

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี

การศึกษาข้อมูลพื้นฐานและสภาพทั่วไปของเมืองชลบุรี แบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ส่วนหลัก ประกอบด้วยส่วนแรก เป็นการศึกษาและสรุปข้อมูลพื้นฐานของเมืองชลบุรี ซึ่งมุ่งเน้นให้เห็นถึงภาพรวมในปัจจุบัน ครอบคลุมเนื้อหาทางด้านประวัติความเป็นมา พัฒนาการจากอดีตถึงปัจจุบัน สภาพภูมิศาสตร์ โครงข่ายการคมนาคมสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน ประชากร เศรษฐกิจและสังคม ส่วนที่สองเป็นการศึกษาและสรุปช่วงพัฒนาการสำคัญที่จะใช้ในการวิเคราะห์ในรายละเอียดต่อไป

ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา

- ประวัติความเป็นมาของเมืองชลบุรีตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน
- สภาพทั่วไปและพัฒนาการสำคัญภาพรวมทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมในปัจจุบัน
- ระยะช่วงพัฒนาการสำคัญเพื่อนำไปศึกษาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงเชิงสถานการณ์ในรายละเอียด ประกอบด้วยโครงสร้างบท ดังนี้

4.1 ประวัติความเป็นมาของเมืองชลบุรี

4.2 ลักษณะทางกายภาพ และโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

4.2.1 พัฒนาการทางกายภาพ

4.2.2 สภาพทั่วไปทางกายภาพในปัจจุบัน

4.2.3 ระบบโครงข่ายการสัญจร

4.2.4 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

4.3 ลักษณะทางสังคม

4.3.1 พัฒนาการทางสังคม

4.3.2 ประชากรและโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

4.3.3 ศาสนา วัฒนธรรม และประเพณีท้องถิ่น

4.4 ลักษณะทางเศรษฐกิจ

4.4.1 พัฒนาการทางเศรษฐกิจ

4.4.2 สภาพทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน

4.5 สรุปผลการศึกษาสภาพทั่วไปและช่วงพัฒนาการสำคัญ

4.1 ประวัติความเป็นมาของเมืองชลบุรี

เมืองชลบุรีนับว่าเป็นเมืองเก่าแก่แห่งหนึ่งของประเทศไทย มีหลักฐานอ้างอิงทางประวัติศาสตร์มาโดยตลอด ตั้งแต่สมัยทวาราวดี สมัยสุโขทัย สมัยอยุธยา สมัยธนบุรี และสมัยรัตนโกสินทร์ กล่าวคือ มีหลักฐานทางประวัติศาสตร์กล่าวถึงเมืองพระรถ ที่ตำบลพนัสนิคม อำเภอพนัสนิคม และเมืองศรีพร ในตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมืองชลบุรี เป็นเมืองคู่กัน โดยมีผู้ค้นพบพระศิลา ลักษณะตรงกับพระพุทธรูปสมัยทวาราวดีประทับบนตัวพระพนัสนิคม อายุกว่า 1,000 ปี ดังนั้น ถ้าเมืองพระรถเป็นเมืองสมัยทวาราวดีจริง เมืองศรีพรก็ย่อมเป็นเมืองในสมัยทวาราวดีด้วย ซึ่งก็หมายความว่า เมืองชลบุรีในปัจจุบันก็มีมาตั้งแต่ยุคสมัยทวาราวดี

เมืองชลบุรีมีหลักฐานที่แน่นอนในสมัยกรุงศรีอยุธยา กล่าวคือ ในแผนที่ไตรภูมิโบราณสมัยอยุธยา ปรากฏชื่อตำบลสำคัญของเมืองชลบุรี 4 ตำบล เรียงจากทิศเหนือไปสู่ทิศใต้ คือ ตำบลบางทราย ตำบลบางปลาสร้อย ตำบลบางพระเรือ (ตำบลบางพระในปัจจุบัน) และตำบลบางละมุง แต่ไม่ปรากฏชื่อเมืองศรีพร แต่ประการใด คาดว่าเมืองศรีพรน่าจะกลายเป็นเมืองร้างตั้งแต่สมัยสุโขทัยเป็นต้นมา ทำให้ทราบว่ตำบลบางทราย และตำบลบางปลาสร้อยเป็นเมืองที่พอจะยืนยันได้ว่าเป็นเมืองที่ปรากฏอยู่ในแผนที่โบราณไตรภูมิสมัยอยุธยา แม้ว่าจะไม่ปรากฏหลักฐานความสำคัญของเมืองมากนัก ก็มีเพียงปรากฏเป็นรายชื่อในทำเนียบศักดินาหัวเมืองว่าเป็นเมืองชั้นตรี (กรมวิชาการ กระทรวงศึกษาธิการ, 2542)

เมืองชลบุรีถูกพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยกฐานะจากสุขาภิบาลเมืองชลบุรี เป็นเทศบาลเมืองชลบุรี เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2478 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 52 ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงขยายเขตเทศบาลครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2480 ในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 45

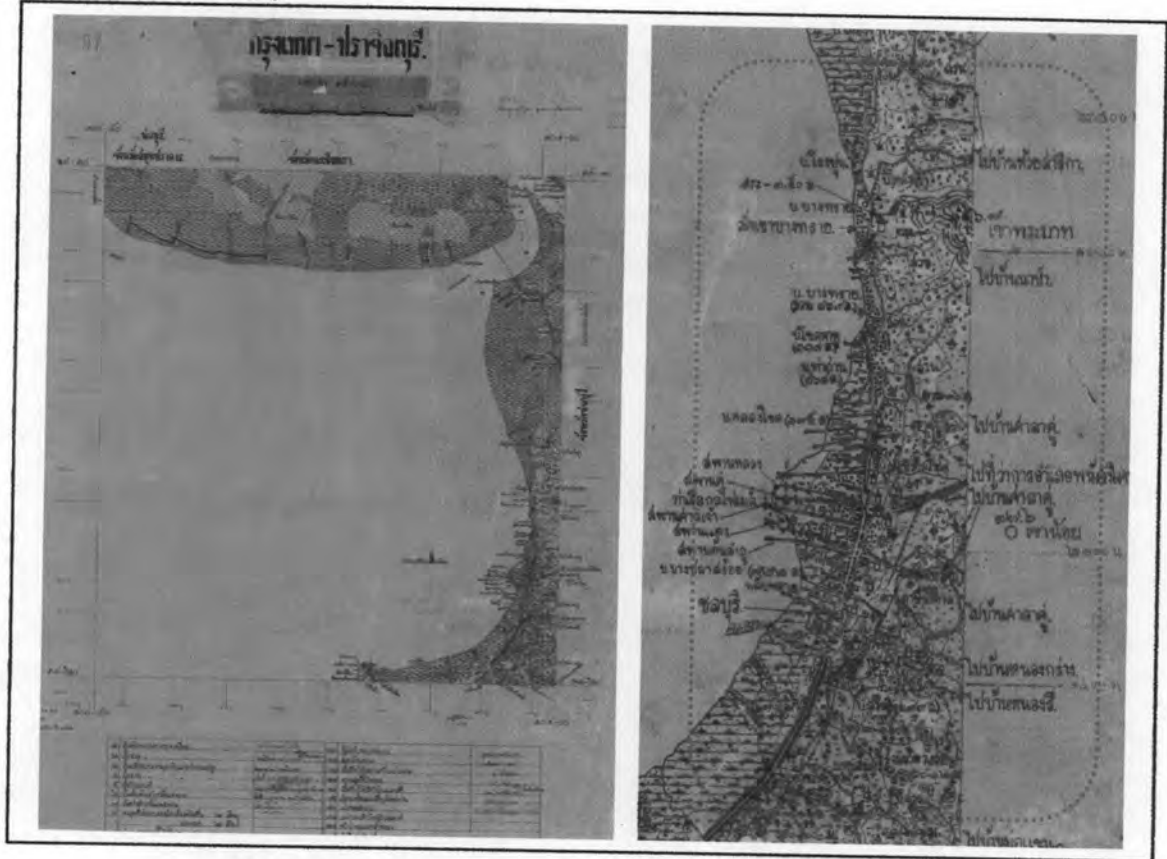
4.2 ลักษณะทางกายภาพ และโครงสร้างพื้นฐาน

4.2.1 พัฒนาการทางกายภาพ

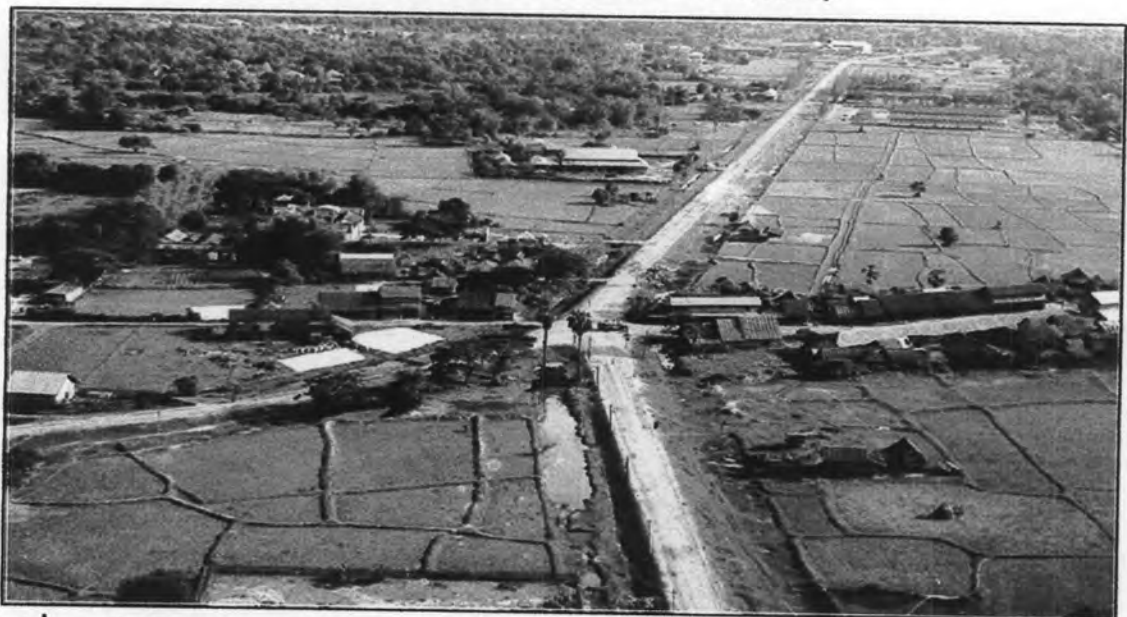
ชุมชนเมืองชลบุรีมีพื้นที่อยู่ติดทะเล ซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การทำประมงทะเล เช่น ทำโป๊ะทำอวน เลี้ยงหอยแมลงภู่ วางจันจับปูม้าและปูทะเล เป็นต้น เมื่อมีอาหารสมบูรณ์จึงมีประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐาน รวมทั้งแต่ก่อนชายทะเลเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีผู้ใดทวงแหวน ถ้าใครจะปลูกบ้านอยู่อาศัยก็สามารถสร้างสะพานไม้ยื่นออกไปในเลนก็ได้พื้นที่สองข้างสะพานไม่ว่างสำหรับปลูกบ้าน รวมทั้งจะได้พื้นที่สำหรับจอดเรืออีกด้วย ลักษณะการตั้งถิ่นฐานส่วนใหญ่จึงเป็นแบบแนวยาวตามชายฝั่งทะเล (seaside linear settlement) โดยจะเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณท่าชายฝั่งทะเลยาวไทยเป็นแนวยาวในแกนเหนือ-ใต้ การก่อสร้างอาคารและที่อยู่อาศัยสร้างตามสองข้างสะพานไม้ที่ยื่นลงไปตามหาดเลนในทะเล เช่น สะพานต้นลำภู สะพานแดง สะพานคู่ สะพานศาลเจ้า สะพานหลวง เป็นต้น และเนื่องจากเส้นทางการคมนาคมทางบกในสมัยนั้นมีลักษณะเป็นดินไม่สะดวกเท่าที่ควร เช่น ถนนขรุขระปรกการ เป็นต้น ทำให้ทั้งการติดต่อและการสัญจรส่วนใหญ่กับพื้นที่เมืองอื่นๆ รวมทั้งกรุงเทพมหานคร จึงอาศัยทางน้ำเป็นหลัก

มีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมทางบกและเริ่มปรากฏให้เห็นการขยายตัวทางกายภาพตามแนวพื้นที่ริมถนนแต่ยังคงเกาะกลุ่มกันอย่างเห็นได้ชัดใกล้แนวชายฝั่ง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการขยายการค้าและพาณิชย์กรรมขึ้นบริเวณถนนแกนสำคัญ คือ ถนนขรุขระปรกการ และกลายเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมหลักในสมัยนั้น แต่อาชีพประมงและกิจกรรมที่เกี่ยวกับทางเรือและทะเลยังคงเป็นตัวกำหนดทิศทางหลักในการขยายตัวของเมือง การตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเริ่มมีความหนาแน่นขึ้น ตัวกำหนดทิศทางการขยายตัวของเมืองชลบุรีเปลี่ยนจากแหล่งอาชีพประมงมาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง คือ บริเวณริมถนนนั่นเอง เกิดการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วใน

แนวราบตามแนวแกนด้านทิศเหนือ ลักษณะการขยายตัวตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันโดยสรุปแล้วจะมีลักษณะที่คล้ายๆ กัน คือมีลักษณะเป็นแนวยาวตามคุณลักษณะเฉพาะที่มักจะมีเกิดกับเมืองที่ตั้งอยู่ในระหว่างหุบเขาหรือริมแม่น้ำ ซึ่งมีจำกัดด้านสภาพภูมิประเทศทำให้เมืองต้องขยายตัวไปตามแนวยาว (linear) เพียงแต่แตกต่างกันที่เป็นการขยายตัวตามแนวยาวริมแม่น้ำมาเป็นการขยายตัวเป็นแนวยาวตามสองฝากฝั่งริมถนน (road linear settlement)



แผนที่ 4.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เมืองชลบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2462
(ที่มา: กองแผนที่โบราณ กรมแผนที่ทหาร, 2550)



รูปที่ 4.1 ลักษณะทางกายภาพของเมืองชลบุรีในอดีต บริเวณถนนสุขุมวิท (ที่มา: www.chonburi.go.th)



รูปที่ 4.2 ลักษณะทางกายภาพของเมืองชลบุรีในปัจจุบัน บริเวณถนนสุขุมวิท
(ที่มา: www.chonburi.go.th)

ต่อมารัฐบาลได้เริ่มส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการสร้างและพัฒนาถนนสายประธานทั่วประเทศขึ้น มีการพัฒนาถนนสุขุมวิทเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร เชื่อมตั้งแต่กรุงเทพมหานครและไปสิ้นสุดที่จังหวัดระยอง มีระยะทางทั้งสิ้น 97 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2512 ถือเป็นเส้นทางใหม่ระหว่างภาคมหานครกับภาคตะวันออก ทำให้เมืองชลบุรีเริ่มมีการขยายตัวเข้าหาถนนสุขุมวิทเพิ่มมากขึ้น มีการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในหลายสายและเริ่มปรากฏการตั้งถิ่นฐานตามแนวถนนสำคัญในพื้นที่กันอย่างหนาแน่นเพิ่มขึ้น เช่น ถนนพิพิธ ถนนอักษิณาวต ถนนสุขประยูร ตลอดจนซอยต่างๆ ในพื้นที่ และต่อมามีการตัดถนนเลียบเมืองขึ้นในแนวแกนเดียวกัน อ้อมไปทางทิศตะวันออกของพื้นที่เมือง เพื่อกระจายการสัญจรที่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับเมืองออกไป ทำให้พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีความสมบูรณ์ทางด้านโครงข่ายการคมนาคมมากขึ้น ทำให้จังหวัดชลบุรีต้องรองรับการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึงเมืองในปริมาณสูง กลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งในภาคตะวันออก เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมติดต่อกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองอื่นๆ ที่สะดวกทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

จากวิวัฒนาการของเมืองตั้งอดีตจนถึงปัจจุบันเมืองชลบุรีมีวิวัฒนาการอยู่ในขั้นผู้ใหญ่ (Mature Stage) เนื่องจากมีปรากฏการณ์โครงสร้างการสัญจรภายในเมือง มีการแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นย่านอย่างชัดเจน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่น่าจะมีความศึกษาเพื่อหาแนวทางป้องกันเพื่อไม่ให้เมืองประสบปัญหาอย่างในหลาย ๆ เมืองในยุคศตวรรษที่ 19 ที่แก่ชรา และเสื่อมโทรมลงจนต้องมีการฟื้นฟูเมือง



รูปที่ 4.3 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงลักษณะทางกายภาพของเมืองชลบุรี พ.ศ. 2549
(ที่มา: www.pointasia.com)

4.2.2 สภาพทั่วไปทางกายภาพในปัจจุบัน

1) ขนาด ที่ตั้ง และอาณาเขต

พื้นที่เมืองชลบุรี ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของประเทศไทย และอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยด้านทิศตะวันตกของจังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) เป็นระยะทางประมาณ 97 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 52.46 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 33,760 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่การปกครองของเทศบาลเมืองชลบุรี เทศบาลตำบลบางทราย และเทศบาลเมืองบ้านสวน มีอาณาเขตติดต่อดังนี้ (แผนที่ 4.4)

ทิศเหนือ	ติดกับ	ตำบลหนองตำรุ้
ทิศตะวันออก	ติดกับ	ตำบลนาป่า ตำบลหนองไม้แดง
ทิศใต้	ติดกับ	ตำบลห้วยกะปิ ตำบลเสม็ด
ทิศตะวันตก	ติดกับ	ทะเลอ่าวไทย

2) ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศของเมืองชลบุรี โดยทั่วไปเป็นที่ราบลูกคลื่น มีระดับความสูงของพื้นที่ตั้งแต่ 0-60 เมตร เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง โดยมีพื้นที่ที่เป็นภูเขาสูงอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของเมือง ลาดเอียงไปทางทิศตะวันตก ซึ่งมีลักษณะเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล และด้านทิศใต้ของเมืองซึ่งมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม มีค่าระดับเฉลี่ย 3.74 เมตร ซึ่งนับว่าค่อนข้างสูง แต่เนื่องจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดประมาณ 1.60 เมตรทำให้พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีสูงกว่าระดับน้ำทะเลสูงสุดเพียงประมาณ 2.00 เมตร

ลักษณะเมืองชลบุรี เป็นพื้นที่ขนานไปกับแนวชายฝั่งทะเล โดยบริเวณชายทะเลมีลักษณะเป็นหาดเลน ไม่มีหาดทรายตลอดแนว ทั้งนี้เนื่องจากเป็นอิทธิพลการพัดตะกอนของแม่น้ำบางปะกง ทำให้มีลักษณะเป็นหาดเลน การตั้งถิ่นฐานดั้งเดิมอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล การปลูกสร้างอาคารบ้านเรือนจะใช้วิธีถมลงไปในทะเล หรือใช้การสร้างสะพานยื่นลงไปในทะเล

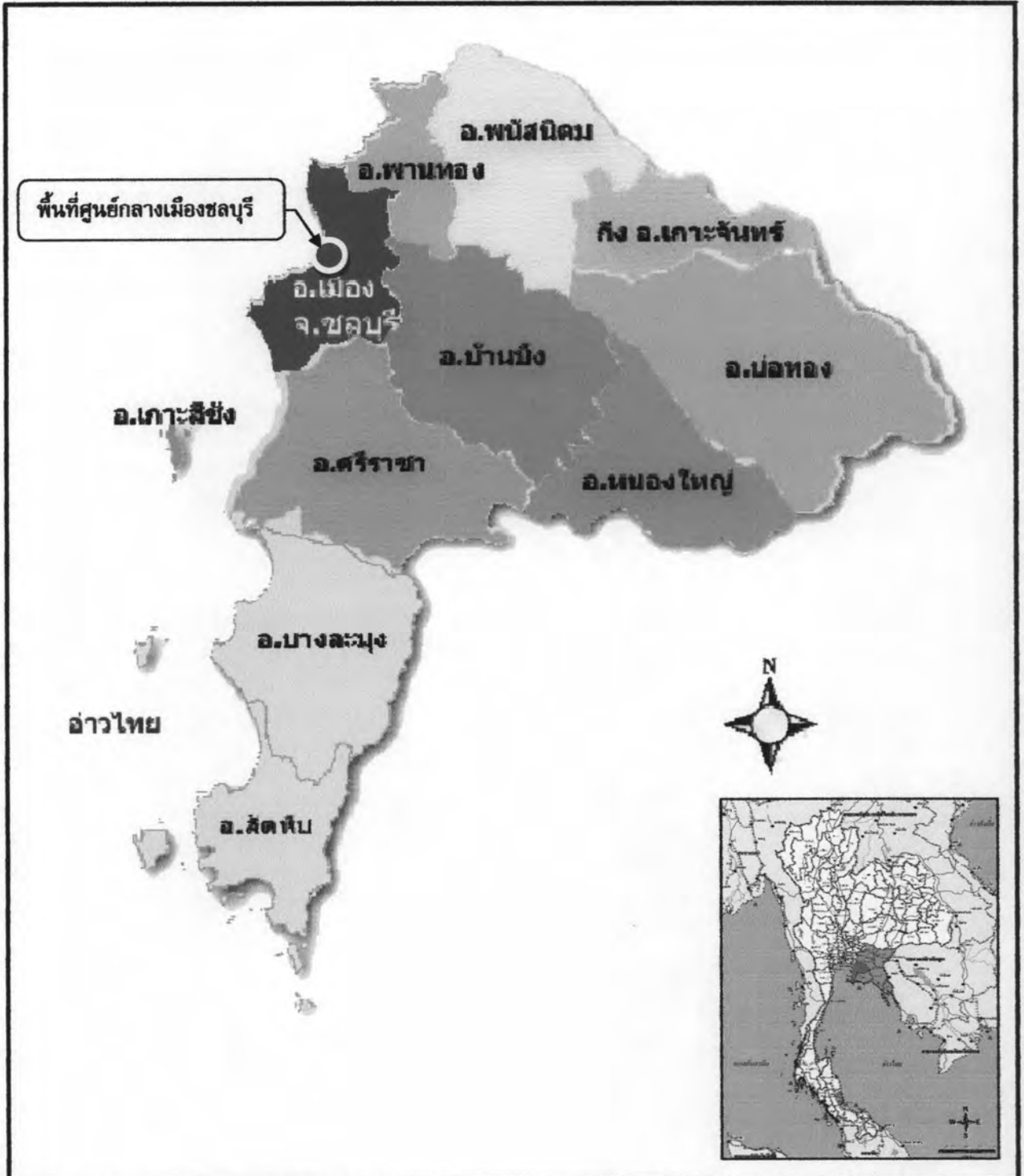
การเปลี่ยนแปลงของลักษณะสภาพภูมิประเทศของพื้นที่เมืองชลบุรี นอกจากทางธรรมชาติแล้วที่ทำให้พื้นที่ชายทะเลมีลักษณะดินเลนชั้นมาตังสมัยอดีต ที่เหลือก็เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดการกระทำของมนุษย์เป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือ มีการถมพื้นที่ดินลงไปในทะเลเพื่อสร้างสาธารณูปการและพื้นที่สาธารณะของเมือง เช่น ศูนย์ราชการ สนามกีฬาจังหวัด สวนสาธารณะ เป็นต้น รวมทั้งพื้นที่พักอาศัยบริเวณริมทะเลดั้งเดิมก็เปลี่ยนจากการทำสะพานยื่นลงไปในทะเลเป็นการถมดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยขึ้น เกิดเป็นถนนและตรอก ซอก ซอย ขึ้นแทนที่



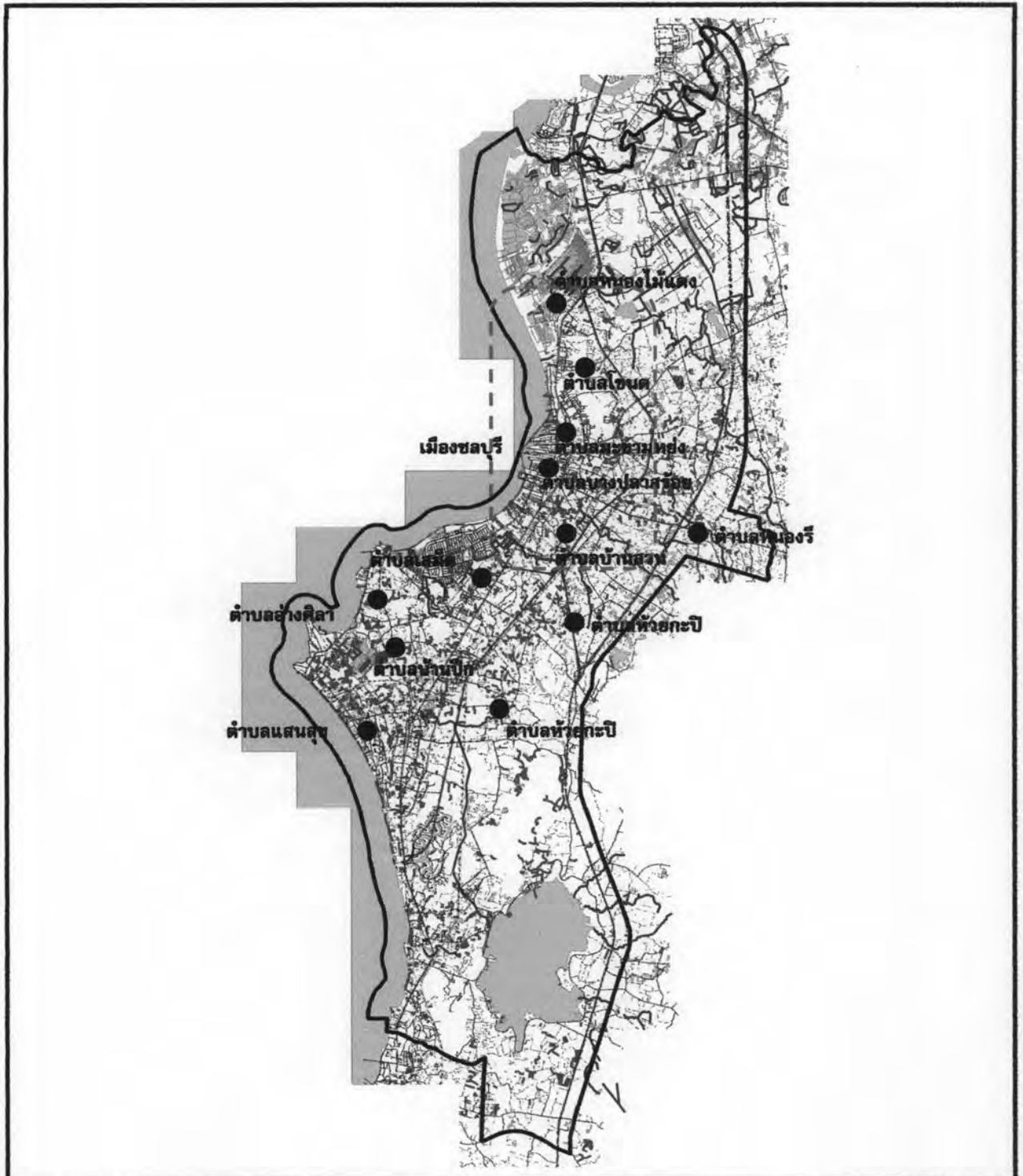
แผนที่ 4.2 สภาพภูมิประเทศทั่วไปของพื้นที่เมืองชลบุรีและบริเวณพื้นที่ถมทะเลเพื่อพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย (ที่มา: สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี, 2551)

3) ลักษณะภูมิอากาศ

เมืองชลบุรีอยู่ในพื้นที่ภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อน ลักษณะภูมิอากาศทั่วไปจะไม่ร้อนจัดในฤดูร้อน และในฤดูหนาวอากาศจะไม่แห้งแล้งมากนักเนื่องจากมีพื้นที่ทางทิศตะวันตกอยู่ติดกับชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ซึ่งจะได้รับความชื้นและอิทธิพลจากลมทะเล อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 27.5 องศาเซลเซียส ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ย 71.45 เปอร์เซ็นต์



แผนที่ 4.3 ที่ตั้ง และอาณาเขตของจังหวัดชลบุรี		
การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA		
สัญลักษณ์	นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม รหัสนิต 4974 1346 25 สาขา การวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



<p>แผนผังที่ 4.4 ที่ตั้ง และอาณาเขตของอำเภอเมืองชลบุรี</p>		
<p>การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AERA</p>		
<p>สัญลักษณ์ - - - - พื้นที่ศึกษา</p>	<p>นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม รหัสบัณฑิต 4974 1346 25 สาขา การวางผังเมือง ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์</p>	<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>



แผนที่ 4.5 สภาพทั่วไปและลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี (พื้นที่ศึกษา)

การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA



สัญลักษณ์
- - - - - ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม
รหัสนิสิต 4974 1346 25
สาขา การวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.2.3 ระบบโครงข่ายการสัญจร

1) โครงข่ายถนนและเส้นทางสัญจร

เมืองชลบุรี เป็นพื้นที่ที่มีทำเลที่ตั้งที่ดีกว่าได้เปรียบกว่าเมืองอื่นๆ ในภาคเดียวกัน ในด้านการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากอยู่ใกล้กับพื้นที่ศูนย์กลางหลักของประเทศ คือกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯกับภาคตะวันออก และยังเชื่อมโยงไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อีกทางหนึ่งด้วย ในอดีตการคมนาคมติดต่อระหว่างเมืองชลบุรีกับกรุงเทพมหานคร รวมทั้งจังหวัดอื่นๆ ใกล้เคียงใช้การเดินทางโดยทางทะเลสะดวกกว่าทางบก เนื่องจากระบบโครงข่ายถนนในสมัยนั้นไม่ค่อยสะดวกมากนัก รวมทั้งยังไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง จนเมื่อได้มีการพัฒนาและสร้างถนนสุขุมวิทขึ้น จึงทำให้การคมนาคมทางรถยนต์สะดวกและรวดเร็วกว่าทางเรือ เมืองชลบุรีจึงเริ่มพัฒนาและการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมีรายละเอียดของโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ดังนี้

ก. ทางถนนและทางรถยนต์

เมืองชลบุรีมีระบบโครงข่ายการคมนาคม ซึ่งถือได้ว่าเป็นระบบการขนส่งที่สำคัญมากที่สุดของจังหวัดชลบุรีและมีแนวโน้มที่จะมีบทบาทเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีเส้นทางคมนาคมที่ใช้ในการสัญจรหลายเส้นทาง ดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายแรกของภาคตะวันออกวางตัวในแนวแกนเหนือใต้ โดยเป็นเส้นทางที่เชื่อมตั้งแต่กรุงเทพมหานครผ่านอำเภอเมืองชลบุรี อำเภอศรีราชา อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ ไปจนถึงจังหวัดระยอง ซึ่งถือเป็นเส้นทางที่มีบทบาทสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่เมืองในหลายๆ เมืองที่ถูกตัดผ่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ที่นอกจากเส้นทางดังกล่าวจะเป็นเส้นทางที่ใช้ในการสัญจรเชื่อมระหว่างเมืองหลวงกับพื้นที่ทางภาคตะวันออกโดยเฉพาะเมืองชลบุรี นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในหลายๆ ด้านตามมา
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนบายพาส) เป็นถนนที่ใช้เพื่อระบายการกระแสดัญจรที่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีให้ผ่านออกไป เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่จะเข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี โดยเป็นเส้นทางที่แยกตัวออกจากถนนสุขุมวิทบริเวณพื้นที่ตำบลหนองไม้แดงอ้อมตัวเมืองไปทางทิศตะวันออกในแนวแกนเหนือใต้ขนานกับถนนสุขุมวิท และมาบรรจบกันอีกครั้งที่บริเวณพื้นที่ตำบลเสม็ด
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 (ถนนสุขประยูร) เป็นถนนทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี อำเภอเมืองชลบุรีกับอำเภอพุนสนิม ไปถึงอำเภอบางปะกง และไปสิ้นสุดที่อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา (ในแนวเส้นขวางทางด้านทิศเหนือ)
- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ถนนอัครนิวัต) เป็นถนนที่ตัดขึ้นเพื่อลดระยะทางไปจังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด โดยมีจุดเริ่มต้นที่พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีผ่านอำเภอบ้านบึง อำเภอหนองใหญ่ ไปสู่อำเภอแกลง จังหวัดระยอง (ในแนวเส้นขวางทางด้านทิศใต้)
- ถนนขีรปราการ เป็นถนนสายหลักและสายสำคัญอีกสายหนึ่งที่มีบทบาทกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมาตั้งแต่อดีต โดยเคยเป็นพื้นที่ศูนย์กลางหลักทางด้าน

กิจกรรมการค้าและบริการมาตั้งสมัยอดีต ก่อนที่จะมีการตัดถนนสุขุมวิทขึ้น โดยถนนวิจิตรปรากฏวางตัวขนานกับถนนสุขุมวิทในแนวเหนือใต้ แยกตัวออกจากถนนสุขุมวิทบริเวณเขตเทศบาลตำบลบางทราย และไปเชื่อมกับถนนสุขุมวิทอีกครั้งที่เขตเทศบาลเมืองบ้านสวน บริเวณสถานีตรวจอากาศจังหวัดชลบุรี

- ถนนพิพิธ เป็นถนนในแนวแกนเหนือใต้ที่เชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิทมาบรรจบกับแนวถนนวิจิตรปรากฏ เป็นถนนที่มีย่านการพักอาศัยหนาแน่นปานกลางกระจุกตัวอยู่ และอยู่ในเขตพื้นที่สุขาภิบาลบางทราย
- ถนนพญาสัจจา เป็นถนนที่อยู่เรียบริมทะเลทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี เพื่อสะดวกในการติดต่อกับพื้นที่ตำบลเสม็ด ตำบลอ่างศิลา และยังเป็นเส้นทางเชื่อมไปยังชายหาดบางแสนได้อีกทางด้วย
- ถนนเจดจำนงค์ ถนนราษฎร์ประสงค์ และถนนราษฎร์ประสงค์ตัดใหม่ เป็นถนนเชื่อมต่อกัน โดยอยู่ช่วงตรงกลางระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนวิจิตรปรากฏ ซึ่งถึงเป็นถนนที่มีความสำคัญในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นถนนที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นจำนวนมากอีกถนนหนึ่ง โดยเฉพาะตลาดสด และย่านการค้าที่สำคัญ (แผนที่ 4.6)
- ถนนหนองคลองคอก เป็นถนนในแนวขวางอยู่ทางด้านทิศใต้ของเมือง เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนเลี้ยวเมือง

ข. ทางรถไฟ

การคมนาคมขนส่งทางระบบรางหรือทางรถไฟของจังหวัดชลบุรี มีเส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่เมืองชลบุรี ตัดผ่านทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ โดยเชื่อมตั้งแต่กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อำเภอเมืองชลบุรี-อำเภอสรีราชา-อำเภอสัตหีบ-จังหวัดระยอง

2) สภาพการจราจร

เมืองชลบุรีถือได้ว่าที่มีระบบโครงข่ายการจราจรที่ค่อนข้างสมบูรณ์ เพียงแต่เป็นเมืองที่ต้องรองรับการสัญจรในปริมาณที่ค่อนข้างสูงทั้งการสัญจรผ่านและการเข้าถึง ทำให้ปัญหาการจราจรของเมืองส่วนใหญ่สัมพันธ์กับระบบการจัดการจราจรที่ไม่เป็นระบบ รวมทั้งอุปสรรคอีกส่วนหนึ่งที่เกิดจากถนนภายในพื้นที่เมืองมีเขตทางที่ค่อนข้างน้อย ซึ่งส่วนมากต่ำกว่า 20 เมตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนวิจิตรปรากฏซึ่งเป็นถนนสายสำคัญมากเนื่องจากเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมาตั้งแต่สมัยอดีต มีเขตทางกว้างประมาณ 12-14 เมตรเท่านั้น นอกจากนั้นถนนเจดจำนงค์ ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญที่ใช้ผ่านเข้าตัวเมืองชั้นในก็มีเขตทางกว้างประมาณ 14 เมตร ดังนั้นเมื่อผนวกระหว่างข้อจำกัดด้านเขตทางกับลักษณะการพัฒนากิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม 2 มິถถนน รวมทั้งกิจกรรมบนถนนและทางเท้าด้วยแล้วทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นทันทีโดยเฉพาะในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน

ส่วนถนนสุขุมวิท (ช่วงบริเวณพื้นที่ผ่านศูนย์กลางเมืองชลบุรี) มีขนาดเขตทางกว้าง 30 เมตร ส่วนตอนเลี้ยวเมือง (ถนนบายพาส) มีขนาดเขตทางกว้างประมาณ 60 เมตร ซึ่งจากการสำรวจของกรมผังเมืองเมื่อเดือนพฤษภาคม 2547 พบว่า ถนนสุขุมวิทมีปริมาณการจราจรและอัตราการสัญจรในชั่วโมงเร่งด่วนสูงกว่าถนนเลี้ยวเมืองเล็กน้อย และมีการติดขัดบ้างบริเวณทางแยก ส่วนถนนสายอื่น ๆ เช่น อาทิตย ถนนพระยา

สี่จ่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 สายไปพนัสนิคม บ้านบึง อ่างศิลา และบางแสน มีเขตทางกว้างประมาณ 30-40 เมตร มีปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน 1,000-1,500 pcu/ต่อทิศทาง



ถนนเจตจำนงค์



ถนนอัครนิวัต



ถนนสุขุมวิท



ถนนพิพิธ

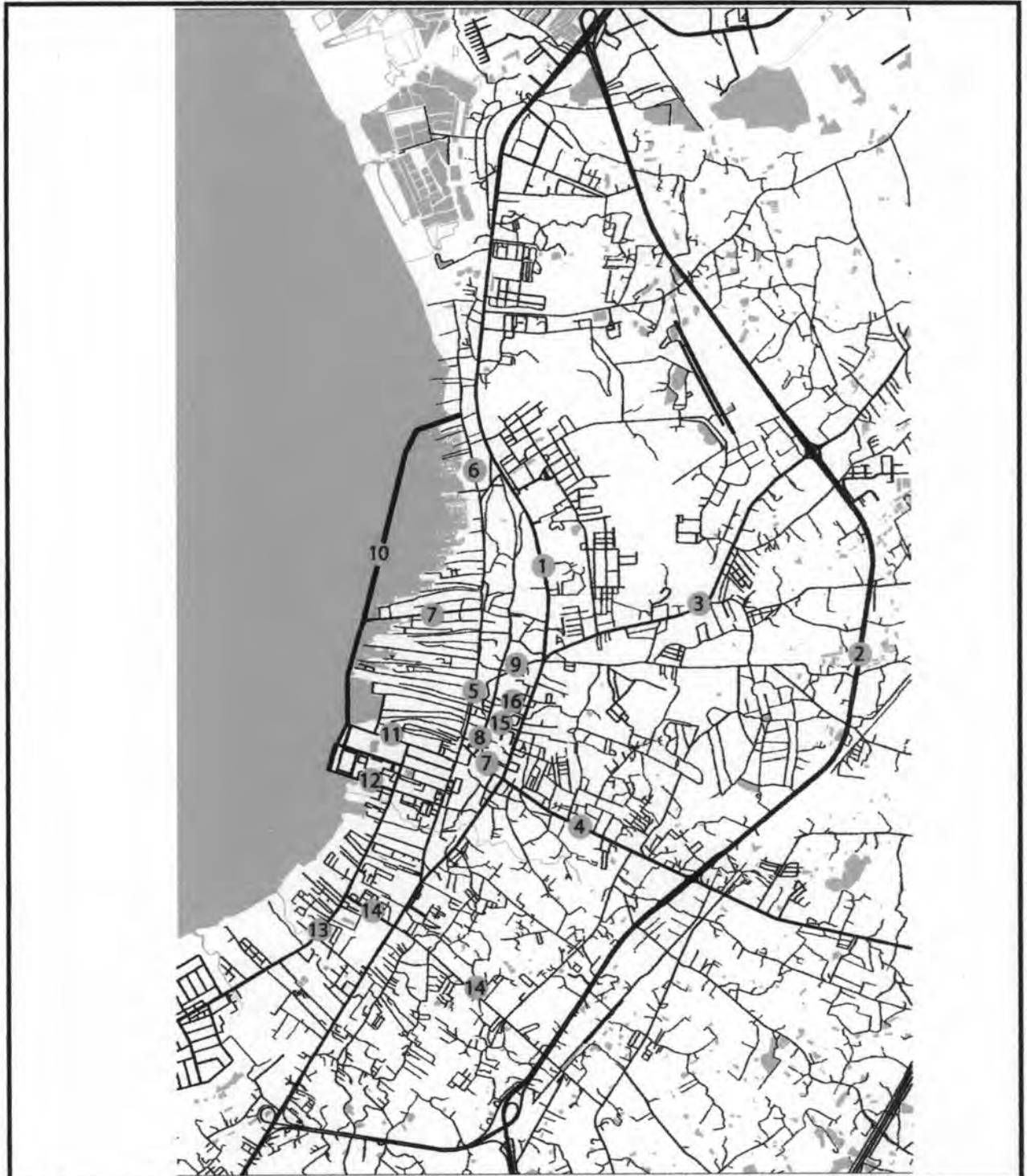


ถนนวชิรปราการ



ถนนสะพานเรียบทะเล

รูปที่ 4.4 สภาพการจราจรและกิจกรรมสองข้างทางบริเวณถนนสายสำคัญของเมืองชลบุรี
(ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2551)



แผนที่ 4.6 โครงข่ายการสัญจรหลักของเมืองชลบุรีปัจจุบัน

การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA



สัญลักษณ์

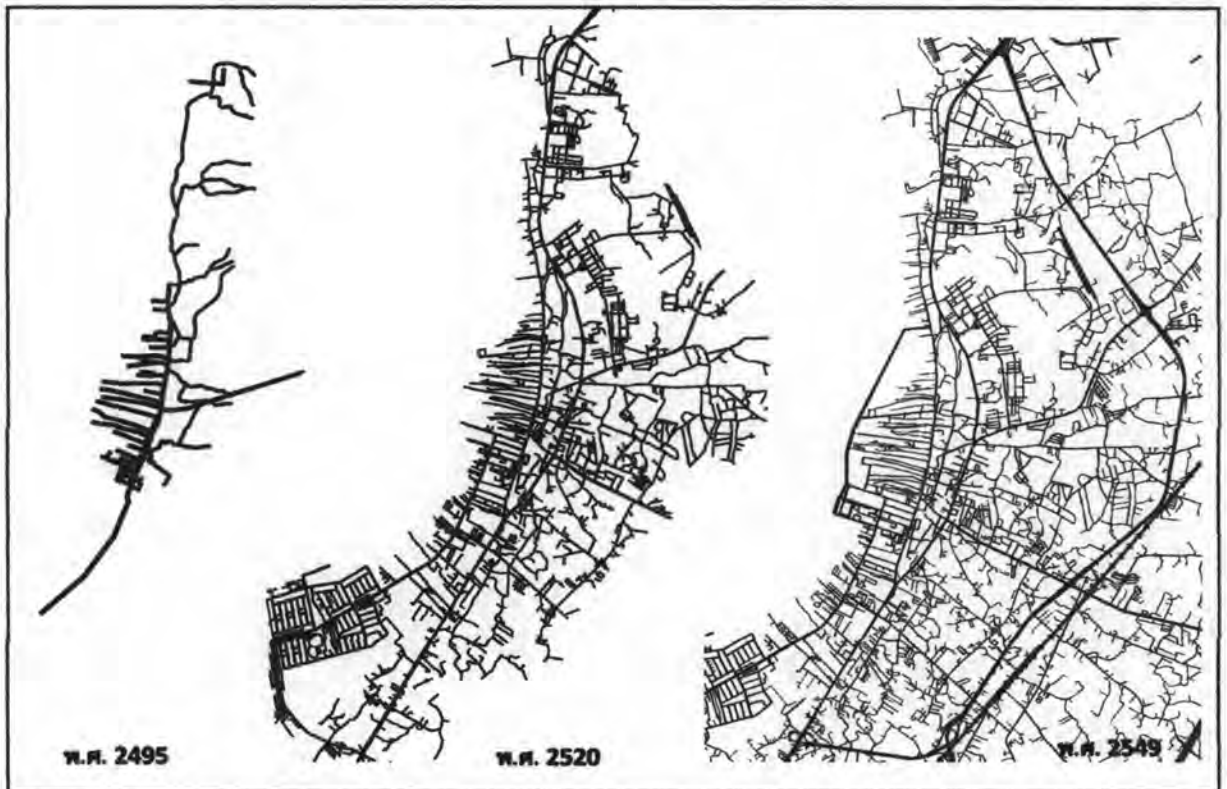
- | | |
|--|---------------------|
| 1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) | 9 ถนนบุญโญภกิจ |
| 2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนเรืองเมือง) | 10 ถนนนิคมทะเล |
| 3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 315 (ถนนสุขประเสริฐ) | 11 ถนนนาสีเกตุรา |
| 4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-บ้านบึง) | 12 ถนนโรงพยาบาลเก่า |
| 5 ถนนวิริยปราการ | 13 ถนนพระยาสิงจา |
| 6 ถนนชินสี | 14 ถนนหนองคลองคอก |
| 7 ถนนคลองสีชมพู | 15 ถนนวิริยะ |
| 8 ถนนเจ้าจันทร์ | 16 ถนนปัทมาเนก |

นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม
รหัสนิติ 4974 1346 25
สาขา การวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การเปลี่ยนแปลงด้านโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองชลบุรีมีวิวัฒนาการของการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่เมืองหลัก ทำให้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนและเส้นทางการสัญจรทั้งในระดับย่านและระดับเมืองเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออกซึ่งมีโครงการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการสัญจรในหลายๆ โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ - ชลบุรี ซึ่งถือเป็นโครงการแรกที่ดำเนินการในประเทศไทย เนื่องจากเมืองชลบุรีเป็นพื้นที่เมืองหลักที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและแหล่งท่องเที่ยวที่ประชาชนนิยมไปท่องเที่ยวพักผ่อน เป็นต้น ส่งผลให้พัฒนาการทางด้านการเข้าถึงและการเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งโครงข่ายการสัญจรภายในเมือง และระหว่างเมืองมีความสะดวกมากขึ้น สังเกตได้จากการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของโครงข่ายการสัญจรของเมืองที่มีแนวโน้มการขยายตัวอย่างรวดเร็วต่อเนื่อง (แผนที่ 4.7)



แผนที่ 4.7 วิวัฒนาการของโครงข่ายการสัญจรของเมืองชลบุรีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2495-2549
(ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2551)

เห็นได้ว่า เมืองชลบุรีมีศักยภาพที่ค่อนข้างดีทั้งด้านการเข้าถึงและการเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นโดยรอบ ซึ่งนอกจากจะแสดงโดยระบบโครงข่ายการสัญจรในระดับต่างๆ ของเมืองซึ่งรองรับการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึงของรถยนต์แล้ว ยังจะเห็นได้จากโครงข่ายเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารขนาดเล็กที่ทำหน้าที่นำคนเข้ามาในพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันก็ทำหน้าที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและสังคมกับพื้นที่อื่นโดยรอบ นำมาซึ่งการขยายตัวทางการค้าและการบริการที่มีการพัฒนาและการขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ระบบการขนส่งสาธารณะจึงค่อนข้างมีความสำคัญอย่างมากสำหรับเมืองที่มีระดับกระแสการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึงในปริมาณสูง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มักจะมีปัญหาการจราจรติดขัดบางบริเวณสี่แยก ซึ่งจะช่วยบรรเทาปริมาณของรถยนต์ที่จะเข้าสู่พื้นที่ในขณะที่ยังสามารถนำคนเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก

4.2.4 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองชลบุรีในปัจจุบัน มีลักษณะและรูปแบบที่หลากหลายผสมผสาน กล่าวคือ มีกิจกรรมหลากหลายประเภทแทรกตัวปะปนอยู่ด้วยกัน การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อการพาณิชย์กรรมจะมีการใช้ประโยชน์เพื่อการพักอาศัยรวมอยู่ด้วย เป็นต้น โดยมีรายละเอียดของลักษณะการใช้ที่ดินในแต่ละประเภท ดังนี้

1) **ประเภทที่อยู่อาศัย** พื้นที่อยู่อาศัยหลักของเมืองกระจุกตัวอยู่บริเวณชุมชนชายทะเล ซึ่งตั้งอยู่ริมถนนวิจิตรปราการถัดลงไปจากแนวถนนประมาณ 100 เมตร มีลักษณะเป็นชุมชนชาวประมงดั้งเดิมตั้งอยู่อย่างหนาแน่น นอกจากนี้ยังกระจายตัวอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของเมืองตามแนวถนนพิพิธยาวไปตามแนวชายฝั่งทะเล และบริเวณถนนสุขประยูรที่เริ่มปรากฏการตั้งถิ่นฐานของชุมชนบ้านจัดสรร โดยมากชุมชนหรือที่พักอาศัยประเภทหนาแน่นน้อยจะอยู่ในเขตเทศบาลเมืองบ้านสวน บริเวณสี่แยกถนนเลี้ยวเมืองของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 และเกาะตัวกันตามแนวถนนซึ่งจะตรงไปบรรจบกับถนนเลี้ยวเมือง โดยการขยายตัวของพื้นที่พักอาศัยมีแนวโน้มการขยายตัวไปทางทิศใต้ของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองหรือไปทางด้านเทศบาลตำบลแสนสุข รูปแบบของที่อยู่อาศัยมีหลายลักษณะด้วยกัน เช่น บ้านเดี่ยว อาคารเดี่ยว ตึกแถว อาคารครึ่งตึกครึ่งไม้ ห้องแถว บ้านแฝด และทาวน์เฮาส์ เป็นต้น



รูปที่ 4.5 ลักษณะสภาพอาคารและการตั้งถิ่นฐานย่านพักอาศัยริมทะเลของเมืองชลบุรีในปัจจุบัน
(ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2550)

2) พาณิชยกรรมและกิจการการค้า ลักษณะการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมและการค้าส่วนใหญ่จะกระจุกตัวกันอย่างหนาแน่นบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ทอดตัวเป็นแนวยาวตามสองข้างทาง ถนนชิรปราการ ถนนเจตจำนงค์ และถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นถนนสายหลักสำคัญ ซึ่งลักษณะอาคารส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะตึกแถว 2-5 ชั้น ส่วนอาคารพาณิชย์ดั้งเดิมมีลักษณะเป็นอาคารไม้สูงเพียง 1-2 ชั้น (ซึ่งพบมากตามแนวถนนชิรปราการและถนนพิพิธ) โดยชั้นล่างจะใช้ประโยชน์เพื่อการค้าขายและบริการ เช่น ร้านขายของชำ คลินิก ร้านอาหาร ถ่ายรูป เป็นต้น ส่วนชั้นบนจะใช้เพื่อการพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ส่วนพื้นที่สองฟากบริเวณถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) ก็จะพบกลุ่มอาคารพาณิชย์คอนกรีต สูงตั้งแต่ 3-5 ชั้น รูปทรงสมัยใหม่กระจายตัวตลอดแนวเช่นกัน แนวโน้มการขยายตัวของย่านพาณิชย์ในปัจจุบันมีแนวโน้มไปในแนวทิศใต้บริเวณเทศบาลเมืองบ้านสวน และจะหนาแน่นมากบริเวณพื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรี



รูปที่ 4.6 การใช้ประโยชน์ที่อาคารประเภทพาณิชยกรรมบริเวณย่านการค้าเก่าริมถนนชิรปราการ ของเมืองชลบุรี (ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2550)



รูปที่ 4.7 การใช้ประโยชน์ที่อาคารประเภทพาณิชยกรรมบริเวณย่านการค้าใหม่ริมถนนสุขุมวิท ของเมืองชลบุรี (ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2550)

3) **อุตสาหกรรมและคลังสินค้า** การประกอบกิจการและการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท อุตสาหกรรมและคลังสินค้าส่วนใหญ่จะกระจุกตัวกันอยู่บริเวณพื้นที่เทศบาลเมืองบ้านสวน บริเวณใกล้กับ ถนนบายพาส และบริเวณพื้นที่เทศบาลตำบลบางทรายเป็นส่วนใหญ่ ส่วนในพื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรีจะอยู่ บริเวณติดริมทะเล โรงงานส่วนใหญ่เป็นประเภทโรงงานน้ำปลา และโกดังสินค้า เช่น โรงงานน้ำปลาของ บริษัทไทยปรีดา โรงงานน้ำปลาบริษัททิพรส เป็นต้น การขยายตัวของกิจการประเภทอุตสาหกรรมของพื้นที่ ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีแนวโน้มจะขยายตัวเพิ่มขึ้นบริเวณพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ และด้านทิศ ตะวันออกของพื้นที่เมือง

4) **สถาบันศาสนา** เมืองชลบุรีเป็นพื้นที่ที่มีวัดและสถาบันศาสนาในพื้นที่ค่อนข้างจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่แล้วพื้นที่ประเภทสถาบันศาสนาจะกระจายตัวอยู่บริเวณแกนกลางของพื้นที่เมืองช่วงระหว่าง ถนนวิจิตรพราการกับถนนสุขุมวิทเป็นส่วนใหญ่ มีลักษณะเป็นแนวยาวสัมพันธ์กับลักษณะการตั้งถิ่นฐานของ เมือง โดยมีวัดสำคัญและเก่าแก่ อาทิ วัดใหญ่อินทาราม วัดเขาพระพุทธรูปบางทราย วัดพระพุทธรูปสังคีต มิ่งมงคลศิรินาถ เป็นต้น

5) **พื้นที่เกษตรกรรม** พื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่ของเมืองชลบุรี จะอยู่ทางด้านทิศตะวันออก ของพื้นที่ เนื่องจากทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่เป็นบริเวณที่ติดกับทะเลเป็นแนวยาว ซึ่งพื้นที่เกษตรที่ใช้ เพื่อเกษตรกรรมส่วนใหญ่จะอยู่นอกพื้นที่แนวถนนเลียบเมือง

6) **พื้นที่โล่งว่างและพื้นที่โล่งว่างสาธารณะ** พื้นที่โล่งว่างสาธารณะของเมืองชลบุรีส่วนใหญ่ จะกระจายตัวอยู่บริเวณใกล้ๆ ริมทะเล โดยมากเป็นพื้นที่โล่งว่างขนาดใหญ่เพื่อใช้ทำกิจกรรมระดับเมือง และการจัดงานประเพณีที่สำคัญระดับจังหวัด ซึ่งจะกระจุกตัวอยู่บริเวณศูนย์ราชการจังหวัดชลบุรี เช่น สนามกีฬา และสวนสาธารณะ กระจายอยู่ในพื้นที่ด้วย โดยส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณริมทะเลฝั่ง ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองให้โดยการถมพื้นที่ลงไปทะเล ส่วนพื้นที่โล่งว่างภายในพื้นที่ ศูนย์กลางเมืองชลบุรีนั้น พบว่า มีพื้นที่ที่ยังว่าง ขาดการใช้ประโยชน์อยู่อีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งถูกทิ้งร้างว่าง เปล่า หรือถูกเช่าเป็นพื้นที่ขายสินค้าของกลุ่มตลาดนัดและตลาดคลองถม โดยกระจายตัวอยู่บริเวณชุมชน ชายทะเล ในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี และบริเวณเขตเทศบาลตำบลบางทราย (รูปที่ 4.9)

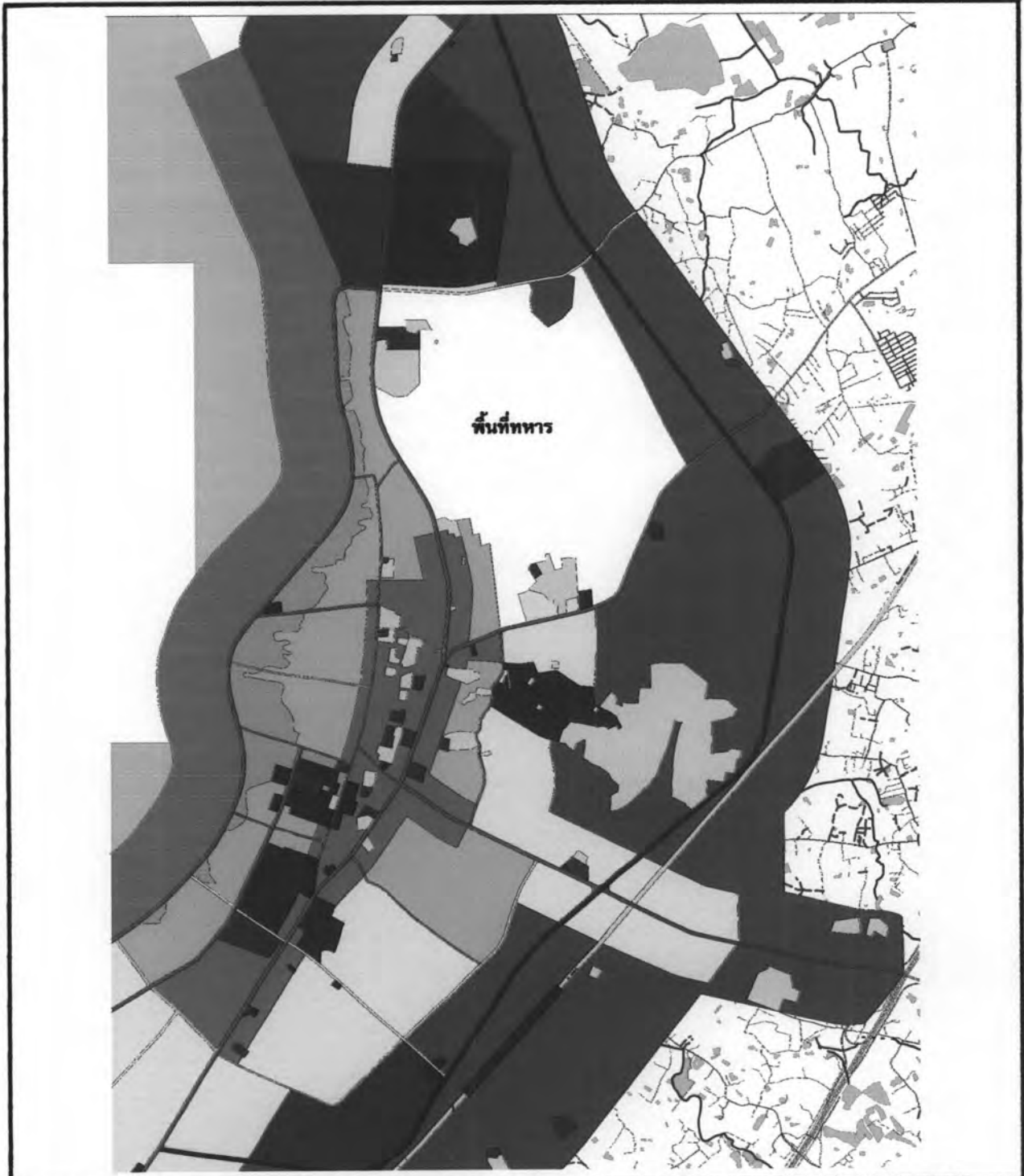


รูปที่ 4.8 ตำแหน่งพื้นที่โล่งว่างสาธารณะระดับพื้นที่และระดับเมืองของเมืองชลบุรี

(ที่มา: www.google earth.com)



รูปที่ 4.9 สภาพพื้นที่โล่งว่างสาธารณะของเมืองชลบุรี
(ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2550)



แผนที่ 4.8 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เมืองชลบุรี ปี พ.ศ. 2549

การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
 MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA



สัญลักษณ์

- พาณิชยกรรม
- พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง
- พักอาศัยหนาแน่นน้อย
- สถาบันการศึกษา
- สถาบันราชการ
- ศาสนสถาน
- โรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- พื้นที่นิคมทหารและที่โอบล้อมสาธารณะ

นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม
 รหัสนั้สิต 4974 1346 25
 สาขา การวางผังเมือง
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.9 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารของเมืองชลบุรี ปี พ.ศ. 2549

การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
 MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA



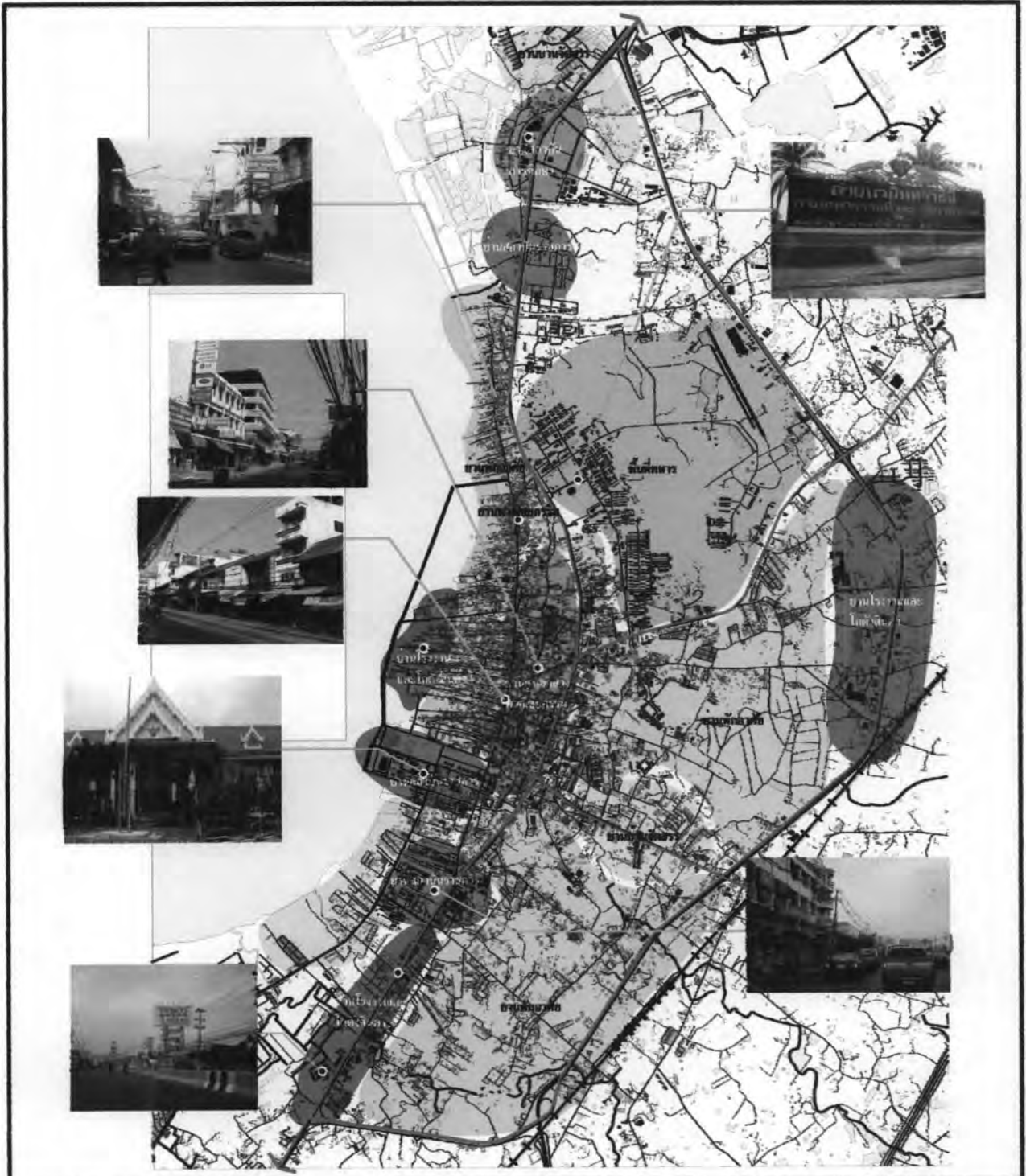
สัญลักษณ์

- พาณิชยกรรม
- พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง
- พักอาศัยหนาแน่นน้อย
- สถาบันการศึกษา
- สถาบันราชการ
- ศาลาพักผ่อน
- โรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- พื้นที่นันทนาการและที่โล่งว่างสาธารณะ

นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม
 รหัสนั้สิต 4974 1346 25
 สาขา การวางผังเมือง
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย










แผนที่ 4.10 ย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของพื้นที่เมืองชลบุรีในปัจจุบัน

การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA



สัญลักษณ์

-  ย่านพาณิชยกรรม
-  ย่านพักอาศัย
-  ย่านสถานจัดสรร
-  ย่านโรงงานอุตสาหกรรมและโกดังสินค้า
-  ย่านสถาบันราชการ
-  ย่านพื้นที่ทหาร
-  ย่านสถาบันการศึกษา

นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม
รหัสนสิต 4974 1346 25
สาขา การวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.3 ลักษณะทางสังคม

4.3.1 พัฒนาการทางสังคม

กลุ่มชุมชนส่วนใหญ่เป็นคนไทยที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่เพื่อประกอบอาชีพประมง เกิดเป็นชุมชนและสังคมขนาดเล็ก ที่อยู่อาศัยกันแบบเครือญาติ จนเมื่อเมืองมีการพัฒนาขึ้นโดยมีการสร้างตลาดบริเวณถนนวิจิตรปราการ เพื่อใช้เป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนสินค้าและพบปะสังสรรค์ของคนในพื้นที่ระแวกนั้น (เนื่องจากในสมัยอดีตมักจะมีบ่อนตั้งอยู่พื้นที่บริเวณข้างตลาด) คนที่เข้ามาทำกิจการค้าขายส่วนใหญ่จึงเป็นกลุ่มคนจีน คนมอญ มากขึ้น จนมีคำกล่าวที่ว่าในอดีต ถนนวิจิตรปราการเป็นพรมแดนที่กั้นเขตระหว่างคนไทยกับคนจีนซึ่งแม้ว่าในพื้นที่จะมีการอยู่อาศัยปะปนหลายเชื้อชาติ แต่ส่วนใหญ่ก็มีลักษณะความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นจากกลุ่มคนในเชื้อชาติและเครือญาติเอง ซึ่งสังเกตได้จากกลุ่มศาสนสถานต่างๆ ที่มีมากและกลายเป็นศูนย์กลางหลักของชุมชน

ปัจจุบันเมืองชลบุรีมีการขยายตัวและการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จึงมีกลุ่มชนเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่ออยู่อาศัยและประกอบอาชีพอย่างหลากหลาย อาทิเช่น กลุ่มชาวไทย กลุ่มชาวมุสลิม ชาวไทยเชื้อสายจีน ชาวลาวเวียง ชาวคริสต์ เป็นต้น จึงก่อให้เกิดชนบทรวมเนียมประเพณีเกี่ยวกับชีวิต ความเชื่อ ศาสนา การละเล่นและการบันเทิงที่มีความหลากหลาย และปัจจุบันก็มีการผสมผสานชนบทรวมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมของกลุ่มชนเหล่านั้นให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทำให้ลักษณะทางสังคมและพัฒนาการทั่วไปมีความเป็นปึกแผ่นของผู้คน วิถีชีวิต และวัฒนธรรม โดยไม่รู้ลึกแบ่งแยกในเชื้อชาติเดิมแต่อย่างใด ประเพณีที่น่าสนใจและมีลักษณะเด่นของเมืองชลบุรี ได้แก่ ประเพณีวิ่งควาย ประเพณีกองข้าวบวงสรวง ประเพณีการเล่นโจ๊ก เป็นต้น

4.3.2 ประชากรและโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

1) โครงสร้างประชากรและการกระจายตัว

สำหรับประชากรในจังหวัดชลบุรีในปัจจุบัน (ใช้ฐานข้อมูลปี พ.ศ. 2548) มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 1,172,432 คน แยกเป็นเพศชาย 577,878 คน เพศหญิง 594,554 คน เมื่อพิจารณาถึงความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่พบว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงสุดคือ อำเภอเมืองชลบุรีโดยมีอัตราความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 1,152,598 คนต่อตารางกิโลเมตร และอัตราความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยประมาณ 266.426 คนต่อตารางกิโลเมตร ประชากรในจังหวัดส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลสูงสุด

จากการศึกษาข้อมูลด้านประชากรของพื้นที่ศึกษา (ข้อมูลเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2550) ในขอบเขตรัศมีการปกครองของ เทศบาลเมืองชลบุรี เทศบาลเมืองบ้านสวน และเทศบาลตำบลบางทราย พบว่ามีประชากรรวมทั้งหมดประมาณ 107,256 คน 43,265 ครัวเรือน แยกเป็นชาย 52,015 คน หญิง 54,401 คน เมื่อทำการเปรียบเทียบสามารถจำแนกได้ดังนี้

- เทศบาลเมืองชลบุรี มีประชากร 34,573 คน แยกเป็นชาย 16,218 คน หญิง 18,355 คน ความหนาแน่นของประชากร 7,565 คนต่อตารางกิโลเมตร อัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรในช่วง พ.ศ. 2548 – 2549 ลดลงร้อยละ 2.68(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2549)
- เทศบาลเมืองบ้านสวน 61,072 คน แยกเป็นชาย 30,827 คน หญิง 30,245 คน ความหนาแน่นของประชากร 3,827 คนต่อตารางกิโลเมตร

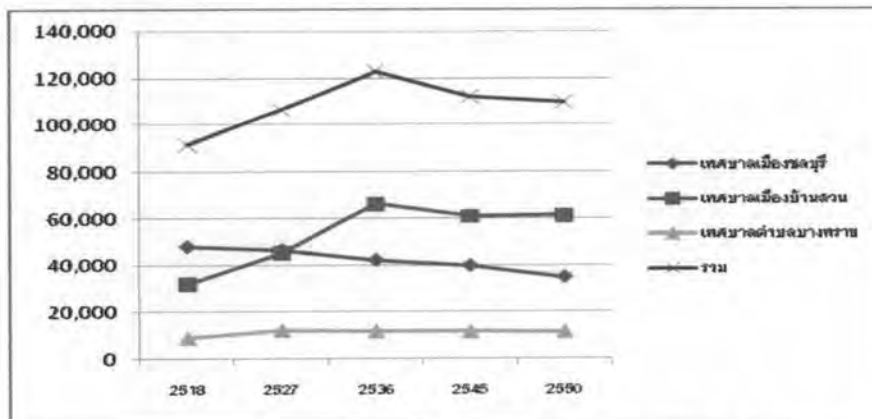
- เทศบาลตำบลบางทราย มีประชากร 11,140 คน แยกเป็น ชาย 5,424 คน หญิง 5,716 คน มีบ้านเรือน 6,357 หลังคาเรือน ความหนาแน่นของประชากร 1,733 คนต่อตารางกิโลเมตร

จากแผนภูมิแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี ตั้งแต่ช่วงปี 2518-2550 พบว่า ประชากรในพื้นที่ศึกษาตั้งแต่ช่วงปี 2536 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันประชากรมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จากการสืบค้นข้อมูลพบว่าสาเหตุที่ประชากรในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากการอพยพย้ายถิ่นของประชากรในช่วงการเลือกตั้ง รวมทั้งปัจจัยที่บริเวณพื้นที่โดยรอบมีการพัฒนาธุรกิจด้านการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะบางแสนทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นปัจจัยดึงดูดให้ประชากรอพยพย้ายถิ่นไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูงกว่า

ในขณะที่พื้นที่เทศบาลทั้งสองโดยรอบมีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรเพิ่มขึ้น แสดงให้เห็นว่าประชากรในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ตามพื้นที่บริเวณโดยรอบของพื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรี โดยมีความหนาแน่นของประชากรในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรี เทศบาลเมืองบ้านสวน และเทศบาลตำบลบางทราย เท่ากับ 7,603 3,827 และ 1,733 คนต่อตารางกิโลเมตรตามลำดับ (ตารางที่ 4.2)

ส่วนแนวโน้มสถานการณ์ประชากรของเมืองชลบุรีนั้น ในภาพรวมประชากรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.99 โดยประชากรในพื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่รวมกันในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เช่น พื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรี และกระจายเข้าสู่พื้นที่ที่มีแนวโน้มในการพัฒนาในอนาคต เช่น เทศบาลเมืองบ้านสวน เนื่องจากเป็นพื้นที่อยู่ในทิศทางที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ตำบลแสนสุขซึ่งในปัจจุบันมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูง ทำให้มีแนวโน้มการขยายตัวไปทางทิศใต้ของพื้นที่เมือง (แผนภูมิ 4.1)

แผนภูมิ 4.1 อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรของเมืองชลบุรีและพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี จำแนกตามพื้นที่ปกครอง ปี พ.ศ. 2518-2550 (ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2550)

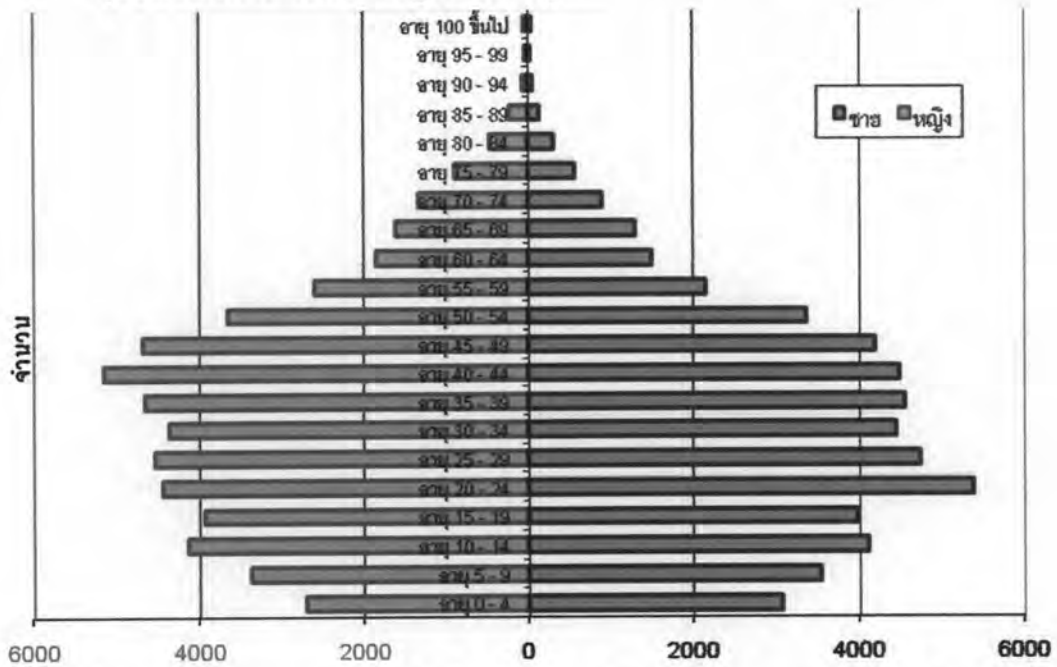


ตารางที่ 4.1 ความหนาแน่นประชากรของเมืองชลบุรี แยกรายเทศบาล ปี พ.ศ. 2550

เขตการปกครอง	พื้นที่ (ตร.กม)	ประชากร (คน)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม)
เทศบาลเมืองชลบุรี	4.57	34,744	7,603
เทศบาลเมืองบ้านสวน	15.96	61,072	3,827
เทศบาลตำบลบางทราย	6.60	11,440	1,733
รวม	27.13	107,256	13,163

ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2550

แผนภูมิ 4.2 โครงสร้างประชากรจำแนกตามเพศ และอายุ ของเมืองชลบุรี ปี พ.ศ. 2549
(ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2550)



ในด้านโครงสร้างอายุของประชากรในพื้นที่ศึกษา จะเห็นได้ว่า ลักษณะโครงสร้างประชากรของเมืองชลบุรีมีฐานที่ค่อนข้างมั่นคง กล่าวคือ ประชากรในวัยสูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 60 ขึ้นไปมีอัตราส่วนค่อนข้างน้อยรวมประมาณร้อยละ 10.54 เมื่อเทียบกับประชากรวัยเด็กถึงวัยหนุ่ม (0-19) ที่มีประมาณร้อยละ 26.82 ส่วนประชากรวัยแรงงานที่มีอายุช่วงระหว่าง 20-59 ปี มีอัตราส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับช่วงอายุอื่นๆ ประมาณร้อยละ 62.64 และมีอัตราส่วนเฉลี่ยที่ใกล้เคียงกันเมื่อเทียบกับระหว่างวัยแรงงานเพศหญิงกับวัยแรงงานเพศชาย

2) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

1) สถาบันราชการ

เนื่องจากเมืองชลบุรีเป็นเมืองหลัก และเป็นศูนย์กลางระดับภาคตะวันออกเฉียงใต้จึงเป็นสถานที่ตั้งของสถาบันราชการทั้งระดับพื้นที่และระดับจังหวัดชลบุรี รวมทั้งที่ทำการ ศูนย์ต่างๆ ระดับภาคจำนวนมาก ซึ่งจำนวนหน่วยงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา คือ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี (เขตเทศบาลเมืองชลบุรี เขตเทศบาลเมืองบ้านสวน และเขตเทศบาลตำบลบางทราย) มีพื้นที่และสถานที่ราชการทั้งระดับเมือง ระดับจังหวัด และระดับภาครวมทั้งสิ้น 64 แห่ง คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 84.2 ของทั้งจังหวัด เช่น สำนักงานสถิติจังหวัด ศาลากลางจังหวัด หอสมุดแห่งชาติ สำนักงานประถมศึกษาจังหวัด เรือนจำกลางจังหวัด สถานีตรวจและรักษาโรคสัตว์จังหวัดชลบุรี เป็นต้น โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมือง คือ บริเวณวชิรปราการด้านทิศใต้ ถนนพาสภตรา ถนนโรงพยาบาลเก่าตัดกับถนนพระยาสังข์จ่านอกจากนี้ยังกระจายอยู่รอบๆ โดยเฉพาะบริเวณริมถนนสายหลักต่างๆ ได้แก่ ถนนสุขุมวิท (ทั้งด้านทิศเหนือและทิศใต้) ถนนสุขประยูร เป็นต้น



หอสมุดแห่งชาติชลบุรี



เทศบาลเมืองชลบุรี



ศาลากลางจังหวัดชลบุรี (หลังเดิม)



ศาลากลางจังหวัดชลบุรี

รูปที่ 4.10 สถานที่ราชการสำคัญของเมืองชลบุรี
(ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2551)

2) สถาบันการศึกษา

จังหวัดชลบุรีนับว่าเป็นศูนย์กลางการศึกษาที่มีความพร้อม เพราะมีสถาบันการศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลไปจนถึงอุดมศึกษา ในปี พ.ศ. 2548 จังหวัดชลบุรีมีสถาบันการศึกษาในระบบโรงเรียน 166 แห่ง และมีการศึกษานอกระบบโรงเรียนของกรมการศึกษานอกโรงเรียน 11 แห่ง จังหวัดชลบุรีจึงเป็นจังหวัดที่มีมาตรฐานการศึกษาดีกว่าจังหวัดอื่นๆ ในภาคตะวันออก เพราะอัตราส่วนนักเรียนต่อครูต่ำกว่าอัตราส่วน of ทุกจังหวัด

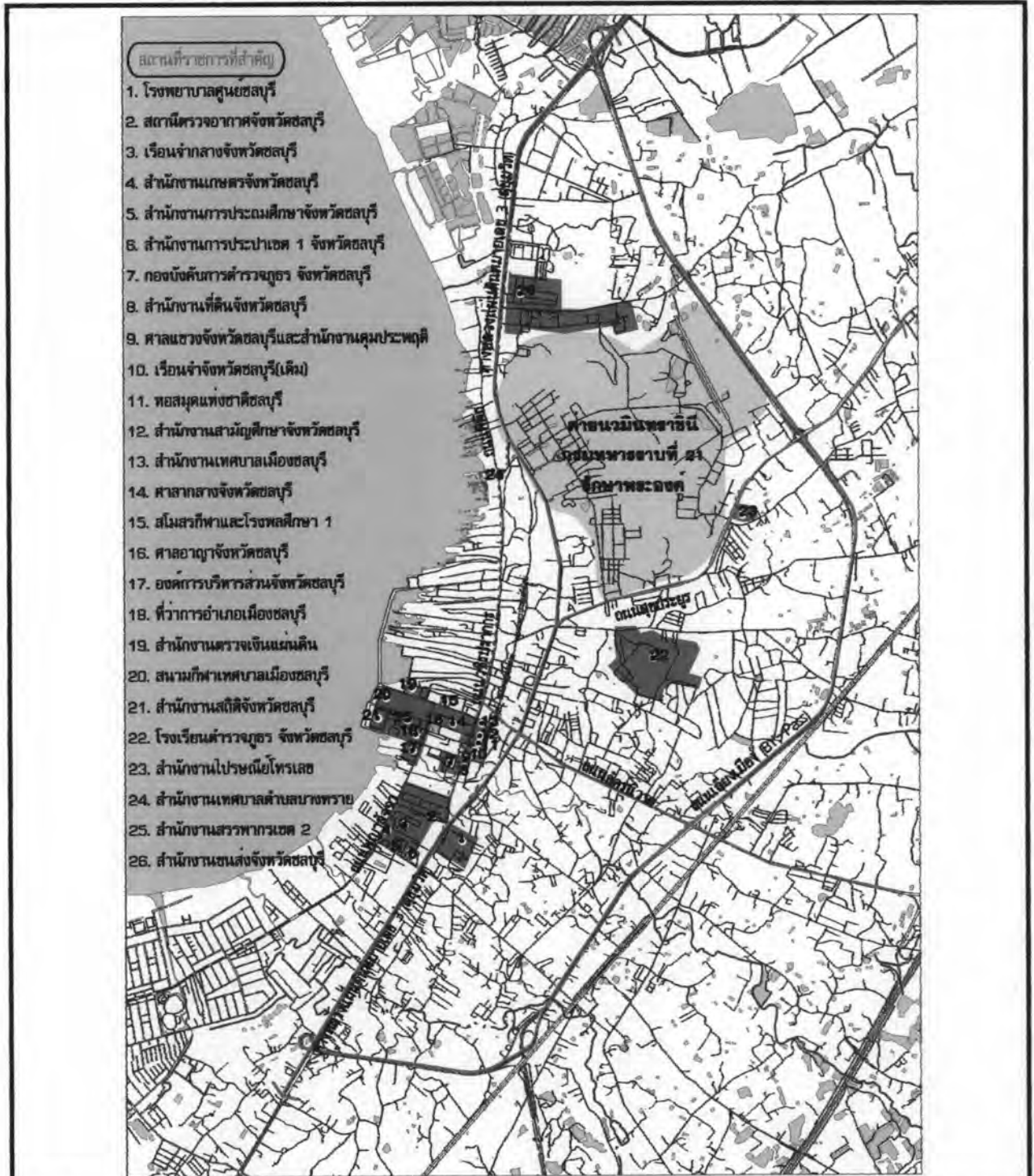
ส่วนพื้นที่เมืองชลบุรี มีสถานศึกษาทั้งหมด 51 แห่ง เป็นสถานศึกษาของรัฐบาล 19 แห่ง เอกชน 32 แห่ง ซึ่งกระจายอยู่ในพื้นที่โดยรอบ และกระจุกตัวมากบริเวณเขตเทศบาลเมืองชลบุรี จากการศึกษาพบว่า สถานการณ์ด้านการศึกษาของเมืองชลบุรีมีแนวโน้มความต้องการด้านการศึกษาสูง เนื่องจากนโยบายความเป็นศูนย์กลางในหลายด้านของจังหวัดชลบุรี เช่น ศูนย์กลางด้านธุรกิจการค้า การศึกษา อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ทำให้ปัจจุบันเอกชนเริ่มเข้ามามีบทบาททางการศึกษาอย่างกว้างขวาง ในทุกระดับ จึงมีแนวโน้มว่าในอนาคตการศึกษาภาคเอกชนโดยเฉพาะระดับอาชีวศึกษาจะเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณถนนเจตจำนง ถนนวิจิตรปรางค์ ถนนพิพิธ ถนนสุขุมวิท เป็นต้น

3) การแพทย์และสาธารณสุข

ชลบุรีเป็นเมืองมีความพร้อมในด้านการสาธารณสุขมาก เนื่องจากมีสถานบริการสาธารณสุขเป็นจำนวนมาก และกระจายอยู่ตามอำเภอต่าง ๆ อย่างทั่วถึง มีทั้งสถานบริการสาธารณสุขของรัฐบาล และของเอกชนซึ่งเมื่อคิดจำนวนสถานที่บริการสาธารณสุขแผนปัจจุบัน โดยเป็นของรัฐบาล 166 แห่ง และเป็นโรงพยาบาลเอกชน จำนวน 10 แห่ง แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาสัดส่วนของประชากรต่อบุคลากรด้านสาธารณสุขในทุกด้านของชลบุรีต่ำกว่าอัตราเฉลี่ยของภาคตะวันออก โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท (ด้านทิศใต้ของเมือง) ถนนอัครนิวัต เป็นต้น

4) ไฟฟ้าและประปา

เมืองชลบุรีเป็นเมืองที่มีความพร้อมในการให้บริการแก่ชุมชนในด้านการกระจายสาธาณูปโภคที่จำเป็นทั้ง ไฟฟ้า และประปา โดยได้รับกระแสไฟฟ้ามาจากสถานีจ่ายไฟฟ้าย่อยชลบุรี ตำบลหนองช้างคอก จังหวัดชลบุรี กระแสไฟที่จำหน่ายเฉลี่ยเดือนละ 22,317,000 กิโลวัตต์/ชั่วโมง และให้บริการในขอบเขตพื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรี เทศบาลเมืองบ้านสวน และเทศบาลตำบลบางทราย นอกจากนี้ยังมีโรงกรองน้ำและอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ที่เทศบาลตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา สามารถกักเก็บน้ำได้ 110 ล้านลูกบาศก์เมตร และกระจายเข้ามาใช้ในพื้นที่เมืองชลบุรี (ซึ่งในปัจจุบันยังสามารถให้บริการได้เพียงพอในระดับหนึ่ง แม้ว่าจะมีแหล่งกักเก็บน้ำที่ค่อนข้างน้อย)



แผนที่ 4.11 ที่ตั้งหน่วยงาน ศูนย์ต่างๆ องค์กรและสถานที่ราชการที่สำคัญของเมืองชลบุรีในปัจจุบัน

การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี
MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF CHONBURI'S URBAN CENTRAL AREA



สัญลักษณ์

นายพงษ์ศักดิ์ ศรีจุม
 รหัสนิสิต 4974 1346 25
 สาขา การวางผังเมือง
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์



4.3.3 ศาสนาและระบบสังคม

1) ศาสนา

ประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา มีคนที่นับถือศาสนาพุทธ ประมาณร้อยละ 99.1 ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 0.7 ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 0.2 ทำให้พื้นที่เมืองชลบุรีมีพื้นที่ศาสนาสถานประเภทวัด ศาลเจ้า 14 แห่ง โบสถ์คริสต์ 2 แห่ง และสุเหร่า 1 แห่ง โดยกลุ่มศาสนาสถานส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง โดยเฉพาะถนนเจตจำนง ถนนวิชิตปราการ เป็นต้น

2) ระบบสังคม

จากแนวคิดระบบสังคม (social system approach) ที่ใช้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง โดยวิเคราะห์ถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เกิดขึ้น 2 กระบวนการสำคัญ ได้แก่ กระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (differentiation) และกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (integration) พบว่า พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีกระบวนการเติบโตทางสังคมที่มีความซับซ้อนขึ้น โดยจะเห็นได้จากการมีของกลุ่มสถาบันทางสังคมที่มีการรวมกลุ่มกันเพื่อสนองความต้องการของประชากรในพื้นที่ที่มีความหลากหลาย โดยจำแนกได้ดังนี้

- กระบวนการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ (differentiation) ซึ่งจากรายละเอียดข้างต้นก็จะพบว่า พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีนั้น มีความหลากหลายทางสังคมมากขึ้น กล่าวคือ จากในอดีตที่ระบบโครงสร้างทางสังคมมีไว้เพื่อรองรับและให้บริการกับกลุ่มทางสังคมเฉพาะในพื้นที่เท่านั้น แต่ในปัจจุบันพบว่า ระบบการแยกย่อยตามความแตกต่างของโครงสร้างและหน้าที่ทางสังคม ให้บริการกับกลุ่มทางสังคมที่มีระดับกว้างขวางขึ้น ซึ่งตัวแปรสำคัญที่แสดงให้เห็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ได้แก่ จำนวนสถานศึกษา โรงพยาบาล สนามกีฬา สวนสาธารณะ สถาบันราชการภายในพื้นที่ที่มีจำนวนมากขึ้น ให้บริการในระดับเมืองและระดับภูมิภาคมากขึ้น เช่น มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาคตะวันออก (เพื่อผลิตบุคลากรด้านช่างฝีมือและความชำนาญของแรงงานเฉพาะด้าน) โรงพยาบาลชลบุรี (เป็นโรงพยาบาลศูนย์ประจำภาคตะวันออก) สนามกีฬากลางจังหวัดชลบุรี ศาลากลางจังหวัดชลบุรี หอสมุดแห่งชาติ เป็นต้น
- เมื่อเกิดภาวะการเปลี่ยนแปลงขึ้นในระบบสังคมของศูนย์กลางเมืองชลบุรี ที่มีความหลากหลายและระดับความกว้างขวางทางสังคมมากขึ้นทำให้ระบบโครงสร้างภายในเกิดกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการ (integration) เกิดขึ้น โดยพบกระบวนการผสมผสานหรือบูรณาการทางสังคมทั้ง 4 ประเภทภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี อันได้แก่
 - การผสมผสานวัฒนธรรม โดยจะเห็นได้จากเมืองชลบุรีมีการเข้ามาอยู่อาศัยของกลุ่มหลากหลายเชื้อชาติ จึงเกิดความหลากหลายของวัฒนธรรมและประเพณี แต่ในปัจจุบันได้มีการผสมผสานขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมของกลุ่มชนเหล่านั้นเป็นหนึ่งเดียว ตามความเชื่อที่สืบทอดกันมาช้านานโดยไม่รู้สึกรังเกียจแบ่งแยกเชื้อชาติเดิมแต่อย่างใด จนกลายเป็นวัฒนธรรมและประเพณีที่เป็นลักษณะเด่นเฉพาะของเมือง

ชลบุรี อาทิเช่น ประเพณีวันไหล กองข้าวบวงสรวงที่เป็นการผสมผสานระหว่างวัฒนธรรมไทยกับวัฒนธรรมจีน เป็นต้น

- การผสมผสานทางบรรทัดฐานทางสังคม ซึ่งนอกจากการผสมผสานทางวัฒนธรรมของสังคมในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีดังกล่าวมาแล้ว ยังพบว่า เกิดปรากฏการณ์ปรับตัวทางพฤติกรรมของกลุ่มคนในสังคมเพื่อยอมรับและเข้าใจในบรรทัดฐานของการบูรณาการทางวัฒนธรรม ดังจะเห็นได้จากจำนวนคนร่วมงานประเพณีต่างๆ ของเมืองที่มีคนจำนวนมาก และมีความหลากหลายระดับมากขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากความเข้ากันได้ของมาตรฐานทางวัฒนธรรมกับพฤติกรรมของบุคคลในสังคม
- การผสมผสานและบูรณาการทางการติดต่อสื่อความหมาย โดยพบว่าระบบการติดต่อสื่อความหมายของกลุ่มคนในทางสังคมมีความกว้างขวางมากขึ้น ผู้คนในสังคมเมืองโดยเฉพาะศูนย์กลางเมืองสามารถติดต่อและเชื่อมโยงกับคนภายในสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมที่กระจายอยู่ในสังคมได้อย่างดี
- การผสมผสานและบูรณาการทางหน้าที่ โดยพบว่าเกิดการพึ่งพาและผสมผสานกันของบทบาทหน้าที่ต่างๆ ในสังคม ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางสังคมของคนที่มีความหลากหลาย ได้แก่ การร่วมกลุ่มเป็นสมาคม มูลนิธิต่างๆ ที่เป็นการรวมกลุ่มของคนหลากหลายอาชีพแต่มีวัตถุประสงค์บางอย่างในทิศทางเดียวกัน เช่น สมาคมพุทธสงเคราะห์ มูลนิธิไตรสงเคราะห์ สมาคมพุทธศีลธรรมชลบุรี เป็นต้น

4.4 ลักษณะทางเศรษฐกิจ

4.4.1 พัฒนาการทางเศรษฐกิจ

สภาพทางเศรษฐกิจของเมืองชลบุรีในสมัยแรกเริ่ม ขึ้นอยู่กับรายได้จากการประกอบอาชีพประมงเป็นหลัก จนมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวราชอาณาจักรไทยเริ่มมีกิจกรรมการค้ากับต่างประเทศ จึงเริ่มปรากฏอาชีพเรือบรรทุกสินค้า เนื่องจากมีเรือบรรทุกสินค้าไปมาค้าขายกับกรุงเทพฯ อย่างต่อเนื่อง เรือไม่สามารถจอดลำเลียงสินค้าที่นอกสันดอนปากแม่น้ำได้สะดวก จึงนิยมมาทอดสมอเพื่อขนถ่ายสินค้า ทำให้เมืองชลบุรีเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายในหมู่ชาวต่างประเทศ เพราะเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ประกอบกับชายฝั่งทะเลของจังหวัดชลบุรีมีลักษณะผืนน้ำเป็นซอกสี่เหลี่ยมเข้าไปในแผ่นดิน ทะเลด้านชลบุรีจึงเป็นทะเลที่คลื่นลมค่อนข้างสงบ และอยู่ไม่ห่างจากกรุงเทพมหานครมากนัก จึงเหมาะเป็นที่จอดพักเรือสินค้าของชาวต่างชาติเพื่อไปมาค้าขายกับราชอาณาจักรไทยมาตั้งแต่อดีต ต่อมามีการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติทำให้ชายทะเลแถบบ้านศรีโพธิ์และบางปลาสร้อย (พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีในปัจจุบัน) ไม่เหมาะที่จะเป็นท่าเรืออีกต่อไป เพราะชายฝั่งทะเลบริเวณดังกล่าวตื้นเขิน อันเนื่องมาจากการทับถมของเลนที่ถูกกระแสน้ำพัดมาจากแม่น้ำบางปะกง ทำจอดเรือจึงถูกย้ายไปขยายทางอ่างศิลา และเกาะสีชังแทน จากผลของการเป็นท่าเรือซึ่งดึงดูดการเข้ามาของเรือสินค้าในสมัยอดีตทำให้พื้นที่เมืองชลบุรีมีย่านกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อรองรับคนที่เข้ามาในพื้นที่ทั้งตลาดและย่านพาณิชย์กรรมของเมืองชลบุรีในอดีตตั้งอยู่บริเวณถนนวิจิตรปราการ ซึ่งจากบันทึกของสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ ได้บรรยายถึงสภาพเศรษฐกิจของตลาดเมืองชลบุรีในบันทึกจดหมายเหตุ

รายงานว่า “ตลาดเมืองชลบุรีเป็นตลาดใหญ่ ยาวประมาณ 400 เมตรเดิมสร้างเป็นโรงจากปลูกรุกเข้ามาจนเหลือถนนเป็นทางแคบๆ มีโรงบ่อนตั้งอยู่ที่ของศาลเจ้า (ในสมัยอดีตตลาดแผงลอยตามหัวเมืองต่างๆ มักจะสร้างอยู่ใกล้ๆ กับโรงบ่อน) มีตลาด ร้านชำ และแผงลอยตั้งรกรุงรังไปหมด”

จนมาถึงในช่วงแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Project) ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์แบบผสมผสานระหว่างภาครัฐกับเอกชน เพื่อเป็นการสนับสนุนและกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมออกไปสู่ภูมิภาคอย่างเป็นระบบ โดยมีระยะเวลาแผนงาน 20 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 ถึงปี พ.ศ. 2543 ซึ่งแผนงานดังกล่าวส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีรวมทั้งเมืองในภาคตะวันออกเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งในพื้นที่และเชื่อมกับพื้นที่อื่น การส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือขนส่งสินค้า ท่าส่งน้ำ การพัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบไฟฟ้าและแม้กระทั่งการพัฒนาที่อยู่อาศัย ทำให้การระบบเศรษฐกิจและพัฒนาเมืองชลบุรีในช่วงแผนพัฒนาดังกล่าวมีการเจริญเติบโตที่ค่อนข้างรวดเร็ว

ในปัจจุบัน (พ.ศ. 2550) พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีจัดเป็นพื้นที่ศูนย์กลางหลักอันดับหนึ่งในระดับภูมิภาคและเป็นอันดับสองในระดับประเทศ โดยมีจุดเด่นที่เป็นศักยภาพ คือ ที่ตั้งเป็นจุดเชื่อมต่อท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และท่าอากาศยานอู่ตะเภากับนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนมีเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมต่อแหล่งผลิตผลทางการเกษตรเพื่อการส่งออก และการเชื่อมต่อกับกัมพูชาและเวียดนาม เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ คือ พัทยาและบางแสน ซึ่งมีนักท่องเที่ยวต่างชาติไม่น้อยกว่า ๓ ล้านคนต่อปี และนักท่องเที่ยวชาวไทยอีกประมาณ 8 ล้านคนต่อปี รวมทั้งการเป็นเมืองหลักอันดับหนึ่งของภาคตะวันออกทำให้ศักยภาพการพัฒนาทางเศรษฐกิจมีอัตราสูงตามไปด้วย

4.4.2 สภาพทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน

จังหวัดชลบุรีถือได้ว่าเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจทั้งในระดับภาคและระดับประเทศ ซึ่งจากการศึกษาถึงรายงานสภาพทางเศรษฐกิจของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2545-2549 พบว่ามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดชลบุรี (GPP) มีอัตราการเติบโตและการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีอัตราเพิ่มโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 15.73 ซึ่งค่าดังกล่าวสูงเป็นอันดับ 2 ของภาค และเป็นอันดับ 5 ของประเทศ โดยภาคเศรษฐกิจที่มีสัดส่วนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสูงสุดได้แก่ ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ส่วนสาขาการผลิตหลักของจังหวัดชลบุรีได้แก่ สาขาการผลิตอุตสาหกรรม มีมูลค่าในปี 2549 เท่ากับ 219,216 ล้านบาท มีอัตราเพิ่มโดยเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2545-2549 เท่ากับร้อยละ 25 รองลงมาคือสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม และสาขาการขายปลีก-ขายส่ง โดยมีมูลค่าในปี 2549 เท่ากับ 45,250 และ 32,264 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Project) ที่เป็นแรงจูงใจให้กับนักลงทุนหันมาลงทุนสร้างโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดชลบุรีเป็นจำนวนมาก

ส่วนสภาพทางเศรษฐกิจของเมืองชลบุรีในปัจจุบันโดยรวมขึ้นอยู่กับธุรกิจพาณิชย์กรรม การค้าและบริการเป็นหลัก ได้แก่ การค้าขาย ร้านอาหาร ตลาดสด โรงงานอุตสาหกรรม ธนาคาร การเงิน โรงแรม การบริการ ประมง และรับจ้างทั่วไป โดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณริมถนนสายสำคัญ เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนเจตจันทร์ ถนนอัครนิเวศ สุขุมวิท ถนนราษฎร์ประสงค์ เป็นต้น ซึ่งถือเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมใหม่ของพื้นที่ นอกจากนี้พื้นที่ศูนย์กลางการค้าเก่าบริเวณถนนวิจิตรปราการก็ยังมีกิจกรรมการค้าและการบริการที่ยัง

หนาแน่นเป็นพื้นที่บริเวณเชื่อมต่อกับพื้นที่ศูนย์กลางใหม่ โดยเฉพาะในย่านชุมชนจะมีร้านค้าติดต่อกันเป็นแถวตลอดแนวถนน

จากการศึกษาประเภทและสัดส่วนของกิจกรรมการค้า ตลอดจนแนวโน้มการขยายตัวในอนาคต พบว่า กิจกรรมการค้าและการประกอบการทางด้านพาณิชยกรรมกระจุกตัวอยู่บริเวณพื้นที่เทศบาลเมืองชลบุรีเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นเทศบาลบ้านสวน และเทศบาลตำบลบางทราย โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 48, 46 และ 6 ตามลำดับ จากข้อมูลของสำนักงานพาณิชย์จังหวัดผนวกกับการลงสำรวจพื้นที่ พบว่ามีประเภทกิจกรรมเกี่ยวกับการค้าและบริการในพื้นที่ 12 กลุ่ม โดยสามารถจำแนกตามย่านการกระจุกตัวสำคัญๆ ในพื้นที่ได้ดังนี้

- ก. บริเวณย่านการค้าริมถนนวิจิตรปราการ ซึ่งมีลักษณะเป็นกลุ่มอาคารห้องแถวไม้พาณิชยกรรมสภาพเก่า ขนาดเล็กเรียงตัวเกาะกลุ่มเป็นแนวยาวในแกนเหนือใต้ โดยส่วนใหญ่พบกิจกรรมทางเศรษฐกิจบริเวณถนนวิจิตรปราการเป็นกิจกรรมการค้าในระดับพื้นที่หรือระดับย่านชุมชน โดยเฉพาะคนในชุมชนชาวประมงริมชายฝั่งทะเล ประกอบการกระจุกตัวของกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ ร้านขายเครื่องใช้ประจำวัน และสินค้าเบ็ดเตล็ดเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาได้แก่ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านจำหน่ายอุปกรณ์ประมง คลินิกและบริการรักษาโรค และตลาดอาหารอาหารสด ตลาดอาหารแห้ง เป็นต้น
- ข. บริเวณย่านถนนพิพิธ ซึ่งมีลักษณะเป็นกลุ่มอาคารพาณิชยกรรมเก่าทั้งไม้และปูนผสมกัน กิจกรรมส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการค้าขนาดเล็กระดับชุมชน ได้แก่ ร้านอาหารและเครื่องดื่มมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ร้านขายเครื่องใช้ประจำวันและมินิมาร์ท และคลินิก เป็นต้น
- ค. บริเวณย่านศูนย์กลางการค้าริมถนนสุขุมวิท กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ที่เกาะกลุ่มอยู่ตามแนวถนนสุขุมวิทเป็นกลุ่มกิจกรรมการค้าและการบริการที่รองรับการให้บริการทั้งในระดับย่านชุมชน และระดับเมือง ซึ่งกิจกรรมบางอย่างก็ยังมีสัมพันธ์กับลักษณะการสัญจรผ่านพื้นที่ที่มีการใช้ความเร็วในการผ่าน ทำให้เกิดการกระจุกตัวของกิจกรรมและอาคารพาณิชยกรรมต่างๆ แบบผสมผสานขนาดใหญ่ ได้แก่ ร้านขายเครื่องใช้ประจำวัน สินค้าเบ็ดเตล็ด อาหาร (ที่ผสมผสานอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เช่นห้างสรรพสินค้า) ร้านขายและซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ร้านขายอุปกรณ์และซ่อมเครื่องจักรรถยนต์ (โดยเฉพาะเขตตำบลบ้านสวน) ร้านขายเครื่องเฟอร์นิเจอร์ อุปกรณ์และวัสดุก่อสร้าง โรงแรม ธนาคารพาณิชย์ต่างๆ ชายปลีก-ชายส่ง เป็นต้น
- ง. บริเวณย่านถนนอัคนิวาต ถนนชลบุรี-บ้านบึง เป็นพื้นที่ต่อเนื่องของย่านกลุ่มกิจกรรมการค้าจากบริเวณถนนสุขุมวิท ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการค้าและการบริการที่รองรับทั้งในระดับพื้นที่ย่านย่อยกับระดับพื้นที่เมือง กิจกรรมส่วนใหญ่ ได้แก่ ประเภทร้านขายและซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้าเป็นหลัก ธนาคารพาณิชย์ต่างๆ และร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด เป็นต้น ส่วนพื้นที่บริเวณถนนชลบุรี-บ้านบึงซึ่งมีลักษณะเป็นถนนกิ่ง (spoke) สำคัญ มีการเกาะตัวกันของกลุ่มกิจกรรม การค้าและการบริการต่างๆ ได้แก่ ร้านขายอุปกรณ์และซ่อมเครื่องจักรรถยนต์ ร้านขายปลีก-ชายส่ง ร้านจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และตลาดค้าส่ง เป็นต้น

- จ. บริเวณย่านถนนเจตจำนง ถนนชัยชนะและถนนโปษยานนท์ เป็นการกระจุกตัวของกลุ่มกิจกรรมการค้าและบริการที่รองรับการให้บริการทั้งในระดับพื้นที่ย่านและระดับเมือง ซึ่งกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมต่อเนื่องจากบริเวณถนนสุขุมวิท ได้แก่ ประเภทร้านขายเสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม ร้านขายและซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านขายเครื่องใช้ประจำวันและสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายเครื่องหนัง ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น
- ฉ. บริเวณถนนบุญโพธิ์ทอง ถนนสุขประยูร ซึ่งเป็นถนนกิ่ง (spoke) สายสำคัญรองลงมาจากถนนชลบุรี-บ้านบึง โดยกิจกรรมการค้าและบริการส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนบุญโพธิ์ทอง ได้แก่ กิจกรรมร้านค้าประเภทร้านขายเสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม ประเภทร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านขายเครื่องใช้ประจำวันและมินิมาร์ท ร้านขายยารักษาโรค โรงแรม เป็นต้น ส่วนบริเวณถนนสุขประยูรมีการกระจุกตัวของกิจกรรมการค้าอยู่บริเวณจากช่วงที่แยกจากถนนสุขุมวิทออกไปประมาณ 500-800 เมตร โดยเป็นการกระจุกตัวกันของกิจกรรมประเภทการค้าและการบริการต่างๆ ได้แก่ ร้านขายและซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้าเป็นหลัก ธนาคารพาณิชย์ต่างๆ คลินิกและบริการรักษาโรค ร้านขายอุปกรณ์และซ่อมเครื่องจักรรถยนต์ ร้านขายปลีก-ขายส่ง ร้านจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด เป็นต้น ส่วนบริเวณตามแนวชาวถนนสุขประยูรด้านที่เชื่อมไปยังถนนเลี้ยวเมืองเป็นการเกาะกลุ่มของกิจกรรมพักอาศัยและการค้าผสมผสานกับการพักอาศัย เช่น ร้านขายเครื่องใช้ประจำวันและสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านอาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น
- ช. บริเวณถนนพระยาสุรเสนา ซึ่งเป็นถนนที่วางตัวในแนวเหนือใต้ อยู่ทางด้านทิศใต้ของเมืองมีกิจกรรมการค้าและการบริการประเภทร้านอาหารและเครื่องดื่ม และร้านขายเครื่องใช้ประจำวันและสินค้าเบ็ดเตล็ด เป็นต้น ผสมผสานกับกิจกรรมการพักอาศัย เกาะตัวกันเป็นช่วงๆ ตั้งแต่บริเวณศูนย์ราชการฯ ไปจนถึงบริเวณตัดกับถนน
- ซ. บริเวณถนนเลี้ยวเมือง ปรากฏรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่เกาะตัวกันเป็นช่วงๆ อย่างเบาบาง ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการค้า บริการขนาดใหญ่ โกดังและโรงงานขนาดเล็ก เช่น บิมน้ำมัน ร้านจำหน่ายวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง อีซู หิน ปูน เสา รวมทั้งร้านจำหน่ายสินค้าของฝาก เป็นต้น

ตัวแปรที่ใช้ในการสังเกตถึงความหลากหลายของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของพื้นที่เมืองชลบุรีสามารถสังเกตได้ดังนี้

- ตัวแปรทางด้านการผลิต (production) ของเมืองชลบุรี ได้แก่ โครงสร้างทางอาชีพของประชากรภายในเมืองชลบุรี ซึ่งจากสถิติจำนวนประชากรอายุ 15 ปี ขึ้นไปที่มีงานทำ จำแนกตามอาชีพรายไตรมาส ปี พ.ศ. 2548 พบว่ามีการประกอบอาชีพที่มีความหลากหลายมากขึ้นและเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพที่ก่อให้เกิดการจ้างงานทั้งในภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้าและการบริการ เช่น ผู้ประกอบการด้านวิชาชีพต่างๆ พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้า ตลาด โรงงาน เป็นต้น
- ส่วนตัวแปรทางด้านบริโภค (consumption) ได้แก่ ธนาคารพาณิชย์ต่างๆ ตลาดร้านค้าและห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ โรงแรมต่างๆ เป็นต้น

- ตัวแปรกระจายและจัดสรรผลผลิตสินค้า (distribution) สังเกตได้จากการมีสถานีขนส่งจำกัดจังหวัดชลบุรี บริษัทธนทวีขนส่ง (ริมถนนสุขุมวิท) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชลบุรี และท่าเรือ เป็นต้น



รูปที่ 4.11 กิจกรรมบริเวณย่านเศรษฐกิจของเมืองชลบุรี
(ที่มา: จากการสำรวจพื้นที่, 2550)

4.5 สรุปผลการศึกษาสภาพทั่วไปและระบุช่วงพัฒนาการสำคัญ

ผลจากการศึกษา พบว่า เมืองชลบุรีมีพัฒนาการของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบเชิงสัณฐานค่อนข้างรวดเร็ว โดยส่วนหนึ่งเป็นผลอันเนื่องมาจากปัจจัยภายนอกที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกเพื่อกระจายฐานทางเศรษฐกิจของประเทศ การพัฒนาโครงข่ายการสัญจรระดับประเทศเพื่อเปิดเส้นทางการเชื่อมต่อภาคมหานครกับภาคตะวันออก ในขณะเดียวกันเงื่อนไขจากกลไกภายในของตัวพื้นที่เอง ที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับผลของการพัฒนา ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณการสัญจรทั้งผ่านและเข้าถึง ทำให้พื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรีมีการปรับตัวเพื่อสร้างสมดุลในพื้นที่ ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของโครงข่ายการสัญจรเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่จากทุกทิศทาง รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลาย และผสมผสานมากขึ้น ความหนาแน่นของกลุ่มอาคารภายใน

พื้นที่ที่สะท้อนลักษณะความเป็นศูนย์กลางเมืองมากขึ้น นอกจากนี้ผลจากการศึกษาและการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงเบื้องต้น เพื่อระบุช่วงพัฒนาการสำคัญนั้น พบว่าช่วงเวลาสำคัญที่มีผลกระทบทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญานมี 3 ช่วง ได้แก่

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

เมืองชลบุรีมีลักษณะเป็นชุมชนเมืองขนาดเล็ก มีอาชีพหลักเป็นชาวประมง สัญจรติดต่อไปมากับพื้นที่อื่นโดยอาศัยทางน้ำเป็นหลัก การขยายตัวเป็นแบบแนวยาวเรียบชิดติดฝั่งทะเลหรือบางส่วนยื่นลงไป ในทะเล ซึ่งถือได้ว่าเป็นลักษณะเฉพาะของสัญญานเมืองริมน้ำในยุคเริ่มแรก ที่พื้นที่เมืองยังบริสุทธิ์ ไม่มีผลจากปัจจัยภายนอกเข้ามามีบทบาทให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของเมืองมากเท่าใดนัก

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

เป็นช่วงที่เริ่มมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสัญจรทางบกขึ้น กล่าวคือเป็นช่วงที่การตั้งถิ่นฐานของเมืองเริ่มมีการขยายตัวทางบกหรือเกาะตัวริมถนนสายสำคัญมากขึ้น ได้แก่ ตามริมสองฟากฝั่งถนนวิเชียรปราการ ถนนพิพิธ ถนนอัครนิวัต ถนนสุขประยูร ถนนเจตจำนงค์ ถนนโพธิ์ทอง รวมทั้งถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนที่ตัดเพิ่มขึ้นใหม่โดยเป็นการเปิดเส้นทางที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานครครั้งแรก การขยายตัวของเมืองในยุคนี้จึงเป็นการกระจายในแนวราบไปทางพื้นที่ตะวันออกของเมือง ซึ่งเป็นถือได้ว่าเป็นช่วงการเปลี่ยนแปลงสำคัญของสัญญานเมืองชลบุรี

พัฒนาการช่วงที่ 3: ยุคพึ่งพาการสัญจรทางบก (พ.ศ. 2521–ปัจจุบัน)

พบว่าในช่วงพัฒนาการดังกล่าว เป็นช่วงการพัฒนาแบบโครงข่ายการสัญจรหลักของเมืองเพิ่มเติม เพื่อสนองนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกและการติดต่อกับค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเพื่อลดปัญหาความไม่เพียงพอของโครงข่ายการสัญจรกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทำให้เมืองชลบุรีเริ่มมีการขยายตัวเข้าหาถนนสุขุมวิทเพิ่มมากขึ้น เริ่มปรากฏการตั้งถิ่นฐานตามแนวถนนสำคัญในพื้นที่กันอย่างหนาแน่นเพิ่มขึ้น เช่น ถนนพิพิธ ถนนอัครนิวัต ถนนสุขประยูร รวมไปถึงถนนเลียบเมือง ตลอดจนซอยต่างๆ ในพื้นที่ ส่งผลต่อลักษณะเชิงสัญญานของพื้นที่อย่างชัดเจน

ทั้ง 3 ช่วงพัฒนาการ ดังกล่าวผู้ศึกษาจะได้นำไปวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงเชิงสัญญานในรายละเอียดตามประเด็นต่างๆ