต ดังนี้

- ขอบเขตทางกายภาพของเมือง
- การเข้าถึงพื้นที่ เส้นทางสัญจร
- ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณูปการ
- การใช้ที่ดิน
- รูปแบบการขยายตัวของเมือง
- ปัญหาด้านการใช้ที่ดินและสาธารณูปโภคของเมือง
- ทิศทางและแนวโน้มการขยายตัวของเมือง

3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลทางเอกสารของหน่วยงานราชการและท้องถิ่น รวมทั้งจากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ 5 ปีของกรมแผนที่ทหาร ข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์ที่ได้จากการบันทึก เอกสารต่างๆ ข้อมูลลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมในระดับภาค ระดับจังหวัดและเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ข้อมูลทางสถิติจากแหล่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สถาบันต่างๆรวมทั้งหน่วยงานเอกชนและจากหน่วยงานราชการต่างๆดังต่อไปนี้

- กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี
- กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
- เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ภาพถ่ายทางอากาศจากกรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม
- ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และสถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ฯลฯ

3.4 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

3.4.1 การประมวลผล นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและการสังเกตการณ์ มาจัดระเบียบและเรียบเรียงแบ่งประเภทข้อมูล โดยการนำเสนอในรูปแบบการบรรยายเชิงพรรณนา รวมทั้งการอธิบายถึงลักษณะและโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะใช้การนำเสนอในลักษณะของแผนที่ ภาพ แผนที่และแผนภูมิ

3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล จะทำการแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ลักษณะ โดยในส่วนของข้อมูลปฐมภูมิ เมื่อทำการรวบรวมข้อมูลเสร็จสิ้นแล้ว ให้ทำการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลแล้วทำการวิเคราะห์ในรูปแบบของการบรรยายในเชิงพรรณนาและรูปแบบของตาราง

ส่วนข้อมูลทุติยภูมิ เมื่อทำการรวบรวมข้อมูลได้ครบถ้วนแล้วให้ทำการแสดงข้อมูลในรูปแบบของการบรรยายในเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิค Potential Surface Analysis (PSA) เพื่อวิเคราะห์หาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา หลังจากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่วิเคราะห์ได้ จะนำมาประกอบกันในการหาข้อสรุปถึงแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศและการใช้ที่ดินมาใช้ในการเปรียบเทียบเทียบให้ชัดเจนขึ้น

3.4.3 เทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1) การใช้ภาพถ่ายในช่วงระยะเวลา 5 ปี มาอธิบายเพื่อศึกษาขอบเขตพื้นที่ของเมือง การใช้ที่ดินและโครงข่ายถนน สะพานในขณะนั้น จากภาพถ่ายทางอากาศ แต่ละปี พ.ศ. ที่เกิดขึ้นใหม่ โดยใช้วิธีมาทับซ้อนโดยใช้แผนที่(Overlay technique) ภาพถ่ายทางอากาศพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา 5 ปี ได้แก่ พ.ศ. 2495 พ.ศ. 2510 , พ.ศ. 2534 , พ.ศ. 2542 และ พ.ศ. 2546

2) การใช้เทคนิคการวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา (Potential Surface Analysis) PSA โดยจะต้องพิจารณาจากค่าปัจจัยต่างๆที่เป็นตัวกำหนดศักยภาพของพื้นที่ โดยแต่ละปัจจัยเหล่านี้จะถูกนำมาใช้ในการเปรียบเทียบผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่สำหรับการพัฒนา ซึ่งปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่ในลักษณะที่เป็นตัวกำหนดที่ตั้งให้เหมาะสมกับกิจกรรมแต่ละประเภทซึ่งได้กำหนดดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงลักษณะของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนา

ลักษณะของปัจจัย	ปัจจัย
กายภาพ	ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย
	ระบบการเข้าถึงพื้นที่
	พื้นที่อนุรักษ์
เศรษฐกิจ	ตลาดสด/ย่านการค้า
	แหล่งท่องเที่ยว
สังคม	สถาบันการศึกษา
	โรงพยาบาล/ศูนย์บริการสาธารณสุข/อนามัย
	ศูนย์ราชการ
	นันทนาการ/สวนสาธารณะ

ที่มา:ดัดแปลงจากรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังแม่บทเพื่อพัฒนาและออกแบบก่อสร้างโครงการพื้นที่หมู่เกาะช้างและพื้นที่ใกล้เคียง จังหวัดตราด บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด , 2549

นอกจากนั้นค่าปัจจัยต่างๆที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ต้องนำมาให้ค่าตามเกณฑ์หรือดัชนีการวัดที่กำหนดไว้ในแต่ละปัจจัยออกมาเป็นตัวเลข ซึ่งเมื่อได้ค่าตัวเลขของปัจจัยต่างๆแล้ว ก็ให้แสดงค่าลงพื้นที่ย่อย(Block) โดยมีการกำหนดคะแนนตามระดับความเหมาะสมในการพัฒนา ได้ดังนี้

ระดับที่1	มีความเหมาะสมในการพัฒนาสูง	3 คะแนน
ระดับที่2	มีความเหมาะสมในการพัฒนาปานกลาง	2 คะแนน
ระดับที่3	มีความเหมาะสมในการพัฒนาต่ำ	1 คะแนน

หลังจากกำหนดปัจจัยและวัดค่าของปัจจัย ควรที่จะมีการกำหนดค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัย โดยปัจจัยที่มีความสำคัญมากจะได้รับค่าน้ำหนักมาก และปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยจะได้รับค่าน้ำหนักน้อย ซึ่งเกณฑ์การพิจารณาจะให้ค่าน้ำหนักของปัจจัยดังนี้

ตารางที่ 3.2 ตารางแสดงค่าน้ำหนักของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนา

ปัจจัย	ลักษณะของปัจจัย	ค่าน้ำหนักปัจจัย
1. ความหนาแน่นของอาคารและที่อยู่อาศัย	กายภาพ	2
2. ระบบเข้าถึง	กายภาพ	2
3. แหล่งท่องเที่ยว	เศรษฐกิจ	1
4. ตลาดสด	เศรษฐกิจ	1
5. สถาบันการศึกษา	สังคม	1
6. โรงพยาบาล	สังคม	1
7. ศูนย์บริการสาธารณสุข/อนามัย	สังคม	0.5
8. สถานีตำรวจ	สังคม	0.5
9. สถานีดับเพลิง	สังคม	0.5
10. ถนนหนทาง	สังคม	0.5
รวมค่าน้ำหนัก		10.0

ที่มา:ดัดแปลงจากรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังแม่บทเพื่อพัฒนาและออกแบบก่อสร้างโครงการพื้นที่หมู่เกาะช้างและพื้นที่ใกล้เคียง จังหวัดตราด บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด , 2549

เมื่อได้กำหนดปัจจัย วัดค่าปัจจัยและกำหนดค่าน้ำหนักในแต่ละปัจจัยแล้ว จึงได้ทำการซ้อนทับข้อมูลในแต่ละปัจจัยตามตัวคูณค่าน้ำหนักลงบนแผนที่ ผลที่ได้จะทำให้ทราบถึงศักยภาพของพื้นที่ที่จะนำไปสู่การพัฒนาเมืองในอนาคต

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

สภาพพื้นที่ทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.1 ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของเมืองฉะเชิงเทรา

ความเป็นมาของคำว่า ฉะเชิงเทรา มีการสันนิษฐานกันอย่างกว้างขวาง เพราะไม่มีหลักฐานการตั้งชื่อที่ชัดเจนมาตั้งแต่เดิม แต่จากหลักฐานที่พบในหนังสือประชุมพระราชนิพนธ์รัชกาลที่ 4 ภาคปกิณกะ ภาค 1 ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชนิพนธ์ไว้ โดยที่คำว่า “ ฉะเชิงเทรา ” มีต้นเค้ามาจากภาษาเขมร ซึ่งมีความหมายว่า คลองลึก

ในภาษาเขมรโบราณ คำว่า คลอง เขียนว่า จทิง จนต่อมาเพี้ยนเป็น ฉทิงหรือฉทิง ส่วนคำว่า เทรา แปลว่า ลึก ภาษาเขมรเขียนว่า เซรา เมื่อรวมกันแล้วจึงอ่านเป็น ฉทริงเทราหรือฉะเชิงเทรา แปลว่า คลองลึก ความเห็นนี้ได้อาศัยเหตุผลทางภูมิศาสตร์ เพราะเมืองฉะเชิงเทราตั้งอยู่สองฝั่งแม่น้ำบางปะกง เมื่อครั้งที่ยังอาณาจักรขอมยังมีอำนาจปกครองแผ่นดินไทยอยู่นั้น เมืองฉะเชิงเทราก็เป็นเมืองหนึ่งที่อยู่ในอำนาจการปกครองของขอมมาก่อน เป็นไปได้ว่าชาวเมืองสมัยนั้นอาจจะเรียกแม่น้ำบางปะกงว่า คลองลึกหรือคลองใหญ่ ตามลักษณะที่มองเห็นและด้วยอิทธิพลเขมรจึงได้เรียกชื่อแม่น้ำเป็นภาษาเขมรว่า สดริงตรง หรือ ฉทริงเทรา ครั้นเรียกกันไปนานๆ เสียงก็เพี้ยนกลายเป็น ฉะเชิงเทรา

นอกเหนือจากคำว่า ฉะเชิงเทรา ที่มาจากประเด็นดังกล่าว นักประวัติศาสตร์และนักโบราณคดียังเชื่อว่า ฉะเชิงเทรา มีที่มาจากหลักฐานในพระราชพงศาวดารกรุงเก่า ฉบับหลวงประดิษฐ์อักษรนิรันดร์ ที่ระบุว่า ในปี พ.ศ. 1915 สมเด็จพระบรมราชาธิราชหรือขุนหลวงพะงั่ว ซึ่งครองกรุงศรีอยุธยาสืบต่อจากพระเจ้าอู่ทองที่ได้ยกทัพไปตีเมืองซึ่งมีชื่อใกล้เคียงกับฉะเชิงเทรา ดังพระราชพงศาวดารที่ระบุว่า

“ ศักราช 734 (พ.ศ. 1915) สมเด็จพระบรมราชาธิราชหรือขุนหลวงพะงั่ว ได้เสด็จไปเอาเมืองนคร พังคาและเมืองแสงเซรา”¹ (สุนทร คัยนันท์, 2534 :13) ดังนั้นคำว่า แสงเซราหรือแสงเซา มีเสียงใกล้เคียงกับ ฉะเชิงเทรา เป็นอย่างมาก

ส่วนความเป็นมาของชื่อ แปรริ้ว ได้มีตำนานเล่าขานกันมากมาย บ้างก็ว่าเมืองนี้เป็นเมืองอยู่ข้าง อยู่น้ำ ในลำน้ำอุดมสมบูรณ์ด้วยสัตว์น้ำนานาชนิด โดยเฉพาะปลาช่อนซึ่งเป็นปลาน้ำจืดมีชุกชุมและขนาดใหญ่กว่าในท้องถิ่นอื่นๆ จนเมื่อนำมาแลเนื้อเพื่อตากทำปลาแห้งจะแลเพียงสิริ้วหรือห้าริ้วตามปกติไม่ได้ ต้องแลออกถึงแปรริ้ว เมืองนี้จึงได้ชื่อว่า แปรริ้ว ตามขนาดใหญ่โตของปลาช่อนซึ่งเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของเมือง

4.1.1 สมัยสุโขทัย

แหล่งอารยธรรมลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีหลักฐานที่ชัดเจนขึ้น แต่บ้านเมืองในยุคต้นพุทธกาลนี้ยังไม่ได้รวมเป็นลักษณะของอาณาจักรที่มีราชธานี ณ ที่ใดที่หนึ่งเป็นศูนย์กลางการปกครอง เป็นเพียงการรวมกลุ่มขึ้นเป็นแคว้นหรือนครรัฐเล็กๆเท่านั้น ดังนั้นบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจจึงได้เริ่มเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ โดยชุมชนศูนย์กลางของอารยธรรมลุ่มแม่น้ำบางปะกงจะมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณที่มีทางออกสู่ทะเล ซึ่งสามารถติดต่อซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนสินค้าและวัฒนธรรมกับดินแดนอื่นๆได้ ในขณะที่เดียวกันก็สามารถนำพาสินค้าและวัฒนธรรมไปในดินแดนภายในแผ่นดินใหญ่ ซึ่งอยู่บริเวณที่ราบสูงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและที่ราบต่ำในกัมพูชา อันถือได้ว่าเป็นบ่อเกิดแห่งอารยธรรมสมัยโบราณของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หลักฐานทางโบราณคดีที่ค้นพบในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกง ไม่ว่าจะเป็นสถาปัตยกรรมหรือประติมากรรม ล้วนแสดงให้เห็นว่าชุมชนแห่งนี้มีอายุต่อเนื่องยืนยาวหลายพันปีและมีมนุษย์อาศัยสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

4.1.2 สมัยอยุธยา

ละโว้เมืองเก่า ในรัชสมัยพระมหาจักรพรรดิ ของแผ่นดินกรุงศรีอยุธยา โดยเมืองนี้ได้ปรากฏในพระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา ในรัชสมัยพระมหาธรรมราชา เมื่อพระยาละแวกกษัตริย์เขมร ได้ลอบใช้กำลังบุกเข้ามาโจมตีและยึดเอาชาวเมืองชายแดนของแผ่นดินกรุงศรีอยุธยากลับไป และครั้งนั้นก็มิชาวเมืองละโว้รวมอยู่ด้วย ดังพระราชพงศาวดารระบุว่า

“ในขณะนั้นพระยาละแวก แต่งพลมาลาดทั้งทางบกและทางเรือหลายครั้ง และเสียดาจันทบูร ขาวระยอง ชาวละโว้เมืองเก่า ชาวนาแ่ง ไปแก่ข้าศึกละแวกเป็นจำนวนมาก”¹ (สุนทร คัยนันท์, 2534 : 20)

ดังนั้นจึงเชื่อว่าเมืองละโว้ได้มีการตั้งขึ้นมาก่อนรัชสมัยของพระมหาธรรมราชาและน่าจะมาก่อนในรัชสมัยพระมหาจักรพรรดิ ซึ่งได้เจริญเป็นเมืองมาตามลำดับ โดยในพงศาวดารได้ปรากฏชื่อเมืองละโว้เป็นครั้งแรกในแผ่นดินพระบรมไตรโลกนาถ (พ.ศ. 1991-2031) ประชาชนส่วนใหญ่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมแม่น้ำบางปะกงและตั้งถิ่นฐานตามลำคลองทั่วไป ทำให้ทราบว่าละโว้ได้รับบทบาทสำคัญในการปกครองฐานะเป็นหัวเมืองชั้นใน (เมืองจัตวา) ที่อยู่ใกล้ราชธานีของประเทศ ได้แก่ ราชบุรี เพชรบุรี กาญจนบุรี สมุทรสงคราม นครชัยศรี นครสวรรค์ ชัยนาท สุพรรณบุรี สมุทรสาคร ละโว้ ชลบุรี ปราณบุรี นครนายก เมืองเหล่านี้ผู้ว่าราชการเมือง เรียกว่า ผู้รั้ง จะไม่เรียกเจ้าเมือง เพราะไม่มีอำนาจเด็ดขาดอย่างเจ้าเมือง (อ้างจาก พิระ เทพพิทักษ์และคณะ, 2539 : 7-15)

ต่อมาในรัชสมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราชแห่งกรุงศรีอยุธยา บทบาทของเมืองละโว้ได้ปรากฏชัดเจน ในคราวทรงเตรียมการที่จะยกทัพไปตีเมืองเขมร เมื่อปี พ.ศ. 2126 และใช้เมืองละโว้เป็นที่รวบรวมไพร่พล ขุมกำลังและแหล่งเสบียงสำคัญที่มีหน้าที่แจกจ่ายเสบียงให้แก่กองทัพ ทรงกำหนดให้พระยานครนายก เจ้าเมืองนครนายก เป็นแม่กองร่วมกับพระยาปราจีน เจ้าเมืองปราจีนบุรี

พระวิเศษ เจ้าเมืองฉะเชิงเทราและพระสระบุรี เจ้าเมืองสระบุรี เกณฑ์คนในเมืองของตนตั้งเป็นกองเสบียงทางบก เพื่อคอยจ่ายเสบียงให้แก่กองทัพหลวง โดยการศึกษาครั้งนั้นทุกอย่างลุล่วงไปได้ด้วยดี จนภายหลังพระวิเศษเจ้าเมืองฉะเชิงเทรา ได้รับการโปรดเกล้าฯให้เป็นพระยาวิเศษ

4.1.3 สมัยธนบุรี

ในช่วงปลายสมัยอยุธยา ความอ่อนแอภายในเมืองหลวงของกรุงศรีอยุธยาได้แพร่ไปทั่ว กรมหมื่นเทพพิพิธหรือพระองค์เจ้าแขก ซึ่งเคยถูกเนรเทศไปยังลังกาทวีปได้หนีกลับมา เป็นเวลาเดียวกับที่กรุงศรีอยุธยาถูกล้อมจากพม่า จึงได้รวบรวมผู้คนเพื่อช่วยต่อต้านพม่าและหนึ่งในจำนวนนั้นก็มิชชาฉะเชิงเทรา

จากการที่กรมหมื่นเทพพิพิธเป็นเจ้านายผู้ใหญ่จึงมีผู้มาร่วมสวามีภักดีมากมาย แต่น่าเสียดายที่ภายหลังกองกำลังซึ่งทำหน้าที่รักษาด่านที่ปากแม่น้ำโยตะกา ประมาณ 2.000 คน ถูกฝ่ายพม่าตีแตก กรมหมื่นเทพพิพิธ พร้อมพวกจึงได้หนี จนชาวเมืองต่างๆที่มาร่วมรบต้องแตกกระจายกลับไปยังถิ่นฐานเดิม

เมืองฉะเชิงเทรา ได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ครั้งสำคัญที่สุดในปี พ.ศ.2310 ขณะที่กรุงศรีอยุธยากำลังถูกฝ่ายพม่าเข้ายึดครอง พระยากำแพงเพชร(สมเด็จพระเจ้าตากสิน) ได้ตีฝ่าวงล้อมของพม่าและได้รับชัยชนะ จนถึงบ้านนาเรียง แขวงเมืองนครนายก ผ่านไปยังเมืองปราจีนบุรี ก่อนจะปะทะกับกองกำลังทางบกและทางเรือของฝ่ายพม่าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าโล้ ซึ่งเป็นที่ตั้งของเมืองฉะเชิงเทราในขณะนั้น แต่ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ของเมืองเหมาะแก่การทำสงครามกองโจร พระยากำแพงเพชรจึงสามารถตีทัพพม่าแตกพ่ายไป และได้เดินทางต่อไปได้จนถึงเมืองจันทบุรีและภายหลังจากที่ฝึกทหารจนกล้าแข็งแล้ว จึงได้นำกำลังโดยใช้เมืองฉะเชิงเทราเป็นเส้นทางหนึ่งในการเดินทัพเข้าโจมตีพม่าที่เมืองธนบุรี แล้วขึ้นไปตีค่ายโพธิ์สามต้นซึ่งเป็นค่ายใหญ่ของพม่าที่อยุธยา ทำการกอบกู้เอกราชให้กับชาติไทยได้เป็นผลสำเร็จ จึงมีการสร้างอนุสรณ์สถาน เพื่อรำลึกถึงพระปรีชาสามารถของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

4.1.4 สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น บ้านเมืองอยู่ในสภาพการเตรียมความพร้อมทุกขณะ ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก มีการสร้างป้อมปราการมากมาย จนถึงรัชกาลที่ 3 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นเวลาที่ฉะเชิงเทราได้รับบทบาทในฐานะของเมืองหน้าด่านที่สำคัญแห่งหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคราวญวน(เวียตนามในปัจจุบัน)เกิดฮึกเฮิมจะแย่งชิงอำนาจในการปกครองเขมรและสถาปนาจักรีเขมรจากไทย จนเกิดลุกลามกลายเป็นสงคราม อานามสยามยุทธ ระหว่างไทยกับญวนซึ่งใช้เวลาจนถึง 14 ปี (พ.ศ.2376-2390) หลังสงครามญวนดำเนินไปได้ราว 1 ปี คือ ในปี พ.ศ.2377 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้โปรดเกล้าฯให้ย้ายที่ว่าการเมืองฉะเชิงเทราจากเดิมซึ่งตั้งอยู่ที่ปากน้ำเจ้าโล้มาสร้างกำแพงเมืองใหม่ที่บ้านท่าไข่ แขวงเมืองฉะเชิงเทรา ชิดกับลำน้ำบางปะกง ซึ่งเป็นเสมือนกำแพงธรรมชาติที่ป้องกันศัตรู เพื่อหวังให้ช่วยรักษาเมืองหลวงให้พ้นภัยจากข้าศึก โดยได้โปรดเกล้า

ให้กรมหลวงรักษัรณเรศ เป็นแม่กองสร้างป้อมขึ้นที่เมืองฉะเชิงเทรา แต่ไม่มีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการ อีกทั้งป้อมแห่งนี้ไม่เคยมีโอกาสใช้ในการป้องกันข้าศึกแม้แต่ครั้งเดียว แต่ป้อมเมืองฉะเชิงเทรามีบทบาทสำคัญในการปราบปรามอั้งยี่ เมื่อปี พ.ศ. 2391 โดยเวลานั้นพวกจีนอั้งยี่ได้เข้าปล้นโรงหีบอ้อยและสังหารพระยาวิเศษฤๅไชยเจ้าเมืองฉะเชิงเทรา ก่อนจะทำกรยึดป้อมเมืองฉะเชิงเทรา แต่ภายหลังก็ถูกเจ้าพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ นำกำลังทหารปราบปรามจนราบคาบ โดยในครั้งนั้นพวกอั้งยี่ได้ถูกฆ่าตายไม่น้อยกว่า 3,000 คน นับเป็นโศกนาฏกรรมที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของเมืองฉะเชิงเทรา

กำแพงเมืองนั้นนอกจากจะเป็นปราการในการป้องกันเมืองหลวงแล้ว ยังได้กลายเป็นศูนย์อำนาจรัฐแห่งใหม่และเป็นเครื่องแสดงอาณาเขตของเมือง จนต่อมาเมื่อมีการสร้างบ้านแปลงเมืองใหม่ภายในกำแพงความเป็นเมืองที่มีอาณาเขตแน่นอนของฉะเชิงเทราจึงได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์(สุนทร คัยนันท์,2534 :123-143)

4.1.5 สมัยรัตนโกสินทร์ตอนปลาย

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยิ่งแพร่ขยายมากขึ้น กิจการภายในของไทยถูกคุกคามและแทรกแซง เป็นอีกครั้งที่ไทยพบกับภัยทางการเมืองในรูปแบบใหม่ที่รุนแรง ด้วยพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ไทยจึงได้หันมาใช้นโยบายการเมืองนำหน้าการทหาร และในขณะเดียวกันก็เร่งพัฒนาบ้านเมืองให้ทันสมัย ปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชนในทุกด้าน นำการปกครองระบบเทศาภิบาลเข้ามาใช้โดยรวบรวมเมืองต่างๆขึ้นเป็นมณฑลเทศาภิบาลโดยยึดเอาลำน้ำเป็นหลัก ฉะเชิงเทราก็ได้ร่วมมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่นี้ด้วย โดยได้รวมเข้าเป็นหนึ่งในมณฑลปราจีน ในปี พ.ศ.2435 ร่วมกับเมืองปราจีนบุรี นครนายก พนมสารคาม มีแม่น้ำบางปะกงเป็นลำน้ำสายหลักและมีการวางผังเมืองอย่างเป็นระบบเป็นครั้งแรก และเมื่อมีการขยายอาณาเขตโดยรวมเอาเมืองพนัสนิคม เมืองชลบุรีและเมืองบางละมุงเข้ามารวมเพิ่ม จึงได้มีการย้ายที่ว่าการมณฑลปราจีนมาตั้งที่เมืองฉะเชิงเทรา แต่ยังคงใช้ชื่อมณฑลปราจีนตามเดิม ฉะเชิงเทราจึงกลายเป็นที่ว่าการมณฑล ตั้งแต่นั้นมามณฑลปราจีนในครั้งนั้นจึงกลายเป็นสัญลักษณ์ของการต่อสู้เพื่อเอกราชของชาติในยุคของการล่าอาณานิคมอย่างแท้จริง ฉะเชิงเทราซึ่งเป็นที่ตั้งของที่ว่าการมณฑลก็ได้กลายเป็นต้นฉบับของการปกครองที่ก้าวหน้าและมั่นคงให้มณฑลอื่นๆได้ถือเป็นแบบอย่าง จนในปี พ.ศ. 2459 ได้เปลี่ยนจากเมืองฉะเชิงเทรามาเป็นจังหวัดฉะเชิงเทราจนถึงปัจจุบัน(สุนทร คัยนันท์,2534 :185-198)

4.2 ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เดิมมีฐานะเป็นเพียงสุขาภิบาลเมืองฉะเชิงเทรา จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติจัดการสุขาภิบาลตามหัวเมือง ร.ศ. 127 โดยให้ยกฐานะตำบลหน้าเมือง ที่ตั้งของอำเภอเมืองขึ้นเป็น "สุขาภิบาลเมืองฉะเชิงเทรา มณฑลปราจีน" ตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 48 ตอนที่ 38 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2474 มีพระยาสิทธิสินสาทร ข้าหลวงประจำจังหวัดในสมัยนั้น ต่อมาได้ยกฐานะขึ้นเป็น เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 52 หน้า 1645 ลงวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2478 มีเนื้อที่ 5.52 ตารางกิโลเมตร โดยมีพระยาพิพัฒน์ภูมิพิเศษ เป็นนายกเทศมนตรี มีสมาชิกสภาเทศบาลชุดแรกเริ่มทำการจำนวน 39 ท่าน เมื่อยกฐานะขึ้นเป็นเทศบาลเมื่อปี พ.ศ. 2478 ได้อาศัยอาคารห้องประชุมของสภาจังหวัดเป็นที่ตั้งสำนักงาน จนถึง พ.ศ. 2506 อาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรมลงไปมาก จึงขอใช้อาคารศาลากลางจังหวัดหลังเก่าเป็นที่ทำการแทน และต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2516 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 90 ตอนที่ 180 ลงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2516 โดยมีการเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลจากเดิมออกไปอีกรวมเป็นเนื้อที่เขตเทศบาลทั้งหมดในปัจจุบัน 12.76 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ในการดูแลของเทศบาลเมือง คือ ตำบลหน้าเมืองทั้งตำบลและในบางส่วนของตำบลโสธร ตำบลวังตะเคียน ตำบลบ้านใหม่ตำบลบางดินเป็ด ซึ่งได้ย้ายมาอยู่ที่อาคารสำนักงานปัจจุบัน ตั้งอยู่ ณ ถนนจุลละนันทน์ เมื่อวันที่ 27 มกราคม พ.ศ. 2521 และได้ต่อเติมอาคารเดิมออกไปอีกเป็นอาคาร 5 ชั้น เป็นอาคารเฉลิมพระเกียรติในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ทรงครองราชย์ครบ 50 ปี ในวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2539(เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ,2548)

4.3 สภาพทางกายภาพของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4.3.1 ลักษณะภูมิประเทศ

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา อยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ทางทิศตะวันออกของประเทศ ประมาณเส้นรุ้ง(เส้นละติจูด)ที่ 13 องศาเหนือและเส้นแวง(เส้นลองจิจูด)ที่ 100 องศาตะวันออก จังหวัดฉะเชิงเทราอยู่ห่างจากกรุงเทพฯทางทิศตะวันออกประมาณ 75 กิโลเมตร ตามทางหลวงรถยนต์หมายเลข 304 (สุวินทวงศ์) และประมาณ 100 กิโลเมตร ตามทางหลวงรถยนต์หมายเลข 3 หรือประมาณ 90 กิโลเมตรตามทางหลวงรถยนต์หมายเลข 34 (บางนา-ตราด) แยกเข้าหมายเลข 314 (บางประกง-ฉะเชิงเทรา) และประมาณ 61 กิโลเมตร ตามทางรถไฟสายตะวันออก (แผนที่ 4.3)

จังหวัดฉะเชิงเทรา สามารถจำแนกลักษณะภูมิประเทศออกได้ 3 เขตใหญ่ คือ

1)เขตที่ราบลุ่มแม่น้ำและที่ราบชายฝั่งทะเล เขตที่ราบลุ่มแม่น้ำเกิดจากการทับถมของดินตะกอนในแม่น้ำบางปะกงที่เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ลุ่มน้ำบางปะกงมีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 1-5 เมตร ส่วนที่ราบชายฝั่งทะเลเป็นพื้นที่ราบบริเวณปากแม่น้ำที่มีระดับต่ำมากหรือต่ำกว่าระดับน้ำทะเล เป็นบริเวณที่มีความสำคัญมากที่สุดของจังหวัดฉะเชิงเทรา เพราะเป็นพื้นที่ราบเรียบ ดินมีความอุดมสมบูรณ์และมีน้ำเพื่อการชลประทานอย่างเพียงพอ เขตพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำจะครอบคลุมพื้นที่ประมาณร้อยละ 37.7 ของพื้นที่จังหวัด หรือประมาณ 2,042.7 ตารางกิโลเมตร มีลักษณะเป็นหาดโคลนติดกับอ่าวไทย โดยมีแนวป่าชายเลนไปจนถึงชายฝั่งจังหวัดชลบุรี พื้นที่ราบในเขตนี้อยู่ทางตะวันตก ทางใต้และตอนกลางของจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบางปะกง,อำเภอบ้านโพธิ์,อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา,อำเภอบางน้ำเปรี้ยว,อำเภอบางคล้า,อำเภอราชสาส์น,กิ่งอำเภอลองเขื่อนและบางส่วนของอำเภอแปลงยาวและอำเภพนมสารคาม มีพื้นที่ประมาณ 1.25 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 37.31 ของพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งประมาณร้อยละ 35 อยู่ในเขตชลประทานลุ่มน้ำบางปะกง ที่มีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมมานานและขยายตัวเต็มที่ ที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกงนี้จะมีชื่อเรียกอีกอย่างว่า ที่ราบฉนวนไทย ซึ่งถือว่าเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา เพราะที่ราบลุ่มผืนนี้เป็นแหล่งผลิตข้าวเพื่อการค้าที่สำคัญของภาคตะวันออกของประเทศไทย

2)เขตที่ดอนหรือที่ราบลูกฟูก ในบริเวณนี้สภาพพื้นที่เริ่มเปลี่ยนจากที่ราบลุ่มเป็นที่ราบสลับลูกคลื่นลอนลาดในบริเวณตอนกลางของจังหวัด เขตพื้นที่นี้อยู่ในบริเวณตอนกลางค่อนไปทางตะวันตกและทางเหนือที่ติดต่อกับจังหวัดปราจีนบุรี โดยครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดคือ ประมาณร้อยละ 51.1 หรือประมาณ 2,205.6 ตารางกิโลเมตร ซึ่งกระจุกกระจายอยู่ในเขตอำเภอสนามชัยเขต อำเภท่าตะเกียบและบางส่วนของอำเภพนมสารคามและอำเภอแปลงยาวและความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 4-20 เมตร ไม่เหมาะแก่การทำนา พื้นที่ส่วนใหญ่ใช้ในการทำไร่ ได้แก่ มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์และสับปะรด

3)เขตที่ราบสูงและเขตภูเขาเทือกเขาสูง ที่ปรากฏทางตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งไปสิ้นสุดลงในเขตท้องที่ของจังหวัดชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่ประมาณร้อยละ 11.2 หรือประมาณ 1,174.7 ตารางกิโลเมตร อยู่ทางด้านตะวันออกของจังหวัด ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ของอำเภอสนามชัยเขต อำเภพนมสารคาม อำเภท่าตะเกียบและบางส่วนของอำเภอแปลงยาว มีความสูงจากระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 100 เมตรขึ้นไป สภาพพื้นที่ประกอบด้วยภูเขาเตี้ยๆหลายลูกที่มีป่าไม้ขึ้นปกคลุมหนาที่บ จัดเป็นเขตป่าต้นน้ำที่สำคัญของจังหวัดและภาคตะวันออก

ปัจจุบันจังหวัดฉะเชิงเทราแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 10 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบางคล้า,อำเภอบางน้ำเปรี้ยว,อำเภอบางปะกง,อำเภอบ้านโพธิ์,อำเภอแปลงยาว,อำเภพนมสารคาม อำเภอสนามชัยเขต,อำเภอราชสาส์น,อำเภท่าตะเกียบกับอีก 1 กิ่งอำเภอ ได้แก่ กิ่งอำเภอลองเขื่อน

รวมเป็น 93 ตำบล, 888 หมู่บ้าน, 22 เทศบาล, 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัดและ 93 องค์การบริหารส่วนตำบล มีเนื้อที่ประมาณ 5,351 ตารางกิโลเมตร โดยอำเภอที่มีพื้นที่มากที่สุด คือ อำเภอสนามชัยเขต 1,666.000 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 31.13 รองลงมา คือ อำเภอท่าตะเกียบ 1,054,772 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 19.71 และพื้นที่น้อยที่สุด คือ กิ่งอำเภอคลองเขื่อน 127.400 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.38 (ตารางที่ 4.1)

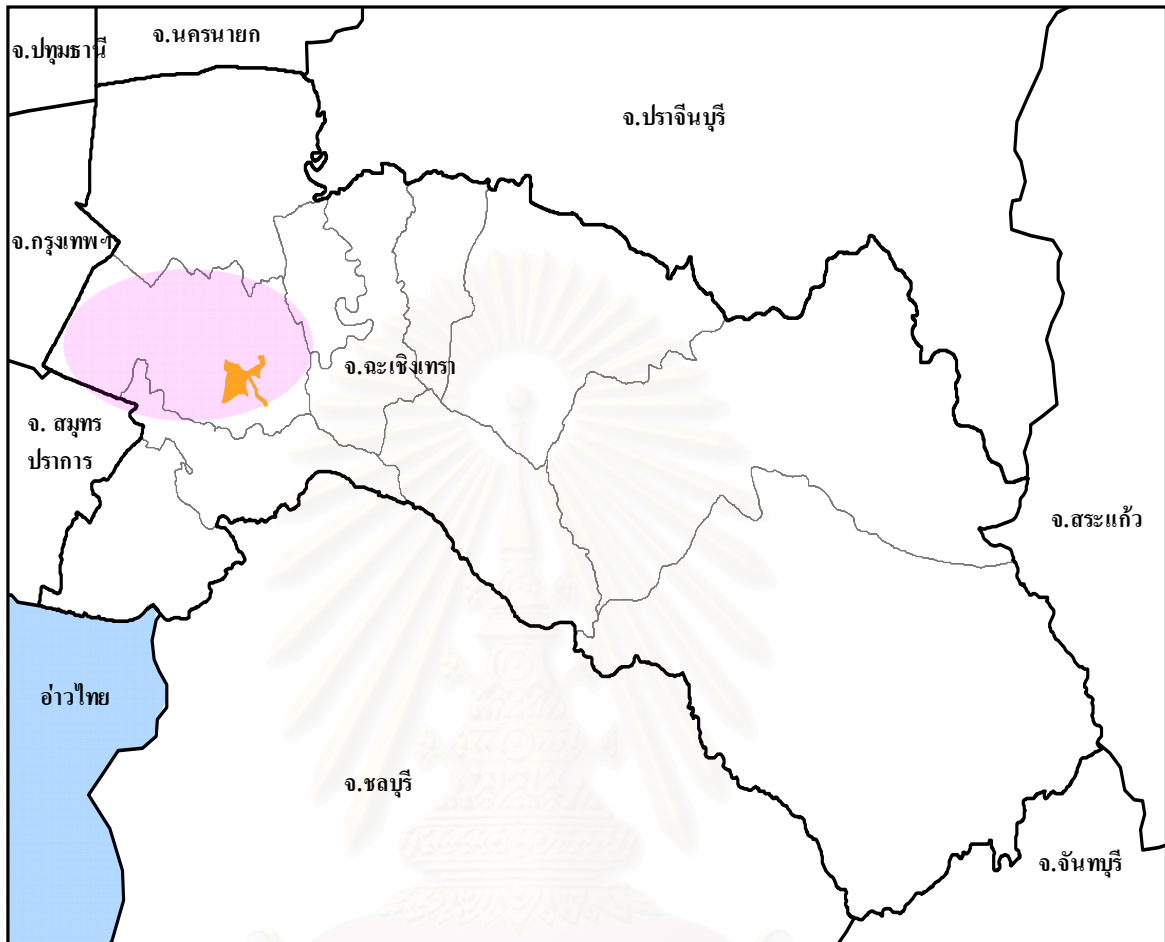
ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน และพื้นที่ในจังหวัดฉะเชิงเทรา

อำเภอ/กิ่งอำเภอ	เขตการปกครอง				พื้นที่ (ตร.กม.)
	ตำบล	หมู่บ้าน	เทศบาล	อบต.	
อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา	19	188	2	18	378.663
อำเภอบางคล้า	9	56	2	7	227.890
อำเภอแปลงยาว	4	48	3	4	237.230
อำเภอบางน้ำเปรี้ยว	10	148	4	10	498.659
อำเภอบางปะกง	12	108	5	11	257.893
อำเภอบ้านโพธิ์	17	73	2	14	217.593
อำเภอพนมสารคาม	8	87	3	8	550.000
อำเภอราชสาส์น	3	31	-	3	134.900
อำเภอสนามชัยเขต	4	70	1	4	1,666.000
อำเภอท่าตะเกียบ	2	47	-	2	1,054.772
กิ่งอำเภอคลองเขื่อน	5	32	-	5	127.400
รวม	93	888	22	86	5,351

ที่มา: ที่ทำการปกครองจังหวัดฉะเชิงเทรา, 2549

ส่วนพื้นที่ศึกษาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีพื้นที่ 12.76 ตารางกิโลเมตร มีเขตการปกครองครอบคลุม ตำบลหน้าเมืองและในบางส่วนของตำบลโสธร ตำบลวังตะเคียน ตำบลบ้านใหม่ตำบลบางดินเป็ด เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีพื้นที่อยู่ทั้ง 2 ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง โดยส่วนใหญ่พื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเกือบทั้งหมดอยู่บนฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกงและอยู่บนฝั่งตะวันออกเพียง 0.51 ตารางกิโลเมตรเท่านั้น บริเวณสองฝั่งถนนสุขประยูรและทางหลวงแผ่นดิน 304 ที่ตัดกับพื้นที่ตำบลบางดินเป็ด

สภาพพื้นที่ภายในเขตเทศบาลฉะเชิงเทราเป็นที่ราบลุ่ม มีระดับความสูงประมาณ 2.00-3.00 เมตรจากระดับน้ำทะเลมาตรฐาน มีแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านกลางเขตเทศบาลจากแนวเขตเทศบาลด้านทิศใต้ไปจดแนวเขตเทศบาลด้านทิศเหนือ เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีคลองที่สำคัญคือ คลองท่าไข่ คลองโสธรและคลองบ้านใหม่ (แผนที่ 4.2)



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.1 แผนที่แสดงที่ตั้งขอบเขตของจังหวัดฉะเชิงเทรา

สัญลักษณ์



ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



เส้นขอบเขตจังหวัด

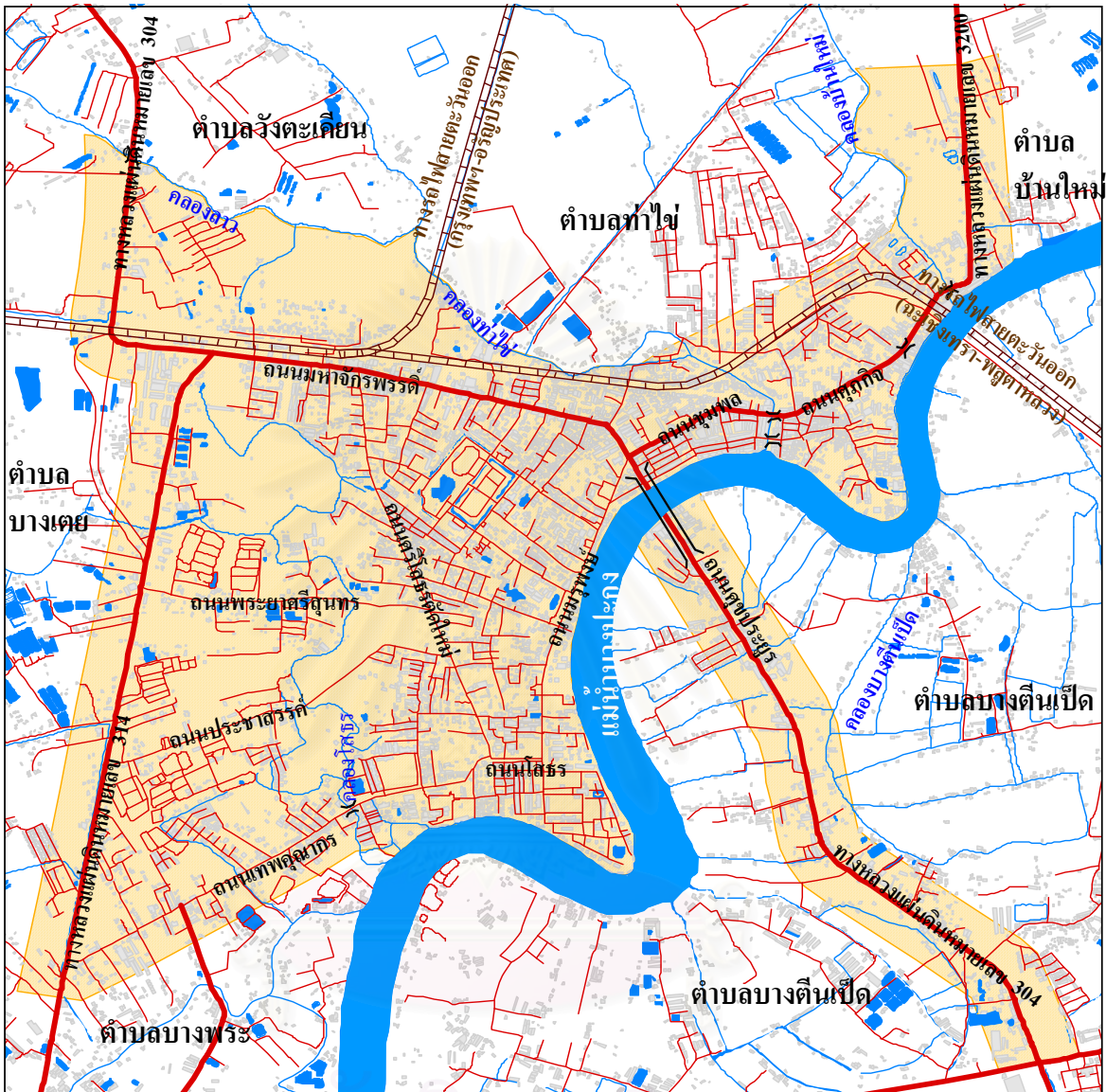


เส้นขอบเขตอำเภอ



10 0 10 กิโลเมตร








ที่มา: เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

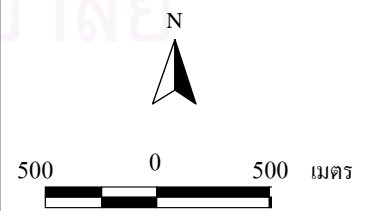


วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.2 ขอบเขตพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สัญลักษณ์

- | | | | |
|---|--------------------|---|--------------------|
|  | ขอบเขตพื้นที่ศึกษา |  | ทางรถไฟ |
|  | ทางยกระดับ |  | สะพาน |
|  | ถนนสายหลัก |  | แม่น้ำ คลอง สระน้ำ |
|  | ถนนสายรอง | | |



ที่มา: ผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา

4.3.2 ลักษณะภูมิอากาศ

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีภูมิอากาศสมรสุมเป็นแบบเขตเมืองร้อนหรืออากาศร้อนชื้นแถบเส้นศูนย์สูตร คือ มีอากาศค่อนข้างร้อนไม่หนาวจัด มีความแตกต่างของอุณหภูมิระหว่าง 19.33 - 35.4 องศาเซลเซียส โดยได้รับมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (ฤดูฝน) ช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคมและลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ฤดูหนาว) ช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ในปี 2549 อุณหภูมิที่วัดได้โดยเฉลี่ยสูงสุด 33.3 องศาเซลเซียส เฉลี่ยต่ำสุด 23.3 องศาเซลเซียส (ที่มา: สมุดรายนงานสถิติจังหวัดฉะเชิงเทรา ฉบับ พ.ศ. 2549)

- ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์-กลางเดือนพฤษภาคม โดยมีลมตะวันออกเฉียงใต้พัดผ่าน อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 35-37 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 25-27 องศาเซลเซียส ปริมาณฝนตกเฉลี่ย 200-300 มิลลิเมตร ซึ่งเป็นฤดูที่เหมาะสมแก่การปลูกพืชไร่ที่มีอายุการเก็บเกี่ยวในระยะสั้นๆ

- ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม-กลางเดือนตุลาคม โดยมีลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดผ่าน มีฝนตกหนัก อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 31-33 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 23-25 องศาเซลเซียส ปริมาณฝนตกเฉลี่ย 1,000-1,200 มิลลิเมตร ซึ่งเป็นฤดูที่เหมาะสมแก่การทำนาและปลูกไม้ผล

- ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม-กลางเดือนกุมภาพันธ์ โดยมีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดผ่าน อากาศเย็นและแห้ง อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 30-32 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 20-23 องศาเซลเซียส ปริมาณฝนตกเฉลี่ย 50 -100 มิลลิเมตร ซึ่งเป็นฤดูที่เหมาะสมแก่การปลูกผักสวนครัว

4.3.3 ทรัพยากรน้ำ

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีแหล่งน้ำที่สำคัญ ได้แก่ แม่น้ำบางปะกง เป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสายหนึ่งในจำนวนแม่น้ำสายหลัก 4 สายในภาคกลางของประเทศ เกิดจากการบรรจบกันของแม่น้ำนครนายกกับแม่น้ำปราจีนบุรี บริเวณรอยต่อที่อำเภอบ้านสร้าง จังหวัดปราจีนบุรีและมาบรรจบกับคลองท่าลาดซึ่งมีแหล่งต้นน้ำจากคลองสี่ดและคลองระบม จากอำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา จากนั้นไหลผ่านพื้นที่บางน้ำเปรี้ยว อำเภอบางคล้า อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบ้านโพธิ์และไหลลงสู่อ่าวไทยที่อำเภอบางปะกง โดยมีความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีลำคลองตามธรรมชาติและคลองชลประทานอีกมากมายกว่า 40 คลอง เช่น คลองลำโรง คลองประเวศบุรีรัมย์ คลองแสนแสบ คลองท่าไข่ คลองบางขนาก คลองหลวงแพ่ง ซึ่งเป็นคลองที่เชื่อมโยงติดต่อกับกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ

ลุ่มน้ำสาขาที่ราบแม่น้ำบางปะกง ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ อำเภอบางคล้า, อำเภอบางน้ำเปรี้ยว, อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา, อำเภอบ้านโพธิ์, อำเภอแปลงยาว, อำเภอบางปะกงและกิ่งอำเภอกองเขื่อน ซึ่งมีลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มที่ใช้ปลูกข้าวเป็นหลัก มีแม่น้ำบางปะกงเป็นแม่น้ำสายหลักของพื้นที่ สภาพปัญหาของลุ่มน้ำ คือ การรुकล้าของน้ำเค็มในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่ตามแนวสองฝั่งของแม่น้ำบางปะกงในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน จะประสบปัญหาอิทธิพลของ

น้ำทะเลหนุน ทำให้น้ำเค็มไหลกลับเข้ามาในแม่น้ำบางปะกง อาจสูงเป็นระยะทาง 100-150 กิโลเมตรจากปากน้ำ ทำให้น้ำในลำน้ำมีความเค็มสูง การเพาะปลูกในบริเวณใกล้แม่น้ำจึงไม่สามารถทำให้เกิดผลได้ดี (พัฒนาที่ดิน,กรม,2539)

4.3.4 การคมนาคมขนส่ง

ระบบโครงสร้างพื้นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพมหานครและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศและยังเป็นประตูสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ ทำให้การพัฒนาโครงการบริการพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการทั่วถึง ทำให้การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมจึงมีความสะดวก รวดเร็ว

1) ทางรถยนต์ส่วนบุคคล ทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ มีดังนี้ (แผนที่ 4.3)

-ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 (ถนนรามอินทรา,ถนนสุวินทวงศ์) เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์หลักสี่ เขตบางเขน กรุงเทพฯ ผ่านมีนบุรีถึงเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร

เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยผ่านทางภาคตะวันออก(กรุงเทพ -ฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี- ปราจีนบุรี-นครราชสีมา) มีความสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานคร (ฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือ)-อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา - อำเภอบางคล้า-อำเภอพนมสารคาม

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท, ถนนบางนา-ตราด) เริ่มจากสถานีขนส่งเอกมัย ผ่านสมุทรปราการถึงฉะเชิงเทรา ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร

เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออก ซึ่งผ่านจังหวัดฉะเชิงเทราในพื้นที่อำเภอบางปะกง เป็นถนนสายหลักที่นำพาการกระจายอุตสาหกรรมตามแนวถนนจากกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการมาสู่อำเภอบางปะกงในระยะแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรมของจังหวัด

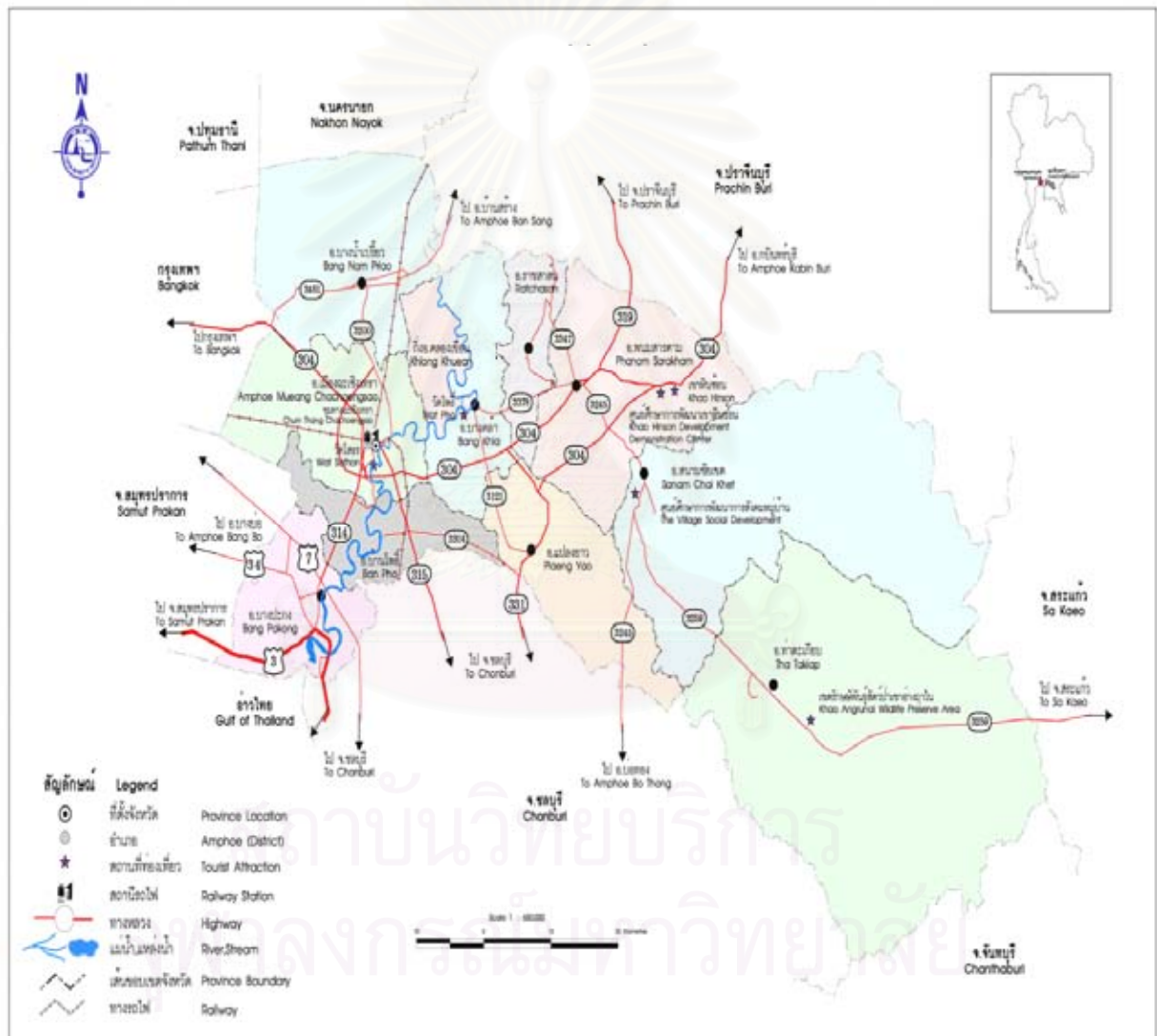
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา-บางปะกง)จากสี่แยกบางนา แยกเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 (สายบางปะกง - ฉะเชิงเทรา) ถึงฉะเชิงเทรา ระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร เป็นถนนที่ช่วยลดระยะทางจากกรุงเทพมหานครไปภาคตะวันออก จากเดิมที่ต้องผ่านเมืองสมุทรปราการก่อน โดยผ่านพื้นที่อำเภอบางปะกง เป็นถนนสายหลักสายหนึ่งที่น่าพาการกระจายอุตสาหกรรมตามแนวถนนจากกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการมาสู่อำเภอบางปะกง เป็นถนนที่มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันสูงในช่วงบางนาถึงหลักกิโลเมตรที่46 (สิ้นสุดเขตจังหวัดสมุทรปราการ)

- ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 314 (ฉะเชิงเทรา-บางปะกง) เป็นถนนที่ตัดจากอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3 และ 34 ที่อำเภอบางปะกงผ่านพื้นที่อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบ้านโพธิ์ และอำเภอบางปะกง

- ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 331 เป็นเส้นทางที่ตัดออกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ที่อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา มุ่งตรงไปสู่ท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นถนนสายยุทธศาสตร์ที่สำคัญเส้นหนึ่ง que เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออก (ท่าเรือมาบตาพุด) กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 สายฉะเชิงเทรา – นครราชสีมา ระยะทางประมาณ 233 กิโลเมตร

แผนที่ 4.3 แผนที่โครงข่ายเส้นทางคมนาคม



ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2549

2)ถนนสายสำคัญในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีทั้งหมด 36 เส้น (ดังตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 ถนนสายสำคัญในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ลำดับที่	ชื่อ	ความยาว
1	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200	1,270
2	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 (ฉะเชิงเทรา - บางปะกง)	3,335
3	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 (สุวินทวงศ์)	1,440
4	ถนนมหาจักรพรรดิ	2,345
5	ถนนพระยาศรีสุนทร	1,418
6	ถนนประชาสรรค์	1,849
7	ถนนเทพคุณากร	2,363
8	ถนนศรีโสธรตัดใหม่	2,140
9	ถนนศรีโสธร	267
10	ถนนเอมอรอุทิศ 1	512
11	ถนนเอมอรอุทิศ 2	424
12	ถนนหน้าเมือง	740
13	ถนนสวนสมเด็จ	624
14	ถนนเรืองวุฒิ	680
15	ถนนสุขเกษม	746
16	ถนนยุทธดำเนิน	543
17	ถนนจุลละนันท์	650
18	ถนนมรุพงษ์	1,618
19	ถนนนรกิจ	210
20	ถนนสุขประยูร	3,450
21	ถนนบริเวณหลังเขื่อนหลังวิทยาลัยอาชีวศึกษาจนถึงร้านประดิษฐ์โกชนา	500
22	ถนนเลียบทางรถไฟจนถึงสะพานข้ามคลองท่าไข่	520
23	ถนนชุมพล	764
24	ถนนสันติราษฎร์	111
25	ถนนพานิช	483
26	ถนนเปรมประชา	169
27	ถนนศุภกิจ	1,075

ลำดับที่	ชื่อ	ความยาว
28	ถนนสรรค์ประศาสน์	770
29	ถนนเกื้อกูล	112
30	ถนนวรรณยิ่ง	160
31	ถนนสวัสดิ์	1,250
32	ถนนร่มโพธิ์	600
33	ถนนพระยาศรีสุนทร ซอย 7	186
34	ถนนพระยาศรีสุนทร ซอย 8	370
35	ถนนประชาสรรค์ ซอย 3	276
36	ถนนเลียบค่ายศรีโสธร	330

ที่มา:เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, 2549

โครงข่ายถนนของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เกิดจากถนนหลัก 4 สาย ตัดกัน คือ ถนนชุมพล (เชื่อมต่อถนนศุภกิจ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200) ทางด้านเหนือ, ถนนมหาจักรพรรดิ ทางด้านตะวันตก ถนนสุขประยูรทางตะวันออกและถนนมรุพงษ์ (เชื่อมต่อถนนศรีโสธร ถนนเทศบาล 2) ทางด้านใต้ และมีถนนศรีโสธรตัดใหม่ เชื่อมต่อระหว่างถนนมหาจักรพรรดิกับถนนศรีโสธร เกิดเป็นโครงข่ายถนนรูปสามเหลี่ยมบริเวณกลางพื้นที่ โครงข่ายถนนของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่ชัดเจนและหนาแน่นมาก ได้แก่ บริเวณตลาดตะวันออก ระบบถนนเป็นระบบตารางหมากรุกหนาแน่น มีพื้นที่ถนนถึงร้อยละ 50 ของพื้นที่ ส่วนบริเวณอื่นไม่มีระบบโครงข่ายที่ชัดเจน

ถนนสายหลักภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีดังนี้ (แผนที่ 4.4)

2.1) ถนนมหาจักรพรรดิ เป็นทางเข้า-ออก ที่สำคัญของเทศบาล โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ซึ่งเป็นเส้นทางติดต่อกับเขตมินบุรี กรุงเทพมหานคร ถนนเส้นนี้กว้าง 18.00 เมตร ยาว 2,345 เมตร เป็นถนนที่อยู่ในการดูแลของแขวงการทางจังหวัดฉะเชิงเทรา

2.2) ถนนชุมพลและถนนศุภกิจ เป็นทางเข้า - ออกติดต่อกับชุมชนบางน้ำเปรี้ยว โดยอาศัยทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3200 และเป็นถนนสายเศรษฐกิจของเทศบาล โดยเป็นทางเข้า-ออกของบริเวณตลาดตะวันออก ซึ่งเป็นย่านการค้า กว้าง 12.00 เมตร ยาว 764 เมตร และ 1,075 เมตร ตามลำดับ

2.3) ถนนมรุพงษ์ เป็นถนนที่ติดกับศูนย์ราชการ โดยเฉพาะโรงพยาบาลประจำจังหวัด เรือนจำ และเป็นเส้นทางติดต่อกับวัดโสธรฯ ทางด้านใต้ กว้าง 12.00 เมตร ยาว 1,618 เมตร

2.4)ถนนศรี โสธร,เทศบาล 2 เชื่อมต่อกับถนนมรุพงษ์และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 (ฉะเชิงเทรา- บางปะกง) ผ่านวัดโสธรวรารามวรวิหาร กว้าง 6.00 และ 3.70 เมตร ยาว 267 เมตร

2.5)ถนนศรี โสธรตัดใหม่ เชื่อมต่อระหว่างถนนมหาจักรพรรดิทางด้านเหนือและถนนศรี โสธร ทางด้านใต้ กว้าง 7.00 เมตร ยาว 2,140 เมตร

2.6)ถนนเรืองวุฒิ, เทศบาล 1 เชื่อมต่อถนนมหาจักรพรรดิและถนนศรี โสธรตัดใหม่ เป็นทางเข้า-ออกบริเวณสนามกีฬาจังหวัดและศูนย์ราชการ กว้าง 12.00 เมตร ยาว 680 เมตร

2.7)ถนนสุขประยูร เป็นถนนเส้นเดียวทางฝั่งตะวันออกของเทศบาล เป็นทางเข้า-ออกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ซึ่งติดต่อกับอำเภอบางคล้า พนมสารคาม บ้านโพธิ์ ปราจีนบุรี ฯลฯ กว้าง 7.00 เมตร ยาว 3,450 เมตร เป็นถนนที่อยู่ในการดูแลของแขวงทางจังหวัดฉะเชิงเทรา

สรุปลักษณะโครงข่ายถนนภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จะเป็นโครงข่ายถนนรูปสามเหลี่ยม บริเวณกลางพื้นที่ชุมชน โดยมีโครงข่ายถนนเป็นตารางหมากรุกและมีความหนาแน่นบริเวณตลาด ตะวันออก ส่วนบริเวณอื่นไม่มีระบบโครงข่ายที่มีความชัดเจนมากนัก

สะพานในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีทั้งหมด 7 แห่ง ได้แก่ สะพานเฉลิมพระเกียรติ สะพาน บ้านใหม่(ฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว) สะพานวรรณยิ่ง สะพานเสริมวิเศษ สะพานสุกกิจ สะพานเทศบาล เมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2547 และสะพานบ้านใหม่(ตอนปากคลอง) (ภาพที่ 4.1)



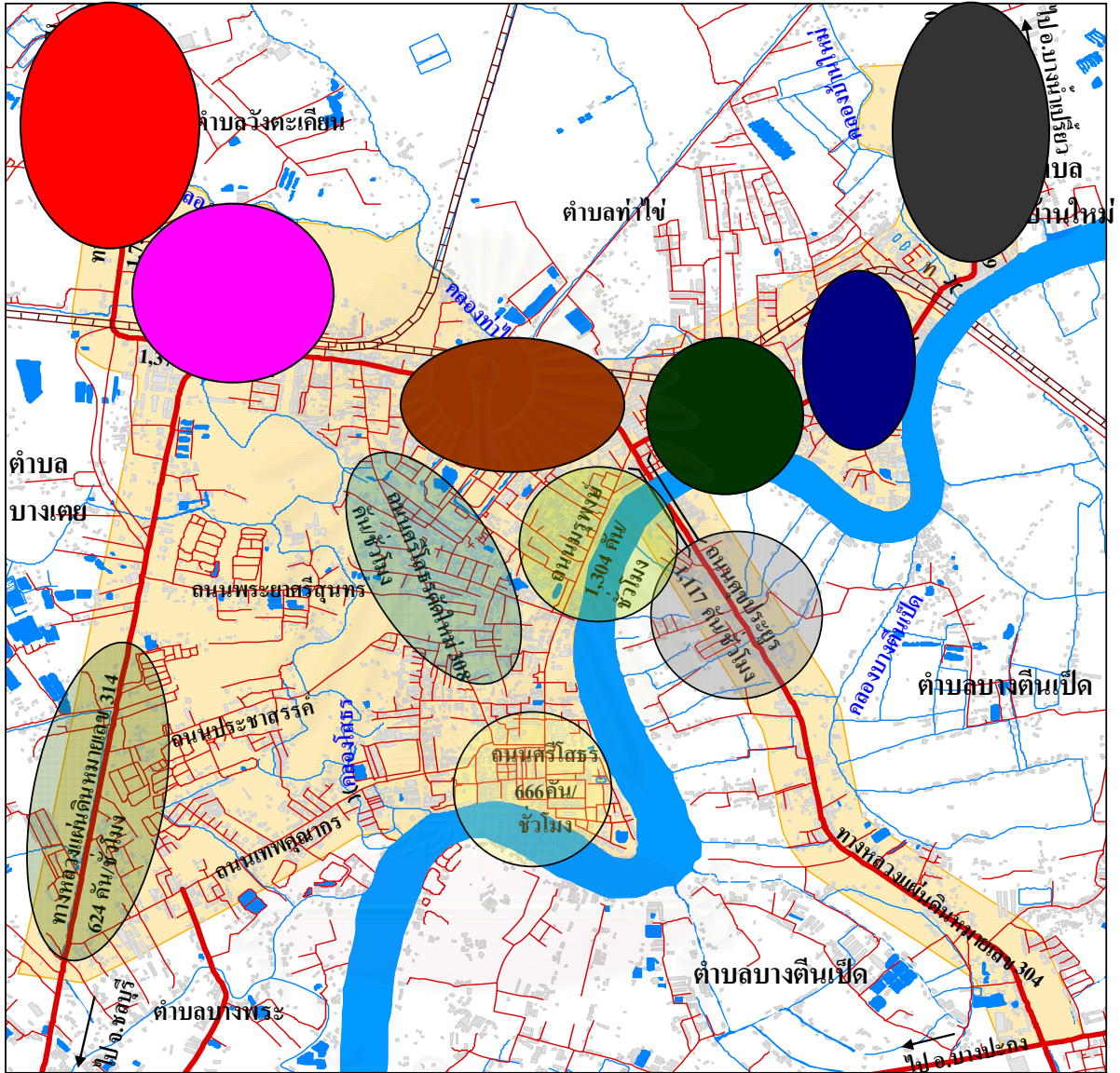
ภาพที่ 4.1 สะพานต่างๆในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

3)ปริมาณการจราจรภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา บริเวณที่มีการจราจรคับคั่งมากที่สุด ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ได้แก่ บริเวณถนนมหาจักรพรรดิ, ถนนชุมพล, ถนนพานิช, ถนนศุภกิจและถนนมรุพงษ์ โดยมีปริมาณการจราจร 2,153 / 2,040 / 1,351 และ 1,304 คัน/ชั่วโมง ตามลำดับ โดยเฉพาะถนนชุมพล ซึ่งมีฝัวจการจราจรเพียง 3 เลน ทำให้เกิดการคับคั่งของการจราจรอย่างมาก (ตารางที่ 4.3 และแผนที่ 4.5)

ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน พ.ศ. 2549 (หน่วยคัน/ชั่วโมง)

ชื่อถนน	ปริมาณการจราจร (คัน/ชั่วโมง)
มหาจักรพรรดิ	
ช่วงหน้าสถานีรถไฟ	1,375
ช่วงเชิงสะพานบางปะกง	2,153
ชุมพล	2,040
ศุภกิจ	1,351
มรุพงษ์	1,304
ศรีโสธร	666
ศรีโสธรตัดใหม่	308
เรืองวุฒิ	520
สุขประยูร	1,117
พานิช	1,365
สันติราษฎร์	1,135
เปรมประชา	1,105
สรรประศาสน์	752
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304	1,750
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314	624
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200	685

ที่มา :เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, 2549

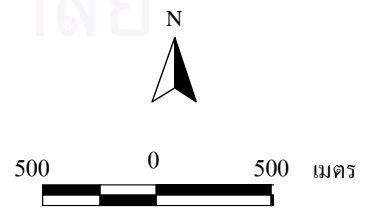


วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.5 แผนที่แสดงปริมาณการจราจรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สัญลักษณ์

- | | | | | | |
|--|--------------------|--|--------------------|--|-------|
| | ขอบเขตพื้นที่ศึกษา | | ทางรถไฟ | | สะพาน |
| | ทางยกระดับ | | แม่น้ำ คลอง สระน้ำ | | |
| | ถนนสายหลัก | | ทางสัญจรทางน้ำ | | |
| | ถนนสายรอง | | ทางสัญจรทางบก | | |



ผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา

4) การบริการคมนาคมขนส่งติดต่อภายในเขตเทศบาลและภายนอกเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีเส้นทางติดต่อได้ดังนี้ คือ การคมนาคมขนส่งทางรถยนต์/รถโดยสารประจำทางและทางรถไฟ ส่วนทางน้ำมีการคมนาคมค่อนข้างน้อย

4.1) บริการขนส่งสาธารณะรถยนต์/รถโดยสารประจำทาง ประกอบด้วย (ภาพที่ 4.2)

- รถยนต์โดยสารประจำทาง(บขส.)ระหว่างจังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออก รวมทั้งสิ้น 472 เที่ยว/วัน (ไป-กลับ)
- รถยนต์โดยสารประจำทางภายในจังหวัดฉะเชิงเทรา ได้แก่ รวม 433 เที่ยว/วัน (ไป-กลับ)
- รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา จะมีบริการรถโดยสารออกจาก 2 สถานี คือ สถานีขนส่งสายเหนือ ถนนกำแพงเพชร 2 และสถานีขนส่งสายตะวันออก (เอกมัย)



ภาพที่ 4.2 สถานีขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรา

4.2) ทางรถไฟ เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกผ่านอยู่ 4 สาย คือ เส้นทางรถไฟฉะเชิงเทราถึงกรุงเทพฯและเส้นทางฉะเชิงเทราถึงรัฐประเศ (จ.สระแก้ว) เส้นทางฉะเชิงเทราถึงแก่งคอยและเส้นทางชุมทางฉะเชิงเทราถึงมาบตาพุด (จ.ระยอง) โดยแยกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือสัตหีบ-นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด (จ.ชลบุรี) (ภาพที่ 4.3)



ภาพที่ 4.3 สถานีรถไฟจังหวัดฉะเชิงเทรา

4.3)ทางน้ำ เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านและเป็นสายน้ำที่สำคัญที่สุดของจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งมีต้นน้ำกำเนิดจากทิวเขาสันกำแพงบนที่ราบสูงโคราชไหลผ่านจังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายก พื้นที่ตอนกลางของจังหวัดฉะเชิงเทราตั้งแต่อำเภอบางน้ำเปรี้ยว อำเภอบางคล้า อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา อำเภอบ้านโพธิ์ และไหลลงสู่อ่าวไทยที่อำเภอบางปะกง รวมระยะทางประมาณ 230 กิโลเมตร จึงเป็นแม่น้ำที่ใช้ประโยชน์ในด้านการคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ

คลองที่สำคัญของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ได้แก่ คลองลาว,คลองบ้านใหม่, คลองโสธรและคลองท่าไข่ ซึ่งสามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำหรือคมนาคมขนส่งได้ (ภาพที่ 4.4)



คลองลาว



คลองบ้านใหม่



คลองท่าไข่

ภาพที่ 4.4 คลองที่สำคัญของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

การคมนาคมทางน้ำภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา การเดินทางเรือหรือการติดต่อธุรกิจ ก็จะอาศัยทางเรือข้ามฝั่งไปมาหาสู่กันตามแม่น้ำบางปะกงและลำคลองที่สำคัญ ท่าเรือที่สำคัญของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีท่าเรือท่าใหญ่,ท่าเรือตลาดบ้านใหม่ และ ท่าเรือประตุน้ำ

4.3.6 ลักษณะอาคารในพื้นที่ศึกษา

โดยการกระจายตัวของอาคารและที่พักอาศัยภายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา แสดงดัง(แผนที่ 4.6) เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของอาคารในพื้นที่ศึกษา ได้แบ่งการอธิบายออกเป็น 2 หัวข้อ ดังนี้

1)สภาพอาคาร แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ

- สภาพอาคารเก่า ได้แก่ อาคารเก่าที่มีความทรุดโทรมที่สร้างขึ้นสมัยรัชกาลที่4 โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์กรรมบางส่วน ตั้งอยู่บริเวณถนนพานิช ถนนชุมพลและถนนมรุพงษ์ อีกทั้งยังมีอาคารที่เป็น โบราณสถาน คือ ศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทราและสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ (ภาพที่ 4.5)



ภาพที่ 4.5 สภาพอาคารเก่าภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

-สภาพอาคารปานกลาง ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ ตั้งอยู่บริเวณถนนชุมพลและถนนมรุพงษ์ เป็นส่วนใหญ่ (ภาพที่ 4.6)



ภาพที่ 4.6 สภาพอาคารปานกลางภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

-สภาพอาคารใหม่ ได้แก่ อาคารพาณิชย์ที่สร้างขึ้นใหม่ กระจายตัวอยู่ในพื้นที่เทศบาลเมือง
ฉะเชิงเทราเป็นบางส่วน (ภาพที่4.7)

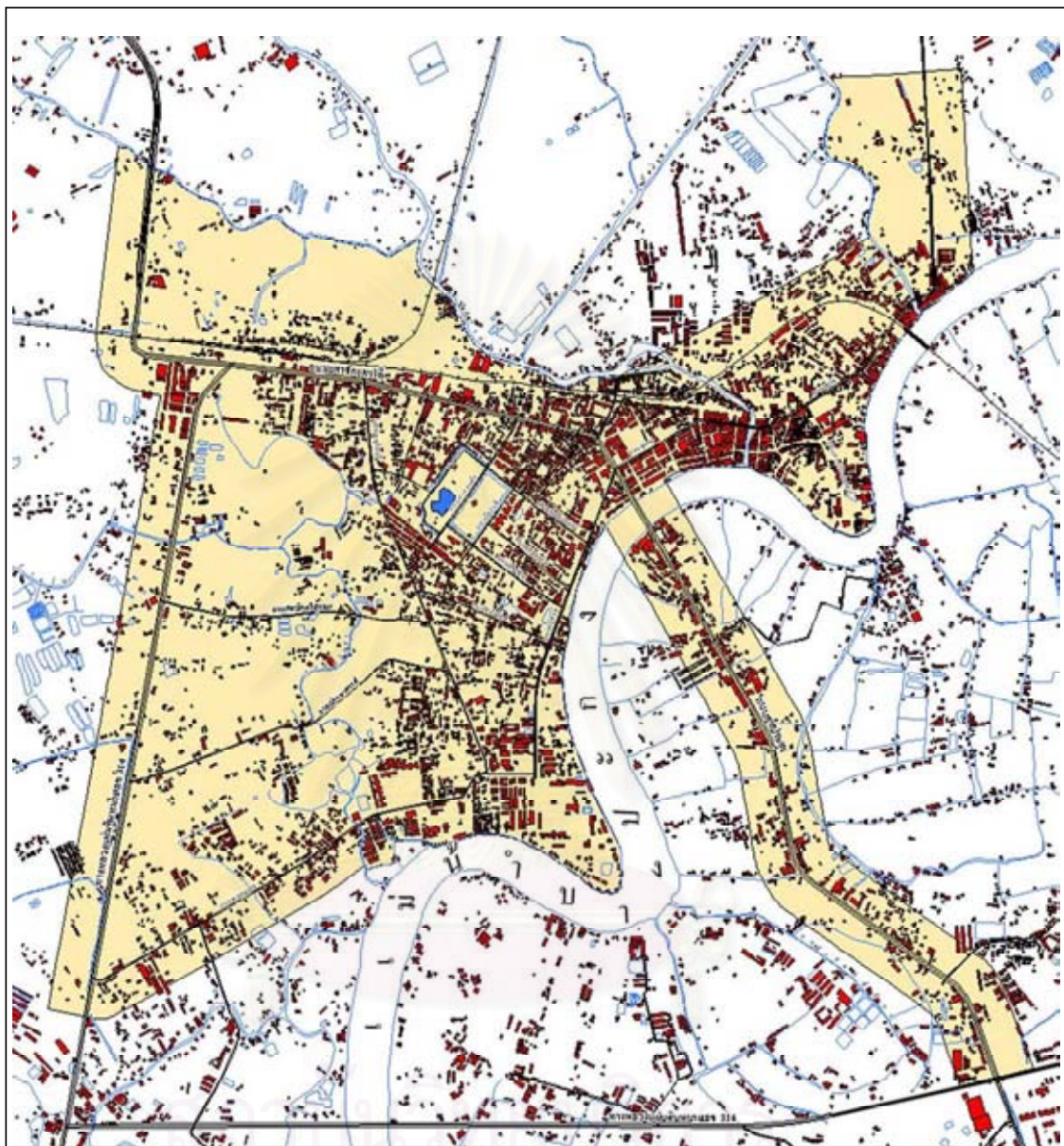


ภาพที่ 4.7 สภาพอาคารใหม่ภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

- 2)ความสูงของอาคาร แบ่งออกได้เป็น 4 ระดับ (ภาพที่ 4.8) คือ
- อาคารสูง 1 ชั้น เป็นความสูงของอาคารในบางส่วนของพื้นที่ศึกษา
 - อาคารสูง 2 ชั้น ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยริมแม่น้ำบางปะกงที่ถนนมรุพงษ์และบริเวณถนนพานิช
 - อาคารสูง 3 ชั้น ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ที่สร้างขึ้นใหม่ บริเวณถนนชุมพล ถนนพานิช และถนนสันติราษฎร์
 - อาคารสูง 4 ชั้นขึ้นไป เป็นอาคารที่สร้างขึ้นใหม่กระจายอยู่เป็นส่วนน้อยของพื้นที่ศึกษา

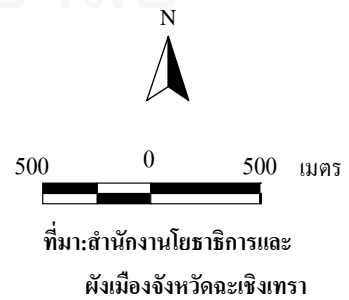


ภาพที่ 4.8 ความสูงของอาคารภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองละเซียงเทธา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.6 การกระจายตัวของอาคารและที่พักอาศัยภายในพื้นที่
เทศบาลเมืองละเซียงเทธา



4.3.7 ประเภทของการใช้ที่ดินของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

พื้นที่การวางผังเมืองรวมของเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราประกอบด้วย 1 ตำบล คือ ตำบลหน้าเมือง เป็นพื้นที่อยู่ในเขตบังคับใช้ผังเมืองรวมตามประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 335 (พ.ศ. 2540) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีโครงสร้างการใช้ที่ดินในลักษณะ “ชุมชนศูนย์กลางเดี่ยว” โดยมีศูนย์กลางอยู่บริเวณเชิงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงริมถนนชุมพล ด้านเหนือของถนนมหาจักรพรรดิ ซึ่งเป็นที่ตั้งสถานีจอครถ บขส. ศูนย์การค้าตะวันออกพลาซ่าและตลาดสด ส่วนทางด้านใต้ถนนมหาจักรพรรดิ เป็นที่ตั้งศูนย์ราชการของจังหวัดฉะเชิงเทรา และหน่วยงานสาธารณสุขปภค สาธารณูปการต่างๆ ส่วนย่านที่พักอาศัย ร้านค้าย่อยและกิจกรรมอุตสาหกรรมกระจายตัวอยู่โดยรอบเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา (แผนที่ 4.6)

ในปัจจุบันมีพื้นที่ประโยชน์ใช้สอยทั้งสิ้น 7,975 ไร่ มีพื้นที่อยู่ในเขตเทศบาล 3,351 ไร่หรือร้อยละ 42.01 ของพื้นที่เทศบาล มีสัดส่วนการใช้ที่ดินเมืองต่อประชากรในเขตเทศบาลเท่ากับ 15 คนต่อไร่ โดยได้มีการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเทศบาลฯไว้ดังนี้ (แผนที่ 4.7)

1) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่อยู่ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ได้แก่ บริเวณเลียบบางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ถนนเทพคุณากร ถนนประชาสรรค์ ถนนพระยาศรีสุนทร

2) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ พื้นที่บริเวณถนนศรีโสธรตัดใหม่ ถนนสุภกิจ และบริเวณเลียบบางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304

3) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ ส่วนใหญ่รวมตัวอยู่บริเวณพื้นที่ถนนชุมพล ถนนเปรมประชาและถนนพานิชย์กับบริเวณริมแม่น้ำบางปะกง ซึ่งเป็นบริเวณพาณิชยกรรมเดิมและตามแนวถนนมหาจักรพรรดิ ซึ่งเป็นบริเวณพาณิชยกรรมใหม่ โดยมีจุดดึงดูดกิจกรรมทางเศรษฐกิจอยู่ 4 บริเวณ คือ

- บริเวณถนนชุมพล เป็นย่านการค้าและศูนย์รวมกิจกรรมทุกชนิดของเทศบาล อันได้แก่ ตลาดสดทั้ง 4 แห่ง คือ ตลาดสดศูนย์การค้าตะวันออก ตลาดบ่อบัว ตลาดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์และตลาดเกื้อกูล ศูนย์การค้าส่งและค้าปลีก นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลศูนย์ โรงแรม ศูนย์การค้า สถาบันการเงินทุกสถาบัน สถานีตำรวจ รวมทั้งสถานีจอครถประจำทางต่างจังหวัดและภายในเทศบาล มีพื้นที่บริเวณศูนย์กลางประมาณ 90 ไร่

- บริเวณสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา ความสำคัญของการค้าบริเวณนี้ขึ้นอยู่กับความสำคัญของสถานีรถไฟ หากในอนาคตมีการใช้บริการรถไฟเพิ่มมากขึ้น การใช้ที่ดินทางพาณิชยกรรมในบริเวณนี้ก็จะเพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน เพราะเป็นพื้นที่ให้บริการลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้บริการของสถานีรถไฟเป็นหลักและผู้ผ่านเข้า-ออก เนื่องจากอยู่ปากทางเข้าสู่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

- บริเวณวัดโสธรวรวิหาร บริเวณนี้เป็นการค้าเพื่อบริการนักท่องเที่ยวที่มานมัสการหลวงพ่อโสธร สินค้าทั่วไปได้แก่ อาหารสด-แห้ง ผลไม้ต่างๆ

- บริเวณศูนย์ราชการ บริเวณผู้มาติดต่อราชการและข้าราชการ เป็นประเภทอาหารประจำวัน

สรุปการใช้ที่ดินของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราประเภทที่พักอาศัยจะกระจายอยู่รอบๆ บริเวณการค้า ทั้ง 4 บริเวณ โดยรวมตัวหนาแน่นทางด้านทิศเหนือของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา บริเวณริมคลองท่าไข่ ซึ่งเป็นชุมชนเดิม ทางด้านใต้ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยของข้าราชการในจังหวัด นอกนั้นกระจายอยู่ 2 ฟากข้าง ถนนมหาจักรพรรดิและถนนสุขประยูร ลักษณะอาคารทั่วไปเป็นบ้านเดี่ยว 1- 2 ชั้น เป็นศูนย์กลางการค้า เครื่องมือการเกษตรกรรม เช่น เครื่องสูบน้ำ รถไถ ธุรกิจการเงิน การบริการ ร้านอาหาร ร้านซ่อมรถยนต์ และร้านค้าทั่วไปจนถึงบริเวณสถานีรถไฟ

4)ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่บริเวณสวนสาธารณะ สวนสุขภาพ สวนยูงทอง สวนมรุพงษ์ และสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ฉะเชิงเทราและมีสนามกีฬาอยู่หน้าศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นสถานที่พักผ่อน ออกกำลังกาย

5)ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา จะกระจายอยู่เป็นแห่งๆทั่วเขตเทศบาล มีพื้นที่การใช้ที่ดินทั้งสิ้น 241.09ไร่ พื้นที่การศึกษา มีการกระจายตัวในลักษณะรวมศูนย์ในบริเวณใจกลางเมือง บริเวณที่มีโรงเรียนอยู่มาก ได้แก่ บริเวณสองฟากถนนสุขกิจ,บริเวณตอนใต้ใกล้กับวัดโสธรและบริเวณทางด้านตะวันออกของถนนมหาจักรพรรดิทั้งสองฟากถนนมาถึงเชิงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ดังนี้

- ระดับอนุบาล อยู่หนาแน่นบริเวณศูนย์กลางเทศบาลได้แก่ ถนนมหาจักรพรรดิ และบริเวณชุมชนคลองท่าไข่
- ระดับประถมศึกษา กระจายตัวอยู่ทั้งเทศบาลและอยู่หนาแน่นบริเวณศูนย์กลางชุมชนถนนมหาจักรพรรดิและคลองท่าไข่
- ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น กระจายอยู่ตามแนวเหนือ-ใต้ของเทศบาล ตั้งแต่บริเวณวัดเทพนิมิตรทางเหนือจนถึงวัดโสธรฯ ทางใต้ และหนาแน่นบริเวณศูนย์กลางชุมชนและคลองท่าไข่
- ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย อยู่บริเวณหัวถนนมหาจักรพรรดิติดกับถนนชุมพลและถนนมรุพงษ์เท่านั้น
- ระดับอาชีวศึกษา อยู่รวมในบริเวณเดียวกับระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย 3 แห่ง มีเพียงวิทยาลัยครูแห่งเดียวที่อยู่บริเวณทางใต้ใกล้วัดโสธรฯ

6)ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทยได้แก่ บริเวณกำแพงเมืองฉะเชิงเทรา

7)ที่ดินประเภทสถาบันศาสนาจะกระจายอยู่เป็นแห่งๆ ทั่วเขตเทศบาล โดยมีวัดทางพุทธศาสนา 4 แห่ง วัดจีน 2 แห่ง มัสยิดกลาง 1 แห่ง และโบสถ์ 1 แห่ง

8) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

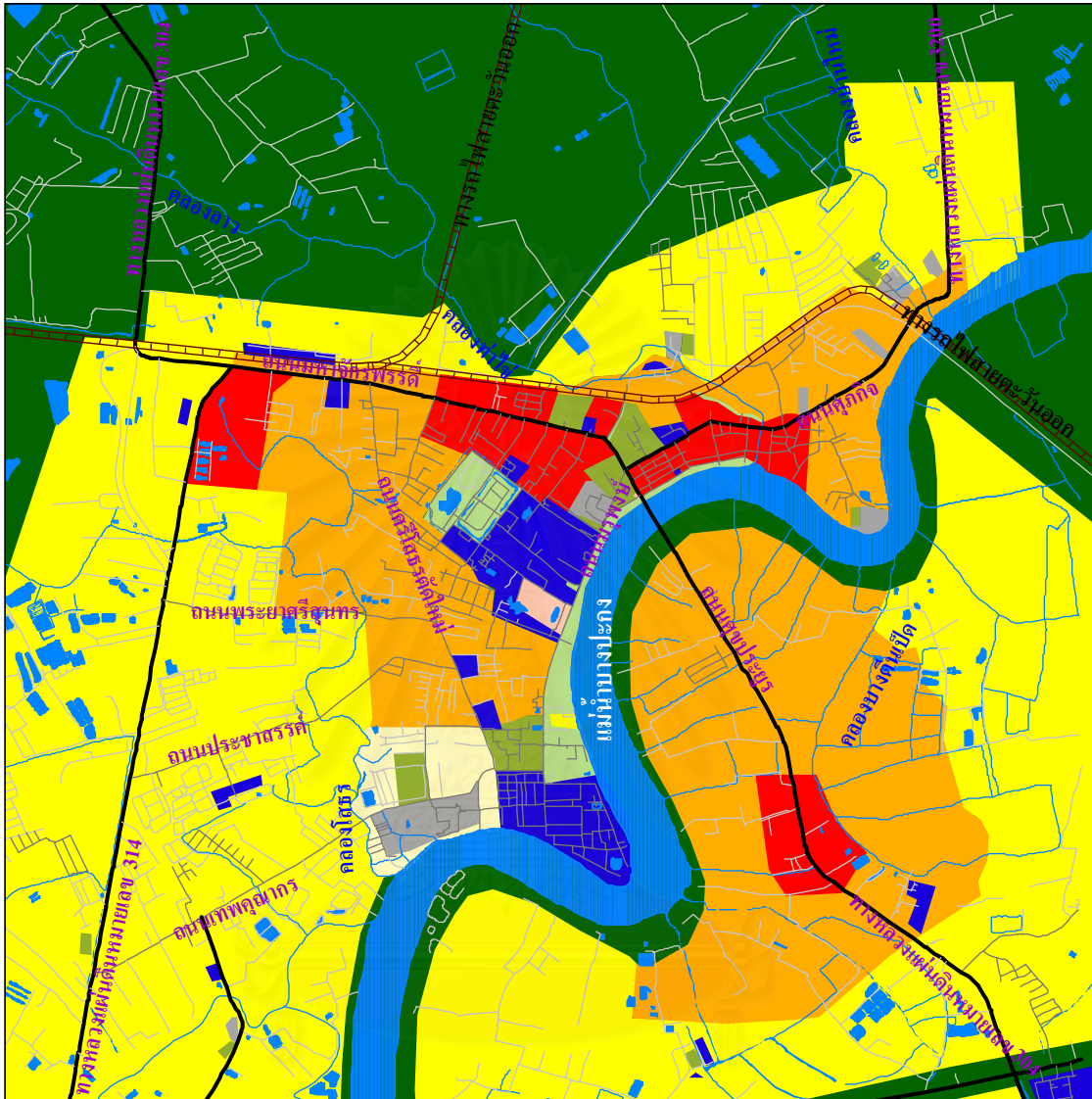
ส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนเรืองวุฒิ ถนนจตุรทิศถนน ๓ ถนนยุทธดำเนิน ถนนสุขเกษม ถนนมรุพงษ์ และถนนหน้าเมือง ได้แก่ ที่ทำการของรัฐทั้งหมดรวมทั้งสาธารณูปการ เช่น ศาลากลางจังหวัด ศาลจังหวัด โรงพยาบาล ที่ทำการประปา โทรศัพท์ฯ รวมกันเป็นกลุ่มอาคารในลักษณะของศูนย์ราชการบริเวณระหว่าง ถนนมรุพงษ์กับถนนเทศบาล 1 นอกนั้นรวมเป็นกลุ่มในบริเวณหัวถนนชุมพล ติดกับถนนมหาจักรพรรดิ และบริเวณเชิงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงทางด้านตะวันออกของวัดโสธรไปถึงฝั่งแม่น้ำบางปะกง เป็นที่ดินในราชการทหาร(กองพันทหารช่างที่ 2) และมีบางส่วนกระจายไปตามถนนสายต่างๆ ในลักษณะโคกเดี่ยว เมื่อพิจารณาโดยส่วนใหญ่แล้ว สถาบันราชการเกือบทั้งหมดจะอยู่รวมกัน ในบริเวณศูนย์กลางเดี่ยว คือ รัศมีจากสี่แยกเชิงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงเป็นส่วนใหญ่

9) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมภายในเทศบาลเมือง ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กหรืออุตสาหกรรมภายในครัวเรือน กระจายปะปนไปทั่วกับการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ มีการรวมกลุ่มในพื้นที่ไม่ชัดเจน ส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณริมคลองท่าไข่ ได้แก่ อุตสาหกรรมน้ำแข็ง โรงงานไม้อัด เขตก่อสร้างต่างๆ ส่วนโรงสีมักจะอยู่นอกเขตเทศบาล โดยอยู่มาทางด้านทิศใต้ของเทศบาลเมือง ส่วนทางฝั่งตะวันออกตามถนนสุขประยูร มีการรวมตัวของอุตสาหกรรมค่อนข้างชัดเจน ได้แก่ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ซ่อมสร้างเครื่องไฟฟ้า และอุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ก่อสร้าง ทั้งนี้โดยอาศัยความได้เปรียบในด้านการเข้าถึงชุมชนและภายนอกได้สะดวก

สรุปการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การพาณิชย์กรรม หน่วยราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่และไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ แสดงดังภาพที่ 4.9

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่

สัญลักษณ์

- | | | | | | |
|--|---|--|---------------------------|--|----------------------|
| | ทางรถไฟ | | ถนนสายหลัก | | ถนนสายรอง |
| | อนุรักษ์เพื่ออยู่อาศัย | | เกษตรกรรม | | อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม |
| | ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย | | สถาบันการศึกษา | | สถาบันศาสนา |
| | ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง | | ที่โล่งเพื่อ
นันทนาการ | | สถาบันราชการ |
| | พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย
หนาแน่นมาก | | | | แม่น้ำ คลอง สระน้ำ |

N

500 0 500 เมตร

ราชการและ
ผังเมืองเชียงใหม่



การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย



การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย



การใช้ที่ดินประเภทสถานที่ราชการ



การใช้ที่ดินประเภทศาสนสถาน



การใช้ที่ดินประเภทสถานศึกษา



การใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์

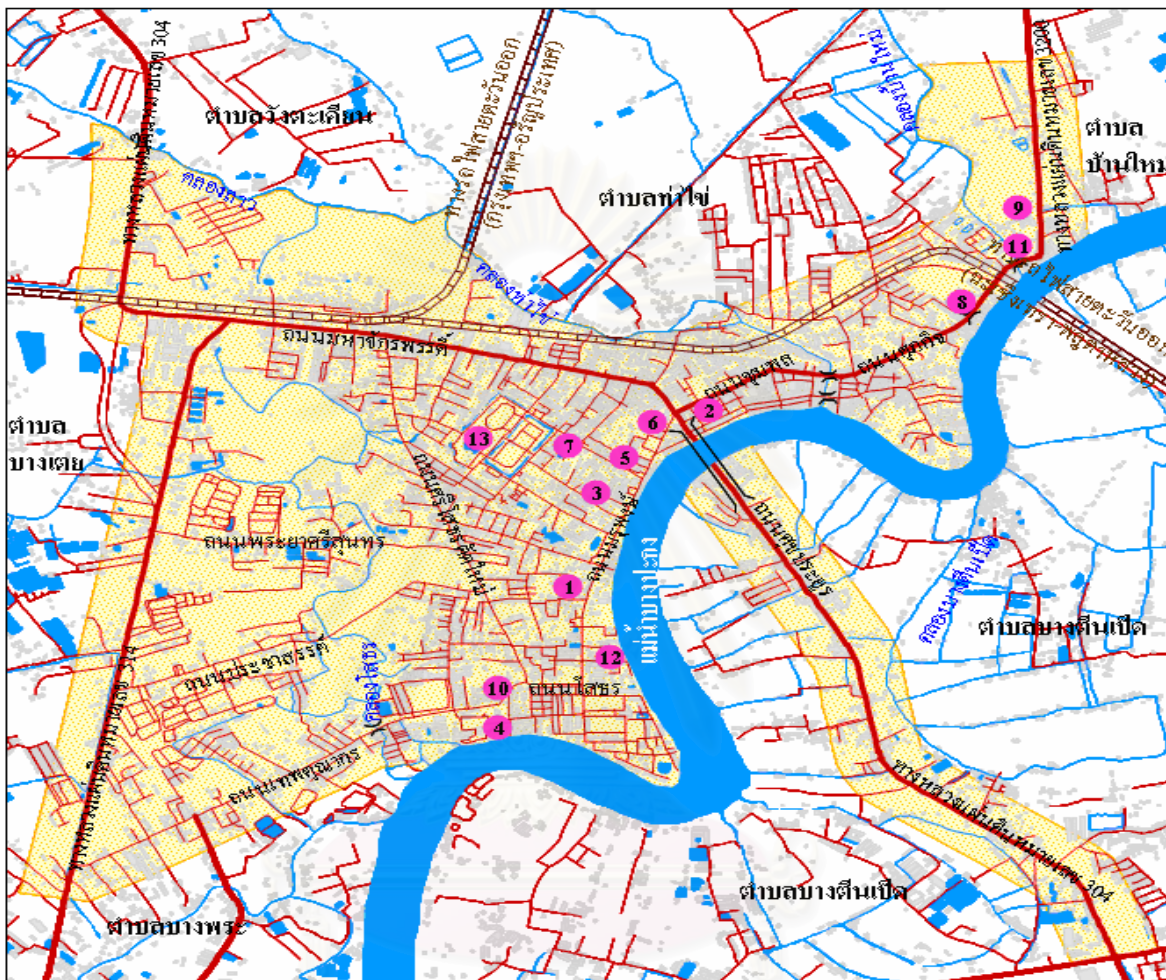


การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ

ภาพที่ 4.9 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4.3.8 สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยว

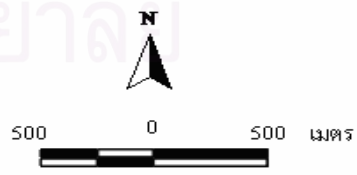
ภายในเขตเทศบาลเมืองจะเข็ญเทรามีสถานที่ที่น่าสนใจ เป็นแหล่งท่องเที่ยวและโบราณสถานที่สำคัญ 13 แห่ง ได้แก่ (แผนที่ 4.8 และตารางที่ 4.4)



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเข็ญเทรา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ท่องเที่ยวในเทศบาลเมืองจะเข็ญเทรา

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ❶ กำแพงเมืองจะเข็ญเทรา ❷ ศาลากลางจังหวัดจะเข็ญเทราหลังเก่า ❸ อาคารไทรงามหลังเก่า ❹ วัดโฆธรรามวรวิหาร ❺ ศาลหลักเมืองจังหวัดจะเข็ญเทรา ❻ วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎิ์ ❼ พระบรมราชานุสรณ์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว | <ul style="list-style-type: none"> ❽ วัดอภัยดาตถาราม ❾ วัดจีนประชาสโมสร ❿ อนุสาวรีย์พระยาศรีสุนทร ไทหาญ ⓫ ตลาดบ้านใหม่ ⓬ กำหนักกรมหมื่นนรุพจนันท์ศิริพัฒน์ ⓭ สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์จะเข็ญเทรา |
|--|--|



ผังเมืองจังหวัดจะเข็ญเทรา

ตารางที่ 4.4 สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยวในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	รูปภาพ
<p>1) กำแพงเมืองฉะเชิงเทรา</p> <p>กำแพงเมืองฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่ที่ถนนมรุพงษ์ ซึ่งสร้างในสมัยรัชกาลที่ 3 ปี พ.ศ.2377 มีเนื้อที่ 19 ไร่ 2 งาน ก่อด้วยอิฐปูน เพื่อป้องกันข้าศึกศัตรูมารุกรานและในสมัยรัชกาลที่ 3 ได้ใช้เป็นที่ตั้งมั่นของกองทัพในการปราบกบฏอั้งยี่ (พ่อค้าฝิ่นเถื่อนชาวจีนที่ก่อความวุ่นวายปล้นสะดมชาวเมือง) กำแพงเมืองป้อมปราการนี้ ในปัจจุบันบริเวณหน้ากำแพงเมืองจัดเป็นสวนสาธารณะ สำหรับพักผ่อนและชมทิวทัศน์แม่น้ำบางปะกง</p>	
<p>2) ศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทราหลังเก่าหรือศาลารัฐบาลมณฑลปราจีน</p> <p>สร้างเมื่อ พ.ศ. 2449 ตั้งอยู่ที่ถนนนิคมไทย เป็นอาคารชั้นเดียว ก่ออิฐปูน หลังคาเครื่อง ไม้มุงกระเบื้องเป็นที่ทำการมณฑลปราจีนบุรีเก่า ได้ถูกไฟไหม้เมื่อ 1 มกราคม 2527 และได้ก่อสร้างขึ้นแทนที่เดิม ปัจจุบันมีการบูรณะขึ้นใหม่เป็นสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	
<p>3) อาคารไปรษณีย์หลังเก่า</p> <p>ตั้งอยู่ที่ถนนมรุพงษ์ สร้างเมื่อ พ.ศ. 2458 เป็นอาคารก่ออิฐถือปูนชั้นเดียว ยกพื้นสูง เครื่องบนเป็นไม้มุงกระเบื้องรูปว่าว เนื้อที่ประมาณ 95.16 ตารางวา เดิมเป็นที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหลังเก่าที่เปิดใช้ในจังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	
<p>4) วัดโสธรวรารามวรวิหาร</p> <p>ตั้งอยู่ที่ถนนเทพคุณากร ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง แต่เดิมมีชื่อว่า วัดหงษ์ สร้างขึ้นในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย เป็นที่ประดิษฐานหลวงพ่อบุญรอด ตามประวัติความเป็นมาเล่าว่าพระพุทธรูปนี้ได้ลอยน้ำมาและมีผู้อัญเชิญขึ้นมาประดิษฐานที่วัดแห่งนี้ จึงเป็นพระศักดิ์สิทธิ์ คู่บ้านคู่เมืองประดิษฐานอยู่ในพระอุโบสถหลังใหม่ที่มีลักษณะเป็นอาคารทรงไทย ที่ออกแบบพิเศษเฉพาะรัชกาลที่ 9 บริเวณท่อน้ำมีบริการเรือหางยาวรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างตลาดในตัวเมืองและวัดโสธรฯ และเรือบริการท่องเที่ยวลำน้ำบางปะกง</p>	

สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยวในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	รูปภาพ
<p>5) ศาลหลักเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่ที่ถนนมรุพงษ์ สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2377 ในสมัยรัชกาลที่ 3 ภายในศาลมีเสาหลักเมืองยอดหัวเม็ด จนมาถึงสมัยรัชกาลที่ 5 เสาหลักเมืองเกิดชำรุด จึงได้สร้างเสาใหม่ด้วยไม้มะค่า เมื่อปี พ.ศ. 2438 และต่อมาได้บูรณะอาคารศาลเจ้าพ่อหลักเมืองขึ้นใหม่ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยามมกุฎราชกุมาร ได้เสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพิธีเปิดเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2542</p>	
<p>6) วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎ์ (วัดเมือง) ตั้งอยู่ที่ถนนมรุพงษ์ เดิมชื่อวัดเมือง พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้สร้าง เมื่อครั้งเกิดการสร้างบ้านเมืองใหม่ของเมืองฉะเชิงเทราในปี พ.ศ. 2377 ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เสด็จประพาสจังหวัดฉะเชิงเทราจึงได้พระราชทานนามวัดแห่งนี้ให้ใหม่ว่า วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎ์ ซึ่งแปลว่า วัดที่ลูงของพระเจ้าแผ่นดินทรงสร้าง</p>	
<p>7) พระบรมราชานุสรณ์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ตั้งอยู่ที่หน้าศาลากลางจังหวัด ถนนเรืองวุฒิ สร้างขึ้นเป็นพระบรมราชานุสาวรีย์ เนื่องจากพระองค์ได้เสด็จฯ มาเยี่ยมราษฎรที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ถึง 3 ครั้ง</p>	
<p>8) วัดอุภัยภาติการาม (วัดช่าปอง) ตั้งอยู่ที่ถนนศุภกิจ เดิมเป็นวัดจีน แต่ปัจจุบันแปรสภาพเป็นวัดญวนในลัทธิมหายาน เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2450 เมื่อรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จพระราชดำเนินมาที่วัดแห่งนี้ ทรงพระราชทานเงินบำรุงวัด 200 บาท และได้พระราชทานนามวัดแห่งนี้ว่า วัดอุภัยภาติการาม และทรงโปรดให้เรียกหลวงพ่อดอของวัดนี้ว่า "พระไตรรัตนนายก" หรือที่ชาวจีนเรียกว่า เจ้าพ่อช่าปอง</p>	
<p>9) วัดจีนประชาสโมสร (วัดเล่งฮกยี่) เป็นวัดจีนในพุทธศาสนาฝ่ายมหายานที่ข้ายมาจากวัดเล่งเน่ยยี่ ในกรุงเทพฯ ตั้งอยู่ที่ถนนศุภกิจ สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ภายในวัดมีรูปปั้นขนาดใหญ่ของจุดโลกบาลและพระพุทธรูป 3 องค์ คือ พระยูไล พระโณโทสุตและพระเอี้ยซือสุต ล้วนสร้างขึ้นจากกระดาศ นำมาจากเมืองเซียงไฮ้ ประเทศจีนนอกจากนี้ยังมีวิหารศักดิ์สิทธิ์ต่าง ๆ อาทิ วิหารบูรพาจารย์ วิหารเจ้าแม่กวนอิม วิหารว่องฮ้วนตี่ วิหารตี้ซังฮ้อง</p>	

สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยวในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	รูปภาพ
<p>10) อนุสาวรีย์พระยาสุรินทรภักดีโฆหาร (น้อย อาจารย์ยางกูร) ตั้งอยู่ที่ถนนศรีโสธรตัดใหม่ ซึ่งท่านเป็นชาวลอง โสรเมืองแปดริ้ว และได้รับการยกย่องให้เป็นบรมครูขุนนิยบุคคล ในทางภาษาไทย ท่านได้แต่งแบบเรียนภาษาไทย ได้แก่ หนังสือมูลบท บรรพกิจ วาหะนิคตินิกร อักษรประโยค สังโยคพิธาน พิศาลการ์ณฑ์ และไวพจน์พิچارณ์ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพิธีเปิดเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2542</p>	
<p>11) ตลาดบ้านใหม่ เป็นตลาดโบราณริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงอายุกว่าร้อยปี ตั้งอยู่ที่ ถนนศุภกิจ ทางไปอำเภอบางน้ำเปรี้ยว เดิมเคยเป็นแหล่งชุมชนชาวจีน ที่มีความคึกคัก มีการค้าขายสินค้าต่างๆมากมาย ด้วยความมีเสน่ห์ของ ความเก่าแก่ของตลาดเรือนไม้และมีการฟื้นฟูเป็นตลาดบกเพื่อการ ท่องเที่ยว</p>	
<p>12) ตำนานกรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์ ตั้งอยู่ที่ถนนมรุพงษ์(ปัจจุบันเป็นบ้านพักผู้ว่าราชการจังหวัด ฉะเชิงเทรา)เมื่อวันที่ 24-29 มกราคม พ.ศ. 2450 พระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงเสด็จมาประทับแรมในคราวเสด็จประพาส จังหวัดฉะเชิงเทราและได้ทรงพระราชทานพระบรมฉายาลักษณ์ไว้ ประจำตำหนักนี้</p>	
<p>13) สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่ที่ถนนสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ บริเวณศูนย์ราชการ หน้าศาลากลาง จังหวัดฉะเชิงเทรา มีเนื้อที่ 90 ไร่ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยาม มกุฎราชกุมารเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพิธีเปิดเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2543</p>	

สถานที่ที่น่าสนใจและแหล่งท่องเที่ยวภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์
หาคักยภาพพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่จะกล่าวในบทต่อไป

4.3.9 การบริการด้านโครงสร้างพื้นฐานของเมือง

ภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่มีพื้นที่ 12.76 ตารางกิโลเมตร การใช้ที่ดินเป็นไปตามผังเมืองรวมที่ประกาศใช้ในปี พ.ศ. 2530 โดยพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นกรรมสิทธิ์ของส่วนราชการ ได้แก่ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ราชพัสดุ สำนักงานปฏิรูปที่ดินและการรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานที่ให้บริการด้านโครงสร้างพื้นฐานมีดังนี้ (แผนที่ 4.9)

1) การบริการด้านกระแสไฟฟ้า อยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยได้รับกระแสไฟฟ้าจากสถานีจ่ายไฟย่อยบ้านท่าถั่ว มีกำลังการผลิตขนาด 80 เมกกะวัตต์และสถานีไฟฟ้าคลองขวางมีกำลังการผลิตขนาด 100 เมกกะวัตต์ ซึ่งจำหน่ายไฟฟ้าให้กับประชาชนในเขตเทศบาลได้อย่างเพียงพอ สำหรับไฟฟ้าสาธารณะตามถนนหนทางและสถานที่สาธารณะต่างๆ การติดตั้งและการบำรุงรักษาไฟเป็นหน้าที่ของเทศบาลที่จัดให้มีการขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะออกไปตามความจำเป็นและบำรุงรักษาโคมไฟฟ้าและอุปกรณ์เมื่อเกิดการชำรุดเสียหาย (เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, 2549)

2) การบริการด้านน้ำประปา การประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทราได้จ้างบริษัทประปาฉะเชิงเทรา จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบให้บริการน้ำประปาในเขตเทศบาลโดยอาศัยแหล่งน้ำดิบจากคลองชลประทานท่าไข่ สามารถให้บริการน้ำประปาให้แก่ประชาชนในเขตเทศบาลได้อย่างทั่วถึง นอกจากนี้ยังมีบ่อเก็บน้ำสำหรับน้ำแล้งที่น้ำทะเลท่วมถึงอีก 200,000 ลบ.ม. ในบริเวณที่ทำกรฯ ท่าไข่ มีกำลังผลิตสูงสุดในปัจจุบัน 9,600 ลบ.ม./วัน

พื้นที่การประปาที่อยู่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในปัจจุบัน ได้แก่ บริเวณศูนย์ราชการและบริเวณใกล้เคียงระหว่างถนน โสธรตัดใหม่จนถึงริมแม่น้ำบางปะกงฝั่งตะวันตก ส่วนทางใต้มีท่อเมนถึงวัดโสธรฯ นอกจากนี้ได้แก่ สองฟากข้างถนนมหาจักรพรรดิ, ถนนสุขประยูร ช่วงจากสะพานไปตามถนนระยะทางประมาณ 600 เมตร บริเวณศูนย์การค้า บนถนนชุมพลทั้งบริเวณชุมชนคลองท่าไข่และสองฟากข้างถนนสุภกิจ ตั้งแต่ริมคลองท่าไข่ ไปตามถนนสุภกิจจนถึงโค้งถนนโกสัวัดจินประชาสรรค์ (รวมพื้นที่ที่ได้รับบริการประมาณร้อยละ 60 ของพื้นที่เขตเทศบาล) (เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, 2549)

3) การบริการด้านโทรศัพท์ บริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ที่ศูนย์บริการลูกค้าสาขาจังหวัดฉะเชิงเทรา ให้บริการโทรศัพท์ภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งปัจจุบันมีเลขหมายทั้งสิ้น 40,256 เลขหมาย โดยเลขหมายที่มีผู้เช่ามีทั้งหมด 33,612 เลขหมาย และมีตู้โทรศัพท์สาธารณะของบริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,609 เลขหมาย ในส่วนของบริษัท TT&T จำกัด (มหาชน) ที่ศูนย์บริการลูกค้าคลองนาให้บริการโทรศัพท์ภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งปัจจุบันมีเลขหมายทั้งสิ้น 11,000 เลขหมาย โดยเลขหมายที่มีผู้เช่าทั้งหมด 6,645 เลขหมาย และมีตู้โทรศัพท์สาธารณะของบริษัท TT&T จำกัด (มหาชน) จำนวน 141 เลขหมาย, ตู้โทรศัพท์สาธารณะของการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) จำนวน 16 เลขหมาย (เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, 2549)

4) การบริการด้านการกำจัดขยะ ในปี พ.ศ. 2549 เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 55 ตัน/วัน ซึ่งคิดเป็นอัตราการเกิดขยะมูลฝอยในเขตพื้นที่เทศบาลประมาณ 1.2 กิโลกรัม/คน/วัน โดยกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม มีหน้าที่รับผิดชอบในการนำขยะมูลฝอยไปสู่สถานที่กำจัดขยะมูลฝอย โดยมีรถยนต์ที่ใช้จัดเก็บขยะรวมทั้งหมด 12 คัน และมีระบบกำจัดขยะมูลฝอยแบบฝังกลบอย่างถูกหลักสุขาภิบาล โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการออกแบบก่อสร้าง ได้แก่

- สถานีขนถ่ายมูลฝอย ตำบลบางขวัญ อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา มีพื้นที่ประมาณ 30 ไร่ ห่างจากเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราไปทางเส้นทางบางปะกงเป็นระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร กำจัดโดยการถมและเผาทิ้ง

- สถานีฝังกลบมูลฝอย ตำบลเกาะขนุน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา มีพื้นที่ประมาณ 80 ไร่ อยู่ห่างจากสถานีขนถ่ายมูลฝอย ตำบลบางขวัญ ประมาณ 50 กิโลเมตร

ในปัจจุบันสถานีฝังกลบขยะมูลฝอย ตำบลเกาะขนุนไม่สามารถเปิดใช้งานที่ฝังกลบได้ เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจึงใช้บ่อกำจัดขยะชั่วคราวที่สถานีขนถ่ายมูลฝอย ตำบลบางขวัญ เป็นที่สำหรับทิ้งและกำจัดขยะมูลฝอย ทำให้ประสบกับปัญหาปริมาณขยะล้นบ่อ เนื่องจากบ่อรับขยะรองรับได้ในปริมาณน้อย ซึ่งในการแก้ไขปัญหาทุกๆ ปี เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจะทำการจ้างเหมาเอกชนขนย้ายขยะมูลฝอยที่ย่อยสลายแล้วออกจากพื้นที่เพื่อให้มีพื้นที่รองรับขยะได้

จากการที่ไม่สามารถนำขยะมูลฝอยเข้าฝังกลบในบ่อฝังกลบที่ตำบลเกาะขนุนได้ ทำให้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจึงต้องคิดและศึกษาหาวิธีต่างๆ เพื่อกำจัดขยะมูลฝอยให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดำเนินการสร้างบ่อหมักก๊าซชีวภาพ เพื่อนำก๊าซที่ได้จากขยะผลิตเป็นกระแสไฟฟ้าและกากที่เหลือนำไปทำเป็นปุ๋ยอัดเม็ด ซึ่งขณะนี้กำลังศึกษาข้อระเบียบ กฎหมาย หากไม่มีปัญหาในเรื่องระเบียบและกฎหมายแล้ว เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจะมีวิธีการกำจัดขยะที่สมบูรณ์และจะไม่มีปัญหาในการกำจัดขยะอีกต่อไป

5) การบริการด้านการระบายน้ำ ปัจจุบันของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นแบบท่อรวม ทั้งน้ำทิ้งและน้ำฝนลงสู่แม่น้ำบางปะกง มีจุดลงแม่น้ำบางปะกง มีจุดลงแม่น้ำ 4 จุด ได้แก่ บริเวณคลองท่าไข่, บริเวณสนามเด็กเล่น, บริเวณเชิงสะพานบางปะกงและบริเวณคลองโสธร โดยวางท่อไปตามสองฟากถนน บริเวณที่มีการวางท่อระบายน้ำได้แก่ บริเวณถนนสุขกิจ ถนนชุมพล ถนนมหาจักรพรรดิ ถนนมรุพงษ์ บริเวณศูนย์ราชการทั้งบริเวณและบริเวณวัดโสธรฯ

6) การบริการด้านการจัดการน้ำเสีย เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแห่ง โดยเฉพาะวัดโสธรวรารามวรวิหาร ซึ่งมีหลวงพ่อพุทธโสธรที่ประชาชนทั่วประเทศนับถือและเดินทางมานมัสการตลอดทั้งปี นอกจากนี้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรายังเป็นเขตส่งออกอุตสาหกรรม มีอาณาเขตติดต่อกับกรุงเทพมหานครและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากอยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้ความเจริญในด้านต่างๆเกิดขึ้นและกระจายตัวเข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทราอย่างรวดเร็ว

การพัฒนาและการขยายตัวของความเจริญอย่างรวดเร็วที่เข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทรานั้น ได้ส่งผลให้พื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัญหาขยะและปัญหาน้ำเน่าเสียที่จะมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลโดยตรง ปัจจุบันสามารถประเมินปริมาณน้ำเสียภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราได้ 18,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวันและจะเพิ่มขึ้นเป็น 23,780 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งหากปริมาณน้ำเสียเหล่านี้ไม่ได้รับการจัดการให้มีคุณภาพที่เหมาะสมก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะแล้ว ย่อมจะส่งผลกระทบต่อและเกิดปัญหาตามมา ฉะนั้นจึงจำเป็นต้องแก้ไขปัญหานี้อย่างเร่งด่วน

7) การบริการด้านระบบบำบัดน้ำเสียเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้ว่าจ้างบริษัทแอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัทคอนวัตแลนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด เป็นผู้ดำเนินการสำรวจศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระบบระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 โดยออกแบบเป็นระบบ Oxidation ditch มีความสามารถบำบัดน้ำเสียได้ 24,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ครอบคลุมบริเวณฝั่งตะวันตกของเทศบาลทั้งหมด ระบบบำบัดน้ำเสียตั้งอยู่ที่ถนนประชาสรรค์ซอย 3 มีพื้นที่ 21 ไร่ ซึ่งการก่อสร้างได้แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้ (แผนที่ 4.9)

- ระยะที่ 1 ก่อสร้างในปี พ.ศ. 2538-2541 ใช้งบประมาณจากกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย จำนวน 240 ล้านบาท ทำการก่อสร้างระบบท่อระบายน้ำ ท่อรวบรวมน้ำเสียอาคารชลศาสตร์ สถานีสูบน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย สามารถบำบัดน้ำเสียได้วันละ 12,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

- ระยะที่ 2 ก่อสร้างในปี พ.ศ. 2545-2548 ใช้งบประมาณจากกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ใช้งบประมาณก่อสร้าง 804 ล้านบาท ทำการก่อสร้างท่อระบายน้ำ ท่อรวบรวมน้ำเสียอาคารชลศาสตร์ สถานีสูบน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสียในส่วนที่เหลือทั้งหมด สามารถบำบัดน้ำเสียได้วันละ 12,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน เมื่อระบบบำบัดน้ำเสียเสร็จสมบูรณ์แล้ว จะสามารถบำบัดน้ำเสียได้วันละ 24,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

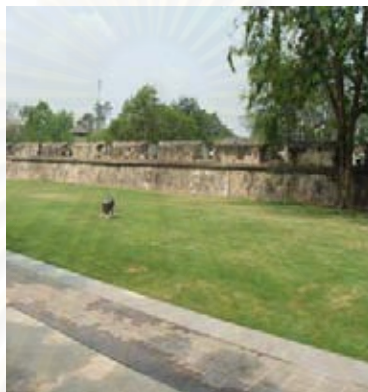
ส่วนระบบบำบัดน้ำเสียฝั่งตะวันออก กรมโยธาธิการได้มีการศึกษาและสำรวจใช้เป็นระบบบ่อฝัง (Facultative pond) ระบบบำบัดน้ำเสียจะตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ของเทศบาลประมาณ 64 ไร่ หลังกองพล-ทหารราบที่ 11 ซึ่งจะต้องมีการศึกษาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างในระยะต่อไป

8) การบริการด้านการจัดภูมิทัศน์ในเขตเมือง เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราได้ดูแลบำรุงรักษาสวนสาธารณะในเขตเทศบาลจำนวน 10 แห่ง ได้แก่

- สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ฉะเชิงเทรา มีพื้นที่ 90 ไร่
- สวนมรุพงษ์มีพื้นที่ 6 ไร่
- สวนสุขภาพมีพื้นที่ 5 ไร่
- สวนหน้ากำแพงเมือง มีพื้นที่ 1.5 ไร่
- สวนยูงทอง มีพื้นที่ 4 ไร่
- สวนฉลองศิริราชสมบัติครบ 72 พรรษา มีพื้นที่ 3 ไร่

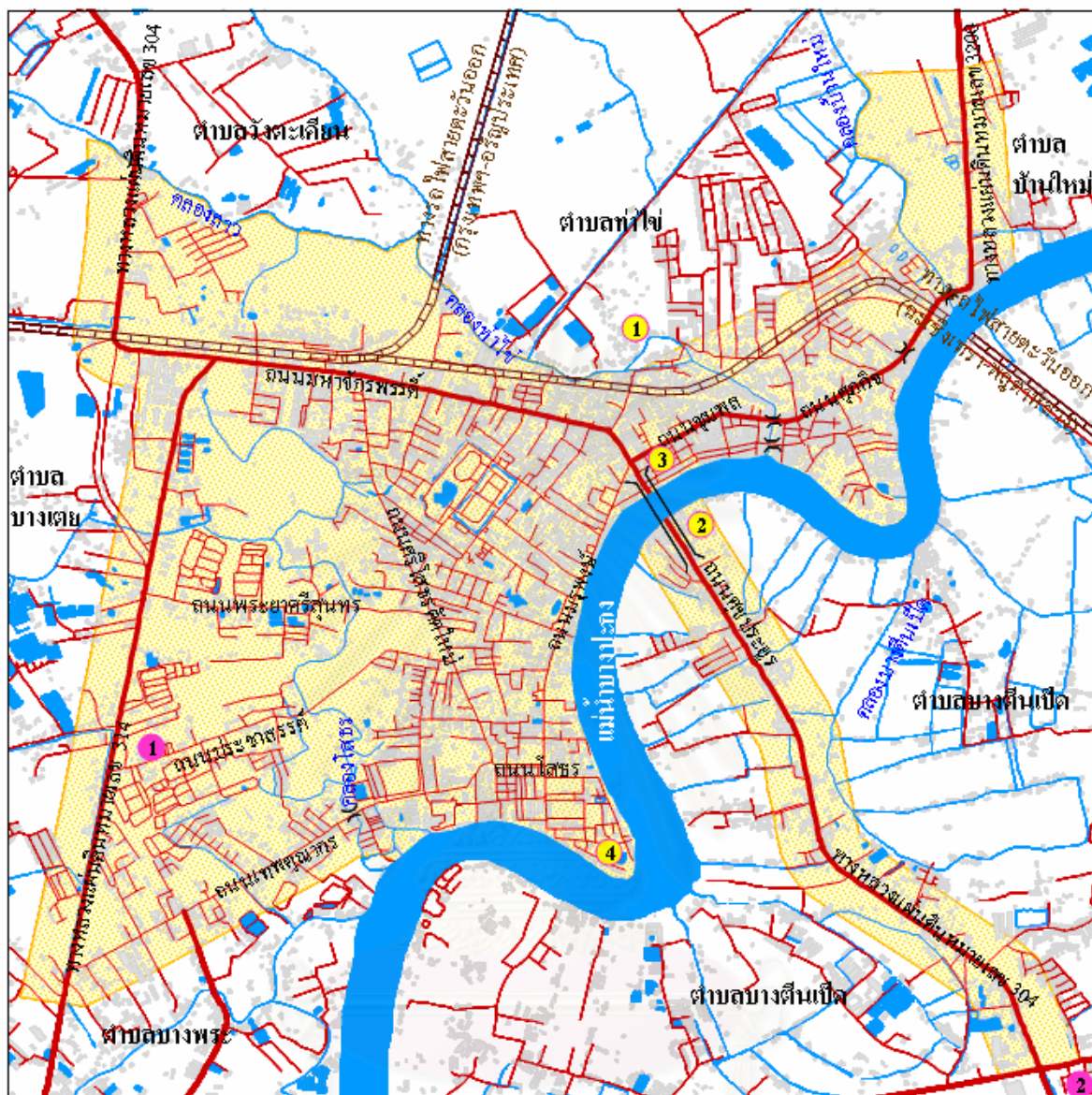
- สวนสาธารณะใต้สะพานรถไฟ บริเวณถนนสุขภกิจ มีพื้นที่ 1,200 ตารางกิโลเมตร
- สวนสาธารณะหน้าวัดเมือง มีพื้นที่ 3 ไร่

นอกจากนี้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรายังมีพื้นที่ดูแลเกาะกลางถนนสุขประยูรมีระยะทาง 4 กิโลเมตร เกาะกลางถนนมหาจักรพรรดิมีระยะทาง 2 กิโลเมตรและรวมเป็นพื้นที่สวนสาธารณะในเขตเทศบาล ประมาณ 112.5 ไร่



ภาพที่ 4.10 ภูมิทัศน์ในเขตเมืองเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจະเซียงเทรา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เทศบาลเมืองจະเซียงเทรา

ระบบบำบัดน้ำเสียเทศบาลเมืองจະเซียงเทรา

1 โรงบำบัดน้ำเสียฝั่งตะวันตก

2 โรงบำบัดน้ำเสียฝั่งตะวันออก

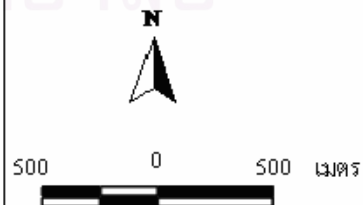
ระบบระบายน้ำเทศบาลเมืองจະเซียงเทรา

1 คลองท่าไผ่

2 สนามเด็กเล่น

3 เขิงสะพานบางประจง

4 คลองโสร



4.4 สภาพปัจจุบันทางด้านเศรษฐกิจของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

เนื่องจากเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เป็นแหล่งศูนย์กลางของจังหวัดฉะเชิงเทรา การประกอบอาชีพทั่วไปจึงเป็นอาชีพที่ไม่เน้นการเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ มีครัวเรือนที่ทำการเกษตรในปี พ.ศ. 2549 ของเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพียง 170 ครัวเรือน จากครัวเรือนทั้งสิ้น 6,836 ครัวเรือนหรือคิดเป็นร้อยละ 0.02 เท่านั้น ส่วนอาชีพที่ประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราทำมากที่สุด ได้แก่ อาชีพที่เกี่ยวกับการค้าปลีก ค้าส่งและบริการ คือ ร้อยละ 33.83 และ 28.23 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.5) นอกจากนี้ลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นกิจกรรมการอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการผลิตอาหาร การประกอบและการผลิตเครื่องมือเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์การก่อสร้างและของใช้ในครัวเรือน

ตารางที่ 4.5 แสดงสัดส่วนอาชีพประชากรเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราปี พ.ศ. 2549 (หน่วย: คน)

อาชีพประชากรในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	จำนวน	ร้อยละ
1. เกี่ยวกับการค้า	6,740	33.83
2. งานบริหาร	150	0.75
3. งานเสมียนธุรการ	139	1.10
4. งานวิชาชีพ	4,005	20.10
5. งานบริการ	5,626	28.23
6. งานขนส่ง	190	0.95
7. เกษตร-ประมง	755	4.29
8. งานการผลิต	65	0.33
9. อื่นๆ	232	1.67
10. ไม่มีงานทำ	1,763	8.75

ที่มา : เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, 2549

จากข้อมูลปี 2549 ของสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา ประชาชนของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในและนอกเขตเทศบาล (เขตวางผังเมืองรวมจังหวัดฉะเชิงเทรา สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา) มีผู้อยู่ในวัยทำงาน 32,941 คนหรือร้อยละ 80 ของประชากร ในจำนวนนี้มีงานทำร้อยละ 52 และว่างงานร้อยละ 9 นอกนั้นเป็นผู้ที่กำลังศึกษาและไม่มีการทำงาน รายได้ของผู้ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในระดับ 1,000-2,999 บาทต่อเดือน อาชีพที่ทำรายได้สูง ได้แก่ อาชีพด้านวิชาชีพบริหาร งานขนส่งและงานการผลิต

4.4.1 โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ

โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการพาณิชย์กรรม ด้านการค้าขายสินค้าอุปโภค-บริโภคต่างๆ ทั้งค้าปลีกและค้าส่ง รวมไปถึงธุรกิจบริการต่างๆ รองลงมาจะเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานในองค์กรเอกชนและรับจ้างทั่วไป

4.4.2 การเกษตรกรรม

การประกอบอาชีพทางการเกษตรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรานั้น จะเป็นการเกษตรเพื่อการบริโภคภายในครัวเรือน แม้สภาพพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเหมาะแก่การทำเกษตร แต่เนื่องจากความเป็นชุมชนเมืองอันเป็นศูนย์กลางความเจริญในด้านต่างๆ ของจังหวัดฉะเชิงเทรา จึงทำให้ประชาชนไม่สนใจที่จะประกอบอาชีพทางด้านเกษตรกรรมเท่าที่ควร

4.4.3 การพาณิชย์กรรมและบริการ

ลักษณะทางการค้าในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีจำนวนสถานธุรกิจการค้าและบริการอยู่ 840 แห่ง และนอกเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราอีก 22 แห่ง ในปี 2549 ชนิดของกิจกรรมที่ทำกันมากในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา คือ การค้าปลีกและบริการ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 43.1 และ 39.5 ตามลำดับ

1.) สถานประกอบการทางด้านพาณิชย์กรรม ได้แก่

- สถานีบริการน้ำมันจำนวน 10 แห่ง
- ศูนย์การค้าจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ห้างตะวันออกพลาซ่า ถนนชุมพล ตำบลหน้าเมือง, ห้าง BIG C, ห้างตะวันออกคอมเพล็กซ์ และห้างคาร์ฟูร์



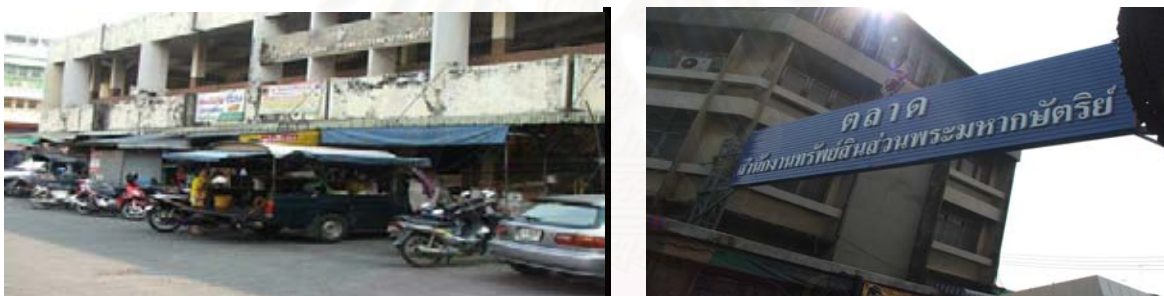
ภาพที่ 4.11 ศูนย์การค้าภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

- ตลาดสดจำนวน 6 แห่ง แยกเป็นตลาดเอกชน 3 แห่ง ได้แก่ ตลาดบ่อบัว บริเวณถนนชุมพล ตลาดโศธร บริเวณถนนศรีโศธร ตำบลหน้าเมืองและตลาดขนส่งใหม่ บริเวณถนนละเซ็งเทรา-บางปะกง



ภาพที่ 4.12 ตลาดเอกชนภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

นอกจากนั้นเป็นตลาดที่อยู่ในความดูแลของที่ทำการทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ได้แก่ ตลาดทรัพย์สินเก่า บริเวณถนนชุมพล ตำบลหน้าเมือง,ตลาดทรัพย์สินใหม่และตลาดศูนย์การค้าเก่า



ภาพที่ 4.13 ตลาดของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2) สถานประกอบการเทศพาณิชย์

- สถานธนาภูบาล จำนวน 2 แห่ง อยู่ในความดูแลของสำนักงานเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
- โรงฆ่าสัตว์จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงฆ่าสัตว์เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

3) สถานประกอบการด้านบริการ

- โรงแรม จำนวน 8 แห่ง แยกเป็น
 - ถนนสุขประยูร ได้แก่ โรงแรมแกรนด์รอยัล, โรงแรมโกลด์เด็นอินท์, โรงแรมเจ.อาร์ เฮาส์
 - ถนนมรุพงษ์ ได้แก่ โรงแรมริเวอร์อินท์
 - ถนนเกื้อกูล ได้แก่ โรงแรมมิตรสัมพันธ์
 - ถนนฉะเชิงเทรา - บางปะกง ได้แก่ โรงแรมใจอินท์
 - ถนนพระยาศรีสุนทร ได้แก่ โรงแรมไคมอนเฮาส์

- ถนนศรีโสธรตัดใหม่ ได้แก่ สัมมนาการบางปะกงปาร์ค
- ธนาคาร จำนวน 21 แห่ง แยกเป็น
 - ถนนชุมพล ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารทหารไทย, ธนาคารเอเชีย จำกัด
 - ถนนมหาจักรพรรดิ ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ, ธนาคารกรุงไทย เอ, ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (สาขา มหาจักรพรรดิ), ธนาคารออมสิน สาขาถนนมหาจักรพรรดิ, ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด, ธนาคารทหารไทย จำกัด
 - ถนนพานิช ได้แก่ ธนาคารกรุงไทย
 - ถนนระเชิงเทรา-บางปะกง ได้แก่ ธนาคารกสิกรไทย, ธนาคารอาคารสงเคราะห์, ธนาคารกรุงเทพ (สาขา BIG C), ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
 - ถนนสุขประยูร ได้แก่ ธนาคารกรุงไทย, ธนาคารทหารไทย
 - ถนนเปรมประชา ได้แก่ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (สาขาย่อยตลาดบ่อบัว), ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด
 - ถนนศรีโสธรตัดใหม่ ได้แก่ ธนาคารไทยธนาคาร จำกัด (มหาชน), ธนาคารกรุงเทพ (สาขาคาร์ฟู)
 - ถนนสันติราษฎร์ ได้แก่ ธนาคารออมสิน
 - ถนนนิยมไทย ได้แก่ ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
- โรงภาพยนตร์ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงภาพยนตร์เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ (สาขา BIG C) และ โรงภาพยนตร์กิตติเชียร์เตอร์

4.4.4 การอุตสาหกรรม

เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการจำนวน 65 โรงงาน โรงงานส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก เช่น โรงสีข้าว, โรงกลึง, โรงพิมพ์, ร้านซ่อมเครื่องยนตรถยนต์และอุปกรณ์เครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตร

กิจการอุตสาหกรรม ส่วนมากเป็นอุตสาหกรรมเบาและสถานประกอบการส่วนใหญ่ก็มีขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

- 1) ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมดประมาณ 65 แห่ง คนงาน 440 คน กิจการที่มีมากที่สุด คือ การผลิตอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งมี 14 แห่ง รองลงมา คือ การผลิตอุปกรณ์การก่อสร้าง 11 แห่ง นอกนั้นเป็นอุตสาหกรรมประเภทซ่อมเครื่องจักร ประกอบตัวถังรถยนต์ โรงสี เป็นต้น
- 2) นอกเขตเทศบาล มีโรงงานอุตสาหกรรมอยู่เพียง 9 แห่ง คนงาน 111 คน ชนิดของอุตสาหกรรมที่มีมากที่สุด คือ โรงสี 5 แห่ง รองลงมา คือ ผลิตอาหารสัตว์ 2 แห่ง

4.5 สภาพทางสังคมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4.5.1 ประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

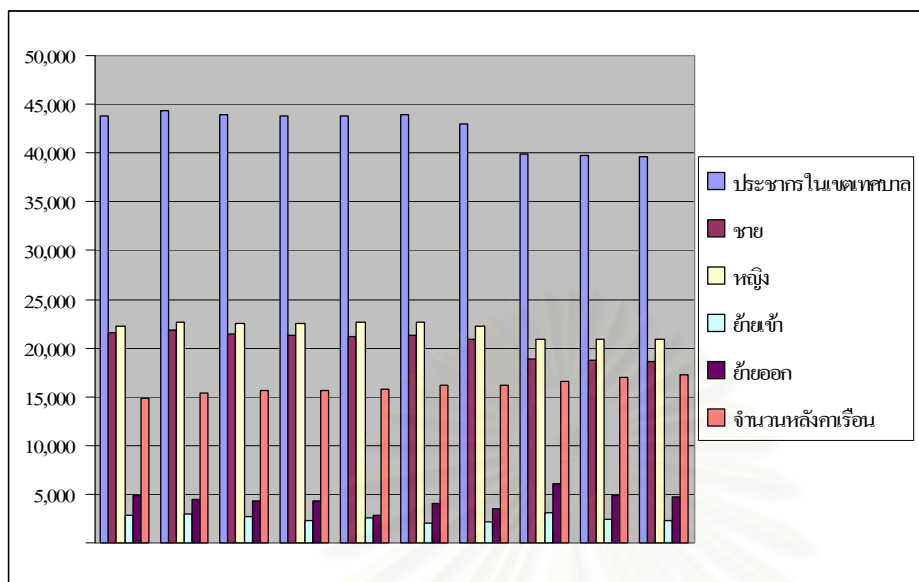
ประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2549 มีประชากรรวมทั้งสิ้น 39,572 คน แยกเป็นชาย 18,630 คน หญิง 20,942 คน มีความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 3,101 คน / ตารางกิโลเมตร จำนวนบ้าน 17,259 หลังคาเรือน ความหนาแน่นของจำนวนบ้าน 1,352.5 หลังคาเรือน/ ตารางกิโลเมตร (ตารางที่ 4.6 และแผนภูมิที่ 4.1)

ตารางที่ 4.6 ตารางแสดงรายงานสถิติจำนวนประชากร และจำนวนหลังคาเรือน ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำแนกตามปี พ.ศ. และ เพศ

พ.ศ.	ประชากรในเขตเทศบาล	ชาย	หญิง	ย้ายเข้า	ย้ายออก	จำนวนหลังคาเรือน
2540	43,794	21,558	22,236	2,875	4,827	14,851
2541	44,384	21,778	22,606	3,002	4,499	15,367
2542	43,982	21,465	22,517	2,712	4,355	15,638
2543	43,793	21,235	22,558	2,341	4,294	15,656
2544	43,820	21,197	22,623	2,533	2,838	15,819
2545	43,884	21,253	22,631	1,991	4,050	16,125
2546	43,053	20,874	22,179	2,122	3,462	16,232
2547	39,846	18,899	20,947	3,047	6,123	16,585
2548	39,695	18,762	20,933	2,491	4,903	16,946
2549	39,572	18,630	20,942	2,319	4,687	17,259

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2549

แผนภูมิที่ 4.1 จำนวนประชากรและจำนวนหลังคาเรือน ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

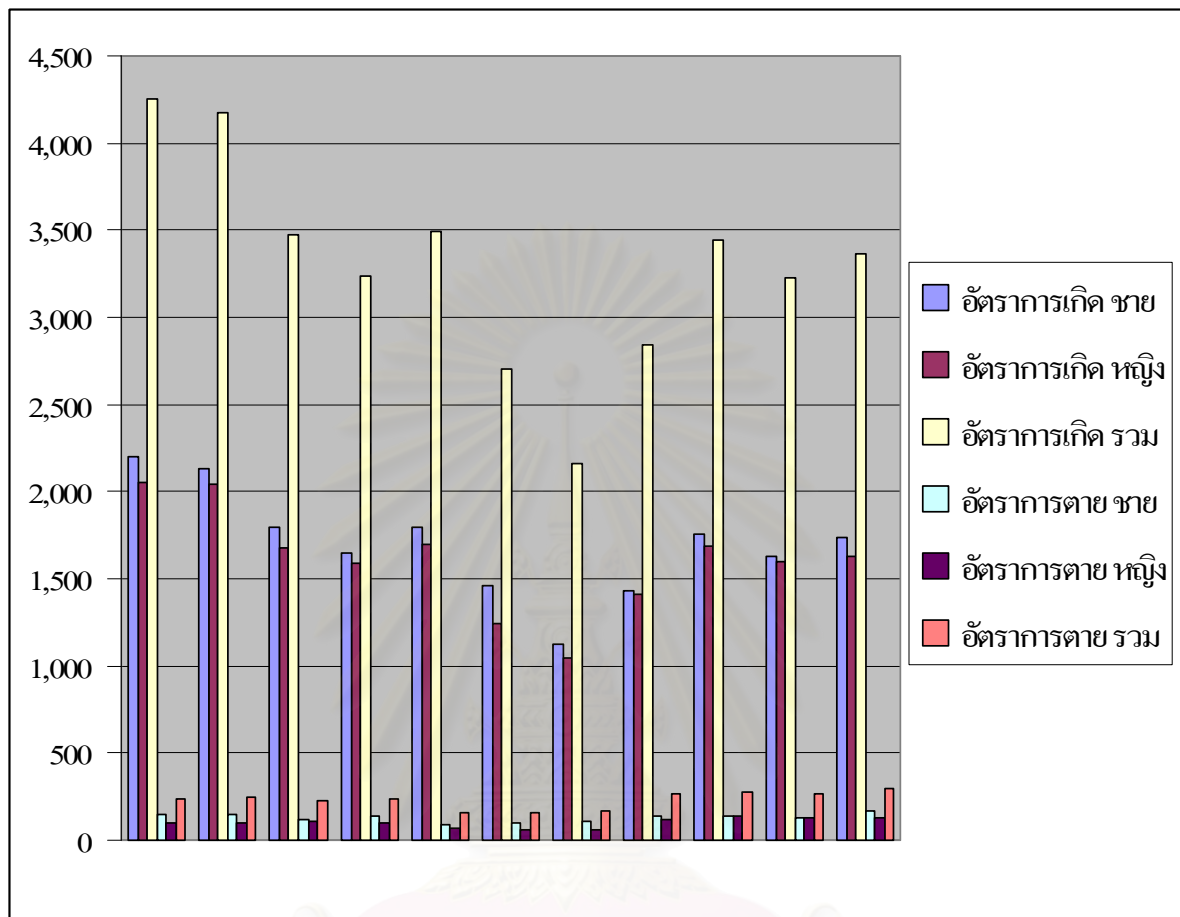


ตารางที่ 4.7 ตารางแสดงข้อมูลอัตราการเกิดและตาย ของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำแนกตามปี พ.ศ.และ เพศ

ปี พ.ศ.	อัตราการเกิด			อัตราการตาย		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
2539	2,198	2,052	4,250	144	95	239
2540	2,133	2,040	4,173	145	103	248
2541	1,797	1,677	3,474	122		230
2542	1,651	1,590	3,241	140	95	235
2543	1,796	1,698	3,494	86	67	153
2544	1,458	1,248	2,706	96	57	153
2545	1,121	1,045	2,166	112	59	171
2546	1,430	1,408	2,838	143	119	262
2547	1,755	1,687	3,442	139	137	276
2548	1,630	1,598	3,228	133	130	263
2549	1,733	1,628	3,361	164	131	295

ที่มา :กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย,2549

แผนภูมิที่ 4.2 จำนวนอัตราการเกิดและตาย ของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา



ที่มา :กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย,2549

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.5.2 ชุมชน ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีชุมชนย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามนโยบายของกระทรวงมหาดไทย จำนวน 17 ชุมชน (ตารางที่ 4.8 และแผนที่ 4.10) ประกอบด้วย

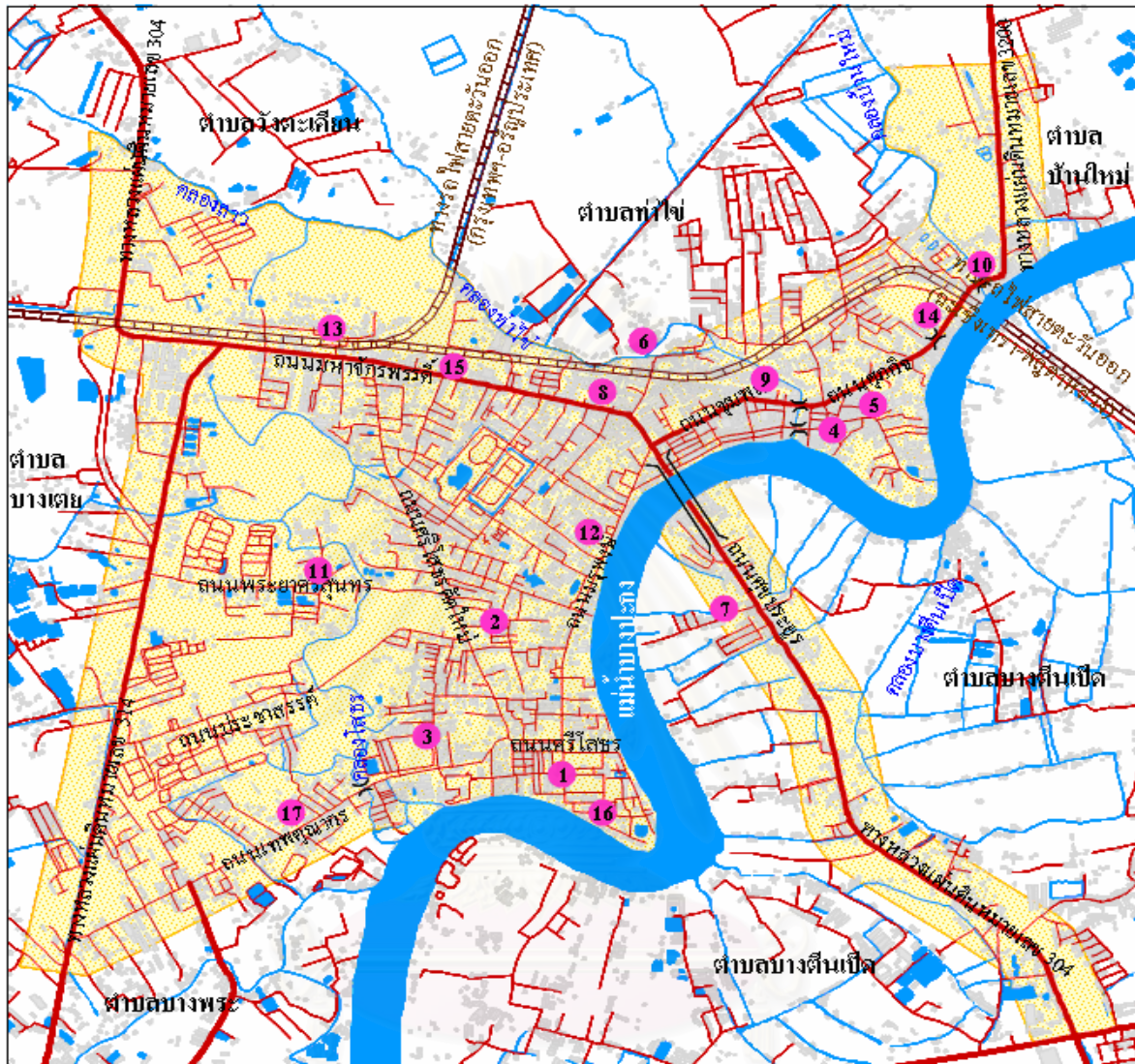
ตารางที่ 4.8 ตารางแสดงจำนวนประชากรชุมชนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา 2549

ลำดับ	ชุมชน	จำนวนประชากร			จำนวน ครัวเรือน
		ชาย	หญิง	รวม	
1.	ชุมชนโสธร 1	187	239	426	98
2.	ชุมชนโสธร 2	395	427	822	231
3.	ชุมชนโสธร 3	1,295	1,587	2,882	517
4.	ชุมชนวรรณยิ่ง 1	300	250	550	170
5.	ชุมชนวรรณยิ่ง 2	364	398	762	230
6.	ชุมชนสะพานดำ	135	172	307	72
7.	ชุมชนท่าข้าม	454	509	963	237
8.	ชุมชนประตูน้ำ	295	305	600	120
9.	ชุมชนตลาดบ่อบัว	462	498	960	297
10.	ชุมชนตลาดบ้านใหม่	353	401	754	170
11.	ชุมชนชอยลิเก	328	365	693	224
12.	ชุมชนหน้าเมือง	280	280	560	126
13.	ชุมชนสถานีรถไฟ	379	458	837	179
14.	ชุมชนตลาดบน	656	406	1,062	260
15.	ชุมชนบริสุทธิ์ - สันติสุข	1,500	1,379	2,879	680
16.	ชุมชนค่ายศรีโสธร	426	343	769	327
17.	ชุมชนเทพคุณากร	1,066	1,121	2,187	598
	รวม	8,875	9,138	18,013	4,536

ที่มา:เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, 2549

หมายเหตุ : ข้อมูลจำนวนครัวเรือนและคณะกรรมการชุมชน ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2549

ข้อมูลจำนวนประชากร ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2549

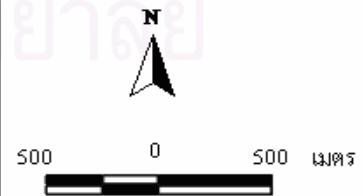


วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจະเซียงเกตรา
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.10 แหล่งที่ตั้งชุมชนภายในเขตเทศบาลเมืองจະเซียงเกตรา

องค์กรชุมชนในเขตเทศบาลเมืองจະเซียงเกตรา

- | | |
|------------------|------------------------------|
| 1 ชุมชนไธสร 1 | 9 ชุมชนตลาดบ่อแก้ว |
| 2 ชุมชนไธสร 2 | 10 ชุมชนตลาดบ้านใหม่ |
| 3 ชุมชนไธสร 3 | 11 ชุมชนชอยลิก |
| 4 ชุมชนวรรณชัย 1 | 12 ชุมชนหน้าเมือง |
| 5 ชุมชนวรรณชัย 2 | 13 ชุมชนสถานีรถไฟ |
| 6 ชุมชนสะพานดำ | 14 ชุมชนตลาดบน |
| 7 ชุมชนท่าข้าม | 15 ชุมชนบริสุทธัม - สันติสุข |
| 8 ชุมชนประตูน้ำ | 16 ชุมชนค่ายศรีไธสร |
| | 17 ชุมชนเทพคุณากร |



ที่มา:สำนักงานโยธาธิการและ
 ผังเมืองจังหวัดจະเซียงเกตรา

4.5.3 ศาสนา ประเพณี และวัฒนธรรม

ประชาชนภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีวิถีการดำรงชีวิตแบบเรียบง่าย นับถือศาสนาพุทธ ศาสนาคริสต์และศาสนาอิสลาม มีวัดจำนวน 4 แห่ง วัดจีน 2 แห่ง มัสยิด 1 แห่ง โบสถ์ 1 แห่ง



ภาพที่ 4.14 วัดจีนประชาสโมสร, มัสยิดกลางจังหวัดฉะเชิงเทรา

งานประเพณีสำคัญที่นิยมปฏิบัติสืบทอดกันมาตั้งแต่โบราณจนถึงปัจจุบัน คือ

1)งานเทศกาลนมัสการหลวงพ่อกุฑชูชก จัดขึ้นปีละ 3 ครั้ง ณ วัดชูชกรามวรวิหาร คือ วันขึ้น 14 ค่ำ - วันแรม 1 ค่ำ เดือน 5 (3 วัน 3 คืน) วันขึ้น 12 ค่ำ - วันแรม 1 ค่ำ เดือน 12 (5 วัน 5 คืน) และเทศกาลตรุษจีน เริ่มตั้งแต่วันชิวยิด ชิวอี้ ชิวซา ชิวสี่ ชิวโงว (5 วัน 5 คืน)

2)งานนมัสการพระพุทธรูปและงานกาชาดจังหวัดฉะเชิงเทรา จัดขึ้นในวันขึ้น 12 ค่ำ เดือน 12 ถึงแรม 5 ค่ำ เดือน 12 ณ บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยจัดขบวนแห่องค์หลวงพ่อกุฑชูชกทางบกในวันขึ้น 12 ค่ำ เดือน 12 และทางน้ำในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 12

3)งานวันมะม่วงและของดีเมืองแปดริ้ว จัดขึ้นประมาณเดือนมีนาคม-เมษายนของทุกปี ณ บริเวณโรงเรียนวัดพุทธรูป

4)งานวันสงกรานต์ จัดขึ้นในวันที่ 12 - 13 เมษายนของทุกปี โดยเทศบาลจัดขบวนแห่องค์หลวงพ่อกุฑชูชกและขบวนแห่นางสงกรานต์ในวันที่ 12 เมษายนและมีการตักบาตรตอนเช้าวันที่ 13 เมษายนอย่างเป็นทางการละเล่น สำหรับภาคค่ำของวันที่ 12 - 13 จะมีมหรสพสมโภช

5)งานลอยกระทง จัดพร้อมงานนมัสการหลวงพ่อกุฑชูชกและงานกาชาดจังหวัดฉะเชิงเทราในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 12

6)งานปีใหม่ จัดขึ้นในทุกวันที่ 31 ธันวาคมและวันที่ 1 มกราคมของทุกปี โดยเทศบาลจัดให้มีการทำบุญตักบาตรในตอนเช้าวันที่ 1 มกราคมและมีมหรสพสมโภชในตอนกลางคืนวันที่ 31 ธันวาคม และวันที่ 1 มกราคม

4.5.4 การศึกษา ในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีสถาบันสถานศึกษาในสังกัดต่าง ๆ ดังนี้

1) สังกัดสำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์



ภาพที่ 4.15 มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์

2) สังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน ได้แก่ โรงเรียนปัญญพิทยาคาร(สนั่น พิชิตกุล), โรงเรียนเซนต์แอนโทนี, โรงเรียนศรีวรการ, โรงเรียนเทพประสิทธิ์วิทยา, โรงเรียนเซนต์หลุยส์และโรงเรียนสมาคมสงเคราะห์วิทยา



ภาพที่ 4.16 โรงเรียนสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน

3) สังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน(สช.)ประเภทอาชีวศึกษา ได้แก่ โรงเรียนพาณิชยการฉะเชิงเทรา, เทคโนโลยีฉะเชิงเทราและเทคโนโลยีศรีวรการ



ภาพที่ 4.17 โรงเรียนสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน ประเภทอาชีวศึกษา

4) สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาระยอง เขต 1 ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลวัดปีตุลาธิราชรังสฤษฎ์, โรงเรียนพุทธโสธร, โรงเรียนเบญจมาภราชรังสฤษฎ์, โรงเรียนคัคครณี, โรงเรียนพระปริยัติธรรมวัดโสธรวรารามวรวิหาร



ภาพที่ 4.18 โรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาระยอง เขต 1

5) สังกัดเทศบาลเมืองระยอง

-โรงเรียนเทศบาล 1 วัดแหลมใต้ (สุดสุนทร) เทศบาลเมืองระยองได้รับโอนจากโรงเรียนประชาบาลมาสังกัดเทศบาล ในปี พ.ศ. 2506 เปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นเด็กเล็กจนถึงระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 มีพื้นที่ 1 ไร่ 2 งาน 40 ตารางวา มี 21 ห้องเรียน มีผู้บริหารและพนักงานครู รวมทั้งสิ้น 31 คน ครูจ้างสอน 2 คน นักเรียนจำนวนทั้งสิ้น 580 คน พื้นที่ตั้งเป็นของวัดแหลมใต้ (สุดสุนทร)

-โรงเรียนเทศบาล 2 พระยาศรีสุนทรโวหาร (น้อย อาจารยางกูร) ก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2536 เปิดทำการสอนเมื่อ 7 พฤษภาคม 2537 ตั้งแต่ระดับชั้นเด็กเล็กจนถึงระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 มีพื้นที่ 5 ไร่ 3 งาน 2 ตารางวา มีอาคารเรียน 1 หลัง 22 ห้องเรียน ผู้บริหารและพนักงานครู รวมทั้งสิ้น 15 คน ครูจ้างสอน 18 คน นักเรียนมีจำนวนทั้งสิ้น 855 คน พื้นที่ตั้งเป็นของเทศบาลเมืองระยอง

6) สังกัดค่ายทหาร (เตรียมความพร้อมก่อนอนุบาล) ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กค่ายศรีโสธร

7) สังกัดมหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์ (เตรียมความพร้อมก่อนอนุบาล) ได้แก่ โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์

8) สังกัดสถาบันอาชีวศึกษา ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคระยอง, วิทยาลัยอาชีวศึกษาระยอง



ภาพที่ 4.19 สถาบันอาชีวศึกษาภายในเขตเทศบาลเมืองระยอง

4.5.5 นันทนาการและสถานที่พักผ่อน

ในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการต่าง ๆ ดังนี้

1) สนามฟุตบอล จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สนามกีฬาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, โรงเรียนพุทธโสธร, โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์, โรงเรียนเซนต์หลุยส์, กองพันทหารช่างที่ 2 รักษาพระองค์ (ค่ายศรีโสธร) และ สถานีตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทรา

2) สนามบาสเกตบอล จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ สนามกีฬาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, โรงเรียนพุทธโสธร, โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์, โรงเรียนเซนต์หลุยส์, โรงเรียนอนุบาลวัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎิ์, กองพันทหารช่างที่ 2 รักษาพระองค์ (ค่ายศรีโสธร) และ สถานีตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทรา

3) สนามตะกร้อ จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนพุทธโสธร, โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์, โรงเรียนคัคครุณี, โรงเรียนเซนต์หลุยส์, โรงเรียนวัดเทพนิมิต, สมาคมสงเคราะห์การกุศลฉะเชิงเทรา, กองพันทหารช่างที่ 2 รักษาพระองค์ (ค่ายศรีโสธร) และ สถานีตำรวจภูธรเมืองฉะเชิงเทรา

4) สนามวอลเลย์บอล จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ สนามกีฬาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา, โรงเรียนคัคครุณี, โรงเรียนพุทธโสธร, โรงเรียนเซนต์หลุยส์, โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์, โรงเรียนอนุบาลวัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎิ์ และกองพันทหารช่างที่ 2 รักษาพระองค์ (ค่ายศรีโสธร)

5) สระว่ายน้ำ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์, โรงเรียนเซนต์หลุยส์, พรีเมี่ยมพารา และโรงแรมแกรนด์ รอยัล พลาซ่า

6) ห้องสมุดประชาชน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ห้องสมุดประชาชนจังหวัดฉะเชิงเทรา

7) สนามเด็กเล่น จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์, สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ฉะเชิงเทรา, กองพันทหารช่างที่ 2 รักษาพระองค์ (ค่ายศรีโสธร), ชุมชนโสธร 3 และชุมชนตลาดบ้านใหม่

8) สวนสาธารณะ/สุขภาพ จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ฉะเชิงเทรา, สวนสุขภาพสวนมรุพงษ์, สวนยูงทอง, สวนเฉลิมพระเกียรติฯ 72 พรรษา, สวนบริเวณร้านอาหารกึ่งนาง, สวนบริเวณไปรษณีย์หลังเก่า, สวนสาธารณะหน้าวัดเมือง และสวนหน้ากำแพงเมืองโบราณ



ภาพที่ 4.20 สวนสาธารณะและสวนสุขภาพภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4.5.6 สาธารณสุข

1) โรงพยาบาล / สถานพยาบาลในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีดังนี้

- สังกัดกระทรวงสาธารณสุข จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเมืองฉะเชิงเทรา ขนาด 503 เตียง และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดฉะเชิงเทรา(ซึ่งให้บริการเฉพาะผู้ป่วยนอก)

- สังกัดโรงพยาบาลเอกชน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลโสธรเวช ขนาด 100 เตียงและคลินิกเอกชน จำนวน 63 แห่ง



ภาพที่ 4.21 โรงพยาบาลและสถานพยาบาลภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2) ศูนย์บริการสาธารณสุข สังกัดเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา (ซึ่งให้บริการเฉพาะผู้ป่วยนอก) ตั้งอยู่ที่ถนนมรุพงษ์ พื้นที่ตั้งเป็นของราชพัสดุ ก่อสร้างเสร็จเมื่อ 3 กันยายน 2541 ใช้เป็นสถานพยาบาลที่เน้นด้านการรักษาพยาบาลและป้องกันโรคเบื้องต้น การส่งเสริมสุขภาพผู้สูงอายุ การดำเนินกิจกรรมอาสาสมัครสาธารณสุขมูลฐานในเขตเมือง (อสม.) รับบริการทำบัตรผู้มีรายได้น้อยและบัตรสุขภาพ

อาสาสมัครสาธารณสุขมูลฐานในเขตเมือง(อสม.) เป็นองค์กรชุมชนที่เทศบาลจัดตั้งขึ้นตามนโยบายของกระทรวงสาธารณสุข โดยมีวัตถุประสงค์ให้ประชาชนรู้จักดูแลในเรื่องสุขภาพเบื้องต้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายสุขภาพดีถ้วนหน้า โดยแต่ละชุมชนจะมี อสม. ประจำอยู่เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในชุมชน โดยมีงบประมาณสนับสนุนการดำเนินการส่วนหนึ่งเป็นบุดหนุนจากกระทรวงสาธารณสุขและอีกส่วนหนึ่งเป็นงบประมาณของเทศบาล



ภาพที่ 4.22 ศูนย์บริการสาธารณสุข สังกัดเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4.5.7 การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

อาคารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย(สถานีดับเพลิง) พื้นที่ตั้งเป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ตั้งอยู่บนถนนนิคมไทย ก่อสร้างเมื่อ พ.ศ.2515 และได้ก่อสร้างอาคารส่วนต่อเติมขึ้นอีกเมื่อปี พ.ศ. 2534 ใช้เป็นที่พักของพนักงานดับเพลิงและใช้เป็นศูนย์การปฏิบัติงานให้บริการรับแจ้งเหตุเพลิงไหม้

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน(อปพร.)เป็นองค์กรชุมชนที่เทศบาลจัดตั้งขึ้นเพื่อเสริมการปฏิบัติงานของงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาล โดยมีศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนพ.ศ. 2522 และตามระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2531 เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ปัจจุบันมีสมาชิก อปพร. ที่ได้ผ่านการฝึกอบรมจากเทศบาลไปแล้ว 5 รุ่นในปี พ.ศ. 2533,2534, 2535, 2540 และ 2544 ปัจจุบันมีสมาชิก อปพร. รวมทั้งสิ้น 358 คน

กลุ่มแม่บ้าน เป็นองค์กรชุมชนที่คอยช่วยเหลือคณะกรรมการชุมชน กลุ่มอสม.และกลุ่ม อปพร. ในการดูแลในด้านสาธารณสุข ด้านความเรียบร้อย ด้านสาธาณูปโภค และเน้นหนักไปในด้านส่งเสริมเศรษฐกิจในชุมชน การฝึกอาชีพ การศึกษาส่งเสริมและความมั่นคง ด้านจริยธรรมระเบียบวินัยภายในชุมชน เพื่อเสริมการทำงานขององค์กรชุมชนอื่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันมีกลุ่มแม่บ้าน 15 ชุมชน รวมทั้งสิ้น 224 คน

4.6 สรุปภาพรวมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

จากการศึกษาในลักษณะสภาพพื้นที่ทั่วไปของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราทั้งหมดภายในบทที่4 นี้ เมื่อพิจารณาตามองค์ประกอบสำคัญที่ใช้ในการศึกษา อันได้แก่ องค์ประกอบทางด้านกายภาพ องค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจและองค์ประกอบทางด้านสังคมแล้ว ในหัวข้อนี้จะเป็นการสรุปภาพรวมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยในการสรุปภาพรวมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราสามารถแยกอธิบายตามองค์ประกอบสำคัญ ทั้ง 3 ด้านข้างต้น ดังต่อไปนี้ (แผนที่ 4.11)

4.6.1 ทางด้านกายภาพ

ลักษณะทางด้านกายภาพโดยรวมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ภายในเขตเทศบาลจัดได้ว่าเป็นเมืองที่มีรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเมืองริมน้ำในอดีตได้อย่างชัดเจน โดยเป็นเมืองที่มีศักยภาพสำคัญในด้านทำเลที่ตั้ง ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งมีบทบาทที่สำคัญ คือ เป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชยกรรม การค้า การบริหารและการอุตสาหกรรมเป็นหลัก ศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งการที่มีเส้นทางคมนาคมหลักถนนเส้นทางต่างๆเกิดขึ้นผ่านเข้ามาใน

เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จึงถือได้ว่ามีความสำคัญต่อความเจริญของเมืองเป็นอย่างมาก แต่ในปัจจุบัน เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อความเจริญของศูนย์กลางพาณิชย์กรรมและพื้นที่เทศบาล จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่มีอยู่ให้รองรับความเจริญเติบโตของเมืองได้ในอนาคต ส่วนในลักษณะของสิ่งปลูกสร้างลักษณะอาคารต่างๆที่ยังคงมีการอนุรักษ์และรักษาสภาพไว้ให้ดำรงอยู่เหมือนครั้งในอดีต ซึ่งก่อให้เกิดเป็นสถาปัตยกรรมอันทรงคุณค่าหาคุณค่าได้ยากในปัจจุบัน รวมทั้งยังปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและลักษณะทางภูมิประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนาที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี การใช้ที่ดินภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม หน่วยงานราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเท่าที่ควร

4.6.2 ทางด้านเศรษฐกิจ

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เป็นเมืองที่มีการประกอบอาชีพการค้าขายเป็นหลัก เนื่องจากการที่เป็นเมืองศูนย์กลางพาณิชย์กรรม เป็นศูนย์กลางทางการเงิน การธนาคารและการประกันภัยที่ให้บริการภายในพื้นที่โดยรอบเป็นบริเวณกว้างครอบคลุมหลายพื้นที่ โดยที่ตลาดการค้าเหล่านี้มีมาช้านานมากกว่า 100 ปี ทั้งยังมีความผูกพันกับประชากรในเมืองเป็นอย่างมาก ทั้งจากอดีตที่เป็นศูนย์รวมทางการค้าและในปัจจุบันที่เป็นแหล่งศูนย์กลางพาณิชย์กรรมและเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาสู่เมืองเป็นจำนวนมาก รวมทั้งรูปแบบทางสถาปัตยกรรมและสิ่งของเครื่องใช้ที่ดึงดูดใจแก่ผู้พบเห็นจนต้องเข้ามาสัมผัสด้วยตนเอง ซึ่งส่งผลให้เกิดสภาวะทางเศรษฐกิจที่ดีให้แก่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

4.6.3 ทางด้านสังคมและวัฒนธรรม

ทางด้านสังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีความหลากหลายของเชื้อชาติ ไม่ได้มีผลต่อการอยู่ร่วมกัน ไม่ได้ทำให้ความสัมพันธ์ที่เคยมีในอดีตสูญหายหรือทำให้เกิดความขัดแย้งกัน ทั้งนี้เนื่องมาจากคนส่วนใหญ่ในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีความสัมพันธ์กันมาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษ มีความคุ้นเคยต่อกัน ทำให้ไม่ว่าจะมีความแตกต่างกันแค่ไหนก็อยู่ภายในเมืองเดียวกันได้อย่างมีความสุข อีกทั้งการที่มีสิ่งยึดเหนี่ยวจิตใจทั้งทางด้านความเชื่อและทางด้านศาสนาก็ทำให้สังคมในเมืองเกิดความสงบสุข นอกจากนี้วิถีชีวิตของประชากรที่มีองค์ประกอบหลักเดียวกันตั้งแต่อดีตเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน อันได้แก่ ชุมชน ศาสนสถาน (วัดไทย วัดจีน มัสยิด โบสถ์คริสต์) และตลาด ที่ยังคงผูกพันกันกับแหล่งน้ำและถนน ก็ทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตประจำวันของคนในเมือง จนทำให้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นเมืองศูนย์กลางการบริการทางสังคมและการศึกษา

พัฒนาการและวิเคราะห์ศักยภาพของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นเทศบาลเก่าแก่ที่มีอายุมากกว่า 100 ปี เป็นเมืองที่มีบทบาทความสำคัญทางด้านการค้าขายและการท่องเที่ยว เนื่องจากแม่น้ำบางปะกงและคลองต่างๆก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยของมนุษย์ ก่อให้เกิดความเป็นเมืองขึ้นมาพร้อมกับความหลากหลายทางกลุ่มคนและพื้นที่ ตรงกับความจริงที่ว่าเมื่อแม่น้ำลำคลองไปถึงที่ใดมักจะมีชุมชนที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นที่นั่น เพราะแม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางชีวิตของผู้คนในสมัยก่อน ซึ่งเป็นทั้งที่อยู่ ที่กินและที่ใช้สอยของกลุ่มคนตั้งแต่อดีตมา ความเด่นชัดของการรวมกลุ่มที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ โดยมีกลุ่มคนที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ศาสนา ความเชื่อที่มีการตั้งถิ่นฐานอาศัยปะปนกันอยู่ในพื้นที่ศึกษาแห่งนี้ การที่มีสถานที่ทางศาสนา ไม่ว่าจะเป็นวัด มัสยิด โบสถ์คริสต์ ศาลเจ้าโรงเจ ล้วนแล้วแต่นำมาซึ่งความสงบสุข การอยู่ร่วมกันอย่างดี ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลทางประวัติศาสตร์และข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ ประกอบกับการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามและภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารปีพ.ศ.2495,พ.ศ. 2510,พ.ศ.2534,พ.ศ.2542และพ.ศ. 2546 ทำให้สามารถวิเคราะห์ ถึงพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราได้ดังต่อไปนี้

5.1 พัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

โดยในการศึกษารั้งนี้ได้แบ่งพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราออกเป็น 3 ช่วง ซึ่งในการแบ่งได้ยึดตามเส้นทางคมนาคม ถนน สะพานและเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ที่เกิดขึ้นเป็นเกณฑ์ โดยที่เกณฑ์ของการแบ่งช่วงของพัฒนาการได้อาศัยลักษณะทางกายภาพ เส้นทางสัญจร อาคารบ้านเรือนสิ่งปลูกสร้าง เส้นทางน้ำและช่วงเวลาที่เกิดเหตุการณ์สำคัญต่างๆที่เกิดขึ้นกับเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวตามกำหนด ทำให้สามารถแบ่งพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ได้ออกเป็น 3 ช่วง คือ

- ช่วงที่1 การก่อตั้งเมืองฉะเชิงเทราและวิถีชีวิตของการตั้งถิ่นฐานในช่วงการก่อตั้งเมืองฉะเชิงเทรา
- ช่วงที่ 2 ช่วงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางคมนาคมของเมืองฉะเชิงเทรา
- ช่วงที่3 ช่วงการพัฒนาเมืองโดยมีโครงสร้างทางคมนาคมที่มีความเจริญมากขึ้น

ในการแบ่งพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราออกเป็น 3 ช่วงนี้ ได้ใช้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นร่วมกันกับเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นเกณฑ์ในการแบ่งทั้งสามช่วง โดยในช่วงแรกนี้จะเป็นการเริ่มต้นจากการตั้งถิ่นฐานในบริเวณริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง จนเกิดเป็นเมืองริมน้ำแห่งนี้ขึ้นมา โดยที่ในช่วงแรกนี้ก็ใช้การเกิดและบทบาทของตลาดที่เป็นศูนย์กลางทางการค้าขายแลกเปลี่ยนในบริเวณริมน้ำและการคมนาคม

ขนส่งที่ใช้เป็นเส้นทางน้ำเป็นเส้นทางหลัก ส่วนในช่วงที่สองจะใช้เหตุการณ์การเกิดเส้นทางคมนาคมทางบกที่ชัดเจน มีการสร้างถนนคอนกรีตที่เชื่อมโยงภายในเมืองฉะเชิงเทรา และภายนอกเมืองฉะเชิงเทราไปยังบริเวณอำเภอข้างเคียงของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ทำให้บทบาทของศูนย์กลางการค้าขายและการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีบทบาทลดลงอย่างมาก และในช่วงที่สามซึ่งเป็นช่วงปัจจุบัน เป็นช่วงที่มีการรองรับกับนโยบายของประเทศในการพัฒนาประเทศและการพัฒนาท้องถิ่น ไม่ว่าจะเป็นการจัดสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ การส่งเสริมสินค้าภายในชุมชน และในช่วงที่สามนี้ก็ถือเป็นช่วงที่มีกระแสของการอนุรักษ์เมืองที่ถือว่ามีความรุนแรงอย่างมาก ดังนั้นในการแบ่งช่วงพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราออกเป็น 3 ช่วงตามเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นก็เพื่อที่จะได้ทำให้สามารถเข้าใจถึงการเปลี่ยนแปลงในลักษณะต่างๆที่เกิดขึ้นมาอย่างชัดเจน รวมทั้งการวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงที่มีผลเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของคนในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งในการแบ่งเนื้อหาสาระในส่วนของพัฒนาการเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราได้แบ่งหัวข้อที่ใช้ในการวิเคราะห์ออกเป็น 5 ด้าน คือ ลักษณะทางด้านกายภาพ, ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ, ลักษณะทางด้านสังคม โครงสร้างการขยายตัวของเมืองและความสัมพันธ์ของเมืองกับพื้นที่โดยรอบ

5.1.1 ช่วงที่ 1:(การก่อตั้งเมืองฉะเชิงเทรา - พ.ศ.2495)

ในช่วงแรกนี้ศึกษาจากเอกสารทางประวัติศาสตร์จะเป็นการอธิบายถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเป็นมาของเมืองฉะเชิงเทราและเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมไปถึงการที่มีพัฒนาการจากที่อยู่อาศัยแล้วกลายเป็นศูนย์กลางทางการปกครองที่สำคัญของเมืองและพื้นที่โดยรอบ รวมถึงการตั้งถิ่นฐานที่มีความสัมพันธ์กับแม่น้ำบางปะกงหรืออาจกล่าวได้ว่า อิทธิพลจากแหล่งน้ำก่อให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและวิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของเมืองริมน้ำขึ้นมาได้อย่างไร

เมืองฉะเชิงเทราถือกำเนิดขึ้นมาเมื่อใด ไม่มีผู้ยืนยันได้แน่ชัด แต่จากที่ตั้งของเมือง นักโบราณคดีสันนิษฐานว่า ริมน้ำบางปะกงแห่งนี้ เมื่อหลายพันปีก่อนน่าจะเป็นแหล่งอารยธรรมสำคัญแห่งหนึ่งเช่นเดียวกับที่ราบลุ่มแม่น้ำอื่นๆ ซึ่งเป็นแหล่งที่พักพิงอาศัยของผู้คนมาตั้งแต่สมัยโบราณและเมื่อมีการขุดค้นพบโครงกระดูกและเครื่องประดับที่มีค่าอายุมากกว่า 5,000 ปี ณ แหล่งโบราณคดีโคกพนมดี อำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี ซึ่งอยู่ในเขตการปกครองของเมืองฉะเชิงเทรามาก่อน จึงเกิดเป็นหลักฐานว่า ผู้ที่เคยอาศัยอยู่ในบริเวณนี้ น่าจะเป็นมนุษย์โบราณสมัยก่อนประวัติศาสตร์ที่มีความเจริญรุ่งเรืองและจากการศึกษาของนักภูมิศาสตร์ ในช่วงระหว่าง 7,000 ปีถึง 2,000 ปีก่อนคริสตศักราช ระดับน้ำทะเลยังอยู่ลึกเข้าไปกว่าปัจจุบันนี้มากและชุมชนในสมัยก่อนประวัติศาสตร์ทั้งหลายก็จะตั้งรกรากอยู่ใกล้เคียงกันตามชายฝั่งทะเลแถบนี้ บทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจจึงได้เริ่มเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ โดยชุมชนศูนย์กลางของอารยธรรมลุ่มแม่น้ำบางปะกงจะมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณที่มีทางออกสู่ทะเล ซึ่งสามารถติดต่อซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนสินค้าและวัฒนธรรมกับดินแดนอื่นๆ ได้ ในขณะที่เดียวกันก็สามารถนำพาสินค้าและวัฒนธรรมไปในดินแดนภายในแผ่นดินใหญ่

ประชาชนส่วนใหญ่มีการตั้งบ้านเรือนอยู่ริมแม่น้ำบางปะกงและตั้งถิ่นฐานตามลำคลองทั่วไป และมีการสร้างกำแพงเมืองใหม่ที่บ้านท่าไข่ แขวงเมืองฉะเชิงเทรา ซิดกับแม่น้ำบางปะกง ซึ่งเป็นเสมือนกำแพงธรรมชาติที่ป้องกันศัตรู เพื่อหวังให้ช่วยรักษาเมืองหลวงให้พ้นภัยจากข้าศึก กำแพงเมืองนี้นอกจากจะเป็นปราการในการป้องกันเมืองหลวงแล้ว ยังได้กลายเป็นศูนย์อำนาจรัฐแห่งใหม่และเป็นเครื่องแสดงอาณาเขตของเมือง จนต่อมาเมื่อมีการสร้างบ้านแปลงเมืองใหม่ภายในกำแพง ความเป็นเมืองที่มีอาณาเขตแน่นอนของฉะเชิงเทราจึงได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์(สุนทร คัยนันท์, 2534 :123-143) เมื่อประชาชนสมัยแรกเริ่มมีการตั้งถิ่นฐานอยู่ตามริมแม่น้ำบางปะกงและลำคลองต่างๆ ดังนั้นการขุดคลองสมัยนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมไปมาหาสู่กันและใช้ในการดำรงชีวิตของประชาชนในสมัยนั้น

การขุดคลองบางขนากหรือคลองแสนแสบ เป็นคลองที่ขุดเชื่อมต่อแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง และออกแม่น้ำบางปะกงที่อำเภอบางน้ำเปรี้ยว คลองนี้เชื่อมต่อกับคลองผดุงกรุงเกษมและแม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบนี้เริ่มต้นจากประตูน้ำไปสู่แม่น้ำบางปะกงที่ตำบลบางขนากเป็นคลองยุทธศาสตร์ที่ขุดไว้ เพื่อจะได้เดินทัพโดยทางเรือผ่านไปยังประเทศเขมรได้รวดเร็วและให้ราษฎรปลูกข้าวสองฝั่งคลองเพื่อส่งกำลังบำรุงเสบียง

คลองบางขนาก ขุดขึ้นในแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว(รัชกาลที่3) โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒน์รัตนราชโกษาธิบดี(ทัต บุนนาค) เป็นแม่กองจ้างชาวจีนขุดคลองเริ่มทำการขุดเมื่อ พ.ศ.2380 โดยที่ต้นคลองเรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายคลองเรียกว่าคลองบางขนาก โดยขุดตั้งแต่หัวหมากไปจนถึงบางขนาก เสร็จในปี พ.ศ.2381 เพื่อใช้เป็นเส้นทางลำเลียงยุทธโธปกรณ์เข้าไปรบในญวน โดยผ่านเส้นทางอรัญประเทศเข้ากัมพูชา เมื่อขุดคลองเสร็จจนถึง พ.ศ.2390 สงครามระหว่างไทยและญวนจึงเลิกรบต่อกัน เมื่อเสร็จศึกกับญวนสองฝั่งคลองก็กลายเป็นไร่นา คลองบางขนากหรือคลองแสนแสบนี้ จึงกลายเป็นคลองที่ช่วยให้การคมนาคมของฉะเชิงเทราและเมืองใกล้เคียง เพื่อติดต่อกับพระนครทำได้สะดวกขึ้น นอกจากนี้การเดินทางจากนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี พนมสารคาม ล้วนอาศัยเส้นทางคลองบางขนาก เพื่อการคมนาคมสู่พระนครทั้งสิ้น ส่วนการผลิตน้ำตาล ข้าว ก็ดำเนินการได้ผลยิ่งกว่าสมัยที่ยังไม่มีคลอง อีกทั้งยังเป็นแนวทางให้มีการสร้างระบบชลประทานในราชการต่อมาอีกด้วย(สุนทร คัยนันท์, 2534 :123-143)



ภาพที่ 5.1 คลองบางขนาก

- คลองนครเนื่องเขต ขุดตั้งแต่บริเวณกลางคลองแสนแสบตรงไปต่อคลองท่าไข่ แขวงเมืองฉะเชิงเทรา พระชลธารวินิจฉัยเป็นแม่กองขุดในพ.ศ. 2419 แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2420

- การขุดคลองประเวศบุรีรมย์ ขุดตั้งแต่ปลายคลองพระโขนง แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ ไปออกแม่น้ำบางปะกง เมืองฉะเชิงเทรา พระยาคำรงราชพลขันธ์ เป็นแม่กองขุด โดยเริ่มขุด พ.ศ. 2421 แล้วเสร็จในปีค.ศ. 2423

- คลองเปรี้ง ขุดตั้งแต่คลองประเวศไปออกคลองแสนแสบ ตำบลบางน้ำเปรี้ยว เมืองฉะเชิงเทรา พระยารวิไชย พระยขันสงคราม และหลวงแพ่งเป็นแม่กองขุดใน พ.ศ. 2430 แล้วเสร็จในปีเดียวกัน

เนื่องจากคลองและแม่น้ำบางปะกง มีความสำคัญในฐานะที่ว่าเป็นคูเมืองป้องกันการรุกรานของศัตรู โดยเปรียบเสมือนกับเป็นปราการชั้นแรกที่ป้องกันมิให้ข้าศึกรุกล้ำเข้ามาประชิดกำแพงเมืองได้สะดวก ทั้งยังมีประโยชน์ในการเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง ค้าขาย ตลอดจนใช้น้ำในการอุปโภคและบริโภค จึงทำให้มีการขุดคลองเรื่อยมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 5 โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 5 ถือได้ว่าเป็นรัชกาลที่มีการขุดคลองมากที่สุด ถึงเกือบร้อยละ 50 ของคลองที่ขุดในสมัยรัตนโกสินทร์ เมื่อพิจารณาถึงสภาพของคลองในอดีต พบว่าโดยเฉลี่ยคลองจะมีขนาดใหญ่และมีการเชื่อมโยงติดต่อกันเป็นเครือข่ายกว่าในปัจจุบัน ทั้งนี้ก็เนื่องจาก ปัจจัยสำคัญ 2 ประการ คือ

ประการแรก จำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ มีอยู่อย่างเบาบาง การขยายตัวของประชากรและพื้นที่เป็นไปอย่างช้าๆ ถึงแม้ในสมัยรัชกาลที่ 5 จะมีการขยายตัวทั้งด้านประชากรและพื้นที่อย่างรวดเร็วขึ้น แต่ก็ไม่มากจนก่อให้เกิดปัญหาตามมา โดยเฉพาะช่วงหลังพุทธศักราช 2500 จนถึงปัจจุบัน

ในเมื่อจำนวนประชากรมีอยู่น้อย การใช้พื้นที่ยังมีไม่มากนัก โดยจากหลักฐานที่ปรากฏในแผนที่การใช้ที่ดินซึ่งมีการผลิตเป็นครั้งแรก ในพ.ศ. 2439 ที่ได้ชี้แจงให้เห็นว่าที่ดินสมัยนั้นส่วนใหญ่เป็นเรือสวนไร่นา บริเวณที่มีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่น คือ แถบเกาะกรุงรัตนโกสินทร์และริมฝั่งคลอง โดยเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้า ศาสนสถาน และสถานที่ราชการ การที่ประชากรมีอยู่น้อย การตั้งบ้านเรือนยังไม่หนาแน่นมากนัก ก็ทำให้การทิ้งสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย ลงสู่แม่น้ำลำคลองมีปริมาณไม่มากนัก ยิ่งกว่านั้นการที่อาคารบ้านเรือน ร้านค้า วัด ตั้งเกาะกลุ่มเป็นแนวยาวไปตามลำคลอง โดยต่างหันหน้าออกสู่คลอง คลองหรือแม่น้ำจึงเปรียบเสมือนหน้าบ้าน ที่ชาวบ้านต้องช่วยกันดูแลรักษาให้สะอาดอยู่เสมอ

ประการที่สอง รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการดูแลรักษาคลองให้ใช้การได้อยู่เสมอ โดยการดำเนินการต่างๆ ที่สำคัญ คือ ให้มีการขุดลอกซ่อมคลองอยู่เป็นประจำ ทั้งนี้เพื่อให้คลองลึก กว้างและสะอาด โดยเฉพาะพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว(รัชกาลที่ 5) ทรงตระหนักถึงความสำคัญของลำคลองเป็นอย่างมาก

จากการแบ่งเหตุการณ์ต่างๆ ในช่วงต้นที่ได้เกิดขึ้นภายในพัฒนาการช่วงที่ 1 เมื่อจำแนกออกตามองค์ประกอบหลักที่ได้กำหนดไว้สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

1) ลักษณะทางด้านกายภาพ

เนื่องมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่มีความเหมาะสมแก่การทำกรเกษตร รวมทั้งจากการนำนโยบายในการบริหารประเทศในช่วงสมัยนั้น จึงทำให้เกิดการขาดคล่องเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ซึ่งจากสาเหตุนี้เองที่ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานบริเวณริมคลองและแม่น้ำบางปะกงในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เช่น บริเวณริมคลองท่าไข่ คลองบ้านใหม่และบริเวณริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง และจากลักษณะทางภูมิประเทศแบบนี้จึงทำให้เกิดลักษณะของการตั้งถิ่นฐานที่ปลูกสร้างอาคารบ้านเรือน มีการวางตัวเป็นแนวยาวติดบริเวณแหล่งน้ำ ซึ่งรูปแบบการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของแหล่งน้ำเช่นนี้ได้มีมาตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน และยังคงมีรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่ชัดเจนในปัจจุบัน โดยก่อนที่จะมีการขาดคล่องเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม บริเวณพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราส่วนใหญ่เป็นบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมและที่โล่ง จนเมื่อมีการขาดคล่องขึ้นมา ก็ได้เริ่มทำให้มีการเข้ามาจับจองที่ดินและเข้ามาอยู่อาศัยภายในพื้นที่ขึ้นทั้งคนจีนและคนไทยมุสลิม โดยที่ลักษณะของสิ่งปลูกสร้างบ้านเรือนจะเป็นบ้านเรือนริมน้ำร่วมกับศาสนสถานที่ใช้เป็นศูนย์กลางและศูนย์รวมในการประกอบกิจกรรมตามเชื้อชาติและศาสนา ทำให้ลักษณะการประกอบอาชีพมีการเปลี่ยนแปลงไป เกิดมีการสร้างตลาดขึ้น เรียกว่า ตลาดบ้านใหม่ โดยมีการสร้างบ้านเรือนแถวแบบชาวจีนเพื่อทำการค้าขายเป็นหลัก โดยมีลักษณะของอาคารเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว และได้มีการสร้างเพิ่มเติมเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น การประกอบกิจกรรมในตลาดจะมีประชาชนเข้าออกในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ซึ่งผู้คนที่เข้ามาทำการค้าขายและที่อยู่อาศัยเกือบทั้งหมดจะเป็นชาวจีนหรือชาวไทยเชื้อสายจีน ในส่วนของการคมนาคมก็มีการใช้เส้นทางเดินเรือเป็นหลักในการสัญจรไปมา ซึ่งในการสัญจรทางน้ำในช่วงสมัยนั้นถือได้ว่าเป็นมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ส่วนในการสัญจรทางบกมีถนนที่ใช้ในการคมนาคมไม่มากเท่าที่ควร



ภาพที่ 5.3 การตั้งถิ่นฐานและการดำเนินชีวิตสมัยเริ่มแรกริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง

2) ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ

ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจในช่วงแรกจะมีลักษณะเป็นแบบพึ่งตนเอง โดยมีการประกอบอาชีพเกษตรกรรมมีการเพาะปลูกเพื่อการบริโภคเป็นหลัก แต่เมื่อการสร้างตลาดเกิดขึ้น จึงทำให้มีรูปแบบของการค้าขายที่มีความชัดเจนมากขึ้น การประกอบอาชีพเกษตรกรรมมีจำนวนลดลงเปลี่ยนไปเพื่อทำการค้าเพิ่มมากขึ้น มีตลาดที่เป็นศูนย์กลางในการค้าทั้งทางน้ำและทางบก ได้แก่ ตลาดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์เก่า ตลาดบ้านใหม่ โดยเป็นตลาดที่มีความสำคัญในการหยุดพักขนถ่ายสินค้า รวมทั้งการแลกเปลี่ยนสินค้าต่อกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าจำพวกที่ใช้ในการอุปโภค บริโภค และใช้ในการดำเนินชีวิตประจำวัน จึงทำให้เกิดความหนาแน่นของผู้คนเป็นจำนวนมาก ทั้งจากภายนอกและภายในพื้นที่ที่เข้ามาแลกเปลี่ยนสินค้ากันภายในตลาด ดังนั้นจึงทำให้สภาพทางเศรษฐกิจของเมืองถือได้ว่ามีสภาพที่ดี ทำให้คนในเมืองอยู่กันอย่างมีความสุข มีกินมีใช้อย่างพอเพียง รวมทั้งในช่วงที่มีการสร้างตลาดไม่นานก็มีการสร้างโรงสีข้าว ก็ยังส่งผลทำให้เกิดการเข้าถึงของคนและสินค้าที่มากมายหลากหลายยิ่งขึ้น ส่งผลทำให้สภาพทางเศรษฐกิจดีขึ้น

3) ลักษณะทางด้านสังคม

การปกครองในสมัยแรกเริ่มเป็นระบบเทศาภิบาล โดยรวบรวมเมืองต่างๆจัดตั้งขึ้นเป็นมณฑลเทศาภิบาลที่ยึดเอาลำน้ำเป็นหลัก จะเขิงเทราก็ได้ร่วมมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ด้วย โดยรวมเข้าเป็นหนึ่งในมณฑลปราจีน ร่วมกับเมืองปราจีนบุรี นครนายก พนมสารคาม มีแม่น้ำบางปะกงเป็นลำน้ำสายหลักและมีการวางผังเมืองอย่างเป็นระบบเป็นครั้งแรกและเมื่อมีการขยายอาณาเขตโดยรวมเอาเมืองพนัสนิคม เมืองชลบุรีและเมืองบางละมุงเข้ามารวมเพิ่ม จึงได้มีการย้ายที่ว่าการมณฑลปราจีนมาตั้งที่เมืองจะเขิงเทรา แต่ยังคงใช้ชื่อมณฑลปราจีนตามเดิม เมืองจะเขิงเทราจึงกลายเป็นที่ว่าการมณฑล ตั้งแต่นั้นมา ในปี พ.ศ. 2475 เมื่อการปกครองระบบเทศาภิบาลยุติลงและเริ่มมีพระราชบัญญัติว่าด้วยระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2476 อำนาจการปกครองจึงเริ่มกระจายไปสู่ภูมิภาค มีการเปลี่ยนค่านำหน้าจากเมืองมาเป็นจังหวัดจะเขิงเทรา ที่ได้มีฐานะเป็นจังหวัดหนึ่งของประเทศไทยมาจนถึงทุกวันนี้ มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้ดูแลกิจการของเมือง

ทางด้านประชากรการอยู่ร่วมกันของคนต่างเชื้อชาติภายในพื้นที่เมืองจะเขิงเทราในช่วงแรก มีการปรับตัวที่ค่อนข้างยาก แต่เมื่อมาอยู่ภายใต้พื้นที่เดียวกันก็มีการสร้างสัมพันธที่ดีต่อกัน มีผลทำให้การค้ารุ่งอยู่ของหลายเชื้อชาติที่มีมาตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้เห็นได้ว่าความแตกต่างบางอย่างก็สามารถที่ผสมผสานกันได้ การอยู่ร่วมกันของหลายเชื้อชาติในพื้นที่แห่งนี้ จึงทำให้เกิดการก่อสร้างศาสนสถานของแต่ละกลุ่มคนขึ้น มีทั้งวัดไทย วัดจีน มัสยิด โบสถ์คริสต์ การที่มีศาสนสถานก็เพื่อให้การอยู่ร่วมกันสามารถที่จะประกอบพิธีกรรมและปฏิบัติตามวัฒนธรรมประเพณีของแต่ละกลุ่มคนได้ จนเมื่อมีการสร้างตลาดที่เป็นแหล่งศูนย์กลางทางการค้า ก็ทำให้เมืองเกิดการรวมกลุ่มกัน กลายเป็นเมืองจะเขิงเทราที่มีขนาดใหญ่ขึ้นมา

4) โครงสร้างและการขยายตัวของเมือง

ในช่วงแรกของการเกิดเมืองจะเชิงเทรายังไม่มีความหลากหลายของโครงสร้างเมืองมากนัก เนื่องจากอยู่ในการปกครองของมณฑลปราจีนบุรี มีความเป็นอยู่แบบเรียบง่าย การยังชีพโดยการทำการเกษตรและประมง มีเส้นทางสายน้ำหลัก คือ แม่น้ำบางปะกง คลองท่าไข่ คลองบ้านใหม่ โดยเส้นทางน้ำหลักเหล่านี้ เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานในลักษณะนี้ขึ้น ส่วนการตั้งถิ่นฐานในช่วงแรกก็จะกระจุกตัวอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง ริมคลองท่าไข่ ริมคลองบ้านใหม่ แต่เมื่อมีเส้นทางคมนาคมเกิดขึ้นก็ทำให้เกิดการขยายตัวโดยกระจุกตัวบริเวณเส้นทางคมนาคม แต่ยังคงมีทิศทางที่หันหน้าเข้าหาทางน้ำอยู่ ส่วนในพื้นที่รอบๆเมืองตั้งแต่เริ่มแรกมาก็จะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและการเพาะปลูกข้าว พืช ผัก ผลไม้ เช่น มะพร้าว มะม่วง ดังนั้นจากโครงสร้างและการขยายตัวของเมืองในช่วงแรกนี้จะมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพค้าขาย ซึ่งโครงสร้างที่เกิดขึ้นและการขยายตัวของเมืองจะอยู่ในบริเวณที่เป็นตลาดและส่วนที่ติดกับแหล่งน้ำ

5) ความสัมพันธ์ของเมืองกับพื้นที่โดยรอบ

ในช่วงแรกนี้ความสัมพันธ์ของเมืองและตลาดจะมีความสัมพันธ์กัน ไปในลักษณะของเมืองข้างเคียงที่อยู่ในละแวกเดียวกัน ดังนั้นเมื่อคุณภาพรวมของความสัมพันธ์ของเมืองกับพื้นที่โดยรอบจะพบว่ามีความเป็นไปเพื่อการติดต่อค้าขายในระดับที่ค่อนข้างจะกว้าง ทั้งจากการเข้าถึงของประชากรในพื้นที่และการเข้าถึงของกลุ่มคนต่างพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นกรุงเทพมหานครและอำเภออื่นๆข้างเคียง นอกจากนี้การที่ภายในพื้นที่เมืองมีการตั้งอยู่ของศาสนสถาน จึงมีผลทำให้ที่อยู่ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ของบริเวณเมืองใกล้เคียงได้เข้ามาภายในพื้นที่เป็นจำนวนมาก เพื่อเข้ามาประกอบพิธีกรรมทางศาสนาและทางความเชื่อของตน นอกจากนี้แล้วในการเดินทางจากพื้นที่อื่นๆเข้ามาสู่เมือง โดยเป็นเมืองหน้าด่านที่มีเส้นทางผ่านเชื่อมต่อเส้นทางในการสัญจรทางน้ำไปมาระหว่างเมืองหลวงและเมืองอื่นๆ ก็เลยมีผลทำให้เกิดเป็นศูนย์กลางที่มีความสำคัญระหว่างการคมนาคมและการค้ากับพื้นที่ใกล้เคียงในสมัยแรกเริ่ม

สรุปพัฒนาการในช่วงที่ 1 มีการปลูกสร้างอาคารบ้านเรือนบริเวณริมแม่น้ำบางปะกง และบริเวณคลองท่าไข่ คลองบ้านใหม่ ถือได้ว่าเป็นการเกิดขึ้นของเมืองริมน้ำและมีรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานที่อยู่ร่วมกันตามแนวสายของริมน้ำที่มีความแตกต่างกันทางด้านเชื้อชาติ ศาสนา แต่การอยู่ร่วมกันของหลากหลายกลุ่มคน ก่อให้เกิดความผูกพัน ไม่มีการแบ่งแยกเชื้อชาติ ศาสนา



ภาพที่ 5.4 สิ่งปลูกสร้างในพัฒนาการช่วงที่ 1

5.1.2 ช่วงที่ 2 (พ.ศ.2495 - พ.ศ.2535)

ในช่วงที่สองนี้บทบาทของศูนย์กลางทางการค้าบริเวณริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก ความสำคัญของเส้นทางคมนาคมทางน้ำถูกลดบทบาทลง เนื่องจากอิทธิพลของการสร้างเส้นทางคมนาคมทางบก มีการสร้างถนนสายหลักเพิ่มมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงค่านิยมหันมาใช้รถยนต์แทนการเดินทางโดยเรือมากขึ้น พัฒนาการในช่วงนี้มีผลกระทบจากการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการสร้างถนนที่ทำให้เกิดแรงจูงใจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางด้านต่างๆอย่างชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งในช่วงนี้ถือได้ว่ามีรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานที่เพิ่มเติมมาอย่างมากเมื่อเทียบกับในช่วงแรกที่มีการเกิดเมือง พัฒนาการในช่วงนี้สามารถแบ่งออกตามภาพถ่ายทางอากาศ ดังนี้

• ปี พ.ศ. 2495 (ภาพที่ 5.6) เริ่มมีเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของเมือง ดังนี้

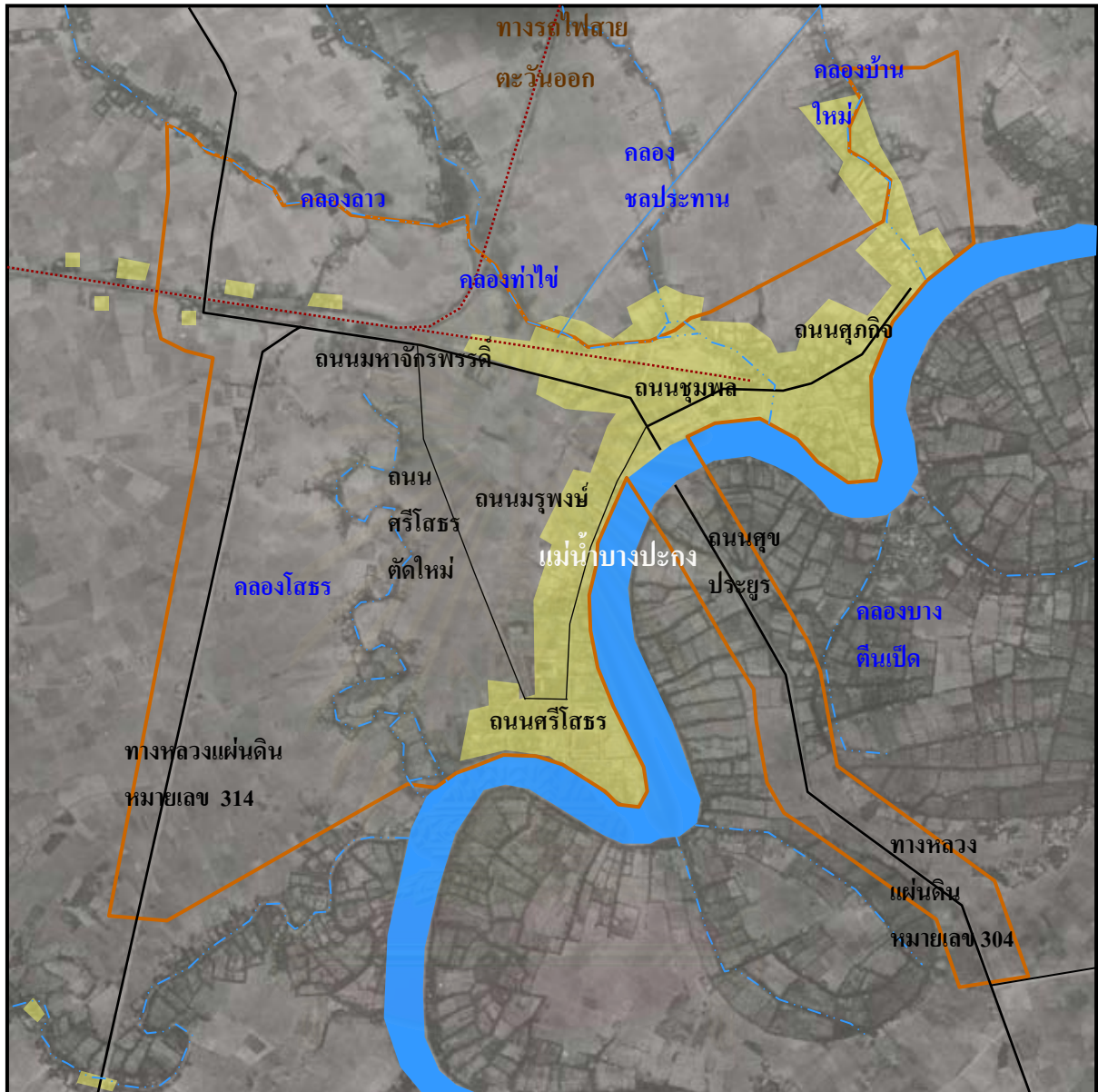
1) มีเส้นทางคมนาคมสายอื่นที่เพิ่มขึ้นมาจากสมัยก่อน คือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกและเส้นทางคมนาคมทางบก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ซึ่งเป็นถนนที่ตัดผ่านจังหวัดฉะเชิงเทราไปยังอำเภอข้างเคียงและถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนศุภกิจ ถนนศรีโสธร ถนนศรีโสธรตัดใหม่ เป็นถนนสายหลักที่ตัดผ่านภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2) มีคลองที่สำคัญ ได้แก่ คลองชลประทาน คลองลาว คลองโสธร คลองท่าไข่ คลองบ้านใหม่ และคลองบางดินเป็ด

การตั้งถิ่นฐานในช่วงปี พ.ศ. 2500 การตั้งถิ่นฐานยังอาศัยพื้นที่ทางน้ำเป็นหลัก ตามริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงและตามลำคลองเป็นหลัก โดยมียานพาหนะที่สะดวกในการเดินทางคือ เรือ ในการเดินทางสัญจรไปมา นอกจากนั้นจึงมีการกระจายตัวไปยังพื้นที่บริเวณริมทางรถไฟสายตะวันออกและบริเวณริมถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนศุภกิจ ถนนมรุพงษ์ ของเทศบาลเมือง ก่อให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่สำคัญเป็นไปตามแนวยาว (Linear Settlement) เรียกว่า การตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวริมถนน (Road Linear Settlement) และการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง ที่เรียกว่า (River Linear Settlement) เช่น การตั้งถิ่นฐานบริเวณสองฝั่งคลองท่าไข่และคลองบ้านใหม่ที่บรรจบกับแม่น้ำบางปะกง

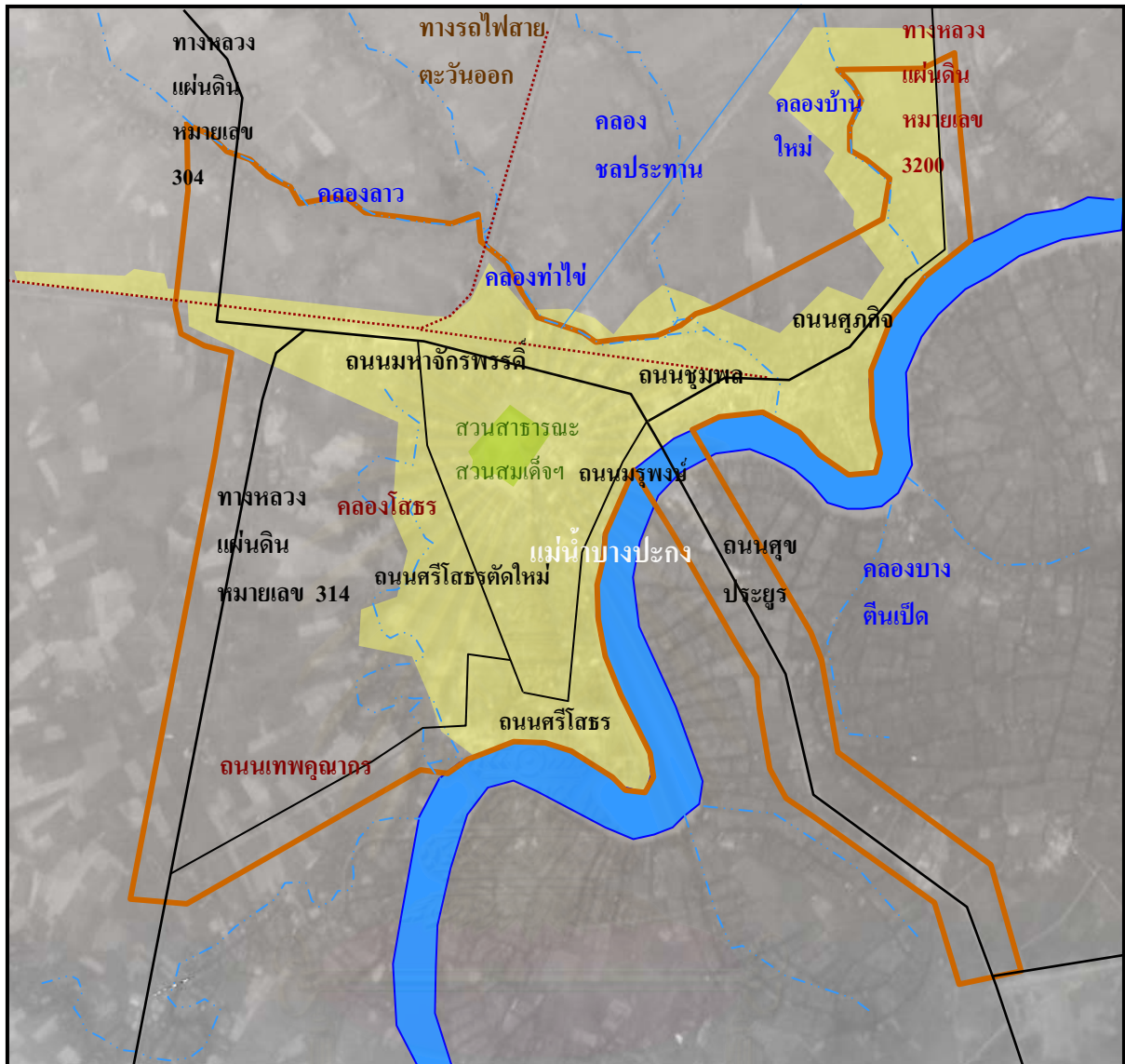


ภาพที่ 5.5 การตั้งถิ่นฐานบริเวณริมแม่น้ำบางปะกง



ภาพที่ 5.6 ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2495 ที่มา:กรมแผนที่ทหาร,2549

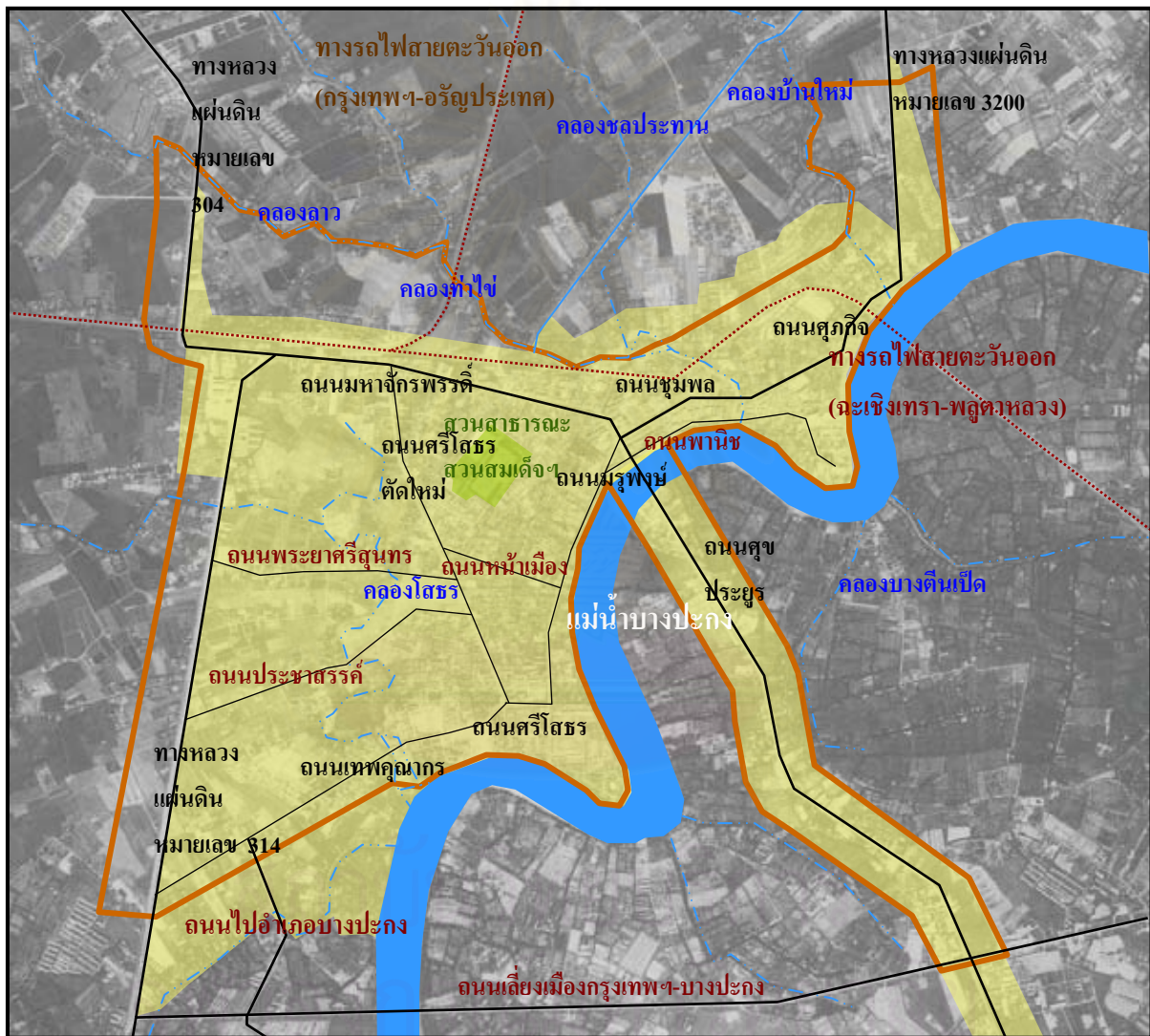
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 5.7 ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2510 ที่มา:กรมแผนที่ทหาร,2549

• ปี พ.ศ. 2510 มีเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของเมือง ดังนี้
มีเส้นทางคมนาคมสายอื่นที่เพิ่มขึ้นมาจากสมัยก่อน คือ เส้นทางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ซึ่งเป็นถนนที่เกิดจากการผ่านของอำเภอเมืองฉะเชิงเทราไปยังอำเภอบางน้ำเปรี้ยวและมีการตัดเส้นทางคมนาคมภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเพิ่มขึ้น ได้แก่ ถนนพหลุณกร รวมทั้งมีสวนสาธารณะสมเด็จพระศรีนครินทร์ฯที่เกิดขึ้นภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ดังนั้นการตั้งถิ่นฐานในช่วงนี้ ยังคงมีการตั้งถิ่นฐานที่อาศัยพื้นที่ทางน้ำเป็นหลักเช่นเดิม มีการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงและบริเวณริมสองฝั่งคลองท่าไข่ คลองลำใหม่และคลองโสธรที่เริ่มมีประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพิ่มมากขึ้น ทำให้การตั้งถิ่นฐานมีการกระจายตัวไปทางด้าน



ภาพที่ 5.8 ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2534 ที่มา:กรมแผนที่ทหาร,2549

• ปี พ.ศ. 2534 มีเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของเมือง ดังนี้ มีเส้นทางคมนาคมสายอื่นที่เพิ่มขึ้นมาจากสมัยก่อน คือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก(ฉะเชิงเทรา-พหลโยธิน)และมีการตัดเส้นทางคมนาคมภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเพิ่มขึ้น ได้แก่ ถนนพญาไท

ถนนประชาสรรค์ ถนนหน้าเมือง ถนนพระยาศรีสุนทร ถนนไปยังอำเภอเมืองบางปะกง ถนนเลี้ยวเมือง
กรุงเทพฯ-บางปะกง และมีสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงไปยังถนนสุขประยูร

ดังนั้นการตั้งถิ่นฐานจึงมีการกระจายตัวเพิ่มมากขึ้นตามเส้นทางคมนาคมที่เกิดขึ้นตามแนวยาวของ
ถนนแผ่นดินหมายเลข 304 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ซึ่งเป็น
ถนนสายหลักที่เกิดจากการผ่านของอำเภอเมืองฉะเชิงเทราไปยังอำเภอใกล้เคียงของจังหวัดฉะเชิงเทรา
รวมทั้งมีการตั้งถิ่นฐานเพิ่มขึ้นตามริมฝั่งถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนสุภกิจ ถนนมรุพงษ์ ถนน
ศรีโสธร ถนนศรีโสธรตัดใหม่ ถนนพระยาศรีสุนทร ถนนประชาสรรค์และถนนเทพคุณากร ซึ่งเป็นถนน
ที่ตัดใหม่ภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเพิ่มมากขึ้นกว่าอดีตและได้เห็นว่ามีการสะพานข้ามแม่น้ำบาง
ปะกงไปยังถนนสุขประยูร ทำให้ประชากรได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานทั้งสองฝั่งของบริเวณริมถนนสุขประยูร
เพิ่มขึ้น จึงทำให้พื้นที่เกษตรกรรมบริเวณถนนสุขประยูรกลายมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น

จากการแบ่งเหตุการณ์ต่างๆ ในช่วงต้นที่ได้เกิดขึ้นภายในพัฒนาการช่วงที่ 1 เมื่อจำแนกออกตาม
องค์ประกอบหลักที่ได้กำหนดไว้สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

1) ลักษณะทางด้านกายภาพ

รูปแบบการตั้งถิ่นฐานในช่วงที่ 2 มีการเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะของความหนาแน่นที่มีมากขึ้น
โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ย่านที่พักอาศัยมีเพิ่มมากขึ้นและมีทิศทางไปทางด้านฝั่งตะวันตกของพื้นที่เขต
เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามากขึ้น แต่ในบริเวณที่เป็นที่ตั้งถิ่นฐานดั้งเดิมก็มีการกระจุกตัวเพิ่มมากขึ้น
เช่นกัน ซึ่งมีผลมาจากการขยายตัวของเมืองและสภาพทางเศรษฐกิจของเมืองที่มีความเจริญขึ้น

รูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่เปลี่ยนแปลงทำให้ลดบทบาทของความสำคัญในเส้นทางน้ำและการสัญจร
ทางน้ำ นอกจากนี้รูปแบบของการปลูกสร้างอาคาร บ้านเรือนก็มีการเปลี่ยนแปลงไปค่อนข้างมากและม
ีความหลากหลายของลักษณะทางสถาปัตยกรรมสมัยใหม่มากขึ้น มีการใช้วัสดุอื่นเข้ามาแทนที่ไม่ใช่ไม่ว่าจะ
เป็นอิฐ หิน ปูน ทราย อาคารไม้บางแห่งถูกปล่อยร้างและรื้อถอน

จากภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2495 พ.ศ. 2510 และพ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าในช่วงที่ 2 นี้ ตั้งแต่
ปี พ.ศ. 2510 ที่มีการสร้างถนนขึ้น โดยที่การเข้าถึงถนนในขณะนั้นยังคงไม่มีความสะดวกมาก ถนนเป็น
ลูกรังและมีช่องว่างที่คับแคบอยู่ จนถึงปี พ.ศ. 2534 มีการปรับปรุงถนนเป็นถนนลาดยางและเพิ่มเส้นทาง
การคมนาคมในการเชื่อมโยงในการเข้าถึงภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ทำให้เป็นการส่งเสริม
เส้นทางคมนาคมทางบกให้มีความสำคัญมากกว่าการคมนาคมทางน้ำ ดังนั้นจากการที่มีเส้นทางถนนที่
เพิ่มขึ้นมาใหม่จึงมีการกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐานไปยังพื้นที่ของถนนที่ตัดใหม่ ทำให้บทบาทของการ
ขนส่งทางน้ำหมดความสำคัญลงไป

2) ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ

เมื่อมีการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมถนนจากลูกรังจนกลายเป็นถนนลาดยางและสามารถเชื่อมโยง
กับพื้นที่อื่นๆ ได้เป็นอย่างดีกว่าทางเรือ ทำให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีการขนถ่ายสินค้าเป็นจำนวนมาก
เกิดความหลากหลายของสินค้าที่เข้ามาค้าขาย ส่งผลให้เส้นทางคมนาคมทางบกเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย

รวมทั้งความต้องการของกลุ่มบริโภคที่อยู่ในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ทำให้มีการซื้อขายสินค้ามากยิ่งขึ้น ส่งผลดีต่อพ่อค้าแม่ค้าภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา สภาพทางเศรษฐกิจในช่วงที่ 2 จึงไม่เสียหายมากมายนัก

3) ลักษณะทางด้านสังคม

ลักษณะทางด้านสังคม มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากขึ้น โดยอยู่บริเวณตามเส้นทางคมนาคมที่เพิ่มขึ้นมาใหม่ มีการกระจายตัวไปทางด้านตะวันตกของเขตเทศบาลมากขึ้น เกิดสวนสาธารณะขึ้นภายในเขตเทศบาล ซึ่งเป็นแหล่งนันทนาการที่สำคัญของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งมีสถาบันการศึกษา ศูนย์ราชการเกิดขึ้นในบริเวณใกล้เคียงกัน สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง สถานีอนามัย ศูนย์บริการสาธารณสุข โรงพยาบาล เกิดขึ้นในช่วงสมัยที่ 2 นี้ ทำให้เมืองมีความเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา ศูนย์กลางทางการบริหารราชการและเป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านสาธารณสุข

4) โครงสร้างและการขยายตัวของเมือง

ในช่วงนี้การขยายตัวของเมืองมีการกระจุกตัวเพิ่มขึ้นบริเวณถนน โดยมีแนวยาวไปตามสองข้างถนนหลักที่เพิ่มขึ้นมาใหม่ แต่การกระจุกตัวในบริเวณพื้นที่ที่ติดกับริมแม่น้ำบางปะกงเมื่อครั้งในอดีตก็ยังคงมีอยู่เช่นเดิม ทางด้านโครงสร้างของเมืองยังคงสถาปัตยกรรมแบบดั้งเดิมที่เคยมีมา มีเพียงการปรับปรุงซ่อมแซมเล็กน้อย จนได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของเมืองที่เห็นได้ชัดเจนขึ้น จากการที่มีการเพิ่มถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ที่ไปอำเภอบางน้ำเปรี้ยวและถนนเทพคุณากรที่ใช้เชื่อมถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ที่ไปอำเภอบางปะกง ก่อให้เกิดการย้ายเข้ามาอยู่ของประชาชน ทำให้เกิดการปลูกสร้างอาคารที่มีลักษณะต่างๆเพิ่มเติมขึ้น นอกจากนั้นเมื่อมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงไปยังถนนสุขประยูร จึงทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของถนนสุขประยูรมากยิ่งขึ้นและต่อมาที่มีการเพิ่มเส้นทางรถไฟสายตะวันออก(ฉะเชิงเทรา-พลูดาวหลวง) มีการเพิ่มเส้นทางถนนสายหลักในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ได้แก่ ถนนพานิช ถนนหน้าเมือง ถนนพระยาศรีสุนทร ถนนประชาสรรค์ ถนนไปอำเภอบางปะกง ถนนเลียบเมืองกรุงเทพฯ-บางปะกงและมีการปรับปรุงถนนทางลูกรังให้กลายเป็นถนนคอนกรีตที่เชื่อมต่อกับถนนเส้นทางหลัก จนทำให้เกิดความสะดวกมากยิ่งขึ้นในการเข้าถึงพื้นที่ ดังนั้นจึงทำให้บทบาทของสิ่งปลูกสร้างที่เกี่ยวข้องกับทางน้ำลดความสำคัญลง การเดินทางสัญจรไปมาเปลี่ยนรูปแบบจากทางน้ำมาเป็นทางบกอย่างเต็มตัว โครงสร้างต่างๆของเมืองมีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไปมากยิ่งขึ้น บริเวณท่าน้ำเริ่มไม่มีการขนส่งสินค้า บริเวณตัวอาคารเริ่มมีการปรับปรุงภายในให้มีความเหมาะสมกับการอยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น มีทางเดินเท้าภายในพื้นที่ โดยมีการจัดระเบียบสองข้างทางเพื่อรองรับกับผู้ที่เข้ามาในเมืองมากยิ่งขึ้น

5) ความสัมพันธ์ของเมืองกับพื้นที่โดยรอบ

ในช่วงนี้ความสัมพันธ์ของเมืองกับพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบยังคงมีอยู่เหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา การติดต่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ายังคงมีอยู่อย่างสม่ำเสมอ จนกระทั่งมีเส้นทางคมนาคมทางบกที่สมบูรณ์ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ยิ่งมีมากขึ้น แหล่งการค้ามีเพิ่มมากขึ้น ศูนย์กลางทางการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าทาง

น้ำมีขอบเขตการใช้บริการที่ลดน้อยลง ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำมาเป็นการคมนาคมขนส่งทางบกแทน ซึ่งสิ่งเหล่านี้กลายเป็นปัจจัยที่ทำให้บทบาทของศูนย์กลางทางการค้ากับพื้นที่เมืองโดยรอบมีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไป ส่วนในความสัมพันธ์ของเมืองใกล้เคียงยังคงมีอยู่เช่นเดิมไม่ได้แตกต่างจากช่วงแรก เพราะความจำเป็นในการซื้อขายสินค้าที่ใช้เพื่อการดำรงชีวิตประจำวันยังคงมีอยู่อย่างพอเพียงกับความต้องการของคนในเมืองและคนในพื้นที่ใกล้เคียงที่ติดกับเมือง โดยลักษณะของความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างเทศบาลเมืองจะเชิงเทรากับพื้นที่อื่นๆ โดยรอบก็คือ ความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจากการเข้าไปทำงาน เข้าไปโรงพยาบาลและเข้าไปศึกษาในสถานศึกษาของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา

สรุปพัฒนาการในช่วงที่ 2 ในระยะแรกของเมืองช่วงนี้ มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย รวมไปถึงการที่มีผู้คนเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่กันมากขึ้นในบริเวณที่มีเส้นทางคมนาคมเกิดใหม่ โดยในช่วงแรกนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนในด้านการประกอบอาชีพ รวมไปถึงการปรับปรุงศาสนสถานให้มีสภาพดีและมีขนาดใหญ่ขึ้น รวมทั้งลักษณะของอาคารบ้านเรือนมีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไป บ้านเรือนสมัยใหม่ก่อสร้างด้วยปูนมากขึ้น รูปแบบของการสัญจรทางน้ำถูกลดบทบาทลง เมื่อมีการตัดถนนสายหลักเข้ามา รูปแบบการขยายตัวของเมืองจึงเปลี่ยนไปตามเส้นทางของถนน อาคารบ้านเรือนเริ่มปลูกสร้างตามแนวของถนนและวางตัวยาวตามเส้นทางคมนาคมที่สร้างขึ้นใหม่ ประชาชนเริ่มมีการตั้งถิ่นฐานขยายตัวไปทางด้านตะวันตกของเทศบาลเมืองจะเชิงเทรามากขึ้นตามแนวเส้นทางคมนาคมที่เกิดขึ้นใหม่



ภาพที่ 5.9 สิ่งปลูกสร้างในพัฒนาการช่วงที่ 2 (พ.ศ.2500 - พ.ศ.2535)

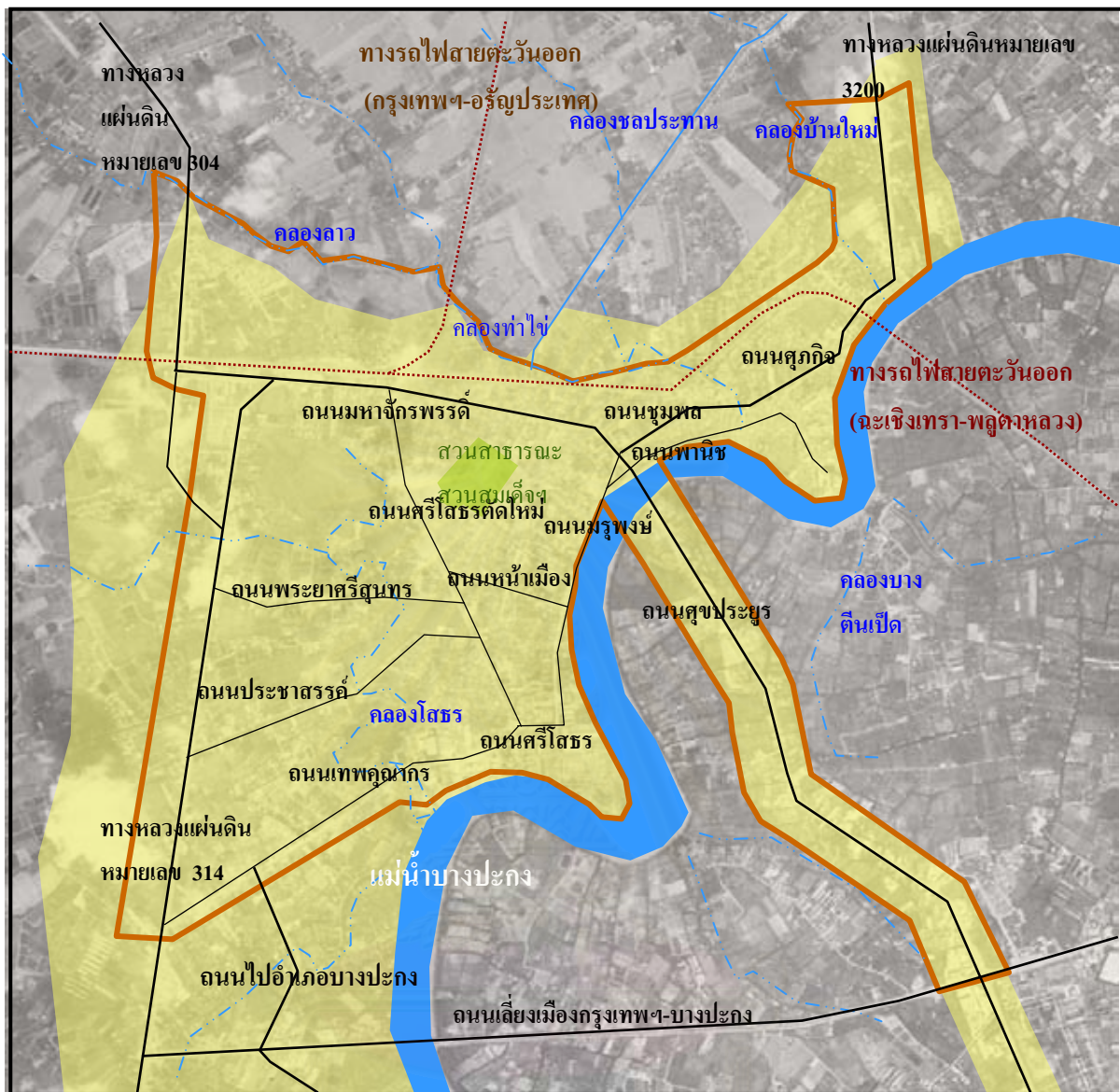
• ปี พ.ศ. 2542 มีเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของเมือง ดังนี้

มีการสร้างทางยกระดับที่เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 เพื่อเชื่อมต่อกัน ทำให้การคมนาคมที่เข้ามาเทศบาลเมืองจะเชิงเทรามีความสะดวกในการเดินทางเข้าออกมากขึ้น

ส่วนการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยในช่วงนี้มีการกระจายตัวหนาแน่นเพิ่มมากขึ้นภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา โดยเริ่มมีการกระจายตัวมากขึ้นตามเส้นทางคมนาคม มีการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยตามแนวยาวของถนนแผ่นดินหมายเลข 304 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่เกิดจากการผ่านของอำเภอเมืองจะเชิงเทราไปยังอำเภอใกล้เคียงของจังหวัดจะเชิงเทรา รวมทั้งมีการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยบริเวณตามริมฝั่งถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนสุภกิจ ถนนหน้าเมือง ถนนพานิช ถนนมรุพงษ์ ถนนศรีโสธร ถนนศรีโสธรตัดใหม่ ถนนพระยาศรีสุนทร ถนนประชาธิปไตยและถนนเทพคุณากรเพิ่มมากขึ้นกว่าในสมัยอดีต รวมทั้งทางยกระดับใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นก็เริ่มมีการตั้งถิ่นฐานของประชาชน นอกจากนี้การปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงเป็นสะพานจะเชิงเทราเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษาไปยังถนนสุขประยูรและมีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมหลักและการคมนาคมสายรอง จึงทำให้ประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยบริเวณทั้งสองฝั่งของริมถนนสุขประยูรเพิ่มมากขึ้นกว่าในสมัยอดีต



ภาพที่ 5.11 สะพานจะเชิงเทราเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา



ภาพที่ 5.12 ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2546 ที่มา:กรมแผนที่ทหาร,2549

• ปี พ.ศ. 2546 มีเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของเมือง ดังนี้ การตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยมีการกระจายตัวเต็มพื้นที่ของเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ตามแนวยาวของริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง บริเวณริมสองฝั่งคลองท่าไข่ คลองบ้านใหม่และคลองโสธรที่มีประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพิ่มมากขึ้นจากปี พ.ศ. 2495, พ.ศ. 2510, พ.ศ. 2534 และ พ.ศ. 2542 อย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังมีการกระจายตัวการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นตามเส้นทางคมนาคมที่เกิดขึ้นภายในเขตเทศบาล โดยมีการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยตามแนวยาวของถนนแผ่นดินหมายเลข 304 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ที่เป็นถนนสายหลักที่เกิดจากการผ่านของอำเภอเมืองฉะเชิงเทราไปยังอำเภอใกล้เคียงของจังหวัดฉะเชิงเทราเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยบริเวณตามริมฝั่งถนนสาย

หลักและสายรองของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เช่น ถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนสุภกิจ ถนนพานิช ถนนหน้าเมือง ถนนมรุพงษ์ ถนนศรีโสธร ถนนศรีโสธรตัดใหม่ ถนนพระยาศรีสุนทร ถนนประชาสรรค์ ถนนเทพคุณากรและถนนสุขประยูร ซึ่งมีประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยตามริมฝั่งถนนจนเต็มพื้นที่



ภาพที่ 5.13 สิ่งปลูกสร้างในพัฒนาการช่วงที่ 3 (พ.ศ.2535 -ปัจจุบัน)

จากการแบ่งเหตุการณ์ต่างๆในข้างต้นที่ได้เกิดขึ้นภายในพัฒนาการช่วงที่ 3 เมื่อจำแนกออกตามองค์ประกอบหลักที่ได้กำหนดไว้สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

1) ลักษณะทางด้านกายภาพ

ในช่วงนี้ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง จากที่ได้เคยกล่าวไว้ว่าสภาพทางกายภาพมีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานและรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน จากการที่เป็นเมืองริมน้ำ มีรูปแบบการตั้งถิ่นฐานตามแนวลำคลองที่มีมาตั้งแต่อดีต จนต่อมา มีการตั้งถิ่นฐานเป็นลักษณะตามแนวยาวของเส้นถนน ไม่ว่าจะเป็นถนนทางหลวงแผ่นดินหรือถนนสายหลักภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา นอกจากนี้การกระจุกตัวของอาคารบ้านเรือนที่อยู่ร่วมกันก็มีให้เห็นขึ้นอย่างชัดเจน มีการสร้างอาคารที่อยู่อาศัยที่เป็นอาคารพาณิชย์หลายชั้นเพิ่มมากขึ้น

2) ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ

จากการที่ระบบคมนาคมขนส่งทางบกมีความเจริญและพัฒนาไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้การซื้อขายสินค้าภายในเมืองสามารถเดินได้สะดวก นอกจากจะมีความรวดเร็วและสะดวกแล้ว ยังสามารถเลือกหาสินค้าได้ทุกประเภท ดังนั้นจึงทำให้สภาพเศรษฐกิจมีค่าครองชีพที่สูงขึ้น รูปแบบของการประกอบอาชีพรวมทั้งการดำเนินชีวิตไม่มีรูปแบบตายตัว ส่งผลให้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นเมืองที่มีบทบาทศูนย์กลางทางการค้าและการบริการมากยิ่งขึ้น

3) ลักษณะทางด้านสังคม

สภาพสังคมในช่วงนี้ยังคงมีกลุ่มคนดั้งเดิมในพื้นที่ชุมชนของเทศบาลอยู่เป็นจำนวนมาก การอยู่รวมกันยังคงลักษณะเดิมทั้งคนไทยพุทธ คนไทยมุสลิมและคนไทยเชื้อสายจีน ลักษณะทางสังคมของเมืองในช่วงนี้มีการพัฒนาไปอย่างมาก ประชาชนในเมืองได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น จากการที่มีการพัฒนาทางด้านคมนาคมทางบก นอกนั้นการให้บริการทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการก็มีอย่างเพียงพอ

4) โครงสร้างและการขยายตัวของเมือง

ความเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของเมืองในช่วงนี้ เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ไม่มากนัก โดยลักษณะของกลุ่มอาคารจะตั้งถิ่นฐานอยู่ในบริเวณพื้นที่เดิม มีการกระจายการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยไปตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 และถนนสุขประยูรเพิ่มมากขึ้น นอกจากนั้นมีการปรับปรุงพื้นผิวถนนให้มีความสะดวกและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ดังนั้นจึงทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองไปทางด้านตะวันตกตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 เพราะเป็นเส้นทางหลักที่ไปอำเภอบางปะกง เนื่องจากแนวถนนสายหลักนี้มีที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม จึงทำให้มีแนวโน้มที่จะขยายตัวไปตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 มีโอกาสเป็นไปได้มาก

5) ความสัมพันธ์ของเมืองกับพื้นที่โดยรอบ

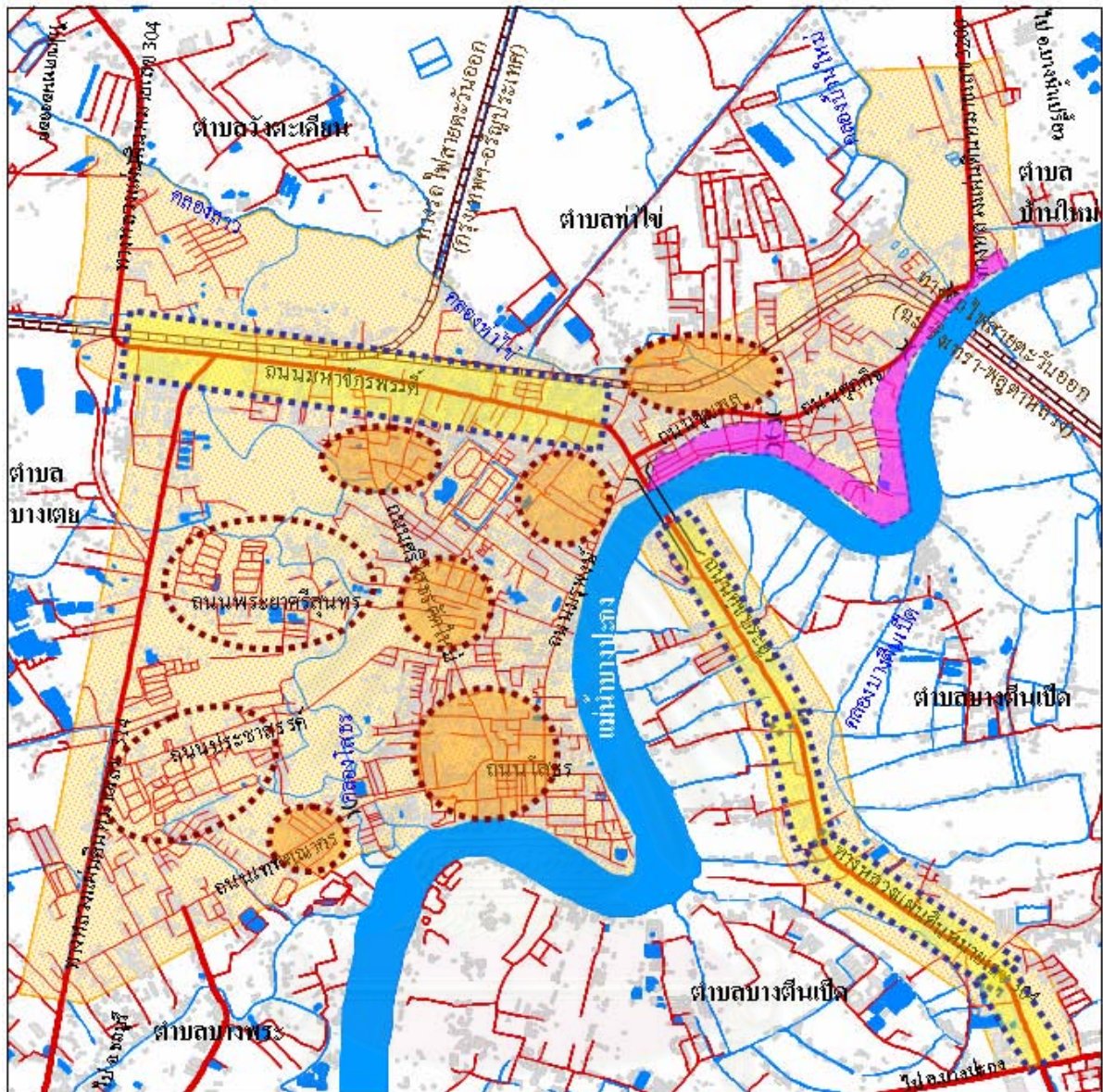
ในช่วงนี้ความสัมพันธ์ของเมืองกับพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบยังคงมีอยู่เหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา และจากการที่มีเส้นทางคมนาคมทางบกที่ เกิดการพัฒนา ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เป็นเมืองศูนย์กลางทางการคมนาคมขนส่ง มีแหล่งการค้าเพิ่มมากขึ้น เป็นศูนย์กลางทางการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า ซึ่งสิ่งเหล่านี้กลายเป็นปัจจัยที่ทำให้บทบาทของศูนย์กลางทางการค้ามีบทบาทเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นกับกลุ่มคนที่มาจากต่างถิ่น เพื่อเข้ามาท่องเที่ยวและมีแนวโน้มมีมากขึ้นเพราะมีสนามบินสุวรรณภูมิที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จะทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามากยิ่งขึ้น ส่วนในความสัมพันธ์ของเมืองใกล้เคียงยังคงมีอยู่เช่นเดิม เพราะความจำเป็นในการซื้อขายสินค้าที่ใช้เพื่อการดำรงชีวิตประจำวันยังคงมีอยู่อย่างพอเพียงกับความต้องการของคนในเมืองและคนในพื้นที่ใกล้เคียงที่ติดกับเมือง โดยลักษณะของความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรากับพื้นที่อื่นๆโดยรอบ ก็คือ ความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจากการเข้าไปทำงาน เข้าไปโรงพยาบาลและเข้าไปศึกษาในสถานศึกษาของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สรุปพัฒนาการในช่วงที่ 3 พัฒนาการในช่วงนี้ถือได้ว่ามีความทันสมัยมากที่สุด ถนนเส้นทางคมนาคมทางบกมีทั่วพื้นที่ศึกษา ภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีตลาดและห้างสรรพสินค้าเกิดขึ้นเพื่อรองรับกับจำนวนประชาชนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่ออยู่อาศัย มีการเน้นถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนมากขึ้น โดยมีสวนสาธารณะไว้รองรับผู้ที่ต้องการเปลี่ยนบรรยากาศ เพื่อหาสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ นอกจากนี้การท่องเที่ยวที่เข้ามาภายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราก็ทำให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ส่งผลในการดำรงชีวิตของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

5.1.4 สรุปพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สรุปแล้วการศึกษาถึงพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศ จะเห็นถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2495 จนถึงปี พ.ศ.2550 ทำให้ทราบถึงรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานแบบดั้งเดิมไปจนถึงที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงโครงสร้างของเมือง เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ในการตั้งถิ่นฐานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน จึงเห็นได้ว่ารูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจะมีแนวยาวตามแม่น้ำบางปะกงและลำคลองต่างๆ ซึ่งมีการขยายตัวออกไปมากขึ้นเรื่อยๆ โดยในช่วงที่ 2 จะมีการตั้งถิ่นฐานที่กระจายตัวออกไปสู่เส้นทางคมนาคม ถนน ดังนั้นพื้นที่เกษตรกรรมจึงมีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยและมีขนาดของที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งในช่วงที่ 3 ที่มีการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยเป็นแนวยาวสองข้างริมถนนสายหลักเพิ่มมากขึ้นและจากภาพถ่ายทางอากาศ ทำให้เห็นได้ว่าตั้งแต่ในปี พ.ศ.2495 ไปจนถึงปี พ.ศ.2510 เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางคมนาคมขนส่ง เกิดเป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้นกว่าการคมนาคมขนส่งทางน้ำ รวมทั้งการกระจายตัวของอาคารบ้านเรือนมีมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้แล้วตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 ก็จะมีเห็นถึงความชัดเจนของเส้นทางคมนาคมทางบกที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการใช้ที่ดินจากที่เคยเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเปลี่ยนแปลงลักษณะมาเป็นพื้นที่ต่างๆมากมาย ไม่ว่าจะเป็นตึกพาณิชย์ ที่อยู่อาศัย ตลาด สถานที่ราชการ สวนสาธารณะและพื้นที่โล่ง ที่ว่างสาธารณะประโยชน์อีกหลายบริเวณ ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนในภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ.2542 และ ปี พ.ศ.2546 ซึ่งจากพัฒนาการทั้ง 3 ช่วงทำให้เห็นได้ว่าจากปัจจัยทางกายภาพมีผลอย่างยิ่งต่อเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพราะว่าหลังจากการขุดคลองที่ใช้เชื่อมต่อในการเดินทางคมนาคม ก็มีผลทำให้เกิดการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานทั้งคนไทย คนจีนและคนไทยมุสลิม โดยที่พวกเขาเหล่านี้ได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนเป็นการบ่งบอกถึงความเป็นเอกลักษณ์และวิถีชีวิตของเมืองริมน้ำ รวมทั้งการที่มีหลายเชื้อสายและต่างศาสนา ทำให้มีการเรียนรู้ร่วมกันที่จะปลูกสร้างศาสนสถาน ซึ่งต่อมามาสนสถานเหล่านี้ก็มีส่วนที่ทำให้กลุ่มคนทั้งหลายอยู่ร่วมกันได้อย่างปกติสุข เป็นสิ่งยึดเหนี่ยวทางจิตใจ แต่เมื่อมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางกายภาพ โดยมีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่งใหม่ ทำให้การขนส่งสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงจากทางน้ำมาเป็นทางบก ส่งผลให้ศูนย์กลางทางการค้าที่ประกอบกิจกรรมต่างๆ เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้พัฒนาการที่เกิดขึ้นทั้งหมดทำให้เห็นได้ว่ารูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ก็คือ การกระจายตัวออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมทางบก ตามแนวยาวของริมถนน





ดังนั้นการศึกษาและการเรียนรู้เพื่อให้เกิดความเข้าใจต่อพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีความสำคัญที่ทำให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการตั้งถิ่นฐานและปัจจัยต่างๆทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะไป โดยที่รูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่มีขึ้นในแต่ละช่วงของพัฒนาการจะมีขั้นตอนตามแนวความคิดวิวัฒนาการของเมืองและแนวความคิดการตั้งถิ่นฐานของเมือง ที่มีมาตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงดำรงสภาพอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งในการเปลี่ยนลักษณะรูปแบบตามวิวัฒนาการของเมืองที่เกิดขึ้น ทำให้ทราบถึงพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อให้เกิดความรู้ในการเตรียมพร้อมและวางแผนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

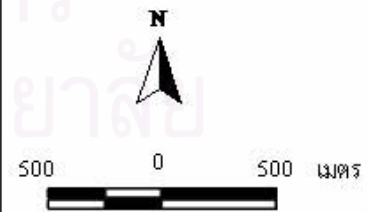


วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานี
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.1 รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน

สัญลักษณ์

-  การตั้งถิ่นฐานแบบตามแนวริมน้ำ
-  การตั้งถิ่นฐานแบบตามแนวริมนถนน
-  การตั้งถิ่นฐานแบบกระจายตัว
-  การตั้งถิ่นฐานแบบกระจุกตัว

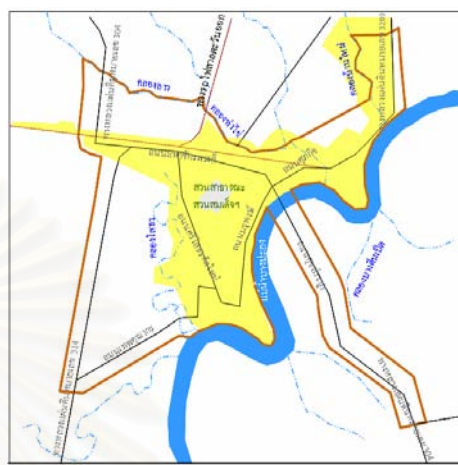


ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ
ผังเมืองจังหวัดอุบลราชธานี

5.2 รูปแบบการขยายตัวของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา



พ.ศ. 2495



พ.ศ. 2510



พ.ศ. 2534



พ.ศ. 2542



พ.ศ. 2546

ภาพที่ 5.14 พื้นที่ขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในช่วงปี พ.ศ. 2495-2546

รูปแบบการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จะขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมขนส่งมากขึ้น โดยมีปัจจัยสำคัญ คือ ระยะทางในการเข้าถึง ดังนั้นรูปแบบของเมืองที่ขยายตัวจึงได้รับอิทธิพลปัจจัยกิจกรรมของการขนส่ง การคมนาคม เรียกรูปแบบการขยายตัวแบบนี้ว่า การขยายตัวแบบรูปดาว (Star Theory) นอกจากนั้นยังมีการขยายตัวแบบรูปกลม (Sector Theory) เป็นการแยกส่วนในพื้นที่วงกลมจากพื้นที่ศูนย์กลาง เมืองในลักษณะนี้จะถูกแยกออกเป็นส่วนๆ (Sectors) โดยขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมในลักษณะเป็นเส้นหรือรูปกลมและเป็นการขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับระบบการคมนาคมและการใช้ที่ดินประเภทต่างๆในเมือง คือ

1) การขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพงย่อมที่จะเกิดขึ้น ส่วนใหญ่ในบริเวณสองฝั่งฟากถนนใหญ่ที่เชื่อมระหว่างผ่านการค้าแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งของเมือง

2) บริเวณที่พักอาศัยราคาแพงมักจะขยายตัวตามบริเวณที่มีภูมิประเทศสวยงาม บริเวณที่เป็นเนินน้ำท่วมไม่ถึงหรือที่ติดริมฝั่งแม่น้ำหรือขยายตัวต่อเนื่องกันไปตลอดในทิศทางเดิม

3) แนวโน้มของการขยายตัวของศูนย์กลางการค้า ธนาคาร ร้านค้าและสถานที่ทำงาน ย่อมเป็นแนวโน้มของการขยายตัวของบริเวณที่พักอาศัยราคาแพงด้วยเช่นกัน โดยมากขยายตัวออกไปตามแนวสองข้างทางคมนาคม เช่น บริเวณสองฟากถนนในเมือง บริเวณถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองหรือบริเวณชานเมือง

4) สถานที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับอาคารที่พักอาศัยแบบแนวตั้งและมีค่าเช่าสูง ควรเป็นบริเวณที่ใกล้กับศูนย์กลางการค้าหรือใกล้บริเวณที่พักอาศัยเก่าแก่ของเมือง

สรุปรูปแบบการขยายตัวของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

รูปแบบจำลองการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจะเป็นแบบที่มีทิศทางการขยายตัวเป็นรูปครึ่งวงกลม ตรงกับทฤษฎีรูปกลม(The Sectorial Theory) เนื่องจากศูนย์กลางเมืองเก่าอยู่ริมน้ำ จึงเกิดการขยายตัวไปทางด้านตะวันตก โดยบริเวณศูนย์กลางเมืองจะมีการใช้ที่ดินอย่างหนาแน่น เป็นแหล่งที่รวมของกิจกรรมต่างๆอย่างมากมาย เช่น กิจกรรมทางด้านการค้า การศึกษา การสาธารณสุข ศูนย์กลางราชการและจะมีการขยายตัวออกไปตามพื้นที่รอบนอกของเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เนื่องจากภายในพื้นที่ของเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราไม่สามารถที่จะรองรับการขยายตัวของเมืองให้มีศักยภาพได้เพียงพอ จึงทำให้เมืองจะต้องมีการขยายไปตามแนวทางของเส้นทางคมนาคมทั้งเส้นทางคมนาคมหลัก คือ ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 304 ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 314 และถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 3200 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ผ่านตัวเมืองฉะเชิงเทราไปยังอำเภอใกล้เคียงของจังหวัดฉะเชิงเทรา รวมถึงเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆ อีกด้วย ดังนั้นการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จึงต้องอาศัยปัจจัยในเส้นทางคมนาคม คือ ถนนสายหลัก ซึ่งจะทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่สำหรับอนาคต

5.3 แนวโน้มการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

1)ภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ. 2495 (ภาพที่ 5.6) การใช้ที่ดินของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ที่ดินตามขอบริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงเป็นพื้นที่อยู่อาศัย นอกจากนั้นยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจากการดำรงชีพของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจะอาศัยแม่น้ำบางปะกงในการประกอบอาชีพเป็นหลัก รวมทั้งการคมนาคมในสมัยนั้นใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก คือ การเดินทางโดยเรือเป็นส่วนใหญ่ มีการค้าขายสินค้ากันทางเรือ การนำสินค้าเข้ามาขายก็ใช้การเดินทางโดยเรือเป็นส่วนมาก นอกจากนี้การที่มีเส้นทางคมนาคมสายอื่นที่เพิ่มขึ้นมาจากสมัยก่อน คือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกและเส้นทางคมนาคมทางบก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ถนนที่ตัดผ่านของจังหวัดฉะเชิงเทราและนอกจากนี้ถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนศุภกิจ ถนนสุขประยูร ถนนศรีโสธรตัดใหม่ ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ตัดผ่านพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา และมีคลองที่สำคัญ ได้แก่ คลองลาว คลองโสธร คลองท่าไข่ คลองบ้านใหม่และคลองบางดินเปิด ก็ทำให้มีการขยายตัวไปยังพื้นที่บริเวณริมทางรถไฟและบริเวณริมถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนศุภกิจ ถนนมรุพงษ์ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 5.15 การคมนาคมทางน้ำของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2)ภาพถ่ายทางอากาศในปีพ.ศ. 2510 (ภาพที่ 5.7) ยังไม่มีการสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อริมสองฝั่งแม่น้ำที่เชื่อมโยงไปถนนสุขประยูร แต่มีเส้นทางถนนสายหลัก คือ ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 304 ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 314 รวมทั้งถนนสายรองภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมภายใน ดังนั้นการใช้ที่ดินในช่วงดังกล่าว ประชากรจึงได้เริ่มขยายถิ่นฐานจากริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงเข้ามาในส่วนของถนนที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน นอกจากนั้นมีการตัดเส้นทางคมนาคมภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2495 ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ซึ่ง

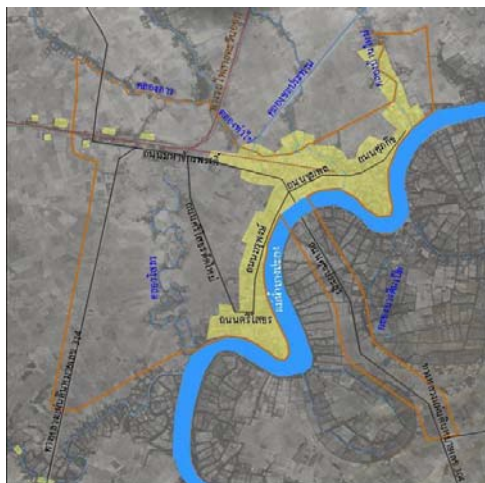
จะเชิงเทรา จึงทำให้มีการขยายตัวมากขึ้นไปทางด้านตะวันตกของเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา ไปตามแนว
ยาวของถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนสุภกิจ ถนนมรุพงษ์ ถนนศรีโสธรและ ถนนศรีโสธรตัด
ใหม่ รวมทั้งเริ่มมีการขยายตัวไปตามแนวยาวของถนนแผ่นดินหมายเลข 3200 และตามริมทางรถไฟสาย
ตะวันออก

3)ภาพถ่ายทางอากาศ ในปีพ.ศ. 2534(ภาพที่ 5.8) มีการตัดเส้นทางคมนาคมภายในเขตเทศบาล
เมืองจะเชิงเทราที่เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2510 คือ ถนนพระยาศรีสุนทร ถนนประชาสรรค์ และมีการพัฒนา
ปรับปรุงสภาพถนนให้ดีขึ้นแล้ว ยังได้มีการพัฒนาปรับปรุงการใช้เส้นทางคมนาคมทางรถไฟสาย
ตะวันออก โดยมีการเพิ่มเส้นทางรถไฟสายตะวันออก(จะเชิงเทรา-บ้านพลูหลวง) เพิ่มขึ้น จากที่มีสายรถไฟ
สายตะวันออก(กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ)เพียงเส้นทางเดียว ทำให้การขยายตัวของเมืองได้เริ่มขยายจากริมฝั่ง
แม่น้ำบางปะกงไปจนถึงบริเวณริมเส้นทางรถไฟที่ถนนมหาจักรพรรดิ ไปตามถนนสุวินทวงศ์และตาม
แนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ในขณะที่เดียวกันเทศบาลเมืองจะเชิงเทราได้มีการตัดถนนสายรอง
เพื่อเชื่อมต่อภายในเขตเทศบาลให้มากขึ้น ทำให้ประชากรได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ตามถนนสายรองมากยิ่งขึ้น
กว่าเดิม นอกจากนั้นการสร้างสะพานข้ามไปยังถนนสุขประยูร จึงถือได้ว่าเป็นการเปิดโอกาสให้พื้นที่เขต
เทศบาลมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น



ภาพที่ 5.16 สะพานที่ข้ามไปยังถนนสุขประยูร

4)ภาพถ่ายทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินในปีพ.ศ. 2542 – ปัจจุบัน(ภาพที่ 5.5- ภาพที่5.6) มีการ
ขยายตัวของชุมชนในเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่เส้นทางหลวงแผ่นดิน 314 ไปจนถึง
เส้นทางหลวงแผ่นดิน 304 และขยายไปจนถึงเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 รวมทั้งมีการปรับปรุง
สะพานเฉลิมพระเกียรติ ที่เชื่อมต่อไปยังถนนสุขประยูรขึ้นมาใหม่ เป็นปัจจัยในการส่งเสริมการขยายตัวของ
เทศบาลเมืองจะเชิงเทราไปสู่ฝั่งตะวันออกของริมแม่น้ำบางปะกงอย่างชัดเจน ในขณะที่เดียวกันการวางผัง
เมืองของจังหวัดจะเชิงเทรา ได้กำหนดขอบเขตและกลุ่มของส่วนราชการ เพื่อให้เกิดความสะดวกในการ



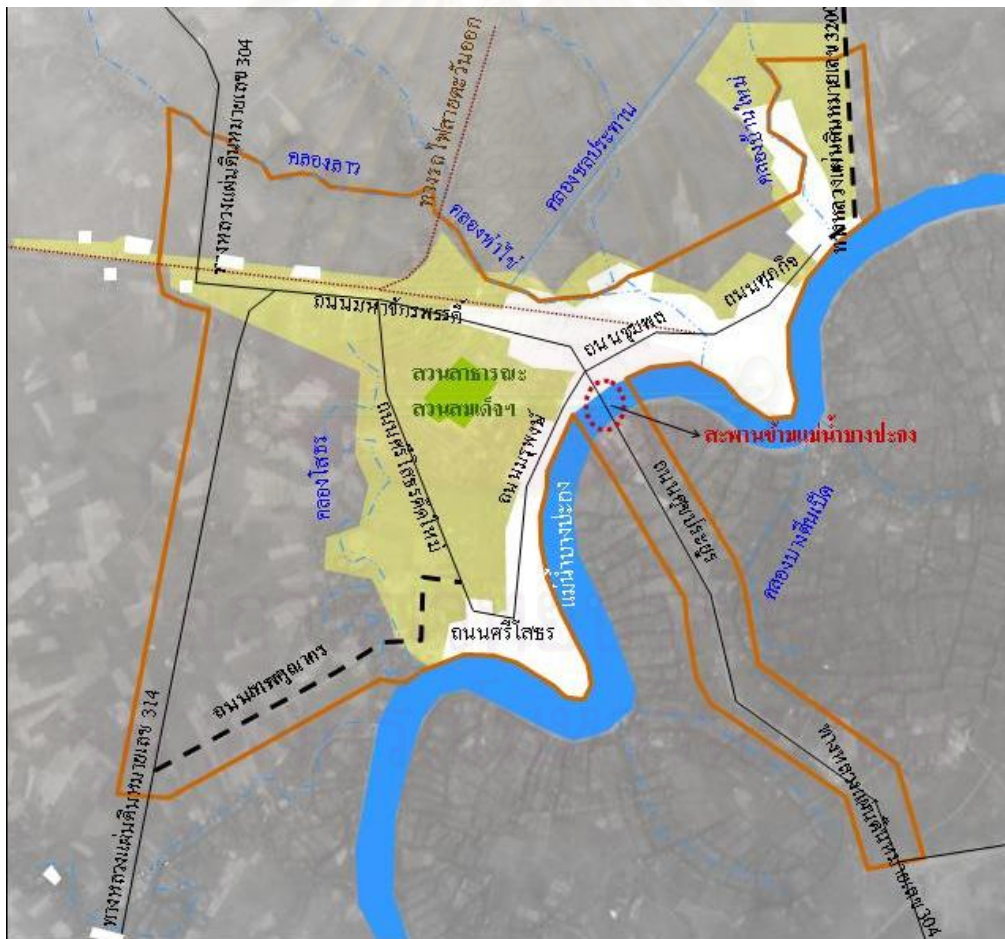
ปี พ.ศ. 2495



การซ้อนทับ
(Overlay)



ปี พ.ศ. 2510



พื้นที่เมืองในปี พ.ศ. 2495

โครงข่ายถนนหลัก

พื้นที่เมืองที่ขยายตัวในปี พ.ศ. 2510

สะพาน

โครงข่ายถนนในปี พ.ศ. 2510

ภาพที่ 5.17 การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราโดยวิธีการซ้อนทับ (overlay)

ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2495 กับภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2510



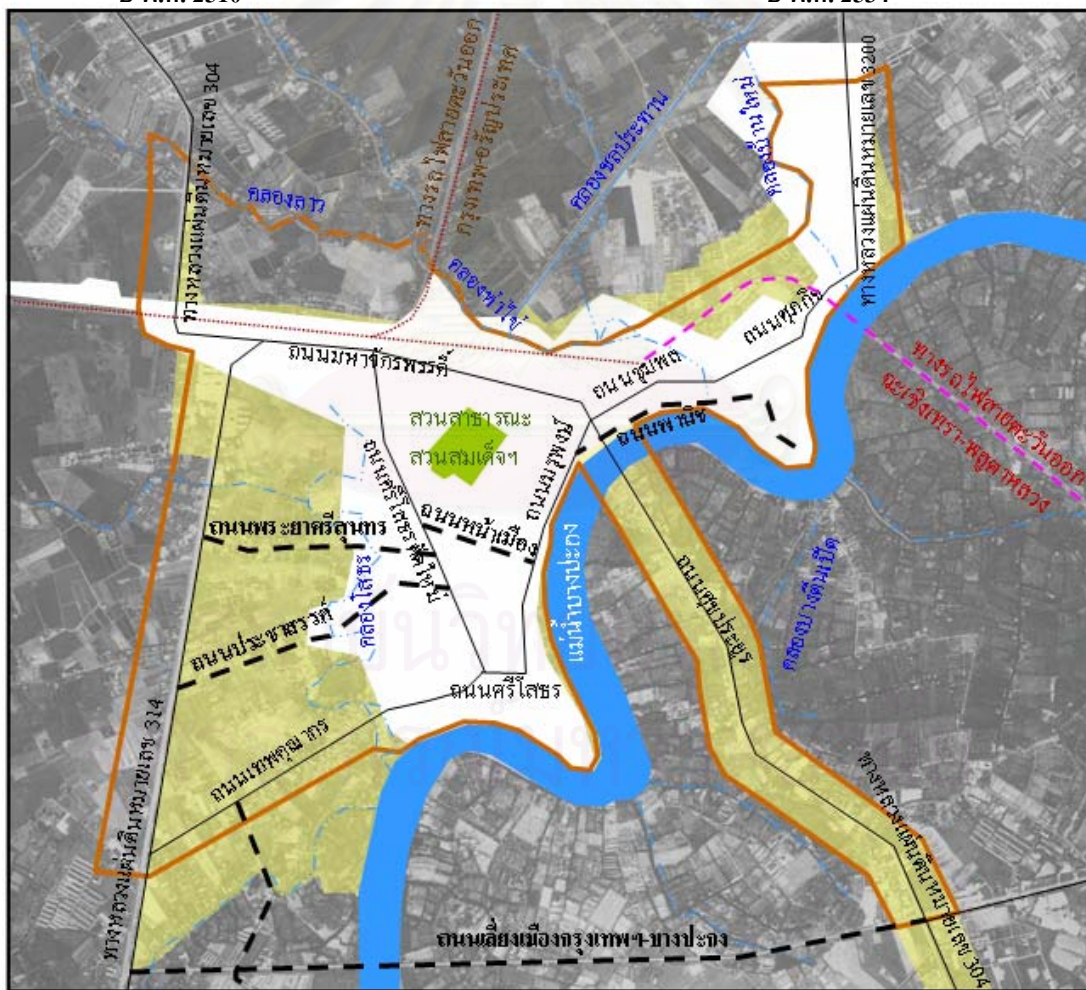
ปี พ.ศ. 2510



ปี พ.ศ. 2534



การซ้อนทับ
(Overlay)



- ทางรถไฟสายตะวันออกฉะเชิงเทรา - พงศาดหลวง
- พื้นที่เมืองในปี พ.ศ. 2510
- โครงข่ายถนนหลัก

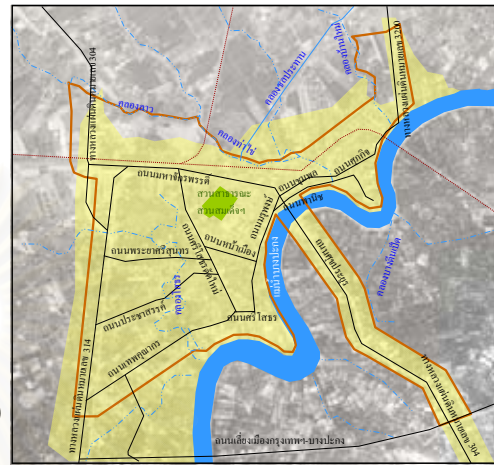
พื้นที่เมืองที่ขยายตัวในปี พ.ศ. 2534 - - - - - โครงการถนนในปี พ.ศ. 2534

ภาพที่ 5.18 การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยวิธีการซ้อนทับ (overlay)

ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2510 กับภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2534



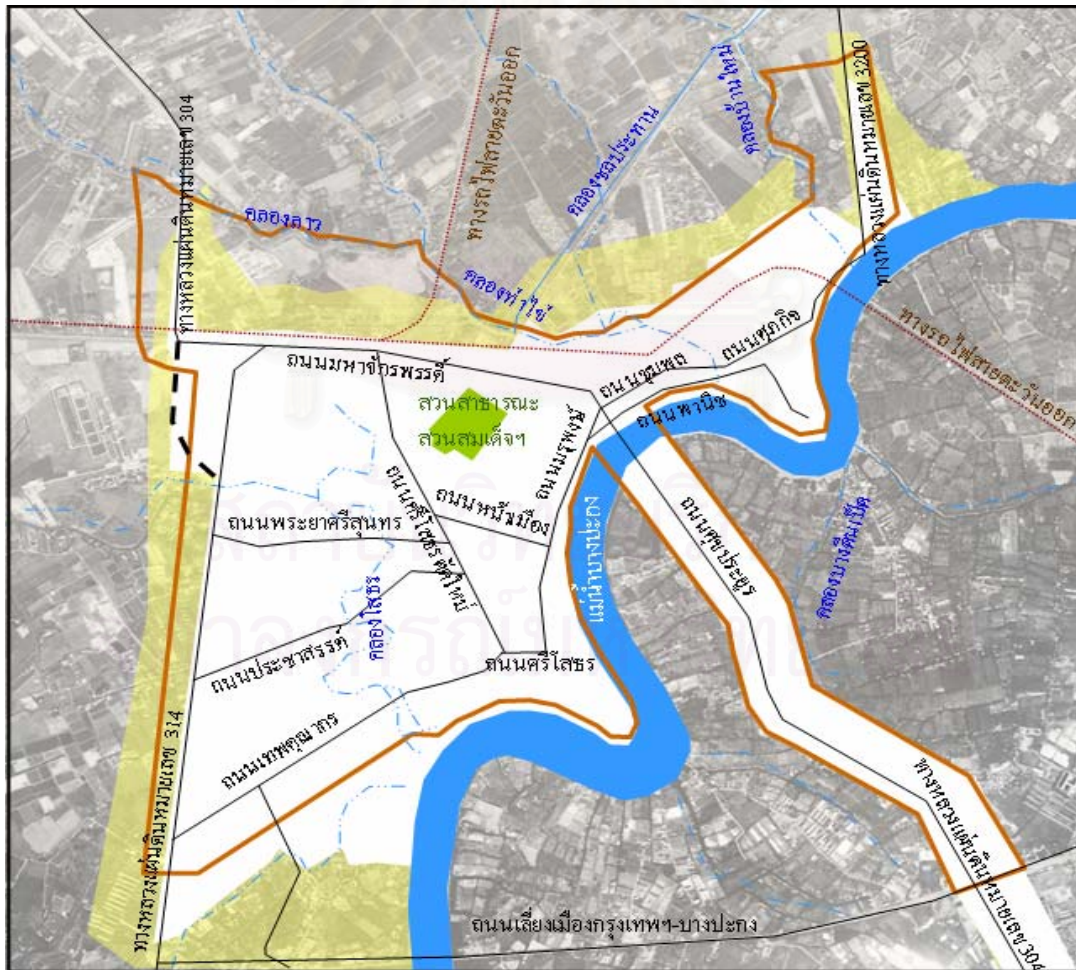
ปี พ.ศ. 2534



ปี พ.ศ. 2542



การซ้อนทับ (Overlay)

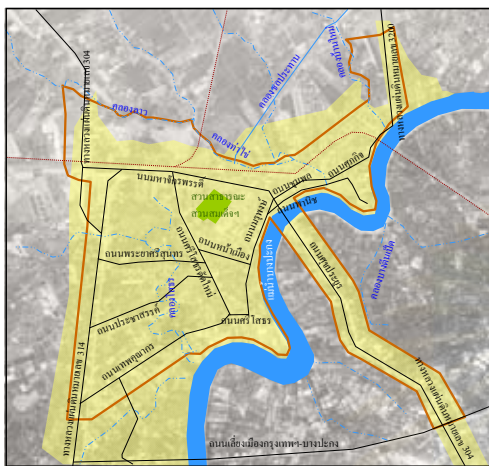


พื้นที่เมืองในปี พ.ศ. 2534

โครงการถนนหลัก

พื้นที่เมืองที่ขยายตัวในปี พ.ศ. 2542 - - - - - โครงการถนนในปี พ.ศ. 2542

ภาพที่ 5.19 การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราโดยวิธีการซ้อนทับ (overlay)
 ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2534 กับภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2542



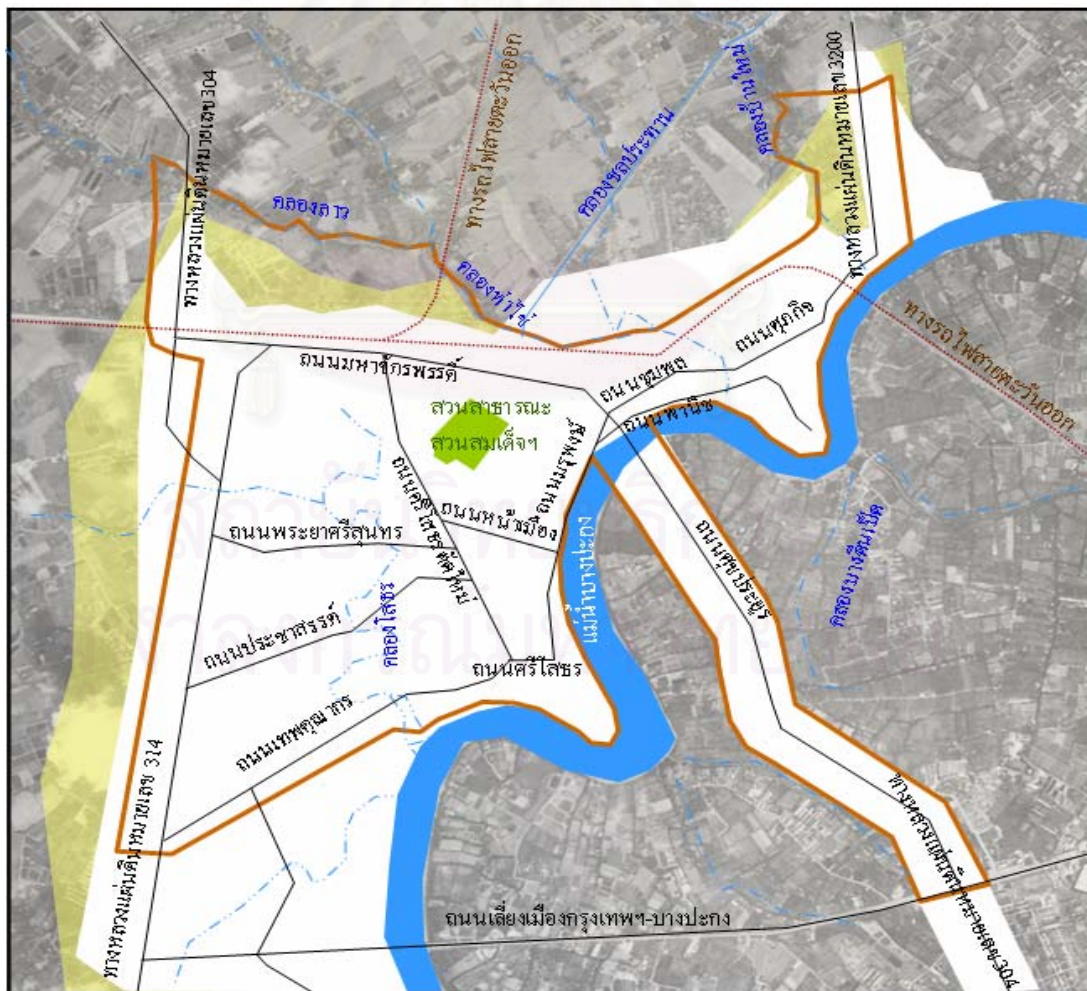
ปี พ.ศ. 2542



ปี พ.ศ. 2546



การซ้อนทับ
(Overlay)



พื้นที่เมืองในปี พ.ศ. 2542

โครงการถนนหลัก

พื้นที่เมืองที่ขยายตัวในปี พ.ศ. 2546 ----- โครงข่ายถนนในปี พ.ศ. 2546

ภาพที่ 5.20 การเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราโดยวิธีการซ้อนทับ (overlay)

ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2542 กับภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2546

วิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

1) การขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

จากการศึกษาถึงแนวโน้มการขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา การขยายตัวของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราส่วนใหญ่จะอยู่ฝากฝั่งตะวันตกของแม่น้ำบางปะกง เนื่องจากบริเวณนี้เป็นแหล่งที่ตั้งถิ่นฐานแต่เดิมของเมืองฉะเชิงเทรา โดยเมืองจะขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมใหม่ คือ ทางด้านทิศตะวันตก มีแนวโน้มการขยายตัวต่อเนื่องจากถนนมหาจักรพรรดิไปตามถนนสุวินทวงศ์และตามแนวเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ตั้งแต่สถานีขนส่งใหม่ไปจนถึงถนนเลี้ยวเมือง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314) และจะขยายตัวอยู่ทางด้านตะวันตกของถนนศรีโสธรตัดใหม่ จากบริเวณด้านใต้ของถนนมหาจักรพรรดิถึงถนนเทพคุณากร(ถนนทางเข้าวัดโสธร) ซึ่งเป็นพื้นที่เปิดโลกรอย่างกว้างขวาง นอกจากนี้ยังมีระบบพื้นฐานแต่เดิมรองรับไว้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นพื้นที่หลักในการขยายตัวเป็นย่านที่อยู่อาศัยในอนาคต โดยมีการสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นในบริเวณที่อยู่อาศัย เพื่อดึงดูดการขยายตัวทางด้านที่อยู่อาศัยของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราให้เข้าไปตามแนวทางการใช้ที่ดินในอนาคต

2) การขยายตัวของกิจกรรม

จากการศึกษาและการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในด้านต่างๆ อีกทั้งการศึกษาวิเคราะห์แผนพัฒนาและโครงการที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ลักษณะที่เป็นปัญหา ทำให้สามารถวิเคราะห์แนวโน้มและการขยายตัวของกิจกรรมในด้านต่างๆที่เกิดขึ้น ตลอดจนการวิเคราะห์ลักษณะแนวโน้มของทิศทางการขยายตัวของเมือง เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำคัญในการสรุป บทบาท หน้าที่ของเมืองในอนาคต โดยทำการวิเคราะห์แยกตามลักษณะของกลุ่มกิจกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.1) กิจกรรมพาณิชยกรรมทั่วไป

ในปัจจุบันมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น เพื่อสนองรับต่อปริมาณประชากรและกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะบริเวณศูนย์พาณิชยกรรม ในสภาพปัจจุบันที่มีราคาที่ดินสูงขึ้น ตลอดจนข้อจำกัดในด้านกายภาพของย่านการค้าไม่สามารถขยายตัวให้เพียงพอสำหรับประชาชนและกิจการที่เกิดขึ้นในอนาคต กิจกรรมที่สำคัญและมีแนวโน้มในการขยายตัวในแง่ธุรกิจที่มีเพิ่มขึ้น ได้แก่ กลุ่มอาคารพาณิชย์ ตึกแถว และอาคารที่พักอาศัยในพื้นที่ศูนย์พาณิชยกรรมที่มีพื้นที่ศักยภาพสูง

2.2) กิจกรรมด้านตลาดสินค้าและการค้าส่ง

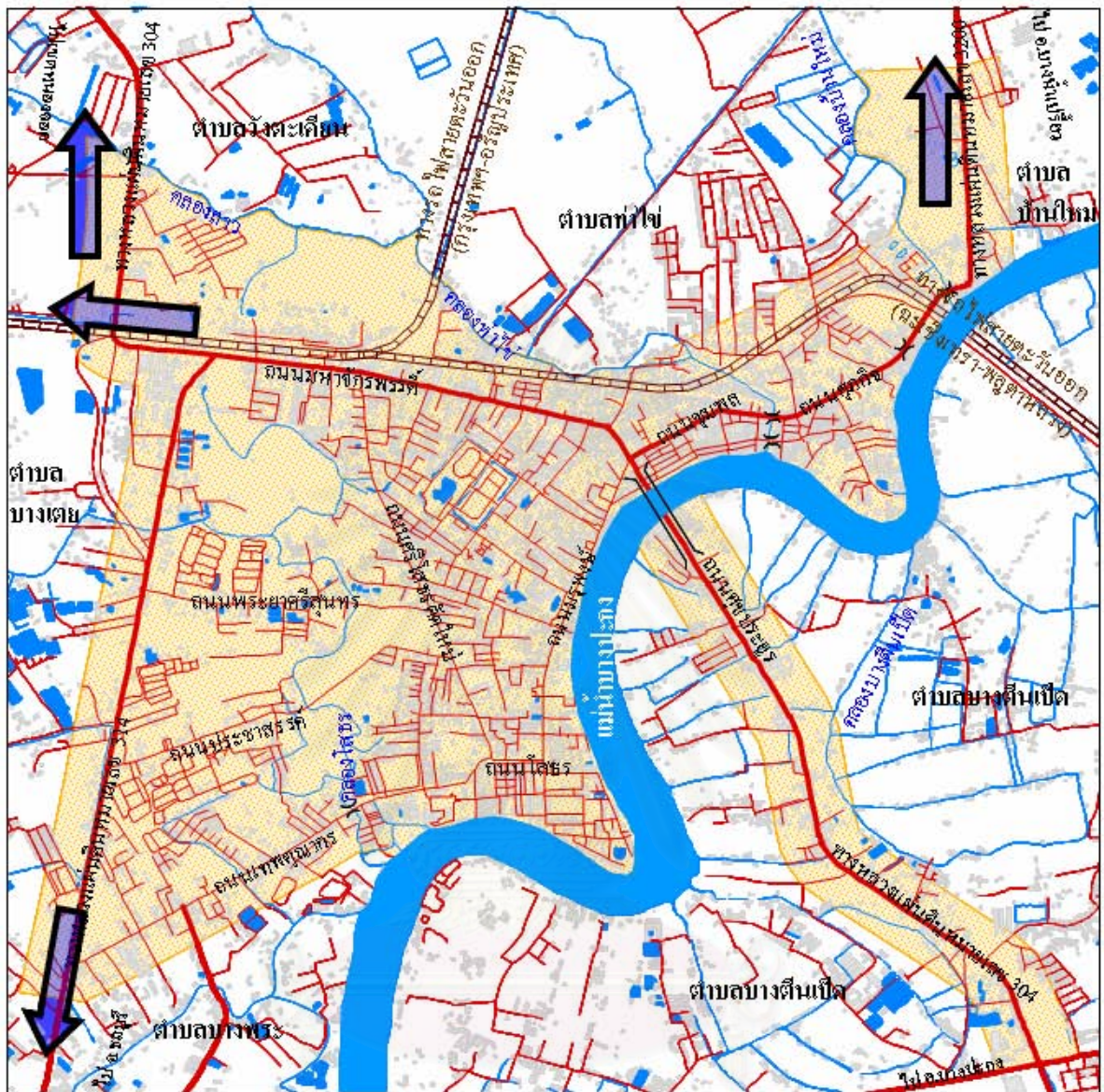
โดยทั่วไปลักษณะของกิจกรรมยังไม่มีเปลี่ยนแปลงมากนักในสภาพปัจจุบัน ทั้งในด้านการซื้อขายและลักษณะของกลุ่มผู้ใช้บริการ ยังคงสภาพเดิมอยู่

2.3) กิจกรรมประเภทสถาบันราชการ

กลุ่มของสถาบันราชการส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณศูนย์ราชการ ถนนเรืองวุฒิ,ถนนจุลละนันทน์และ
บางส่วนกระจุกกระจายอยู่ตามถนนชุมพล การขยายตัวของศูนย์ราชการนั้นพบว่า ปัจจุบันในบริเวณศูนย์
ราชการของจังหวัดยังมีพื้นที่เพียงพอที่จะสามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้อย่างเพียงพอ
และมีประสิทธิภาพ



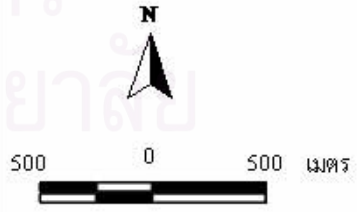
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองละเซียงเทรา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.2 แสดงทิศทางารขยายตัวของเมืองละเซียงเทรา

สัญลักษณ์ ← ทิศทางารขยายตัวของเมือง



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ
ผังเมืองจังหวัดละเซียงเทรา

สรุปแนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองละเซียงเทรา

แนวโน้มขยายตัวของเทศบาลเมืองจะเชิงเทราจะเป็นการขยายตัวไปทางด้านตะวันตกของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราไปตามแนวทางของเส้นทางคมนาคมทั้งเส้นทางคมนาคมหลัก คือ ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 304 ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 314 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่เกิดจากการผ่านของอำเภอเมืองจะเชิงเทราไปยังอำเภอใกล้เคียงของจังหวัดจะเชิงเทรา รวมถึงเดินทางไปจังหวัดต่างๆอีกด้วย ดังนั้นการขยายตัวของเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา จึงต้องอาศัยปัจจัยในเส้นทางคมนาคม ถนนสายหลักของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราในการขยายตัวของพื้นที่สำหรับอนาคต

5.4 การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา

จำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา มีการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านจำนวนประชากร โดยมีอัตราการลดลงของจำนวนประชากรที่เห็นเด่นชัดในปี พ.ศ. 2547 มีอัตราการลดลงของประชากรถึงร้อยละ 7.44 แสดงให้เห็นได้ว่าในเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา เมื่อมีการเจริญเติบโตที่เต็มที่ ประชากรจะเข้ามาอาศัยทำงานแล้วกลับไปอยู่ที่พิกนอกเขตเทศบาล เพราะฉะนั้นเมืองในเขตเทศบาลจึงมีแนวโน้มในการขยายตัวของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราในอนาคต(ตาราง5.1)

ส่วนนอกเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา แต่อยู่ในเขตอำเภอเมืองจะเชิงเทรา มีอัตราการเพิ่มของประชากรไม่แน่นอน บางปีเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 8.51 (พ.ศ. 2545) บางปีประชากรกลับลดลงถึงร้อยละ -1.05 (พ.ศ. 2547) แต่ส่วนมากอัตราการเพิ่มของประชากรนอกเขตเทศบาลแต่อยู่ในเขตอำเภอเมือง จะมีอัตราประมาณร้อยละ 1.1 ต่อปี

ในด้านการย้ายเข้าและย้ายออก พบว่า ในปีพ.ศ. 2539-2549 มีการย้ายเข้าเพื่อการประกอบอาชีพสูงที่สุด ตามด้วยเหตุผลของการติดตามครอบครัวและการสมรสตามลำดับ (ตาราง5.2)

ทางด้านโครงสร้างประชากร เทศบาลเมืองจะเชิงเทรา เป็นชุมชนที่มีศักยภาพในการพัฒนาค่อนข้างสูง โดยมีประชากรในวัยแรงงานถึงร้อยละ 67.04 และมีวัยชราที่ต้องเลี้ยงดูเพียงร้อยละ 7.16 มีขนาดครอบครัวเฉลี่ย 5.6 คน/ครอบครัว และมีแนวโน้มของขนาดครอบครัวเล็กลง เนื่องจากการคุมกำเนิดที่ได้ผล

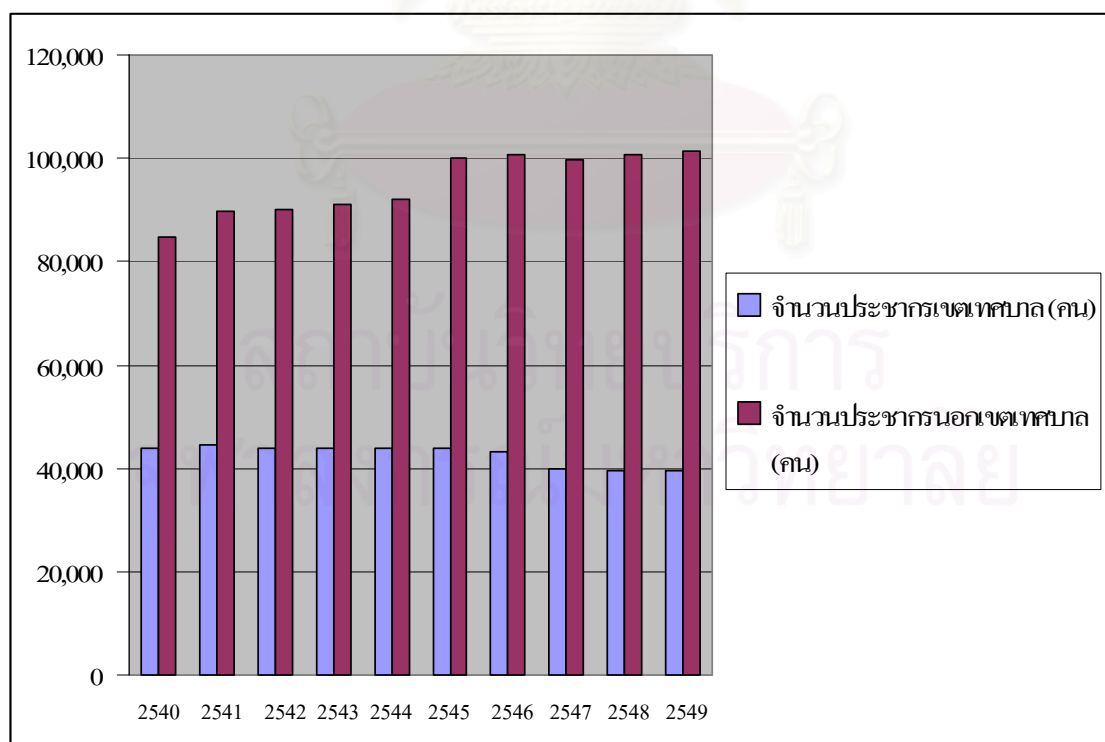
ประชากรในเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา มีอัตราการเกิดลดลงทุกปีอย่างช้าๆ และมีอัตราการตายลดลงทุกปี เป็นผลให้อัตราการเพิ่มสุทธิเพิ่มขึ้นทุกปี แต่เนื่องจากประชากรมีอัตราการย้ายถิ่นออกสูงกว่าอัตราการย้ายถิ่นเข้า ทั้งนี้เพราะประชาชนนิยมมาคลอดบุตรที่โรงพยาบาลประจำจังหวัด ซึ่งตั้งอยู่ภายในเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราแล้วจึงย้ายออกไปภูมิลำเนาเดิมของตน จึงมีผลให้อัตราการย้ายถิ่นออกของของประชากรเขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราสูงขึ้นตามไปด้วย

ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนประชากรและร้อยละของการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในเขตอำเภอ

เมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2540-2549

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร	อัตราการเพิ่ม	จำนวนประชากรนอก	อัตราการเพิ่ม
2540	43,794	-	84,870	-
2541	44,384	1.34	89,686	5.67
2542	43,982	-0.90	90,245	0.62
2543	43,793	-0.42	91,176	1.03
2544	43,820	0.06	92,090	1.00
2545	43,884	0.14	99,933	8.51
2546	43,053	-1.89	100,683	0.75
2547	39,846	-7.44	99,616	-1.05
2548	39,695	-0.37	100,584	0.97
2549	39,572	-0.25	101,490	0.90

ที่มา : รายงานสถิติจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2549



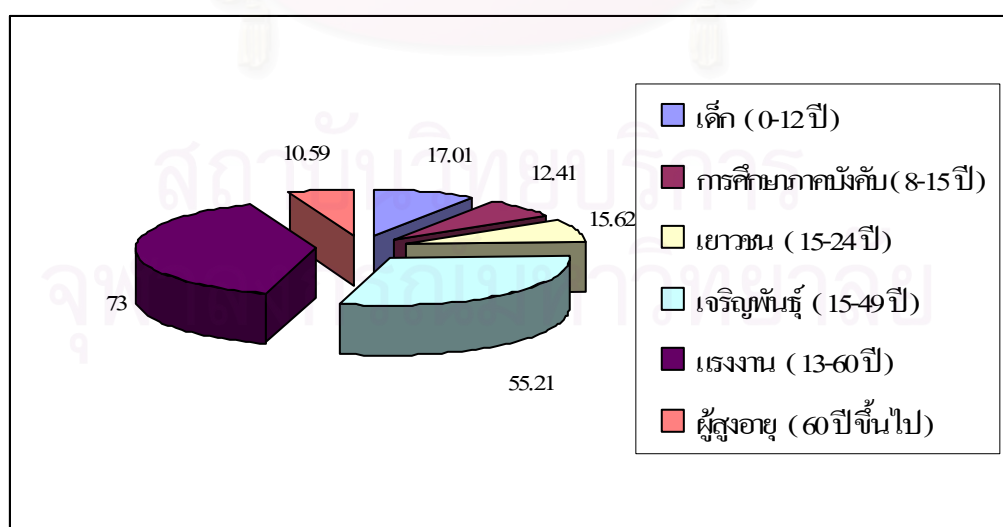
แผนภูมิที่ 5.1 การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของเทศบาลเมืองและนอกเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนและร้อยละของประชากรวัยต่าง ๆ ตามกลุ่มเป้าหมายการพัฒนา พ.ศ. 2549

วัย (ช่วงอายุ)	ชาย		หญิง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เด็ก (0-12 ปี)	3,726	50.72	3,620	49.28	7,346	17.01
การศึกษาภาคบังคับ (8-15 ปี)	2,713	50.61	2,648	49.39	5,361	12.41
เยาวชน (15-24 ปี)	3,383	49.79	3,411	50.21	6,749	15.62
เจริญพันธุ์ (15-49 ปี)	11,437	47.96	12,411	52.04	23,848	55.21
แรงงาน (13-60 ปี)	15,277	48.45	16,257	51.55	31,534	73.00
ผู้สูงอายุ (60 ปี ขึ้นไป)	2,117	46.26	2,459	53.74	4,576	10.59

ที่มา: กองวางแผนประชากรและกำลังคน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2549

ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายของการพัฒนาปี พ.ศ. 2549 จำนวนประชากรมากที่สุดอยู่ในกลุ่มแรงงาน(13-60 ปี) จำนวน 31,534 คน คิดเป็นร้อยละ 73.00 รองลงมาได้แก่ กลุ่มวัยเจริญพันธุ์ (15-49 ปี) จำนวน 23,848 คน คิดเป็นร้อยละ 55.21 และกลุ่มเด็ก (0-12 ปี) จำนวน 7,346 คน คิดเป็นร้อยละ 17.01



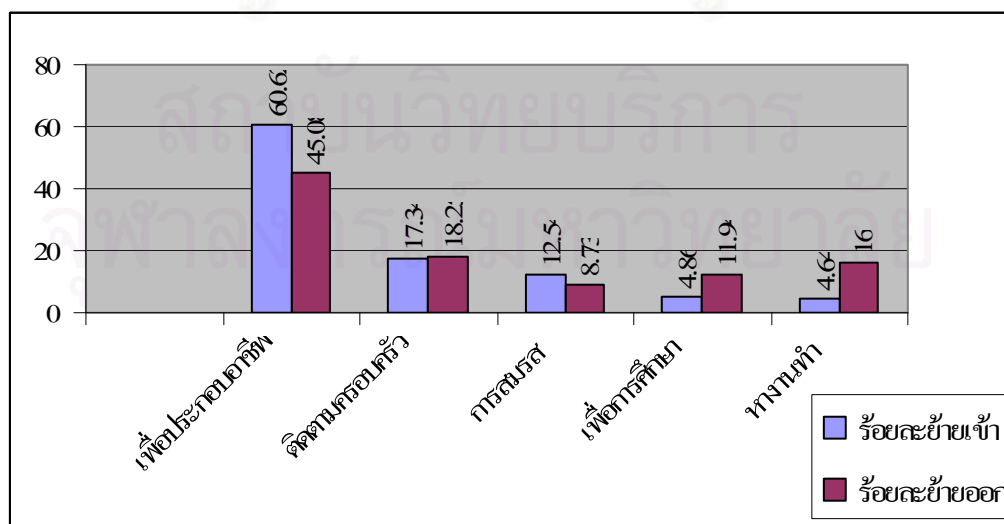
แผนภูมิที่ 5.2 จำนวนและร้อยละของประชากรวัยต่าง ๆ ตามกลุ่มเป้าหมายการพัฒนา ปีพ.ศ. 2549

ตารางที่ 5.3 ตารางแสดงสาเหตุและร้อยละการย้ายเข้า - ออก ของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
ช่วงปี พ.ศ. 2539 – 2549

สาเหตุ	ร้อยละ	ร้อยละ	สถานที่	เขตเทศบาล		นอกเขตเทศบาล	
				ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
เพื่อประกอบอาชีพ	60.62	45.08	ภาคอื่น	56.02	64.21	81.08	79.92
ติดตามครอบครัว	17.34	18.25	ภาคตะวันออก	12.77	15.95	18.02	11.54
การสมรส	12.54	8.73	อำเภอเมือง	16.10	13.49	-	-
เพื่อการศึกษา	4.86	11.94	อำเภออื่นในจังหวัด	11.58	6.35	-	8.54
หางานทำ	4.64	16.00	ต่างประเทศ	3.53	-	-	-
รวม	100.00	100.00		100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย,2549

ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีการย้ายเข้าเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามาเพื่อประกอบอาชีพมากที่สุดร้อยละ60.62 รองลงมามีการย้ายเข้าเทศบาลเพราะติดตามครอบครัวเข้ามาร้อยละ17.34 ส่วนการย้ายออกจากเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเพื่อประกอบอาชีพมากที่สุดร้อยละ 45.48 รองลงมามีการย้ายออกเพราะติดตามครอบครัวร้อยละ 18.25

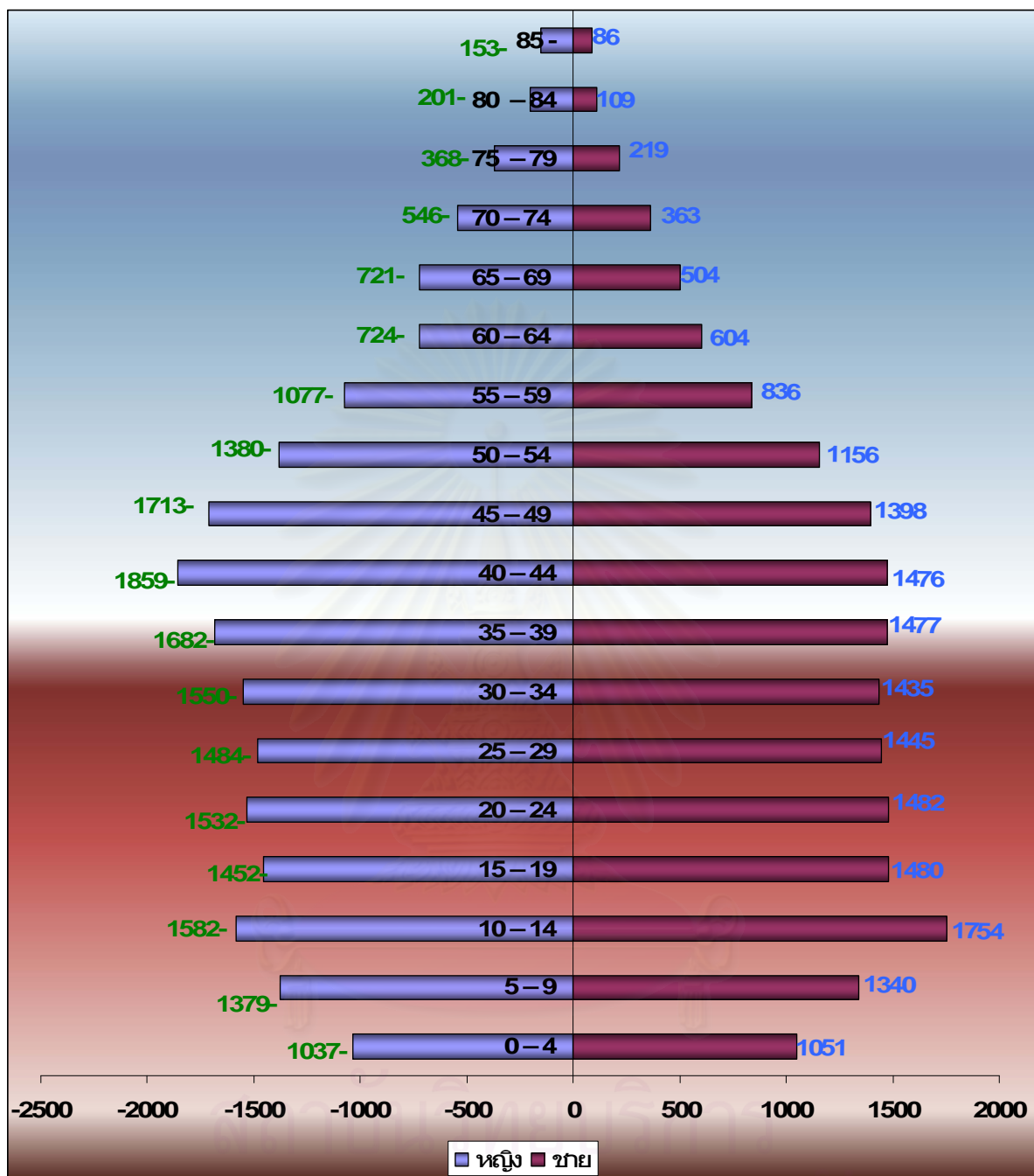


แผนภูมิที่ 5.3 แสดงร้อยละการย้ายเข้า - ออก ของประชากรในเขตเทศบาลช่วงปีพ.ศ. 2539 - 2549

ตารางที่ 5.4 แสดงโครงสร้างประชากรเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราปีพ.ศ. 2549 ช่วงอายุทุก ๆ 5 ปี

วัย	หมวดอายุ	ชาย				หญิง			
		จำนวน	ร้อยละ	รวม	รวมร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	รวม	รวมร้อยละ
วัยเด็ก	0 – 4	1,051	2.72			1,037	2.68		
	5 – 9	1,340	3.47	4,145	10.72	1,379	3.57	3,998	10.34
	10 – 14	1,754	4.54			1,582	4.09		
วัย แรงงาน	15 – 19	1,480	3.83			1,452	3.76		
	20 – 24	1,482	3.83			1,532	3.96		
	25 – 29	1,445	3.74			1,484	3.84		
	30 – 34	1,435	3.71			1,550	4.01		
	35 – 39	1,477	3.82	12,185	31.52	1,682	4.35	13,729	35.52
	40 – 44	1,476	3.82			1,859	4.81		
	45 – 49	1,398	3.62			1,713	4.43		
	50 – 54	1,156	2.99			1,380	3.57		
	55 – 59	836	2.16			1,077	2.79		
วัยชรา	60 – 64	604	1.56			724	1.87		
	65 – 69	504	1.30			721	1.87		
	70 – 74	363	0.94	1,885	4.88	546	1.41	2,713	7.02
	75 – 79	219	0.57			368	0.95		
	80 – 84	109	0.28			201	0.52		
	85 ขึ้นไป	86	0.22			153	0.40		
รวม		18,215	47.12	18,215	47.12	20,440	52.88	20,440	52.88

ที่มา: รายงานสถิติจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2549



แผนภูมิที่ 5.4 โครงสร้างประชากรเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ปีพ.ศ. 2549 ช่วงอายุทุก ๆ 5 ปี

5.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ตารางที่ 5.5 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2539-2549

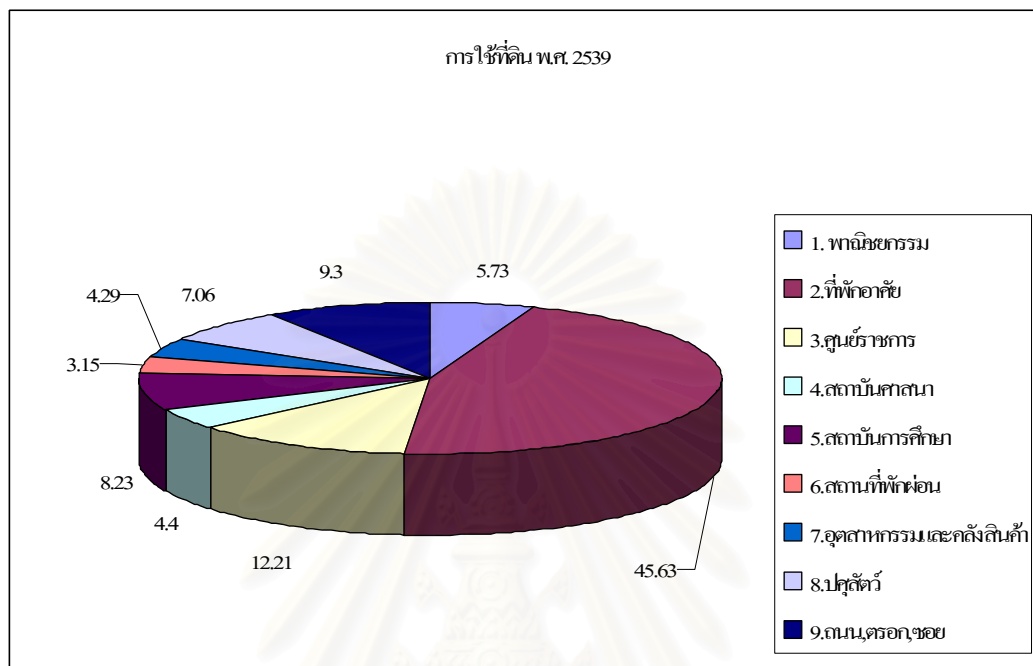
ประเภทการใช้ที่ดิน	พ.ศ. 2539		พ.ศ. 2544		พ.ศ. 2549		การเปลี่ยนแปลง	
	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ
1. พาณิชยกรรม	157.6	5.73	164.8	5.81	217.1	6.48	59.50	9.96
2. ที่พักอาศัย	1,256.00	45.63	1,327.70	46.80	1,641.20	48.99	385.20	64.46
3. ศูนย์ราชการ	336	12.21	356	12.55	398.7	11.90	62.70	10.49
4. สถาบันศาสนา	121.2	4.40	118.8	4.19	118.8	3.55	-2.40	-0.40
5. สถาบันการศึกษา	226.4	8.23	231.6	8.16	241.1	7.20	14.70	2.46
6. สถานที่พักผ่อน	86.8	3.15	86.8		125	3.73	38.20	6.39
7. อุตสาหกรรมและ คลังสินค้า	118	4.29	130.6	4.60	158	4.72	40.00	6.69
8. ปศุสัตว์	194.4	7.06	135.6	4.78	132	3.94	-62.40	-10.44
9. ถนน, ตรอก, ซอย	256	9.30	285	10.05	318.1	9.50	62.10	10.39
รวม	2,752.40	100.00	2,836.90	100.00	3,350.00	100.00	597.60	100.00

หมายเหตุ: ร้อยละ ของการใช้ที่ดิน ไม่รวมที่ว่าง, แม่น้ำ, ลำคลอง และพื้นที่เกษตรกรรม

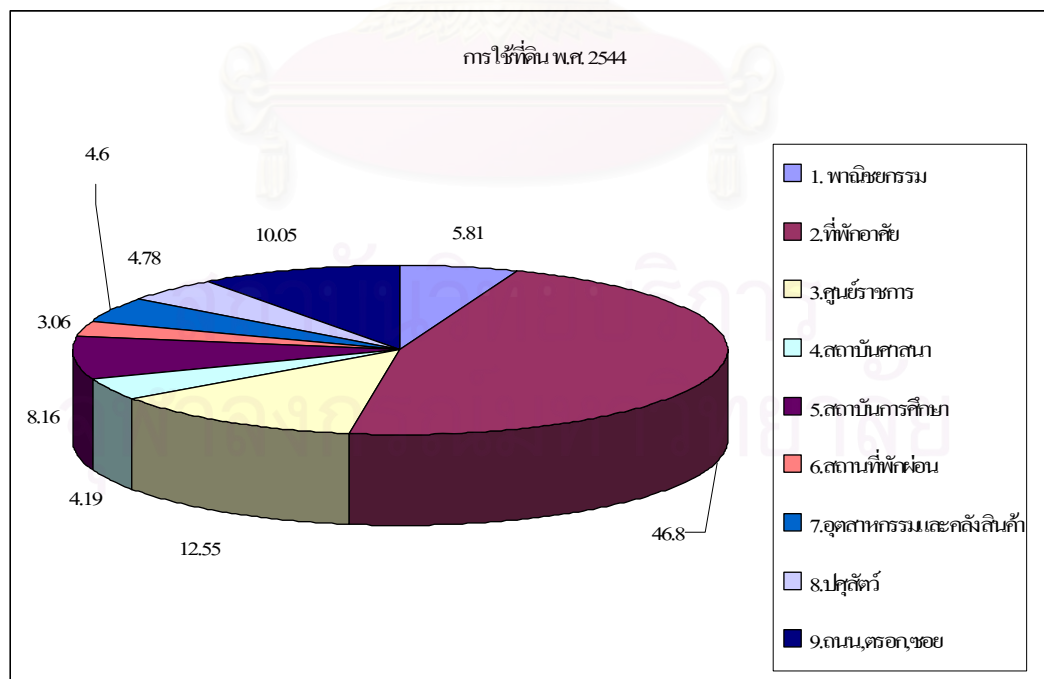
ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา ,2549

การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่มีการขยายตัวในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2539-2549) ประเภทการใช้ที่ดินที่เพิ่มมากที่สุด คือ ที่พักอาศัย, พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม โดยแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของการเพิ่มพื้นที่ของการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราและยังแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของสัดส่วนการใช้ที่ดินของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยเฉพาะประเภทการใช้ที่ดินหลัก ซึ่งสะท้อนสภาพบทบาทของเมือง ได้แก่ พื้นที่สถาบันศาสนาที่มีสัดส่วนลดลง จากร้อยละ 4.40 เป็นร้อยละ 3.55 ของพื้นที่เมือง(Urban Area) ในปี พ.ศ.2549 สถาบันการศึกษาที่มีสัดส่วนลดลง จากร้อยละ 8.23 เป็นร้อยละ 7.20 ของพื้นที่เมือง ในปี พ.ศ.2549 และพื้นที่ปศุสัตว์ลดลง จากร้อยละ 7.06 เป็นร้อยละ 3.94 ของพื้นที่เมือง ในปี พ.ศ.2549 ในขณะที่พื้นที่พักอาศัย ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 45.63 เป็นร้อยละ 48.99 ของพื้นที่เมือง ในปี พ.ศ.2549 ,พื้นที่พาณิชยกรรม ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.73 เป็นร้อยละ 6.48 ของพื้นที่เมือง ในปี พ.ศ.2549 และพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.29 เป็นร้อยละ 4.74 ของพื้นที่เมือง

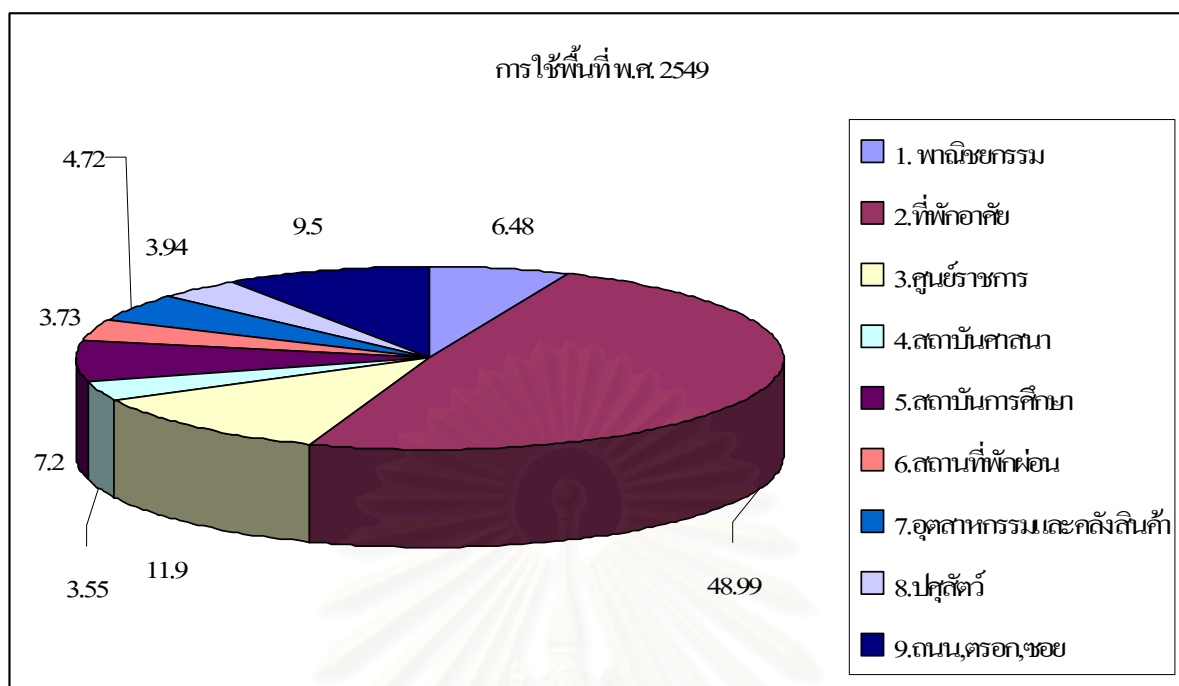
ในปีพ.ศ.2549 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงบทบาทที่เปลี่ยนแปลงไปจากเมืองศูนย์กลางการปกครองของเทศบาลเมืองจะเข็งเทราให้มาเป็นเมืองที่มีการค้าและที่พักอาศัย



แผนภูมิที่ 5.5 การใช้ที่ดินเทศบาลเมืองจะเข็งเทรา พ.ศ. 2539



แผนภูมิที่ 5.6 การใช้ที่ดินเทศบาลเมืองจะเข็งเทรา พ.ศ. 2544



แผนภูมิที่ 5.7 การใช้ที่ดินเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา พ.ศ. 2549

5.6 สภาพปัญหาของเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา

ปัญหาที่พบในบริเวณเทศบาลเมืองจะเชิงเทราส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาเดียวกับเขตเมืองโดยทั่วไป คือ ปัญหาการจราจร ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาสิ่งก่อสร้างชำรุดทรุดโทรม ปัญหาที่กล่าวมานี้สามารถสังเกตเห็นได้ ซึ่งในการศึกษาปัญหาในพื้นที่เทศบาลเมืองจะเชิงเทราครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษาจากการประมวลในการออกสำรวจพื้นที่ สังเกตการณ์ สอบถามประชาชนโดยวิธีการสัมภาษณ์ ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลสามารถแบ่งปัญหาในพื้นที่ศึกษาออกเป็น ปัญหาทางกายภาพ ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

5.6.1 ปัญหาทางด้านกายภาพ

1) ปัญหาเกี่ยวกับอาคารและสิ่งก่อสร้าง

ในพื้นที่เทศบาลเมืองจะเชิงเทรา มีการทรุดโทรมของอาคารเก่าที่มีอายุเก่าแก่ บริเวณ ตลาดบ้านใหม่ และบริเวณถนนพานิช มักมีความทรุดโทรมไปตามกาลเวลาจากสภาพธรรมชาติ เช่น ฝน แสงแดด ความชื้น และความเสื่อมของวัสดุ เนื่องจากการขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง การต่อเติมอาคารโดยไม่คำนึงถึงรูปแบบและองค์ประกอบของอาคารเดิม โดยส่วนใหญ่เมื่อเกิดความชำรุดทรุดโทรมของอาคารหรือความต้องการพื้นที่ใช้สอย ผู้อยู่อาศัยมักจะต่อเติมอาคารโดยปราศจากความเข้าใจในด้านสถาปัตยกรรมหรือมุ่งเน้นการประหยัดค่าใช้จ่าย เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบและองค์ประกอบของอาคาร ทำให้รูปแบบอาคารเหล่านี้ที่มีการต่อเติมขึ้นมาใหม่มักต่างไปจากลักษณะหน้าตาของตึกแถวเก่าที่สร้างจากความพิถีพิถันของช่างฝีมือในอดีต นอกจากนี้การต่อเติมอาคารบ้านเรือน ยังมีผลต่อการรับน้ำหนักของโครงสร้างอาคาร เช่น

โครงสร้างผนังรับน้ำหนัก เสา คาน ทำให้เกิดการแตกร้าวของอาคารได้ในที่สุด นอกจากนั้นการพัฒนาอาคารใหม่ โดยการทุบอาคารเก่าเพื่อเปลี่ยนรูปแบบเป็นอาคารใหม่ เพื่อประโยชน์ใช้สอยในกิจการ ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของอาคารเก่า ทำให้เกิดความสูญเสียเอกลักษณ์ของพื้นที่ไป



ภาพที่ 5.21 สภาพอาคารบริเวณถนนพานิช ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 5.22 สภาพอาคารบ้านเรือนที่บริเวณตลาดบ้านใหม่ ริมแม่น้ำบางปะกง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.2) ปัญหาการใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ

เนื่องจากเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจในอัตราสูงเมื่อเทียบกับอำเภอต่างๆ ในจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งมีกิจกรรมการใช้ที่ดินหลายประเภทที่กระจุกตัวอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นระเบียบของการใช้ที่ดินขึ้น เกิดการผสมผสานกันระหว่างที่พักอาศัย โรงเรียน โรงแรม พาณิชยกรรม โรงงานอุตสาหกรรม สถานที่ราชการ จึงทำให้เกิดปัญหาพื้นที่เสื่อมโทรมได้ในที่สุด เนื่องจากกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ต้นน้ำจึงมีการปล่อยน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมลงสู่แม่น้ำ ลำคลอง ทำให้เกิดปัญหาอื่นๆตามมา นอกจากนั้นปัญหาที่สำคัญของการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมที่ถูกจำกัดการขยายตัว เนื่องจากการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองถูกปิดกั้นการขยายตัว คือทางด้านทิศเหนือมีสถาบันราชการตั้งอยู่ ทางด้านทิศใต้มีแม่น้ำบางปะกงซึ่งเป็นแม่น้ำสายหลักขวางกั้นการขยายตัวอยู่ ทางด้านทิศตะวันออกมีคลองท่าไข่และทางด้านทิศตะวันตกมีสะพานเฉลิมพระเกียรติ ทำให้การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมไม่สามารถที่จะขยายตัวได้

สรุปปัญหาสำคัญเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำแนกได้ดังนี้

- เกิดปัญหาการลุกล้ำที่ดิน เช่น อาคารที่พักอาศัยมีการตั้งหลักแหล่งและทำลายทรัพยากรธรรมชาติของแม่น้ำบางปะกง



ภาพที่ 5. 23 ที่พักอาศัยริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง

- เกิดปัญหาแหล่งเสื่อมโทรมที่เกิดขึ้นในย่านบริเวณที่พักอาศัยเก่าและการบุกรุกที่ดินของสาธารณะ



ภาพที่ 5.24 บริเวณที่พักอาศัยเก่าและการบุกรุกที่ดินของสาธารณะ

-ปัญหาการขาดพื้นที่สำหรับการขยายตัวของเมือง โดยเฉพาะย่านพื้นที่การค้าที่ถูกปิดกั้นการขยายตัว



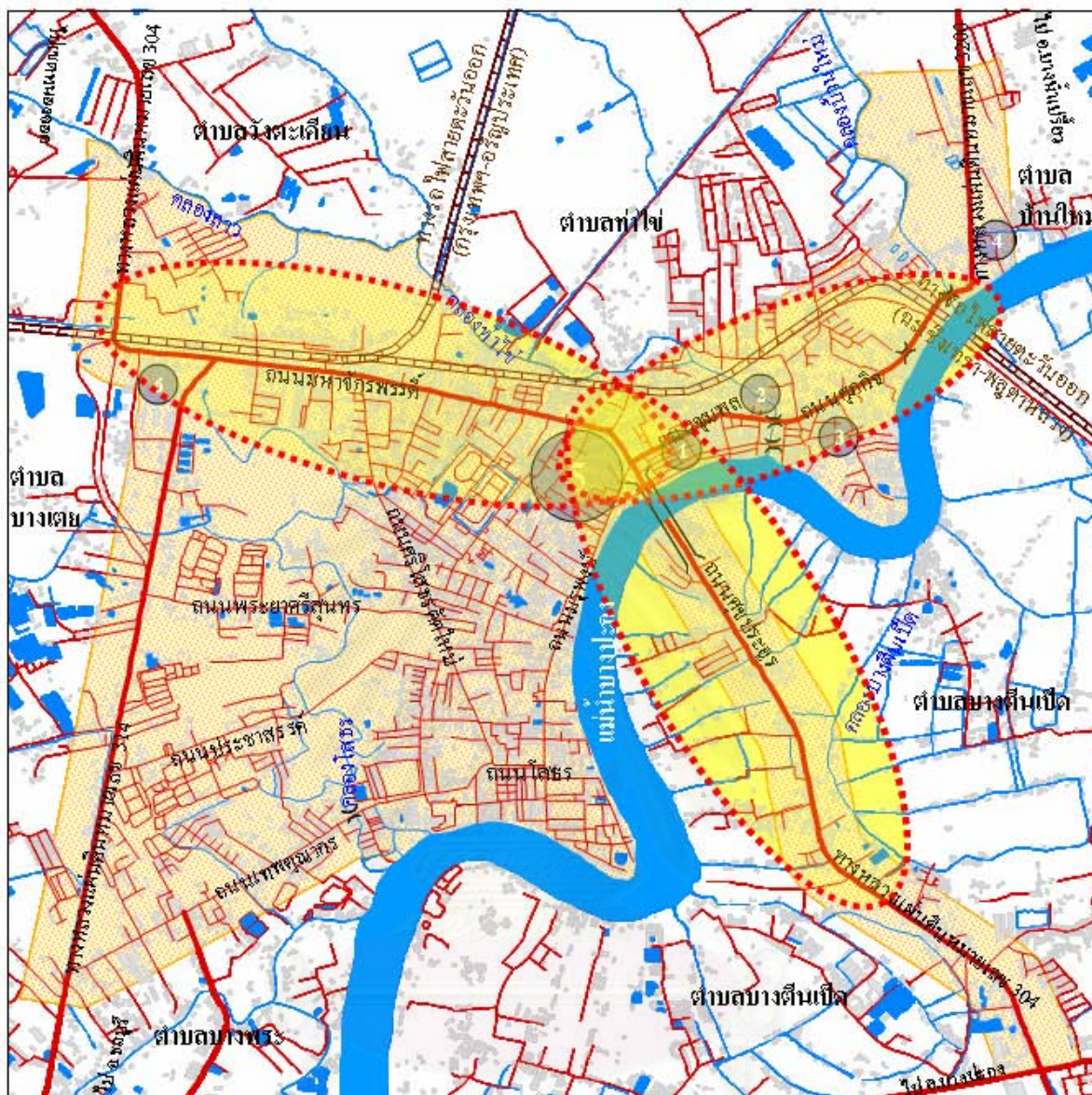
ภาพที่ 5. 25 ย่านพื้นที่การค้าที่ถูกปิดกั้นการขยายตัว

1.3) ปัญหาการจราจรติดขัด

การจัดระบบจราจรภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ถนนบางสายไม่สามารถรองรับจำนวนยานพาหนะที่สัญจรไปมาได้และมีปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพราะถนนภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นถนนเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงผ่านไปยังอำเภอ และจังหวัดใกล้เคียง จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดคับคั่งและไม่เป็นระเบียบ เช่น บนถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนสุขประยูรและถนนสุภกิจ โดยเฉพาะถนนชุมพลและถนนภายในบริเวณตะวันออกกับบริเวณสี่แยกเชิงสะพานบางปะกงฝั่งตะวันตกจะมีปริมาณการจราจรสูง โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คือ ในช่วงเช้าและช่วงเย็นของวันทำงาน



ภาพที่ 5. 26 การจราจรติดขัดภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา



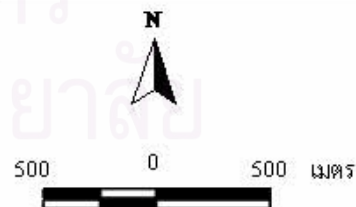
วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองละเซิงเทรา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.4 แสดงพื้นที่ปัญหาการจราจรติดขัดภายในเขตเทศบาลเมือง

ละเซิงเทรา

สัญลักษณ์

- | | | | |
|---|-------------------|---|---------------------|
| 1 | ตลาดทรัพย์สินใหม่ | 4 | ตลาดบ้านใหม่ |
| 2 | ตลาดบ่อบัว | 5 | กลุ่มสถาบันการศึกษา |
| 3 | ตลาดแก้อูต | 6 | สถานีขนส่ง |



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ
ผังเมืองจังหวัดละเซิงเทรา

จากลักษณะของโครงข่ายถนนเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบได้ว่ามีลักษณะที่เชื่อมโยงกัน คือ ยานพาหนะที่จะผ่านเข้าสู่ถนนชุมพล ส่วนหนึ่งต้องผ่านจากถนนมหาจักรพรรดิเข้าไปและเป็นบริเวณที่ติดกับถนนชุมพล ดังนั้นการพิจารณาถึงสาเหตุของปัญหา พอสรุปได้ดังนี้

- เกิดจากการกระจุกตัวของกิจกรรมภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ได้แก่ ตลาดสดทั้ง 4 แห่ง เช่น ตลาดทรัพย์สินใหม่ ตลาดบ่อบัว ตลาดเกี๋ยกูดและตลาดบ้านใหม่ รวมทั้งกิจกรรมทางการค้า การบริการในบริเวณตลาดตะวันออกของริมถนนชุมพล สถาบันการศึกษาเชิงสะพานบางปะกง ทำให้พื้นที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณดังกล่าว ก่อให้เกิดปริมาณการจราจรสูงในบริเวณถนนชุมพล เชิงสะพานบางปะกง และถนนสุขกิจ โดยเฉพาะช่วงเวลาที่เข้ามาใช้บริการในตลาดสดและสถาบันการศึกษา ซึ่งมีเวลาในการใช้บริการทั้งในช่วงเช้า-เย็น



ภาพที่ 5.27 การกระจุกตัวของกิจกรรมภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

- เกิดจากกิจกรรมบางชนิดที่ดึงดูดปริมาณการจราจร ได้แก่ สถานีจอดรถ บขส. ภายในบริเวณรอบๆ ตลาดสดตะวันออก ที่จอดรถสองแถวและบริเวณตลาดทรัพย์สิน ซึ่งอยู่ใกล้กัน ทำให้มีการเพิ่มการจราจรบนถนนมหาจักรพรรดิ ถนนสุขประยูร เข้าสู่ถนนชุมพล เพื่อเข้าจอดยังสถานี บขส. นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความสับสนในบริเวณใกล้เคียงกับที่จอดรถ ในเรื่องการเข้า-ออกของรถ การจอด การขึ้นลงของผู้โดยสาร ประกอบกับการใช้บริการของประชาชนในตลาดสด ซึ่งเป็นการเพิ่มความสับสนให้กับบริเวณดังกล่าว



ภาพที่ 5.28 กิจกรรมที่ดึงดูดปริมาณการจราจรภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

- เกิดจากปริมาณรถที่ผ่านเข้าเทศบาล เพื่อที่จะไปอำเภอบางน้ำเปรี้ยวทุกคน จำเป็นที่จะต้องผ่านถนนชุมพลและถนนศุภกิจ เพราะไม่มีถนนหรือทางเลี้ยวอื่นที่จะผ่านไปได้ รถที่ผ่านมีทั้งรถประจำทาง รถส่วนตัว และรถบรรทุกสินค้า เนื่องจากอำเภอบางน้ำเปรี้ยวเป็นอำเภอที่มีโรงสีเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้แล้วยานพาหนะที่ต้องการผ่านไปยังกรุงเทพฯ พนมสนิม ชลบุรี ปราจีนบุรี ยังต้องผ่านถนนมหาจักรพรรดิหรือถนนสุขประยูร แม้ว่าในปัจจุบันจะมีถนน By Pass อ้อมเมืองทางด้านใต้ก็ตาม แต่ยังมียานพาหนะอีกจำนวนหนึ่งที่ยังคงใช้เส้นทางเดิมผ่านอยู่ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้ รวมทั้งยังมีปัญหาการจัดเส้นทางจราจรและระบบไฟสัญญาณจราจรไม่ทั่วถึง

2) ปัญหาด้านสภาพแวดล้อม

2.1) ปัญหาน้ำเสียในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

แม่น้ำบางปะกงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยไหลผ่านเมืองต่างๆ ตั้งแต่จังหวัดนครนายก ปราจีนบุรีและไหลลงอ่าวไทยที่อำเภอบางปะกง ซึ่งประชาชนในเขตพื้นที่แม่น้ำดังกล่าวไหลผ่านได้ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมต่างๆ และขณะเดียวกันก็เป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งและของเสียที่เกิดจากกิจกรรมเหล่านั้นด้วย เป็นเหตุให้คุณภาพน้ำในแม่น้ำบางปะกงมีแนวโน้มเสื่อมโทรมลง สำหรับเขตควบคุมมาตรฐานคุณภาพน้ำครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ปากแม่น้ำบางปะกง คลังน้ำมันของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ถึงจุดบรรจบของแม่น้ำนครนายก และปราจีนบุรี จัดอยู่ในคุณภาพแหล่งน้ำประเภทที่ 3 (ตามมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำผิวดิน ซึ่งมีใช้ทะเลสามารถใช้อุปโภคบริโภคได้ โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ รวมถึงสามารถใช้เพื่อการเกษตรได้) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภค และบริโภคโดยผ่าน การฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน มลพิษทางน้ำที่เกิดขึ้นในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา สามารถแยกแหล่งที่มาของมลพิษทางน้ำได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1) น้ำเสียจากแหล่งชุมชน ประกอบด้วยชุมชนขนาดใหญ่และขนาดย่อม ได้แก่ ย่านชุมชนและพาณิชยกรรม โรงแรม สถานบริการ สถานที่ราชการ ตลาดสด ตลอดจนบ้านเรือนของราษฎร ที่ปลูกรุกกล้าในคลองชลประทาน ได้แก่ เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ประเมินปริมาณความสกปรกได้ 11,000 กิโลกรัมต่อวัน (ค่าความสมดุลประชากร 35 กรัมบีโอดีต่อวัน) และโรงพยาบาลที่ระบายลงสู่แม่น้ำบางปะกง

2) น้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการเกษตรมีปริมาณความสกปรกประมาณ 270 กิโลกรัมต่อบีโอดีต่อวัน กระจายตัวตามแหล่งต่างๆ เช่น บริเวณบางนา-ตราด บริเวณถนนฉะเชิงเทรา-พนมสารคาม บริเวณถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง บริเวณถนนสุวินทวงศ์

3) น้ำเสียจากการเกษตรกรรม เกิดจากน้ำเสียจากปศุสัตว์ เป็ด ไก่ สุกร กระบือ น้ำเสียจากการเลี้ยงกุ้งกุลาดำ ส่วนใหญ่ระบายน้ำเสียลงสู่แม่น้ำบางปะกง 1,400 ตันบีโอดีต่อปี หรือ 4,000 กิโลกรัมบีโอดีต่อวัน (ไม่รวมความสกปรกจากการดูดโคลนเลนกันบ่อทิ้ง)

นอกจากนี้ตามสภาพถนนและตรอกซอยของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่ส่วนใหญ่ไม่มีท่อระบายน้ำ จึงทำให้การระบายน้ำของเทศบาลมีสภาพไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งรวมถึงสภาพน้ำเสียจากที่อื่นๆไหลมารวมกัน ทำให้น้ำเสียไม่สามารถที่จะระบายได้ ทำให้เกิดน้ำขังและเป็นน้ำเน่าเสีย ส่งกลิ่นเหม็นสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ผนวกกับผู้ประกอบการหลายแห่งได้ปล่อยน้ำเสียที่เกิดจากระบวนการผลิตลงสู่ทางระบายน้ำสาธารณะ โดยไม่ได้รับการบำบัดน้ำเสียให้กลายเป็นน้ำที่ดีก่อนที่จะปล่อยทิ้ง



ภาพที่ 5.29 น้ำเสียในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2.2) ปัญหาด้านคุณภาพน้ำของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านแหล่งน้ำ เนื่องจากมีแม่น้ำบางปะกง ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่สำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา เปรียบเสมือนเป็นเส้นเลือดของชาวแปดริ้วมีความยาว 122 กม. โดยปัญหาที่เกิดขึ้นคือ เรื่องคุณภาพของน้ำในแม่น้ำบางปะกง ช่วงที่ไหลผ่านเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีคุณภาพลดต่ำลงทุกปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นเขตชุมชนเมืองหนาแน่น เช่น ชุมชนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา คุณภาพน้ำไม่เหมาะที่จะนำไปใช้ในครัวเรือนหรือทำน้ำประปา นอกจากนี้ยังมีปัญหาผลกระทบต่อคุณภาพน้ำแม่น้ำบางปะกง กรณีมีเขื่อนทดน้ำบางปะกง ได้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศน์หลายประการ เช่นเกิดความแตกต่างของระดับน้ำที่ขึ้นลงจากระดับที่เคยเป็น เกิดปรากฏการณ์น้ำเปลี่ยนสี สภาพน้ำบริเวณเหนือเขื่อนหยุคนิ่ง ผักตบชวาแพร่กระจายหนาแน่นทั้งเหนือเขื่อนและท้ายเขื่อน การเน่าเสียของน้ำในแม่น้ำบางปะกงและคลองสาขา การพังทลายของตลิ่งบริเวณท้ายเขื่อน ตลอดจนปัญหาจากน้ำเสียที่จากชุมชน จากภาคเกษตรกรรม และจากโรงงานอุตสาหกรรม



ภาพที่ 5.30 แหล่งน้ำที่สำคัญภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2.3) ปัญหาน้ำท่วมขังของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

เดิมเมืองแปดริ้วของเราไม่ค่อยประสบปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่มากนัก เว้นแต่ในบางครั้งที่ระดับน้ำในแม่น้ำบางปะกงเพิ่มขึ้นมาในระดับที่สูงมาก เป็นเหตุให้น้ำในแม่น้ำไหลกลับย้อนเข้ามาในท่อระบายน้ำ ส่งผลให้น้ำเอ่อล้นฝาท่อขึ้นมา เมื่อฝนตกทำให้น้ำไม่สามารถระบายลงสู่แม่น้ำโดยตรงได้ จึงเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบางพื้นที่เป็นบางครั้ง ทั้งนี้เป็นเพราะโครงสร้างของระบบท่อระบายน้ำของเทศบาลเมืองในอดีต เป็นระบบที่ปล่อยน้ำทิ้งลงสู่แม่น้ำบางปะกงโดยตรง โดยผ่านตรงต่อระดับน้ำในพื้นที่ ดังนั้นระดับน้ำขึ้นลงในอดีตจึงส่งผลกระทบต่อเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา แต่ด้วยระบบการระบายน้ำลงสู่แม่น้ำบางปะกงดังกล่าว ยังได้สร้างปัญหาอีกประการหนึ่งกับแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญที่สุด คือ น้ำเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้นในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่ถูกปล่อยลงสู่แม่น้ำบางปะกงไม่ว่าจะเป็นน้ำทิ้งจากการซักล้าง น้ำเน่าเสียท่วมขังต่างๆ น้ำเสียที่ถูกส่งลงไปในท่อระบายน้ำ แม่น้ำบางปะกงจึงเป็นแหล่งรับน้ำเสียแหล่งใหญ่ ซึ่งส่งผลให้คุณภาพน้ำในแม่น้ำบางปะกงมีคุณภาพต่ำลงเรื่อยๆ

2.4) ปัญหาจากขยะมูลฝอยของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ขยะมูลฝอยของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีประมาณ 37 ตันต่อวัน ปัจจุบันการจัดเก็บขยะของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราได้ประมาณร้อยละ 85 โดยการทำจัดขยะใช้วิธีเทกองบนพื้น(Open Dumping) และวิธีกองบนพื้นแล้วเผา(Open Burning) ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาเรื่องกลิ่น เศษขยะปลิวกระจาย เกิดการปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำและการแพร่กระจายของเชื้อโรค นอกจากนี้ยังมีขยะติดเชื้อ และกากของเสียอันตราย ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 9,540 ตันต่อปีและขยะติดเชื้อโรครากจากโรงพยาบาล ที่ผลิตขยะติดเชื้อ 61 ตันต่อปี ปัจจุบันมีการทิ้งรวมไปกับขยะมูลฝอยทั่วไปเป็นส่วนใหญ่ อีกส่วนหนึ่งส่งไปกำจัดที่โรงงานกำจัดกากของเสียอันตรายในจังหวัดระยอง

แหล่งเกิดขยะที่สำคัญ ได้แก่ บริเวณตลาดสด ย่านธุรกิจพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ปริมาณขยะจะเพิ่มมากขึ้นในช่วงฤดูฝน คือ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนสิงหาคมของทุกปี เทศบาลดำเนินการจัดเก็บขยะโดยใช้รถบรรทุกขยะออกบริการเก็บขยะวันละ 3 เที่ยว โดยเก็บขยะจากถังรองรับขยะที่ตั้งบริการตามถนนสายต่างๆ รวมถึงบริเวณตลาดสด ในปัจจุบันสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล จึงทำให้สถานที่กำจัดขยะมูลฝอยของเทศบาลมีจำนวนไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับปริมาณขยะ รวมถึงอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ในการจัดเก็บขยะ เช่น ถังรองรับขยะมีไม่เพียงพอต่อปริมาณขยะที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ประชาชนยังขาดความร่วมมือ ในการรักษาความสะอาดเรียบร้อยของบ้านเมืองทิ้งขยะตามความพอใจ แหล่งน้ำที่สำคัญภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

5.6.2 ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ระบบโครงสร้างพื้นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนหรือไม่เพียงพอต่อการเพิ่มจำนวนของประชากร เส้นทางหลักที่เข้าสู่ตัวจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 314 (บางปะกง – ฉะเชิงเทรา) ยังเป็นหลุมเป็นบ่ออยู่เป็นจำนวนมาก ไม่สะดวกในการสัญจร เส้นทางชำรุดในระยะเวลาอันรวดเร็ว เนื่องจากมีรถบรรทุกสินค้าต่างๆ วิ่งผ่านอยู่เกือบตลอดเวลา นอกจากนี้การที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก จำเป็นที่จะต้องเร่งรัดการสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และเส้นทางคมนาคมต่างๆ ให้เพียงพอต่อการขยายตัวของเมือง

5.7 วิเคราะห์ศักยภาพของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

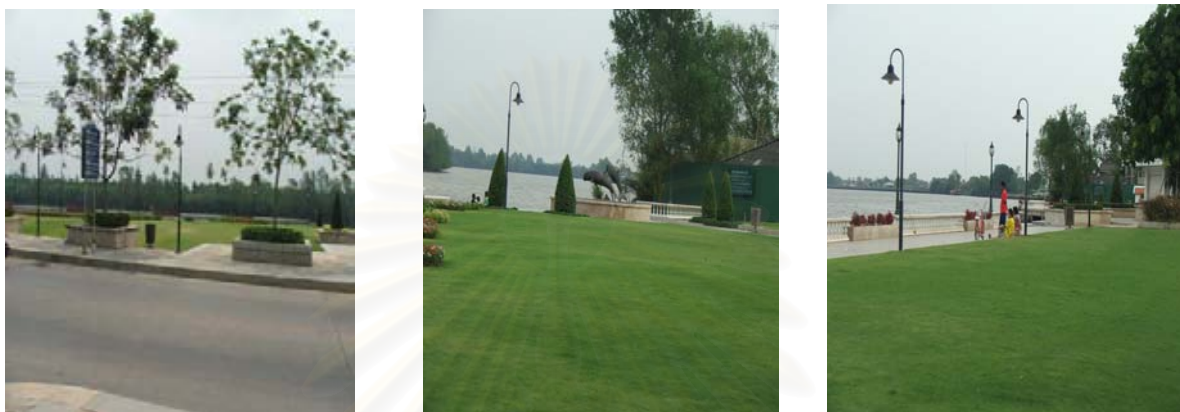
การศึกษาในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านต่างๆที่จะมีผลต่อบทบาทในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยการวิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ รวมทั้งปัญหาและศักยภาพในการพัฒนา เพื่อสรุปบทบาท หน้าที่ สำหรับการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการปรับปรุงให้เป็นแนวความคิดที่เหมาะสมต่อไป

5.7.1 การวิเคราะห์ข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

ในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีปัจจัยที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เป็นข้อได้เปรียบและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ข้อได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้ง

ลักษณะสภาพแวดล้อมที่สวยงาม มีภูมิประเทศที่เหมาะสมแก่การจัดเป็นเมืองท่องเที่ยวและสามารถพัฒนาบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำบางปะกงซึ่งอยู่ติดกับพื้นที่ศึกษา ให้เป็นบริเวณสวนสาธารณะหรือกันพื้นที่ไว้สำหรับการรักษาสีเขียวของศูนย์กลางการค้าและชุมชนเมืองได้อย่างเหมาะสม



ภาพที่ 5.31 สวนสาธารณะริมแม่น้ำบางปะกง

2) ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมรอบพื้นที่

พื้นที่ศึกษาล้วนเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญและเป็นบทบาทหลักของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราและของจังหวัดฉะเชิงเทรา คือ

2.1) ทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษาจะเป็นสถานีรถไฟจังหวัดฉะเชิงเทราซึ่งมีผลทำให้มีศักยภาพในการคมนาคมขนส่ง เป็นการสะดวกในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรายิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีสถาบันการศึกษาที่แสดงให้เห็นว่าพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เป็นเมืองศูนย์กลางทางการศึกษา โดยมีสถาบันการศึกษาเป็นจำนวนมากที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมือง เช่น วิทยาลัยเทคนิคฉะเชิงเทรา โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎ์ โรงเรียนคัคครุณี และเป็นเมืองศูนย์กลางทางการปกครอง โดยมีศูนย์ราชการจำนวนมากที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เช่น สถานีตำรวจ ที่ว่าการอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา สาธารณสุขจังหวัดฉะเชิงเทรา เกษตรจังหวัดฉะเชิงเทรา สำนักงานที่ดินจังหวัดฉะเชิงเทรา พาณิชยจังหวัดฉะเชิงเทรา ศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา ดังนั้นจึงทำให้พื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีลักษณะเด่นของกิจกรรมรอบพื้นที่อย่างเห็นได้ชัด



ภาพที่ 5.32 ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมทางด้านเหนือของพื้นที่เทศบาลเมืองเชียงใหม่

2.2) ทางด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษาจะเป็นคลองบ้านใหม่ ซึ่งมีตลาดบ้านใหม่เป็นตลาดที่มีอายุมากกว่า 100 ปี ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวในช่วงวันเสาร์-อาทิตย์และมีเส้นทางคมนาคมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ที่ไปอำเภอบางน้ำเปรี้ยว นอกจากนี้ยังมีวัดจีนประชาสโมสรและวัดอุภัยภาติการามที่เป็นวัดที่มีชื่อเสียงของเทศบาลเมืองเชียงใหม่ มีตลาดที่สำคัญของเทศบาลที่เป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชยกรรมของเทศบาลเมืองเชียงใหม่ เช่น ตลาดบ่อบัว ตลาดทรัพย์สินใหม่ ตลาดเกื้อกูลและตลาดบ้านใหม่ ซึ่งถือได้ว่าเป็นแหล่งพาณิชยกรรมหลักของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่



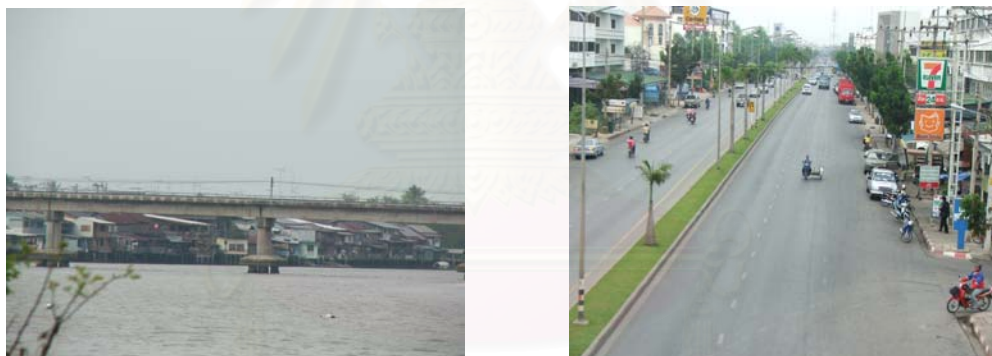
ภาพที่ 5.33 ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมทางด้านตะวันออกของพื้นที่เทศบาลเมืองเชียงใหม่

2.3) ทางด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษาจัดเป็นสถาบันการศึกษา เช่น สถาบันราชภัฏราชนครินทร์ ซึ่งเป็นสถาบันอุดมศึกษาแห่งเดียวของเทศบาลเมืองเชียงใหม่ สถาบันศาสนา(วัดโสมนัสราชวรวิหาร)และมีถนนมหาจักรพรรดิ เป็นแนวทางการขยายตัวจากศูนย์กลางการค้าเดิม และมีห้างสรรพสินค้าที่เกิดขึ้นใหม่ในเทศบาล เช่น บิ๊กซี คาร์ฟูร์ และมีสถานีขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่ มีตลาดขนส่ง ทำให้มีศักยภาพในการคมนาคม เป็นการสะดวกในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่เทศบาลเมืองเชียงใหม่ได้มากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 5.34 ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมทางด้านตะวันตกของพื้นที่เทศบาลเมืองจะเชิงเทรา

2.4)ทางด้านทิศใต้ของพื้นที่ศึกษา มีพื้นที่ติดกับแม่น้ำบางปะกงและถนนสุขประยูร ซึ่งมีบทบาทเป็นทางการคมนาคมขนส่ง ไปยังอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี และสามารถรองรับศักยภาพของพื้นที่ท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม โดยการล่องเรือทางน้ำ ตลอดจนเพิ่มพื้นที่นันทนาการและพักผ่อนของเมือง

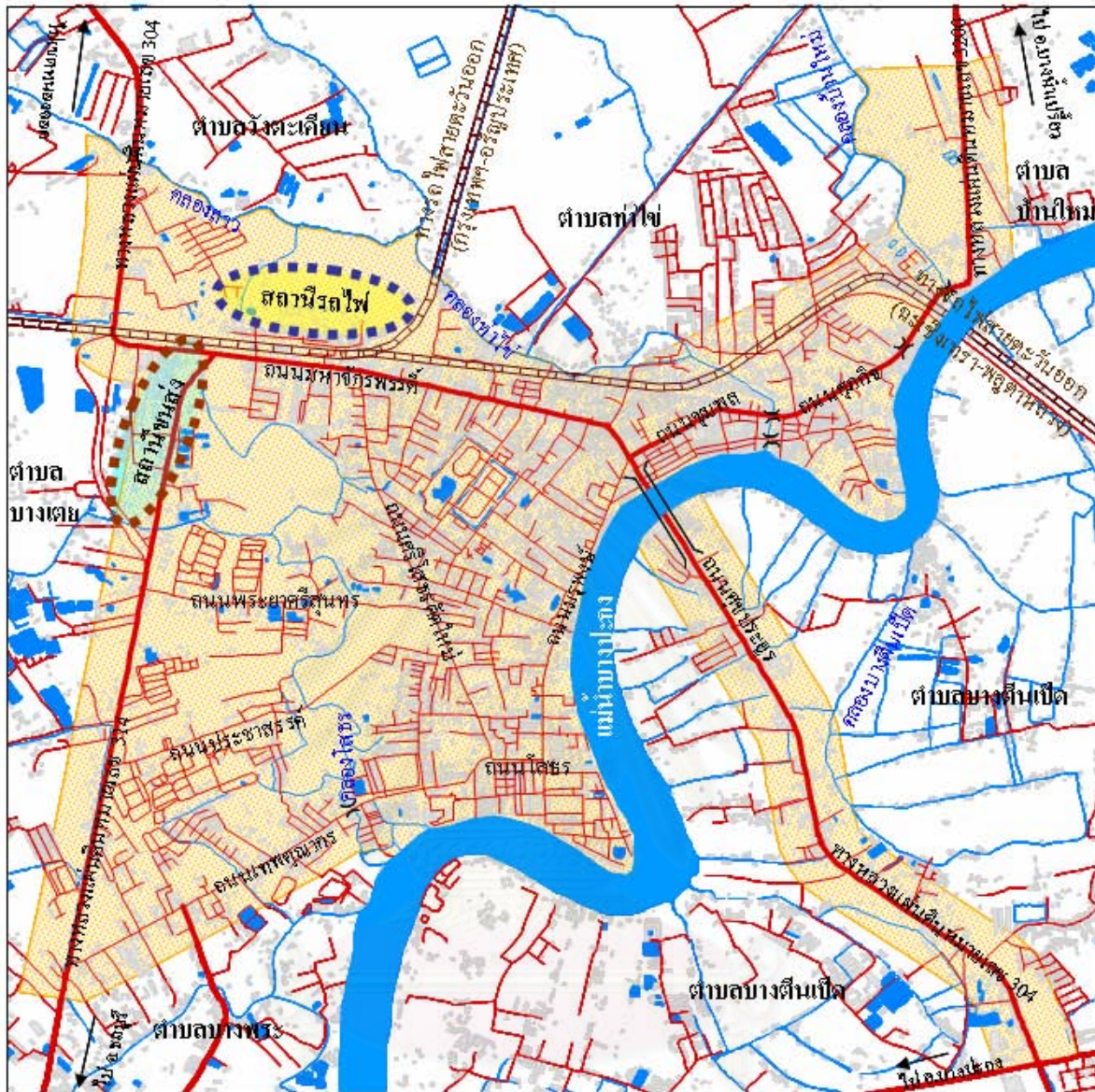


ภาพที่ 5.35 ลักษณะเด่นทางด้านกิจกรรมทางด้านใต้ของพื้นที่เทศบาลเมืองจะเชิงเทรา

ดังนั้นจึงทำให้เกิดลักษณะเด่นของกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาที่ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมพาณิชยกรรม ซึ่งมีกิจกรรมประเภทค้าปลีก ค้าส่งและอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีสถาบันราชการ สถาบันศาสนาและอาคารประเภทอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย









3) ลักษณะเด่นทางการคมนาคมขนส่ง

บริเวณพื้นที่ศึกษา ซึ่งตั้งอยู่บริเวณถนนทางหลวงแผ่นดิน 304 ถนนทางหลวงแผ่นดิน 314 และถนนทางหลวงแผ่นดิน 3200 ซึ่งเป็นทางเข้าหลักของเมือง ลักษณะเด่นเช่นนี้ทำให้บริเวณพื้นที่ศึกษามีศักยภาพในด้านการพัฒนาพื้นที่ เพราะมีข้อดี คือ เป็นพื้นที่ที่อยู่บริเวณเข้าทางหลักของเมืองนั่นเอง




วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.5 ลักษณะเด่นทางด้านกายภาพและสาธารณูปโภคในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  ขอบเขตพื้นที่ศึกษา  สถานีรถไฟ  ถนนสายหลัก  ถนนสายรอง 	<ul style="list-style-type: none">  ทางรถไฟ  สถานีขนส่ง  ทางสัญจรทางน้ำ  ทางสัญจรทางบก 	<ul style="list-style-type: none">  สะพาน
---	--	---

N



500 0 500 เมตร

ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา

5.7.2 วิเคราะห์ปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

บริเวณพื้นที่ศึกษานอกจากจะมีข้อดีและข้อได้เปรียบต่างๆ บริเวณพื้นที่ศึกษายังมีปัญหาและข้อจำกัดที่มีผลต่อการพัฒนาของพื้นที่อยู่หลายประการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ปัญหาด้านการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา

ถนนภายในพื้นที่ศึกษาที่มีปัญหาด้านการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่มากที่สุด คือ ถนนชุมพล ซึ่งเป็นถนนสายหลักของเมือง เป็นที่ตั้งของตลาดที่สำคัญของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา คือ ตลาดบ่อบัว ซึ่งเป็นตลาดตอนเช้าที่มีประชากรมาซื้ออาหารและ สินค้ามากที่สุด ในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ถนนชุมพล นอกจากจะเป็นสิ่งที่ส่งเสริมบทบาทของพื้นที่แล้ว ยังถือเป็นข้อจำกัดที่สำคัญของพื้นที่ศึกษา เพราะเป็นถนนสายหลัก ดังนั้นปริมาณการจราจรของถนนสายนี้จึงค่อนข้างแน่นและมีปัญหา



ภาพที่ 5.36 ปัญหาด้านการคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา

2) ปัญหาและข้อจำกัดในด้านการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา

ปัญหาและข้อจำกัดในด้านการขยายตัวของพื้นที่ศึกษานี้ เกิดจากการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบทางด้านทิศใต้ที่ติดกับแม่น้ำบางปะกง ซึ่งมีทั้งผลดีและผลเสีย สำหรับการพัฒนาพื้นที่ศึกษา คือ แม่น้ำบางปะกง มีข้อจำกัดสำคัญในการขยายตัวของพื้นที่ แต่ข้อดีคือ สามารถใช้ลักษณะทางธรรมชาติของแม่น้ำให้เกิดประโยชน์ได้ ทั้งด้านการส่งเสริมให้เกิดการคมนาคมทางน้ำ เกิดการท่องเที่ยวตามริมฝั่งแม่น้ำและใช้พื้นที่ริมแม่น้ำบางปะกงเป็นสวนสาธารณะหรือเป็นพื้นที่สำหรับรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้กับพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 5.37 ปัญหาและข้อจำกัดในด้านการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา

3)ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมริมแม่น้ำบางปะกง

ในการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมแม่น้ำบางปะกงในปัจจุบัน เป็นการใช้ที่ดินพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ ลักษณะอาคารจะเป็นอาคารคอนกรีตสูงประมาณ 4 ชั้น และบางส่วนจะเป็นบ้านไม้ 2-3 ชั้น ที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่เดิมซึ่งสร้างลูก้าเขตที่ดินและบริเวณแม่น้ำบางปะกง เป็นสภาพที่มีความหนาแน่นสูง ทำให้สภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย เกิดมุมมองไม่ดีของพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 5.38 ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมริมแม่น้ำบางปะกง

5.7.3 การวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพในการพัฒนา

การศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ใช้วิธีการที่เรียกว่า POTENTIAL SURFACE ANALYSIS (PSA) เพื่อพิจารณาถึงความพร้อมของพื้นที่ในการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมต่างๆ อันเป็นแนวทางในการเลือกทำเลที่ตั้งของกิจกรรมการใช้ที่ดิน ในพื้นที่ศึกษาตามลำดับความสำคัญโดยการกำหนดปัจจัยต่างๆ ที่หมายถึง ส่วนหรือสาเหตุสำคัญที่เป็นตัวกำหนดประเภทการใช้ที่ดินอันมีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้ง มีขั้นตอนการดำเนินการวิเคราะห์ดังนี้

1)กำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์หรือเป้าหมายในการวิเคราะห์

เพื่อวิเคราะห์หาศักยภาพในการพัฒนา โดยพิจารณาความเหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ที่เน้นการวิเคราะห์เพื่อหาลำดับสำคัญของความเหมาะสมและความพร้อมในการพัฒนาพื้นที่ส่วนต่างๆ โดยมีเป้าหมายพัฒนาเต็มรูปแบบ

2)กำหนดปัจจัยต่างๆและค่าน้ำหนักของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2.1 กำหนดปัจจัยต่างๆที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ปัจจัย(Factors) หมายถึง ส่วนหรือสาเหตุสำคัญที่เป็นตัวกำหนดประเภทของการใช้ที่ดินที่มีผลต่อการกำหนดที่ตั้งในระดับที่แตกต่างกัน ดังนั้นปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์จึงมุ่งเน้นประเด็นที่เกี่ยวกับลักษณะและความพร้อมของพื้นที่ส่วนต่างๆ โดยมีปัจจัยทางด้านกายภาพ(ความพร้อมของพื้นที่)และด้านเศรษฐกิจ(แรงดึงดูดทางเศรษฐกิจ)เป็นปัจจัยหลัก

ตารางที่ 5.6 ตารางแสดงลักษณะปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ลักษณะของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพ	ปัจจัย
กายภาพ	ความหนาแน่นของอาคารและที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
	ระบบเข้าถึงในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
	พื้นที่อนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
เศรษฐกิจ	ตลาดสด/ย่านการค้าในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
	แหล่งท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
สังคม	สถาบันการศึกษาในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
	โรงพยาบาลและศูนย์บริการสาธารณสุข/อนามัยในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
	ศูนย์ราชการในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
	แหล่งนันทนาการและสวนสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

2.2 การกำหนดค่าน้ำหนักของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา (WEIGHTING OF FACTORS)

ค่าน้ำหนักของปัจจัย คือ สิ่งที่จะอธิบายถึงค่าความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ทั้งปัจจัยหลักและปัจจัยรอง เพื่อรวบรวมเป็นค่าคะแนนรวมของศักยภาพในระดับต่างๆ ค่าน้ำหนักของปัจจัยถูกกำหนดขึ้นตามลักษณะของปัจจัย โดยแสดงค่าออกมาเป็นตัวเลข(โดยทั่วไปแล้วจะกำหนดให้มีค่าประมาณ 2-3 เท่า ตามลักษณะของศักยภาพในระดับต่างๆ คือ ศักยภาพสูง ศักยภาพปานกลาง ศักยภาพต่ำ)ปัจจัยที่มีค่าน้ำหนักสูงที่สุด คือ ปัจจัยทางด้านกายภาพ มีค่าน้ำหนักของปัจจัย 2 เท่าและปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ มีค่าน้ำหนักของปัจจัย 1 เท่า

ตารางที่ 5.7 ตารางแสดงค่าน้ำหนักของปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเทศบาลเมือง
ฉะเชิงเทรา

ปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนา	ลักษณะของปัจจัยใน	ค่าน้ำหนักปัจจัยในการ
1. ความหนาแน่นของอาคารและที่อยู่อาศัย	กายภาพ	2
2. ระบบเข้าถึง	กายภาพ	2
3. พื้นที่อนุรักษ์	กายภาพ	2
4. ตลาดสด/ย่านการค้า	เศรษฐกิจ	1
5. แหล่งท่องเที่ยว	เศรษฐกิจ	1
6. สถาบันการศึกษา	สังคม	0.5
7. โรงพยาบาลและศูนย์บริการสาธารณสุข/ อนามัย	สังคม	0.5
8. ศูนย์ราชการ	สังคม	0.5
9. แหล่งนันทนาการและสวนสาธารณะ	สังคม	0.5
รวมค่าน้ำหนัก		10.0

3) กำหนดตัวชี้และเกณฑ์ในการวัด

จากปัจจัยด้านต่าง ๆ นำมากำหนดตัวชี้หรือดัชนี (INDICATE) และเกณฑ์ในการวัดตามลักษณะของปัจจัยที่แตกต่างกันออกไป รวมทั้งกำหนด เพื่อนำไปรวมกันเป็นค่าคะแนนในขั้นตอนสุดท้าย ดังนี้

3.1 ลักษณะความหนาแน่น เกณฑ์ในการพิจารณาบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยบริเวณดังกล่าวจะต้องเป็นบริเวณพื้นที่โล่งเป็นส่วนใหญ่ เพื่อความเหมาะสมต่อการลงทุนในด้านเศรษฐกิจตามหลักเศรษฐศาสตร์เมือง (URBAN ECONOMIC) คือ บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งว่าง จะไม่มีอุปสรรคต่อการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงพื้นที่มากนัก

การพิจารณาว่าลักษณะหรือรูปแบบของพื้นที่เป็นพื้นที่โล่งว่าง (OPEN STAGE) จะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความเหมาะสมในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่หรือบริเวณที่มีพื้นที่โล่งว่างต่ำ ฉะนั้นจึงพิจารณาจากลักษณะความหนาแน่นหรือพื้นที่คลุมดินของอาคารเป็นส่วนน้อยหรือเป็นที่โล่งว่าง จะมีศักยภาพในการพัฒนามากกว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นหรือพื้นที่คลุมดินของอาคารมากกว่า โดยแบ่งลักษณะของความหนาแน่นออกเป็น 3 ระดับ คือ ความหนาแน่นระดับน้อย (ร้อยละ 40 ลงมา) จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 3, ความหนาแน่นระดับปานกลาง (ร้อยละ 40-70) จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 2 และความหนาแน่นระดับมาก (ร้อยละ 70 ขึ้นไป) จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 1

3.2 ระบบการเข้าถึงพื้นที่ (ACCESSIBILITY) เป็นปัจจัยทางด้านกายภาพที่มีความสำคัญต่อการหาศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเซียงเทรา เนื่องจากเกณฑ์ในการพิจารณาต้องเป็นบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาพื้นที่ ก็คือ ต้องเป็นบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางทุกรูปแบบ โดยพิจารณาว่าความสะดวกในการเข้าถึงหรือตำแหน่งที่มีความสามารถในการเข้าถึงได้ดี จะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับตำแหน่งหรือบริเวณที่มีโครงข่ายของถนนที่ผ่านพื้นที่ริมถนน จะมีความเหมาะสมในการพัฒนาสูงกว่าพื้นที่ในบริเวณที่ลึกเข้าไป สำหรับการคมนาคมขนส่ง ฉะนั้นจึงพิจารณาจากระยะห่างที่สามารถเดินจากพื้นที่นั้นๆสู่ถนนสายหลัก สายรองและสายย่อย ตามลำดับ ในระยะทางไม่เกิน 500 เมตร โดยแบ่งลักษณะของความสะดวกในการเข้าถึงออกเป็น 3 ระดับ คือ ระบบการเข้าถึงของถนนสายหลัก จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 3 ระบบการเข้าถึงของถนนสายรอง จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 2 และระบบ การเข้าถึงของถนนสายย่อย จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 1

3.3 พื้นที่อนุรักษณ์ เป็นปัจจัยทางด้านกายภาพที่มีความสำคัญต่อการหาศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเซียงเทรา เนื่องจากเกณฑ์ในการพิจารณาบริเวณที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาพื้นที่จะต้องเป็นบริเวณพื้นที่ที่ห่างไกลจากการอนุรักษณ์ ห่างไกลจากศาสนสถานถึงจะมีความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ ฉะนั้นเกณฑ์การพิจารณาจะใช้เกณฑ์ระยะทางที่ใกล้กับพื้นที่อนุรักษณ์ ในระยะทางไม่เกิน 500 เมตร โดยแบ่งในลักษณะของการเข้าถึงหรือระยะทางของพื้นที่อนุรักษณ์ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 3 ระดับ คือ การเข้าถึงแหล่งพื้นที่อนุรักษณ์ที่มีระยะทางน้อยกว่า 500 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 1 การเข้าถึงแหล่งพื้นที่อนุรักษณ์ที่มีระยะทาง 500 - 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 2 และการเข้าถึงแหล่งพื้นที่อนุรักษณ์ที่มีระยะทางมากกว่า 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 3 ซึ่งเป็นพื้นที่เหมาะสมในการพัฒนา

3.4 ตลาดสด/ย่านการค้า เป็นปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อการหาศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเซียงเทรา คือ เป็นบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงตลาดสด/ย่านการค้า มีระยะทางที่ใกล้กับตลาดสด/ย่านการค้า ฉะนั้นจึงพิจารณาจากระยะทางที่ใกล้กับตลาดสด/ย่านการค้า ในระยะทางไม่เกิน 500 เมตร โดยแบ่งลักษณะของการเข้าถึงหรือระยะทางของตลาดสด/ย่านการค้า ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 3 ระดับ คือ การเข้าถึงตลาดที่มีระยะทางน้อยกว่า 500 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 3 การเข้าถึงตลาดที่มีระยะทาง 500 - 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 2 และการเข้าถึงตลาดที่มีระยะทางมากกว่า 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 1

3.5 แหล่งท่องเที่ยว เป็นปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อการหาศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเซียงเทรา คือ เป็นบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว มีระยะทางที่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยว ฉะนั้นจึงพิจารณาจากระยะทางที่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวในระยะทางไม่เกิน 500 เมตร โดยแบ่งลักษณะของการเข้าถึงหรือระยะทางของแหล่งท่องเที่ยว ออกได้เป็น 3 ระดับ คือ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มีระยะทางน้อยกว่า 500 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 3 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มีระยะทาง 500 - 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 2 และการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มีระยะทางมากกว่า 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 1

สวนสาธารณะที่มีระยะทาง 500 – 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 2 และการเข้าถึงแหล่งนันทนาการ และสวนสาธารณะที่มีระยะทางมากกว่า 1,000 เมตร จะมีค่าคะแนนเท่ากับ 1

ตารางที่ 5.8 แสดงรายละเอียดของเกณฑ์และระดับคะแนนในแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพการ พัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ปัจจัย	เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับคะแนน		
		3	2	1
1.ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย	ร้อยละของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่อพื้นที่ดินรวม	น้อย ร้อยละ40 ลงมา	ปานกลาง ร้อยละ40 - 60	มาก ร้อยละ 60 – 70 ขึ้นไป
2. ระบบเข้าถึง	ถนน (เมตร)	ถนนสายหลัก	ถนนสายรอง	ถนนสายย่อย
3. พื้นที่อนุรักษ์	ระยะห่างจากพื้นที่อนุรักษ์ (เมตร)	มากกว่า 1,000	500 – 1,000	น้อยกว่า 500
4. ตลาดสด/ย่านการค้า	ระยะห่างจากตลาด/ย่านการค้า (เมตร)	น้อยกว่า 500	500 – 1,000	มากกว่า 1,000
5. แหล่งท่องเที่ยว	ระยะห่างจากแหล่งท่องเที่ยว (เมตร)	น้อยกว่า 500	500 – 1,000	มากกว่า 1,000
6. สถาบันการศึกษา	ระยะห่างจากสถานศึกษา (เมตร)	น้อยกว่า 500	500 – 1,000	มากกว่า 1,000
7. โรงพยาบาลและศูนย์บริการสาธารณสุข/อนามัย	ระยะห่างจากโรงพยาบาลและศูนย์บริการสาธารณสุข/อนามัย (เมตร)	น้อยกว่า 500	500 – 1,000	มากกว่า 1,000
8. ศูนย์ราชการ	ระยะห่างจากศูนย์ราชการ(เมตร)	น้อยกว่า 500	500 – 1,000	มากกว่า 1,000
9.แหล่งนันทนาการและสวนสาธารณะ	ระยะห่างจากแหล่งนันทนาการและสวนสาธารณะ(เมตร)	น้อยกว่า 500	500 – 1,000	มากกว่า 1,000

4) กำหนดขอบเขตและหน่วยพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาทำเป็นระบบตาราง(GRID)

4.1) แนวความคิด บริเวณพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ที่มีความกว้าง มีเส้นขอบเขตค่อนข้างเด่นชัดในรูปของเส้นสายต่างๆในรอบพื้นที่ ดังนั้นการกำหนดขอบเขตของการวิเคราะห์จึงกำหนดจากพื้นที่บริเวณที่ถูกล้อมรอบจากแนวเขตถนนสายหลักและสายรองต่างๆ

4.2) ขอบเขตและหน่วยพื้นที่

พื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีพื้นที่ 12.76 ตารางกิโลเมตร อยู่ในพื้นที่วิเคราะห์ในระบบตาราง ออกเป็นพื้นที่ย่อยรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาดกว้าง 500 เมตร ยาว 500 เมตร (2,500 ตารางเมตร) จำนวน 227 ช่อง

5) การรวบรวมคะแนนและจัดลำดับชั้น

เมื่อใส่คะแนนจริง (โดยนำค่าน้ำหนักมาคูณค่าคะแนน) ของปัจจัยต่างๆลงในแผนที่แต่ละปัจจัยแล้ว จึงได้นำเอาค่าคะแนนที่ได้จากแผนที่ย่อยทั้ง 9 ปัจจัย รายละเอียดอยู่ในภาคผนวก

6) สรุปผลการวิเคราะห์

- พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เป็นค่าคะแนนที่อยู่ในช่วงคะแนนรวม 21 – 30 มีจำนวน 133 ช่อง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 7.45 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 58.59 ของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ทั้งหมด โดยจะเป็นพื้นที่ที่อยู่ตามถนนสายหลักและถนนสายรองบางส่วน รวมทั้งถนนสายย่อย เนื่องจากมีพื้นที่ว่างเปล่ามาก ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยน้อย ทำให้พื้นที่นี้มีศักยภาพในการพัฒนาสูง

- พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาปานกลางเป็นค่าคะแนนที่อยู่ในช่วงคะแนนรวม 11-20 มีจำนวน 49 ช่อง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 2.74 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 21.59 ของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ทั้งหมด โดยเป็นพื้นที่ที่อยู่ตามถนนสายหลักและถนนสายรอง รวมทั้งถนนสายย่อยบางส่วน ซึ่งมีโอกาสในการพัฒนาได้อีก

- พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำ เป็นค่าคะแนนที่อยู่ในช่วงคะแนนรวม 1-10 มีจำนวน 7 ช่อง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 0.39 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3.08 ของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราทั้งหมด โดยเป็นพื้นที่ที่มีตลาดสด มีสถานพยาบาล มีสถานีตำรวจ มีสถานศึกษาอันได้แก่บริเวณถนนชุมพลตัดกับถนนสุขประยูร ซึ่งพื้นที่ที่มีความพร้อมในทุกๆด้าน ประกอบกับมีความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยมากทำให้ไม่สามารถพัฒนาต่อได้อีก

- พื้นที่ที่ไม่สามารถพัฒนาได้เนื่องจากเป็นเขตเกษตรกรรม เขตราชการและสถาบันศาสนา ซึ่งถูกข้อจำกัดทางด้านผังเมือง มีจำนวน 38 ช่อง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 2.18 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16.74 ของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราทั้งหมด

โดยสรุปแล้วพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรายังอยู่ในกลุ่มที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง ศักยภาพในการพัฒนาระดับปานกลางและศักยภาพในการพัฒนาระดับต่ำ ดังแสดงในรายละเอียดต่อไปนี้

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาในแต่ละบทที่ผ่านมาทำให้ทราบได้ว่าองค์ประกอบอะไรบ้างที่มีส่วนสำคัญที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดบทบาทในลักษณะต่างๆของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งเมื่อดูตามพัฒนาการของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราแล้ว จะพบว่าความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ทำให้โครงสร้างหลักๆของเมืองทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม มีการเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะที่พัฒนาเป็นศูนย์กลางของเมืองมากยิ่งขึ้น แต่ยังคงสภาพโครงสร้างของเมืองไว้ได้ค่อนข้างสมบูรณ์ ถึงแม้ว่าในช่วงระยะเวลาหนึ่งจะมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบก มีทางรถไฟตัดผ่านพื้นที่ มีการตัดถนนตามนโยบายการพัฒนาประเทศ ซึ่งก็ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมและบทบาททางเศรษฐกิจภายในเมืองให้เกิดความเจริญรุ่งเรืองอย่างมาก แต่ก็ทำให้เกิดภาวะชบเซาของบทบาทการคมนาคมขนส่งทางน้ำที่ลดน้อยลงไป นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงทิศทางในการขยายตัวของเมืองก็ทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานมีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไป มีการตั้งถิ่นฐานที่เข้าหาถนนมากขึ้น มีการขยายพื้นที่อยู่อาศัยออกมาจากแหล่งน้ำมากขึ้น แต่ทั้งนี้สภาพพื้นที่ที่เป็นอยู่โดยรวมก็ยังคงมีเอกลักษณ์ของพื้นที่ค่อนข้างชัดเจน ไม่ได้ถูกทำลายคุณค่าดั้งเดิมลงไป

นอกจากนั้นจากการวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา(PSA) สามารถสรุปได้ว่า พื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรานั้นจะมีศักยภาพเพียงพอในการพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้าและการท่องเที่ยว ในเชิงศาสนสถานและชุมชนเก่า รวมทั้งกับความหลากหลายทางเชื้อชาติที่อยู่ร่วมกัน มีรูปแบบวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม โดยมีโครงข่ายการคมนาคมเป็นตัวสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงในการเข้าถึงของพื้นที่เทศบาลเมืองแห่งนี้ นอกจากนี้เป็นการสนับสนุนให้มีการตั้งศูนย์กลางเมืองใหม่ บริเวณพื้นที่ทางด้านตะวันตกของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่ได้จากการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนาโดยจัดให้เป็นเมืองที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สวนสาธารณะ สถานพยาบาล ศูนย์การค้าและการบริการอื่นๆ เกิดขึ้นในพื้นที่เมืองศูนย์กลางใหม่แห่งนี้เพื่อเป็นเมืองที่รองรับนิคมอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณริมถนน 314

6.2 อภิปรายผลการศึกษา

ในการอภิปรายผลการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นการตอบคำถามการวิจัยและวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังนี้

6.2.1 วิวัฒนาการและรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

การตั้งถิ่นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เริ่มจากช่วงแรกที่มีกลุ่มคนเข้ามาอยู่อาศัยหลากหลายเชื้อชาติ มีทั้งวัดไทย วัดจีน มัสยิด โบสถ์ โดยมีรูปแบบการตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวตามริมลำคลองและแม่น้ำบางปะกง (River Linear Settlement) ซึ่งมีการขยายตัวออกไปมากขึ้นเรื่อยๆ โดยในช่วงที่ 2 จะมีการตั้งถิ่นฐานที่กระจายตัวออกไปสู่เส้นทางคมนาคม ถนน ดังนั้นพื้นที่เกษตรกรรมจึงมีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นที่อยู่อาศัยและมีขนาดของที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งในช่วงที่ 3 ที่มีการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยเป็นแนวยาวสองข้างริมถนนสายหลักเพิ่มมากขึ้น (Road Linear Settlement) มีการกระจายตัวของอาคารบ้านเรือนมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากพัฒนาการทั้ง 3 ช่วงทำให้เห็นได้ว่าจากปัจจัยทางกายภาพมีผลอย่างยิ่งต่อเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพราะว่าหลังจากการขุดคลองที่ใช้เชื่อมต่อในการเดินทางคมนาคมก็มีผลทำให้เกิดการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานทั้งคนไทย คนจีนและคนไทยมุสลิม โดยที่พวกคนเหล่านี้ได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนเป็นการบ่งบอกถึงความเป็นเอกลักษณ์และวิถีชีวิตของเมืองริมน้ำ แม้ว่าเมื่อมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางกายภาพ โดยมีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่งใหม่ ทำให้การขนส่งสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงจากทางน้ำมาเป็นทางบก ส่งผลให้ศูนย์กลางทางการค้าที่ประกอบกิจกรรมต่างๆเปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้วิวัฒนาการที่เกิดขึ้นทั้งหมดทำให้เห็นได้ว่ารูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ก็คือ การกระจายตัวออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมทางบก ตามแนวยาวของริมถนน

6.2.2 สภาพการใช้ที่ดินและการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของประชากรในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

สภาพการใช้ที่ดินของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีศูนย์กลางอยู่บริเวณเชิงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง บริเวณริมถนนชุมพล บริเวณศูนย์การค้าตะวันออกพลาซ่าและตลาดสด ส่วนทางด้านใต้ถนนมหาจักรพรรดิ เป็นที่ตั้งศูนย์ราชการของจังหวัดฉะเชิงเทราและหน่วยงานสาธารณสุข โภค สาธารณูปการต่างๆ ส่วนย่านที่พักอาศัย ร้านค้าย่อยและกิจกรรมอุตสาหกรรมจะกระจายตัวอยู่โดยรอบเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา โดยสรุปการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จึงเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การพาณิชย์กรรม

หน่วยราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่และไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม

การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพโดยรวมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่เป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านกลางเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจากแนวเขตเทศบาลด้านทิศใต้ไปจดเทศบาลด้านทิศเหนือ โดยมีคลองที่สำคัญ ได้แก่ คลองท่าไข่ คลองโสรธรและคลองบ้านใหม่ สภาพพื้นที่ทั่วไปของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราจึงมีแนวถนนสายหลักที่ตัดผ่านจากอำเภออื่นๆเข้ามาภายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นจำนวนมาก เช่น ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 และถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีการย้ายถิ่นที่อยู่อาศัยเข้ามาทำงานภายในเมืองมากขึ้น เพราะเมืองเป็นศูนย์กลางทางการคมนาคม เป็นเมืองหน้าด่านของทางภาคตะวันออก เป็นศูนย์กลางในทุกๆด้านของจังหวัดฉะเชิงเทรา ส่งผลทำให้ประเภทของการใช้ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะของที่อยู่อาศัยมีความหนาแน่นมากขึ้น การใช้ที่ดินพาณิชยกรรมมีเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับกับจำนวนประชากรที่เข้ามาภายในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในปัจจุบันของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นเมืองที่มีการประกอบอาชีพทางการค้าเป็นหลัก เป็นเมืองศูนย์กลางพาณิชยกรรม ศูนย์กลางทางการเงินและการธนาคารที่ให้บริการภายในพื้นที่โดยรอบ เป็นบริเวณกว้างครอบคลุมหลายพื้นที่และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาสู่เมืองเป็นจำนวนมากขึ้น ส่งผลให้เกิดสภาวะทางเศรษฐกิจที่ดี

การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมและวัฒนธรรมโดยรวมของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองศูนย์กลางการบริการทางสังคมและการศึกษามากขึ้น

6.2.3สภาพปัญหาของการใช้ที่ดินสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมทั้งปัญหาทางด้านอื่นๆของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

ปัญหาที่เกี่ยวกับการใช้ที่ดินสาธารณูปโภคและการใช้ที่ดินสาธารณูปการ เพราะเมืองเกิดการขยายตัวเต็มที่ มีการกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยบริเวณถนนมหาจักรพรรดิ ถนนชุมพล ถนนสุภกิจอยู่เป็นจำนวนมาก เกิดความหนาแน่นขึ้นบริเวณศูนย์กลางเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพราะเป็นเส้นทางคมนาคมที่ใช้ดินทางผ่านไปยังอำเภอเมืองอื่นๆโดยรอบ เกิดปัญหาที่อยู่อาศัยไม่เพียงพอกับความต้องการของจำนวนคนที่เข้ามาทำงาน ปัญหาด้านสภาพแวดล้อม เช่น ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาด้านคุณภาพน้ำ ปัญหาน้ำท่วมขังและปัญหาจากขยะมูลฝอยของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งปัญหาาระบบโครงสร้างพื้นฐานของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน

ดังนั้นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคตของเทศบาลเมืองจึงเป็นการขยายตัวไปทางด้านตะวันตกของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราไปตามแนวทางของเส้นทางคมนาคมทั้งเส้นทางคมนาคมหลัก คือ ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 304 ถนนแผ่นดินหลวงหมายเลข 314 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่เกิดจากการผ่านของอำเภอเมืองจะเชิงเทราไปยังอำเภอใกล้เคียง ซึ่งในปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงงานขนาดใหญ่ รวมทั้งนิคมอุตสาหกรรม นับเป็นแหล่งงานสำคัญของประชากรในเมือง รวมถึงเดินทางไปจังหวัดต่างๆอีกด้วย ดังนั้นการขยายตัวของเทศบาลเมืองจะเชิงเทรา จึงต้องอาศัยปัจจัยในเส้นทางคมนาคม ถนนสายหลักของพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเชิงเทราในการขยายตัวของพื้นที่สำหรับอนาคต

6.3 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา

แนวทางการวางแผนพัฒนาเทศบาลเมืองจะเชิงเทราในอนาคต โดยได้นำผลการศึกษาจากการวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน วิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเชิงเทราและความต้องการของพื้นที่กิจกรรมต่างๆมาสรุปรวมเป็นแนวความคิด เพื่อการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกับประโยชน์ใช้สอยให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ได้วางไว้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการที่วิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งวิเคราะห์จากภาพถ่ายทางอากาศ 5 ปี ทำให้ทราบว่าเมืองมีการขยายตัวไปทางด้านตะวันตกของเทศบาล ซึ่งเป็นพื้นที่โล่ง ไม่มีเส้นทางคมนาคมสายรอง และสายย่อยของเมืองตัดผ่านมากนัก ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ตาบอด ขาดการเข้าถึงของการคมนาคม ดังนั้นจึงควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไปทางด้านตะวันตกของเทศบาล เพื่อให้เกิดการรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต เป็นการเปิดโอกาสให้กับพื้นที่ว่างเปล่าให้มีการใช้ประโยชน์ของที่ดินมากขึ้น ดังนั้นจึงทำให้ทราบได้ว่าโครงสร้างเส้นทางคมนาคมทางบก เช่น สะพาน ถนน เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองฉะเชิงเทรา และทำให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราตามมา ได้แก่ การพัฒนาสาธารณูปโภค(ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์) การพัฒนาสาธารณูปการ (สถานศึกษา สถานพยาบาล ฯลฯ) ซึ่งทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานในบริเวณใกล้เคียง

6.3.1เสนอแนะแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่ได้จากผลการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่(PSA)เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

แนวความคิดรวมของการพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา แบ่งออกเป็น 3 พื้นที่ ได้แก่

1)พื้นที่ศักยภาพในการพัฒนาสูง เป็นพื้นที่บริเวณริมถนนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 และเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ทางฝั่งตะวันตกของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3200 พื้นที่บริเวณถนนพระยาศรีสุนทร ถนนประชาสรรค์ ถนนเทพคุณากร โดยเสนอแนะให้เป็นแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ดังนี้

1.1)แนวการใช้ที่ดินในการพัฒนาที่โล่ง ที่ว่าง

โดยในการพัฒนาที่โล่ง ที่ว่างและทางสัญจร จำเป็นที่จะต้องมีการพิจารณาเพื่อพัฒนาไปตามระบบ โดยในการพัฒนาพื้นที่โล่ง ที่ว่างและทางสัญจร ก็เพื่อรองรับความต้องการของประชาชน ซึ่งการพัฒนาก็เพื่อตอบสนองให้กับประชาชนในพื้นที่ศึกษาและบริเวณข้างเคียง รวมทั้งยังเป็นการตอบสนองต่อการประกอบกิจกรรมต่างๆของคนในพื้นที่และยังเป็นการพัฒนาไว้เพื่อรับกับแนวโน้มการขยายตัวของเมืองในอนาคตอีกด้วย นอกจากนี้การที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีศักยภาพทางพื้นที่เพียงพอที่จะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่โล่ง ที่ว่างและทางสัญจรจึงมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องทำให้ดีไปในคราวเดียวกัน เพื่อที่จะส่งเสริมให้กิจกรรมทางด้านการท่องเที่ยวมีขึ้นได้อย่างเป็นระบบ

พื้นที่โล่ง ที่ว่าง ในปัจจุบันพื้นที่โล่ง ที่ว่างมีทั้งที่เป็นลาดปูนและลาดดิน โดยที่มีการใช้ประโยชน์ เช่น ลานอเนกประสงค์ ลานออกกำลังกาย รวมทั้งพื้นที่บางแห่งที่ถูกปล่อยว่างไว้ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงขาดความสวยงามและร่มรื่น รวมทั้งบางแห่งก็มีสภาพทรุดโทรม จึงควรมีการปรับปรุงพื้นที่โล่ง ที่ว่างเหล่านี้ให้มีความสวยงาม ร่มรื่นและสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยเน้นการจัดการ

พื้นที่ที่ได้ทำการเสนอแนะไปนี้มีทั้งที่เป็นที่สาธารณะและเป็นที่ยกของเอกชน รวมทั้งเป็นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ แต่ถ้าหากมีการประสานงานกันอย่างดีและมีระบบแล้ว แนวทางดังกล่าวก็จะสามารถเป็นจริงขึ้นมาได้ เพื่อที่ประโยชน์สูงสุดจะได้ตกอยู่กับประชาชนภายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

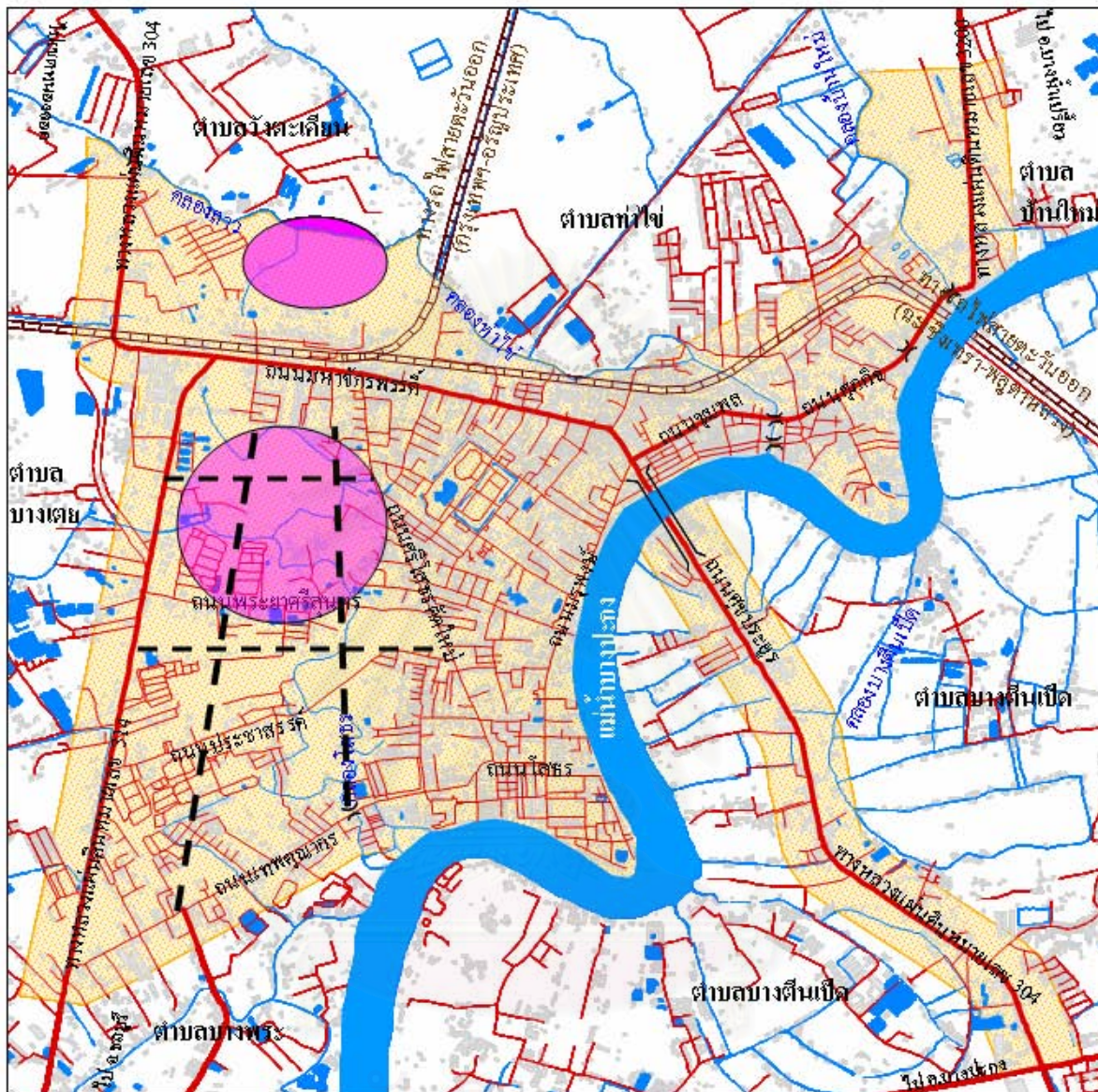


ภาพที่ 6.1 พื้นที่โล่ง ที่ว่าง

ส่วนพื้นที่ทางสัญจร ในปัจจุบันการเข้าถึงพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา สามารถเข้าถึงได้โดยทางถนนสายหลัก ซึ่งสภาพของถนนจะมีสภาพที่ชำรุด ส่วนถนนภายในพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งสวยงามน่าดึงดูดใจเท่าที่ควร ดังนั้นจึงควรมีการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ทางสัญจรเหล่านี้ให้เกิดความสวยงาม ร่มรื่น เพื่อที่จะทำให้เกิดบรรยากาศที่น่าอยู่และสร้างความประทับใจให้กับผู้ที่พบเห็น



1.2) สร้างโครงข่ายถนนสายหลักเพิ่มเติม


เพื่อใช้เชื่อมโยงเส้นทางหลักของพื้นที่ภายในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ถนนเส้นนี้เริ่มต้นจากถนนเทพคุณากรที่บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 ไปทางด้านเหนือตัดกับถนนประชาสรรค์ ตัดกับถนนพระยาศรีสุนทร เชื่อมโยงกับถนนมหาจักรพรรดิ และสร้างถนนเส้นทางใหม่ทางด้านตะวันออก ตัดกับทางด้านตะวันตก บริเวณถนนมรุพงษ์ ไปเชื่อมโยงกับถนนประชาสรรค์ และบริเวณถนนพระยาศรีสุนทรไปเชื่อมโยงกับถนนมรุพงษ์ เพื่อทำให้เกิดโครงข่ายการคมนาคมขึ้นในเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราและยังเป็นการทำให้ช่วยลดปัญหาการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนได้อีกด้วย รวมทั้งเป็นการพัฒนาให้เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีการกระจายการตั้งถิ่นฐานมาทางด้านตะวันตกมากขึ้น เป็นการพัฒนาให้เกิดศูนย์กลางของเมืองอีกแห่งหนึ่ง แทนศูนย์กลางเมืองเดิมที่มีความหนาแน่น รวมทั้งเปิดโอกาสจากเส้นทางคมนาคมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 โดยให้มีศูนย์การค้า ขนาดใหญ่เข้ามาตั้งเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมให้มีการตัดถนนสายรอง เพื่อสนับสนุนการบริการระบบสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการ เพื่อพัฒนาให้เป็นที่อยู่อาศัยขึ้นมารองรับประชาชนในอนาคต



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองพะเยา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 6.2 แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในการพัฒนาพื้นที่โล่ง

สัญลักษณ์		พื้นที่โล่ง
		แสดงถนนที่ตัดใหม่เพื่อเชื่อมโยง เครือข่ายคมนาคม



500 0 500 เมตร

ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ
ผังเมืองจังหวัดพะเยา

2)พื้นที่ศักยภาพในการพัฒนาระดับปานกลาง เป็นพื้นที่บริเวณริมถนนมหาจักรพรรดิ ถนนสุขกิจ ถนนสุขประยูร และถนนศรีโศธรตัดใหม่ โดยเสนอแนะให้เป็นแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมือง ฉะเชิงเทรา ดังนี้

2.1)แนวความคิดในการสร้างเครือข่ายถนนสายรอง เพื่อเปิดพื้นที่เชื่อมโยงในการพัฒนาพื้นที่ เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

แนวความคิดนี้คำนึงถึงการจัดระบบเครือข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา ให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบ เครือข่ายคมนาคมภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ให้มีประสิทธิภาพเกิดความสะดวกและปลอดภัยใน ด้านการสัญจร รวมทั้งมีเครือข่ายถนนที่สามารถเข้าถึงในส่วนต่างๆของพื้นที่ได้โดยสะดวก เพื่อให้เกิด ภาพรวมระหว่างการใช้ที่ดินกับระบบเครือข่ายคมนาคมให้มีความสัมพันธ์กัน โดยให้เกิดความเหมาะสม สอดคล้องกับศักยภาพของการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราในอนาคต จากข้อกำหนดการใช้ที่ดิน ของผังเมืองรวมเมืองฉะเชิงเทราปี 2549 โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีแดงเป็นส่วน ใหญ่ ดังนั้นการศึกษาสภาพปัจจุบัน แนวโน้มการขยายตัวของศูนย์พาณิชยกรรม บทบาทและนโยบาย ต่างๆพบว่า มีแนวโน้มจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมในอนาคต (พื้นที่สีแดง) เพราะศักยภาพในการ พัฒนาพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้สูง อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมให้ย่านการค้ามีความสมบูรณ์และสัมพันธ์กับการใช้ ที่ดิน ของศูนย์กลางพาณิชยกรรมได้อย่างเหมาะสม

แนวความคิดในการจัดระบบเครือข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษานี้ เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับระบบ ของการใช้ที่ดิน มีเครือข่ายที่เป็นระบบและมีความสัมพันธ์กับศูนย์พาณิชยกรรม โครงข่ายคมนาคมของ เมือง สามารถเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่าง ๆ ระหว่างพื้นที่ของกิจกรรม โดยรอบพื้นที่ศึกษากับกิจกรรมในพื้นที่ การค้า โดยมีแนวความคิดของการจัดระบบเส้นทางคมนาคม ดังนี้

- ก) เส้นทางเดิมที่ยังคงสภาพไว้ มีระบบ โครงข่ายที่ดีและมีขนาดของผิวการจราจรที่ดี
- ข) เส้นทางเดิมที่กำหนดให้มีการขยายผิวการจราจร

จากการวิเคราะห์ในด้านของโครงข่ายคมนาคมในสภาพปัจจุบันของพื้นที่ ทำให้ทราบว่าในพื้นที่ ศึกษาเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออก เพราะมีถนนสายหลักที่ใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ ระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออก 1 เส้นทาง คือ ทางหลวงแผ่นดิน 304 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยง กรุงเทพมหานครกับจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรีและพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นทางหลวง แผ่นดินที่มีบทบาทสำคัญที่ทอดผ่านพื้นที่ตอนในของพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกตอนเหนือในเขตจังหวัด ฉะเชิงเทรา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงระบบเครือข่ายคมนาคมที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ยังมีถนนสายหลัก คือ ถนนมหาจักรพรรดิ-ถนนชุมพล-ถนนสุขกิจ-ถนนสุขประยูร ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมโยงติดต่อไปยังชุมชน บริเวณโดยรอบของพื้นที่ศึกษาได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังมีสะพานเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งมีทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 304 เป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างฝั่งใต้ของแม่น้ำบางปะกง ซึ่งเป็นการขยายตัวของศูนย์กลางการค้า เดิมและจากการวิเคราะห์ในเรื่องปัญหา รวมถึงข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ทำให้ทราบว่า ถนนสายรองและ ถนนสายย่อยยังมีปัญหาทางด้านถนนที่มีผิวการจราจรค่อนข้างแคบ เครือข่ายคมนาคมไม่เป็นระบบไม่มี

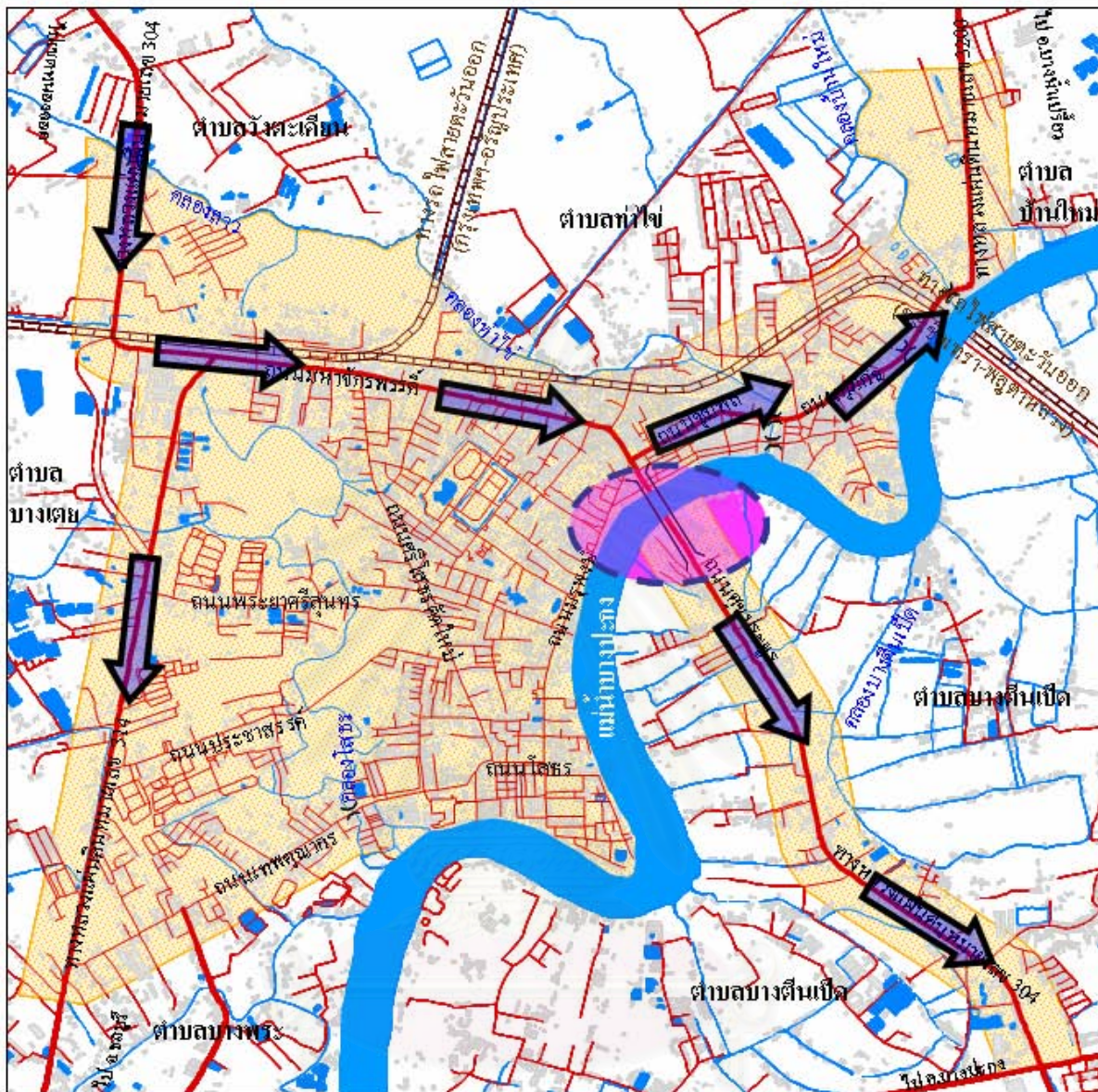
ลำดับศักยภาพของระบบถนนที่ดี ถนนสายย่อยที่มาเชื่อมต่อกับถนนสายหลักมีขนาดเล็กและมีการเชื่อมต่อกับถนนสายหลักมากเกินไป ปัญหาต่างๆ ดังกล่าวควรที่จะมีการปรับปรุงและการวางแผนออกแบบเครือข่ายคมนาคม เพื่อให้เกิดเครือข่ายที่เป็นระบบ มีความสมบูรณ์ถูกต้องตามลำดับศักยภาพของถนนที่ดี สำหรับรายละเอียดในการปรับปรุง และการเสนอแนะการจัดระบบเครือข่ายคมนาคมในพื้นที่ดังกล่าวมีดังนี้

2.2)ปรับปรุง ถนนมรุพงษ์และถนนศุภกิจ ให้มีผิวการจราจรขนาดกว้างขึ้น เพื่อรองรับกับจำนวนยานพาหนะที่สัญจรไปมาในช่วงเวลาเร่งด่วน ให้เป็นถนนสายหลักและมีการจำกัดจำนวนถนน ตรอก ซอย เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก



ภาพที่ 6.2 ผิวการจราจรของถนนมรุพงษ์และถนนศุภกิจ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจະเชิงเทรา
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 6.3 แนวทางการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง

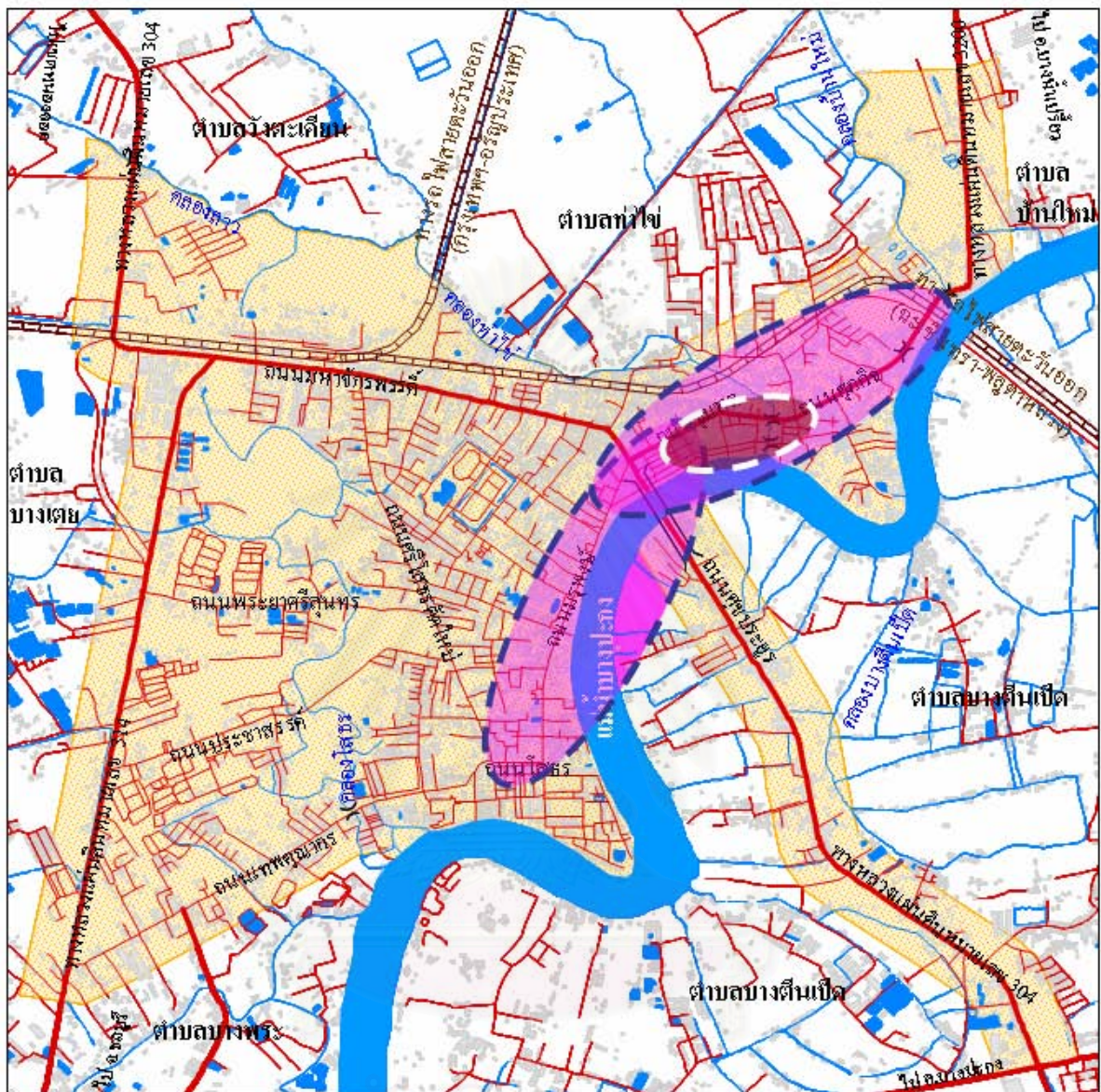


3) พื้นที่ศักยภาพในการพัฒนาระดับต่ำ เป็นพื้นที่บริเวณริมถนนชุมพล โดยเสนอแนะให้เป็นแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมืองยะเชิงเทรา ดังนี้

3.1) ปรับปรุงถนนชุมพล ให้มีผิวการจราจรที่กว้างขึ้น โดยใช้เป็นเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนพานิช และวรรณยิ่ง เพื่อรองรับการจราจรและแบ่งเบาภาระหน้าที่จากถนนชุมพล นอกจากนี้แล้วยังสามารถใช้เป็นทางเข้าหลักของพื้นที่ศึกษาได้อีกเส้นทางหนึ่ง







ภาพที่ 6.3 ผิวการจราจรของถนนชุมพล ถนนวรรณยิ่งและถนนพานิช



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 6.4 แนวทางการปรับปรุงถนนภายในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

<p>สัญลักษณ์</p>  	<p>แสดงการขยายพื้นผิวถนนมรุพงษ์ ถนนชุมพล และถนนศุภกิจ</p> <p>แสดงการขยายพื้นผิวถนนวรณียง และถนนพานิช</p>	  <p>ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ ผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา</p>
--	--	--

3.2)ควบคุมความสูงของอาคารบริเวณศูนย์กลางเมืองเก่า ไม่ให้มีการปลูกสร้างอาคารที่มีความสูง การพิจารณากำหนดความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1) ความสูงไม่เกิน 10 เมตรหรือจำนวนชั้นประมาณ 2-3 ชั้น ได้แก่ บริเวณพื้นที่กลุ่มกิจกรรมการค้า โดยเฉพาะกลุ่มของอาคารพาณิชย์ เพื่อเปิดมุมมองสูงและอาคารสูงภายในของพื้นที่

2) ความสูงไม่เกิน 20 เมตรหรือจำนวนชั้นประมาณ 4-6 ชั้น ได้แก่ อาคารชั้นในส่วนที่ต่อเนื่องจาก แนวอาคารชั้นนอก เช่น อาคารห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่(COMPLEX) โรงภาพยนตร์และอาคารสำนักงาน บางส่วน

3) ความสูงเกินกว่า 30 เมตรขึ้นไป ได้แก่ อาคารประเภทโรงแรมและอาคารสำนักงานขนาดใหญ่

6.3.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเขิงเทรา

ในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองจะเขิงเทรา ได้นำแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองมาประกอบด้วย เนื่องจากความหมายของคำว่า พัฒนาเมือง คือ การทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ขึ้นในเมือง เพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพของส่วนประกอบต่างๆ จากสภาพที่ไม่พึงปรารถนาไปสู่สภาพที่พึง ปรารถนาอันเป็นเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ ซึ่งในการที่จะพัฒนาไปตามทิศทางที่ถูกต้องจำเป็นต้อง ทำการศึกษาถึงศักยภาพและเอกลักษณ์ของพื้นที่ รวมทั้งจะต้องมีการปรึกษาหารือกัน เพื่อการวิเคราะห์ ปัญหาและวางแผนในการพัฒนาให้เป็นไปตามระบบ โดยที่ในแนวทางการพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมือง จะเขิงเทรา มีขั้นตอนและแนวทางดังต่อไปนี้

1)การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองจะเขิงเทราส่วนใหญ่ จะมีการพัฒนาไปตามแนวยาวของถนน แต่พื้นที่ริมถนนที่ถูกใช้ไปค่อนข้างเต็มที่หรือมีการพัฒนาไปแล้วระดับหนึ่ง จึงทำให้พื้นที่ศักยภาพในการ พัฒนาลดน้อยลงไป ดังนั้นพื้นที่ที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาเทศบาลเมืองในครั้งนี้จึงเป็นพื้นที่กระจุกตัว ในถนนเส้นรองและเป็นพื้นที่ขาดการเข้าถึงของเส้นทางคมนาคม ทำให้เกิดความเหมาะสมที่จะเกิดการ พัฒนาโดยมีการตัดเส้นทางคมนาคมให้เกิดขึ้นใหม่ เพื่อที่จะรองรับกับการขยายตัวของเมือง รวมทั้งเป็นการ กระจายความเจริญจากศูนย์กลางเก่ามายังศูนย์กลางใหม่ที่เป็นพื้นที่ว่าง

2)พื้นที่ที่ต้องควบคุมการพัฒนา พื้นที่ส่วนนี้จะประกอบไปด้วยศาสนสถาน พื้นที่เกษตร พื้นที่เลี้ยง สัตว์น้ำ รวมทั้งพื้นที่ที่อยู่ติดกับคลองทั้งหมด โดยพื้นที่ควบคุมการพัฒนานี้มีไว้เพื่อให้มีการจัดการอย่าง เหมาะสม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงจนทำให้เกิดความเสียหาย ทั้งลักษณะของสถาปัตยกรรมทางศาสนา บ้านเรือน วิถีชีวิตในการดำรงชีพด้วยการเกษตร การจับสัตว์น้ำหรือการเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งเป็นอาชีพที่มีให้ เห็นได้อย่างชัดเจนทางพื้นที่ นอกเหนือไปจากการค้าขาย ทั้งยังเป็นอาชีพที่บ่งบอกถึงความเป็นอยู่ดั้งเดิม รวมทั้งความชัดเจนของกลุ่มคนทางพื้นที่

ในพื้นที่นี้สามารถที่จะพัฒนาได้ แต่จะต้องมีการสอบถามหรือทำการสำรวจจากหลายๆฝ่าย ทั้งของภาครัฐและจากประชาชนในพื้นที่ โดยในพื้นที่ควบคุมการพัฒนาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรามีศาสนสถานที่สำคัญ ได้แก่ บริเวณวัดโสธรวรารามวรวิหาร มัสยิดกลางจังหวัดฉะเชิงเทรา โบสถ์คริสต์ ศาลหลักเมือง วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎ์ วัดจีนประชาสโมสร วัดอุทัยภาติการาม โดยศาสนสถานเหล่านี้ควรให้ได้รับการบูรณะซ่อมแซมได้ เพื่อที่จะรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดี แต่ก็ไม่ควรที่จะรื้อถอนหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอาคาร เพราะจะทำให้เอกลักษณ์ของตัวอาคารสูญหายไปและในการบูรณะซ่อมแซมก็ควรที่จะคำนึงถึงจิตใจของผู้ที่นับถือ รวมทั้งถ้าเป็นไปได้ก็ควรที่จะปรึกษาหารือหรือประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันก่อน

3) พื้นที่พัฒนา เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางคุณค่าน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับในส่วนของพื้นที่ข้างต้น โดยพื้นที่พัฒนาจะเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงได้มากที่สุด พื้นที่พัฒนาที่สำคัญก็คือ ในบริเวณอาคารพาณิชย์ริมถนนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา รวมทั้งในส่วนของพื้นที่ว่างที่เป็นที่โล่งไม่ได้ทำการเกษตรหรือเลี้ยงสัตว์น้ำหรือเป็นลานกีฬา โดยทั้งหมดนี้สามารถจะทำการพัฒนาพื้นที่ให้มีการใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เพื่อที่จะได้เป็นการเพิ่มศักยภาพทางพื้นที่

4) พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาอยู่ช่วงบริเวณฝั่งตะวันตกของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เนื่องจากวางแนวทางการพัฒนาให้เกิดเป็นถนนโครงข่ายในพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทราบริเวณนี้ เป็นการทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างถนนจากทางด้านเหนือคือ ถนนมหาจักรพรรดิ ลงมาสู่ถนนเทพคุณากร จึงเป็นการสนับสนุนการวางแผนการใช้ที่ดินในอนาคตให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเนื่องจากบริเวณนี้มีพื้นที่โล่งว่างมากมาย ซึ่งจากการที่ทำให้เกิดระบบถนนแบบตาราง เป็นการช่วยทำให้ปัญหาที่ดินตาดอดลดจำนวนลง ทำให้เกิดการพัฒนามีประสิทธิภาพ ผลที่ได้จากการทำถนนเส้นนี้ จะทำให้พื้นที่ในการเดินทางภายในเขตเทศบาลลดลง การเดินทางสั้นลง รวมทั้งทำให้เทศบาลมีการจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น ทำให้รายได้ของเทศบาลมีจำนวนมากขึ้น

5) ถนนเส้นใหม่ที่จะเกิดขึ้น ยังเป็นตัวนำการเจริญเติบโตมาสู่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา เนื่องจากการที่มีถนนเส้นใหม่เกิดขึ้นและยังเป็นถนนที่เชื่อมโยงไปสู่เส้นทางถนนสายหลักของพื้นที่ จะทำให้มีระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเกิดขึ้นเพื่อรองรับกับการขยายตัวของเมือง มีการทำท่อระบายน้ำ สร้างโรงเรียนเพิ่มขึ้น มีสถานีตำรวจเพิ่มขึ้น เป็นการกระจายความแออัดจากศูนย์กลางเมืองเดิมที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง มายังศูนย์กลางใหม่ เพื่อให้เกิดเป็นเมืองที่มีการพัฒนา โดยเป็นการกระจายคนให้ออกมาจากศูนย์กลางเก่าเพื่อลดความหนาแน่นและเป็นการเปิดโอกาสให้มีการกระจายการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยมายังพื้นที่บริเวณเหล่านี้

6.4 ข้อเสนอแนะอื่น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้ามามีส่วนในการดำเนินงาน เช่น องค์กรท้องถิ่น ได้แก่ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ โดยมีแนวทางในแผนพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราที่กำหนดให้มีการจัดการกับพื้นที่ เช่น การจัดทำผังการใช้ที่ดินและการวางแผนเพื่อการจัดการกับพื้นที่ที่มีคุณค่าริมแม่น้ำบางปะกง การจัดทำโครงข่ายเส้นทางคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงการเข้าถึงของพื้นที่เทศบาล โดยมีการประสานงานและปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน เพื่อเป็นการบริหารและจัดการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราให้ดียิ่งขึ้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

เกษตรและสหกรณ์จังหวัดฉะเชิงเทรา. ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของจังหวัดฉะเชิงเทรา ประจำปี 2543.

ฉะเชิงเทรา :สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดฉะเชิงเทรา,2543. (อัดสำเนา)

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. สมุดรายงานสถิติจังหวัดฉะเชิงเทราฉบับ
พ.ศ. 2549 . กรุงเทพฯ.2549.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. สถิติผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัดพ.ศ.
2549. กรุงเทพฯ .2549.

งานวิเคราะห์นโยบายและแผน/เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา. แผนพัฒนาเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา . ฉะเชิงเทรา:
กองวิชาการและแผนงาน, 2549.

จังหวัดฉะเชิงเทรา, สำนักงาน. ข้อมูลสถิติสำคัญของจังหวัดฉะเชิงเทรา. ฉะเชิงเทรา,2549.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ทฤษฎีเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2518.

ชัชณี วายลี. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แสงจันทร์, 2528.

นิจ หิญาชีระนันท์. การอนุรักษ์ธรรมชาติและศิลปกรรมในเมือง. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมืองหน่วย
อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมศิลปกรรมจังหวัดฉะเชิงเทรา .2534.

บริษัททีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่งแอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด. โครงการจัดทำแผนผังแม่บทเพื่อพัฒนาและ
ออกแบบก่อสร้างโครงการพื้นที่หมู่เกาะช้างและพื้นที่ใกล้เคียง จังหวัดตราด กรุงเทพฯ: 2549 .

ประพันธ์ เสวตนันท์.เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค. กรุงเทพฯ: สำนักงานพิมพ์ดวงกลม,2523.

เปี่ยมศักดิ์ มานะเสวต. แหล่งน้ำกับปัญหามลพิษ . กรุงเทพฯ :โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

พาณิชย์จังหวัดฉะเชิงเทรา, สำนักงาน. ข้อมูลการตลาดจังหวัดฉะเชิงเทรายปี 2549. ฉะเชิงเทรา, 2549.

พัฒนาที่ดิน, กรม. แผนการใช้ที่ดินจังหวัดฉะเชิงเทรา. กรุงเทพมหานคร : กองวางแผนการใช้ที่ดิน., 2539.

พีระ เทพพิทักษ์. ปุมเมืองฉะเชิงเทรา . กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก , 2539 .

เลิศลักษณ์ บุญเจริญ. ฉะเชิงเทรา : เมืองแห่งอนาคต. กรุงเทพฯ: บริษัท ที ซี จี พรินติ้ง จำกัด ,2539.

วรรณศิลป์ พิรพันธุ์ เอกสารประกอบการบรรยายวิชาเทคนิควิเคราะห์เพื่อการวิจัย. ภาควิชาการวางแผนภาค
และเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร, 2546 .

สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. สำมะโนประชากรและเคหะ ปี 2549. กรุงเทพมหานคร, 2549.

สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คลอง . กรุงเทพฯ. อาศรมความคิดเรื่องคลองใน
กรุงเทพฯและปริมณฑล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ,2537.

สนธยา พลศรี. ทฤษฎีและหลักการพัฒนาชุมชน. พิมพ์ครั้งที่ 2 . กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์, 2523.

- สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา. การวางผังเมืองรวมผังเมืองรวมจังหวัดฉะเชิงเทรา. ฉะเชิงเทรา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองฉะเชิงเทรา,2549.
- สุวัฒนา ชาติานิติ. เอกสารประกอบการสอนวิชา หลักการและทฤษฎีการวางแผน. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร, 2527.
- สมศักดิ์ เศรษฐนันท์. การศึกษาแนวโน้มการใช้ที่ดินในเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2527.
- สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. ข้อมูลสถิติจังหวัดฉะเชิงเทรา . สำนักงานรัฐมนตรี, 2549 .
- สุนทร คัยนันท์. ฉะเชิงเทราในประวัติศาสตร์. ฉะเชิงเทรา : ศรีการพิมพ์ . 2534.

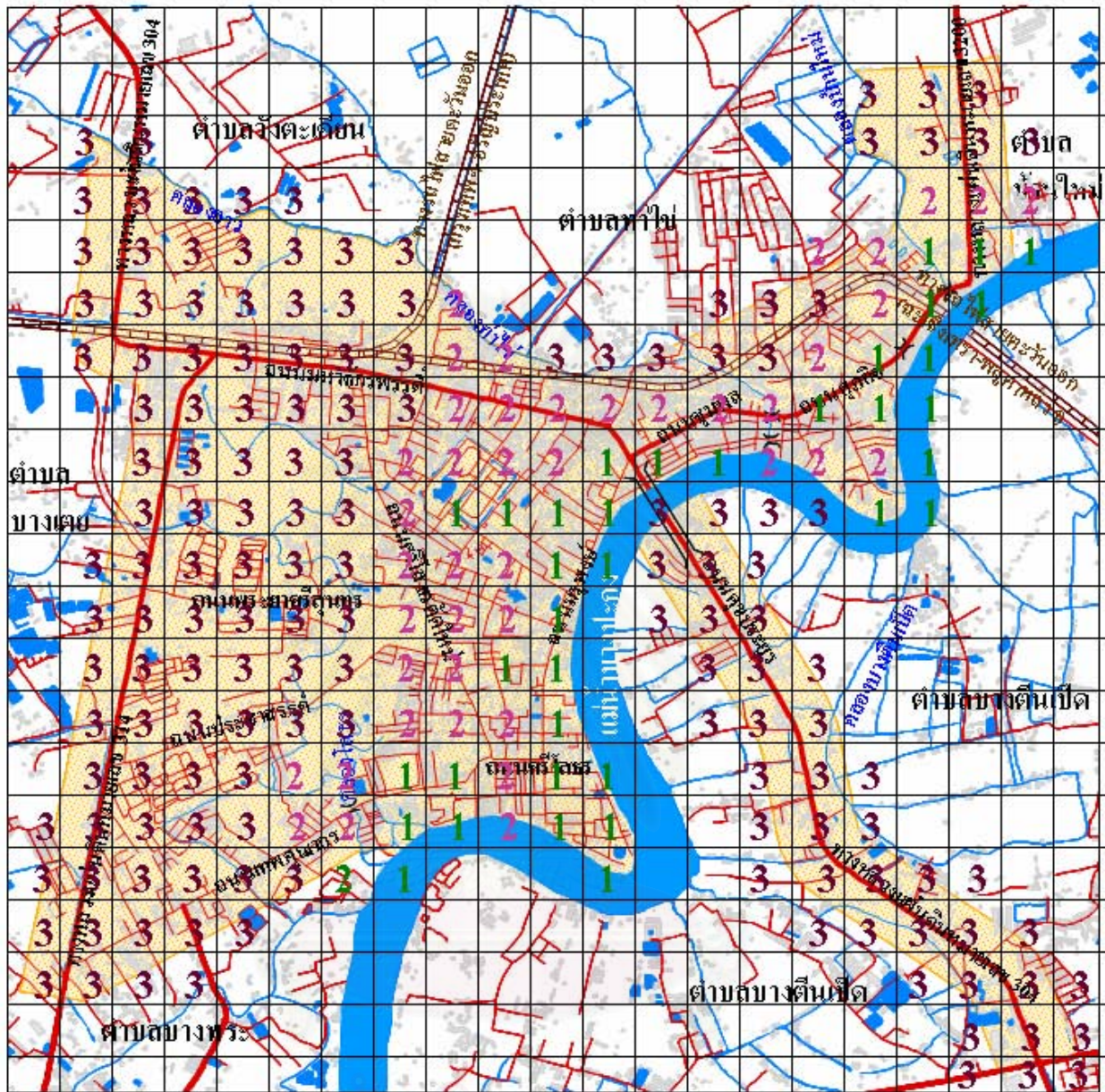
ภาษาอังกฤษ

- Chapin , Stuart F . Urban Land Use Planning . 2nd ed .Urbana :University of Illinois, 1972.
- Claire,William H.ed. Handbook of Urban Planning.New York :Van Nostrand Reinhold Company, 1973.
- Culter,L.S.and S.S Culter.Recycling Cities for PeoPle : The Urban Design Process. Boston : Cohness Books International. 1976.
- Golany , Gideon. New-Town Planning:Principles and Plactice. New York:John Wiley,1976.
- Goodman William I. Principles and Practice of Urban Planning. Washington,D.C :International City Manager Association, 1968.
- Johnson ,James H. Urban Geography: An Introductory Analysis . 2d ed . Oxford:Pergamon Press,1975
- Lewis Keble. Principles and practice of town and country planning . London : Estates Gzeette, 1969.
- McGee, T.G. “Labour Force Change and Mobility in the Extended Metropolitan Regions of Asia in Roland J.Fuchs(eds.)Mega-city Growth and the Future.Tokye:The United Nations University Press. 1994.



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองละเซียงเทรา
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

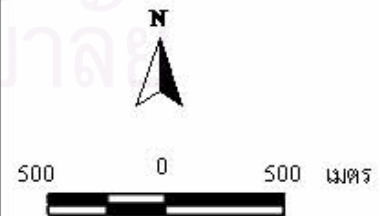
ปัจจัย : พื้นที่อนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองละเซียงเทรา

เกณฑ์การให้คะแนน

- 3 : ระยะทางมากกว่า 1,000 เมตร
- 2 : ระยะทาง 500 – 1,000 เมตร
- 1 : ระยะทางน้อยกว่า 500 เมตร

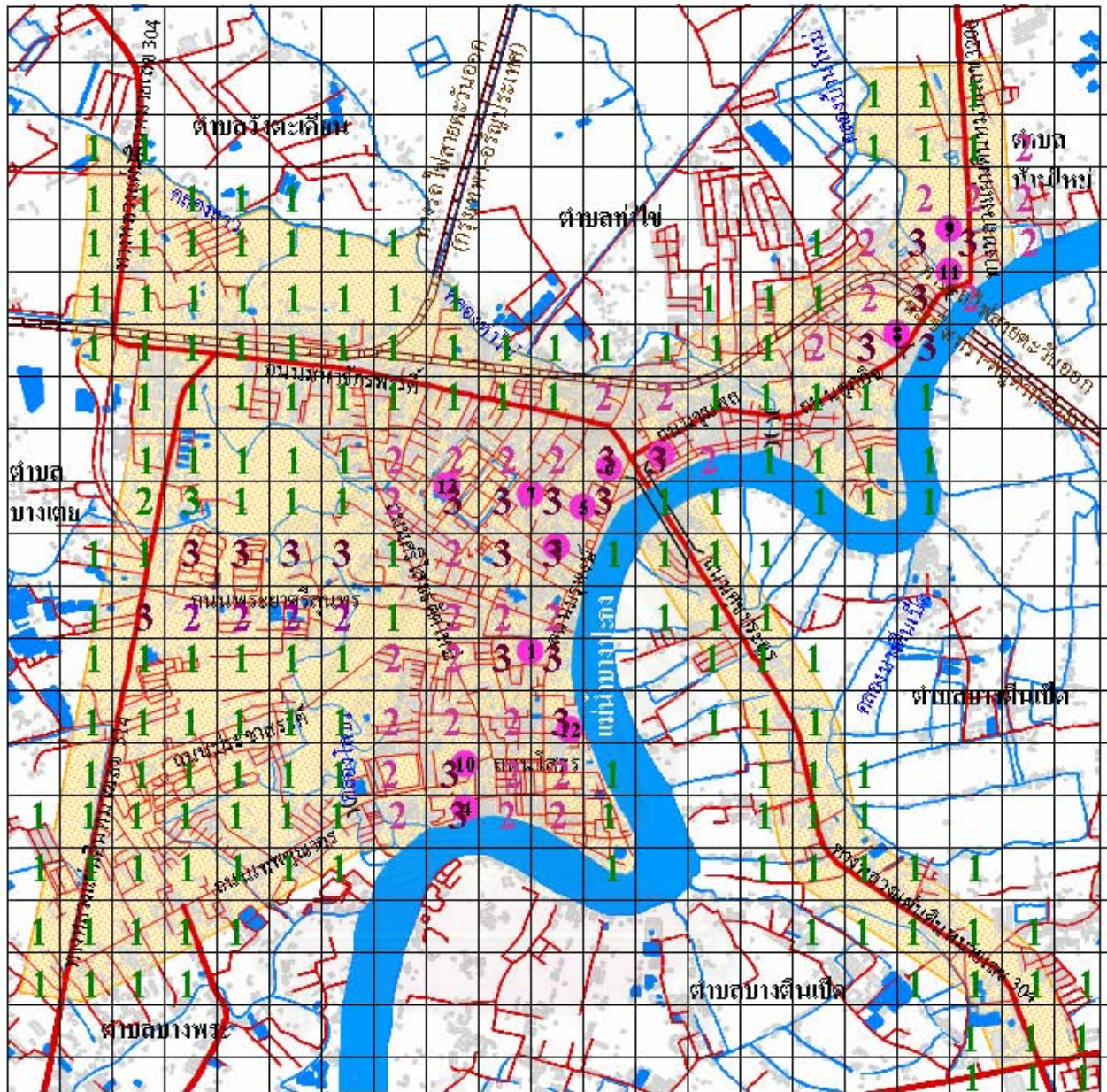
ลักษณะปัจจัย : ภาพถ่าย

ค่าน้ำหนักปัจจัย : 2



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ

ผังเมืองจังหวัดละเซียงเทรา



วิทยานิพนธ์ เรื่องการพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองพะเยา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

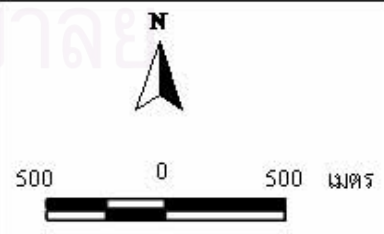
ปัจจัย : แหล่งท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองพะเยา

เกณฑ์การให้คะแนน

- 3: ระยะห่างจากแหล่งท่องเที่ยวน้อยกว่า 500 เมตร
- 2: ระยะห่างจากแหล่งท่องเที่ยว 500 – 1,000 เมตร
- 1: ระยะห่างจากแหล่งท่องเที่ยวมากกว่า 1,000 เมตร

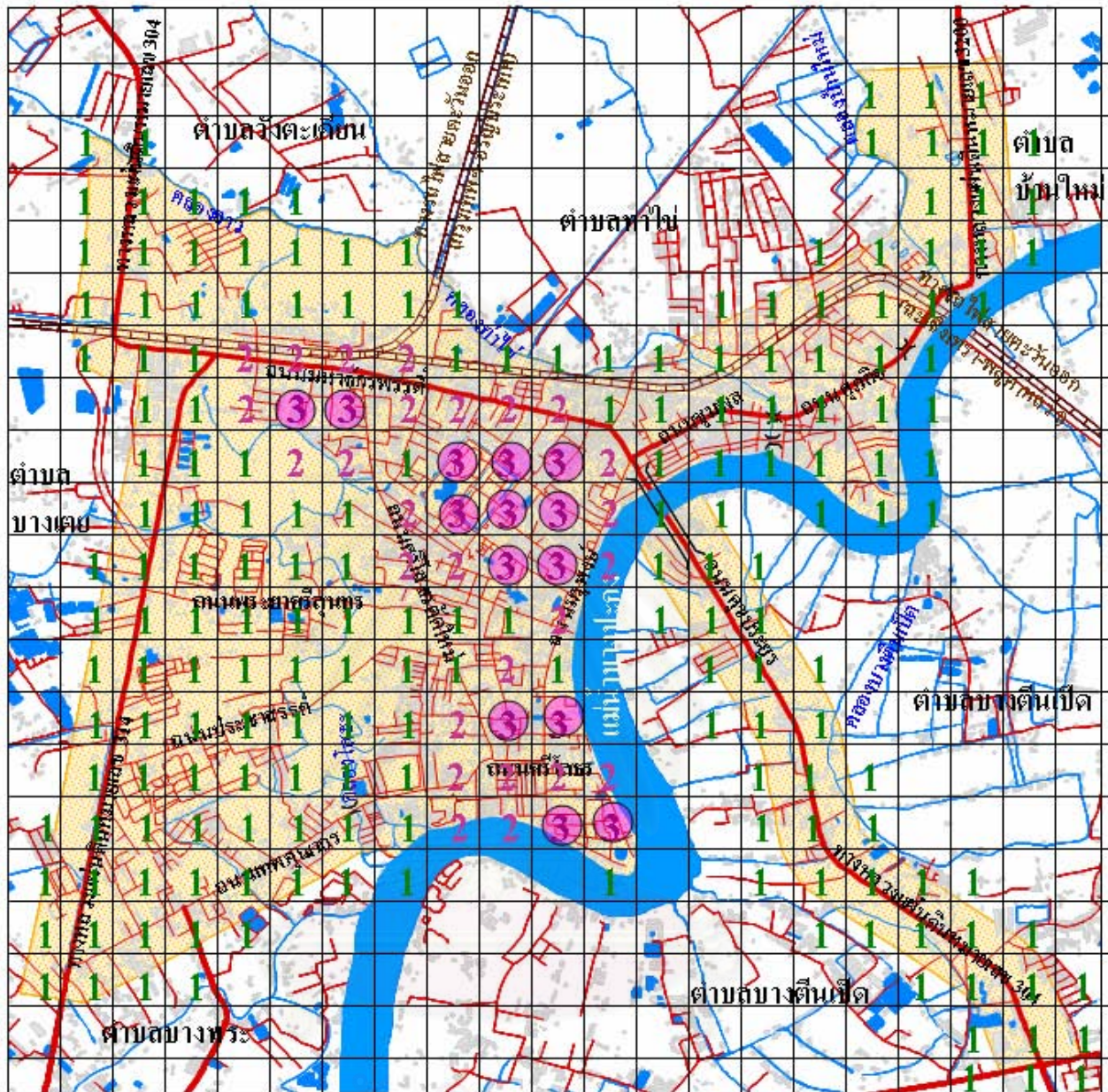
ลักษณะปัจจัย : เศรษฐกิจ

ค่าน้ำหนักปัจจัย : 1



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ

ผังเมืองจังหวัดพะเยา



วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจัย : ศูนย์ราชการในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

เกณฑ์การให้คะแนน

- 3 : ระยะทางจากศูนย์ราชการน้อยกว่า 500 ม.
- 2 : ระยะทางจากศูนย์ราชการ 500 – 1,000 ม.
- 1 : ระยะทางจากศูนย์ราชการมากกว่า 1,000 ม.

ลักษณะปัจจัย : สังคม

ค่าน้ำหนักปัจจัย : 0.5

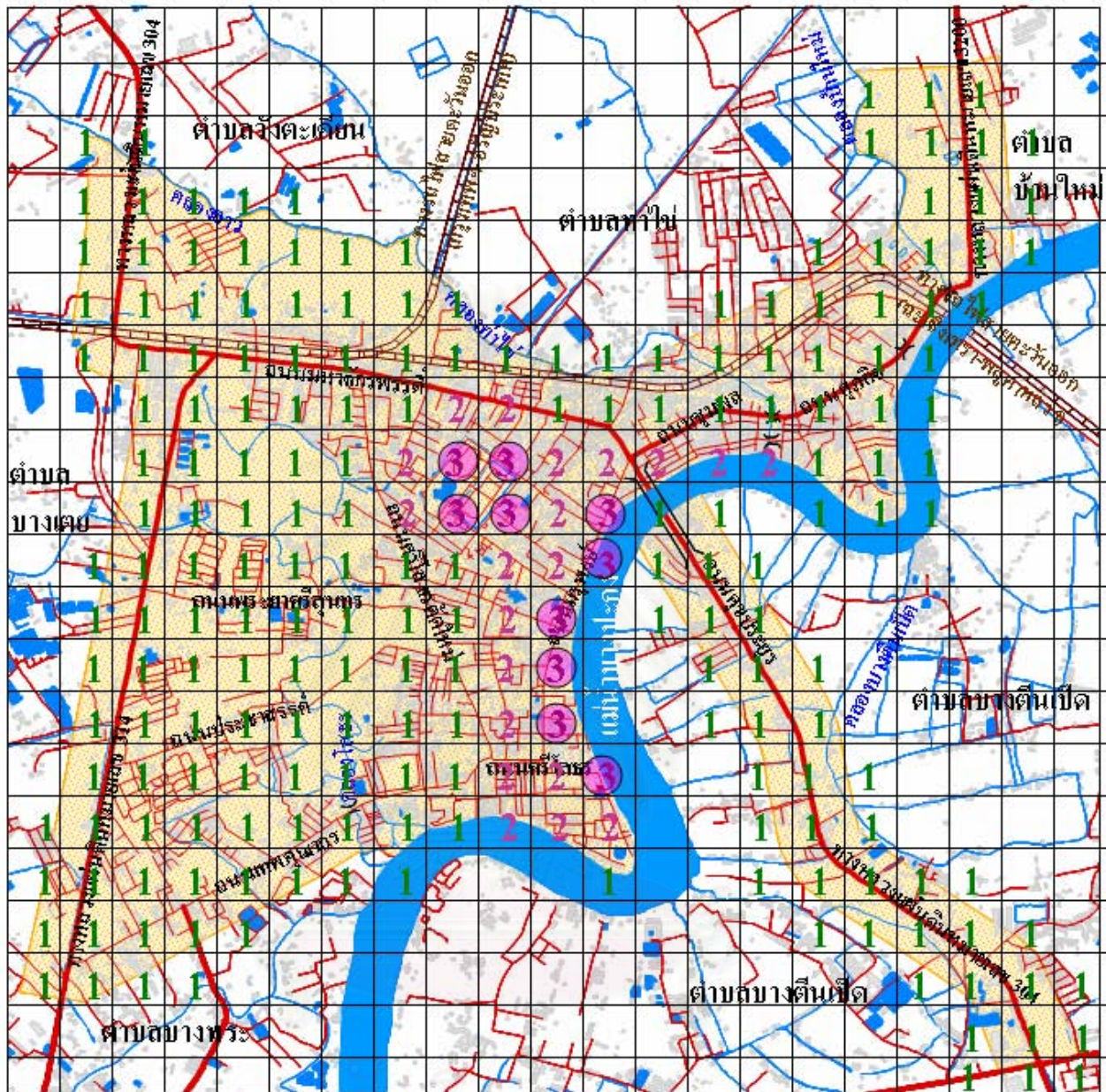


500 0 500 เมตร



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ

ผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา

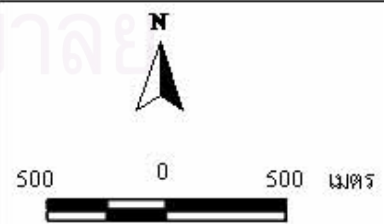


วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนาพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจัย : นันทนาการ/สวนสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่
 เกณฑ์การให้คะแนน

- 3: ระยะทางจากสถานพักผ่อนหย่อนใจน้อยกว่า 500 ม.
- 2: ระยะทางจากสถานพักผ่อนหย่อนใจ 500 – 1,000 ม.
- 1: ระยะทางจากสถานพักผ่อนหย่อนใจมากกว่า 1,000 ม.

ลักษณะปัจจัย : สັงคม
 ค่าน้ำหนักปัจจัย : 0.5



ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและ
 ผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายสยาม คำสุวรรณ เกิดเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ.2521 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยทักษิณ เมื่อปีการศึกษา 2544 หลังจากนั้นเข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโท หลักสูตรการวางแผนภาคและเมือง มหาวิทยาลัย สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2546



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย