

วิวัฒนาการของชุมชนเมืองสิงห์บุรี

ในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงย่านชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้ทำการแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ยุคสมัย ได้แก่ "ยุคอดีต" และ "ยุคปัจจุบัน" ซึ่งเป็นการแบ่งตามช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจาก "ระยะที่มีการสัญจรทางน้ำ" มาเป็น "ระยะการสัญจรโดยทางน้ำและทางบก" และ "ระยะการสัญจรทางบก" ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณย่านการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรี เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมซึ่งเคยติดตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำมาสู่การตั้งถิ่นฐานตามแนวสองฟากถนนซึ่งจะมีกระบวนการเปลี่ยนแปลงอย่างไรนั้น ดังมีรายละเอียดของการศึกษาดังต่อไปนี้

ก. ยุคอดีต

ในยุคอดีตนี้ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ คือ "ระยะการสัญจรโดยทางน้ำ" และ "ระยะการสัญจรทางน้ำและทางบก" ระยะการสัญจรโดยทางน้ำเป็นช่วงเวลาที่การคมนาคมขนส่งต่าง ๆ อาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลักและการสัญจรทางน้ำก็มีบทบาทสำคัญที่สุดต่อชุมชนเมืองสิงห์บุรี ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่อดีตจนถึงประมาณ ปี พ.ศ. 2500 ต่อจากนั้นก็เข้าสู่ระยะของการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากเป็นระยะที่มีการสัญจรทางบกเริ่มเข้ามาสู่ชุมชนเมืองสิงห์บุรีเรียกว่า ระยะการสัญจรทางน้ำและทางบก ประมาณปี พ.ศ. 2500-2520 และในทั้ง 2 ระยะนี้จะเป็นการศึกษาถึงวิวัฒนาการของการเปลี่ยนแปลงชุมชนเมืองสิงห์บุรี ในด้านปัจจัยทางสภาพแวดล้อม, การขยายตัวของกิจการค้า, การขยายตัวของประชากรและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เพื่อให้ทราบถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงและปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

5.1 ระยะทางสัญจรโดยทางน้ำ (ตั้งแต่อดีต - พ.ศ. 2500)

5.1.1 ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม

การขนส่งทางแม่น้ำลำคลองนับว่ามีความสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศมาช้านานประมาณ 80% ของการขนส่งภาคกลางของประเทศต้องอาศัยแม่น้ำลำคลองที่

มีอยู่ในบริเวณนี้ สินค้าพวกข้าวหรือผลผลิตอื่น ๆ ที่จะส่งออกสู่ตลาดต้องอาศัยแม่น้ำลำคลองสายย่อย ๆ การขนส่งทางน้ำในบริเวณลุ่มน้ำภาคกลางมีแม่น้ำสายสำคัญที่มีความยาวและมีทิศทางไหลเหมาะสมกว่าลุ่มน้ำภาคอื่น ๆ คือ แม่น้ำเจ้าพระยา, ปิง, ป่าสัก, ลำน้ำน้อย, แม่งลอง, บางปะกง เป็นต้น

เมืองสิงห์บุรีเป็นชุมชนหนึ่งซึ่งตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและอาศัยลำน้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งมาช้านาน สภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดสิงห์บุรียังคงเป็นเหมือนสภาพสังคมไทยทั่วไปที่มีเศรษฐกิจแบบยังชีพผลิตเพื่อกินเพื่อใช้เองไม่ต้องพึ่งพาโลกภายนอกมากนัก ประชาชนประกอบอาชีพทำนาเป็นหลักใช้ชีวิตอยู่อย่างเรียบง่ายความจำเป็นในการเดินทางติดต่อกับภายนอกจึงมีน้อยการติดต่อซื้อขายเกิดขึ้นเฉพาะในเขตละแวกบ้านอาศัยการเดินทางเท้า, เกวียนหรือเรือเป็นสำคัญ ส่วนการเดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ หรือจังหวัดใกล้เคียงเกิดขึ้นจากพ่อค้าชาวจีนที่ทำการค้าขายติดต่อกับกรุงเทพฯ และซื้อสินค้ากลับไปขายภายในชุมชน

การคมนาคมติดต่อระหว่างจังหวัดกรุงเทพฯ กับจังหวัดสิงห์บุรีในสมัยก่อนอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลักซึ่งต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก เนื่องจากไม่มีถนนหนทางเชื่อมโยงสะดวกเหมือนทุกวันนี้ การเดินทางจากจังหวัดกรุงเทพฯ ไปจังหวัดสิงห์บุรีต้องเดินทางโดยเรือโดยสารซึ่งจะมีเรือโดยสารที่วิ่งขึ้นล่อง กรุงเทพฯ-นครสวรรค์ วันละ 1 เที่ยว เรียกว่า "เรืออินทนิล" ซึ่งเป็นเรือของทางราชการ ต่อมาภายหลังจึงเกิดมีเรือของบริษัทเอกชนขึ้นวิ่งอีกสายหนึ่งเรียกกันทั่วไปว่า "เรือสีเสียดหมู" โดยมีจุดตั้งต้นที่ตลาดท่าเตียนจังหวัดกรุงเทพฯ ผู้เดินทางจะต้องรอนแรมไปในเรือไม่น้อยกว่า 15 ชั่วโมงจึงจะถึงจังหวัดสิงห์บุรี¹ ดังนั้นการเดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่จึงได้แก่พ่อค้าที่ทำการค้าส่วนคนธรรมดาชาวบ้านทั่วไปมีการเดินทางติดต่อน้อยมาก

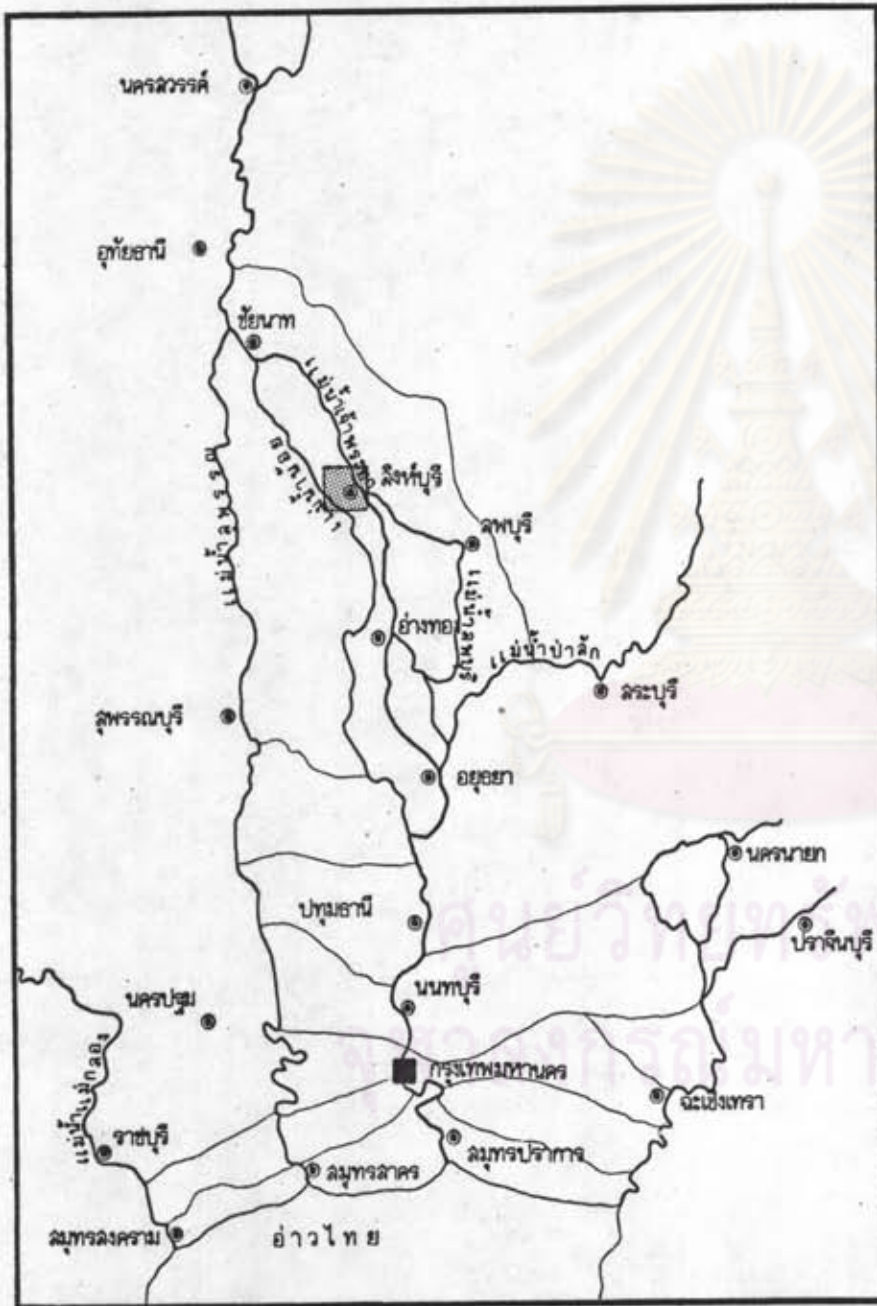
การเดินทางติดต่อของชาวบ้านภายในจังหวัดจึงเกิดขึ้นในระยะที่พอจะติดต่อกันโดยทางเท้า, เกวียนหรือเรือ ทำให้มีขอบเขตการติดต่อจำกัดเฉพาะแต่ละชุมชนชุมชนต่าง ๆ จึงมีการกระจายตัวกันอยู่ทั่วไปเป็นหย่อม ๆ เป็นศูนย์กลางการค้าในเขตละแวกของตน

¹ สะอาด ฝั่งไพฑูริย์. สัมภาษณ์, 15 เมษายน พ.ศ. 2531

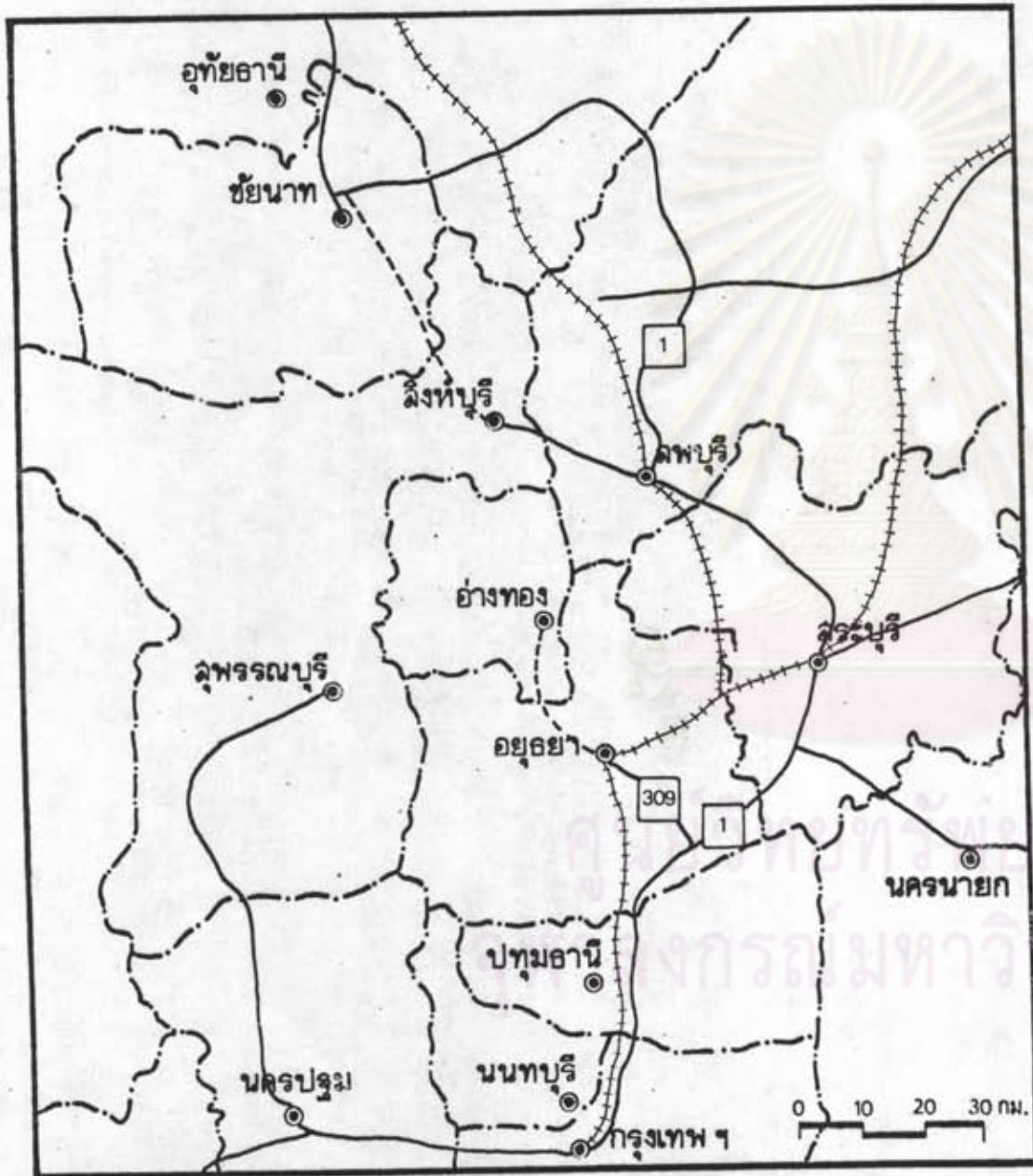
แม้ว่าในเวลาต่อมาจะได้มีการพัฒนาการคมนาคมทางบก ในปี พ.ศ. 2483 ได้เปิดใช้เส้นทางสายประชาธิปไตย (ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น "ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1") ช่วงกรุงเทพฯ-สระบุรี-ลพบุรี และในปี พ.ศ. 2488 ช่วงลพบุรี-สิงห์บุรี ทำให้จังหวัดสิงห์บุรีมีเส้นทางติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและจังหวัดกรุงเทพฯ โดยทางบก แต่สภาพเส้นทางและการเดินทางยังคงไม่สะดวกอยู่มาก ประกอบกับเส้นทางติดต่อภายในจังหวัดยังไม่มี การพัฒนาระบบถนนที่เชื่อมโยงกัน ดังนั้นการสัญจรภายในจังหวัดสิงห์บุรีจึงยังใช้เส้นทาง การสัญจรทางน้ำเป็นหลัก (แผนที่ 5.2)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



การศึกษา	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ
กรณีศึกษา	เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี
แสดง	เส้นทางคมนาคมทางน้ำ
ที่นา	แผนที่ 5.1





โครงการคมนาคม

จะเห็นว่าโครงการการสัญจรทางบกภายในจังหวัดสิงห์บุรียังไม่มี การเชื่อมโยงกัน การสัญจรจึงยังใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก ส่วนการติดต่อระหว่างจังหวัดมิได้เป็นการติดต่อระหว่างจังหวัดสิงห์บุรี - สระบุรี - กรุงเทพฯ ถึงแม้เส้นทาง การติดต่อจะยังไม่สะดวก แต่ก็ทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีเส้นทาง การติดต่อกับชุมชนภายนอกได้มากขึ้น

การศึกษา: การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองอรัญญิก

กรณีศึกษา: เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง: โครงการการคมนาคมทางหลวง พ.ศ. 2500

-  เส้นทางที่มีอยู่
-  เส้นทางที่กำลังก่อสร้าง

5.1.2 การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองสิงห์บุรี ปี พ.ศ. 2496

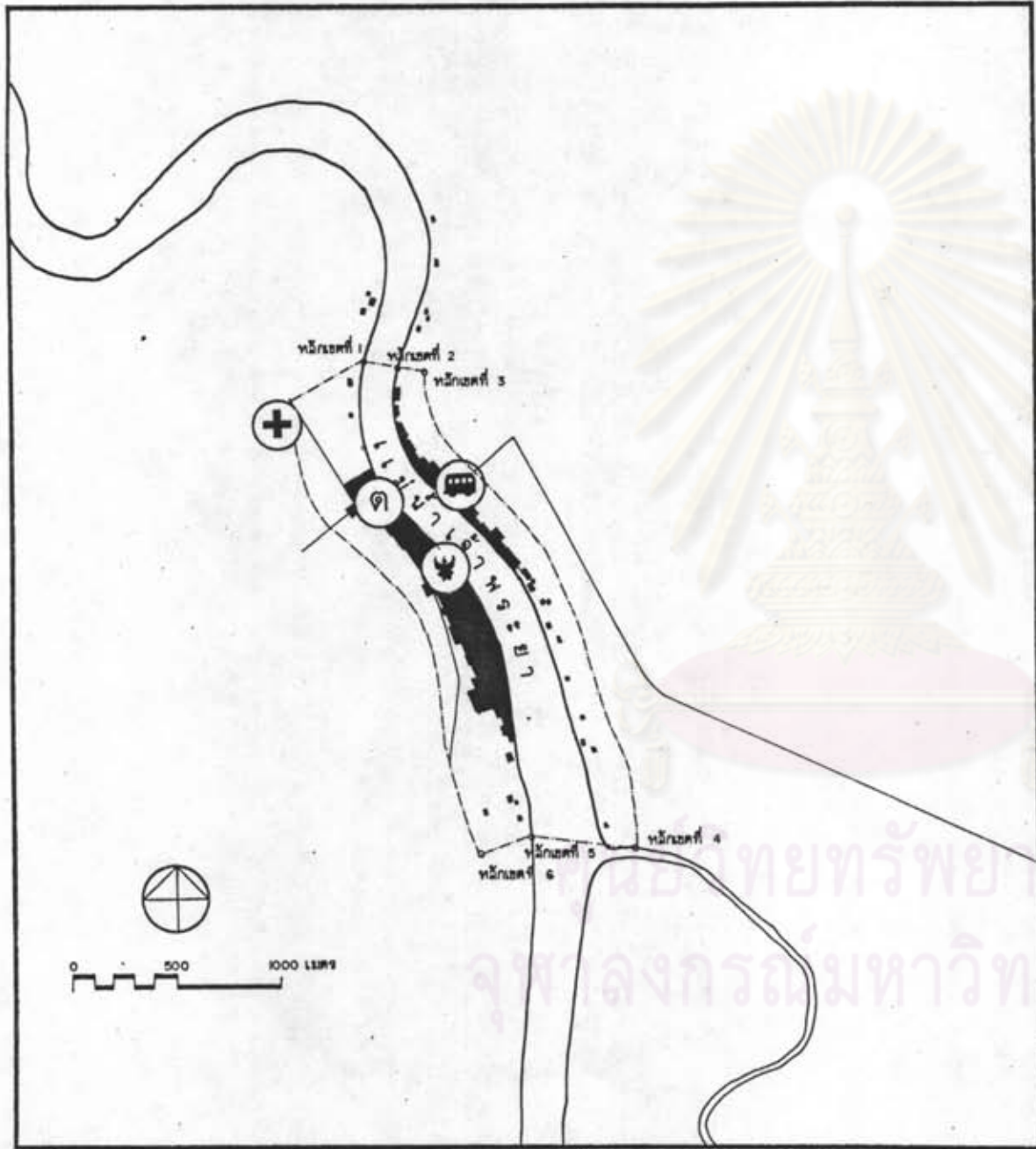
ชุมชนเมืองสิงห์บุรีที่ปรากฏในภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร ปี พ.ศ. 2496 มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นตามริมฝั่งแม่น้ำลำคลองเกือบทุกแห่งเป็นแนวยาวต่อเนื่องกัน พื้นที่โดยรอบชุมชนเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่กว้างใหญ่มีลักษณะเป็นสังคมชนบท ขณะเดียวกันการตั้งถิ่นฐานในลักษณะเมืองตั้งอยู่บนที่ราบทางริมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยามีศูนย์กลางการค้าขายอยู่บริเวณวัดโพธิ์แก้วนาคและหน่วยงานราชการอยู่ถัดลงมาทางใต้ของย่านการค้า บริเวณย่านการค้าของชุมชนจะเริ่มตั้งแต่ที่ทำการเทศบาลเมืองสิงห์บุรีขึ้นไปทางทิศเหนือจนถึงบริเวณโรงพยาบาลนตรา 1 ปัจจุบันภายในย่านการค้าประกอบด้วย ตลาด, อาคารร้านค้าห้องแถวไม้, วัดโพธิ์แก้วนาค, สถานที่ราชการและท่าเรือ อาคารร้านค้าเรียงรายเป็นแนวยาวติดกับลำแม่น้ำและมีบางส่วนยื่นล้ำลงไปในน้ำ โดยมีบ้านเรือนประชาชนกระจายตัวอยู่ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาและอยู่อาศัยหนาแน่นบริเวณทางใต้ของหน่วยงานราชการลงมา มีถนนภายในชุมชนเพียงไม่กี่สาย ได้แก่ ถนนเรียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านหน่วยงานราชการไปจนถึงตลาด, ถนนธรรมโชติอยู่หลังหน่วยงานราชการ, ถนนบางระจันเป็นเส้นทางติดต่อไปอำเภอบางระจัน และถนนบริรักษ์เป็นถนนเชื่อมระหว่างตลาดกับโรงพยาบาล

ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่อยู่อาศัยกระจายตัวเป็นแนวยาวไปกับลำแม่น้ำ การติดต่อของประชาชนระหว่าง 2 ฝั่งอาศัยเรือข้ามฟากเป็นพาหนะเพียงอย่างเดียวเนื่องจากในขณะนั้นยังไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีท่าเรือทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำอยู่ 2 แห่งตั้งอยู่หน้าที่ทำการเทศบาลในปัจจุบัน 1 แห่งใช้เป็นท่าเรือข้ามฟากและอีกแห่งหนึ่งอยู่ทางเหนือขึ้นไปเล็กน้อยใช้เป็นท่าเทียบเรือคมนาคมขนส่งระหว่างอำเภออื่นและกรุงเทพฯ ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำมีท่าเรือ 1 แห่ง ตั้งอยู่ตรงข้ามกับที่ทำการเทศบาล สำหรับการติดต่อกับกรุงเทพฯสามารถติดต่อได้ทั้งทางบกและทางน้ำ ทางบกโดยทางรถยนต์โดยสารซึ่งต้องไปต่อรถที่จังหวัดลพบุรีหรือถ้าจะไปโดยรถไฟก็ต้องไปขึ้นรถไฟที่สถานีรถไฟลพบุรี มีถนนสายประชาธิปไตยเป็นเส้นทางติดต่อระหว่างสิงห์บุรี-ลพบุรี และท่ารถเมล์สำหรับติดต่อกับจังหวัดลพบุรีตั้งอยู่บริเวณท่าเรือข้ามฟาก ส่วนทางน้ำมีเรือโดยสารติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ-สิงห์บุรีทุกวัน การเดินทางโดยทางเรือเสียเวลามาก ส่วนมากใช้ขนส่งสินค้าและติดต่อระหว่างชุมชนโดยรอบ (แผนที่ 5.3)

จะเห็นว่าลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเมืองสิงห์บุรีในระยะนี้มีความสัมพันธ์และผูกพันกับเส้นทางคมนาคมทางน้ำอย่างใกล้ชิด นั่นคือ ตัวชุมชนตั้งอยู่เป็นแนวยาวขนานกับแนวลำแม่น้ำเจ้าพระยา (RIVER LINEAR SETTLEMENT) ทั้งนี้เพื่ออาศัยประโยชน์จากแม่น้ำอย่างเต็มที่โดยเฉพาะในด้านการคมนาคมขนส่ง ขนาดของชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีขนาดไม่ใหญ่มากนักเนื่องจากขอบเขตของการคมนาคมและการตลาดยังจำกัดอยู่เฉพาะภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีและพื้นที่ใกล้เคียงที่สามารถเดินทางเข้ามาทำการค้าได้



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีการตั้งบ้านอย่างเต็มที่ บริเวณ
ย่านการค้า, บ้านเรือน, สถานที่สำคัญล้วนแต่ตั้ง
อยู่ริมแม่น้ำ การสัญจรต่าง ๆ ใ้เรือเป็นพาหนะทั้งใน
ระยะและแนวบ้านและการติดต่อระหว่างชุมชน

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองอู่ตะเภา —

กรณีศึกษา เมืองอู่ตะเภา, เมืองสิงห์บุรี

แสดง การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2496

 ย่านการค้า, ตลาด	 โรงพยาบาล
 สถานที่ราชการ	 สถานีขนส่ง บ.ช.ส.

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร แผนที่ 5.3

5.2 ระยะการสัญจรทางน้ำและทางบก

5.2.1 ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม

การคมนาคมติดต่อของจังหวัดสิงห์บุรีในช่วงนี้ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคมนาคมขนส่งจากการสัญจรทางน้ำมาสู่การสัญจรทางบกมากขึ้น เนื่องจากทางรัฐบาลได้มีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาประเทศโดยในระยะแรกนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนาาระบบการคมนาคมทางบกสามารถติดต่อกันได้อย่างทั่วถึงทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีเส้นทางรถยนต์สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนนิยมหันมาใช้บริการสัญจรทางรถยนต์มากขึ้นในขณะที่การสัญจรทางน้ำค่อย ๆ ลดบทบาททางความสำคัญลง

ก่อนมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2509) การขนส่งทางน้ำมีประมาณร้อยละ 75 ของปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศ เมื่อมีการใช้แผนพัฒนาแล้วการพัฒนาระบบการคมนาคมของประเทศมุ่งเน้นการสร้างถนนเป็นสำคัญ ถนนสายใหม่ ๆ ทำให้การขนส่งรวดเร็วขึ้นโดยผู้ส่งสินค้าเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นไม่มากนักเป็นเหตุให้ความนิยมการขนส่งทางน้ำลดลงเรื่อย ๆ ในขณะการขนส่งทางรถยนต์ที่ความสำคัญมากขึ้น พิจารณายอดรายจ่ายการพัฒนาเศรษฐกิจจากงบประมาณแผ่นดิน สาขาเศรษฐกิจช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2506) งบพัฒนาด้านการคมนาคมสูงเป็นอันดับหนึ่งประมาณ 1,687 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30.9 ของงบประมาณทั้งหมด ในจำนวนนี้เป็นงบประมาณการพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์ประมาณ 920.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 54.6 ของงบประมาณด้านการคมนาคมทั้งหมด

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 - พ.ศ. 2514) ยังคงมีลักษณะมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมและขนส่งทั้งนี้เพื่อสร้างปัจจัยพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยส่วนรวม ยอดรายจ่ายสำหรับพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 มีจำนวนทั้งหมดประมาณ 57,800 ล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณการพัฒนาการคมนาคมขนส่งประมาณ 17,098 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 29.7 ของงบประมาณทั้งหมด และประมาณร้อยละ 54 ของงบประมาณการคมนาคม

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 - พ.ศ. 2519) ในส่วนของการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งได้งบประมาณจำนวน 19,475

ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 44.9 ของงบประมาณการพัฒนาสาขาเศรษฐกิจ รัฐบาลให้ความสำคัญด้านการคมนาคมทางรถยนต์มากกว่าทางคมนาคมด้านอื่น ๆ โดยจัดสรรงบประมาณด้านการพัฒนาถนนมากถึงร้อยละ 84 ของงบประมาณด้านการคมนาคมทั้งหมด โดยที่เหลืออีกร้อยละ 16 แจกจ่ายแบ่งกันระหว่างรถไฟ ท่าเรือ และด้านอากาศยาน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทั้ง 3 ฉบับ จะเห็นว่านโยบายของชาติมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบกโดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคมนาคมขนส่งแก่จังหวัดสิงห์บุรี มีการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างพื้นที่เพิ่มมากขึ้นทำให้การคมนาคมติดต่อทางรถยนต์มีความสะดวกและรวดเร็ว ได้มีการปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 ช่วงสิงห์บุรี-ลพบุรีอยู่เรื่อยมา ทำให้การติดต่อระหว่างจังหวัดทั้ง 2 และการติดต่อกับกรุงเทพฯ มีความสะดวกขึ้น และการเปลี่ยนโครงสร้างการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของจังหวัดสิงห์บุรีเกิดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2515 เมื่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ได้ก่อสร้างและเปิดดำเนินการได้ตลอดทั้งเส้นทางทำให้สามารถระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงสิงห์บุรีลงไป 33 กิโลเมตรทำให้จังหวัดสิงห์บุรีสามารถติดต่อกับจังหวัดกรุงเทพฯ และจังหวัดทางภาคเหนือได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

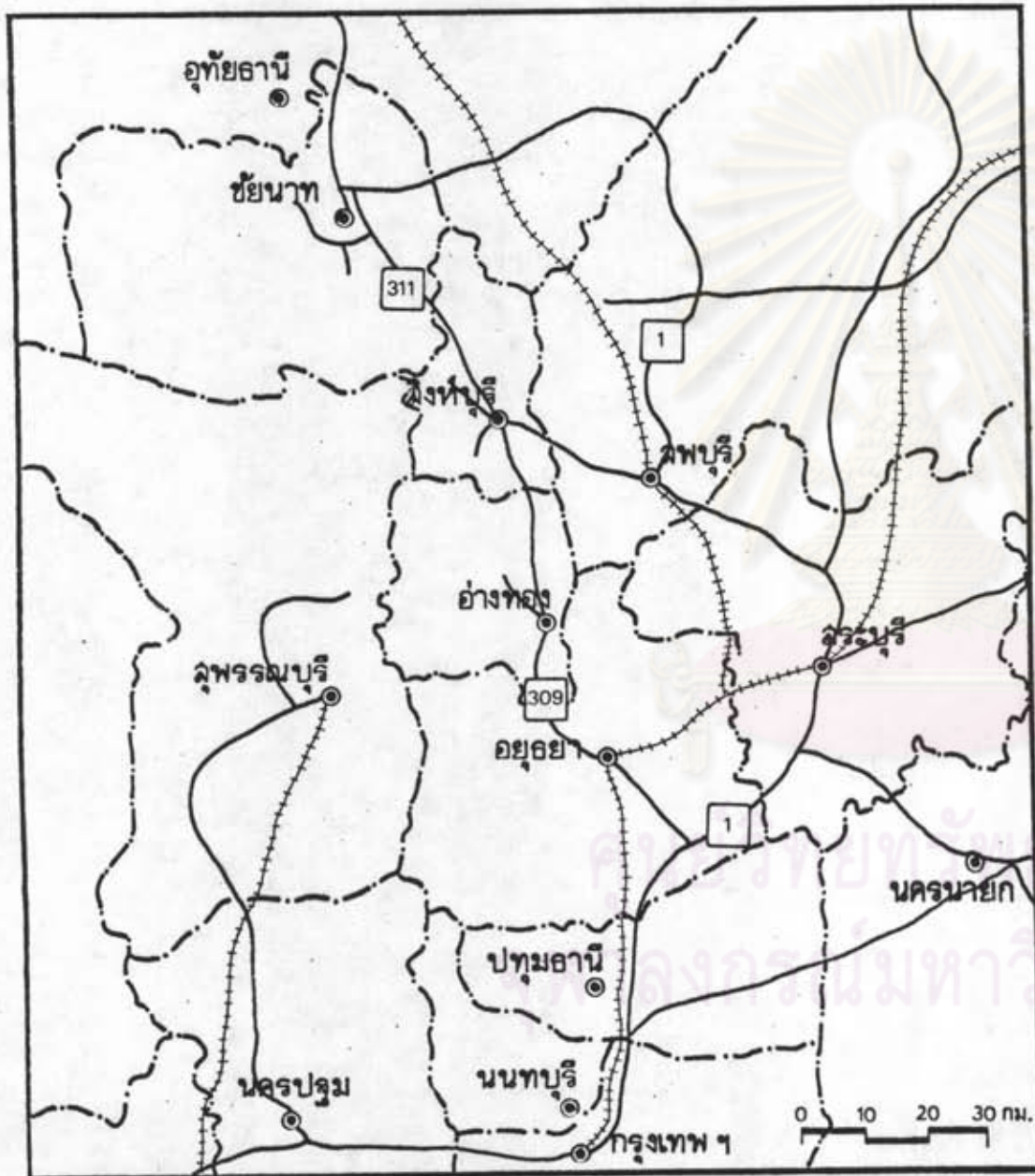
สำหรับการติดต่อระหว่างจังหวัดใกล้เคียงและภายในจังหวัด ได้มีการก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางต่าง ๆ ทำให้มีโครงข่ายถนนสามารถเชื่อมติดต่อถึงกันได้สะดวกจากแผนที่ 5.4 แสดงทางหลวงภาคกลาง ปี พ.ศ. 2510 จะเห็นว่าโครงข่ายการคมนาคมทางรถยนต์ของจังหวัดสิงห์บุรีมีเส้นทางติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและภายในจังหวัดเพียงไม่กี่เส้นทางและสภาพถนนเป็นลักษณะดินลูกรัง ซึ่งต่างไปจากปี พ.ศ. 2515 (แผนที่ 5.5) ซึ่งมีโครงข่ายเชื่อมต่อมากขึ้นแต่ก็ยังคงมีบางเส้นทางที่เป็นลักษณะถนนดินลูกรังและได้ปรับปรุงในเวลาต่อมา

พ.ศ. 2513 ปรับปรุงเส้นทาง สิงห์บุรี-อ่างทอง

พ.ศ. 2515 ได้ปรับปรุงเส้นทาง สิงห์บุรี-สุพรรณบุรี

พ.ศ. 2516 ปรับปรุงเส้นทาง สิงห์บุรี-ลพบุรี

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมได้เกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบถนน การคมนาคมทางรถยนต์มีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ประชาชนจึงหันมาใช้เส้นทางถนนในการโดยสารและขนส่งมากขึ้น ในขณะที่การคมนาคมทางน้ำมีการสัญจรลดน้อยลงทุกขณะ



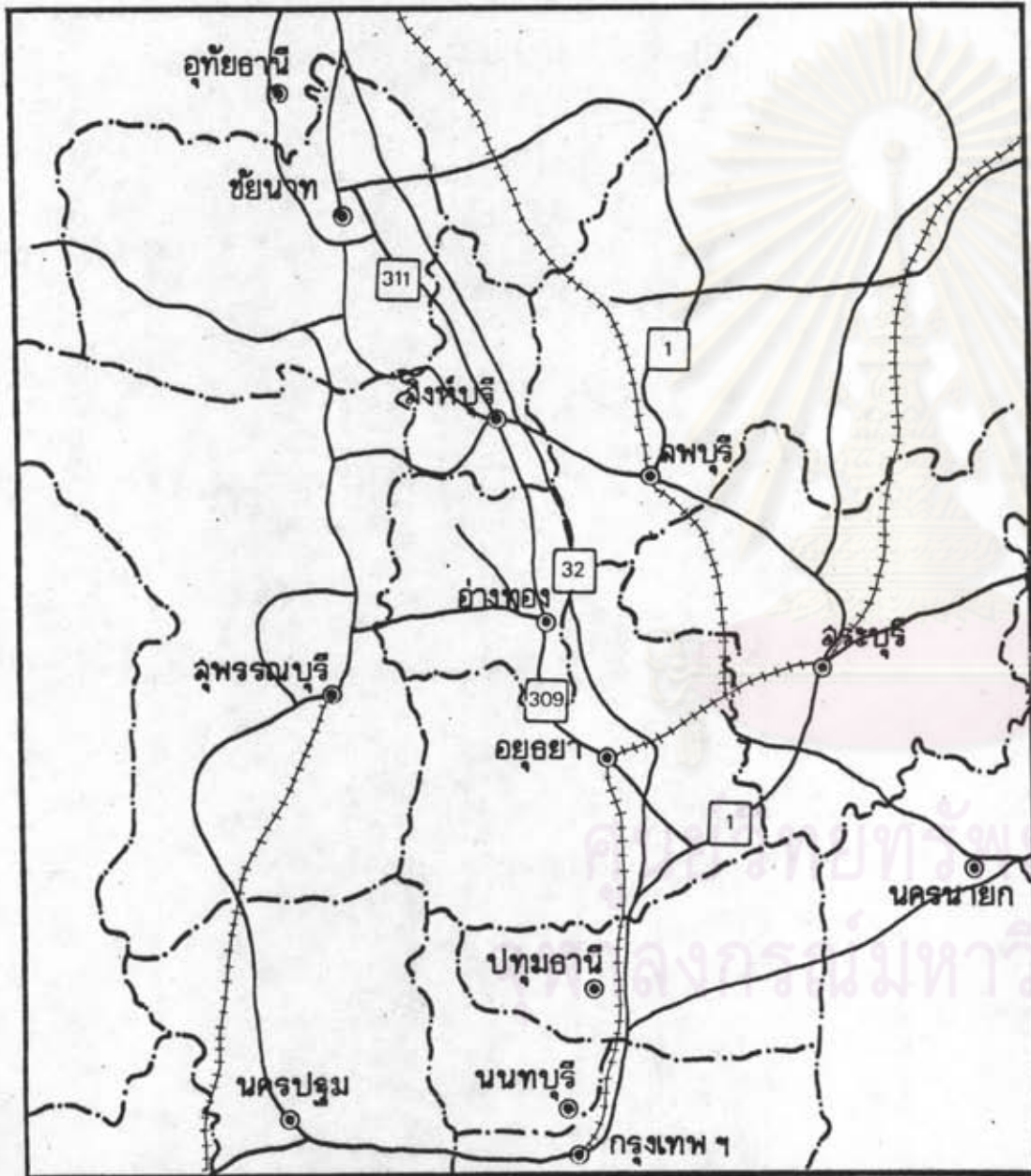
โครงการการคมนาคม

ชุมชนเมืองสิงห์บุรีเริ่มสามารถติดต่อโดยทางรถยนต์
กับกรุงเทพฯ สะดวกขึ้น การติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงรวมทั้ง
การติดต่อกับพื้นที่ภายในจังหวัดมากขึ้น แต่เส้นทางส่วนใหญ่
ยังคงเป็นถนนลูกรัง

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองใหม่ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง โครงการการคมนาคมทางหลวง พ.ศ. 2510



โครงการการคมนาคม

โครงการการคมนาคมทั้งภายในจังหวัดสิงห์บุรี
และระหว่างจังหวัดมีความเชื่อมโยงกันหนาแน่นขึ้น
โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32
ทำให้สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และชุมชนอื่นได้สะดวก
รวดเร็วขึ้น



การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองใหม่ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แลดง โครงการการคมนาคมทางหลวง พ.ศ. 2515

ก) การสัญจรทางบก

ในอดีตการคมนาคมทางรถยนต์ที่ใช้ติดต่อระหว่างชุมชนเมืองสิงห์บุรีกับจังหวัดกรุงเทพฯ จะใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 จากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดลพบุรี แยกที่จังหวัดลพบุรี เข้าตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 185 กิโลเมตร ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ประชาชนจึงหันมานิยมใช้เส้นทางสายนี้มากขึ้น เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นกว่าและถนนมีสภาพที่ดีกว่า จากแผนที่ 5.6 แสดงปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ ที่ติดต่อกับชุมชนเมืองสิงห์บุรี จะเห็นว่าปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 มีปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2520 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2515 เฉลี่ยทั้งเส้นทางเพิ่มขึ้นร้อยละ 60 โดยเฉพาะช่วงจังหวัดสิงห์บุรีกับจังหวัดอ่างทองมีอัตราการเพิ่มสูงถึงร้อยละ 70.1 นอกจากนี้ปริมาณการจราจรระหว่างจังหวัดใกล้เคียงที่ติดต่อกับจังหวัดสิงห์บุรียังมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 80 ยกเว้นในเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ช่วงอ่างทอง-สิงห์บุรี ที่มีปริมาณการจราจรลดลงร้อยละ 34.2 เนื่องจากประชาชนหันไปใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 แทนซึ่งมีสภาพถนนที่ดีกว่า

ข) การสัญจรทางน้ำ

ในขณะที่การสัญจรทางบกมีปริมาณเพิ่มขึ้นโดยตลอด การสัญจรทางน้ำก็มีจำนวนลดลงตามลำดับ จากตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบจำนวนเรือระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางในช่วงปี พ.ศ. 2507 และปี พ.ศ. 2519 พบว่า จำนวนเรือในปี พ.ศ. 2519 ลดลงร้อยละ 71.7 จากจำนวนเที่ยวเรือในปี พ.ศ. 2507 คือจำนวนเที่ยวเรือลดลงจาก 248,036 เที่ยว เหลือเพียง 10,162 เที่ยว บริเวณที่จำนวนเรือลดลงมากที่สุดคือ ภาคกลางตอนบนลดลงร้อยละ 93.5 ของจำนวนเที่ยวเรือในปี พ.ศ. 2507 ขณะที่จำนวนเรือบริเวณภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนล่างลดลงร้อยละ 85.3 และ 51.2 ตามลำดับ

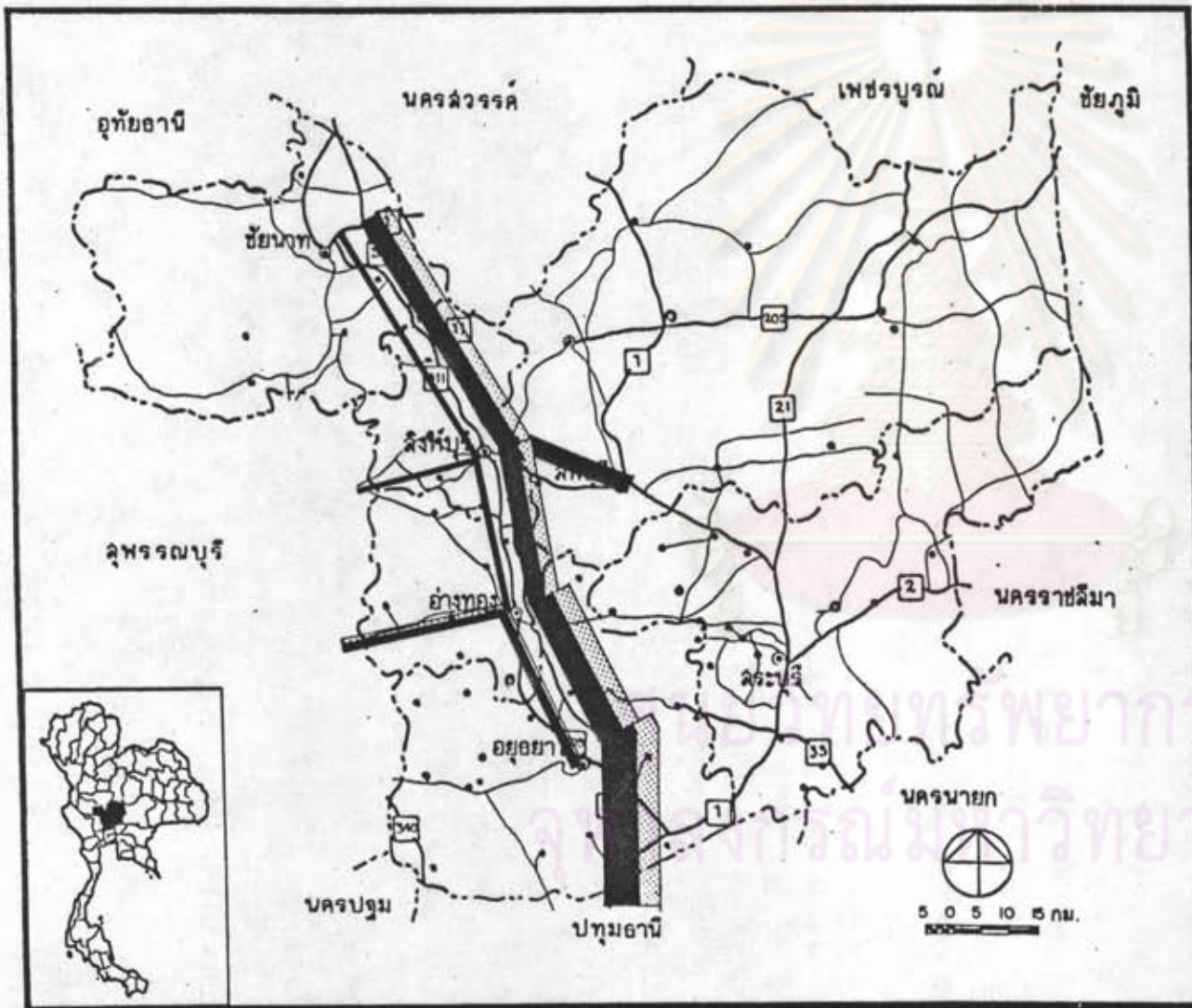
จากแผนภูมิที่ 5.1 แสดงเปรียบเทียบปริมาณการจราจรของเรือบรรทุกสินค้าบริเวณภาคกลางและภาคเหนือ ระหว่าง ปี พ.ศ. 2507-2519 จะเห็นว่า การขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วง ชัยนาท-สิงห์บุรีลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 93.5 ช่วงสิงห์บุรี-อ่างทอง-อยุธยา ลดลงร้อยละ 70.4 เนื่องจากบริเวณนี้มีเรือบรรทุกขึ้นล่องเพื่อขนทรายใช้ในการก่อสร้างจาก สิงห์บุรี-อ่างทอง กับกรุงเทพฯ ที่นำส่งแก่คือ การคมนาคมขนส่งทางน้ำช่วงอยุธยา-กรุงเทพฯ ปริมาณเที่ยวเรือลดลงไม่มากนัก คือลดลงประมาณร้อยละ 9.2 เนื่องจาก

ช่วงอยุธยา-กรุงเทพฯ มีเรือบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งทรายที่ใช้ในการก่อสร้างจากแม่น้ำป่าสักมาบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดอยุธยา ประชาชนนิยมขนส่งทรายทางเรือ เนื่องจากทรายมีน้ำหนักมากไม่เสียหายง่ายและค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางน้ำถูกกว่าการคมนาคมในรูปแบบอื่น

จากการเพิ่มขึ้นของเส้นทางการติดต่อและการเพิ่มขึ้นของการจราจรทางรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดต่อกับกรุงเทพฯ เป็นไปได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทำให้ขอบเขตของการเดินทางติดต่อของประชาชนกว้างไกลขึ้นสามารถที่จะเลือกเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าในชุมชนที่ใหญ่กว่าได้ ทำให้ชุมชนที่มีขนาดเล็กซึ่งกระจายตัวอยู่ในจังหวัดชบเซาลง ในขณะที่เดียวกันชุมชนเมืองสิงห์บุรีก็เริ่มมีความเป็นศูนย์กลางภายในพื้นที่มากขึ้นมีการติดต่อค้าขายกับประชาชนโดยรอบเพิ่มขึ้นเป็นผลให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีเกิดการขยายตัวทั้งทางด้านเศรษฐกิจ, ประชากร, และการใช้ที่ดิน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ปริมาณการจราจร

ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32
ในปี พ.ศ. 2520 มีจำนวนยานยนต์เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2515
โดยเฉลี่ยร้อยละ 60 แสดงให้เห็นว่าการจราจรทางบกเริ่มเข้า
มามีบทบาทสำคัญต่อชุมชนมากขึ้นตามลำดับ

การศึกษา การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริภุญไชย

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง เปรียบเทียบปริมาณการจราจรทางรถยนต์
ระหว่าง พ.ศ. 2515-2520

ปี พ.ศ. 2515

ปี พ.ศ. 2520

1 ม.ม. = 2000 คน

ที่มา: กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง

แผนที่ 5.6

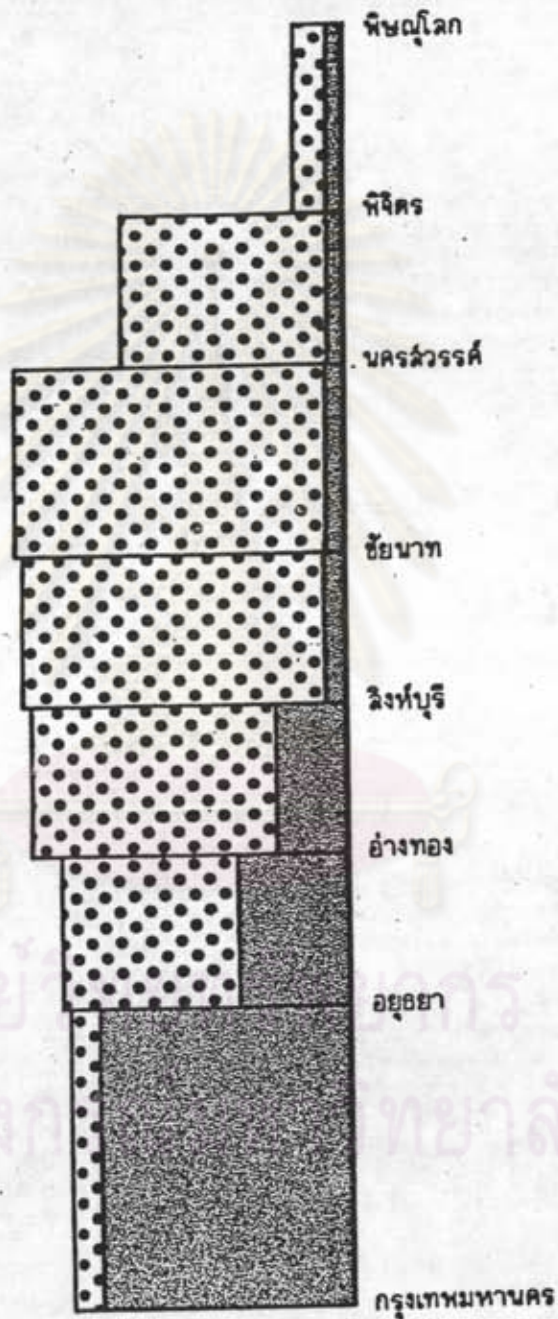
ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนเที่ยวเรือบรรทุกสินค้าระหว่างภาคเหนือตอนล่าง และภาคกลาง
ในปี พ.ศ. 2507 และ พ.ศ. 2519

ภูมิภาค	จำนวนเที่ยวเรือ		ปี พ.ศ.		การเปลี่ยนแปลง	
	2507	2519	จำนวน	%		
ภาคเหนือตอนล่าง	38,508	5,678	-32,830	-85.3		
ภาคกลางตอนบน	89,156	5,762	-83,394	-93.5		
ภาคกลางตอนล่าง	120,372	58,722	-61,650	-51.2		
รวม	248,036	70,162	-777,874	-71.7		

ที่มา : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 5.1 เปรียบเทียบปริมาณการจราจรของเรือบรรทุกสินค้า
บริเวณภาคกลางและภาคเหนือ ระหว่าง ปี พ.ศ. 2507-2519



1 ม.ม. = 1000 คัน

ที่มา: กองวิชาการ กรมเจ้าท่า



ปี พ.ศ. 2507



ปี พ.ศ. 2519

5.2.2 การขยายตัวทางการค้า

เมื่อการคมนาคมติดต่อทางรถยนต์มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ขอบเขตการตลาดของชุมชนเมืองสิงห์บุรีกว้างไกลออกไป ประชาชนที่อยู่นอกเขตชุมชนเมืองสามารถเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าได้เพิ่มขึ้นทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนเมืองสิงห์บุรี ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากการขยายตัวของร้านค้าภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี

จากตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าในกิจการค้าในช่วงเวลาต่าง ๆ พบว่า ในปี พ.ศ.2521 ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าทั้งหมด 412 แห่ง การขยายตัวทางการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรีเริ่มมีขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2512-2521 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่การคมนาคมเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี พ.ศ.2517-2521 เป็นช่วงที่มีการขยายตัวทางการค้าสูงสุดถึง 217 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 52.7 ของกิจการค้าทั้งหมด เนื่องจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ได้เปิดดำเนินการทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีสามารถติดต่อกับจังหวัดกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวก ประกอบกับเส้นทางสายต่าง ๆ ที่ใช้ติดต่อระหว่างชุมชนภายในจังหวัดมีการก่อสร้างและปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพที่ดีขึ้นเป็นลำดับทำให้การติดต่อระหว่างชุมชนมีความสะดวกและรวดเร็ว ขอบเขตของการค้าและการบริการของชุมชนเมืองสิงห์บุรีจึงกว้างไกลออกไปเป็นผลให้มีการขยายตัวทางการค้าสูงในช่วงนี้

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าในช่วงเวลาต่าง ๆ

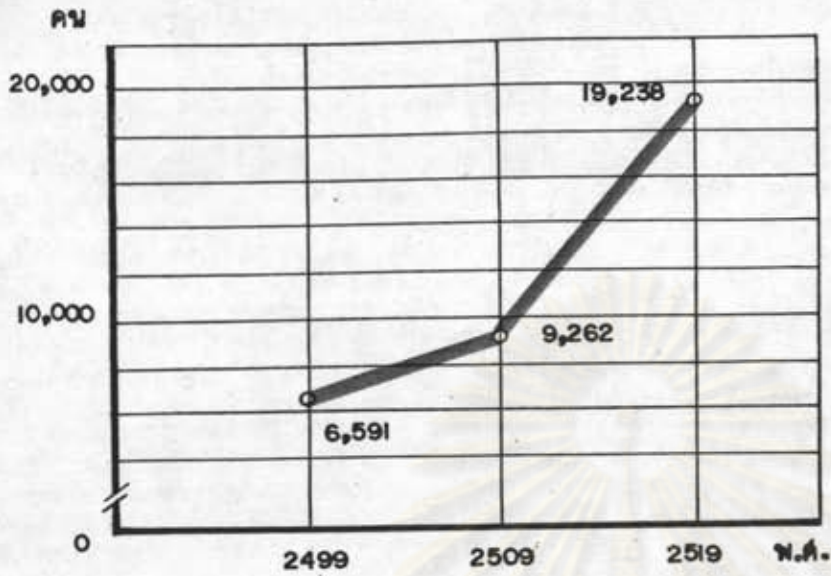
ประเภทกิจการ	จำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าในช่วงเวลาต่าง ๆ				
	ต่ำกว่า 5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	20 ปีขึ้นไป
	พ.ศ.2517-	พ.ศ.2512-	พ.ศ.2501-	พ.ศ.2502-	พ.ศ.2501-
	2521	2516	2511	2506	
การค้าปลีก	99	59	27	12	15
การค้าส่ง	3	2	-	-	-
การค้าบริการ	81	29	11	4	4
การค้าปลีก-ค้าส่ง	10	5	2	3	2
การค้าปลีก-บริการ	20	8	6	4	1
การค้าส่ง-บริการ	2	-	-	-	-
การผลิต-บริการ	1	-	-	-	-
การค้าปลีก-ค้าส่ง-บริการ	1	-	-	-	-
รวม	217	103	47	23	21

5.2.3 การขยายตัวของประชากร

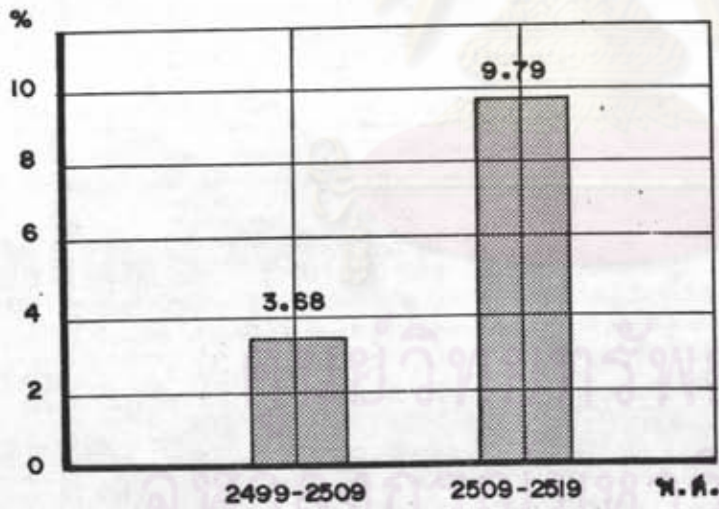
ประชากร เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเมือง กล่าวคือ เมื่อเมืองมีประชากรเพิ่มขึ้นความจำเป็นในการใช้พื้นที่ก็ยิ่งมากขึ้นทั้งทางด้านที่อยู่อาศัย การจับจ่ายซื้อของ หรือบริการสาธารณะต่าง ๆ ของเมืองจำเป็นที่จะต้องเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับกับจำนวนประชากรให้เพียงพอ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นผลให้เมืองมีการขยายตัว

เมื่อพิจารณาการขยายตัวของประชากรในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2499-2519 (จากแผนภูมิที่ 5.2) จะเห็นว่าการขยายตัวของประชากรของชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีอัตราการขยายตัวที่สูงมากเมื่อเทียบกับชุมชนเมืองอ่างทอง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงปี พ.ศ. 2509-2519 เป็นช่วงที่มีการขยายตัวของประชากรสูงสุดโดยมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปีเท่ากับร้อยละ 9.79 ซึ่งเป็นอัตราการเพิ่มของประชากรที่สูงมาก เนื่องจากความสะดวกในการคมนาคมติดต่อทางรถยนต์มีมากขึ้นทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีเป็นศูนย์กลางของจังหวัดเพิ่มขึ้น จึงมีประชากรย้ายถิ่นเข้ามาอาศัยในเขตชุมชนเมืองสิงห์บุรีเป็นจำนวนมากทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีการขยายตัวเกินขอบเขตของเทศบาลเดิม ในปี พ.ศ. 2517 จึงได้มีพระราชกฤษฎีกาประกาศขยายเทศบาลจากเดิม 1.5 ตารางกิโลเมตร เป็น 7.81 ตารางกิโลเมตรทำให้เขตเทศบาลครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น จำนวนประชากรในช่วงนี้จึงเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



- จำนวนประชากรของชุมชนเมืองสิงห์บุรี
มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ
โดยเฉพาะ ปี พ.ศ. 2519



- อัตราการขยายตัวของประชากรในช่วงปี
พ.ศ. 2509-2519 มีอัตราการขยายตัวสูงมาก

แผนภูมิที่ 5.2 แสดงลักษณะทางประชากร

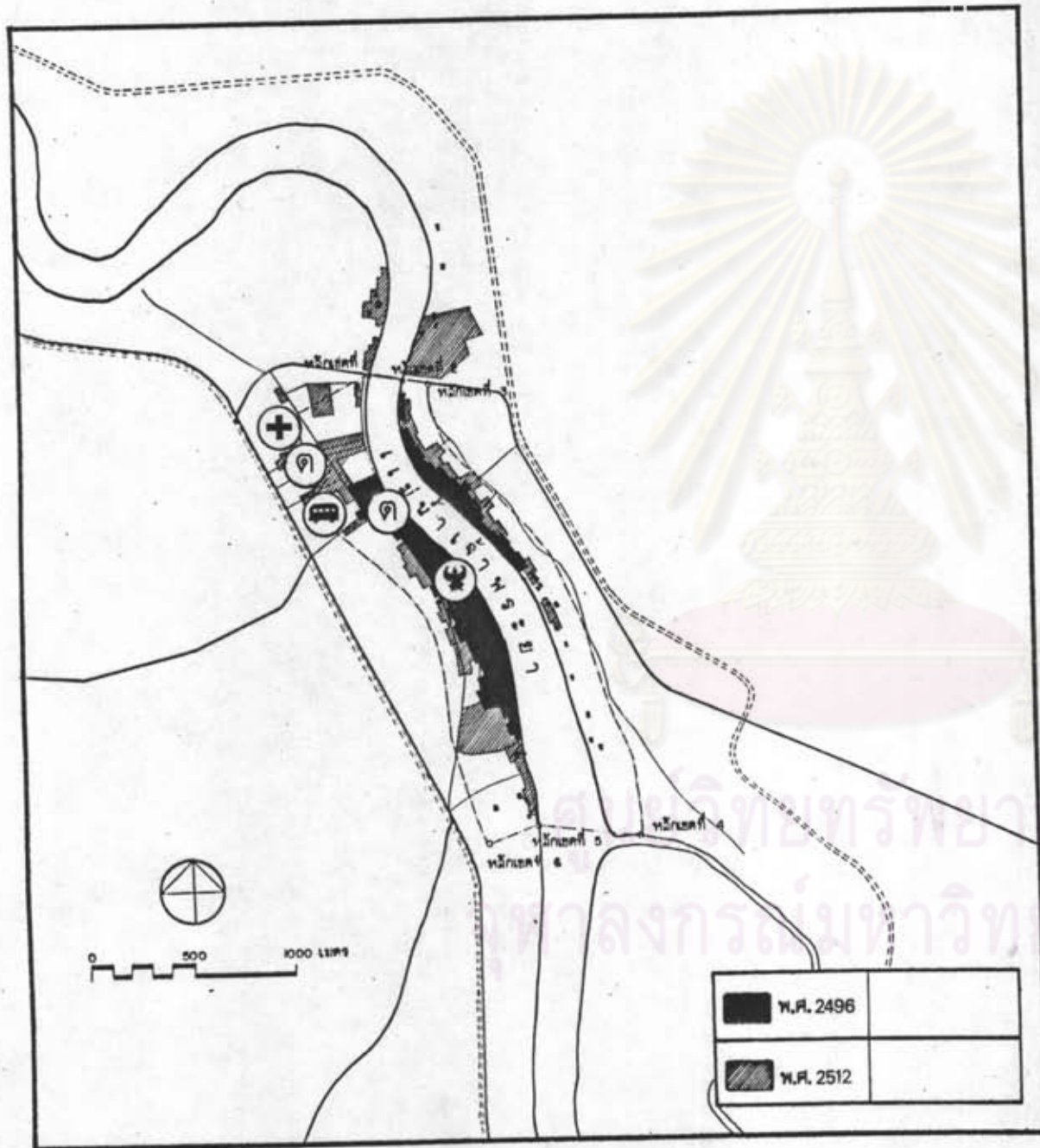
5.2.4 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองสิงห์บุรี

ปี พ.ศ. 2500-พ.ศ. 2512

พื้นที่ชุมชนเมืองสิงห์บุรีในปี พ.ศ.2512 มีพื้นที่ชุมชนเมืองประมาณ 400 ไร่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการค้า 37.8 ไร่ ที่อยู่อาศัย 230 ไร่ สถาบัน 60 ไร่

ลักษณะชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างกว้างขวาง มีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนและร้านค้าตามบริเวณสองฟากถนนมากกว่าจะผูกพันอยู่กับลำแม่น้ำเช่นแต่ก่อน โดยชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้ขยายตัวออกไปทางทิศเหนือบริเวณโรงพยาบาลสิงห์บุรี การคมนาคมติดต่อระหว่างจังหวัดเริ่มมีเส้นทางที่สามารถติดต่อทางรถยนต์ได้มากขึ้นและสะดวกขึ้น มีการก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางหลายสาย เช่น สายสิงห์บุรี-ลพบุรี, สิงห์บุรี-อ่างทอง, สิงห์บุรี-ชัยนาท, สิงห์บุรี-บางระจัน และที่สำคัญในปี พ.ศ. 2500 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสร้างเสร็จทำให้ชุมชน 2 ฝั่งแม่น้ำสามารถติดต่อกันได้โดยทางรถยนต์ การติดต่อระหว่างสิงห์บุรี, ลพบุรี และกรุงเทพฯ เป็นไปได้สะดวกขึ้น มีผลให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น

พื้นที่ชุมชนเมืองที่ขยายตัวออกไปส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณย่านการค้า ซึ่งได้ขยายตัวไปทางทิศเหนือ และมีบางส่วนที่ขยายตัวออกไปนอกเขตเทศบาล ส่วนบริเวณที่นอกอาศัยที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณทางใต้ของศูนย์ราชการและทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของที่พักอาศัยในบริเวณเดิมมากกว่าที่จะขยายตัวออกไปในพื้นที่ใหม่ การขยายตัวของย่านการค้าเกิดขึ้นหลังจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสร้างเสร็จทำให้ชุมชน 2 ฝั่งสามารถติดต่อกันได้สะดวก ทำรถโดยสารได้ย้ายจากท่าเรือทางฝั่งตะวันออกมาอยู่ชั่วคราวบริเวณหน้าตลาดเทศบาลและในปี พ.ศ. 2507 เทศบาลได้ก่อสร้างตลาดเทศบาลขึ้นใหม่ติดกับโรงพยาบาลสิงห์บุรีทำให้เกิดอาคารพาณิชย์ขึ้นบริเวณใกล้เคียง และตามแนวถนนขุนสวรรค์ ท่าเรือได้ย้ายมาตั้งใหม่บริเวณถนนนายดอกอีก 1 ท่า ร้านค้าต่าง ๆ เริ่มโยกย้ายกิจการของตนเองออกมาบริเวณตึกแถวแห่งใหม่ทำให้บริเวณการค้าแห่งใหม่เริ่มขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะที่บริเวณศูนย์กลางเมืองเดิมยังคงทำการค้าควบคู่กันไป การคมนาคมทางน้ำยังคงมีบทบาทอยู่โดยเฉพาะการติดต่อระหว่างชุมชน 2 ฝั่ง และการติดต่อระหว่างอำเภออื่น ๆ มีการตัดถนนภายในชุมชนขึ้นหลายสายโดยเฉพาะถนนซึ่งเชื่อมระหว่างถนนขุนสวรรค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และท่ารถโดยสารได้ย้ายมาตั้งถาวรอยู่บริเวณถนนนายแท่นจนถึงปัจจุบัน (แผนที่ 5.7)



ชุมชนเมืองสิงห์บุรีเกิดการขยายตัวของย่านการค้าออกไปตามแนวถนนสุรศักดิ์ เมื่อมีการก่อสร้างตลาดสดแห่งใหม่ และการคมนาคมทางรถยนต์ มีความสะดวกขึ้น

บริเวณศูนย์กลางเดิมยังคงมีการทำการค้าควบคู่กันไปแต่ไม่หึกกักเหมือนเช่นแต่ก่อน

การพิศกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองห่มแบงก์	
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี	
แสดง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2512	
๑ บ้านการค้า, ตลาด	๑๑ โรงพยาบาล
๑๒ สถานข้าราชการ	๑๓ สถานีขนส่ง บ.ช.ส.
ที่มา: ผังเมืองรวมสิงห์บุรี	แผนที่ 5.7

5.2.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองสิงห์บุรี

ปี พ.ศ. 2512-พ.ศ. 2520

พื้นที่ชุมชนเมืองสิงห์บุรีในปี พ.ศ. 2522 มีการใช้ที่ดินในชุมชนเมืองประมาณ 1,125 ไร่ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2512 ประมาณ 752 ไร่ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละเท่ากับ 1.8 เท่า เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการค้าประมาณ 94.8 ไร่ ที่พักอาศัย 581.2 ไร่ และสถาบัน 60 ไร่

รูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเมืองสิงห์บุรีเปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจน จากเดิมที่เคยตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนร้านค้าอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไปสู่การตั้งถิ่นฐานตามแนวสองฟากถนน (ROAD LINEAR SETTLEMENT) เนื่องจากการคมนาคมขนส่งหันมาใช้เส้นทางรถยนต์แทนการคมนาคมทางเรือ ได้มีการปรับปรุงถนนติดต่อกับพื้นที่โดยรอบและที่สำคัญคือในปี พ.ศ. 2515 ได้มีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) เสร็จ ทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีสามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และพื้นที่โดยรอบได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น เป็นผลให้ประชาชนย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเขตเทศบาลเมืองเพิ่มขึ้น จนในปี พ.ศ. 2517 ได้มีพระราชกฤษฎีกาประกาศขยายเขตเทศบาลเมืองสิงห์บุรี จากเดิมมีพื้นที่ 1.2 ตารางกิโลเมตร ขยายออกไปเป็น 7.81 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่การค้าและบ้านเรือนทั้งหมด

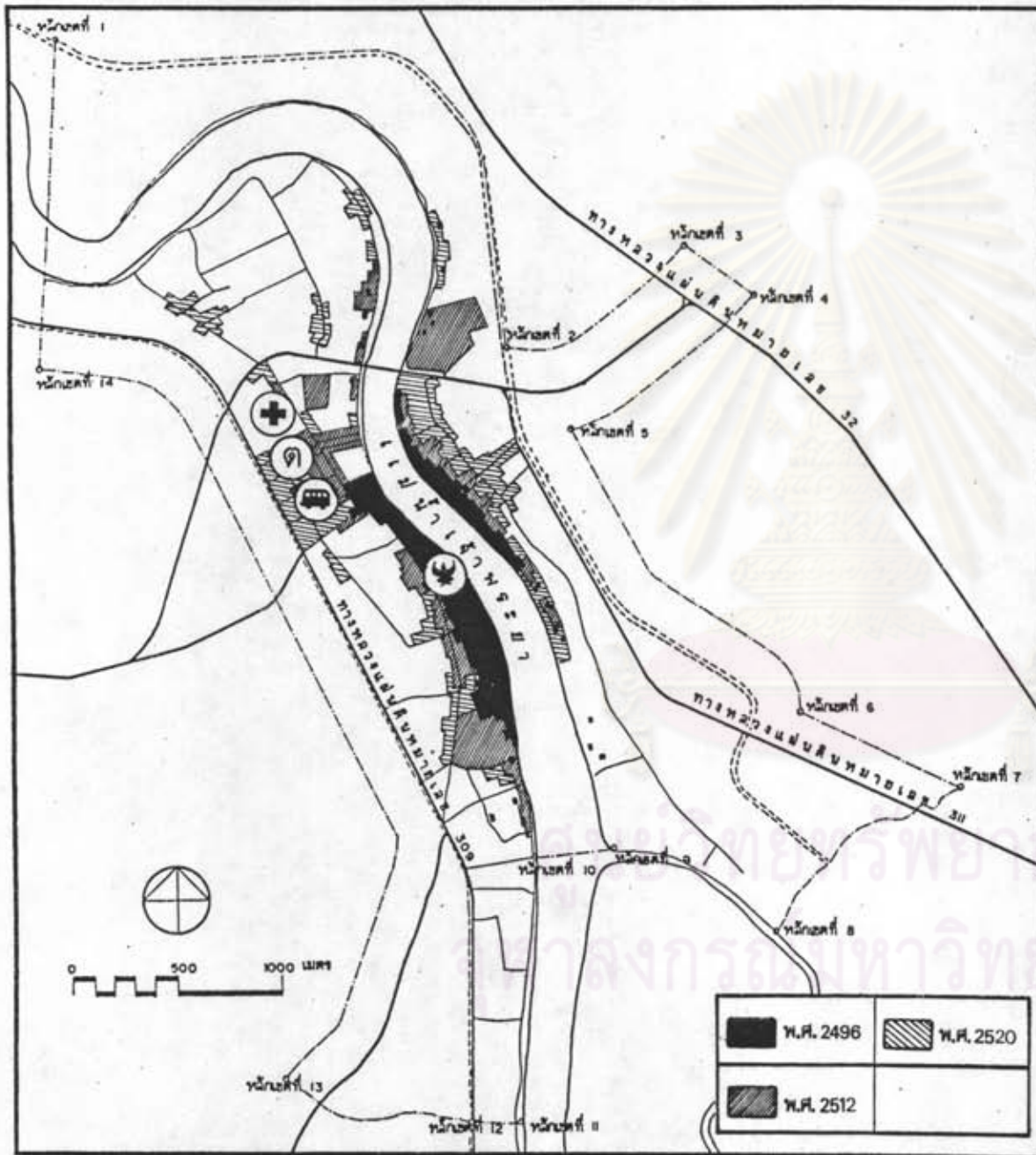
บริเวณศูนย์กลางเมืองเดิมซึ่งอยู่บริเวณวัดโพธิ์แก้วนอกริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเริ่มลดความสำคัญและซบเซาลง เมื่อการคมนาคมของชุมชนหันไปใช้เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์แทน ประกอบกับพื้นที่บางส่วนของบริเวณเหนือวัดโพธิ์แก้วนอก ซึ่งเคยใช้เป็นที่การค้าถูกไฟไหม้ในปี พ.ศ. 2518 ทำให้ร้านค้าบางส่วนที่ถูกไฟไหม้ต้องย้ายออกไปเปิดกิจการค้าบริเวณศูนย์กลางแห่งใหม่ และบางพื้นที่ไม่ถูกไฟไหม้ก็ยังคงทำการค้าต่อไป

การขยายตัวของชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้ขยายตัวจากบริเวณตลาดสด, ท่ารถเป็นการขยายตัวเต็มพื้นที่จากแนวถนนสุนทรศรีออก ไปจนถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ภายในศูนย์กลางเมืองใหม่ประกอบด้วย ตลาดสด, ร้านค้า, ท่ารถ, โรงพยาบาล, โรงเรียน, ตลาดสินค้าเกษตร โดยมีถนนสุนทรศรีเป็นถนนสายหลักภายในย่านการค้าและมีถนนซอยอีก 5 สายเชื่อมระหว่างถนนสุนทรศรีกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ทำให้แบ่งพื้นที่การค้าออกเป็นตาตาราง (แผนที่ 5.8)

ในช่วงนี้ได้เกิดตลาดสินค้าเกษตรขึ้นบริเวณบ่อหล้าสด 1-4 ริม
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งแต่เดิมพื้นที่บริเวณนี้เป็นบึงมีน้ำขัง ต่อมาเทศบาลได้
ทำการถมบึงเสียจึงมีพ่อค้า แม่ค้า เข้ามาทำการค้าขายสร้างเป็นเนินสำหรับค้าขายและอยู่
อาศัยกลายเป็นศูนย์กลางการเกษตรที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคกลางตอนบน เนื่องจากที่ตั้งของ
ชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้เปรียบพื้นที่อื่น สามารถติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวกและมีถนนสาย
เอเชียอยู่ห่างเพียง 2 กิโลเมตร ทำให้ได้เปรียบกว่าจังหวัดใกล้เคียง



ศูนย์วิทยพัชรากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



การขยายตัวของบริเวณการค้ายังคงขยายตัวต่อไป จากตลาดสดเทศบาลออกไปจนเต็มพื้นที่ระหว่างถนน ขุนสวรรค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309

บริเวณศูนย์กลางค้าเดิมลดบทบาทความสำคัญ ลงไป แต่ยังคงมีการทำการค้าอยู่

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ	
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี	
แนวคิด การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2520	
๑) บ้านการค้า, ตลาด	โรงพยาบาล
สถานที่ราชการ	สถานีขนส่ง บ.ส.ส.
ที่มา: กรมแผนที่ทหาร	แผนที่ 5.8

สรุป

การเปลี่ยนแปลงชุมชนเมืองสิงห์บุรีในอดีตจนถึงประมาณปี พ.ศ. 2520 จะเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นกับชุมชนเป็นอย่างมาก ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ, ประชากรและการใช้ที่ดิน ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนโครงสร้างการคมนาคมขนส่งจากเดิมที่ใช้การคมนาคมขนส่งทางเรือเป็นหลักมาสู่การคมนาคมทางรถยนต์ แม้ว่าในอดีตชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีเส้นทางติดต่อทางรถยนต์กับจังหวัดลพบุรี, สระบุรีและกรุงเทพฯ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2488 แต่เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์นั้นยังอยู่ในสภาพที่ไม่ดีนักและโครงข่ายถนนภายในจังหวัดยังไม่มีการเชื่อมต่อกัน การสัญจรทางน้ำจึงเป็นเส้นทางการคมนาคมติดต่อที่สำคัญเรื่อยมาสภาพเศรษฐกิจของชุมชนจึงยังคงเป็นแบบดั้งเดิมมีการใช้ที่ดินหนาแน่นกันอยู่ริม 2 ฝั่งแม่น้ำ ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรถยนต์มากขึ้นเส้นทางการสัญจรระหว่างจังหวัดสิงห์บุรีและจังหวัดใกล้เคียงมีมากขึ้นเป็นลำดับ โครงข่ายถนนภายในจังหวัดได้รับการเชื่อมโยงถึงกันทำให้ขอบเขตของการติดต่อสามารถทำได้ไกลออกไปและสะดวกขึ้นขอบเขตการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรีขยายกว้างไกลกว่าเดิม สภาพเศรษฐกิจของชุมชนจึงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นประกอบกับความเป็นศูนย์กลางความเจริญภายในจังหวัดของชุมชนเมืองสิงห์บุรีจึงดึงดูดให้ประชากรจากพื้นที่รอบนอกย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ภายในชุมชนเมืองเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากเดิมซึ่งเคยตั้งถิ่นฐานอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (RIVER LINEAR SETTLEMENT) เปลี่ยนไปเป็นการตั้งถิ่นฐานตามแนวสองฟากถนน (ROAD LINEAR SETTLEMENT) บริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งเดิมตั้งอยู่ริมแม่น้ำได้ขยายตัวออกมาตามแนวถนนขุนสวรรค์เมื่อมีการก่อสร้างตลาดสดเทศบาลแห่งใหม่ขึ้นและได้ขยายตัวจนเต็มพื้นที่ระหว่างถนนขุนสวรรค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 กลายเป็นศูนย์กลางเมืองแห่งใหม่ที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงระบบโครงสร้างการคมนาคมจากทางเรือมาเป็นทางรถยนต์

ข) ยุคปัจจุบัน

เป็นช่วงเวลาการคมนาคมทางบกเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อชุมชนเมืองสิงห์บุรี ประมาณปี พ.ศ. 2520-2530 เนื่องจากโครงข่ายการสัญจรทั้งภายในและระหว่างจังหวัด มีการเชื่อมโยงติดต่อกันได้ทั่วถึง ประชาชนสามารถเดินทางจากทุกส่วนของพื้นที่ได้โดยทางรถยนต์ทำให้การเดินทางติดต่อกันมากขึ้น เป็นผลให้สภาพของชุมชนเมืองสิงห์บุรีเกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งในยุคปัจจุบันนี้จะแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกเป็น "ระยะการสัญจรทางบก" เป็นการศึกษากระบวนการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองสิงห์บุรีต่อจากยุคอดีต และในส่วนที่ 2 เป็น "กิจกรรมภายในชุมชน" จะเป็นการศึกษาสภาพปัจจุบันภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ซึ่งจำแนกหัวข้อการศึกษาออกเป็น การใช้ที่ดิน, บริการสาธารณะต่าง ๆ, โครงข่ายการคมนาคม, การใช้ที่ดินบริเวณริมน้ำ, การใช้อาคารและย่านการค้า เพื่อทราบถึงโครงสร้างและองค์ประกอบของชุมชนเมืองสิงห์บุรีในปัจจุบันหลังจากที่ผ่านกระบวนการเปลี่ยนแปลงมาในอดีต

5.3 ระยะการสัญจรทางบก

5.3.1 ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม

การคมนาคมขนส่งมีความสัมพันธ์กับระดับความเป็นเมือง (DEGREE OF URBANIZATION) โดยเส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ และปัจจัยการผลิตอื่น ๆ จากแหล่งผลิตมาสู่เมืองและกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ นั่นคือ การคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์นับว่าเป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญและได้รับการพัฒนามากที่สุด นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1-3 ได้รับการจัดสรรงบประมาณในด้านการพัฒนาถนนเป็นจำนวนมาก มีการสร้างทางหลวงสายต่าง ๆ เชื่อมทุกส่วนของประเทศทำให้การคมนาคมขนส่งและผู้โดยสารรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมหลักและสำคัญที่สุดในปัจจุบัน

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-พ.ศ. 2524) ยังคงมีลักษณะมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง การพัฒนาการคมนาคมขนส่งและการติดต่อสื่อสารได้รับงบประมาณจากการจัดสรรทั้งสิ้นรวม 37,175 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 38.8 ของงบประมาณสาขาเศรษฐกิจหรือประมาณร้อยละ 14.7 ของงบประมาณพัฒนา

ทั้งประเทศ โดยแบ่งเป็นงบประมาณสำหรับการพัฒนาถนนกว่าร้อยละ 60.0 ของงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่ง

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-พ.ศ. 2529) ได้กำหนดนโยบายพัฒนาการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารให้สอดคล้องกับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่มุ่งลดการขาดดุลการค้า โดยปรับโครงสร้างระบบการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารเสียใหม่เพื่อลดการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศด้วยการชลอการก่อสร้างทางสายหลัก แต่ส่งเสริมการก่อสร้างถนนในชนบทและบำรุงรักษาดูแลมากขึ้น และปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ, พัฒนาการขนส่งทางน้ำ โดยได้รับงบประมาณจัดสรรทั้งสิ้น 117,500 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.7 ของงบประมาณการพัฒนาทั้งประเทศ โดยแบ่งเป็นงบประมาณสำหรับการพัฒนาถนนร้อยละ 40

จากการพิจารณาการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในภาครัฐบาลจากแผนพัฒนาฯ ที่กล่าวมาแล้วเห็นได้ชัดว่ารัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์โดยมีวัตถุประสงค์ต้องการขยายเส้นทางรถยนต์ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ได้มุ่งเป็นการสร้างถนนจากพื้นที่ชนบทสู่ตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวด้านการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรอันเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยส่วนรวม ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าในปัจจุบันการคมนาคมทางการรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมที่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อจังหวัดสิงห์บุรีและชุมชนเมืองสิงห์บุรีมากกว่าการคมนาคมประเภทอื่นดังจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ และจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตจังหวัดสิงห์บุรี

ก) ปริมาณการจราจร

จากแผนที่ 5.9 แสดงจำนวนปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ ที่ติดต่อกับชุมชนเมืองสิงห์บุรีในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2520-2530 พบว่าปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ มีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นในเกือบทุกเส้นทาง สำหรับเส้นทางที่มีจำนวนปริมาณการจราจรลดลง ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ช่วงอ่างทอง-สิงห์บุรีและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 ช่วงสิงห์บุรี-ชัยนาท มีอัตราการเพิ่มของปริมาณการจราจรลดลง ร้อยละ -1.3 และ -14.4 ตามลำดับเนื่องจากเป็นเส้นทางเก่าที่ใช้ในอดีตสภาพถนนมีการชำรุดไม่สะดวกในการเดินทาง เมื่อมีการก่อสร้างเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) เสร็จประชาชนจึงหันไปใช้เส้นทางสายใหม่กันเพิ่มขึ้นจำนวน

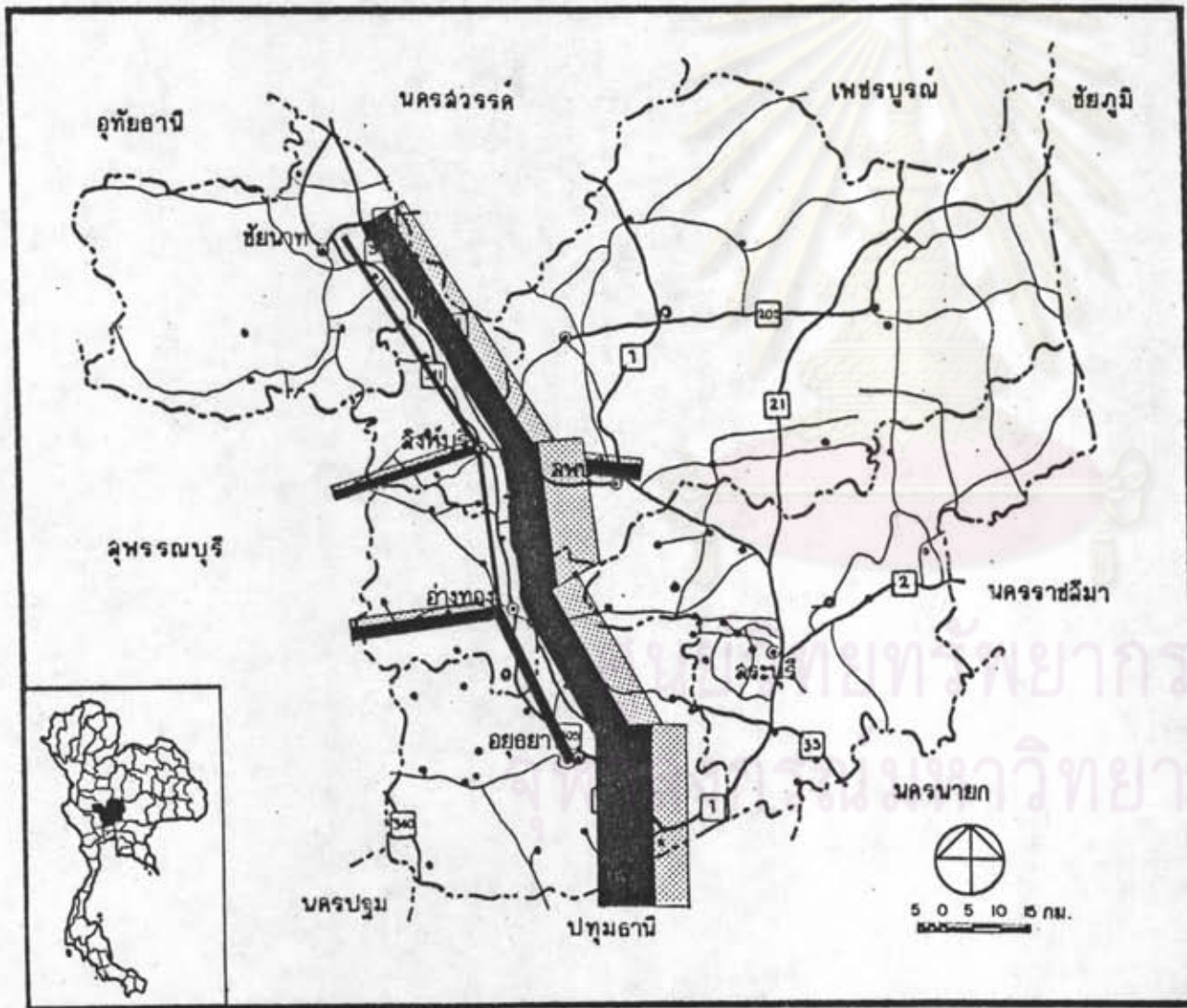
ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรตลอดเส้นทางประมาณ ร้อยละ 84 โดยในช่วงอ่างทอง-สิงห์บุรีมีการเพิ่มของปริมาณการจราจรสูงสุดประมาณ 1.5 เท่าตัว (ตารางที่ 4.5)

ข) จำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียน

จากตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนในเขตจังหวัดสิงห์บุรีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520-2531 พบว่าจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนในปี พ.ศ. 2531 มีอัตราการเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2520 ประมาณ 1 เท่าตัว โดยการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีอัตราการเพิ่มขึ้นมากที่สุดเท่ากับ 2 เท่าตัว รองลงมา ได้แก่ รถจักรยานยนต์มีอัตราเพิ่มขึ้นประมาณ 1 เท่าตัว

จากปริมาณการจราจรทางรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นบนทางหลวงสายต่าง ๆ และการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนแสดงให้เห็นว่าการติดต่อระหว่างชุมชนเมืองสิงห์บุรีกับชุมชนอื่นมีจำนวนมากขึ้นและการคมนาคมทางรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญและมีบทบาทต่อชุมชนเมืองสิงห์บุรีในปัจจุบัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ปริมาณการจราจร

ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในปี พ.ศ. 2530 มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2520 เป็นจำนวนมาก แสดงให้เห็นถึงการติดต่อระหว่างพื้นที่ที่มีสูงมาก

การศึกษา การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองรวมแม่น้ำ

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง เปรียบเทียบการจราจรทางรถยนต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2520-2530

พ.ศ. 2520
 พ.ศ. 2530

1 มม. = 2000 คติ

ที่มา: กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง แผนที่ 5.9

ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนในเขตจังหวัดสิงห์บุรี ปี พ.ศ. 2520 และ พ.ศ.2531

ประเภทยานยนต์	พ.ศ.2520	พ.ศ.2531
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	572	1,950
รถยนต์โดยสาร	272	-
รถยนต์บรรทุก	1,487	2,900
รถจักรยานยนต์	14,264	33,502
รถสามล้อเครื่อง	-	-
รถแทรกเตอร์	474	700
อื่น	5	200
รวม	17,074	39,252

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



5.3.2 การขยายตัวทางการค้า

จากตารางที่ 5.4 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการในช่วงเวลาต่าง ๆ พบว่า ในปี พ.ศ.2528 มีกิจการค้าที่เปิดดำเนินการในเขตชุมชนเมืองสิงห์บุรี จำนวน 491 แห่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2522 จำนวน 79 แห่ง และในช่วงปี พ.ศ. 2524-2528 เป็นช่วงเวลาที่มีการขยายตัวของกิจการค้าสูงสุดเป็นจำนวน 197 แห่ง เป็นการเพิ่มขึ้นของร้านค้าในบริเวณศูนย์กลางเมืองใหม่จนเต็มพื้นที่และมีบางส่วนขยายข้ามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ไป การเพิ่มขึ้นของกิจการค้าส่วนใหญ่เกิดจากการย้ายกิจการค้าบริเวณชุมชนเดิม และร้านค้าที่ถูกไฟไหม้ออกมาเปิดดำเนินการในบริเวณศูนย์กลางเมืองใหม่

ตารางที่ 5.4 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าในแต่ละช่วงเวลา

ประเภทกิจกรรม	จำนวนกิจการค้าที่เปิดดำเนินการในแต่ละช่วงเวลา				
	ต่ำกว่า 5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	21-25 ปี
	พ.ศ.2524- 2528	พ.ศ.2519- 2523	พ.ศ.2514- 2518	พ.ศ.2501- 2513	พ.ศ.2504- 2508
การค้าปลีก	65	76	45	20	22
การค้าส่ง	8	2	-	2	2
การค้าบริการ	98	34	12	13	6
การค้าปลีก-ค้าส่ง	12	18	2	6	10
การค้าปลีก-บริการ	-	-	-	-	6
การค้าส่ง-บริการ	2	2	-	-	4
การค้าปลีก-บริการ	-	2	-	6	-
การค้าปลีก-ค้าส่ง-บริการ	12	4	-	-	6
รวม	197	138	59	47	50

ที่มา : รายงานการวิจัย สำนักผังเมือง

5.3.3 สถานภาพการคลัง

การบริหารและพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการบริหารงานท้องถิ่น หากท้องถิ่นใดมีรายได้สูงสามารถเลี้ยงตัวเองได้โดยไม่ต้องพึ่งการช่วยเหลือจากส่วนกลางย่อมมีโอกาสที่จะบริหารงานของตนได้โดยปราศจากการควบคุมอย่างใกล้ชิดจากส่วนกลาง

ก) รายรับ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2523-2527) รายรับส่วนใหญ่ของเทศบาลเมืองสิงห์บุรีได้มาจาก หมวดภาษีอากรซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40-60 แสดงให้เห็นว่าเทศบาลมีวิธีจัดเก็บภาษีอากรที่มีประสิทธิภาพขึ้น รองลงมา ได้แก่ หมวดรายรับอื่น ๆ มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 15-35 โดยปี พ.ศ. 2525 มีรายรับในหมวดนี้สูงกว่าปกติ เนื่องจากได้รับเงินอุดหนุนเพื่อก่อสร้างอาคารเรียน (แผนภูมิที่ 5.3)

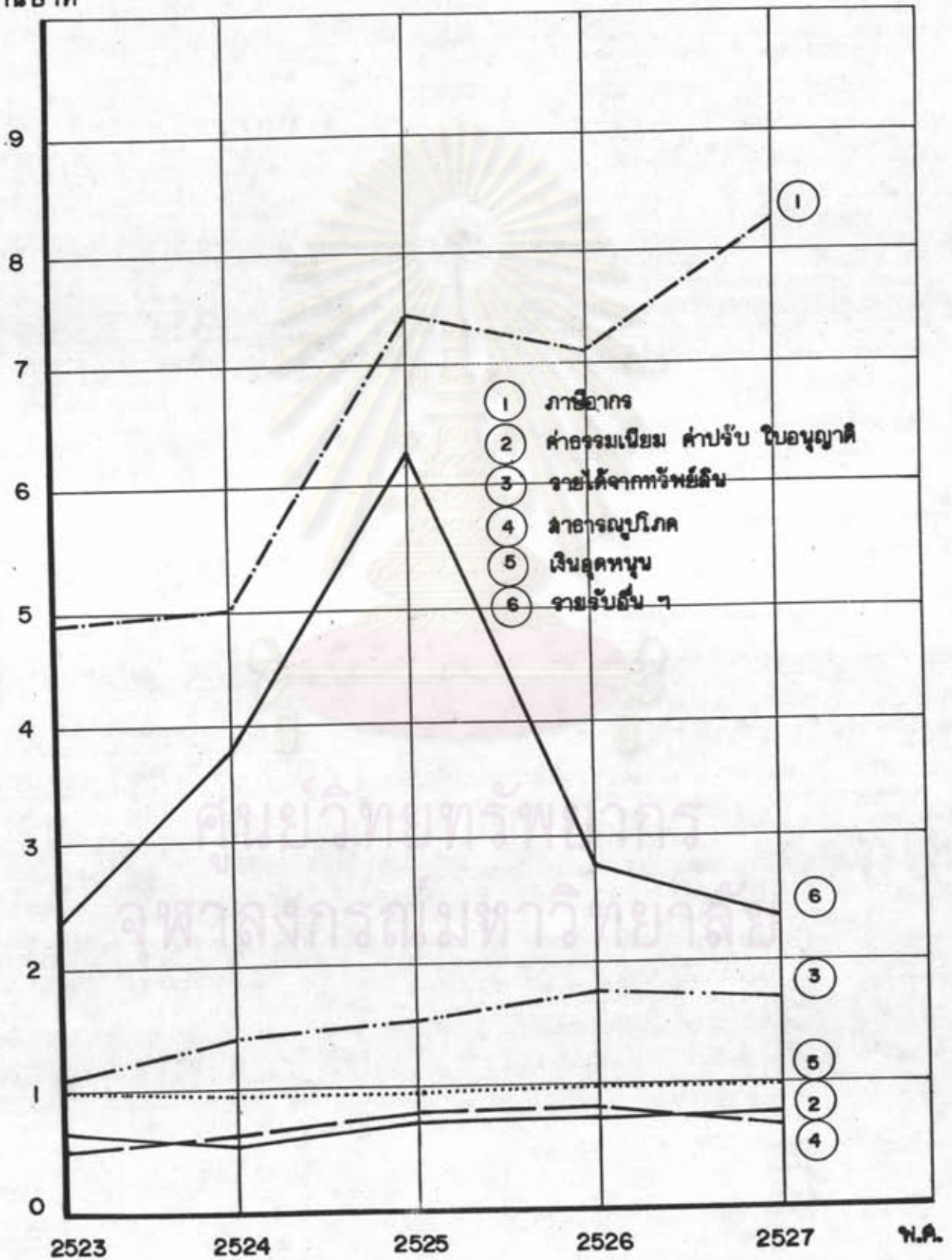
ข) รายจ่าย รายจ่ายของเทศบาลส่วนใหญ่เป็นรายจ่ายในหมวดเงินเดือน ค่าจ้างประจำ ค่าจ้างชั่วคราว และค่าตอบแทนมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 30-45 นอกนั้นมีไม่มากนัก

สถานภาพการคลังของเทศบาลเมืองสิงห์บุรี สรุปว่าการบริหารการคลังของเทศบาลมีรายได้ส่วนใหญ่มาจากหมวดภาษีอากร ไม่ต้องพึ่งพาการช่วยเหลือจากส่วนกลางและพบว่า ยอดรายรับมากกว่ายอดรายจ่ายทุกปีทำให้การบริหารและการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลมีเสถียรภาพในการพัฒนาและทะนุบำรุงชุมชนได้เป็นอย่างดี (แผนภูมิที่ 5.4)

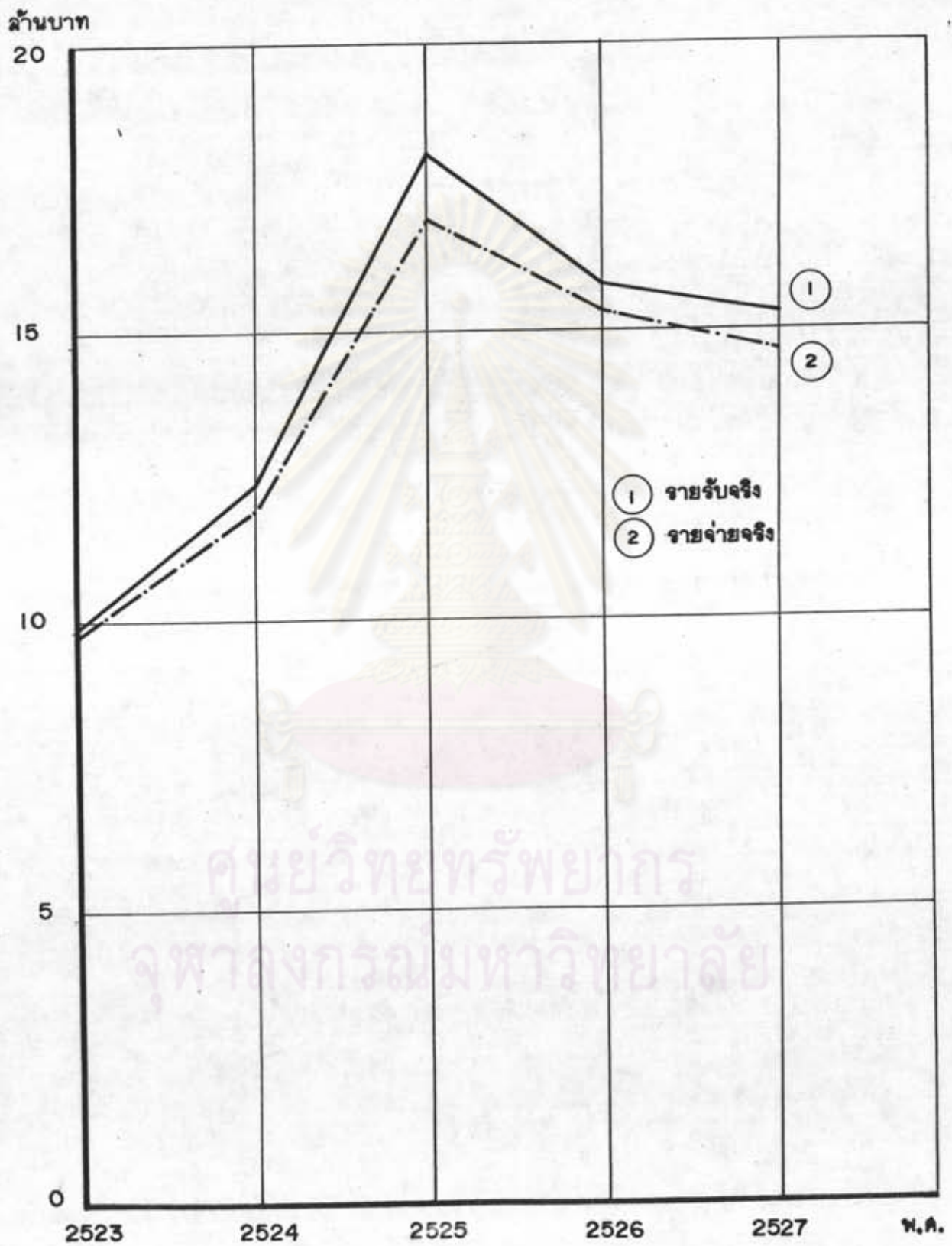
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 5.3 แสดงรายรับประเภทต่าง ๆ ของเทศบาลสิงห์บุรี ปี พ.ศ. 2523-2527

ล้านบาท



แผนภูมิที่ 5.4 แสดงรายรับจริง-รายจ่ายจริง ปี พ.ศ. 2523-2527



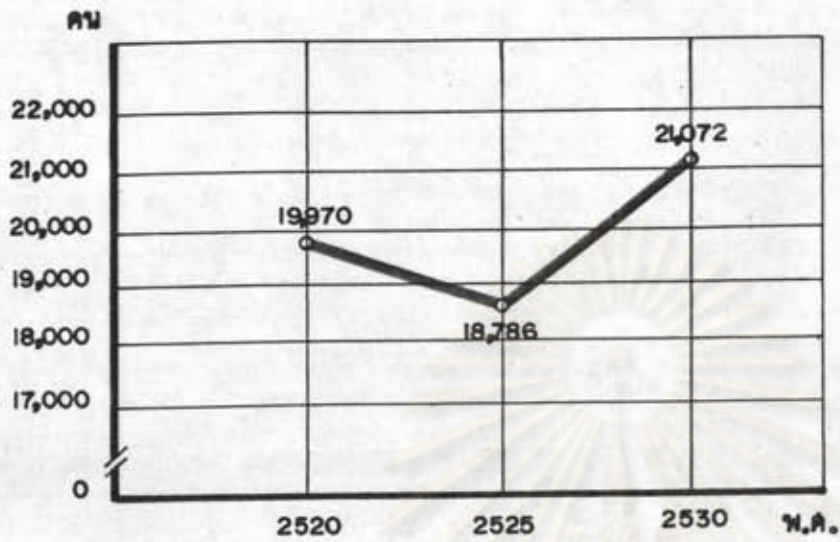
5.3.4 การขยายตัวของประชากร

การขยายตัวของประชากรของชุมชนเมืองสิงห์บุรี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520-2530 ดังปรากฏในแผนภูมิที่ 5.5 จะเห็นว่าอัตราการขยายตัวของประชากรลดลงจากในปี พ.ศ. 2500-2520 ซึ่งเป็นระยะการสัญจรทางน้ำและทางบก เนื่องจากอัตราการเพิ่มของประชากรเริ่มชะลอตัว แต่ก็มีแนวโน้มของการขยายตัวของประชากรเพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2525-2530 โดยมีอัตราการขยายตัวของประชากรในชุมชนเมืองสิงห์บุรีเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.03 เนื่องจากอัตราการเกิดและการย้ายเข้าของประชากรมีจำนวนสูงขึ้นเป็นลำดับ ในขณะที่อัตราการตายและการย้ายออกค่อนข้างปกติ

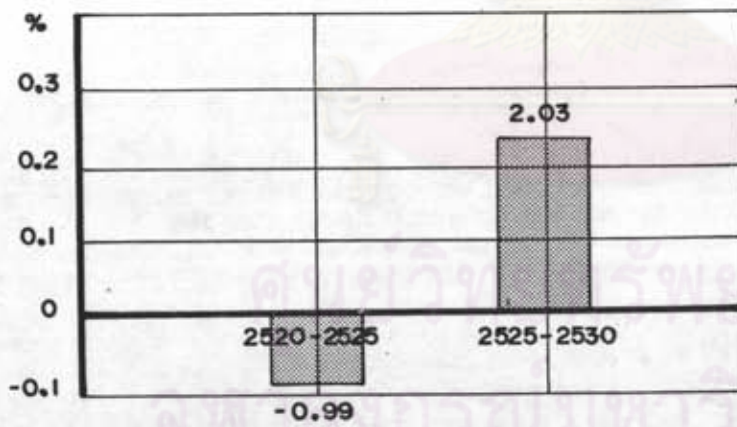
จากตารางที่ 5.8 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรจะเห็นว่า ลักษณะการเปลี่ยนแปลงประชากรของเทศบาลเมืองสิงห์บุรีคล้ายกับเทศบาลเมืองอ่างทอง กล่าวคือ มีโรงพยาบาลตั้งอยู่ภายในเขตเทศบาลนอกจากจะให้บริการแก่ประชากรภายในเขตเทศบาลแล้วประชากรจากภายนอกก็เข้ามาใช้บริการดังจะเห็นได้จากอัตราการเกิดที่ค่อนข้างสูง ในขณะที่อัตราการตายค่อนข้างคงที่

สำหรับการเพิ่มขึ้นโดยการอพยพ จะเห็นว่าจำนวนประชากรย้ายออกมากกว่าย้ายเข้าเนื่องจากประชากรภายนอกเข้ามาใช้บริการของโรงพยาบาลแล้วแจ้งย้ายออกตามภูมิลำเนาของมารดา ทำให้ยอดของการย้ายออกสูงกว่าการย้ายเข้าอย่างเห็นได้ชัด

เนื่องจากนโยบายการพัฒนาชุมชนเมืองสิงห์บุรี เป็นศูนย์กลางการซื้อขายผลผลิตทางเกษตรกรประกอบด้วยมีระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการที่ทั่วถึง ดังนั้นแนวโน้มการเพิ่มของจำนวนประชากรน่าจะสูงกว่าช่วง 4-5 ปี ที่ผ่านมา



- จำนวนประชากรของชุมชนเมือง
สิงห์บุรี ปี พ.ศ. 2520-2530



- อัตราการขยายตัวของประชากร
ปี พ.ศ. 2520-2530

แผนภูมิที่ 5.5 แสดงลักษณะทางประชากร

5.3.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองสิงห์บุรี

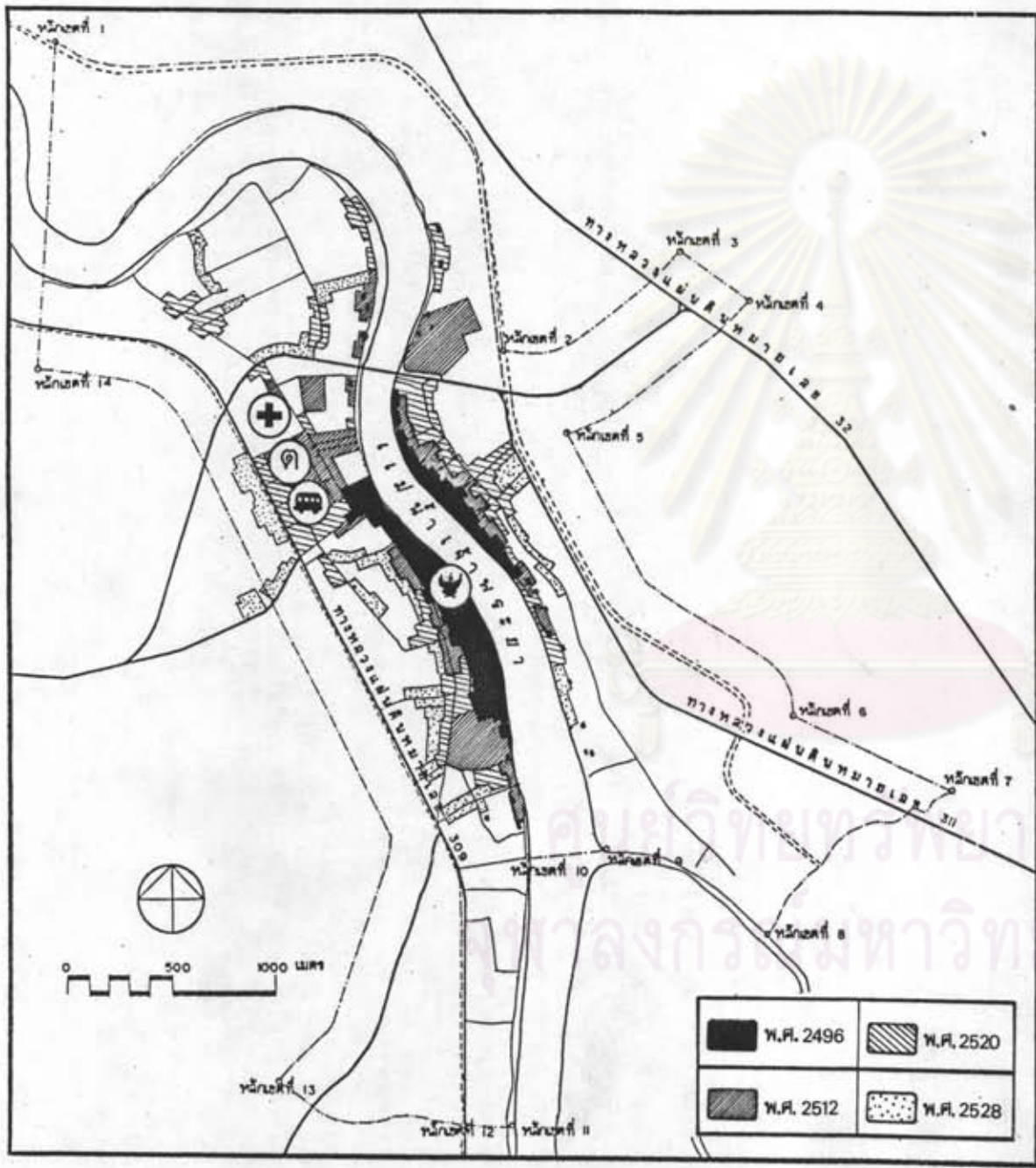
ปี พ.ศ.2520-2530

พื้นที่ชุมชนเมืองสิงห์บุรีปี พ.ศ. 2528 มีการใช้ที่ดินทั้งสิ้นประมาณ 1655 ไร่ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2522 ประมาณ 530 ไร่ เป็นการเพิ่มขึ้นของบริเวณที่พักอาศัยสูงสุด โดยมีพื้นที่พักอาศัย 975.7 ไร่ พื้นที่การค้าจำนวน 145 ไร่ สถาบัน 95 ไร่

ลักษณะการเติบโตของชุมชนเมืองสิงห์บุรีในระยะนี้ส่วนมากเป็นการขยายตัวในพื้นที่พักอาศัยซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วไป 2 ผังแม่น้ำ ส่วนบริเวณพื้นที่การค้าเป็นการขยายตัวต่อจากปี พ.ศ. 2520 ในบริเวณพื้นที่ระหว่างถนนขุนสวรรค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 จนเต็มพื้นที่และมีบางส่วนได้ขยายตัวข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และข้ามคลองส่งน้ำไปทางทิศตะวันตกโดยอยู่ในบริเวณพื้นที่สามเหลี่ยมตรงข้ามกับย่านการค้าในปัจจุบัน และใช้แนวริมคลองส่งน้ำเป็นที่จอดรถและค้าขายสินค้าเกษตร ต่อมาทางเทศบาลได้จัดให้มีตลาดขนถ่ายสินค้าเกษตรขึ้นแทนการค้าบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 แต่ไม่เป็นที่นิยมของพ่อค้าแม่ค้า แม่ค้ายังคงทำการค้าในบริเวณริมทางหลวงตามเดิมทำให้การจราจรบนทางหลวงคับคั่งและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

พื้นที่ชุมชนเดิมริมแม่น้ำเจ้าพระยายังคงมีการทำการค้าอยู่ การค้าส่วนใหญ่ในบริเวณนี้เป็นการบริการ เช่น ร้านตัดผม, ตัดเสื้อ, ร้านอาหาร เป็นต้น บริการแก่คนในชุมชน และพื้นที่ริมแม่น้ำในปัจจุบันใช้เป็นสถานที่พักผ่อนและออกกำลังกายของชาวเมือง (แผนที่ 5.10)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



การขยายตัวของชุมชนเมืองสิงห์บุรีในช่วงนี้เปลี่ยนแปลงไปจากปี พ.ศ. 2520 ไม่มากนัก เป็น การขยายตัว ของย่านการค้าภายในบริเวณเดิมเดิม ที่ตั้งและมีบางส่วนได้ขยายตัวข้ามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 309 ไป

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองสิงห์บุรี —	
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี	
แสดง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2528	
๑ ย่านการค้า, ตลาด	⊕ โรงพยาบาล
🏛️ สถานีราชการ	🚌 สถานีขนส่ง บ.ส.ส.
ที่มา: ผังเมืองรวมสิงห์บุรี	แผนที่ 5.10


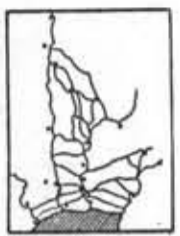


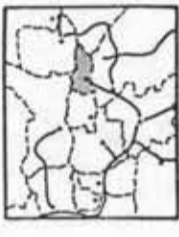
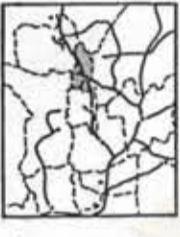






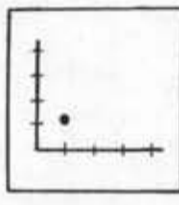
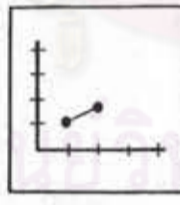
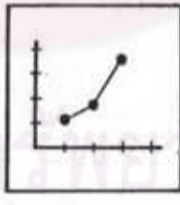
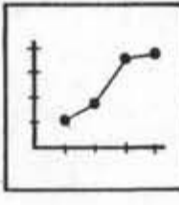




สรุป

จะเห็นว่าวิวัฒนาการของชุมชนเมืองสิงห์บุรีเกิดขึ้นตั้งแต่อดีตเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน สภาพของชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก จากเดิมที่เคยตั้งถิ่นฐานทำการค้าขายกันอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยามาสู่การตั้งถิ่นฐาน 2 ฟากถนนและมีการขยายตัวตามแนวยาวของถนนเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงระบบการคมนาคมทางน้ำมาเป็นทางรถยนต์ โครงข่ายถนนที่หนาแน่นขึ้นทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีสามารถติดต่อกับชุมชนโดยรอบได้สะดวก ชุมชนเมืองสิงห์บุรีจึงเจริญขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในชุมชน พื้นที่ศูนย์กลางเมืองซึ่งเดิมตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้าวัดโพธิ์แก้วนพคุณเปลี่ยนไปสู่บริเวณตลาดเทศบาลซึ่งอยู่ริมถนนขุนสวรรค์ และเมื่อชุมชนเมืองสิงห์บุรีเจริญขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้อาคารค้าในบริเวณนี้ขยายแผ่ออกไปจากจุดศูนย์กลาง คือ ตลาดสดจนเต็มพื้นที่ระหว่างถนนขุนสวรรค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ภายใต้โครงข่ายถนนตาเตราวง ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการได้รับการจัดการจากหน่วยงานท้องถิ่นในอดีตทำให้พื้นที่ภายในย่านการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรีสามารถใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่าและสามารถติดต่อเข้าถึงได้โดยสะดวก (แผนภูมิที่ 5.6)

จากการศึกษากระบวนการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองสิงห์บุรี ทำให้พบว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองสิงห์บุรี คือ

1. ถนน, ทางหลวงต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับจังหวัดโดยรอบทำให้การเดินทางติดต่อสะดวกรวดเร็วขึ้น เพราะถนนเป็นตัวนำความเจริญต่าง ๆ เข้ามาสู่ชุมชนเมืองทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีความเป็นศูนย์กลางให้แก่พื้นที่รอบนอก
2. ตลาด ตลาดเป็นอีกปัจจัยหนึ่งเนื่องจากตลาดเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของย่านการค้าในชุมชน เมื่อมีการย้ายตลาดสดทำให้ร้านค้าต่าง ๆ มาเปิดกิจการในบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งขอบเขตการตลาดที่กว้างไกลของชุมชนเมืองสิงห์บุรีทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนอย่างรวดเร็ว

แผนภูมิที่ 5.6 วิวัฒนาการของชุมชนเมืองสิงห์บุรี

	ระยะการตั้งถิ่นฐาน (ตั้งแต่อดีต - พ.ศ.2500)	ระยะการตั้งถิ่นฐานและทางบก (พ.ศ. 2500 - พ.ศ. 2520)	ระยะการตั้งถิ่นฐานทางบก (พ.ศ.2520 - พ.ศ.2530)		
การตั้งถิ่นฐานทางน้ำ	 - อาศัยการตั้งถิ่นฐานทางน้ำเป็นหลักมีโครงข่ายการตั้งถิ่นฐานทางน้ำหนาแน่น	 - ยังคงมีการตั้งถิ่นฐานทางน้ำ	 - ลดบทบาทความสำคัญและการคมนาคมลงมาก	 - ไม่มีบทบาทต่อชุมชน	➡ การตั้งถิ่นฐานทางน้ำลดบทบาทลงจนไม่มีการตั้งถิ่นฐานทางน้ำ
โครงข่ายถนน	 - โครงข่ายการตั้งถิ่นฐานทางรถยนต์มีการเชื่อมต่อกับจังหวัดสิงห์บุรี แต่ยังไม่อยู่ในสภาพที่ดี	 - เริ่มมีโครงข่ายเชื่อมต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและภายในจังหวัดมากขึ้น	 - โครงข่ายหนาแน่นขึ้นการติดต่อทางรถยนต์สะดวกรวดเร็วใช้กันมาก	 - ทุกส่วนของพื้นที่ในจังหวัดสามารถติดต่อได้โดยทางรถยนต์	➡ โครงข่ายถนนหนาแน่นขึ้นและเข้าไปถึงบทบาทต่อชุมชนเมืองสิงห์บุรีเพิ่มขึ้น
การใช้ที่ดิน	 - อยู่ในหนาแน่นริม 2 ฝั่งแม่น้ำ - ศูนย์กลางการค้าในระยะแรก	 - ขอบเขตการค้ากว้างไกลขึ้น - การใช้ที่ดินเปลี่ยนไปเป็น 2 ข้างถนน	 - ชุมชนขยายตัวออกไปจนเต็มพื้นที่ระหว่างถนน ชุมชนการค้าทางหลวงภายใต้ถนนคาสระวาง	 - ชุมชนยังขยายตัวต่อไปในจังหวัดที่ข้างล่าง	➡ การใช้ที่ดินขยายตัวไปอยู่ 2 ข้างถนน
ประชากร	 - จำนวนประชากร 6591 คน	 - เพิ่มขึ้นสูงมาก อัตราการขยายตัวเฉลี่ย 9.79%	 - เพิ่มขึ้นในอัตราสูง 3 อัตราการขยายตัวเฉลี่ย 3.68%	 - ขยายตัวต่ำในช่วงแรกและเพิ่มสูงขึ้นในเวลาต่อมา	➡ ประชากรเพิ่มสูงมาก
ศูนย์กลางเมือง	 - ศูนย์กลางตั้งอยู่ริมแม่น้ำ	 - ขบวนการค้าขายตัวเกิดศูนย์กลางใหม่เมื่อมีการสร้างตลาดเทศบาล	 - ศูนย์การใหม่ขยายตัวจนถึงริมทางหลวง - ขบวนการค้าเดิมยังมีการทำอยู่	 - ศูนย์กลางใหม่ขยายตัวออกไปบริเวณขบวนการค้าเดิมยังคงทำการทำอยู่	➡ ศูนย์กลางเมืองขยายตัวในลักษณะแผ่ออกจากจุดศูนย์กลางคือตลาดสด
	↓ ใช้การตั้งถิ่นฐานทางน้ำชุมชนเกิดขึ้น 2 ฝั่งแม่น้ำเป็นศูนย์กลางในระยะแรก	↓ ถนนมีการเชื่อมโยงระหว่งชุมชนเมืองสิงห์บุรีกับพื้นที่โดยรอบมากขึ้น ชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีความเป็นศูนย์กลางเพิ่มขึ้น เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ประชากร และการใช้ที่ดินอย่างมาก การตั้งถิ่นฐานขยายถึงคามแนว 2 ข้างถนน	↓ ใช้การตั้งถิ่นฐานทางรถยนต์ชุมชนเมืองสิงห์บุรีขยายตัวออกไปผ่านการค้าขายตัวออกไปถึงริมทางหลวงในอัตราที่ช้าลง	สรุป ปัจจัยเปลี่ยนแปลง - ถนน - ตลาด	

5.4 กิจกรรมภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี

5.4.1 การใช้ที่ดิน

ปัจจุบันชุมชนเมืองส่วนใหญ่เกาะกลุ่มเป็นแนวยาวไปตามสองฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา มีความยาวจากทิศเหนือลงไปทางทิศใต้ ประมาณ 4 กิโลเมตร มีความกว้างจากริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่งเข้าไปประมาณครึ่งกิโลเมตร โดยมีคลองส่งน้ำขนานทั้งทางฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกเป็นเสมือนขอบเขตของชุมชนเมือง

ลักษณะของชุมชนเมืองสิงห์บุรีจะเห็นได้ว่าทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นย่านการค้าและบ้านพักอาศัยเกิดขึ้นอย่างหนาแน่น ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเป็นอาคารพักอาศัยที่เก่าแก่และเบาบางกว่าทางฝั่งตะวันตก ส่วนศูนย์ราชการตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำถัดลงมาทางทิศใต้ของบริเวณย่านการค้าเดิมของชุมชน นอกนั้นชุมชนจะกระจัดกระจายทั่วไปทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ดังนี้

ย่านพาณิชย์กรรม ปัจจุบันส่วนใหญ่จะจับกลุ่มหนาแน่นตามแนวถนนสุขสวรรค์และจากแนวถนนทองเหม็นถึงถนนพรหมโลภิต และมีบางพื้นที่ขยายข้ามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ไป บริเวณย่านพาณิชย์กรรมปัจจุบันเป็นบริเวณตลาดซื้อขายของสินค้าทางการเกษตรซึ่งมีสภาพเป็นเพียงชั่วคราวที่ค่อนข้างไม่เป็นระเบียบ

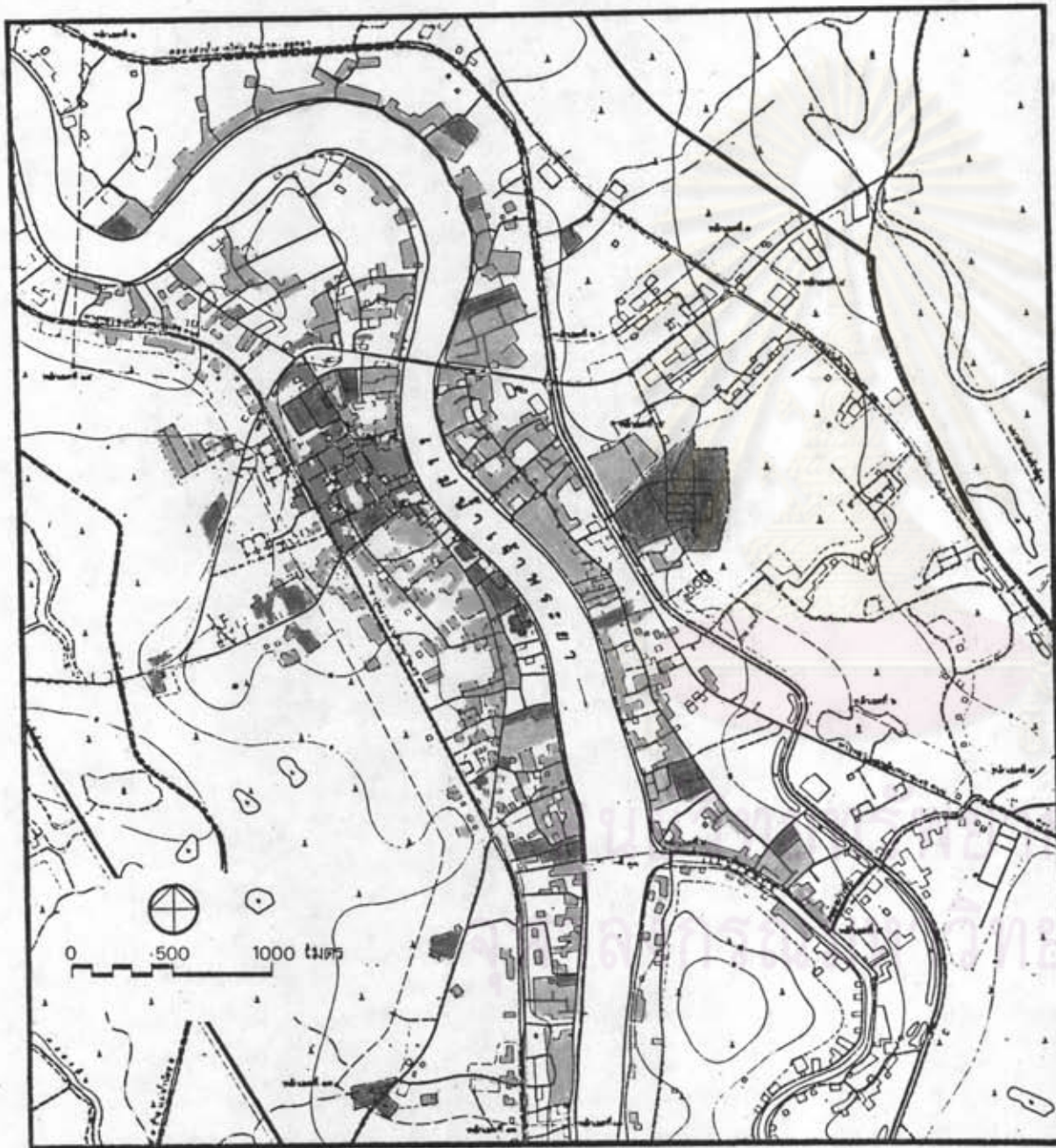
ย่านพักอาศัย ส่วนใหญ่จะจับกลุ่มกันอย่างหนาแน่นทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาถัดลงมาทางทิศใต้ของศูนย์ราชการบริเวณระหว่างถนนธรรมโชติกับถนนวิไลจิตต์ นอกนั้นกระจายตัวทั่วไปทั้ง 2 ฝั่ง

บริเวณที่ตั้งสถานที่ราชการ จับกลุ่มกันอยู่ระหว่างถนนธรรมโชติ กับถนนวิไลจิตต์ถัดลงมาทางทิศใต้ติดกับบริเวณย่านการค้าเดิม










บริเวณอุตสาหกรรม จะอยู่กระจัดกระจายทั่วไปภายในชุมชน ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กประเภทซ่อมเครื่องยนต์, ผลิตอาหาร, เชื่อม, กิ่ง ซึ่ง เป็นอุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชนเท่านั้น

สถาบันการศึกษาและสถาบันทางศาสนา ตั้งอยู่ทั่วไปทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรียังไม่มีสวนสาธารณะ ปัจจุบันอาศัยพื้นที่บริเวณเขื่อนริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสถานที่พักผ่อนออกกำลังกาย ส่วนในด้านมโหรีสบันเทิงมีโรงภาพยนตร์ถึง 2 โรง (แผนที่ 5.11)



สัญลักษณ์

-  ที่อยู่อาศัย
-  พาณิชยกรรม
-  อุดลาพกรรม
-  โภคภัณฑ์ของ
-  วัด ศาลากลาง
-  ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์
-  สถานีขนส่ง ไปรษณีย์โทรเลข
-  โรงเรียน วิทยาลัย
-  สถานที่ราชการ

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองเชียงใหม่

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2528

ก) สถานที่ราชการ

ชุมชนเมืองสิงห์บุรีเป็นที่ตั้งของจังหวัดและอำเภอเมืองจึงเป็นศูนย์กลางของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาค สถานที่ราชการส่วนใหญ่จะรวมตัวอยู่ระหว่างถนนธรรมโชติกับถนนวิไลจิตต์ ประกอบด้วยศาลากลางจังหวัด, ที่ว่าการอำเภอ, สำนักงานเทศบาล, หอประชุมจังหวัด, ศาล, เรือนจำ, กองกำกับการและสถานีตำรวจภูธร, สำนักงานที่ดินจังหวัด, ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข นอกจากนี้ก็กระจายตัวโดยรอบชุมชนตามถนนสายสำคัญ ได้แก่ โรงพยาบาลจังหวัด, การประปาตั้งอยู่ปากตะวันตกของถนนขุนสวรรค์ สำนักงานเกษตรจังหวัดและสำนักงานเกษตรอำเภอตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 3032 (แผนที่ 5.12)

เนื่องจากชุมชนเมืองสิงห์บุรีเป็นศูนย์กลางของจังหวัดจึงเป็นที่รวมของหน่วยงานของรัฐบาลประมาณ 48 หน่วยงาน อยู่ในอาคารศาลากลางประมาณ 14 หน่วยงานและอยู่ในบริเวณศาลากลาง 3 หน่วยงาน ทั้งเป็นเอกเทศ 24 หน่วยงานเป็นหน่วยงานของเทศบาลอีก 7 หน่วยงาน ซึ่งรวมทั้งสิ้น 48 หน่วยงาน

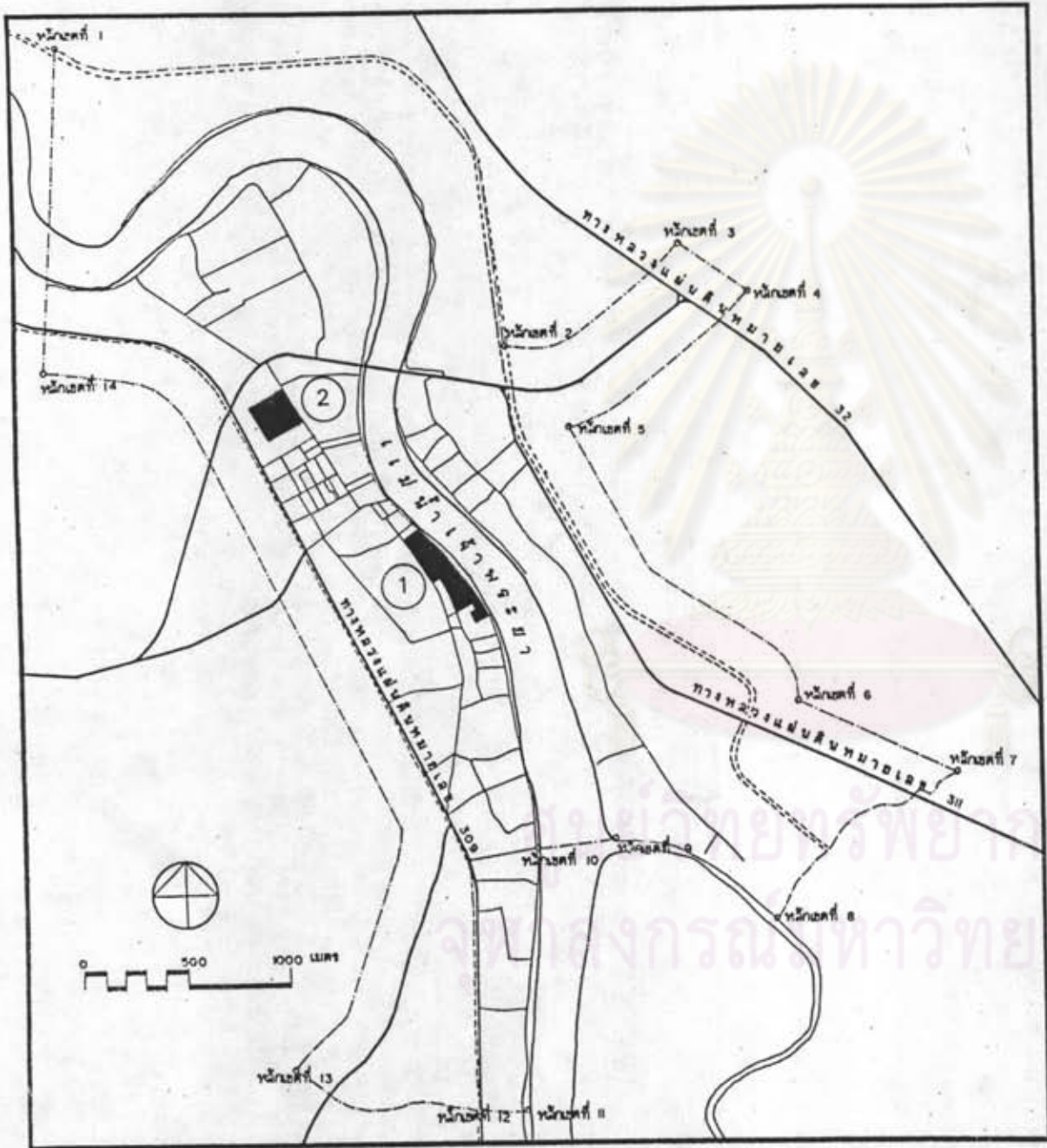
ข) สถานศึกษา

ภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีนอกจากจะเป็นศูนย์กลางการบริหารการปกครองแล้วยังเป็นศูนย์กลางการศึกษา เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา รวมทั้งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนประจำจังหวัดชาย-หญิงจึงเป็นที่ดึงดูดนักเรียนจากต่างอำเภอให้เข้ามาทำการศึกษาภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ภูมิสำเนาของนักเรียนส่วนใหญ่จึงอยู่ภายนอกเขตเทศบาลเมืองสิงห์บุรี ดังนั้นในช่วงเวลาเช้า-เย็น จึงมีการเดินทางของนักเรียนเข้า-ออกชุมชนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และสถานีขนส่ง บขส. ซึ่งเป็นจุดขึ้นลงรถโดยสาร

โรงเรียนในระดับอนุบาลถึงประถมศึกษามีจำนวน 10 โรงเรียน มีจำนวนนักเรียนรวมทั้งสิ้น 5,532 คน กระจายตัวอยู่ทั่วไป

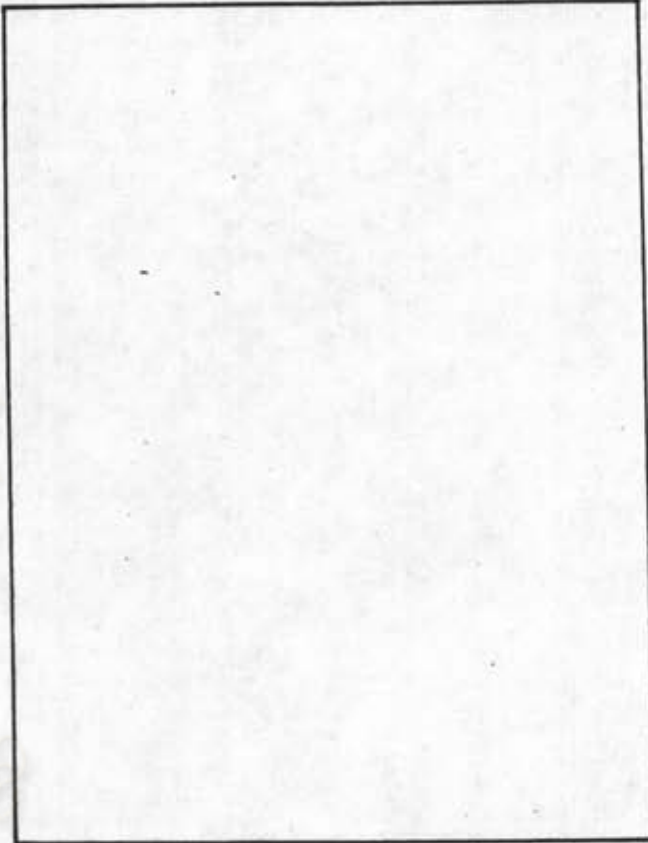
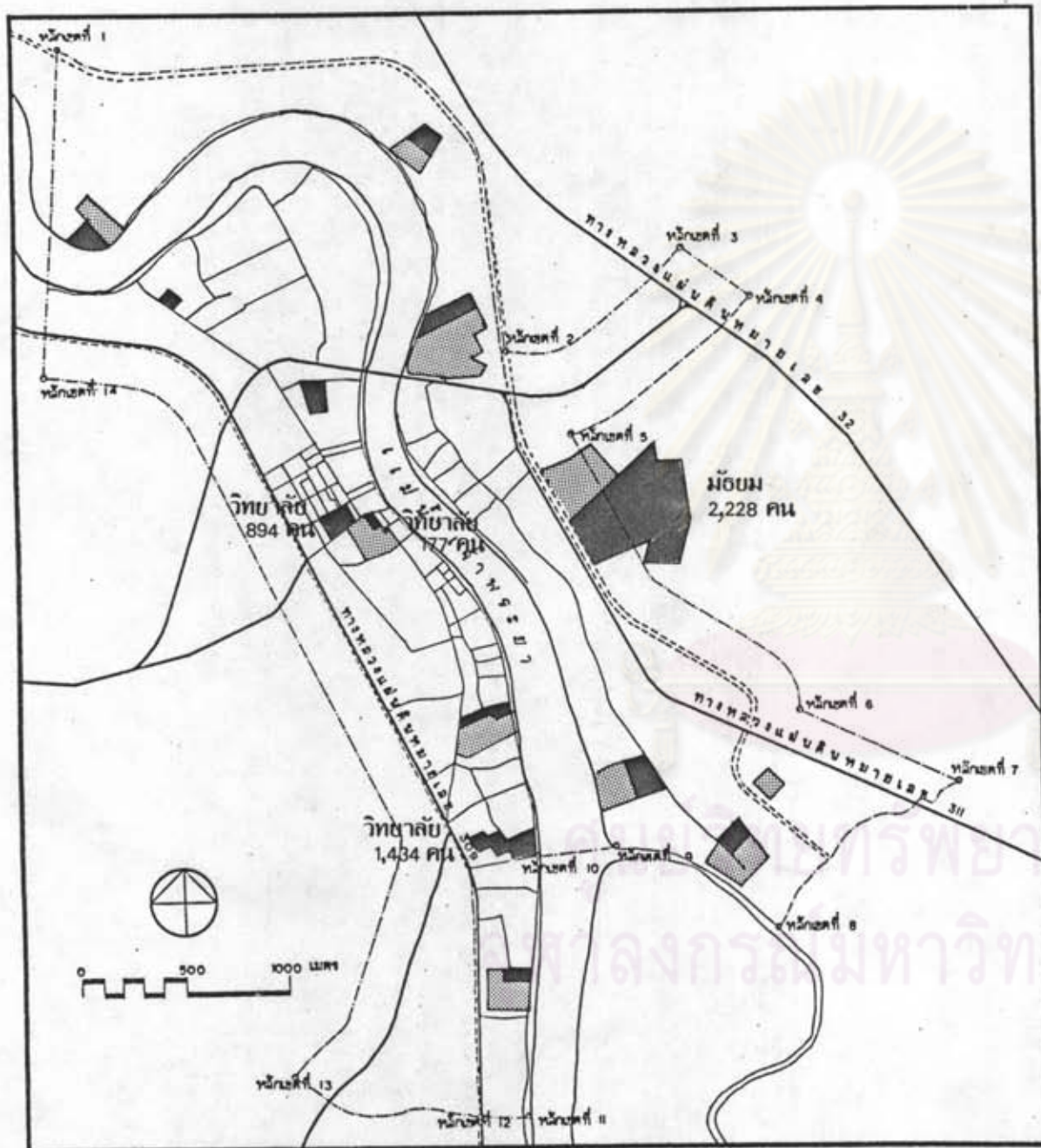
ระดับมัธยมศึกษา มีจำนวน 1 โรงเรียน มีจำนวนนักเรียน 2546 คน เป็นโรงเรียนประจำจังหวัดชาย-หญิง รวมกัน



ระดับอาชีวศึกษา ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี, วิทยาลัยอาชีวศึกษาสิงห์บุรี และพาณิชย์การสิงห์บุรีเปิดสอนในระดับ ปวช. ถึง ปวส. มีจำนวนนักเรียนรวมกันทั้งสิ้น 2,505 คน (แผนที่ 5.13)



- ① สถานที่ราชการ
 - ศาลากลาง
 - ที่ว่าการอำเภอ
 - สำนักงานเทศบาล
 - ศาล
 - กองกำกับการตำรวจอูธร
 - สำนักงานที่ดิน
- ② โรงเรียนบาล

การศึกษา	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองใหม่เก่า
กรณีศึกษา	เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี
แสดง	สถานที่ราชการ
ที่มา:	แผนที่ 5.12



การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองเชียงใหม่ —	
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี	
แสดง สถานศึกษา และศาสนาสถาน	
	สถานศึกษา
	ศาสนาสถาน
ที่มา:	แผนที่ 5.13

ค) ศาสนาสถาน

ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี มีวัด 12 แห่ง กระจายตัวอยู่ทั่วไปภายในชุมชนเป็นที่ประกอบพิธีกรรมและทำบุญในวันสำคัญทางศาสนา เป็นศูนย์กลางชุมชนในเขตละแวกบ้าน นอกจากนี้ยังมีศาลเจ้าอีก 1 แห่ง (แผนที่ 5.13)

ง) สถานที่พักผ่อน

ภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรียังไม่มีสวนสาธารณะหรือสนามเด็กเล่นปัจจุบันจึงใช้พื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสถานที่พักผ่อนและออกกำลังกายของชาวเมือง นอกจากนี้ก็มีสนามกีฬาจังหวัด 1 แห่ง และโรงภาพยนตร์ 2 แห่ง

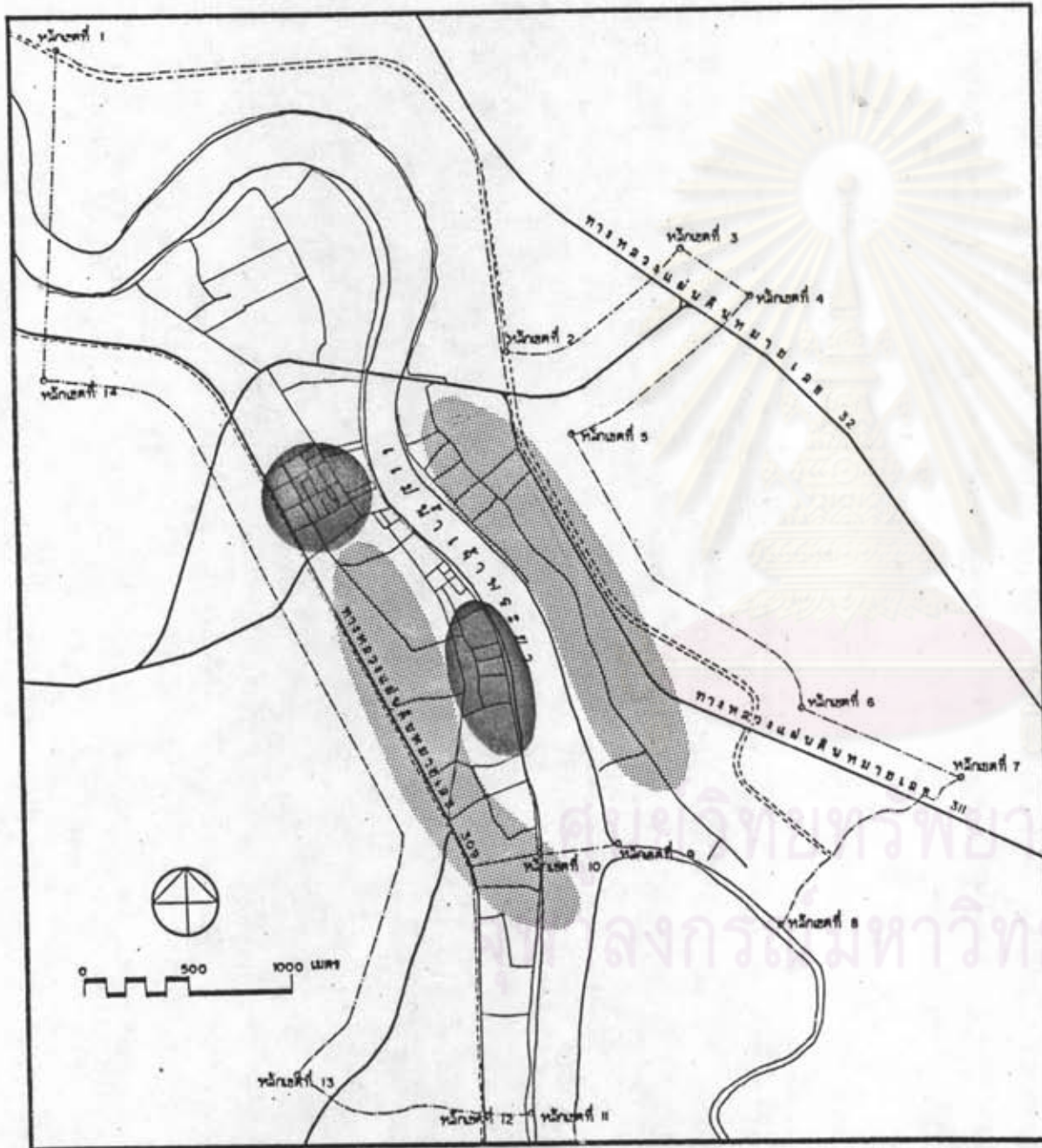
จ) ที่พักอาศัย

สำหรับที่อยู่อาศัยในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ส่วนใหญ่กระจายอยู่เป็นกลุ่มบริเวณที่อยู่กันหนาแน่น ได้แก่ บริเวณย่านการค้าและสองฟากถนนของเมืองซึ่งอยู่ระหว่างถนนธรรมโชติกกับถนนวิไลจิตต์ทางด้านเหนือขึ้นไปของถนนสิงห์วัฒนาทั้งนี้เพราะเป็นพื้นที่ชุมชนเดิม

ส่วนย่านพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ บริเวณด้านเหนือและด้านใต้ของย่านการค้าของชุมชน กับบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311

นอกจากนี้จะเป็นย่านพักอาศัยหนาแน่นน้อยซึ่งมีบ้านพักอาศัยกระจายอยู่ทั่วไป เช่น บริเวณสองฟากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309, 311 และ 335 เป็นต้น (แผนที่ 5.14)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
	ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

การศึกษา	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ
กรณีศึกษา	เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี
แสดง	ที่อยู่อาศัย
ที่มา:	แผนที่ 5,14

สรุป

การใช้ที่ดินภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีนั้น ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็นกิจกรรมศูนย์กลางได้ 5 กลุ่ม คือ กิจกรรมพาณิชยกรรม, สถาบันราชการและสาธารณะ, สถาบันการศึกษา, สถาบันศาสนาและกิจกรรมด้านบันเทิง ซึ่งศูนย์กลางต่าง ๆ นี้รวมกลุ่มกันอยู่ใจกลางชุมชนทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีที่อยู่อาศัยล้อมรอบกิจกรรมพาณิชยกรรมซึ่งตั้งอยู่ตรงกลางประกอบด้วยย่านการค้าและท่ารถ มีโรงพยาบาลประจำจังหวัดอยู่ติดกับย่านการค้าทางทิศเหนือและขนานข้างด้วยโรงพยาบาล 2 โรง ส่วนทางด้านใต้เป็นสถาบันการศึกษา, วัด และสถานที่ราชการ ซึ่งมีอาณาบริเวณที่อยู่ในขอบเขตระยะเดินเท้า 400 เมตรทั้งสิ้นถือว่าเป็นระยะที่คนตัดสนใจและพอใจที่จะใช้วิธีเดินอยู่ และมีโครงข่ายการสัญจรถนนตาเตาะรางที่เชื่อมกิจกรรมเหล่านี้เข้าด้วยกันอย่างดี ทำให้สภาพชีวิตภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีความคึกคัก เกิดความหลากหลายของกิจกรรมขึ้นในพื้นที่แต่การที่กิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้รวมกลุ่มกันอยู่ในระยะที่ใกล้กันเกินไปก็อาจทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของย่านการค้าของเมืองต่อไปในอนาคต (แผนภูมิที่ 5.7)

ลักษณะการใช้ที่ดินภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี มีการขยายตัวของกิจกรรมการใช้ที่ดินอย่างค่อนข้างเป็นระเบียบ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และ 311 เป็นเหมือนขอบเขตจัดกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชนให้อยู่ภายในพื้นที่ระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และ 311 กับแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้กิจกรรมภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีดำเนินอยู่ภายในพื้นที่ไม่ปะปนกับการสัญจรบนทางหลวง และมีการวางตัวของการใช้ที่ดินภายในแบ่งแยกกิจกรรมหน้าที่กันเป็นอย่างดี

ย่านการค้า เป็นบริเวณที่สามารถติดต่อได้สะดวกทั้งจากภายในและภายนอกชุมชน เนื่องจากตั้งอยู่ทางตอนเหนือของชุมชนใกล้สะพานข้ามแม่น้ำและเป็นชุมทางบรรจบของเส้นทางติดต่อกับภายนอกหลายสาย แต่การที่ย่านการค้าถูกปิดทางทิศเหนือด้วยโรงพยาบาลและทางทิศใต้ด้วยโรงเรียนและวัด ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวในแนวเหนือใต้ต่อไปในอนาคต

บริเวณที่อยู่อาศัย ซึ่งอยู่ถัดลงมาทางทิศใต้ของย่านการค้า สามารถติดต่อกับย่านการค้า สถานที่ราชการ หรือกิจกรรมอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดีด้วยโครงข่ายถนนภายในที่ยาวขนาดกั้นแนวลำแม่น้ำและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 แบ่งแยกการสัญจรภายในกับภายนอกชุมชนออกจากกันทำให้การสัญจรภายในบริเวณที่อยู่อาศัยมีความปลอดภัยไม่พลุกพล่านและไม่มีกิจกรรมอันใดที่จะรบกวนจึงเป็นบริเวณที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่อยู่อาศัย ส่วนบริเวณที่อยู่อาศัยทางฝั่ง

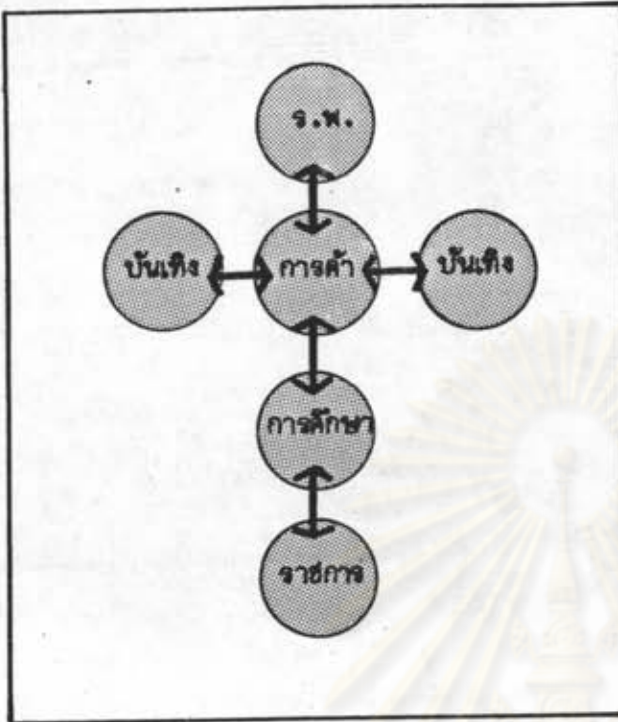
ตะวันออกก็มีลักษณะ โครงสร้างและโครงข่ายถนนใกล้เคียงกัน การติดต่อกับศูนย์กลางเมือง ต้องอาศัยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีการติดต่อที่ไม่ค่อยสะดวกนักเนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำแห่งนี้เป็นสะพานเก่าที่สร้างมานานแล้ว มีขนาดทางวิ่งที่เล็กมาก

บริเวณสถานที่ราชการ ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในทำเลที่สง่างามและสามารถติดต่อได้สะดวก เนื่องจากอยู่ไม่ไกลจากย่านการค้าและท่ารถมากนัก แต่การที่สถานที่ราชการ ตั้งอยู่ระหว่างถนนวิไลจิตต์กับถนนธรรมโชติ ซึ่งมีพื้นที่คับแคบ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัว

โรงเรียน, วัด ซึ่งมักจะตั้งอยู่ด้วยกัน ส่วนมากจะกระจายตัวอยู่ทั่วไปในบริเวณที่อยู่อาศัยเป็นศูนย์กลางภายในละแวกบ้านที่อยู่ในระยะเดินเท้าได้ จึงเป็นสถานที่ประกอบพิธีทางศาสนาและวันสำคัญของประชาชนในเขตละแวกและมีโรงเรียนประถมซึ่งอยู่ไม่ไกลจากบ้านมากนัก

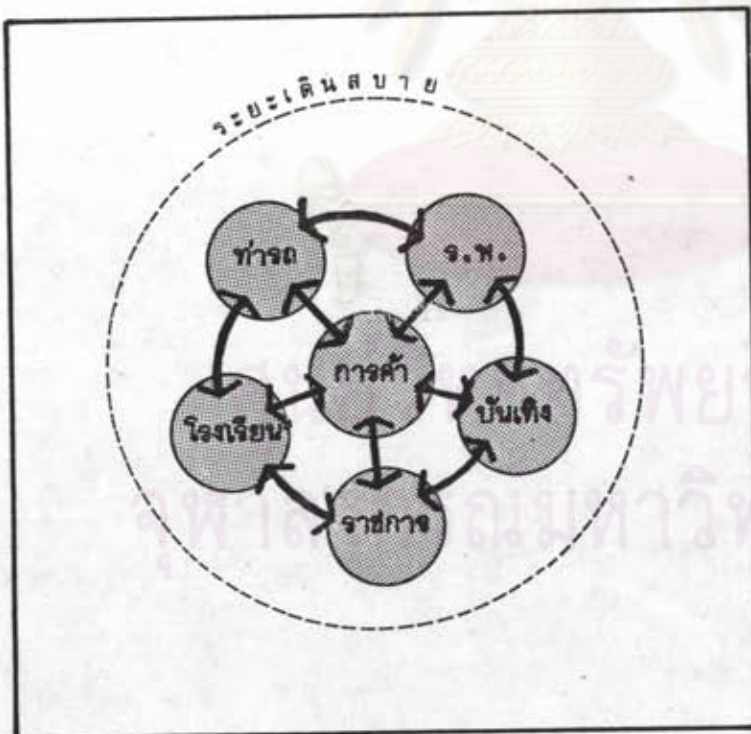
สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีขาดสวนสาธารณะหรือสถานที่พักผ่อนที่เหมาะสม บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำซึ่งสร้างเป็นเขื่อนกันน้ำน่าจะมีการปรับปรุงให้เป็นสภาพที่พักผ่อน, ออกกำลังกายของคนในชุมชน เนื่องจากพื้นที่ริมแม่น้ำเป็นทำเลที่มีความงดงามตามธรรมชาติที่น่ารื่นรมย์และอนุรักษ์ไว้ทั้งยังเป็นบริเวณที่ประชาชนสามารถติดต่อได้โดยสะดวกและไม่ไกลจากย่านการค้า

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รวมกลุ่มกิจกรรมศูนย์กลางชีวิตเมือง

"คึกคัก"



การติดต่อระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ
อยู่ในระยะ "เดินสบาย"

แผนภูมิที่ 5.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมศูนย์กลาง

5.4.2 การคมนาคม

ทางบก โครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองมีลักษณะเป็นตาตาราง (GRID) โดยมีถนนขลุ่ยสร้อยเป็นถนนสายหลักและมีถนนซอย 5 สาย เชื่อมระหว่างถนนขลุ่ยสร้อยและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ทำให้แบ่งพื้นที่ศูนย์กลางเมืองออกเป็นบล็อกสี่เหลี่ยม โครงข่ายถนนที่เกิดขึ้นแสดงให้เห็นถึงการได้มีการวางแผนกับการพัฒนาพื้นที่ของฝ่ายบริหารเทศบาลมาตั้งแต่อดีต ทำให้ภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองมีโครงข่ายถนนที่เป็นระเบียบสามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้อย่างเต็มที่และทำให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกถึงกันหมด

ส่วนถนนที่เชื่อมชุมชนเมืองสิงห์บุรีกับบริเวณภายนอกจะมีรถโดยสารสองแถวบริการรับส่งผู้โดยสารและผลิตผลทางการเกษตรกรรมจากพื้นที่รอบนอก โดยมีท่ารถจุดจอดรถสองแถวรวมกันอยู่บริเวณปากทางเข้าถนนพรหมโสภิตและฝั่งตรงข้ามริมคลองส่งน้ำประกอบด้วยเส้นทางเดินรถติดต่อกภายในจังหวัด จำนวน 17 สาย (ตารางที่ 5.9) เริ่มเวลาเดินรถประมาณ 5.00 - 18.00 น.ทุกวัน จะมีผู้โดยสารหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเช้าและช่วงเวลาเย็น

สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสาร บขส. ตั้งอยู่ระหว่างถนนนายแท่นกับถนนพรหมโสภิตภายในบริเวณศูนย์กลางเมืองและเป็นจุดจอดรถของรถโดยสารสายเหนือ (รถสาย 99) ดังนั้น ในวันหนึ่ง ๆ จะมีรถโดยสารสายเหนือเข้ามาแวะรับส่งผู้โดยสารในสถานีขนส่งแห่งนี้ประมาณวันละ 270 - 300 คัน และมีเส้นทางเดินรถประจำทางติดต่อกับจังหวัดกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงอีกรวม 10 สาย (ตารางที่ 5.10)

โครงข่ายถนน

สำหรับโครงข่ายถนนภายในเขตชุมชนเมืองสิงห์บุรีสามารถจำแนกถนนออกตามหน้าที่เป็น 4 ประเภท คือ

ถนนสายประธาน ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309, 311 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3032 เป็นเส้นทางติดต่อทั้งในระดับภาคและระดับจังหวัด

ถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนขลุ่ยสร้อยแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 ลงมาทางใต้ขนานกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ทำหน้าที่กระจายการจราจรจากสายประธานเข้าสู่ตัวเมืองผ่านย่านการค้าไปสู่บริเวณวัดโพธิ์แก้ววนพุด

ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนธรรมโชติ, ถนนวิไลจิตต์และถนนสังฆราช
ถนนธรรมโชติและถนนวิไลจิตต์ เป็นถนนที่ยาวนานคู่ไปกับแนวลำแม่น้ำเจ้าพระยาผ่าน
สถานที่ราชการ, บ้านพักข้าราชการ, บริเวณที่อยู่อาศัย จึงเป็นเส้นทางติดต่อระหว่างที่พักอาศัย
กับย่านการค้าและสถานที่ราชการ ส่วนถนนสังฆราชอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา
ยาวขนานกับลำแม่น้ำผ่านบริเวณที่พักอาศัย

ถนนซอย ส่วนใหญ่เป็นถนนสายสั้น ๆ ถนนที่สำคัญบริเวณย่านการค้า
ได้แก่ ถนนนายทองเหม็น, ถนนพันเรือง, ถนนนายแท่น, ถนนพรหมโสภิตและถนนนายจันทร์
หมวดเขียว ซึ่งเป็นถนนช่วงสั้น ๆ ที่เชื่อมระหว่างถนนสุขุมสรรค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309
นอกจากนี้ยังมีถนนซอยที่แยกจากถนนสายรองเพื่อเข้าที่พักอาศัยกระจายอยู่โดยทั่วไป(แผนที่ 5.15)

ทางน้ำ ในอดีตการคมนาคมขนส่งนิยมใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา
ซึ่งไหลผ่านชุมชนเมืองสิงห์บุรี แต่ปัจจุบันเมื่อหันมาใช้เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ การคมนาคม
ทางน้ำจึงเลิกใช้ไปในที่สุด

สภาพการจราจร

สภาพการจราจรภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีโดยเฉลี่ยไม่หนา
แน่นหรือเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางไปมามากนัก ยวดยานส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ซึ่งมีมาก
กว่า 60 x ของยานพาหนะประเภทอื่นทั้งหมดที่วิ่งในตัวเมือง บริเวณถนนในตัวเมืองที่มีปริมาณ
การจราจรหนาแน่น ได้แก่ ถนนสุขุมสรรค์, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และ 311 ในถนน
สุขุมสรรค์ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นที่สุดโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 16,000 - 18,100 คันต่อวัน
โดยปริมาณการจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วนจะอยู่ในช่วงเวลา 7.00 - 9.00 น. ในตอนเช้า
และ 16.00 - 17.00 น. ในตอนเย็นมีปริมาณการจราจรประมาณ 1,600 คันต่อชั่วโมง
บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 มีปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยประมาณ 8,600 คันต่อวัน
และบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 (ช่วงแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 เข้า
ตัวเมืองสิงห์บุรี) มีปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยประมาณ 7,012 คันต่อวัน ส่วนในถนนสายอื่น ๆ
ก็มีปริมาณการจราจรกระจายลดหลั่นกันไป

ปัญหาการจราจรเฉพาะจุดในตัวเมืองเกิดขึ้นบริเวณทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข 309 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ซึ่งมีการค้าขาย, การสัญจรไปทำงาน, การ
เดินทางไปโรงเรียน และรถโดยสารประจำทางเส้นทางสายนี้เป็นจำนวนมาก และอีกจุดหนึ่ง
ได้แก่ ปลายถนนสุขุมสรรค์ต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 ซึ่งเป็นสามแยกในช่วงเช้า-เย็น

มีการเดินทางผ่านบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ทำให้การสัญจรไปมาในช่วงนี้ไม่คล่องตัวและก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.9 แสดงจำนวนเส้นทางรถสองแถว, ระยะทาง, จำนวนเที่ยว ระหว่างชุมชน
เมืองสิงห์บุรีกับพื้นที่โดยรอบ

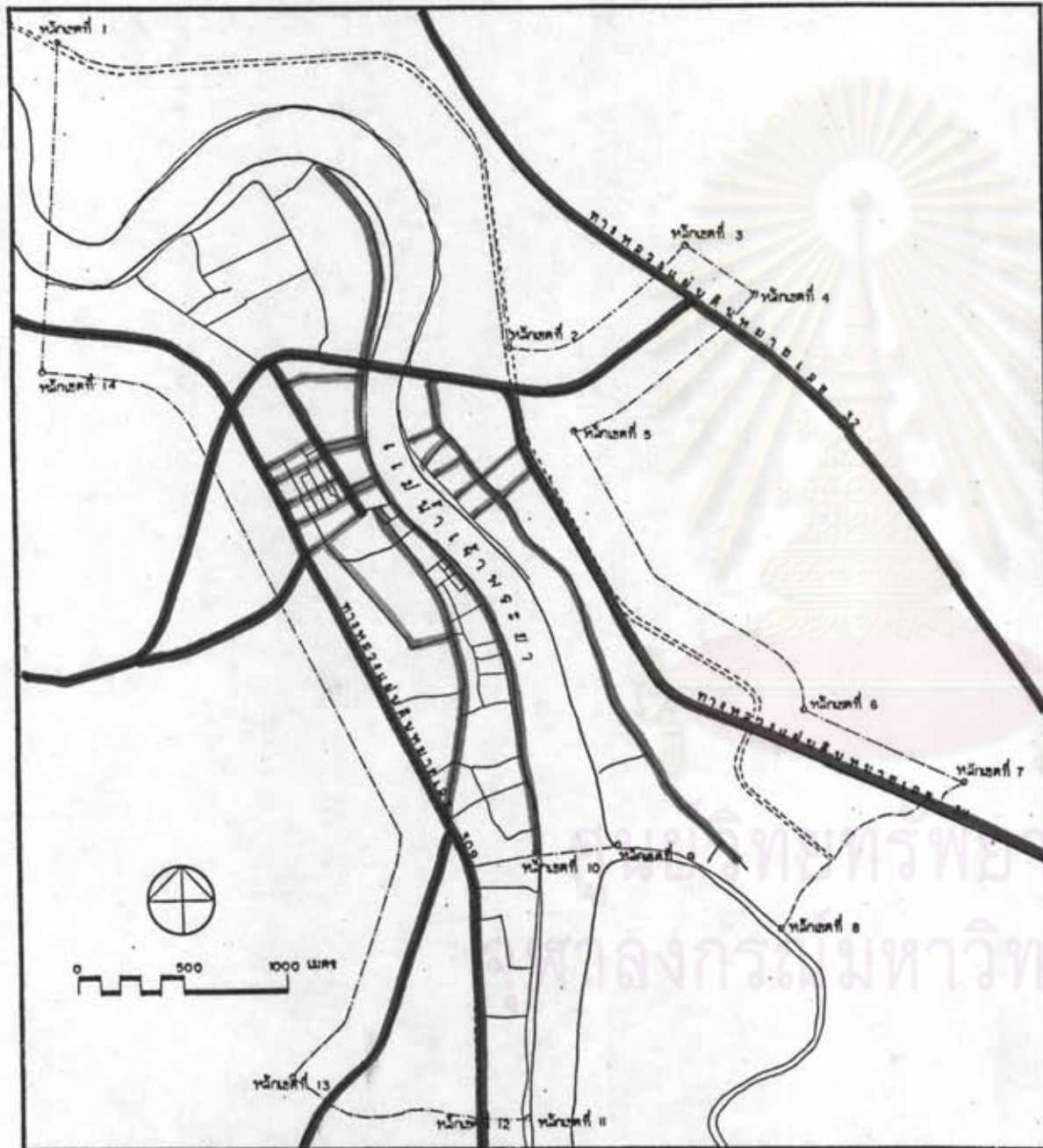
เส้นทาง	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนเที่ยว
วิทยาลัยเทคนิค - สถานีขนส่งผู้โดยสาร	4	39
โรงเรียนสิงห์บุรี - สถานีขนส่งผู้โดยสาร	6	25
สิงห์บุรี - วัดสามัคคีธรรม	35	38
สิงห์บุรี - บ้านหนองพาดแก้ว	33	28
สิงห์บุรี - วัดกระทุ่มปี่ - บ้านลำ	34	24
สิงห์บุรี - วัดกระทุ่มปี่ - วัดเจ้าสิงห์	24	24
สิงห์บุรี - ไทรราบ - อัมรินทร์	20	56 - 68
สิงห์บุรี - ท่าช้าง	21	30 - 36
สิงห์บุรี - วัดระนอนจักรสีห์	3	12 - 16
สิงห์บุรี - ตลาดไม้ตัด	42	26 - 32
สิงห์บุรี - อัมรินทร์	20	39 - 46
สิงห์บุรี - วัดตราขุ	22	52 - 64
สิงห์บุรี - วิทยาลัยเกษตรกรรมสิงห์บุรี	9	24 - 30
สิงห์บุรี - ปากคลองบางนุกตรา	15	14 - 18
สิงห์บุรี - วัดศรีวิชัย	9	2 - 6
สิงห์บุรี - วัดโบสถ์	11	34 - 48
สิงห์บุรี - วัดแหลมคาง	13	10 - 12

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัด กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 5.10 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสาร ระยะทาง จำนวนเที่ยวระหว่างชุมชน
เมืองสิงห์บุรีกับจังหวัดอื่น

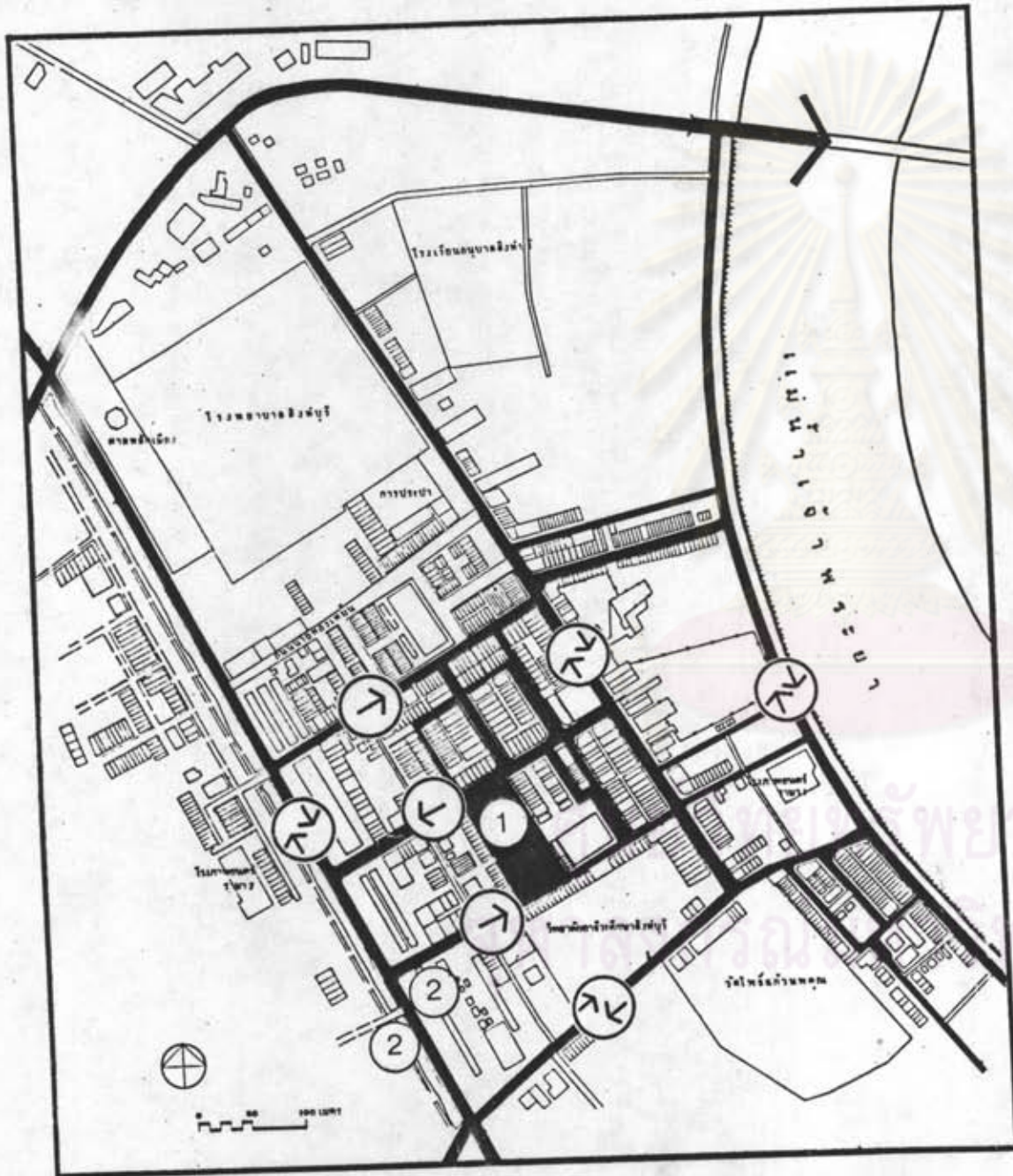
เส้นทาง	ระยะทาง	จำนวนเที่ยว
กรุงเทพฯ - สิงห์บุรี (ป.อ. 1)	154	20 - 24
กรุงเทพฯ - สิงห์บุรี	154	6 - 8
กรุงเทพฯ - สนนบุรี - สิงห์บุรี	185	24 - 28
สิงห์บุรี - สนนบุรี	32	42 - 54
สิงห์บุรี - ตะพานหิน	178	38 - 46
สิงห์บุรี - วงกลมวิชนาท	69	54 - 64
สิงห์บุรี - สุพรรณบุรี	143	74
อ่างทอง - สิงห์บุรี - ตาคลี	111	44
สิงห์บุรี - บ้านคอนปรุ	45	18
อ่างทอง - สิงห์บุรี - อุทัยธานี	111	10

ที่มา : ขนส่งจังหวัด กระทรวงคมนาคม



ลักษณะโครงข่ายถนนของชุมชนเมืองสิงห์บุรี เป็นแบบคาดขวาง (GRID) ทำให้สามารถติดต่อกันได้ ทั่วถึงและสะดวก โดยมีถนนขนานยาว เป็นถนนสายหลักภายในพื้นที่ย่านการค้าขนานกับแนวทางหลวง ทำให้แบ่งแยกปริมาณและขนาดการสัญจรบนถนน ทั้ง 2 ฝั่งชัดเจน

การศึกษา	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี	
แสดง ระบบถนน	
ถนนสายประธาน ถนนหลัก ถนนรอง ถนนซอย	ถนนหลัก ถนนรอง ถนนซอย
ที่มา :	แผ่นที่ 5.15



1 สถานีขนส่ง

2 ท่ารถสองแถว

การเดินทางโดยสายและรถสองแถวภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณทางหลวง ทำให้แบ่งแยกการสัญจรภายในเมืองกับการติดต่อระดับภาค เกิดความสับสนและความคั่งตัวต่อการสัญจรภายในเมือง

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมน้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แนวคิด ทิศทางการสัญจรและจุดจอดรถโดยสาร

ที่มา:

แผนที่ 5.16

สรุป

โครงข่ายถนนภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ส่วนใหญ่มีลักษณะยาวขนานไปกับลำแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่อาศัยกันอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ โดยมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 ตัดผ่านทางด้านเหนือของชุมชนและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ทอดยาวขนานกับชุมชนและโครงข่ายถนนในเมือง ถนนขุนสรุรงค์, ถนนธรรมโชติ, ถนนวิไลจิตต์และถนนภายในชุมชนที่ติดต่อกันระหว่างที่พักอาศัยกับย่านการค้ายาวขนานกับลำแม่น้ำและทางหลวงทำให้แบ่งแยกการจราจรภายในชุมชนนอกจากการสัญจรระดับภาคบนทางหลวง และมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนภายในกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 เกิดเป็นโครงข่ายถนนแบบตาตารางในบริเวณย่านการค้า

ภายในบริเวณย่านการค้า ถนนขุนสรุรงค์เป็นถนนสายหลักที่สำคัญอยู่กึ่งกลางระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 กับถนนวิไลจิตต์ รับหน้าที่เป็นเส้นทางการสัญจรภายในเมืองในระดับท้องถิ่น โดยมีโครงข่ายถนนซอยตัดเชื่อมระหว่างถนนขุนสรุรงค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ทำให้เกิดเป็นโครงข่ายตาตารางซึ่งเป็นโครงข่ายการติดต่อที่เหมาะสมกับพื้นที่ทำการค้าอย่างยิ่งเพราะช่วยให้เกิดการติดต่อที่ทั่วถึงและเสมอภาค กิจกรรมค้าขายที่หลากหลายซับซ้อนจะจัดวางลงตัวได้โดยเกี่ยวข้อยกันได้ถนัด สำหรับผู้มาเยือนก็สะดวกที่จะติดต่อเข้าถึงทั้งพื้นที่ ส่วนในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 โดยส่วนใหญ่จะรองรับการสัญจรในระดับภาคและเมืองซึ่งเกิดจากการสัญจรของรถโดยสารประจำทาง และการเดินทางเข้ามาทำการค้าภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีของประชาชนจากพื้นที่รอบนอก (แผนที่ 5.17)

จึงเห็นได้ว่า โครงข่ายการสัญจรของชุมชนเมืองสิงห์บุรีนี้มีการส่งต่อตามลำดับของถนน มีการวางโครงข่ายของถนนในเมืองที่ดีแบ่งแยกการสัญจรและหน้าที่ของถนนได้ชัดเจน ทำให้เกิดรูปแบบการใช้ที่ดินภายในเมืองที่เหมาะสม มีการกระจายความเจริญออกไปได้ทั่วไป ไม่กระจุกตัวแต่เฉพาะริมทางหลวงอย่างเช่นชุมชนเมืองอ่างทอง



- ถนนคาสระวางติดต่อกันเข้าถึงสะดวก
- แบ่งแยกการสัญจรในแต่ละระดับได้ดี

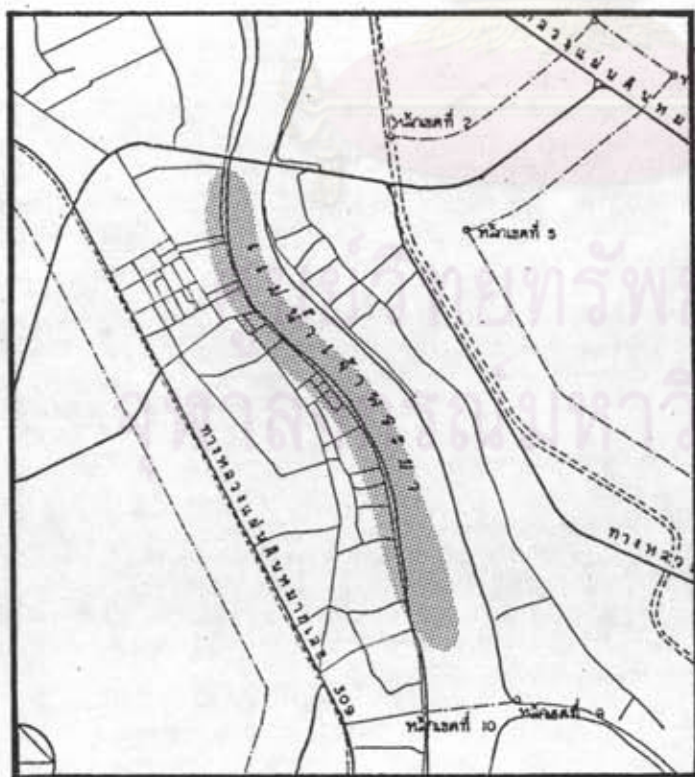
แผนที่ 5.17 แสดงการวิเคราะห์โครงข่ายถนน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

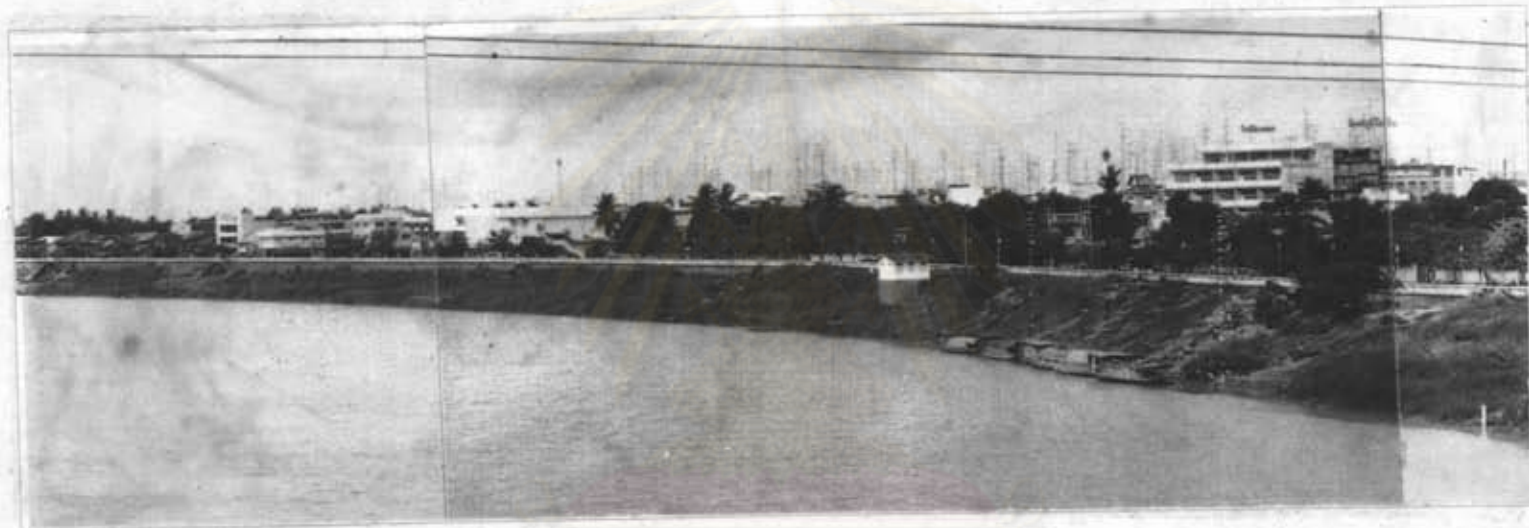
5.4.3 การใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ริมน้ำ

ในอดีตนั้นพื้นที่ริมน้ำของชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้ใช้ประโยชน์อย่างคึกคัก โดยเฉพาะบริเวณหน้าวัดโพธิ์แก้วซึ่งเป็นย่านการค้าเดิมเนื่องจากอาศัยเส้นทางน้ำเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง กิจกรรมชีวิตเมืองจึงเกิดขึ้นบริเวณ 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งการคมนาคมขนส่ง การค้าขายพบปะสัมพันธ์และที่อยู่อาศัย ต่อมาเมื่อโครงสร้างระบบการคมนาคมเปลี่ยนไปใช้เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้ขยายตัวออกไปบริเวณถนนขุนสรรค์และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 พื้นที่บริเวณริมน้ำจึงลดบทบาทความสำคัญลงใช้เป็นถนนเส้นหนึ่งที่ยาวขนานไปกับลำแม่น้ำคู่ไปกับแนวเขื่อนซึ่งสร้างขึ้นเพื่อกั้นน้ำในฤดูน้ำหลาก ไม่มีการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ริมน้ำอย่างแท้จริง ปัจจุบันประชาชนได้ใช้เป็นสถานที่พักผ่อนและออกกำลังกายภายในชุมชน (แผนที่ 5.18)

จึงเป็นเรื่องที่น่าเสียดายที่เราจะทอดทิ้งพื้นที่เมืองที่มีคุณค่าที่สุดของชุมชนให้เกิดประโยชน์เพียงแคเป็นแนวเขื่อนกั้นน้ำ เนื่องจากพื้นที่ริมน้ำเป็นบริเวณที่มีทัศนียภาพที่งดงาม น่าจะมีการพัฒนาดินแดนนี้ให้เกิดประโยชน์แก่ชีวิตในชุมชน



แผนที่ 5.18 แสดงการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ริมน้ำ



รูปที่ 5.1 พื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.4.4 ความสัมพันธ์ของอาคารกับการใช้ที่ดิน

จากการสำรวจชุมชนเมืองสิงห์บุรีบริเวณย่านการค้าของเมือง จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพ พบว่า

ลักษณะอาคารในชุมชนเมืองสิงห์บุรีส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกแถวสมัยเก่า แต่สภาพของอาคารยังคงอยู่ในสภาพที่ได้รับการดูแลรักษาที่ดีเนื่องจากเป็นอาคารที่ใช้ทำการค้าขายและพักอาศัยของเจ้าของเองจึงทำให้มีการดูแลรักษาอยู่เสมอ ตลาดสดและอาคารหน้าตลาดสดเป็นอาคารที่สร้างขึ้นบนที่ดินของเทศบาล ส่วนอาคารริมถนนขุนสรรค์ส่วนใหญ่เป็นอาคารของที่ราชพัสดุที่สร้างขึ้นในระยการสัญจรทางน้ำและทางบก สำหรับอาคารตึกแถวสมัยใหม่ปรากฏในบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งเป็นอาคารที่ถูกสร้างขึ้นในช่วงเวลาต่อมาและอาคารไม้ที่พบอยู่บริเวณย่านการค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนนายดอกมีสภาพทรุดโทรม (แผนที่ 5.19 และแผนที่ 5.22)

ความสูงของอาคารส่วนใหญ่จะเป็นอาคารสูง 3 ชั้น ซึ่งจะพบอยู่บริเวณที่อาคารติดถนน และพบอาคาร 4 ชั้นเป็นจำนวนน้อยส่วนใหญ่เป็นอาคารของธนาคารพาณิชย์ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณถนนขุนสรรค์และถนนนายแท่น สำหรับอาคารไม้ชั้นเดียวปลูกเป็นโรง-เพิง ได้แก่ อาคารตลาดสด, และบริเวณบ่อหลาล็อค 1 - 3 (แผนที่ 5.20)

การใช้อาคารส่วนใหญ่มีการใช้อาคารทั้งการค้าและพักอาศัยร่วมกัน และพบอาคารที่ใช้เป็นที่เก็บของร่วมกับพักอาศัยปะปนเล็กน้อยบริเวณตรอกซอยที่ไม่ติดถนน (แผนที่ 5.21)

จะเห็นว่าความสัมพันธ์ของอาคารกับการใช้ที่ดินภายในย่านการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรีนี้สามารถสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะการขยายตัวของชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้ แต่อาจจะไม่ชัดเจนเท่ากับชุมชนเมืองอ่างทอง เนื่องจากการเปลี่ยนศูนย์กลางการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรีเกิดขึ้นแล้วขยายตัวจากศูนย์กลางใหม่ออกไปไม่ได้มีการเคลื่อนตัวเหมือนเช่นชุมชนเมืองอ่างทอง แต่จะเห็นทิศทางการขยายตัวของย่านการค้าที่เกิดขึ้นจากบริเวณตลาดสดและถนนขุนสรรค์จากนั้นก็ค่อย ๆ กระจายตัวออกไปตามลักษณะอาคารและความสูงของอาคารจนเต็มพื้นที่ระหว่างถนนขุนสรรค์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และมีบางส่วนที่ขยายตัวข้ามแนวทางหลวงไป (แผนที่ 5.23)



ลักษณะอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกแถวสมัยเก่าตั้งอยู่บริเวณตอนกลางของพื้นที่ ซึ่งสร้างขึ้นในช่วงระยะเวลาการสัญจรทางน้ำและทางบก

โรงเรียน

ได้แก่บริเวณย่อยตลาดกอก 1-3 ซึ่งเป็นสถานที่ขายสินค้า การเกษตร

อาคารท้องแถวไม้

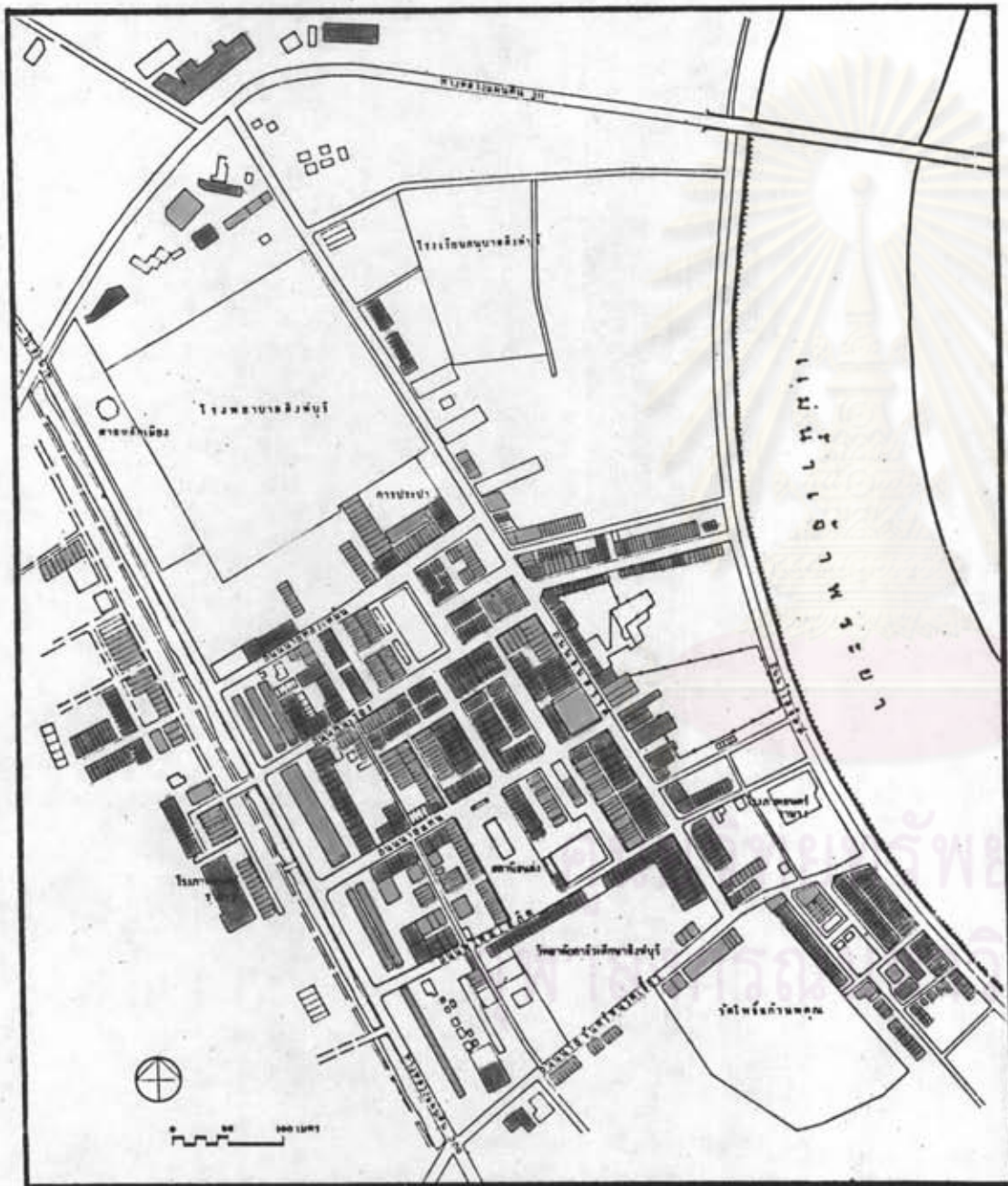
ได้แก่บริเวณย่านการค้าเดิมตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

การศึกษา: ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมน้ำเจ้าพระยา

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ลักษณะอาคาร

	อาคารแถว	โรงเรียน
ไม้ถาวร	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ครึ่งตึก ครึ่งไม้	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ตึกสมัยเก่า	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ตึกสมัยใหม่	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



ความสูงอาคาร

ส่วนใหญ่จะมีความสูง 3 ชั้น ซึ่งจะพบอยู่บริเวณอาคารที่ติดถนน และอาคาร 4 ชั้น บริเวณถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นที่ตั้งของธนาคารพาณิชย์

สำหรับอาคารไม่ขึ้นเดียวปลูกเป็นโรงเตี๊ยม ได้แก่ บริเวณย่านตลาดน้อย 1-3

การศึกษา ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ ———

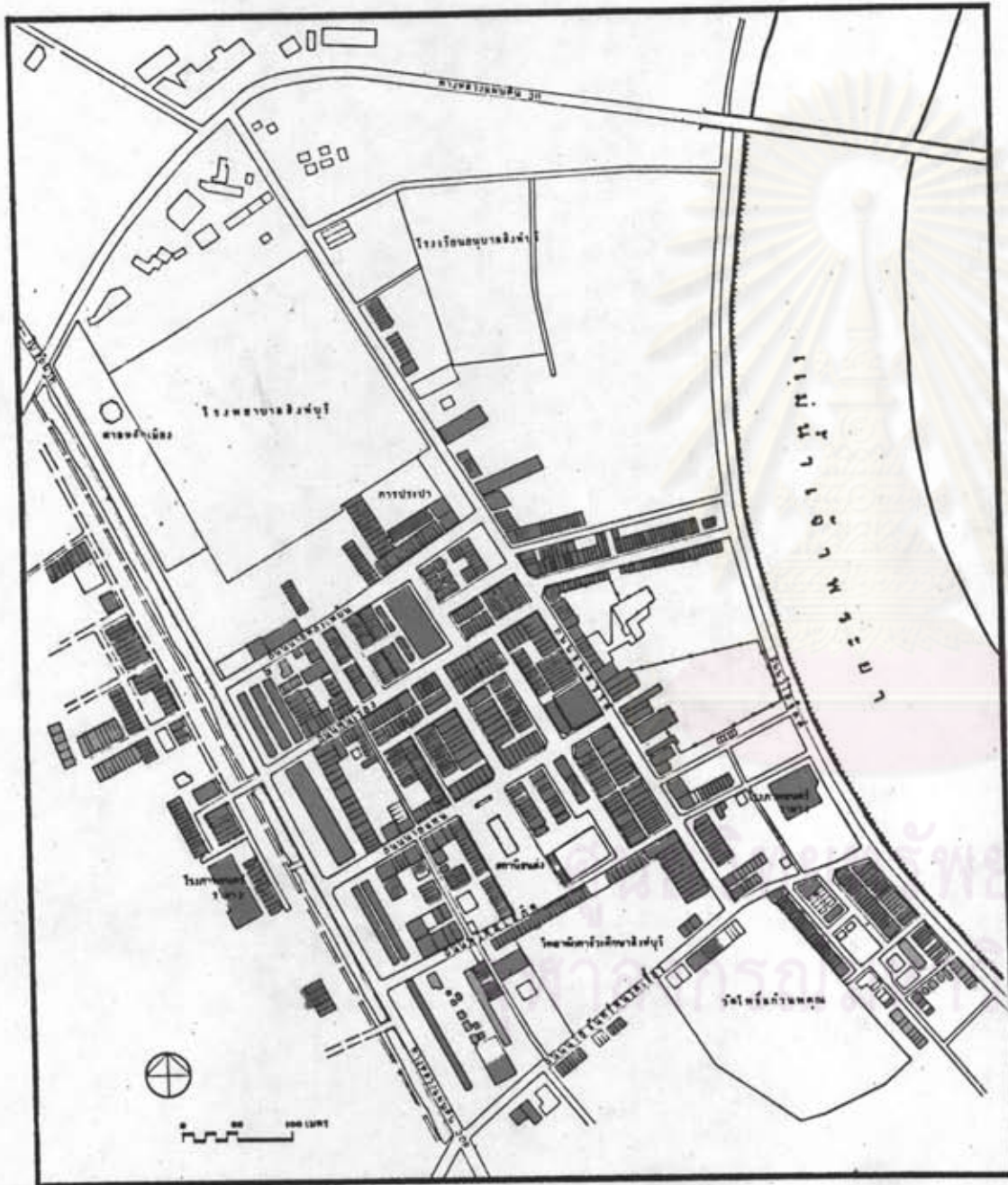
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ความสูงอาคาร

- อาคารไม่ขึ้นเดียว
- ตึก 3 ชั้น
- ห้องแถวไม้ 2 ชั้น
- ตึก 4 ชั้น
- ตึก 2 ชั้น

ที่มา :

แผนที่ 5,20



การใช้อาคาร

อาคารส่วนใหญ่ใช้ทำการค้าและพักอาศัย
 ร่วมกับแผนอาคารที่ใช้เป็นที่เก็บของร่วมกับพักอาศัย
 ประปนเล็กน้อยในบริเวณพื้นที่ที่ไม่ติดถนน และ
 รอบนอกของย่านการค้า

การศึกษา: ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมน้ำเจ้า

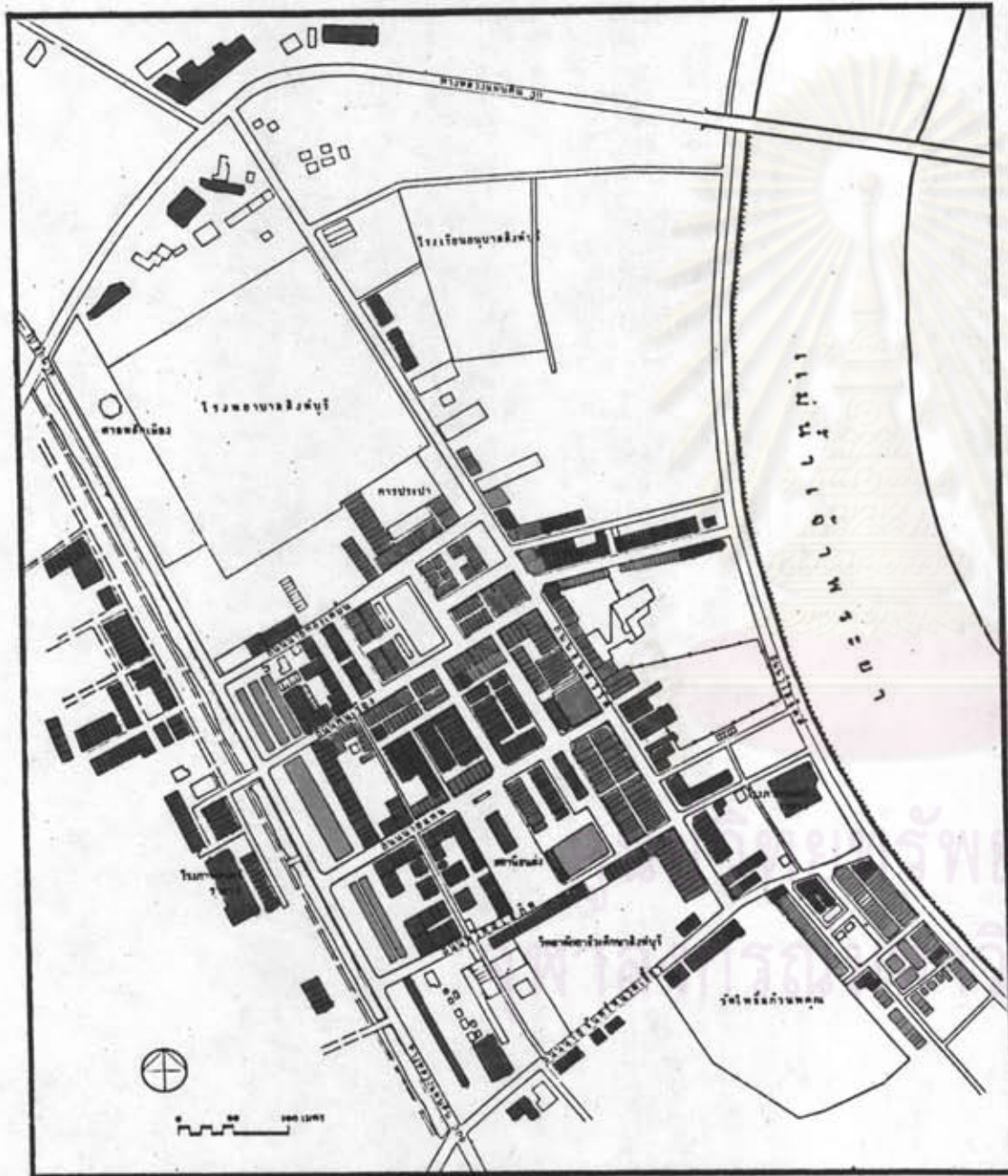
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง การใช้อาคาร

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  พักอาศัย |  สลัด + พักอาศัย |
|  พักอาศัย + ค้าขาย |  เก็บของ |
|  ค้าขาย |  เก็บของ + พักอาศัย |

ที่มา :

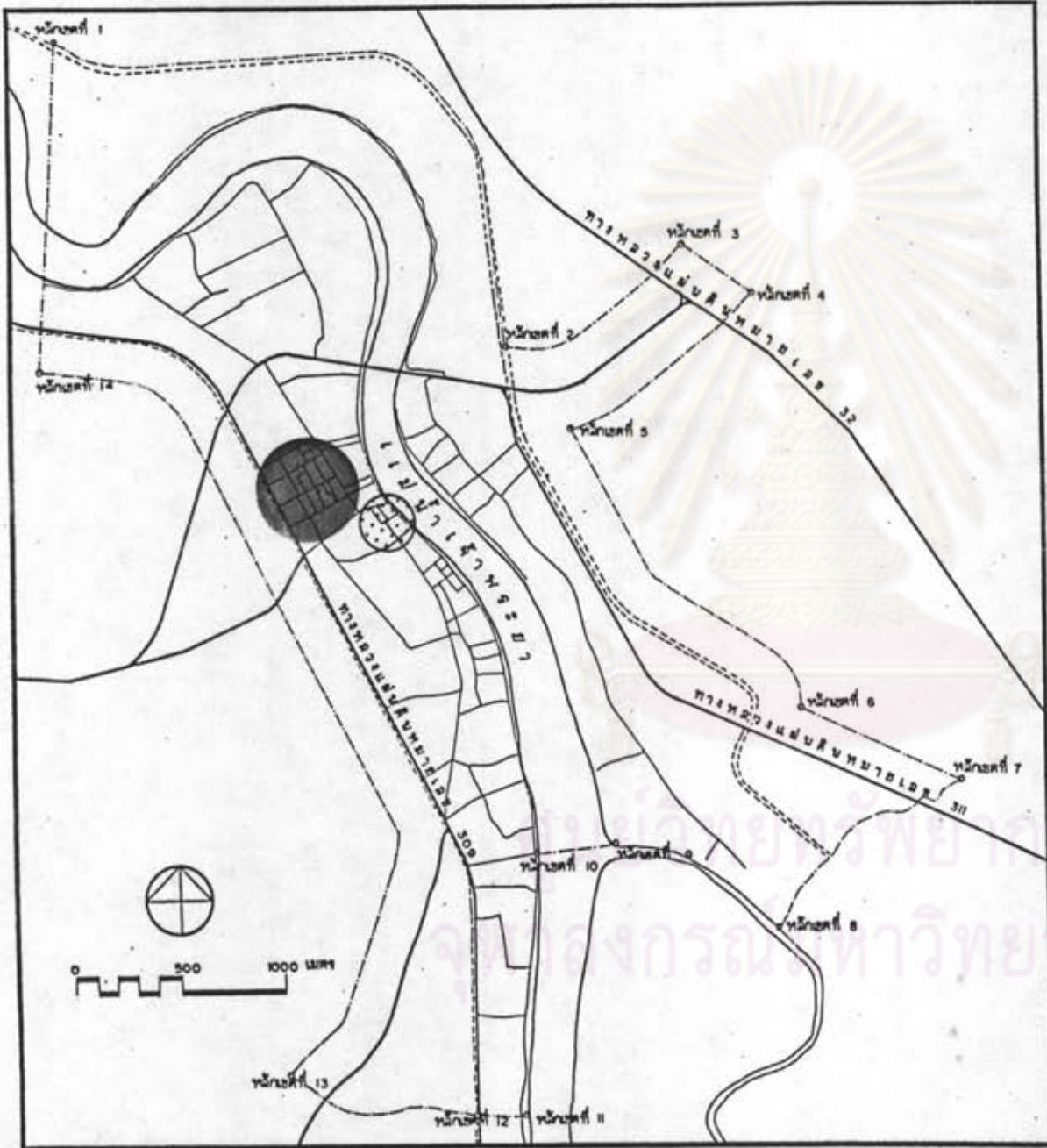
แผนที่ 5.21



สภาพอาคาร

อาคารส่วนใหญ่ถึงแม้จะเก่าสร้างมานาน แต่ก็ได้รับการดูแลรักษาที่ดี จึงยังคงอยู่ในสภาพที่ดี เนื่องจากยังใช้เป็นที่พักอาศัยและที่อาศัย เจ้าของจึงมีการปรับปรุงดูแลอยู่ตลอดเวลา

การศึกษา	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองอังกอร์
กรณีศึกษา เมืองอังกอร์, เมืองสิงคโปร์	
แสดง	สภาพอาคาร
■	เก่าและทรุดโทรม
■	เก่าแต่ยังได้รับการดูแล
■	ใหม่
□	ดูแลทอใช้
ที่มา :	แผนที่ 5.22



ลักษณะอาคารภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี
 มีลักษณะผสมผสานกันในบริเวณพื้นที่ศูนย์กลาง
 การค้า เนื่องจากเป็นการขยายตัวของย่านการค้า
 ในบริเวณเดิมจนเต็มพื้นที่ภายในโครงข่ายถนน
 ตาดะวาง

การศึกษา	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมน้ำเจ้า
กรณีศึกษา	เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี
แนวคิด	ความสัมพันธ์ของอาคารกับการใช้ที่ดิน
	<ul style="list-style-type: none"> ● สีทึบ 2-4 ชั้น ● สีทึบ 2 ชั้น ● สีจุด 2 ชั้น ● สีจุด 2 ชั้น ● สีจุด 2 ชั้น
ที่มา :	แผนที่ 5.23

5.4.5 กิจกรรมการค้า

กิจกรรมการค้า นับว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของชุมชนเมืองสิงห์บุรี นอกจากจะให้บริการแก่คนในชุมชนแล้วยังทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการซื้อขายสินค้าในระดับจังหวัด เป็นตลาดรับซื้อสินค้าการเกษตรจากพื้นที่รอบข้างและในขณะเดียวกันก็เป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าต่าง ๆ ตามความต้องการของท้องถิ่นโดยรอบ ในวันหนึ่ง ๆ จะมีประชาชนจากพื้นที่รอบข้างเข้ามาทำการค้าและใช้บริการภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี เป็นจำนวนมากซึ่งปรากฏให้เห็นในรูปของกิจกรรมการค้าต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในชุมชน

กิจกรรมการค้าภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีประกอบด้วยการค้าในระดับท้องถิ่นระดับจังหวัดและระดับภาคประสานกันอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง โดยการค้าในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัด ได้แก่ กิจกรรมการค้าในอาคารและการค้าหาบเร่แผงลอย ส่วนการค้าในระดับภาค ได้แก่ การเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าเกษตรเพื่อลำเลียงไปขายยังจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งการค้าทั้งสามนี้ก่อให้เกิดรูปแบบการใช้ที่ดินและการวางตัวของกิจกรรมภายในย่านการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรีหรืออย่างไร เป็นเรื่องที่จะทำการศึกษาต่อไป

ก) กิจกรรมการใช้อาคาร

จากการสำรวจภาคสนามเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.2532 พบว่ากิจกรรมการใช้อาคารในเขตชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีจำนวนประมาณ 526 แห่ง ซึ่งสามารถจำแนกกิจกรรมต่าง ๆ ออกเป็นหมวดใหญ่ ๆ ได้ 6 หมวด ได้แก่

1. กิจกรรมขายปลีก
2. กิจกรรมด้านบริการ
3. กิจกรรมด้านบริการอื่น ๆ
4. กิจกรรมขายส่ง
5. กิจกรรมด้านการผลิต
6. กิจกรรมด้านการขนส่ง

ชนิดของกิจกรรมที่พบมากที่สุดภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการค้าปลีก คิดเป็นร้อยละ 58.74 รองลงมาได้แก่ กิจกรรมด้านบริการและกิจกรรมด้านการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 21.29 และ 8.55 ตามลำดับ ส่วนสินค้าที่พบมากที่สุดได้แก่สินค้าเกี่ยวกับเครื่องแต่งกายและเครื่องประดับ คิดเป็นร้อยละ 15.39 รองลงมาได้แก่สินค้า

เกี่ยวกับการบริโภคและบริการด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 12.16 และ 10.83 ตามลำดับ
(ตารางที่ 5.11) และมีการกระจายของกิจกรรมการดำเนินงาน (แผนที่ 5.24)



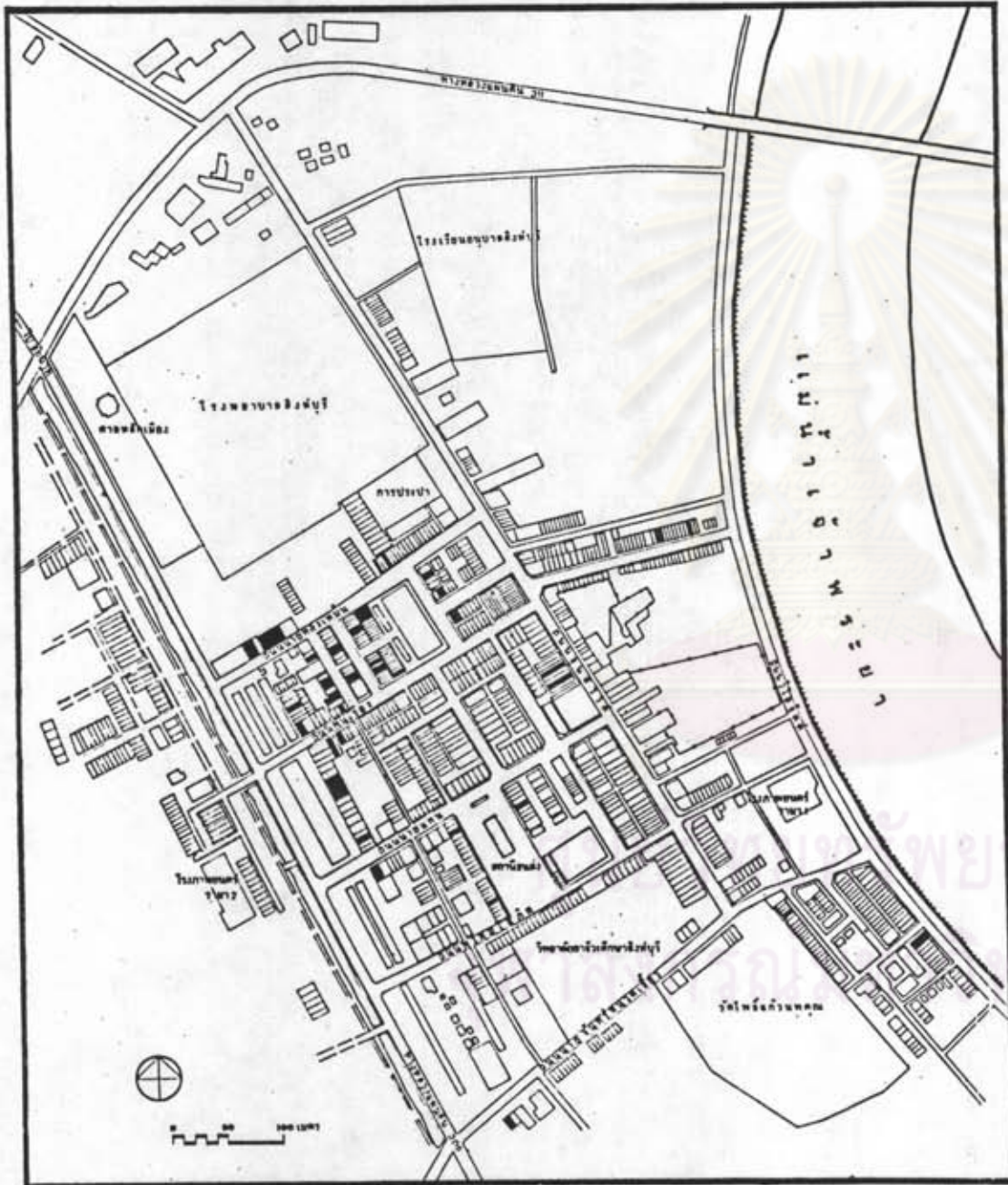
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



พินิจจำแนกประเภทการใช้ที่ดิน

1. กิจกรรมราชการ	□ สำนักงานราชการ	□ สถาบันวิชาชีพ
■ สำนักงานบริหารระดับกลาง	■ สำนักงานพัฒนา-บูรณาการโครงการเกษตร-ประมง	■ โรงแรม
■ สำนักงานเจ้าชายน้อย	■ สำนักงานบริหารเคหะชนบท, เคหะสังคมวิดิ/สงฆ์	■ สำนักงาน
■ อาคาร		■ สำนักงานเกษตร
■ เขตเคหะชุมชน	■ สำนักงานบริหาร	■ อุทยาน
■ สำนักงานบริหารระดับสูง	■ บริการด้านวิชาชีพ	■ เครื่องเล่น
■ เครื่องเล่น	■ สำนักงานเกษตร	■ ศาลา
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	■ วิถีสงฆ์
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	
■ เครื่องเล่นกีฬา	■ บริการด้านสุขภาพ	

การศึกษา	
การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองเชียงใหม่	
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองฉะเชิงเทรา	
แสดง กิจกรรมการใช้อาคาร	
ที่มา: จากการสำรวจ	แผนที่ 5.24



ร้านค้า

ร้านค้าภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีจำนวน 44 แห่ง เป็นที่รวบรวมสินค้าของชำให้แก่ชาวบ้านรอบนอกที่เข้ามาซื้อของชำกลับไปขายยังชุมชนของตน ร้านค้าส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณตลาดสด และรับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเดินรถตลอดสูงและสะดวกต่อการขนส่ง

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองวิมมวาท —————



กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ร้านค้า



ร้านขายยา

มีจำนวน 19 แห่ง กระจายตัวอยู่ทั่วไป

การศึกษา  การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองรัตนโกสินทร์ 

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ร้านขายยา



เครื่องแต่งกายและเครื่องประดับ

ประกอบด้วยร้านขายเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม จำนวน 69 แห่ง
 ร้านทอง 12 แห่ง ประเภทร้านขายเสื้อผ้ายังสามารถแบ่งออกเป็นร้านขายเสื้อผ้าธรรมดาและร้านขายเสื้อผ้าแฟชั่น ซึ่งร้านขายเสื้อผ้าธรรมดาก็จะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 309 และรอบตลาดสด ส่วนร้านขายเสื้อผ้าแฟชั่นทั้งส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนสุขุมวิท

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ ————

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง เสื้อผ้า, เครื่องประดับ

- เสื้อผ้าธรรมดา
- เสื้อผ้าแฟชั่น

ที่มา :

แผนที่ 5.27



ร้านสินค้าและอุปกรณ์การเกษตร

มีจำนวน 12 แห่ง ร้านค้าที่ขายสินค้าจำพวกข้าวสาร อาหารสัตว์, เมล็ดพันธุ์พืช, ยาน้ำแมลง ส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณถนนต้นเรียง ส่วนอุปกรณ์การเกษตร จำพวกเครื่องจักรกลต่าง ๆ เช่น รถไถ, เครื่องสูบน้ำ มีอยู่ 5 แห่ง กระจายกันอยู่คานนอกริมทางหลวง หมายเลข 309 และถนนสุนทรวิจิตร เนื่องจากต้องใช้เนื้อที่มากและสามารถขนถ่ายได้สะดวก

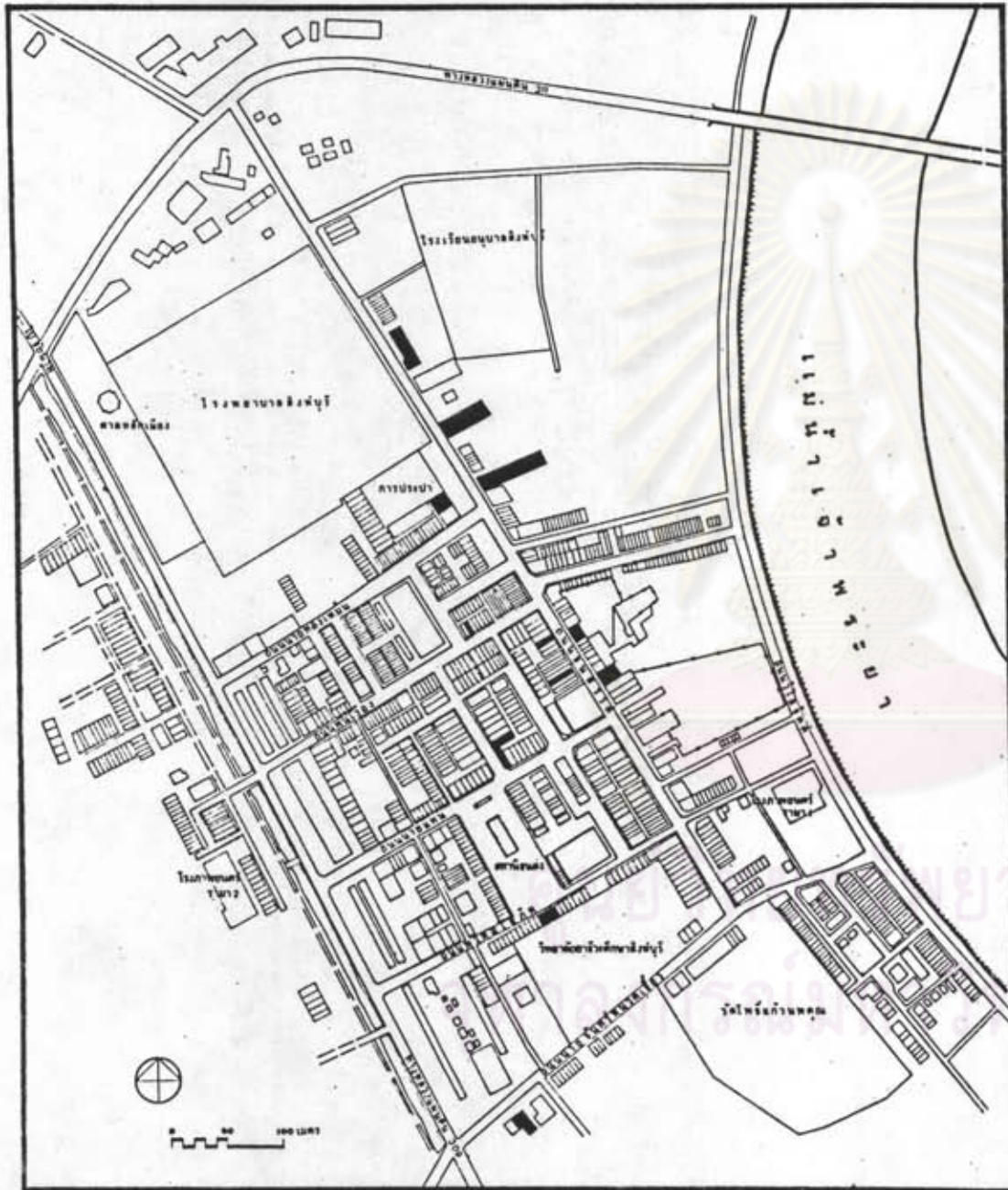
การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริ่นแหม่ ———

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง สินค้าการเกษตร และอุปกรณ์การเกษตร

ที่มา :

แผนที่ 5.28



ร้านเครื่องมือและวัสดุก่อสร้าง

มีจำนวน 18 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นร้านขายเครื่องมือ
และวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ บริการทั้งขายปลีกและขายส่ง
จะกระจายตัวอยู่บริเวณถนนสวนสราศ และปากทางเข้า
ออกย่านการค้า เนื่องจากร้านค้าเหล่านี้ต้องใจเนื้อที่กับ
สินค้ามาก และต้องการความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า



การศึกษา ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง เครื่องมือ และวัสดุก่อสร้าง

ที่มา :

แผนที่ 5.29



ร้านบริการด้านบุคคล

ประกอบด้วยร้านตัดเสื้อบุรุษและสตรี 24 แห่ง
 ร้านเสริมสวยสตรี 26 แห่ง ร้านแต่งผมบุรุษ 7 แห่ง
 กระจายตัวทั่วไป

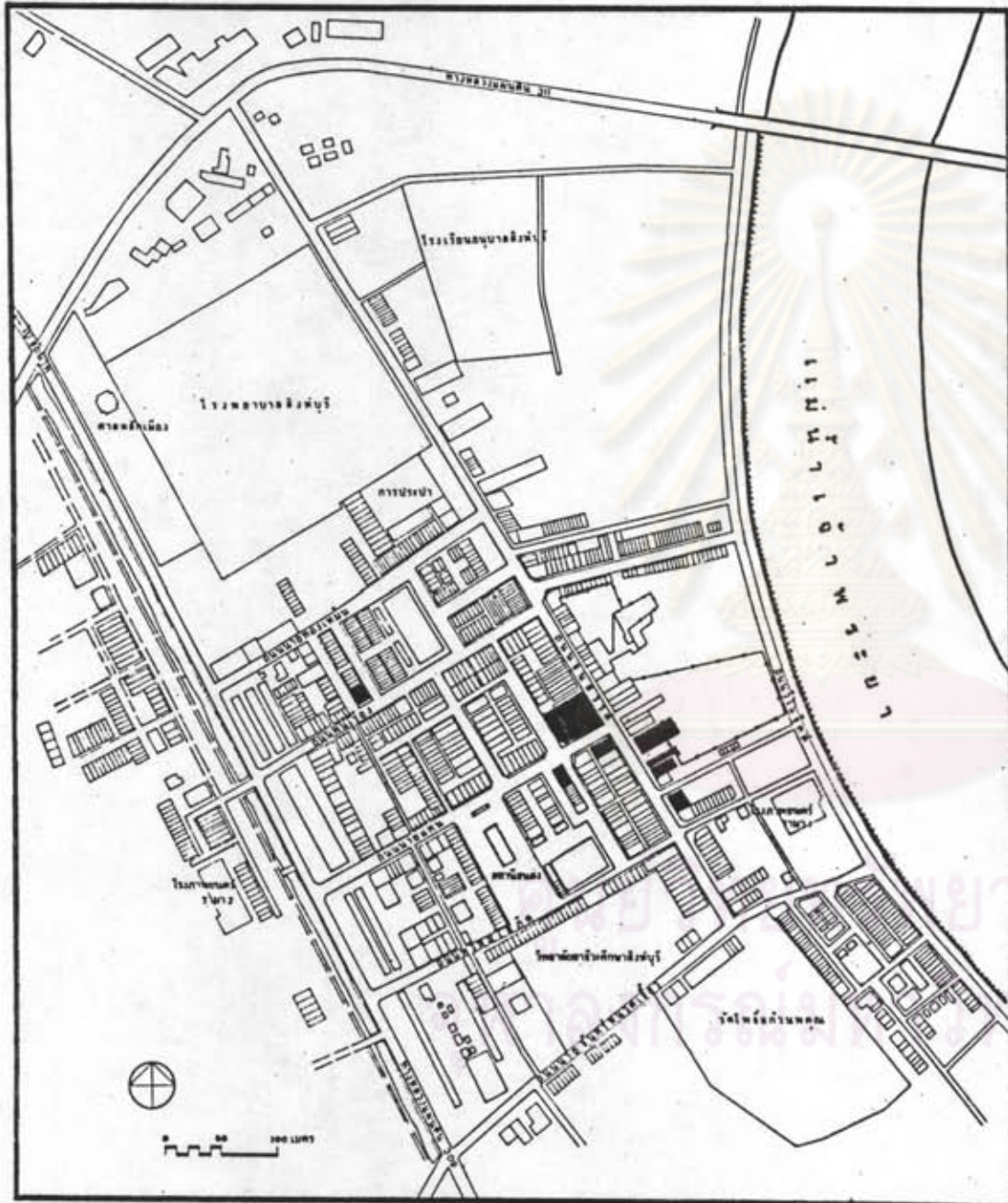
การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมน้ำเก่า

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง บริการด้านบุคคล

ที่มา :

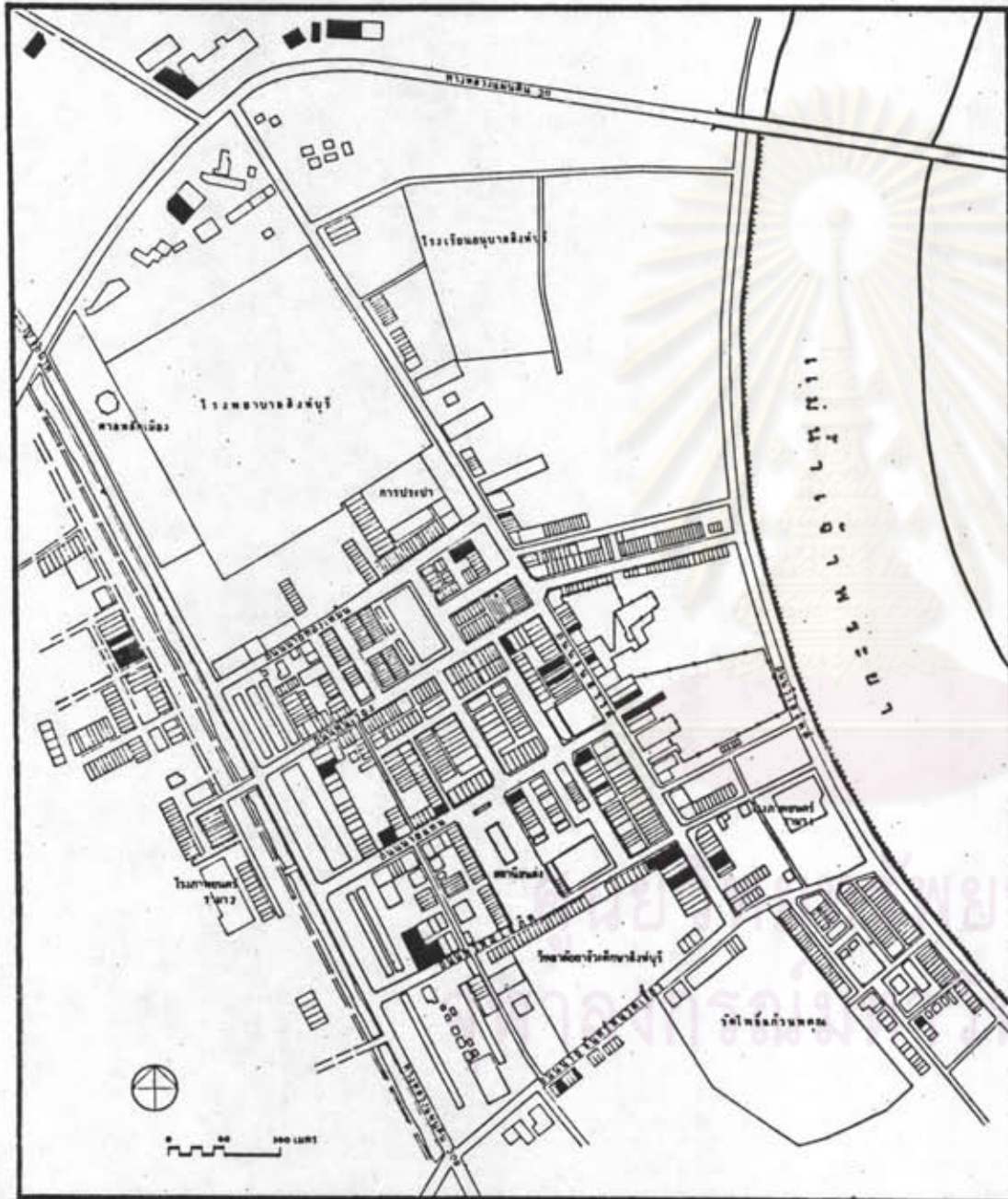
แผนที่ 5.30



ธนาคาร

นอกจากชุมชนเมืองสิงห์บุรี เป็นศูนย์กลาง
การค้าแล้วยังเป็นศูนย์กลางทางด้านการเงินของจังหวัด
ด้วย ภายในชุมชนประกอบด้วยธนาคารจำนวน 9 แห่ง
จับกลุ่มกันอยู่เขตเทศบาลและถนนนายแท่น

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองสิงห์บุรี	
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี	
แสดง	ธนาคาร
พื้นที่	
ที่นาระ	แผนที่ 5.31



ร้านจำหน่ายอุปกรณ์และบริการเกี่ยวกับเครื่องยนต์

ประกอบด้วยตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และ
รถจักรยานยนต์ จำนวน 7 แห่ง นอกนั้นเป็นร้าน
จำหน่ายอะไหล่, อุปกรณ์เครื่องยนต์, ตู้ซ่อมรถยนต์
และจักรยานยนต์ ร้านประดัดยนต์ จำนวน 34 แห่ง
ร้านค้าเหล่านี้กระจายตัวอยู่บริเวณถนนสวรรค์
และริมทางหลวงหมายเลข 309 และ 311

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —————

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง จำหน่ายยานพาหนะ, อุปกรณ์และบริการ
เกี่ยวกับเครื่องยนต์

ที่มา:

แผนที่ 5.32

สรุป

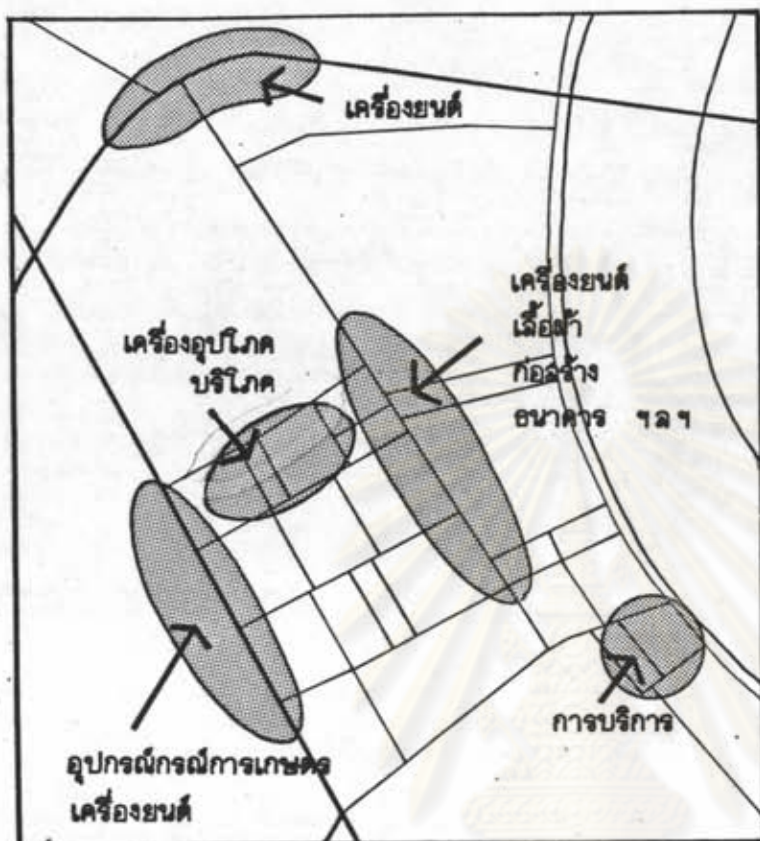
จากการศึกษากิจกรรมการใช้อาคารของการค้าแต่ละประเภท พบว่า กิจกรรมการค้าที่เกิดขึ้นภายในย่านการค้าของชุมชนเมืองสิงห์บุรีพหุหนาแน่นบริเวณระหว่างถนนขุนสรศักดิ์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ร้านค้าส่วนใหญ่จะอยู่ในระยะรัศมี 200-300 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินเท้าได้สบาย พื้นที่การค้าทั้งหมดสามารถเข้าถึงได้สะดวกโครงข่ายถนนตาตะราง กิจกรรมการค้าต่าง ๆ จึงมีการกระจายตัวปะปนกันในบริเวณย่านการค้า แต่ก็สามารถวิเคราะห์จำแนกความสัมพันธ์ของสินค้าแต่ละประเภทได้ดังนี้

กิจกรรมการค้าประเภทเครื่องอุปโภคบริโภค จำพวกข้าว, เครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน, เสื้อผ้า จะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณรอบตลาดสดและถนนหน้าเรือ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเดินตลาดสูงซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นชาวบ้านจากภายนอกชุมชนที่เข้ามาหาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคในบริเวณนี้และยังสามารถลำเลียงขนถ่ายสินค้าขึ้นรถโดยสารบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 หรือสถานีขนส่ง บขส. ได้สะดวก ดังนั้นบริเวณโดยรอบตลาดสดและถนนหน้าเรือจึงเป็นร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าที่สนองต่อความต้องการพื้นฐานของประชาชนเป็นส่วนใหญ่

กิจกรรมการค้าบริเวณถนนขุนสรศักดิ์ ซึ่งเป็นถนนสายหลักและมีกิจกรรมต่าง ๆ ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ธนาคาร, โรงแรม, ร้านจำหน่ายรถจักรยานยนต์, อุปกรณ์การเกษตร, เครื่องมือและวัสดุก่อสร้าง, เครื่องแต่งกายและเครื่องประดับ เนื่องจากเป็นบริเวณที่สามารถเข้าออกและขนส่งถ่ายสินค้าได้สะดวก สินค้าส่วนใหญ่บริการทั้งคนในชุมชนและคนจากชุมชนข้างโดยเฉพาะร้านอุปกรณ์การเกษตร, เครื่องมือวัสดุก่อสร้าง, รถจักรยานยนต์มีขอบเขตการให้บริการที่กว้างมาก

ส่วนกิจกรรมการค้าบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และ 311 ส่วนใหญ่เป็นกิจการค้าประเภทบริการและเกี่ยวกับเครื่องยนต์ เช่น สินค้าอุปกรณ์การเกษตร, ซ่อมรถและประดับยนต์ ซึ่งต้องใช้เนื้อที่มากและเนื่องจากเป็นสินค้าหรือบริการชั้นสูง ไม้มีความต้องการบ่อยนักจึงไม่จำเป็นต้องอยู่ในบริการย่านการค้าหนาแน่น

สำหรับบริเวณชุมชนเดิมยังคงมีบางส่วนทำกิจกรรมค้าอยู่ กิจการค้าส่วนใหญ่เป็นร้านค้าประเภทการบริการ เช่น ร้านอาหาร, ตัดเสื้อ, แต่งผม ซึ่งส่วนใหญ่บริการให้แก่ชุมชน เนื่องจากอยู่ในระยะห่างจากบริเวณศูนย์กลางการค้า (แผนที่ 5.33)



แผนที่ 5.33 วิเคราะห์การกระจายตัวของกิจกรรมการใช้อาคาร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข) การค้าหาบเร่แผงลอย

จากการศึกษาลักษณะการค้าหาบเร่แผงลอยภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีอยู่เป็นจำนวนมากและทางเทศบาลได้อนุญาตให้มีการวางขายสินค้าได้ในบริเวณบ่อหลาล็อค 1 - 3 ริมหางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และถนนทองเหมีน มีจำนวนผู้ค้าและสินค้าเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงเวลาต่าง ๆ จึงได้ทำการแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ช่วง คือ ในช่วงเวลา 7.00, 12.00 และ 17.00 น. เพื่อให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมทางการค้าที่เกิดขึ้นภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี (ตารางที่ 5.12)

เวลา 7.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มียุคค้ามากที่สุดถึง 810 ราย เป็นเวลาที่ชาวบ้านพื้นที่รอบนอกนำผลผลิตการเกษตรของตนเข้ามาวางขายและเข้ามาจับจ่ายซื้อขายภายในชุมชน สินค้าที่วางขายมากที่สุด ได้แก่ สินค้าประเภทเนื้อสัตว์ มีจำนวน 255 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.5 ส่วนใหญ่วางขายอยู่บริเวณถนนนายทองเหมีนและตลาดสดเทศบาล รองลงมาได้แก่ สินค้าประเภทผัก จำนวน 243 ราย คิดเป็นร้อยละ 30 วางขายหนาแน่นบริเวณบ่อหลาล็อค 2 และกระจายทั่วไปบริเวณถนนนายทองเหมีน ในบริเวณบ่อหลาล็อค 1 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกผลไม้ขายส่ง และมีร้านขายของชำปลูกเป็นเงินไม้ยูงและขายสินค้าอยู่บริเวณบ่อหลาล็อค 1 - 3 เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ชาวบ้านต่างอำเภอเข้ามาจับจ่ายซื้อของเป็นจำนวนมาก (แผนที่ 5.34)

เวลา 12.00 น. ผู้ค้าในเวลานี้ลดลงเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในบริเวณบ่อหลาล็อค 1 - 3 เนื่องจากชาวบ้านต่างอำเภอที่เข้ามาซื้อขายสินค้าได้แยกย้ายกันกลับไปหมด สินค้าที่ยังคงมีขายอยู่บริเวณนี้ ได้แก่ ผลไม้, ร้านชำ, รัยขายอาหารและเสื้อผ้า จำนวนผู้ค้าในเวลานี้ลดลงเหลือเพียง 482 ราย สินค้าประเภทผักมีจำนวนลดลงมากที่สุดเหลือผู้ค้าอยู่เพียง 75 ราย และประเภทเนื้อสัตว์เหลือเพียง 153 ราย บริเวณถนนนายทองเหมีนยังคงมีจำนวนผู้ค้าหนาแน่นและไม่เปลี่ยนแปลงมากนักเนื่องจากเป็นบริเวณที่จับจ่ายของชาวเมือง (แผนที่ 5.35)

เวลา 17.00 น. จำนวนผู้ค้าและพื้นที่การค้าได้ลดลงเหลือจำนวน 253 ราย ส่วนใหญ่ขายสินค้าประเภทอาหารและกับข้าววางขายอยู่บริเวณถนนนายทองเหมีนรอบตลาดสด ตลาดในเวลานี้ส่วนใหญ่เป็นลูกค้าชาวเมืองเนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่เลิกงานของผู้คนในชุมชนต่างพากันหาซื้อกับข้าว ดังนั้นบริเวณริมถนนสุนทรศักดิ์และซอยหน้าตลาดสดเทศบาลจึงมีร้านค้าประเภทอาหารคาวหวานอยู่เป็นจำนวนมาก (แผนที่ 5.36)



รหัสการค้าจำแนกสินค้าของผู้ค้ารายย่อย

1 แป้ง	4 ผัก	8 ของชำ
■ ข้าว	■ ผักสด	■ ของชำ
■ ก๋วยเตี๋ยว	■ หอม กระเทียม	9 อาหารคาว
■ ขนมจีน	■ ผักคอง	■ ซ็อกเก็ตบ้าน
2 เนื้อสัตว์	5 ผลไม้	■ บังคับประทาน
■ หมู	■ ผลไม้	10 อาหารหวาน
■ วัว ควาย	■ หน่อไม้	■ ขนมอื่น ๆ
■ เนื้อวัว	■ หน่อไม้คอง	■ เครื่องดื่ม
■ เนื้อหมู	6 ดอกไม้	11 สินค้าอุปโภค
■ เนื้อไก่	■ ดอกไม้สด	■ เครื่องใช้ส่วนตัว
3 โปรตีน	7 เครื่องปรุง	■ เครื่องประดับ
■ ไข่	■ เครื่องแกง	■ เนื้อผ้า
■ เนื้อสัตว์		■ ของเล่น
■ อื่น ๆ		■ อื่น ๆ

บริเวณตลาด 1, 2



การศึกษา	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ
กรณีศึกษา	เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี
แสดง	การกระจายตัวหาบเร่ แผงลอย
	 7.00 น. 26 ต.ค. 32
ที่มา :	จากการสำรวจ
	แผนที่ 5.34



ต. นายทองเหม็น



บริเวณบ่อปลา 1,2

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —————

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

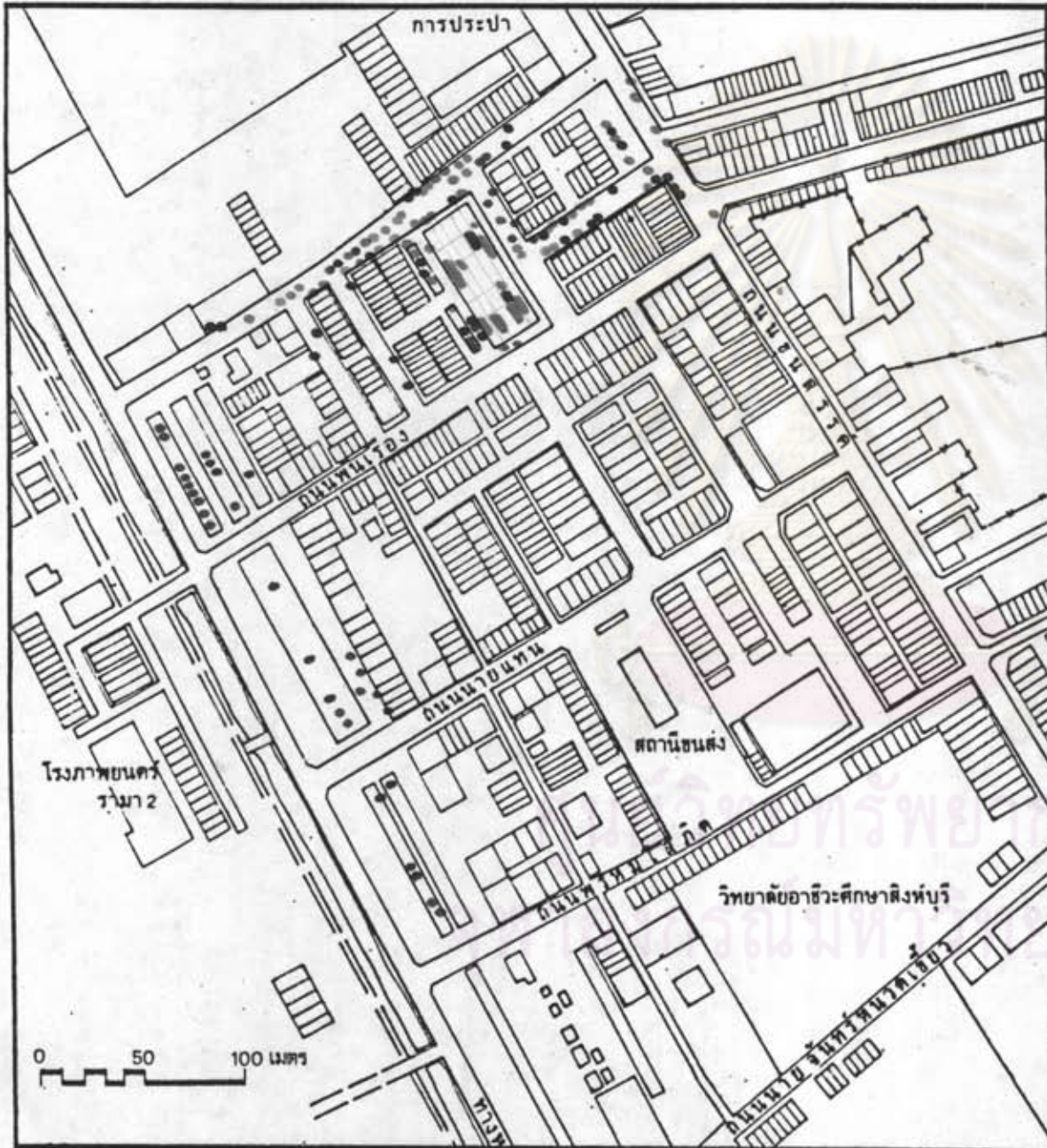
แสดง การกระจายตัวหาบเร่ แผงลอย



12.00 น.
26 ต.ค. 32

ที่มา: จากการสำรวจ

แผนที่ 5.35



บริเวณหน้าตลาดเทศบาล



การศึกษา: การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองระบมแม่ฟ้า

กรณีศึกษา: เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง: การกระจายตัวหนาแน่น แผงลอย



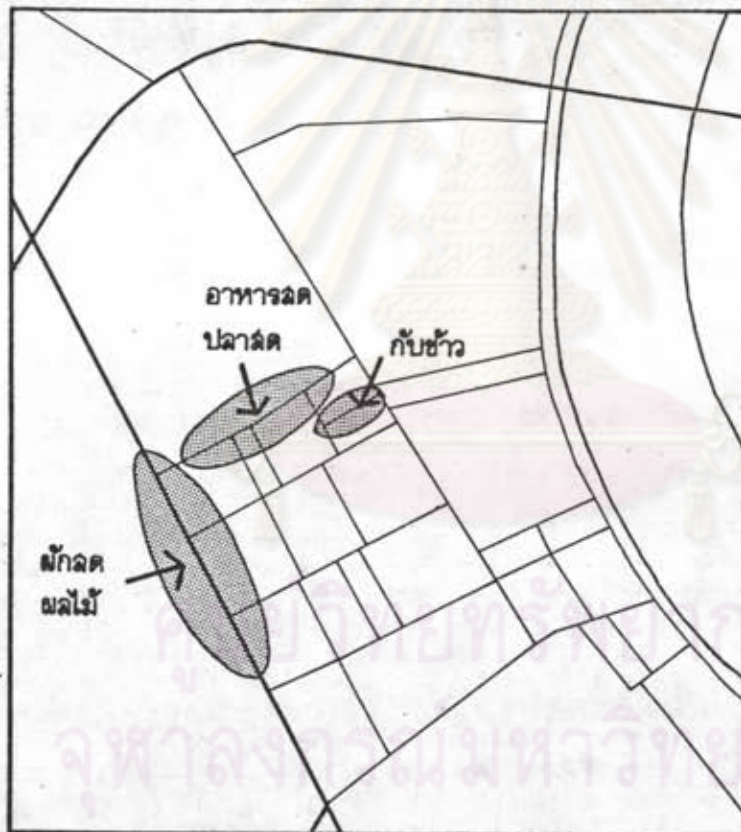
17.00 น.
26 ต.ค. 32

ที่มา: จากการสำรวจ

แผนที่ 5.36

สรุป

การค้าหาบเร่แผงลอยภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ได้กำหนดพื้นที่ในการวางขายสินค้า ในบริเวณบ่อหลาล็อค 1-4 และถนนนายทองเหม็น และพบการกระจายตัวของสินค้าจำแนกเป็น ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้ สินค้าประเภทผักสด ผลไม้ วางขายอยู่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และมีจำนวนลดลงตามช่วงเวลา จนเวลาประมาณ 9.00 น. การค้าบริเวณนี้ ลดลงเหลือจำนวนน้อยมาก และสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค, อาหารสด, พลาสติก วางขายอยู่ตลอดแนวถนนนายทองเหม็น โดยในช่วงเวลาเย็นจะมีร้านกับข้าวต่าง ๆ บริเวณหน้าตลาด เทศบาลเป็นจำนวนมาก



แผนที่ 5.37 วิเคราะห์การกระจายตัวของหาบเร่แผงลอย

ค) สถานีขนถ่ายสินค้าการเกษตร

จากผังภาคกลางได้เสนอแนะแนวทางและกำหนดบทบาทของชุมชนเมืองสิงห์บุรีเป็นศูนย์กลางซื้อขายผลผลิตทางการเกษตรในระดับท้องถิ่น เนื่องจากที่ตั้งของชุมชนเมืองสิงห์บุรีได้เปรียบกว่าชุมชนอื่น สามารถติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวกมีถนนสายเอเชียอยู่ห่างเพียง 2 กิโลเมตร จึงทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรีเป็นจุดกึ่งกลางของตลาดสินค้าเกษตรในบริเวณภาคกลางตอนบน

ตลาดขนถ่ายสินค้าเกษตรในชุมชนเมืองสิงห์บุรี ในอดีตทำการค้าอยู่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และบ่อหลาล็อค 1-4 แต่เนื่องจากไปกีดขวางการสัญจรบนทางหลวงทางเทศบาลจึงได้จัดสถานที่บริเวณฝั่งตะวันตกของคลองส่งน้ำตรงข้ามถนนพรหมโสกิตให้เป็นสถานที่ค้าขายแต่ไม่มีผู้ค้าเข้าไปใช้สถานที่ดังกล่าว เนื่องจากอยู่ห่างจากบริเวณตลาดสดและขาดการส่งเสริมอย่างจริงจังจึงกลับมาทำการค้าในบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ตามเดิมซึ่งมีสถานที่คับแคบ ประกอบกับทางเทศบาลได้กวดขันในเรื่องความเป็นระเบียบของการค้าจึงทำให้จำนวนรถบรรทุกสินค้าการเกษตรจากที่ต่าง ๆ เข้ามาทำการค้าขายภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีลดน้อยลงเป็นจำนวนมากและจำนวนรถบรรทุกสินค้าเกษตรเหล่านี้ได้กระจายไปยังชุมชนอื่นใกล้เคียงเพิ่มขึ้นแทน เช่น ชุมชนเมืองอ่างทอง เป็นต้น

ตลาดสินค้าเกษตรของชุมชนเมืองสิงห์บุรีจะแตกต่างกับชุมชนเมืองอ่างทองตรงที่สินค้าการเกษตรเหล่านี้จะไม่นิยมขนส่งลำเลียงไปขายยังตลาดในกรุงเทพฯ แต่จะกระจายไปสู่จังหวัดและชุมชนใกล้เคียงแทน การค้าบริเวณตลาดสินค้าการเกษตรจะเริ่มเวลาประมาณ 18.00 น. เรื่อยไปตลอดทั้งคืนจนถึงในเวลาเช้า ซึ่งจะมีรถบรรทุกสินค้าจากจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือทยอยนำสินค้าเข้ามาขายบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และบ่อหลาล็อค 1 - 3 โดยมีพ่อค้าจากจังหวัดใกล้เคียงและภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีมาเลือกซื้อสินค้าตลอดคืน และลำเลียงไปขายยังตลาดในชุมชนของตนเอง จนถึงเวลาเช้าประมาณ 6.00 น. (แผนที่ 5.38)



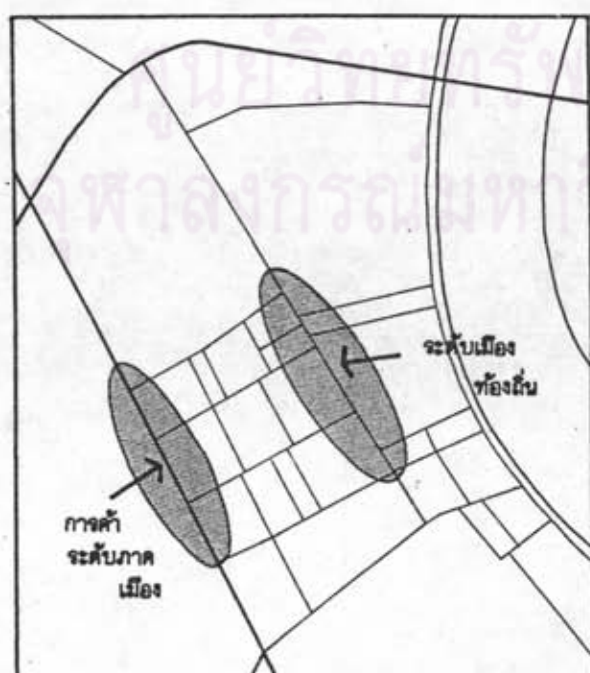
แผนที่ 5.38 แสดงตลาดขนถ่ายสินค้าการเกษตร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สรุป

ย่านการค้าภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีมีการประกอบกันของการค้าในระดับต่าง ๆ หลายระดับเช่นเดียวกับชุมชนเมืองอ่างทอง ทำให้ชุมชนเมืองสิงห์บุรี เป็นศูนย์กลางของการซื้อขายสินค้าและบริการที่สำคัญภายในจังหวัด กล่าวคือ นอกจากจะเป็นศูนย์กลางในการจำหน่ายสินค้าให้แก่ประชาชนในชุมชนและประชาชนจากพื้นที่โดยรอบแล้วยังทำหน้าที่เป็นตลาดรับซื้อสินค้าการเกษตรจากพื้นที่โดยรอบ ดังจะเห็นได้จากกิจกรรมการค้าในอาคารภายในชุมชนซึ่งมีสินค้าและบริการในระดับสูงอยู่หลายชนิด การมีตลาดขนถ่ายสินค้าการเกษตรที่รับซื้อสินค้าการเกษตรจากพื้นที่โดยรอบ ซึ่งชาวบ้านจะนำเข้ามาวางขายภายในชุมชนและมีการนำไปขายกระจายไปสู่จังหวัดใกล้เคียงต่อไป กล่าวได้ว่าชุมชนเมืองสิงห์บุรีในปัจจุบันทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของจังหวัด

ถึงแม้ว่าภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรีจะเป็นศูนย์กลางการค้าในหลายระดับทั้งการค้าปลีกและค้าส่งแต่ก็มีการแบ่งแยกกิจกรรมการค้าในระดับต่าง ๆ ได้ค่อนข้างเป็นระเบียบชัดเจนไม่ปะปนกัน กล่าวคือ บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 เป็นที่ตั้งการค้าส่งในระดับภาคและเมือง ได้แก่ ตลาดขนถ่ายสินค้าการเกษตรและหาบเร่แผงลอย ซึ่งมีประชากรจากพื้นที่รอบนอกเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าไปขายยังชุมชนของตน ส่วนภายในชุมชนตามถนนสายต่าง ๆ เป็นที่ตั้งของกิจการค้าในอาคารที่บริการแก่ประชาชนภายในและภายนอกชุมชน โดยมีโครงข่ายถนนตาเตรางเชื่อมพื้นที่การค้าทั้งหมดเข้าด้วยกัน ทำให้สามารถติดต่อถึงกันได้สะดวกและทั่วถึง



แผนที่ 5.39 สรุปลักษณะการค้าภายในชุมชนเมืองสิงห์บุรี