

บทที่ 1

บทนำ



1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การตั้งถิ่นฐานของประชากรมีรูปแบบและลักษณะแตกต่างกัน เนื่องจากความแตกต่างในค่านิยมความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง ฯลฯ องค์ประกอบเหล่านี้มีความสำคัญต่อรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานของประชากร สังคมไทย เป็นสังคมเกษตรกรรม ประชากรกว่า 80 % ตั้งถิ่นฐานอยู่ในชนบท ตามบริเวณสองฝั่งแม่น้ำลำคลอง การตั้งถิ่นฐานมีรูปแบบเป็นแนวยาว ไขว้ประโยชน์จากลำน้ำในการบริโภคและการคมนาคมขนส่ง นอกจากนี้การตั้งถิ่นฐานจะปรากฏตามบริเวณสองฟากของเส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะประชากรจะรวมกลุ่มในบริเวณสถานีที่ใหญ่ของขบวนรถไฟ ปัจจุบันการตั้งถิ่นฐานของประชากรขยายตัวไปตามแนวของเส้นทางรถยนต์ ซึ่งเป็นรูปแบบของชุมชนที่เกิดขึ้นในระยะหลังจากการพัฒนาเส้นทางรถยนต์ บริเวณที่เป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคม เช่น ลำน้ำสองสาย ลำน้ำตัดกับเส้นทางรถยนต์ หรือบริเวณทางแยกของเส้นทางรถยนต์ ประชากรจะตั้งถิ่นฐานอยู่ร่วมกันอย่างหนาแน่น รูปแบบของการตั้งถิ่นฐานจะเป็นแบบกระจุกตัว สำหรับการตั้งถิ่นฐานแบบเป็นระเบียบจะพบอยู่ในพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศ การกระจายตัวของทรัพยากรธรรมชาติและความสะดวกในการคมนาคมไม่ต่างกันมากนัก

การตั้งถิ่นฐานของประชากรที่เกิดขึ้นเป็นชุมชนนั้น ในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ชุมชนชนบท และชุมชนเมือง ตามปกติ ชุมชนที่อยู่ใน

เขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล เป็นชุมชน เมืองสำหรับ เขตสุขาภิบาลนั้น เป็นชุมชนเมืองขนาดเล็ก โดยเจริญขึ้นมาจากชุมชนชนบท ดังนั้น เขตสุขาภิบาลบางแห่งจะมีลักษณะต่อเนื่องกันระหว่างชุมชนชนบทและชุมชนเมือง

องค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งของลักษณะความเป็นเมือง (URBANIZATION) คือ ระบบของการคมนาคม บริเวณเมืองจะเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายและความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ทางรถไฟ ทางรถยนต์และทางอากาศสูง ถ้าขาดระบบการคมนาคมแล้ว การหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจ การขนส่งสินค้า วัตถุดิบและแรงงานของกิจกรรมทาง เศรษฐกิจย่อมจะไม่เกิดขึ้น ลักษณะของความเป็นเมืองก็จะไม่เกิดขึ้น ¹

เมืองขนาดใหญ่ที่มีระบบและกิจกรรมทาง เศรษฐกิจซับซ้อน มีอาคารบ้านเรือนและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก^๓และมีความหนาแน่นของการใช้ที่ดินสูงก็จะมีโครงข่ายของเส้นทางคมนาคมหนาแน่นสูงควย ซึ่ง W.LEAN และ B.GOODALL กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างอัตราความเป็นเมือง (DEGREE OF URBANIZATION) กับความก้าวหน้าของระบบการคมนาคมขนส่ง โดยเส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ และปัจจัยการผลิตอื่น ๆ จากแหล่งผลิตมาสู่เมือง และจะกระจายผลผลิตไปยังพื้นที่โดยรอบ การพัฒนาระบบการคมนาคมมีบทบาทและความสำคัญอย่างมากต่อการขยายตัวของเมืองและความเจริญเติบโตทาง เศรษฐกิจ ยิ่งเมืองมีขนาดใหญ่มากขึ้นระบบการคมนาคมที่ทันสมัยสะดวกรวดเร็วก็ยิ่งทวีความจำเป็น เพื่อตอบสนองความต้องการของประชากรและการเติบโตทาง เศรษฐกิจมากขึ้นเช่นกัน ²

¹ Raymond E.Murphy, The American City: An Urban Geography. (New York: McGraw-Hill Book Company, 1966), P.219.

² W.Lean and B.Goodall, Aspects of Land Economics. (London: The Estates Gazette Ltd, 1966), p.128-129.

การพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมของชุมชนโคกชุมชนหนึ่ง การจัดการ
 บริการ โครงสร้างพื้นฐานคานการคมนาคมขนส่ง นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ควรได้รับ
 ความสนใจเป็นอย่างมาก แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ.
 2515 - 2519) ในส่วนของการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง รัฐบาลให้ความสำคัญ
 สำคัญทางการคมนาคมทางรถยนต์มากกว่าการคมนาคมคานอื่น โดยจัดสรร
 งบประมาณในการพัฒนาเส้นทางรถยนต์ถึง 84 เปอร์เซ็นต์ของงบประมาณคาน
 การคมนาคมขนส่งทั้งหมด ทั้งนี้รัฐบาลมุ่งหวังที่จะสนับสนุนการขยายผลผลิต ตลอด
 จนกิจกรรมที่มุ่งผลผลิตโดยเฉพาะในเขตชนบท¹ แสดงให้เห็นว่า การคมนาคม
 ขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เส้นทางรถยนต์ เป็นตัวกระตุ้นที่สำคัญในการพัฒนาและการ
 ขยายผลผลิตทาง เกษตรกรรม ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนา เศรษฐกิจโดย
 ส่วนรวม สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520- 2524)
 ได้กำหนดการพัฒนา เมืองหลัก 9 แห่งทั่วประเทศ รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ
 ให้แก่คานการคมนาคมขนส่งและการ คัดก่อสร้างประมาณ 37,175 ล้านบาท
 หรือ ประมาณ 14.7 เปอร์เซ็นต์ของงบประมาณพัฒนาทั้งหมด

เส้นทางคมนาคมมีอิทธิพลอย่างมากต่อลักษณะที่ตั้งของ เมือง เมือง
 ขนาดใหญ่หลาย เมืองมีวิวัฒนาการมาจากการ เป็นศูนย์กลางของ เส้นทางคมนาคม
 สำหรับกรุง เทพมหานคร เติมการขยายตัวของ เมืองขยายออกไปตามลำแม่น้ำ
 โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามฝั่งแม่น้ำและทาง แยกระหว่างแม่น้ำกับลำคลอง ต่อมา เมื่อ
 มีการพัฒนาระบบถนนขึ้น ทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงลักษณะโครงสร้างของกรุง เทพ
 มหานครอย่างมาก การมีระบบถนนมีอิทธิพลที่แน่นอนต่อแบบแผนลักษณะการ เติบโต
 ของ เมือง เติบโตขึ้นหรือ เขตที่อยู่อาศัยแออัดกันอยู่แถวทางน้ำ ซึ่งเป็น เส้น
 ทางคมนาคมและขนส่ง ตลอดจนอาศัยน้ำสำหรับใช้ภายในครัว เรือน เมื่อมีการสร้าง

¹สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,
การศึกษาเพื่อการวางแผนพัฒนาสมบูรณ์แบบ จังหวัดนครราชสีมา, ฉบับแปลและสรุป
 หน้า 119.

ถนนชั้นก็ไคพบว่า เป็นวิธีการขนส่งและการคมนาคมที่ดีกว่า ประชาชนเริ่มใช้ทางบกแทนทางน้ำ¹ ทั้งนี้ได้รับการสนับสนุนจากการศึกษาของ มนุ วัลยะเพ็ชรพบว่า ก่อนที่จะมีการสร้างถนนหนทาง คลองแสนแสบและคลองยอย ถือว่าเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุดของ เขตสุขาภิบาลบางกะปิและบริ เวณใกล้เคียง การตั้งถิ่นฐานของประชากรจะมีอยู่ตามสองฟากลำคลอง เท่านั้น จนกระทั่งในระยะที่มีการตัดถนนลาดพร้าวหรือกรุง เทพฯ - บางกะปิ และการตัดถนนสุขาภิบาล 1 และ 2 ตลอดจนการปรับปรุงถนนพระ โขนง - คลองตัน - บางกะปิ แล้ว ปรากฏว่ามีประชากร เข้าไปตั้งถิ่นฐานในช่วงนี้ถึง 1,006 หลังคาเรือนหรือประมาณ 80.48 เปอร์เซ็นต์ของบริเวณที่อยู่อาศัยทั้งหมด สรุปได้ว่า การตัดเส้นทางรถยนต์ส่งผลให้ประชากรพากันอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานสร้างที่อยู่อาศัยมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดลักษณะความเป็นเมืองและตัว เมืองขยายออกไปตามเส้นทางรถยนต์ อีกทั้งยังทำให้เกิดการขยายตัวในกิจกรรมทาง เศรษฐกิจและการ อุตสาหกรรมติดตามมาด้วย²

วิวัฒนาการ และการ เติบโตของชุมชน เมืองนครสวรรค์ มีความสัมพันธ์กับเส้นทางคมนาคมอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ เนื่องจากที่ตั้งของ เมืองนครสวรรค์ เป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน และเป็นคนกำเนิดของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งส่งผลให้เมืองนครสวรรค์กลายเป็น เมืองชุมทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำและการค้า

¹หน่วยวิจัย สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, การ เติบโตของเขตชุมชนภาคกรุง เทพมหานคร, (กรุงเทพฯ โรงพิมพ์สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประ-เทศไทย, 2519), หน้า 37.

²มนุ วัลยะเพ็ชร, สภาพความเป็นอยู่ของประชาชนในบริเวณบาง ส่วนของ เขตสุขาภิบาลบางกะปิ และบริเวณใกล้เคียง จังหวัดพระนคร, (กรุงเทพฯ วิทยาลัยวิชาการศึกษาประสานมิตร, 2512), หน้า 9 - 12.

ชายที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของภาคเหนือมาตั้งแต่อดีต ยิ่งในระบะต่อมาเมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือและการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรถยนต์ขึ้น การโดยสารและการขนส่งสินค้าสะดวกสบายขึ้นและรวดเร็วยิ่งขึ้น ทำให้ลักษณะโครงสร้างของเมืองนครสวรรค์เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อาคารบ้านเรือนร้านค้า และการก่อสร้างต่าง ๆ ขยายตัวออกจากบริเวณศูนย์กลางเมือง (บริเวณตลาดปากน้ำโพ) อย่างกว้างขวางโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตามสองฟากข้างของถนน อย่างไรก็ตามการขยายตัวของเมืองนครสวรรค์ในปัจจุบัน เป็นไปอย่างขาดความเป็นระเบียบแบบแผน การจราจรภายในตัวเมืองคับคั่งมากขึ้น การใช้ที่ดินประกอบกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ยังขาดการควบคุมที่ดีพอ ซึ่งอาจกลายเป็นปัญหาติดตามมาในอนาคต การศึกษาเรื่อง "ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครสวรรค์" นี้ จะเป็นแนวทางพื้นฐานประกอบในการวางแผนพัฒนาบริเวณเจริญเติบโตของชุมชนเมืองนครสวรรค์ในอนาคต และสามารถสนองตอบต่อความต้องการอย่างแท้จริงของท้องถิ่นให้สัมฤทธิ์ผลมากที่สุด

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 2.1 ศึกษาบทบาทและความสำคัญของชุมชนเมืองนครสวรรค์ที่มีต่อชุมชนอื่นในพื้นที่รอบนอก
- 2.2 ศึกษารูปแบบของเส้นทางคมนาคมของเมืองนครสวรรค์ และการศึกษาคอกับชุมชนภายนอก
- 2.3 ศึกษาผลกระทบและความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางคมนาคมกับการใช้ที่ดินของเมืองนครสวรรค์

3. ขอบ เขตของการ วิจัย

ขอบ เขตของการศึกษาวิจัยครั้งนี้ แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระดับ คือ

3.1 ระดับจังหวัด ศึกษาสภาพทั่วไปของจังหวัดนครสวรรค์ด้าน ภายภาพ ประชากร และ เศรษฐกิจ

3.2 ระดับชุมชน เมืองนครสวรรค์ ศึกษาชุมชน เมืองนครสวรรค์ ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ใน เขตเทศบาล เมืองนครสวรรค์ เนื้อที่ประมาณ 8.85 ตารางกิโลเมตร และพื้นที่ชุมชน เมืองที่ต่อเนื่องกับ เขตเทศบาลในพื้นที่นครสวรรค์ตึก หมู่ที่ 9 และหมู่ที่ 10 ตำบลนครสวรรค์ออก หมู่ที่ 2 และหมู่ที่ 7 ตำบลวัดไทรย์ หมู่ที่ 13 เนื้อที่รวมกันประมาณ 19.02 ตารางกิโลเมตร รวมพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น ประมาณ 27.87 ตารางกิโลเมตร

หมายเหตุ การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะศึกษาถึงผลกระทบของ เส้นทางคมนาคมที่มีต่อการใช้ที่ดิน เมืองนครสวรรค์เท่านั้น ไม่รวมถึงปัจจัยอื่นอันคาดว่าจะมีผลต่อการใช้ที่ดิน เมืองนครสวรรค์

4. ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (DOCUMENTARY RESEARCH) ทั้งจากห้องสมุด หน่วยงานราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และ ส่วนท้องถิ่น และการเก็บข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม (FIELD SURVEY) โดยมีขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

4.1 สืบเสาะสภาพของชุมชน เกี่ยวกับประเภทของการใช้ที่ดิน กิจกรรมทาง เศรษฐกิจ การคมนาคมติดต่อ ฯลฯ

4.2 เก็บข้อมูลจากหน่วยงานราชการ และ เอกชนที่เกี่ยวข้องการศึกษาวิจัยครั้งนี้ อาทิเช่น สำนักผังเมือง สำนักงานสถิติแห่งชาติ กรมแผนที่ทหาร หน่วยงานราชการในจังหวัดนครสวรรค์ ฯลฯ

4.3 จำแนกและจัดระเบียบข้อมูล เพื่อเตรียมการวิเคราะห์

4.4 วิเคราะห์ข้อมูล โดยการศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลที่จำแนกและจัดระเบียบแล้ว เพื่อหาความสัมพันธ์ ซึ่งแสดงในลักษณะรูปแบบของตาราง เปรียบเทียบ แผนภูมิ แผนที่ ตารางภาพ

4.5 สรุปผลของการวิเคราะห์วิจัยและข้อเสนอแนะ

5. แหล่งที่มาของข้อมูล

สถิติข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ สามารถจำแนกออกตามแหล่งที่มาได้เป็น 3 ประเภท คือ

5.1 ข้อมูลสถิติและเอกสาร จากหน่วยงานราชการ และสถาบันต่าง ๆ เช่น

- สำนักงานเทศบาล เมืองนครสวรรค์
- ศาลากลางจังหวัดนครสวรรค์
- สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครสวรรค์
- สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครสวรรค์
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี
- สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- หอสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- หอสมุดกลาง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร กระทรวงศึกษาธิการ
- ฯลฯ

5.2 แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ จากสำนักงานผังเมือง กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี สำนักงานเทศบาลเมืองนครสวรรค์ และกรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม

5.3 ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม (FIELD SURVEY)

6. ความสำคัญหรือประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้

6.1 ทราบถึงบทบาทของชุมชน เมืองนครสวรรค์ที่มีต่อชุมชนอื่นในพื้นที่รอบนอก

6.2 ทราบถึงการเติบโตและการเปลี่ยนแปลงของชุมชน เมืองนครสวรรค์จากอดีตถึงปัจจุบัน

6.3 ทราบถึงผลกระทบของเส้นทางคมนาคมที่มีต่อการใช้ที่ดินเมืองนครสวรรค์

6.4 ผลของการวิจัยครั้งนี้ หน่วยราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นพื้นฐานประกอบการศึกษาหรือการวางแผนพัฒนาเพื่อรองรับความเจริญเติบโตของเมืองนครสวรรค์ในอนาคต ตลอดจนเป็นแนวทางสำหรับการศึกษาวิจัยทำนองเดียวกันต่อไป

7. ขอบจำกัดของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้มีอุปสรรคและข้อจำกัดอยู่หลายประการ ซึ่งส่งผลใหญ่ต่อการศึกษาวิจัย ไม่สามารถจะดำเนินการศึกษาให้ได้ผลสมบูรณ์และถูกต้องอย่างเต็มที่ ข้อจำกัดของการวิจัยครั้งนี้สามารถแบ่งออกเป็นข้อใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

7.1 ความบกพร่องและความผิดพลาดของข้อมูลที่มาจากแหล่งทุติยภูมิ นั่นคือ สถิติข้อมูลของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยครั้งนี้มีความผิดพลาดหรือบกพร่องไปจากความเป็นจริง ซึ่งผู้ศึกษาไม่สามารถตรวจสอบขอเท็จจริงได้ ดังนั้น ผลของการวิจัยจึงอาจไม่สมบูรณ์เท่าที่ควร

7.2 สถิติข้อมูลบางอย่างซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากต่อการศึกษาวิจัยครั้งนี้ไม่มีหน่วยงานทั้งของราชการหรือของเอกชนใด ทำการบันทึกหรือจัดทำสถิติไว้ หรือมีการบันทึกแต่ขาดความสมบูรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถิติหรือข้อมูลใดในอ้อม ซึ่ง เป็นอุปสรรคสำคัญที่ขัดขวางไม่ให้ผู้ศึกษาทำการวิจัยตามความมุ่งหมายได้

7.3 การขาดแคลนกำลังเงินงบประมาณและบุคคลากร ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงต้องดำเนินการทุกอย่างด้วยกำลังเพียงลำพัง ดังนั้นข้อมูลบางอย่างหรือผลของการวิจัยบางส่วนอาจไม่สามารถครอบคลุมเนื้อหาและวัตถุประสงค์ตามที่ต้องการได้