

ผลกระทบของ เส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดิน เมืองนครสวรรค์

1. บทนำ

จอห์นสัน (Johnson) กล่าวถึงวิวัฒนาการของ เมืองใหญ่หลายเมืองในปัจจุบันว่า วิวัฒนาการมาจากการ เป็นศูนย์กลางของ เส้นทางคมนาคม การขยายตัวของ เมืองในระยะเริ่มแรกจะ เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดหรือทางแยกของ เส้นทางคมนาคม จอห์นสันยกตัวอย่าง เมืองชิคาโก (Chicago) ในสหรัฐอเมริกา เติบโตมาจากการ เป็นชุมทางของการคมนาคมทางรถไฟ และเมืองท่าเรือสำคัญบริเวณทะเลสาบเกรตเลค (Great Lake) อีกด้วย<sup>1</sup>

เมเยอร์ (Mayer) กล่าวถึงการ เปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Pattern) และลักษณะทางกายภาพ (Physical Form) ของ เมืองต่าง ๆ นั้น เป็นผลมาจากการสร้างทางรถยนต์ การมีระบบการคมนาคมที่สะดวกทำให้ขอบเขตของเมืองซึ่ง เคยถูกกำหนดให้อยู่ในบริเวณจำกัดสามารถขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวางในพื้นที่รอบนอกของ เมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสองฟากของ เส้นทางรถยนต์สายหลัก<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Jame H. Johnson. URBAN GEOGRAPHY : AN INTRODUCTION ANALYSIS. (Oxford : Pergamon Press, 1972) P.83

<sup>2</sup>Harold M. Mayer. READING IN GEOGRAPHY. (Chicago : The University of Chicago Press, 1959) p. 325.

## 2. การเปลี่ยนแปลงบทบาทและความสำคัญของรูปแบบการคมนาคมขนส่ง

การคมนาคมขนส่งมีความสัมพันธ์กับระดับความเป็นเมือง (Degree of Urbanization) โดยเส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ และปัจจัยการผลิตอื่น ๆ จากแหล่งผลิตมาสู่เมือง และกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ นั่นคือ การคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมมีผลอย่างมากต่อการขยายตัวของเมืองและความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เมืองยิ่งใหญ่มากขึ้น ก็ย่อมต้องการระบบและรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย สะดวกและรวดเร็ว เพื่อสนองความต้องการของประชากรและระบบเศรษฐกิจของเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ นับเป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญและได้รับการพัฒนามากที่สุด ในอดีตการคมนาคมทางน้ำเป็นรูปแบบการคมนาคมที่มีบทบาทมากที่สุด เนื่องจากแม่น้ำลำคลองตามธรรมชาติมีมากมาย และยังมีคลองขุดที่ใช้ในการเกษตรกรรมอีกด้วย ประกอบกับชุมชนเมืองต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำลำคลอง การคมนาคมทางน้ำทำไ้สะดวกและเป็นที่นิยมเมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 การขนส่งสินค้าและรับผู้โดยสาร เริ่มหันมานิยมการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น

ปี พ.ศ. 2455 กรมทางหลวงได้จัดตั้งขึ้น มีหน้าที่สร้างทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดต่าง ๆ แต่การดำเนินการยังไม่มียบทบาทสำคัญต่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร จนกระทั่งปี พ.ศ. 2479 มีการกำหนดโครงการสร้างทางหลวงระยะยาวต่อเนื่องกันเป็นครั้งแรก (พ.ศ. 2479 - 2494) นับจากนั้นเป็นต้นมาการคมนาคมทางรถยนต์ได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการสร้างทางหลวงสายต่าง ๆ เชื่อมพื้นที่ทุกส่วนของประเทศ การคมนาคมขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถยนต์จึงกลายเป็นรูปแบบ

การคมนาคมหลักและสำคัญที่สุดในปัจจุบัน

ก่อนมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504 - พ.ศ.2509) การขนส่งทางน้ำ มีประมาณร้อยละ 75 ของปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศ เมื่อมีการใช้แผนพัฒนา ฯ แล้ว การพัฒนาระบบการคมนาคมของประเทศมุ่ง เน้นการสร้างถนนเป็นสำคัญ ถนนสายใหม่ ๆ ทำให้การขนส่งรวดเร็วขึ้น โดยผู้ส่งสินค้าเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นไม่มากนัก เป็นเหตุให้ความนิยมการขนส่งทางน้ำลดลงเรื่อย ๆ ในขณะที่การขนส่งทางรถยนต์มีความสำคัญมากขึ้น พิจารณายอกรายจ่ายการพัฒนาเศรษฐกิจจากงบประมาณแผนกนิสาชาเศรษฐกิจ ช่วงที่ 1 (พ.ศ.2504 - พ.ศ.2506) ปรากฏว่างบประมาณการคมนาคมสูง เป็นอันดับหนึ่ง ประมาณ 1,687 ล้านบาท หรือ คิดเป็นร้อยละ 30.9 ของงบประมาณทั้งหมด ในจำนวนนี้เป็นงบประมาณพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์ประมาณ 920.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 54.6 ของงบประมาณการคมนาคมทั้งหมด

แผนพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510-2514) ยังคงมีลักษณะมุ่ง เน้นการพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง ทั้งนี้เพื่อสร้างปัจจัยพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยส่วนรวม ยอกรอจ่ายสำหรับพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 2 มีจำนวนทั้งหมดประมาณ 57,800 ล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณพัฒนาการคมนาคมขนส่งประมาณ 17,098 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 29.7 ของงบประมาณทั้งหมดและประมาณร้อยละ 54 ของงบพัฒนาการคมนาคมขนส่ง ใช้ในการพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์

แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515-2519) ในส่วนของการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง ใช้งบประมาณจำนวน 19,475.0 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 44.9 ของงบประมาณการพัฒนาสาขาเศรษฐกิจ

รัฐบาลให้ความสำคัญด้านการคมนาคมทางรถยนต์มากกว่าการคมนาคมทางอื่น โดยจัดสรรงบประมาณด้านการพัฒนาถนนมากถึงร้อยละ 84 ของงบประมาณด้านการคมนาคมทั้งหมด โดยที่เหลืออีกร้อยละ 16 เน้นแบ่งกันระหว่างรถไฟ ท่าเรือและคานาอาอาศัยาน

แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 - 2524) การพัฒนาการคมนาคมขนส่งและการศึกษาคือสองสาขาที่ใช้งบประมาณจากการจัดสรรทั้งสิ้นรวม 37,175 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 38.8 ของงบประมาณสาขาเศรษฐกิจ หรือประมาณร้อยละ 14.7 ของงบประมาณการพัฒนาทั่วประเทศ โดยแบ่งงบประมาณสำหรับการพัฒนาถนนกว่าร้อยละ 60.0 ของงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่ง (ดูตารางที่ 14,15 และแผนภูมิหมายเลข 9)

ตารางที่ 14 แสดงการจัดสรรงบประมาณตามสาขา เศรษฐกิจและสังคมในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 - 2524)

สาขาพัฒนา	งบประมาณการพัฒนา	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
การ เกษตร และชลประทาน	39,100	15.5
อุตสาหกรรมเหมืองแร่และพาณิชย์	3,605	1.4
คมนาคมและขนส่ง	37,175	14.7
การพลังงาน	15,950	6.3
รวมสาขา เศรษฐกิจ	95,830	37.9
พัฒนาสังคม	8,620	3.4
สาขารูปการ	33,335	13.2
สาขารณสุข	19,380	7.7
การศึกษา	95,285	37.8
รวมสาขาสังคม	156,620	62.1
รวมทั้งสิ้น	252,450	100.

ที่มา. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี

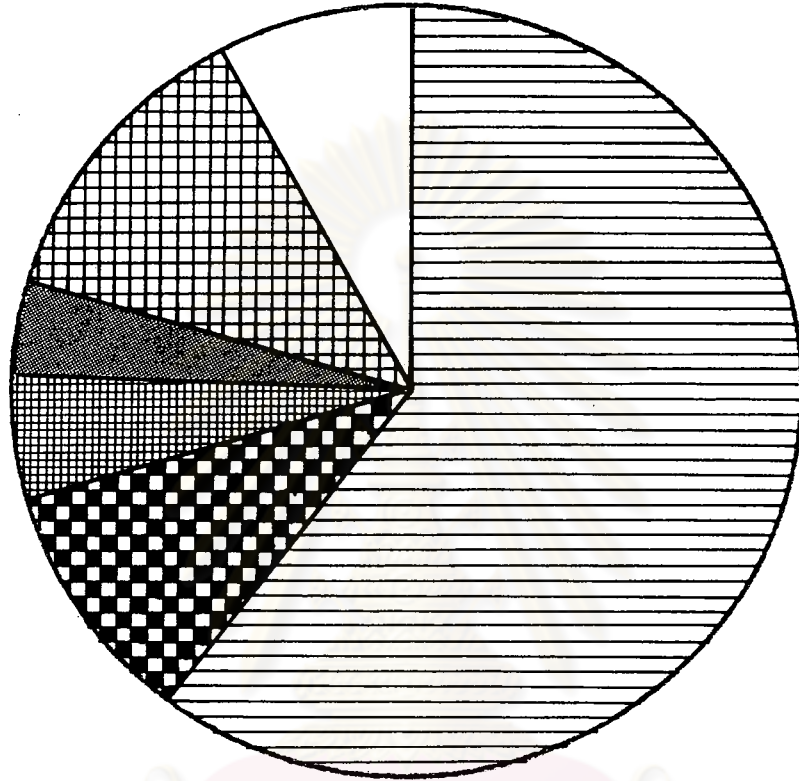
ตารางที่ 15 แสดงการจัดสรรงบประมาณสาขาการคมนาคมและขนส่งในระยะ  
แผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520-  
2524)







สาขาการคมนาคมและขนส่ง	งบประมาณการพัฒนา	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
- การพัฒนาทางหลวงและถนนท้องถิ่น	22,290	60.0
- ปรับปรุงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทางรถไฟ	3,945	10.6
- พัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ	1,920	5.2
- ปรับปรุงการขนส่งทางอากาศ	1,425	3.8
- ปรับปรุงระบบการสื่อสารและโทรคมนาคม	4,760	12.8
- โครงการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ	2,835	7.6
รวมทุกสาขา	37,175	100.0

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
สำนักนายกรัฐมนตรื

จากการพิจารณาการจัดสรรงบประมาณ เพื่อการพัฒนา ระบบการ  
คมนาคมและขนส่งในภาครัฐบาล จากแผนพัฒนา ฯ ฉบับต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว  
ข้างต้น เห็นได้ชัดว่ารัฐบาลมุ่งหวังและ เน้นการพัฒนาการคมนาคมทางรถ  
ยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์ของการขยายเส้นทางรถยนต์ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ อย่าง  
ทั่วถึง โดยเฉพาะในด้านการสร้างถนนจากพื้นที่ชนบทสู่ตลาด เพื่อกระตุ้นให้

การจัดสรรงบประมาณการคมนาคมและขนส่ง  
 ในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4



	การคมนาคมทาง รถยนต์	งบประมาณ	22,290	ล้านบาทหรือร้อยละ	60.0
	” รถไฟ	”	3,945	”	10.6
	” น้ำ	”	1,920	”	5.2
	” อากาศ	”	1,425	”	3.8
	” สื่อสาร	”	4,760	”	12.8
	” อื่นๆ	”	2,835	”	7.6

เกิดการขยายตัวด้านการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร อันเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยส่วนรวม กังนั้นจึงกล่าวได้ว่าในปัจจุบันการคมนาคมทางรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมที่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อส่วนรวมของประเทศมากกว่าการคมนาคมทางน้ำหรือทางรถไฟ ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากความได้เปรียบที่เห็นได้อย่างชัดเจนในเรื่องของความสะดวกรวดเร็ว กังนั้นถ้าไม่มีการพัฒนาปรับปรุงการคมนาคมทางน้ำและทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพที่ขึ้นกว่าเดิมแล้ว ความสำคัญของการคมนาคมทางน้ำและทางรถไฟจะลดลงอย่างแน่นอน

### 3. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมขนส่งของ เมืองนครสวรรค์

สภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของเมืองนครสวรรค์ เป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิง และแม่น้ำน่านตรงบริเวณที่เรียกว่า "ปากน้ำโพ" และเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสายสำคัญที่สุดของประเทศ ซึ่งเชื่อมพื้นที่ของภาคเหนือตอนลงกับภาคกลาง ในอดีตแม่น้ำเหล่านี้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวกและสำคัญที่สุด การเดินทางติดต่อค้าขายระหว่างกรุง เทพมหานครกับหัว เมืองฝ่ายเหนืออาศัยเส้นทางน้ำเหล่านี้ทั้งสิ้น กังนั้นนครสวรรค์จึงกลายเป็นเมืองชุมทางการค้าขายติดต่อระหว่างกรุง เทพมหานครกับหัว เมืองฝ่ายเหนือ โดยพ่อค้าจากนครสวรรค์รับสินค้าจากกรุง เทพมหานครขึ้นไปจำหน่ายแก่พ่อค้าที่ล่องเรือมาจากเชียงใหม่ อัครคิถ พิษณุโลก และหัว เมืองฝ่ายเหนือ แล้วรับซื้อสินค้าฝ่ายเหนือลงมาจำหน่ายทางใต้ อีกประการหนึ่ง เมื่อครั้งที่ไทยเริ่มมีการติดต่อค้าขายกับประเทศตะวันตก สินค้าสำคัญและเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศมากอย่างหนึ่ง คือ ไม้สักจากภาคเหนือ การขนส่งไม้ซุงสักทองอาศัยเส้นทางน้ำจึงจะสะดวก โดยล่องแพซุงจากทางเหนือลงมาตามแม่น้ำปิง วัง ยม และน่าน มารวมกันที่นครสวรรค์ จากนั้นก็ลำเลียงตามลำน้ำเจ้า

พระยาสุรกรุง เทพมหานคร ทรงจับรวบรวมของแม่น้ำบริเวณปากน้ำโพมีเรือแพ  
ค้าขายในลำน้ำมากมายตลอดทั้งสองแคว เปรียบเสมือนเมือง ๆ หนึ่งบนลำน้ำ  
ริมน้ำบริเวณปากน้ำโพเกิดเป็นชุมชนริมน้ำมีตลาดและอาคารร้านค้าต่าง ๆ ซึ่ง  
ขยายตัวต่อมา เป็นเมืองนครสวรรค์ในปัจจุบัน

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4  
ไทยเริ่มเปิดการค้าติดต่อทางไมตรีและการค้ากับต่างประเทศ ทำให้ชาวต่าง  
ประเทศ โดยเฉพาะชาวอังกฤษและคนในบังคับของอังกฤษ เดินทาง เข้ามาท่า  
ป่าไม้ทางภาคเหนือที่เชียงใหม่เป็นจำนวนมาก

ปี พ.ศ. 2416 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้า  
อยู่หัว รัชกาลที่ 5 รัฐบาลไทยและรัฐบาลอังกฤษตกลงทำสนธิสัญญาเชียงใหม่  
(The Treaty of Chiangmai)<sup>1</sup> และการตราพระบรมราชโองการ เรื่องการ  
ซื้อขายไม้ซุง พ.ศ. 2427 เพื่อจัดการให้มีการตัดไม้ตลอดจนการซื้อขาย  
ไม้ในเขตเมืองเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ น่าน โดยต้องได้รับอนุ  
ญาตจากข้าหลวงใหญ่ ซึ่งอยู่ที่เชียงใหม่เสียก่อน เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย  
ต่อมาบริษัทชาวต่างประเทศสนใจและทำสัญญาเช่าทำป่าไม้สักในประเทศไทย  
เริ่มด้วยบริษัท บอร์เนียว จำกัด ในปี พ.ศ. 2432 บริษัท บอมเบย์เบอร์มา  
ในปี พ.ศ. 2435 เป็นต้น

ปี พ.ศ. 2441 มีการตั้ง "กองค่านป่าไม้ปากน้ำโพ" เพื่อจัด  
การเก็บภาษีไม้สัก เนื่องจากการขนส่งไม้สัก อาศัยเส้นทางแม่น้ำปิง วัง  
ยมและน่านลงแพซุง และบริเวณปากน้ำโพ มีความเหมาะสมที่สุดในการตั้งค่าน  
ควบคุมการขนส่งไม้สัก ส่งผลให้ปากน้ำโพกลายเป็นตลาดซื้อขายไม้สักที่สำคัญ

<sup>1</sup>วรรณศิลป์ บุญมี. ความสัมพันธ์กับอังกฤษบางลักษณะสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว : การป่าไม้และการเหมืองแร่. ปรินญาการศึกษามหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, ๒๕๒๐, หน้า ๑๐๑.



เพราะเมื่อไม้สักลงมาถึงปากน้ำโพ จะมีเจ้าของโรงเลื่อยไม้จากกรุงเทพฯ และพ่อค้าจากหัวเมืองอื่น ๆ มาประมูลกันที่ปากน้ำโพก่อนจะลงไม้ขอนสักมายังกรุงเทพฯ นคร เพื่อเข้าสู่โรงเลื่อยจักรแปรรูปไม้ก่อนจะส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางรถไฟ โดยเริ่มมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศ คือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) ก่อสร้างเมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 สามารถเปิดดำเนินการเดินรถครั้งแรกระหว่างกรุงเทพฯ - อโยธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 จากนั้นเป็นต้นมา การคมนาคมทางรถไฟเริ่มมีบทบาทและทวีความสำคัญในการรับส่งผู้โดยสารและสินค้ามากขึ้น<sup>1</sup> การขยายตัวของการคมนาคมทางรถไฟเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประชาชนเริ่มหันมานิยมใช้บริการรถไฟแทนการคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมทางรถไฟเริ่มเข้ามามีบทบาทต่อระบบการคมนาคมขนส่งของเมืองนครสวรรค์ เมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยแยกจากเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) ที่สถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปถึงจังหวัดเชียงใหม่ มีความยาวของระยะทางประมาณ 810 กิโลเมตร เปิดทำการเดินรถไฟสายเหนือครั้งแรกระหว่างสถานีบ้านภาชีถึงลพบุรี ระยะทาง 47 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2444 การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือครั้งที่ 2 จากสถานีลพบุรีถึงสถานีปากน้ำโพ(นคร-

---

<sup>1</sup>การรถไฟแห่งประเทศไทย. ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี. (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟฯ, 2513) หน้า 176-177.

สวรรค) เปิดทำการเดินรถครั้งแรก เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2448<sup>1</sup>

หลังจากการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือและเปิดบริการรับส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าแล้ว การคมนาคมทางรถไฟก็เริ่มเข้ามามีบทบาทต่อเมืองนครสวรรค์และทวีความสำคัญอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการขนส่งสินค้าและการติดต่อค้าขายโดยทางรถไฟสะดวกรวดเร็วกว่าการคมนาคมทางน้ำ เรือแพที่เคยขึ้นล่องไปมาค้าขายที่ปากน้ำโพลดจำนวนลง แต่ทางน้ำยังคงเป็นรูปแบบการคมนาคมที่มีความสำคัญ กล่าวได้ว่า การคมนาคมทางรถไฟทำให้เมืองนครสวรรค์เจริญรุ่งเรืองขึ้น ประชาชนสามารถเดินทางติดต่อกับชุมชนอื่น ๆ ได้สะดวก รวมทั้งการขนส่งสินค้าออกสู่ตลาดภายนอกสะดวกกว่า เดิมไม่ว่าเหนือหรือใต้ การคมนาคมทางรถไฟโดยนยอเวลาในการเดินทางให้สั้นลงกว่าแต่ก่อน เป็นอันมาก

เมืองนครสวรรค์เจริญขึ้นเป็นชุมชนขนาดใหญ่ มีประชากรตั้งถิ่นฐานท่ามาค้าขายเป็นจำนวนมาก ตั้งขึ้นเป็นสุขาภิบาล เมื่อ พ.ศ. 2457 ต่อมายกฐานะขึ้นเป็นเทศบาล เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2478<sup>2</sup> มีพื้นที่ชุมชนประมาณ 1.47 ตารางกิโลเมตร การตั้งถิ่นฐานของประชากรรวมกลุ่มกระจุกตัวกันอย่างหนาแน่น บริเวณตลาดปากน้ำโพซึ่งเป็นศูนย์กลางเมือง นอกนั้นกระจายอยู่ริมสองฝั่งของลำน้ำแม่ปิง แม่น้ำน่าน และแม่น้ำเจ้าพระยา ตามพื้นที่ต่าง ๆ เช่น เกาะฉนวน เกาะบางปรอง และเกาะยม การคมนาคมคิด

<sup>1</sup> เส้นทางรถไฟสายเหนือ จากสถานีบ้านภาชี - เชียงใหม่ ระยะทาง 810 กิโลเมตร ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์และเปิดบริการเดินรถบริการผู้โดยสารและสินค้าครั้งแรก เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2469.

<sup>2</sup> ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลเมืองนครสวรรค์ พ.ศ. 2478 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 52 หน้า 1, 682 ลงวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2478.

คือภายในชุมชนยังคงใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก สำหรับการติดต่อกับชุมชนอื่นภายนอกก็ใช้เส้นทางรถไฟและเส้นทางน้ำควบคู่กัน

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมอย่างขนานใหญ่เกิดขึ้น เมื่อมีการพัฒนาระบบถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อลักษณะการเติบโตและการขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์ เป็นอย่างมาก บ้านเรือนของประชาชนตลอดจนร้านค้าและสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ที่เคยแออัดกันอยู่แถวริมน้ำ เมื่อมีการสร้างถนนก็พบว่า เป็นรูปแบบการขนส่งและการคมนาคมติดต่อที่ดีกว่า ประชาชนจึงหันมาใช้เส้นทางถนนในการโดยสารและส่งสินค้ามากขึ้นทุกที จนในปัจจุบันการคมนาคมทางรถยนต์กลายเป็นรูปแบบการคมนาคมที่มีบทบาทต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของ เมืองนครสวรรค์มากที่สุด ในขณะที่การคมนาคมทางน้ำและทางรถไฟลดความสำคัญลง

การสร้างถนนเป็นโครงข่ายเชื่อมพื้นที่ภายในชุมชนเมืองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลกระทบต่อโขอบเขตของภาคของการตั้งถิ่นฐานภายในเมืองซึ่งเดิมเคยถูกจำกัดอยู่แต่เฉพาะสองฟากฝั่งของลำน้ำปิง น่าน และเจ้าพระยาและบริเวณสถานีรถไฟปากน้ำโพสิ้นสุดลง เมืองขยายตัวออกไปตามสองฟากของถนน ห่างจากเส้นทางน้ำหลักมากขึ้นอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน พื้นที่ของชุมชนเมืองขยายตัวออกจากแนวแม่น้ำปิงและแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนจรดเขากบและเขากวัก จนต้องมีการเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2493 มีพื้นที่ประมาณ 8.85 ตารางกิโลเมตร<sup>1</sup> ต่อมาในวันที่ 16

<sup>1</sup>ตามพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลเมืองนครสวรรค์ (ฉบับที่ 2) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 56 ลงวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2522.

เมษายน พ.ศ. 2522 ได้มีการเปลี่ยนแปลง เขตเทศบาล เป็นครั้งที่ 2 อีกมีพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 27.87 ตารางกิโลเมตร<sup>1</sup> เพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของพื้นที่ชุมชนเมืองทั้งในปัจจุบันและอนาคต

การคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างภาคเหนือและภาคกลางในปัจจุบันลดบทบาทและความสำคัญลงอย่างมาก เนื่องจากมีข้อเสียเปรียบการคมนาคมรูปแบบอื่น ๆ หลายประการ เช่น ความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และปัญหาที่เกิดขึ้นกับระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำเอง เช่น ปัญหาความลึกของแม่น้ำไม่สม่ำเสมอ ปัญหาสิ่งกีดขวางในลำน้ำ ขาดระบบช่วยเหลือในการเดินเรือลักษณะของเรือที่ไม่เหมาะสม ฯลฯ ประกอบกับการคมนาคมรูปแบบอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์ สามารถสนองตอบความต้องการการคมนาคมขนส่งได้อย่างเต็มที่ ทำให้ประชาชนนิยมการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์มากขึ้นเรื่อย ๆ ขณะที่ทางน้ำลดความสำคัญลง

จากตารางที่ 16 เปรียบเทียบจำนวนเรือระหว่างภาคเหนือกับภาคกลาง ในช่วงปี พ.ศ. 2507 และปี พ.ศ. 2519 พบว่าจำนวนเที่ยวเรือ (vessel - Trips) ในปี พ.ศ. 2519 ลดจำนวนลงร้อยละ 71.7 จากจำนวนเที่ยวเรือในปี พ.ศ. 2507 คือ จำนวนเที่ยวเรือลดลงจาก 248,036 เที่ยวเรือ เหลือเพียง 70,162 เที่ยวเรือเท่านั้น บริเวณที่จำนวนเที่ยวเรือลดลงมากที่สุด คือ ภาคกลางตอนบน ลดลงร้อยละ 93.5 ของจำนวนเที่ยวเรือในปี พ.ศ. 2507 ขณะที่จำนวนเรือบริเวณภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนล่างลดลงร้อยละ 85.3 และ 51.2 ตามลำดับ

---

<sup>1</sup>ตามพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลง เขตเทศบาล เมืองนครสวรรค์ (ฉบับที่ 2) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 56 ลงวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2522.

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนเที่ยวเรือบรรทุกสินค้าระหว่างภาคเหนือตอนล่าง  
และภาคกลาง ในปี พ.ศ.2507 และ พ.ศ. 2519

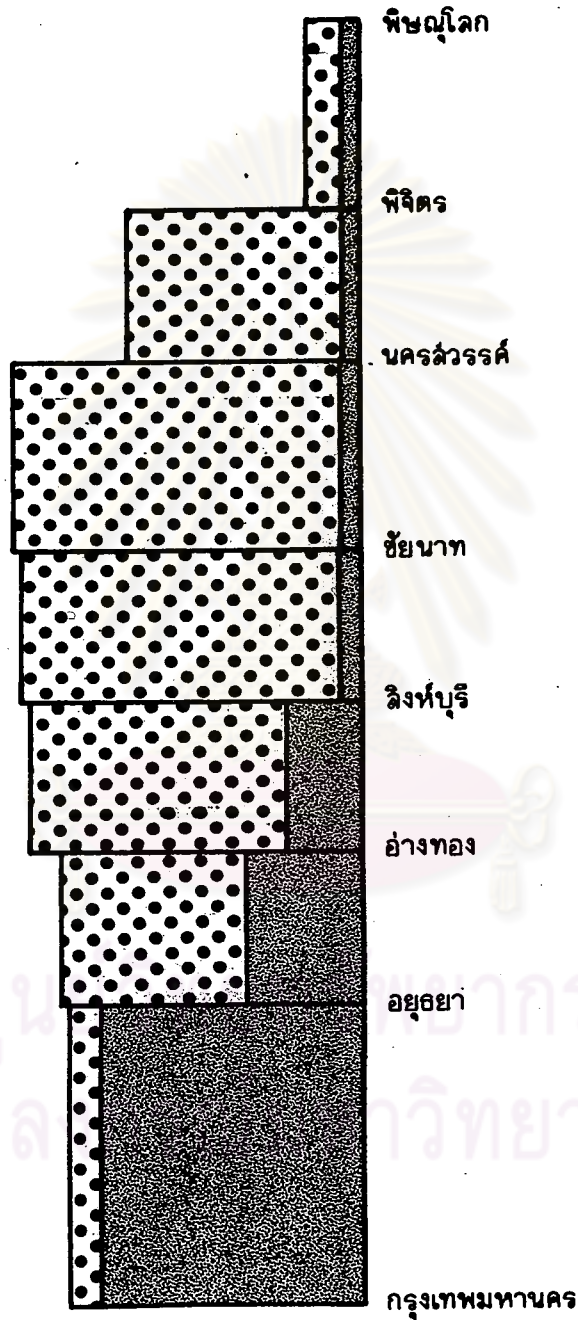
ภูมิภาค	ปี พ.ศ.		การเปลี่ยนแปลง	
	2507	2519	จำนวน	%
ภาคเหนือตอนล่าง	38,508	5,678	-32,830	-85.3
ภาคกลางตอนบน	89,156	5,762	-83,394	-93.5
ภาคกลางตอนล่าง	120,372	58,722	-61,650	-51.2
รวม	248,036	70,162	-177,874	-71.7

ที่มา: กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

บริเวณที่ปริมาณการสัญจรทางน้ำระหว่างภาคเหนือตอนล่างกับภาคกลางลดลงอย่างมากนั้น พิจารณาจากแผนภูมิที่ 10 และแผนที่หมายเลข 9 เห็นได้ว่า การขนส่งทางน้ำในลำแม่น้ำน่าน ช่วงจังหวัดพิจิตร - นครสวรรค์ ลดลงอย่างมาก และยิ่งลดมากขึ้นในช่วงนครสวรรค์ - ชัยนาท ตามลำแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งในปี พ.ศ. 2507 มีปริมาณการสัญจรสูงถึง 45,064 เที่ยวเรือและกลับลดลงเหลือเพียง 2,879 เที่ยวเรือเท่านั้น หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 93.6 ส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำในช่วงจังหวัดชัยนาท - สิงห์บุรี ลดลงร้อยละ 93.5 ช่วงสิงห์บุรี - อ่างทอง - อยุธยา ลดลงร้อยละ 70.4 เนื่องจากบริเวณนี้มีเรือบรรทุกขึ้นล่อง เพื่อขนส่งทราย เพื่อการก่อสร้างจากสิงห์บุรี อ่างทองกับกรุงเทพฯ

# เปรียบเทียบปริมาณการจราจรของเรือบรรทุกสินค้า

บริเวณภาคกลางและภาคเหนือ ระหว่าง ปี พ.ศ. 2507-2519



1 มม. = 1000 ลำ/ปี



ปี พ.ศ. 2507





ปี พ.ศ. 2519

ที่มา : กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

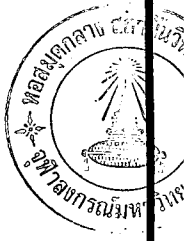
แผนที่หมายเลข 9  
**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคม  
 ต่อการใช้ที่ดินเมืองนครสวรรค์**

**แสดง ปริมาณเที่ยวเรือระหว่าง  
 ภาคเหนือและภาคกลาง**  
 พ.ศ. 2507 และ 2519

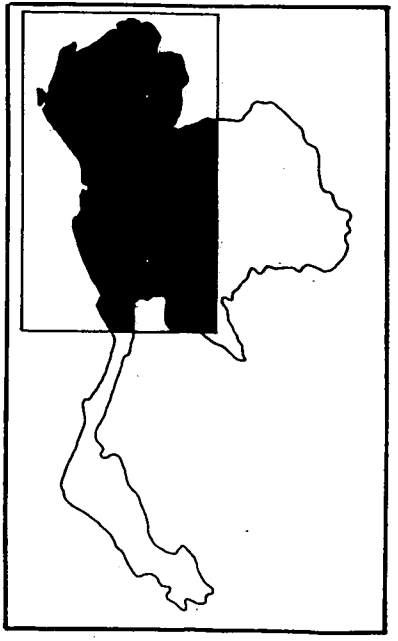
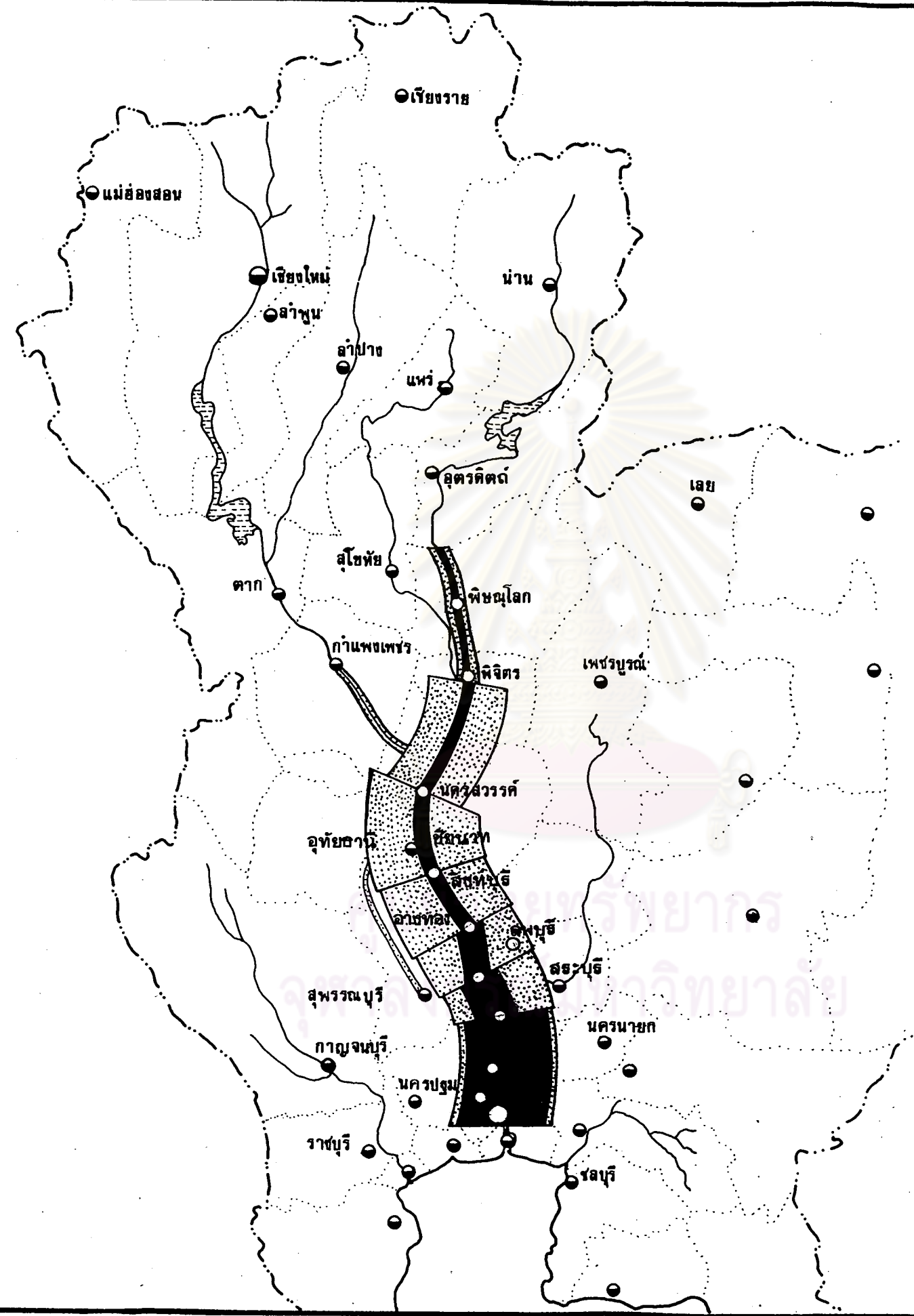
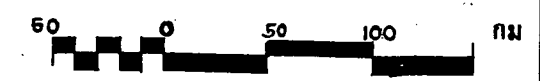
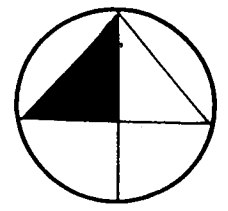
**สัญลักษณ์**

-  พ.ศ. 2507
-  พ.ศ. 2519

1 ม.ม. = 2000 เที่ยวเรือ  
 ● = ที่ตั้งจังหวัด



ที่มา : กรมเจ้าท่า



มหานครอยู่ ที่น่าสังเกตุคือการคมนาคมขนส่งทางน้ำช่วงอยุธยา - กรุงเทพมหานคร ปริมาณเที่ยวเรือลดลงไม่มากนัก คือ ลดลงประมาณร้อยละ 9.2 เท่านั้น เนื่องจากช่วงอยุธยา - กรุงเทพฯ มีเรือบรรทุกสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรายที่ใช้ในการก่อสร้างจากแม่น้ำป่าสักซึ่งมาบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประชาชนนิยมขนส่งทรายทางเรือนี้ เนื่องจากทรายมีน้ำหนักมาก ไม่เสียหายง่ายและค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางน้ำถูกกว่าการคมนาคมรูปแบบอื่น นอกจากนี้การเสียเวลาขนส่งซึ่งเป็นข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางน้ำนั้นไม่มากนัก คือ เรือบรรทุกสินค้าทรายจากแม่น้ำป่าสักผ่านอยุธยามาถึงเขตนครหลวง ตั้งแต่จังหวัดคันทบุรี - สมุทรปราการ ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 20 - 30 ชั่วโมง ในขณะที่สินค้าเกษตรจำพวกข้าวเปลือก ข้าวสาร และข้าวโพด จากภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน ขนส่งมายังเขตนครหลวง ต้องใช้เวลาในการเดินทางนานมาก คือ ในฤดูน้ำมาก ขนส่งจากอำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ตามเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาใช้เวลาประมาณ 3 วัน และ 5 วันจากจังหวัดพิจิตร ถ้าในฤดูแล้ง (ฤดูแล้ง) ใช้เส้นทางแม่น้ำสุพรรณ - คลองเจ้าเจ็ด ใช้เวลาขนส่งประมาณ 6 วัน จากอำเภอพยุหะคีรี - กรุงเทพมหานคร และประมาณ 8 วัน จากจังหวัดพิจิตร

ในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญที่สุด การขนส่งสินค้าต่าง ๆ ระหว่างภาคเหนือและภาคกลาง ใช้ขนส่งโดยรถบรรทุกมากกว่าขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ เนื่องจากข้อได้เปรียบของการขนส่งทางรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประหยัดเวลาในการขนส่ง แม้ว่าอัตราค่าบรรทุกสินค้าจะสูงกว่าการคมนาคมรูปแบบอื่น แต่การประหยัดเวลาชดเชยแทนข้อเสียเปรียบและอำนวยความสะดวกเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี บริเวณการจราจรของรถบรรทุกที่ขึ้นลงขนส่งสินคาระหว่างภาคเหนือและภาคกลาง (กรุงเทพมหานคร - เชียงราย) มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังเช่นในปี พ.ศ. 2515 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน



เฉลี่ยตลอดสายประมาณ 1,233 คันต่อวันและปี พ.ศ. 2520 ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเป็น 2,414 คันต่อวัน หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 95.8 ของปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2515 (ดูตารางที่ 17 และแผนภูมิที่ 11)

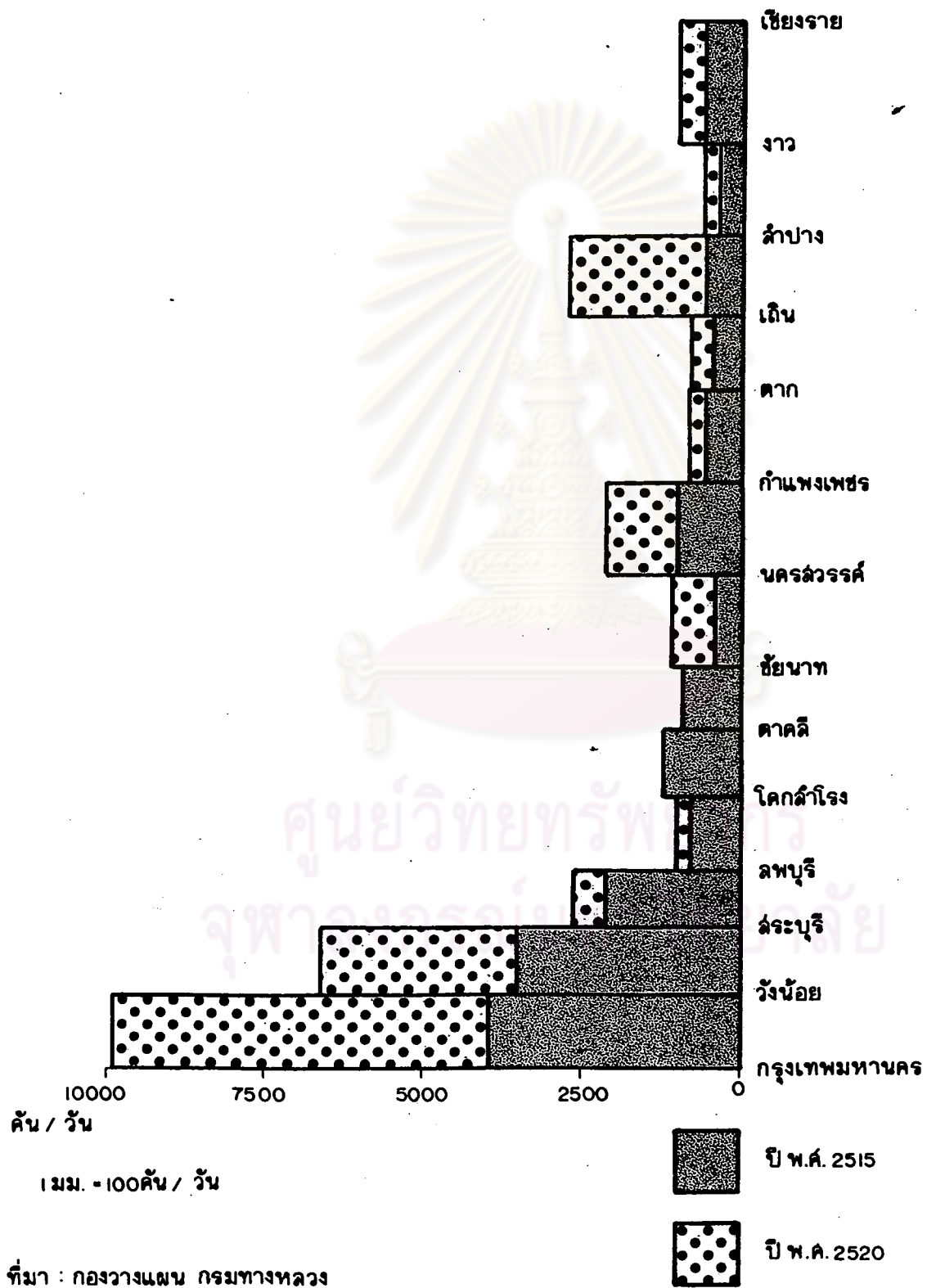
ตารางที่ 17 เปรียบเทียบปริมาณการจราจรของรถบรรทุกสินค้าบริเวณภาคเหนือและภาคกลาง ระหว่างปี พ.ศ. 2515-2520

ปริมาณการจราจร เขตเส้นทาง	ปี พ.ศ.		การเปลี่ยนแปลง	
	2515 (คัน/วัน)	2520 (คัน/วัน)	จำนวน (คัน/วัน)	%
กรุงเทพฯ - วังน้อย	3,761	9,916	6,155	163.7
วังน้อย - สระบุรี	2,972	6,629	3,657	123.0
สระบุรี - ลพบุรี	2,461	2,568	107	4.3
ลพบุรี - โคกสำโรง	764	868	104	13.6
โคกสำโรง - คาคสึ	1,281	1,361	80	6.2
คาคสึ - ชัยนาท	889	898	9	1.0
ชัยนาท - นครสวรรค์	363	1,005	642	176.9
นครสวรรค์ - กำแพงเพชร	1,138	2,456	1,318	115.8
กำแพงเพชร - ตาก	397	718	321	80.9
ตาก - เถิน	361	652	291	80.6
เถิน - ลำปาง	569	2,737	2,168	381.0
ลำปาง - งาว	407	557	150	36.9
งาว - เชียงราย	666	1,020	354	53.2
เฉลี่ยเส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1	1,233	2,414	1,181	95.78

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

# เปรียบเทียบปริมาณการจราจรของรถบรรทุกสินค้า

บริเวณภาคกลางและภาคเหนือ ระหว่าง ปี พ.ศ. 2515 - 2520



#### 4. ผลกระทบของ เส้นทางคมนาคมต่อการขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์

ผลกระทบของ เส้นทางคมนาคมต่อการขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์ ศึกษาโดยการวิเคราะห์ข้อมูลและหลักฐานจากแหล่งต่าง ๆ เช่น หลักฐานทางประวัติศาสตร์ แผนที่ภูมิศาสตร์ ภาพถ่ายทางอากาศในแต่ละช่วงเวลา แสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมที่มีผลกระทบต่อชุมชนเมืองนครสวรรค์ทั้งในค่านานาคพื้นที่ชุมชนและทิศทางการขยายตัวของเมือง

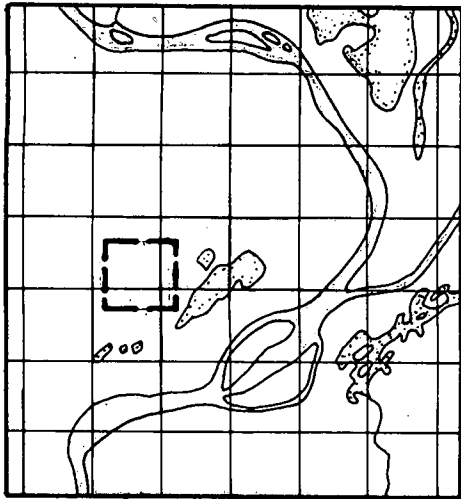
อนึ่ง การสืบสวนเรื่องราวการขยายตัวของ เมืองนครสวรรค์ในอดีตนั้น ต้องอาศัยหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่มีการบันทึกไว้แต่ขาดความสมบูรณ์ ดังนั้นการศึกษาในช่วงนี้จึงจำเป็นต้องอาศัยการคาดคะเนและสมมติฐานประกอบควย สำหรับการศึกษากการขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์ในช่วงปัจจุบัน อาศัยจากแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารในแต่ละช่วงเวลา คือ ปี พ.ศ. 2496, 2509 และ 2520

เมืองนครสวรรค์วิวัฒนาการมาจากกักร เป็น เมืองหน้าด่านของกรุงสุโขทัย ต่อมาในสมัยกรุงศรีอยุธยา มีบทบาทความสำคัญด้านการทำศึกสงครามระหว่างฝ่ายใดกับหัว เมืองฝ่าย เหนือเรื่อยมา จนถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น จากนั้นบทบาทความสำคัญเปลี่ยน เป็น เมืองชุมทางการค้าขายและการคมนาคมขนส่งตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงปัจจุบัน (ดูแผนที่หมายเลข 10)

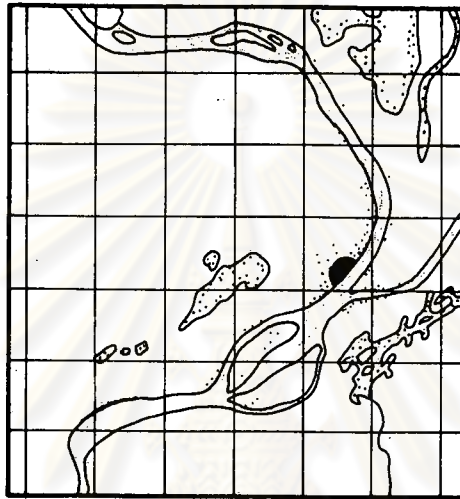
##### (1) เมืองนครสวรรค์โบราณ

เมืองนครสวรรค์ปรากฏหลักฐานในจารึกของพ่อขุนรามคำแหง ราชวงศ์พระร่วง เรียกเมืองนี้ว่า "เมืองพระบาง" ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของกรุงสุโขทัยราชธานี ตัวเมืองพระบางตั้งอยู่ที่คอนคั้งแต่ชายเขาฤาษี (เขาขาด) ไปจรควัดหัวเมือง (วัดนครสวรรค์) ต่อมาในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี รัชกาลสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 1 (ขุนหลวงพระงั่ว)

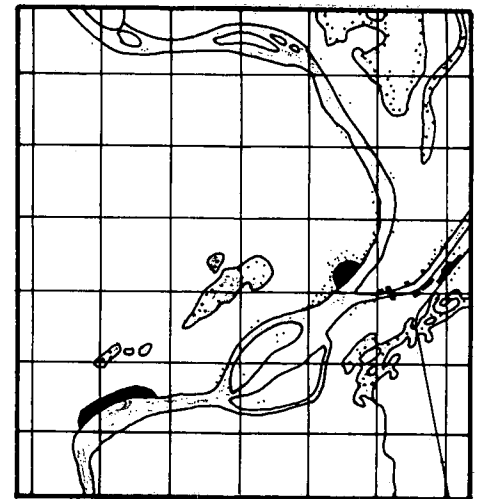
# การขยายตัวของชุมชนเมืองนครสวรรค์



นครสวรรค์โบราณ



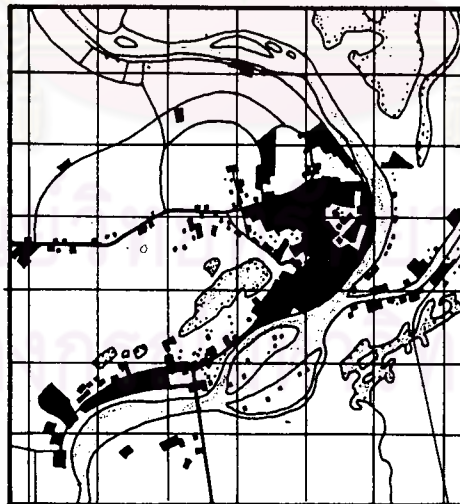
ชุมชนริมน้ำเริ่มแรก



จากทางน้ำสู่ทางบก



พ.ศ. 2496



พ.ศ. 2509



พ.ศ. 2520

ปราบปรามหัวเมืองฝอยเหนือ รวมขึ้นต่อกรุงศรีอยุธยาได้รวม เมืองพระบาง เมืองกำแพงเพชร และเมืองตาก เขาเป็นแขวง เรียกว่า "นครพังคา" ต่อมา เมืองนครสวรรค์ย้ายลงมาตั้งทางฝั่งตะวันออกใต้เมืองเดิมลงมากกว่า 8 กิโลเมตร เพราะแม่น้ำปิงเปลี่ยนทางเดิน บริเวณเมืองเดิมกลายเป็นที่กั้นคาน้ำ จึงต้องย้ายเมืองลงมาหาที่ใกล้น้ำตั้งบ้านเรือน (เข้าใจว่าย้ายลงมาในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์) ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงได้ย้ายศาลารัฐบาลและบ้านเรือน ข้าราชการเข้าไปสร้างทางฝั่งตะวันตกข้างใต้ตลาดปากน้ำโพ ใกล้กับเมืองโบราณเดิมอีกครั้งหนึ่ง

(2) การขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์ในระยะเริ่มแรก

เมืองนครสวรรค์เริ่มเปลี่ยนแปลงและเติบโตเจริญงังและเป็นรากฐานของเมืองนครสวรรค์ปัจจุบัน ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เนื่องจากลักษณะที่ตั้งของเมืองเป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน และเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งผลให้เมืองนครสวรรค์กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ซึ่งเป็นรูปแบบการคมนาคมที่สะดวกและนิยมมากที่สุด在那个 การติดต่อค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองฝ่ายเหนือของอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก โดยมีเมืองนครสวรรค์เป็นชุมชนทางการติดต่อค้าขาย มีเรือแพมาจอดค้าขายในลำนํ้ามากมาย จึงเกิดชุมชนขึ้น บริเวณปากน้ำโพกลายเป็นตลาด มีการสร้างอาคารร้านค้าขายสินค้าต่าง ๆ มากมาย ตลอดจนบ้านเรือนรวมกลุ่มกันหนาแน่นมากขึ้น

(3) การขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์จากทางน้ำมาสู่ทางบก

การขยายตัวของชุมชนเมืองนครสวรรค์เกิดขึ้นอีกลักษณะหนึ่ง หลังจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคม คือ การสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ (พ.ศ. 2448) ผ่านเมืองนครสวรรค์ การขนส่งสินค้าและการโดยสารก็

หันไปใช้บริการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น การตั้งถิ่นฐานของประชากร กระจุกตัวอยู่ในบริเวณปากน้ำโพและตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งขวา เมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟ ประชากรก็หันมาสร้างบ้านเรือนและอาคารร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟปากน้ำโพ ซึ่งตั้งอยู่ทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำน่าน และบริเวณใกล้เคียง ชุมชนจึงเกิดขึ้นอีกแห่งหนึ่งตรงข้ามกับตลาดปากน้ำโพ เนื่องจากประชาชนสามารถใช้เส้นทางรถไฟในการคมนาคมติดต่อสะดวก ประชาชนจากเมืองอื่นจึงพากันมาตั้งถิ่นฐาน ทำการเพาะปลูก และประกอบอาชีพอื่นมากขึ้น ความพื้นที่ต่าง ๆ เช่น บริเวณเกาะฉนวน เกาะบางปรอง เกาะยม และริมแม่น้ำน่านทั้งฝั่งซ้ายและฝั่งขวา

(4) การขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์กับการพัฒนาระบบถนน

เมื่อมีการพัฒนาระบบถนนขึ้น การขยายตัวของเมืองนครสวรรค์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากมายทั้งด้านขนาดพื้นที่ชุมชนและทิศทางการขยายตัว การคมนาคมทางรถยนต์ เข้ามามีบทบาทแทนการคมนาคมรูปแบบอื่นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เพราะการคมนาคมทางรถยนต์สามารถสนองความต้องการของประชาชนได้ดีกว่าการคมนาคมรูปแบบอื่นทั้งด้านความสะดวกสบายและการประหยัดเวลา การเดินทาง ประชากรเริ่มหันมาใช้เส้นทางถนนแทนและมีการสร้างบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ตลอดจนอาคารร้านค้าต่าง ๆ ตามสองฟากถนนมากขึ้น

ระบบถนนในระยะแรกของเมืองนครสวรรค์สร้างขนานไปกับลำน้ำปิง และแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่น โดยมีจุดศูนย์กลางของถนนที่ตลาดปากน้ำโพ ซึ่งยังคงบทบาทเป็นศูนย์กลางเมืองเพียงแห่งเดียว แนวารูปแบบการคมนาคมจะเปลี่ยนไป แต่ลักษณะการตั้งถิ่นฐานยังคงมีลักษณะที่คงพึ่งพาอาศัยเส้นทางน้ำอยู่ อาคารบ้านเรือนยังคงมีคานไคคานหนึ่งอยู่ติดหรือใกล้กับลำน้ำอยู่ แต่การขยายตัวของเมืองต่อมาเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง

คือ ทิศทางการขยายตัวของ เมืองจะ เปลี่ยนไปตามแนวสองฟากถนนที่คึกคักขึ้นใหม่ ระบบถนน เริ่มมีอิสระ และมีบทบาทของตัวเอง ไม่ต้องพึ่งพาหรืออยู่ใกล้กับลำน้ำอีก บริเวณชุมชน เมืองซึ่ง เคยถูกจำกัดอยู่บริเวณศูนย์กลาง เมืองตามริมแม่น้ำและบริเวณสถานีรถไฟ โคขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวางและ เริ่มผูกพันอยู่กับระบบถนนมากขึ้น

#### (5) การขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์ปี พ.ศ. 2496-2520

การขยายตัวของชุมชน เมืองนครสวรรค์ปี พ.ศ. 2496 - 2520 ศึกษาจากภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร และผัง เมืองนครสวรรค์แสดงการใช้ที่ดินของสำนักผัง เมือง กระทรวงมหาดไทย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการ การเคหะโตและการขยายตัวของ เมืองนครสวรรค์ในแต่ละช่วงเวลา เพื่อเป็นแนวทางประกอบการศึกษาหาความสัมพันธ์ หรือผลกระทบของ เส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดิน เมืองนครสวรรค์

เมืองนครสวรรค์ที่ปรากฏในภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร พ.ศ. 2496 พบว่า เมืองนครสวรรค์มีขนาดพื้นที่ที่เป็นชุมชนเมืองประมาณ 2.14 ตารางกิโลเมตร ลักษณะของ เมือง เน้นให้เห็นความสัมพันธ์และผูกพันอย่างใกล้ชิดกับเส้นทางคมนาคม นั่นคือ ตัว เมืองยาวขนานไปกับเส้นทางคมนาคมมีลักษณะเป็นแนวยาว (Linear) การตั้งถิ่นฐานแบบเดิมจะมีลักษณะ เป็นแนวยาวตามลำน้ำ (River Linear Settlement) ทั้งนี้เพื่ออาศัยประโยชน์จากน้ำในการอุปโภค และเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง และการตั้งถิ่นฐานแบบใหม่ก็ยังคงมีลักษณะเป็นแนวยาวตามสองฟากถนน (Road Linear Settlement) ศูนย์กลางของเมือง อยู่บริเวณตลาดปากน้ำโพ ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งขวา ซึ่ง เคยเป็นศูนย์กลางการค้าขายทางเรือ ต่อมา เมื่อมีการพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟและทางรถยนต์ในปี พ.ศ. 2448 และ 2479 ตามลำดับ บริเวณตลาดปากน้ำโพก็ยังคงเป็นศูนย์

กลางของ เมืองอยู่ เช่น เดิม จากบริเวณศูนย์กลาง เมือง ตัวเมืองจะขยายตัว ออกไปตามเส้นทางคมนาคมอย่างชัดเจน โดยคานตะวันตกตัวเมืองขยายไป ตามแม่น้ำปิง สองฟากของถนนโกสีย์ อ้อมขึ้นไปทางเหนือตามแนวแม่น้ำปิงจน ถึงบริเวณวัดไทรย้อยใต้ทางคานตะวันตก ตัวเมืองอยู่ในแนวขนานไปกับลำแม่น้ำ เจ้าพระยา แนวถนนโกสีย์และสองฟากถนนสุวรรณคีรีชานไปทางใต้ถึงบริเวณ ศูนย์บริหารราชการ วิทยาลัยครูนครสวรรค์ตลอดไปจนถึงตลาดสะพานค้ำ ส่วน คานเหนือตัวเมือง เริ่มขยายตัวออกห่างจากลำแม่น้ำไปตามสองฟากของถนนมาตุลี และถนนอรรถวิ แต่การขยายตัวยังมีไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นบริเวณที่อยู่อาศัย และสถาบันราชการ บริเวณตัวเมืองส่วนใหญ่ยังตั้งอยู่กับแนวลำน้ำ บริเวณชุมชนอีกแห่งหนึ่งอยู่ทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำน่านรอบ ๆ และบริเวณใกล้เคียงกับสถานี รถไฟปากน้ำโพ ซึ่งการติดต่อกับศูนย์กลาง เมืองอาศัยเรือข้ามฟาก นอกจากพื้นที่ เหล่านี้แล้ว มีการตั้งถิ่นฐานเบาบางตามริมฝั่งแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน เกาะยม เกาะบางปรอง เกาะญวน และเส้นทางหลวงหมายเลข 1 ทางตอนเหนือของ ตัวเมือง สำหรับพื้นที่รอบนอกของเมืองนั้น เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ทำนา ทำสวน และทำไร่สลับกับพื้นที่ป่าโปร่ง หุบเขาและที่ลุ่มน้ำขัง

ในปี พ.ศ. 2509 เมืองนครสวรรค์ขยายตัวออกไปอย่างกว้าง ขวาง พื้นที่ชุมชนเพิ่มขึ้นเป็น 4.00 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 2498.3 ไร่ การขยายตัวของเมืองในช่วงนี้มี 2 ลักษณะ คือ การขยายตัวในลักษณะ ของการเพิ่มความหนาแน่นในแนวอนตามบริเวณพื้นที่ตัวเมือง เดิมจากบริเวณ ศูนย์ กลางเมืองและบริเวณใกล้เคียง และการขยายตัวไปตามแนวยาวของลำแม่น้ำ และสองฟากถนนทั้งทางคานตะวันออกและตะวันตก การขยายตัวเมืองช่วงนี้เป็น การขยายตัวไปตามสองฟากถนนมากกว่าจะผูกพันอยู่กับลำแม่น้ำ เช่นแต่ก่อน ทั้งนี้ เพราะการขนส่งและการคมนาคมติดต่อกองประชากร เกือบทั้งหมดหันมาใช้เส้นทาง รถยนต์แทนการคมนาคมทางเรือ เมืองที่ขยายตัวออกมาปรากฏตามสองฟากถนน สุวรรณคีรีติดกับศูนย์ราชการ บริเวณวัดนครสวรรค์กับหนองสมบูรณ์ตลอดมาจน



ถึงบริเวณวัดไทรย์โต้วตามแนวถนนโกสีย์เรื่อยไปจนถึงวัดไทรย์เหนือ ส่วนพื้นที่ชุมชนเดิมตามบริเวณเกาะยม เกาะญวน เกาะบางปรอง และบริเวณแม่น้ำนานกับสถานีรถไฟปากน้ำโพ มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก การขยายตัวของเมืองอีกลักษณะหนึ่ง คือ การขยายตัวตามแนวถนนซึ่งเป็นรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานที่เป็นอิสระและไม่จำเป็นต้องอาศัยหรือผูกพันอยู่กับลำแม่น้ำอีกต่อไป ชุมชนเมืองขยายตัวออกไปจากบริเวณเดิมหลายบริเวณ อาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม สถาบันราชการ ตลอดจนบ้านเรือนที่อยู่อาศัย บริเวณถนนมาตุลีและถนนอรุณวิ ซึ่งแต่เดิมมีการตั้งถิ่นฐานอยู่ไม่มากนัก กลายเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จากศูนย์กลางบริเวณตลาดปากน้ำโพ ตัวเมืองขยายออกไปตามแนวถนนทั้งสองฟากตลอดจนถึงเขากบ แล้ววกไปทางคานตะวันตกตามสองข้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ส่วนบริเวณถนนลูกเสือ 2 หลังโรงเรียนนครสวรรค์ถึงถนนคาวคิงส์ซึ่งลงมาบรรจบกับถนนสวรรค์วิถีบริเวณรอบ ๆ วัดวรนาถบรรพต (วัดกบ) ตลอดจนไปตามแนวถนนธรรมวิถีบรรจบกับถนนสวรรค์วิถีและถนนโกสีย์กลายเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นใหม่ที่สำคัญ นอกจากนี้ ตัวเมืองยังได้ขยายออกไปทางคานตะวันตกเฉียงเหนือหรือบริเวณเขาซาก เริ่มมีประชากรเข้าไปตั้งถิ่นฐานปลูกสร้างบ้านเรือนที่อยู่อาศัยร้านค้าและโรงงานอุตสาหกรรมตามเชิงเขาซากและสองฟากของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เช่นเดียวกับพื้นที่ทางคานโต้วของเมือง บริเวณค่ายจระเข้ประวัติริมเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ก็เริ่มมีการสร้างอาคารบ้านเรือน ร้านค้าและโรงงานอุตสาหกรรมอีกบริเวณหนึ่ง

เมืองนครสวรรค์จากภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร ในปี พ.ศ. 2520 ลักษณะรูปแบบของเมืองมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน ขอบเขตของเมืองขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวาง โดยมีพื้นที่ชุมชนเมืองประมาณ 6.88 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 4300.5 ไร่ พื้นที่เมืองเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2509 ประมาณ 1802.2 ไร่ หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 78.1 เกือบ

ทั้งหมดของตัว เมืองที่ขยายออกไปนั้นอยู่ภายใต้อิทธิพลของ เส้นทางรถยนต์โดย  
สิ้นเชิง

การขยายตัวของ เมืองนครสวรรค์ในช่วงนี้ ปรากฏตามบริเวณ  
สองฟากถนนและพื้นที่ที่อยู่ทาง ถัดออกไปจากสองฟากถนน แต่สามารถติดต่อกับ  
ถนนโคสะกวก การขยายตัวของ เมืองจากปี พ.ศ.2509 - 2520 นี้ ส่วน  
มากยังคง เป็นการขยายตัวในแนวนอน เนื่องจากยังมีพื้นที่ว่างอยู่อีกมาก ซึ่ง  
ส่วนหนึ่ง เป็นการขยายตัวในลักษณะของการ เพิ่มความหนาแน่นให้แก่พื้นที่ที่เป็น  
ชุมชน เมืองอยู่แล้ว ได้แก่ บริเวณศูนย์กลาง เมืองบริเวณรอบ ๆ ศูนย์กลาง  
เมืองและตามถนนสายสำคัญ ๆ เช่น ถนนสวรรควิถี ถนนมาคลี ถนนอรรถวิ  
ถนนโกสีย์ และถนนธรรมวิถี สำหรับการขยายตัวของ เมืองอีกส่วนหนึ่งนั้น เกิด  
ขึ้นทางคานตะวันตก ตะวันตกเฉียงเหนือและตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งบริเวณนี้  
เดิมมีบ้าน เรือนอาศัยอยู่เบาบาง พื้นที่ส่วนใหญ่ยังคง เป็นที่ว่างไม่ใคร่ใช้ประโยชน์  
บริเวณคานตะวันตก เป็นที่ลุ่ม ช่วงฤดูฝนน้ำจะท่วมขังทุกปี การตั้งถิ่นฐานจึงแทบ  
ไม่มีการขยายตัวหรือการ เปลี่ยนแปลงมาเลยในอดีต การขยายตัว เมืองในบริเวณ  
นี้เริ่ม เกิดขึ้นหลังจากที่มีการสร้างถนนสาย By - Pass ซึ่ง เป็นส่วนหนึ่งของ เส้น  
ทางหลวงแผ่นดินสายเอเชีย เริ่มตนจากบริเวณแยกสะพาน เคชาคิงส์ (จุดตัด  
ของ เส้นทางหลวงสายเอเชียกับถนนสวรรควิถี) ตรงหลักกิโล เมตรที่ 236.894  
ถึงจุดบรรจบกับ เส้นทางหลวงสายเอเชียอีกครั้งหนึ่งบริเวณหลักกิโล เมตรที่ 238.  
880 ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 1.896 กิโลเมตร ในช่วงปี พ.ศ.2513 -  
2514 ซึ่งถนนสายนี้มีอิทธิพลอย่างมากต่อรูปแบบการขยายตัวของ เมือง บ้าน  
เรือน อาคารร้านค้า โรงงานอุตสาหกรรมและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ เกิดขึ้น  
ความแนวสองฟากถนนสายนี้อย่างรวดเร็ว ประกอบกับการสร้างสถานีขนส่งจังหวัด  
ซึ่ง เป็นศูนย์รวมรถประจำทางที่เดินทางติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่าง  
ยิ่งจังหวัดในภาคเหนือ จึง เป็นแรงดึงดูดให้บริเวณนี้ เป็นศูนย์กลางของกิจกรรม  
ทางเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยเฉพาะกิจกรรมการขนส่ง การบริการและการค้าส่ง

ซึ่งคาดว่าพื้นที่บริเวณนี้จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการขยายตัวของ เมืองนครสวรรค์ ในอนาคต พื้นที่คานตะวันตกเฉียงเหนือของเมือง บริเวณเขาซาคสองฟากของทางหลวงสายเอเซียชุมชนก็เริ่มขยายตัว มีการสร้างบ้านเรือนตามเชิงเขาซาค อาคารร้านค้า โรงงานอุตสาหกรรมและสถาบันราชการ เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่นเดียวกับพื้นที่คานตะวันตกเฉียงใต้ริมทางหลวงแผ่นดินสายเอเซีย บริเวณคายจระประวัติ การขยายตัวของเมืองก็เริ่มมีมากขึ้น สำหรับชุมชนเค็มบริเวณเกาะยมและสถานีรถไฟปากน้ำโพไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง แต่กลับมีแนวโน้มในทางเสื่อมลง เนื่องจากปัจจุบันสถานีรถไฟปากน้ำโพไม่ใช้ประโยชน์ในการโดยสารและการขนส่งสินค้า เพราะประชาชนหันไปนิยมใช้สถานีรถไฟนครสวรรค์ซึ่งอยู่ทางคอนโค้นอกเขตเมืองนครสวรรค์แทน และเนื่องจากมีรถโดยสารประจำทางวิ่งคึกคักระหว่างสถานีรถไฟกับศูนย์กลางเมือง การเดินทางสะดวกกว่าสถานีรถไฟปากน้ำโพซึ่งต้องอาศัยเรือข้ามฟาก

จากการศึกษาสรุปได้ว่า การขยายตัวของชุมชนเมืองนครสวรรค์ในแต่ละช่วงเวลาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันมีความผูกพันกับเส้นทางคมนาคมอย่างใกล้ชิด การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมขนส่งจากทางน้ำมาเป็นทางรถไฟ ทางรถไฟเป็นทางรถยนต์ มีผลกระทบอย่างมากต่อการขยายตัวและรูปลักษณะของเมืองนครสวรรค์ บริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งอยู่ติดกับลำน้ำมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก ส่วนมากเป็นไปในลักษณะการเพิ่มความหนาแน่นในพื้นที่ใช้ประโยชน์เค็มและการขยายตัวในแนวตั้ง พื้นที่ชุมชนที่มีการขยายตัวอย่างมากคือพื้นที่สองฟากแนวเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามถนนสายหลักหรือถนนสายเอกของเมืองที่เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน การขยายตัวของพื้นที่ชุมชนปรากฏเด่นชัดตามแนวถนนสวรรค์วิถีและทางหลวงแผ่นดินสายเอเซีย ตั้งแต่ทางคอนโค้นของตัวเมืองบริเวณหน้าคายจระประวัติไปตามแนวถนนสาย By - Pass จนถึงทางคานตะวันตกเฉียงเหนือของตัวเมืองบริเวณเขาซาค พื้นที่เหล่านี้มีการขยาย

สูงมาก ส่วนใหญ่เป็นไปในแนวนอน เนื่องจากมีพื้นที่ว่าง เหลืออยู่เป็นอันมาก  
ทิศทางการขยายตัวของ เมืองนครสวรรค์ปรากฏออกมาในรูปการขยายตัวจาก  
คานตะวันตก (พื้นที่ชุมชน เมือง เข็ม) มาทางคานตะวันตก แนวโน้มในการ  
ขยายตัวของ เมืองในอนาคตคาดว่าจะ เป็นไปในลักษณะนี้เช่นเดียวกัน ส่วน  
พื้นที่ชุมชน เข็มอื่น ๆ เช่น ฝั่งขวาของแม่น้ำน่านบริเวณสถานีรถไฟปากน้ำโพ  
บริเวณที่อยู่อาศัยตามสองฟากฝั่งของ แม่น้ำรวมทั้งบริเวณเกาะยม เกาะญวน  
และ เกาะบางปรอง ซึ่งไม่มีถนนตัดผ่าน การเปลี่ยนแปลงมีน้อยมากหรือไม่  
มีการ เปลี่ยนแปลง เลย

##### 5. ผลกระทบของ เส้นทางคมนาคมต่อราคาที่ดินใน เขตชุมชน เมืองนครสวรรค์

ผลกระทบของ เส้นทางคมนาคมต่อราคาที่ดินใน เขตชุมชน เมือง  
นครสวรรค์ ศึกษาจากราคาที่ดินใน เขตเทศบาล เมืองนครสวรรค์ เข็ม ซึ่งเป็น  
ราคาประเมินสำหรับการ เก็บภาษีที่ดินของ เทศบาลใน 3 ช่วง เวลา คือ ราคา  
ที่ดินปี พ.ศ. 2509, 2517 และ 2521<sup>1</sup>

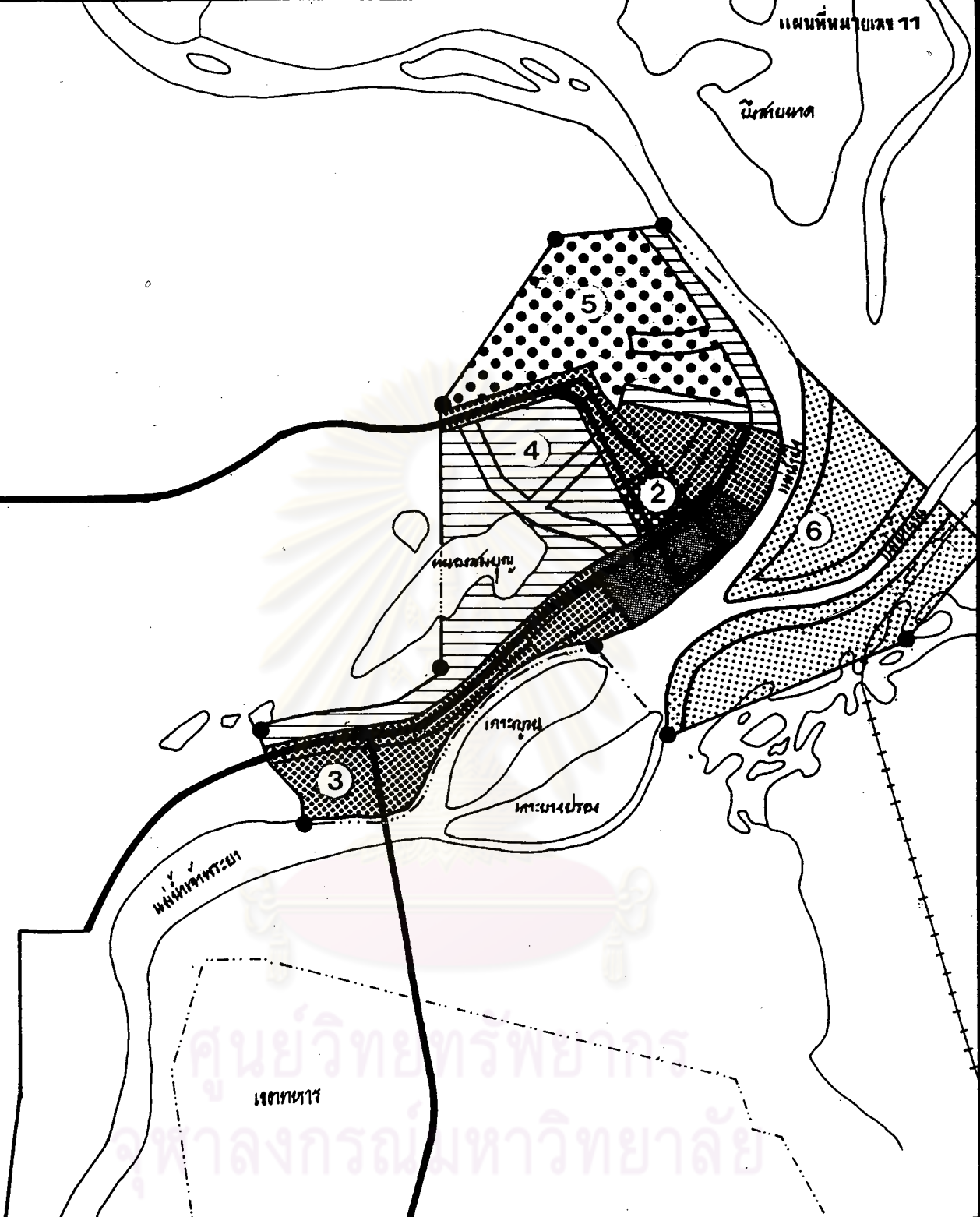
จากแผนที่หมายเลข 11, 12 และ 13 แสดงราคาที่ดินใน เขต  
เทศบาล เมืองนครสวรรค์ ปี พ.ศ. 2509, 2517 และ 2521 กล่าวโดยส่วน  
รวมราคาที่ดินฝั่งขวาของแม่น้ำปิงและแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีราคาสูงกว่าพื้นที่ฝั่ง  
ซ้ายของแม่น้ำ บริเวณที่ดินที่มีราคาต่อไร่สูงสุดคือบริเวณตลาดปากน้ำโพ ซึ่งเป็น

---

<sup>1</sup>ราคาที่ดินที่ใช้เป็น เกณฑ์ในการวิเคราะห์ครั้งนี้ เป็นราคาประเมินในการ เรียกเก็บภาษีที่ดินของ เทศบาล เมืองนครสวรรค์ ซึ่งราคาที่ประเมิน จะต่ำกว่าราคาจริงที่ซื้อขายกันตามปกติ อย่างไรก็ตามคงช่วยให้อง เห็นภาพรวม ของการ เปลี่ยนแปลงราคาที่ดินได้

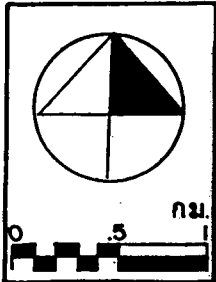
นิคมอุตสาหกรรม

๗

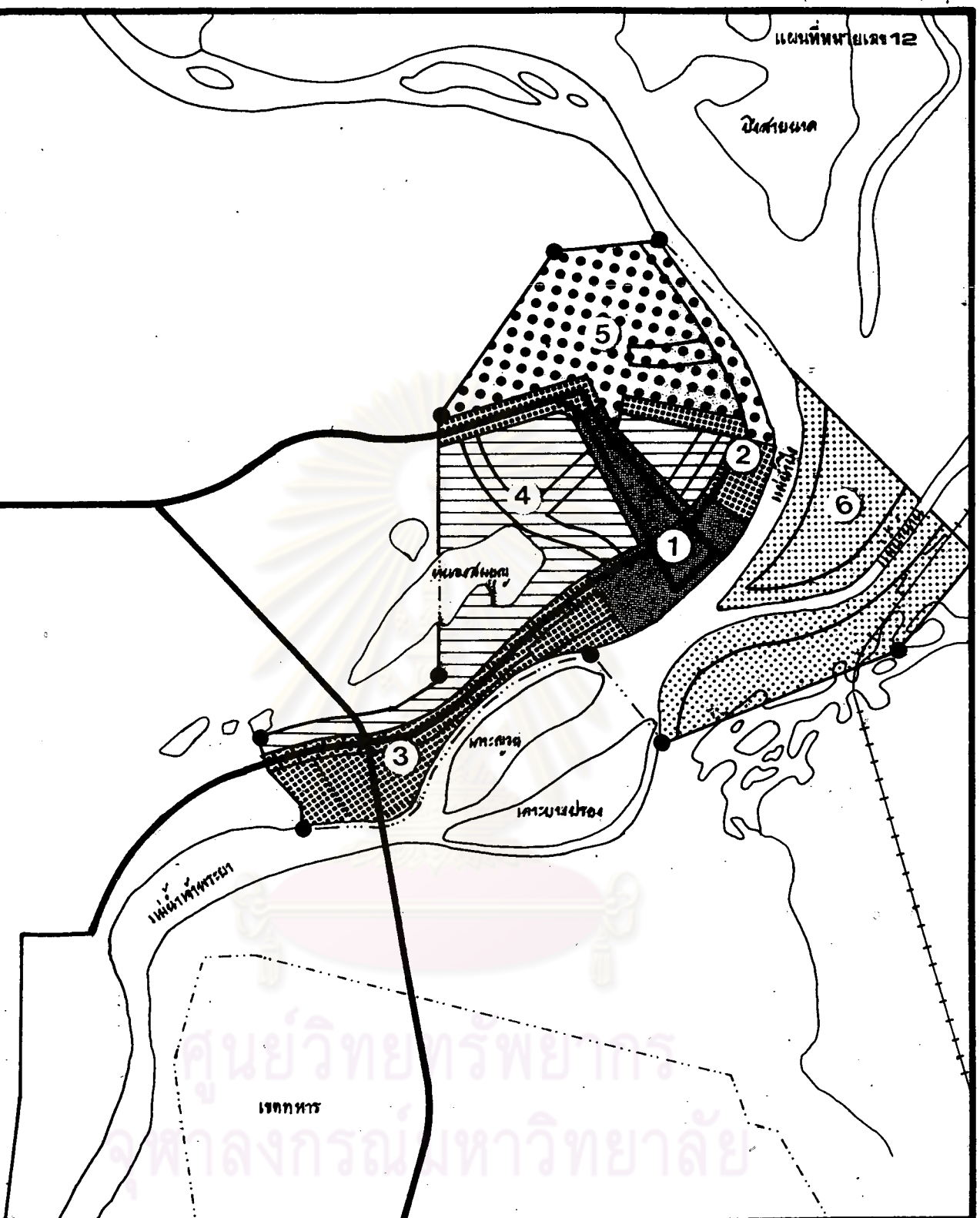


### ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครพนม

แสดง	ทิศทางดินในเขตเทศบาลเมืองนครพนม	ปี พ.ศ. ๒๕๐๙					
สัญลักษณ์	—●—	เขตเทศบาล	—	ถนนสายหลัก			
6	■ (diagonal lines)	พื้นที่ดินไร่	ต่ำกว่า ๕,๐๐๐ บาท	3	■ (grid)	พื้นที่ดินไร่	100,000 - 500,000 บาท
5	■ (dots)	"	20,000 - 50,000 บาท	2	■ (cross-hatch)	"	500,000 - 1,000,000 บาท
4	■ (horizontal lines)	"	50,000 - 100,000 บาท	1	■ (dark solid)	"	มากกว่า 1,000,000 บาท



นิคมอุตสาหกรรม



### ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครสวรรค์

แสดง ราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครสวรรค์ ปีพ.ศ. 2517

สัญลักษณ์ เขตเทศบาล

ถนนสายหลัก

6 ราคาที่ดินไร่ละ 5,000 - 10,000 บาท

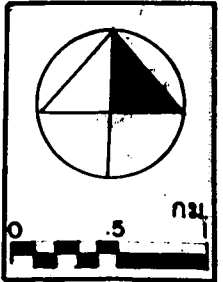
3 ราคาที่ดินไร่ละ 250,000 - 500,000 บาท

5 " 10,000 - 100,000 บาท

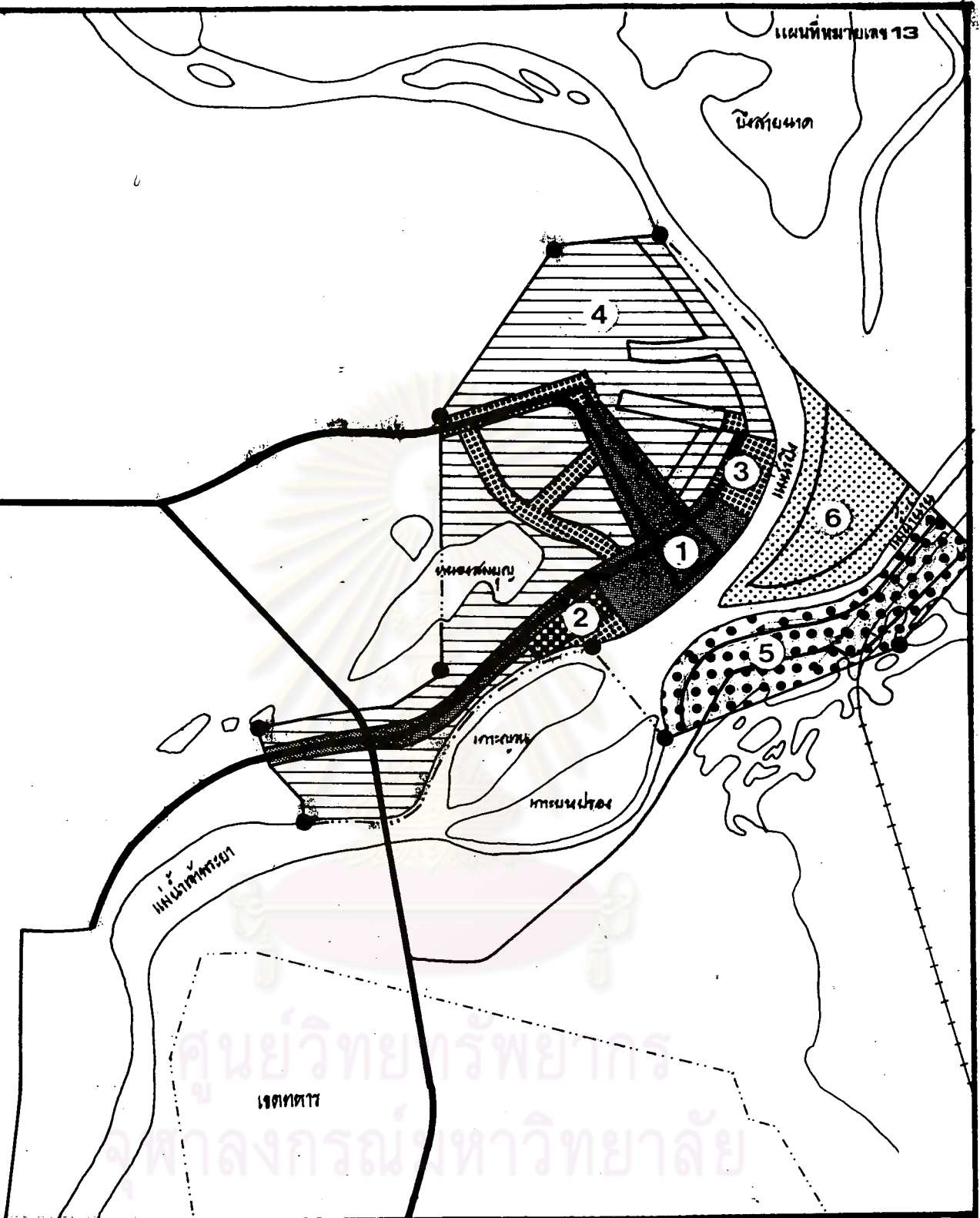
2 " 500,000 - 1,000,000 บาท

4 " 100,000 - 250,000 บาท

1 " 1,000,000 - 2,500,000 บาท



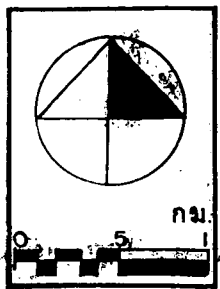
บึงท่าข้าม



### ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครหลวง

แสดง ราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครหลวง ปีพ.ศ. 2521

สัญลักษณ์	เขตเทศบาล	ถนนสายหลัก	
6 [diagonal lines]	ราคาที่ดินไร่ละ 5000 - 10,000 บาท	3 [grid]	ราคาที่ดินไร่ละ 500,000 - 1,000,000 บาท
5 [dots]	" 50,000 - 100,000 บาท	2 [cross-hatch]	" 1,000,000 - 2,500,000 บาท
4 [horizontal lines]	" 100,000 - 500,000 บาท	1 [solid black]	" มากกว่า 2,500,000 บาท



ศูนย์กลาง เมืองและย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญที่สุด ซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา  
 เส้นทางคมนาคมหลักในอดีต และยังเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายของถนนหนาแน่นที่สุด  
 อีกด้วย ราคาที่ดินบริเวณนี้จึงสูงมากถึงไร่ละ 1,800,000 บาท ในปี พ.ศ.  
 2509 และสูงเพิ่มขึ้นถึงไร่ละ 3,600,000 บาท ในปี พ.ศ.2521 ส่วนพื้นที่  
 อื่นราคาที่ดินจะลดลงไปตามระยะห่างจากศูนย์กลางเมืองและระยะห่างจากสอง  
 ฟากของถนนสายหลัก

ที่ดินบริเวณสองฟากถนนสายหลักของเมืองที่แยกกระจายออกจาก  
 ศูนย์กลางเมือง เช่น ความแนวถนนสวรรควิถี ถนนมาคลี ถนนอรุณวิ และ  
 ถนนโกสีย์ ราคาที่ดินจะสูงรองจากศูนย์กลางเมือง พื้นที่ที่อยู่ห่างจากถนนออก  
 ไปทั้งสองข้างราคาที่ดินจะลดลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากโอกาสในการเข้าถึง  
 มีน้อยกว่า ยิ่งพื้นที่ที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ที่ไม่มีถนนตัดผ่านราคาที่ดินจะต่ำมาก เช่น  
 พื้นที่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำปิงและสองฝั่งของแม่น้ำน่าน พื้นที่เหล่านี้อาศัยเส้นทางน้ำ  
 ในการติดต่อกับศูนย์กลางเมือง ราคาที่ดินจะมีค่าต่ำสุดเมื่อเทียบกับพื้นที่ส่วนอื่น  
 ของเมือง คือ ในปี พ.ศ.2509 ราคาเพียงไร่ละ 2,000 บาทเท่านั้น ถ้า  
 เปรียบเทียบกับพื้นที่ตรงข้ามฝั่งแม่น้ำซึ่งเป็นบริเวณศูนย์กลางเมือง ราคาที่ดินมี  
 ค่าต่างกันมากถึง 900 เท่า

จากตารางที่ 18 และแผนที่หมายเลข 14 แสดงการเปลี่ยนแปลง  
 ราคาที่ดินช่วงปี พ.ศ. 2509 - 2517 พบว่าโครงสร้างการกำหนดราคาที่ดิน  
 ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่เด่นชัด นั่นคือ ราคาที่ดินผูกพันกับถนนมากกว่ารูปแบบ  
 การคมนาคมอื่น ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำหรือบริเวณสถานีรถไฟปากน้ำโพมีการเปลี่ยนแปลง  
 ในอัตราเพิ่มขึ้นน้อยกว่าพื้นที่บริเวณสองฟากถนน ที่ดินบริเวณศูนย์กลางเมือง  
 ยังคงมีราคาสูงสุดประมาณไร่ละ 2,200,000 บาท หรือเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.  
 2509 ประมาณร้อยละ 22.2 ซึ่งนับว่ามีอัตราเพิ่มไม่มากนัก เนื่องจากราคา  
 ที่ดินสูงมาก ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงมากคือที่ดินบริเวณสองฟากถนนสายหลักของ



ตารางที่ 18 แสดงการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครสวรรค์  
ระหว่างปี พ.ศ.2509 - 2517

ลำดับที่	พ.ศ.2509		พ.ศ.2517		การเปลี่ยนแปลงจากปี '09		
	ราคาที่ดิน/ไร (บาท)	หมายเลข ใน แผนที่	ราคาที่ดิน/ไร (บาท)	หมายเลข ใน แผนที่	จำนวน (บาท)	%	หมายเลข ใน แผนที่
1	1,800,000	1	2,200,000	1	400,000	22.2	5
2	200,000	3	400,000	3	200,000	100.0	4
3	60,000	4	80,000	5	20,000	33.3	5
4	600,000	2	1,000,000	1	400,000	66.7	4
5	100,000	3	180,000	4	80,000	80.0	4
6	100,000	3	180,000	4	80,000	80.0	4
7	100,000	3	180,000	4	80,000	80.0	4
8	60,000	4	400,000	3	340,000	566.7	1
9	40,000	5	70,000	5	30,000	75.0	4
10	351,000	3	1,000,000	1	649,000	184.9	2
11	351,000	3	351,000	3	-	-	6
12	80,000	4	190,000	4	110,000	137.5	3
13	80,000	4	190,000	4	110,000	137.5	3
14	300,000	3	495,000	3	195,000	65.0	4
15	300,000	3	495,000	3	195,000	65.0	4
16	200,000	3	280,000	3	80,000	40.0	5
17	200,000	3	280,000	3	80,000	40.0	5
18	5,000	6	10,000	6	5,000	100.0	4
19	2,000	6	5,000	6	3,000	150.0	3
20	5,000	6	10,000	6	5,000	100.0	4
21	2,000	6	5,000	6	3,000	150.0	3
22	40,000	5	70,000	5	30,000	75.0	4
23	60,000	4	400,000	3	340,000	566.7	1

ที่มา . สำนักงานเทศบาลเมืองนครสวรรค์

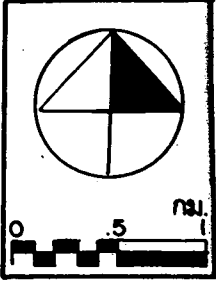
นิงฮันหนก



### ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครพนม

แสดง การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครพนม - ระหว่างปี พ.ศ. 2509 - 2517-  
 สัญลักษณ์ เขตเทศบาล ถนนเทศบาล

6		เดิมขึ้น	0%	3		เดิมขึ้น	101 - 150%
5		"	1 - 50%	2		"	151 - 300%
4		"	51 - 100%	1		"	301 - 400%



เมือง เช่น สองฟากถนนมาตุลีและอรุณวิถี ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 125.6 ของปี พ.ศ.2509 (หมายเลข 2) ที่ดินสองฟากถนนสวรรควิถีเพิ่มขึ้นร้อยละ 65 สำหรับพื้นที่ที่ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นในอัตราสูงสุด คือ ที่ดินสองฟากถนนธรรมวิถี (หมายเลข 1) ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 566.7 จากไร่ละ 60,000 บาท ในปี พ.ศ.2509 เพิ่มขึ้นเป็นไร่ละ 400,000 บาท ทั้งนี้เนื่องจากการปรับปรุงและขยายถนนธรรมวิถีซึ่ง เคมีนิวทาง เป็นคินลูกรังให้เป็นถนนคอนกรีตและขยายผิวทางให้กว้างขวางขึ้น ส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นจากเดิมเกือบ 7 เท่าตัว ส่วนพื้นที่ที่ราคาต่ำสุดยังคง เป็นพื้นที่คอนในของ เกาะยม และคอนในของแม่น้ำน่านฝั่งซ้าย (หมายเลข 3) ราคาประมาณไร่ละ 5,000 บาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2509 ประมาณร้อยละ 150<sup>1</sup> ความแตกต่างของราคาที่ดินที่มีค่าสูงสุดและต่ำสุดลดลงเหลือประมาณ 440 เท่า

จากตารางที่ 19 และแผนที่หมายเลข 15 แสดงการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครสวรรค์ จากปี พ.ศ.2517 - 2521 แสดงให้เห็นถึงโครงสร้างของราคาที่ดินที่ถูกกำหนดโดยเส้นทางถนนอย่างเด่นชัดและผูกพันกันมากยิ่งขึ้นไปอีก บริเวณศูนย์กลางเมืองราคาที่ดินเพิ่มขึ้นเป็น 3,600,000 บาท เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 63.6 (หมายเลข 4) ส่วนราคาที่ดินบริเวณสองฟากของถนนสายหลักของเมือง การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินอยู่ในเกณฑ์สูงพอสมควร คือ อัตราเพิ่มอยู่ระหว่างร้อยละ 200 - 506 (หมายเลข 2) การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินที่น่าสนใจและสามารถเห็นผลการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินที่เกิดขึ้นจากเส้น

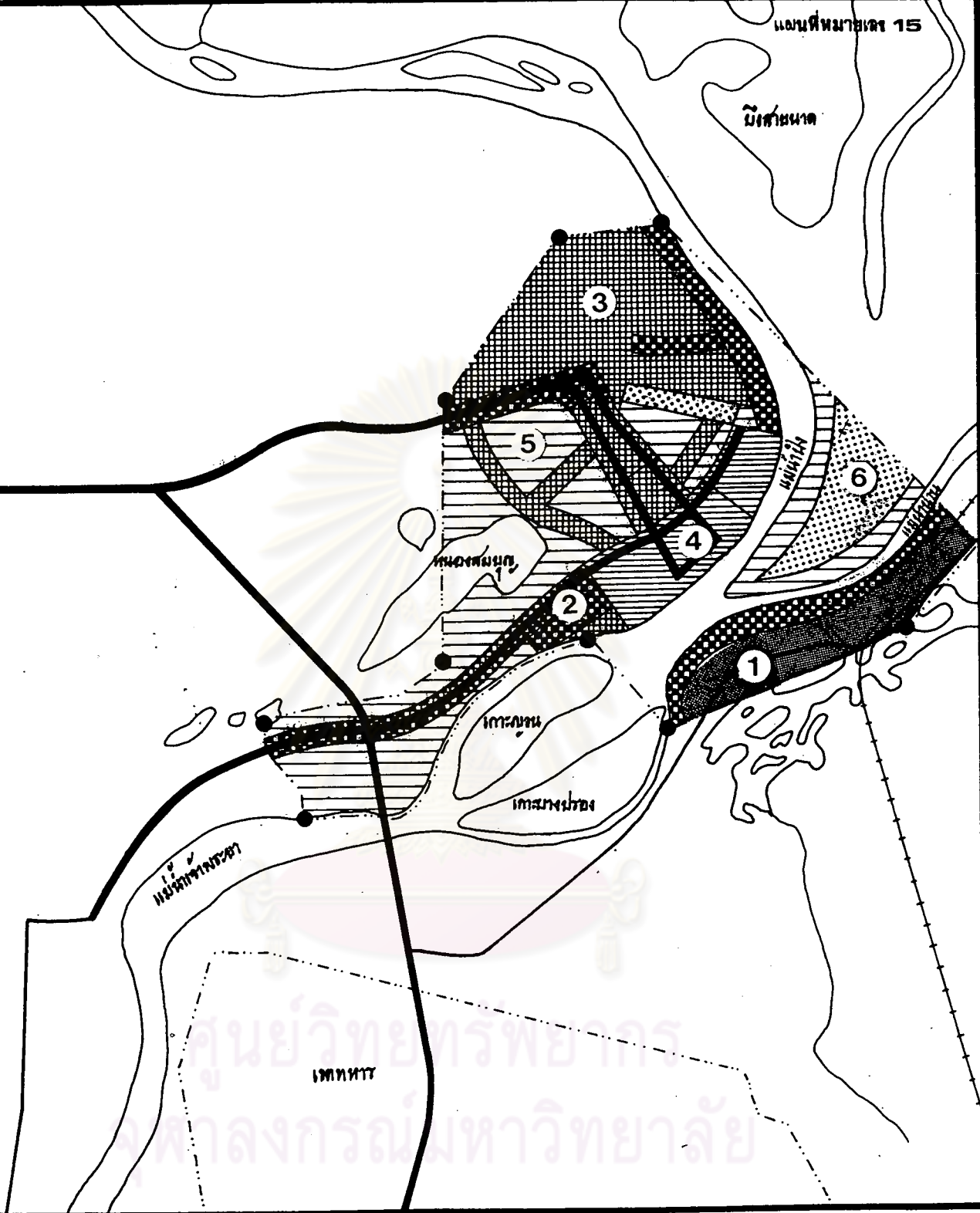
<sup>1</sup>การที่ราคาที่ดิน (หมายเลข 3) สูงขึ้นประมาณร้อยละ 150 ในปี 2517 นั้น จากการสำรวจสนามและการสอบถามเจ้าพนักงานเทศบาล ปรากฏว่าราคาที่ดินบริเวณที่นี้สูงขึ้นเนื่องจากการปรับราคาประเมิน เพื่อเรียกเก็บภาษีเท่านั้น มิได้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่นั้นเอง

ตารางที่ 19 แสดงการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครสวรรค์  
ระหว่างปี พ.ศ. 2517 - 2521

ลำดับที่	พ.ศ.2517		พ.ศ.2521		การเปลี่ยนแปลงจาก' 17		
	ราคาที่ดิน/ไร่ (บาท)	หมายเลข ใน แผนที่	ราคาที่ดิน/ไร่ (บาท)	หมายเลข ใน แผนที่	จำนวน (บาท)	%	หมายเลข ใน แผนที่
1	2,200,000	1	3,600,000	1	1,400,000	63.6	4
2	400,000	3	800,000	3	400,000	100.0	4
3	80,000	5	440,000	4	360,000	450.0	2
4	1,000,000	1	3,000,000	1	2,000,000	200.0	3
5	180,000	4	200,000	4	20,000	11.1	5
6	180,000	4	400,000	4	220,000	122.1	3
7	180,000	4	200,000	4	20,000	11.1	5
8	400,000	3	800,000	3	400,000	100.0	4
9	70,000	5	440,000	4	370,000	528.6	2
10	1,000,000	1	3,000,000	1	2,000,000	200.0	3
11	351,000	3	2,400,000	2	2,049,000	583.8	2
12	190,000	4	600,000	3	410,000	215.8	3
13	190,000	4	240,000	4	50,000	26.3	5
14	495,000	3	3,000,000	1	2,505,000	506.1	2
15	495,000	3	2,400,000	2	1,905,000	384.9	2
16	280,000	3	800,000	3	520,000	185.7	3
17	280,000	3	320,000	4	40,000	14.3	5
18	10,000	6	10,000	6	-	-	6
19	5,000	6	5,000	6	-	-	6
20	10,000	6	80,000	5	70,000	700.0	2
21	5,000	6	80,000	5	75,000	150.0	1
22	70,000	5	200,000	4	130,000	185.7	3
23	400,000	3	400,000	4	-	-	6

ที่มา . สำนักงานเทศบาลเมืองนครสวรรค์

บึงสาขานาค

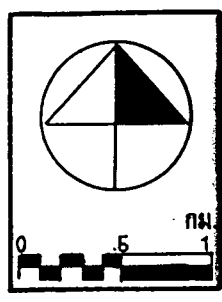


**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครหลวง**

แสดง การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2517 - 2521

สัญลักษณ์ แสดงเทศบาล ถนนท่ามหลัก

6	เพิ่มขึ้น	0 /-	3	เพิ่มขึ้น	101 - 350 /-
5	"	1 - 50 /-	2	"	351 - 700 /-
4	"	51 - 100 /-	1	"	มากกว่า 700 /-



ทางคมนาคมอย่างซัดเจน คือ บริเวณพื้นที่ตอนในของแมน่านางช้างชาย (หมายเลข 1) ซึ่งเดิมราคาที่ดินบริเวณนี้มีค่าต่ำมาก ในปี พ.ศ.2517 ราคาประมาณไร่ละ 5,000 บาทเท่านั้น เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้ไม่มีเส้นทางถนนตัดผ่าน และเป็นพื้นที่ที่มีประชากรเบาบาง ต่อมาในปี พ.ศ.2518 มีการสร้างเส้นทางถนนสายนครสวรรค์ - ชุมแสง (ทางหลวงหมายเลข 1118) ซึ่งแยกจากถนนพหลโยธินบริเวณตอนใต้ของเมืองผ่านที่ดินบริเวณนี้ นับเป็นการเปิดพื้นที่ซึ่งเข้าถึงไม่สะดวก ให้สามารถติดต่อกับศูนย์กลางเมืองให้สะดวกกว่าแต่ก่อน ส่งผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้นอย่างรวดเร็วถึงไร่ละ 80,000 บาท ในปี พ.ศ. 2521 หรือเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 1500 หรือ 16 เท่าตัวจากราคาในปี พ.ศ.2509 นอกจากนี้อิทธิพลของเส้นทางถนนสายนครสวรรค์ - ชุมแสง ยังส่งผลไปถึงที่ดินบริเวณแมน่านางช้างชายอีกด้วย อัตราเพิ่มของราคาที่ดินบริเวณสูงขึ้นเป็นอันดับสองคือ เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 700 หรือเพิ่มขึ้นจากเดิม 8 เท่าตัวจากราคาไร่ละ 10,000 บาท เป็น 80,000 บาท ส่วนพื้นที่ดินบริเวณเกาะยม (หมายเลข 6) ซึ่งไม่มีเส้นทางถนนผ่านราคาที่ดินยังคงเดิมไม่เปลี่ยนแปลง มีราคาเพียงไร่ละ 5,000 บาทเท่านั้น

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในเขตเทศบาลเมืองนครสวรรค์ ในแต่ละช่วงปีข้างต้นนี้ พอสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบบ้างมาจากเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เส้นทางถนนอย่างซัดเจนที่สุด พื้นที่ชุมชนเมืองที่มีถนนผ่านหรือสามารถเข้าถึงโดยทางถนนได้สะดวก ราคาที่ดินจะมีค่าสูงและอัตราเพิ่มสูงกว่าบริเวณพื้นที่ที่ไม่มีถนนผ่านหรือเข้าถึงโดยถนนไม่สะดวก และอาจกล่าวได้ว่าแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินในอนาคตจะยังคงเป็นไปในลักษณะนี้

## 6. ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดิน เมืองนครสวรรค์

การใช้ที่ดินในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์ สามารถจำแนกตามลักษณะและประเภทการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมได้ 10 ประเภท คือ ย่านที่พักอาศัย ย่านการค้า บริเวณสถาบันราชการ ย่านอุตสาหกรรม โกดังสินค้า ศาสนสถาน โรงเรียน บริเวณกิจการสาธารณสุข บริเวณสวนสาธารณะและสนามกีฬา พื้นที่ถนนและซอย ในปี พ.ศ.2509 การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองนครสวรรค์ทุกประเภทมีพื้นที่รวมกันประมาณ 2,498.3 ไร่ และเพิ่มขึ้นเป็น 4,300.5 ไร่ในปี พ.ศ.2520 นอกจากนี้ เป็นพื้นที่ภูเขา แม่น้ำลำคลอง หนองบึง นาและป่า ตลอดจนพื้นที่ว่างเปล่าไม่ไค้ใช้ประโยชน์และใช้ประโยชน์ไม่ไค้ ในการวิเคราะห์เกี่ยวกับการใช้ที่ดินของเมืองนครสวรรค์ จะศึกษาเฉพาะที่ดินที่ใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมทั้ง 10 ประเภทข้างต้นเท่านั้น

### 6.1 การใช้ที่ดินในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์ ปี พ.ศ.2509

การใช้ที่ดินในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์ ปี พ.ศ.2509 จากการศึกษาปรากฏว่าการใช้ที่ดินเป็นย่านที่พักอาศัย มีการใช้พื้นที่มากที่สุด ประมาณร้อยละ 38.70 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท รองลงมาไค้แก่ บริเวณโรงเรียน พื้นที่ถนนและซอย ย่านการค้า ศาสนสถาน บริเวณสถาบันราชการ โกดังเก็บสินค้า ย่านอุตสาหกรรม สวนสาธารณะและสนามกีฬา และบริเวณกิจการสาธารณสุขตามลำดับ

จากตารางที่ 20 และตามแผนที่หมายเลข 16 จะเห็นไค้ว่าในปี พ.ศ.2509 ชุมชนเมืองนครสวรรค์มีการใช้ที่ดินแต่ละประเภทดังนี้

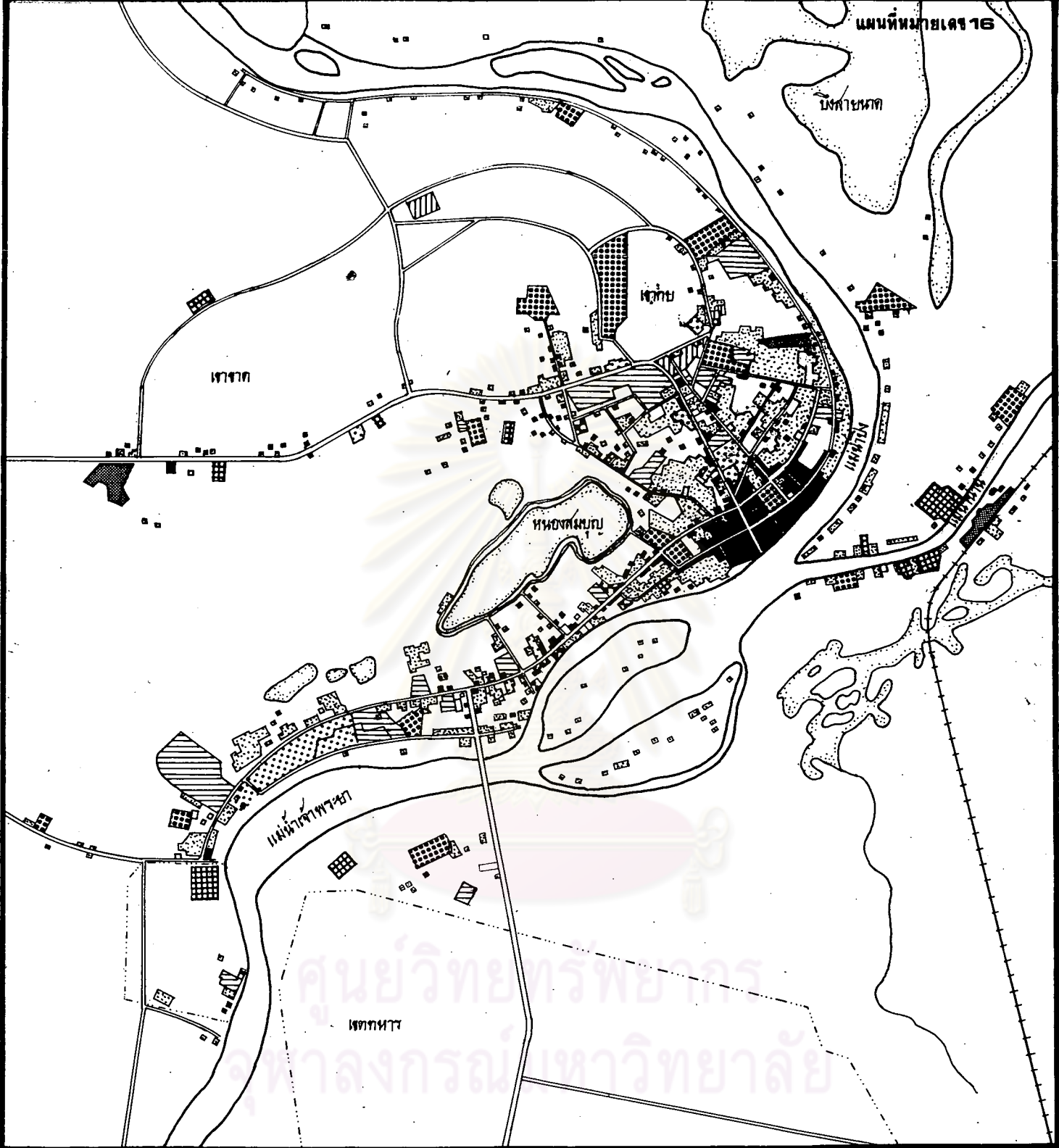
(1) ย่านการค้า การใช้ที่ดินเป็นย่านการค้ามีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 189.2 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 7.57 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท

ตารางที่ 20 การใช้ที่ดินแต่ละประเภทในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์  
ปี พ.ศ.2509

ประเภทการใช้ที่ดิน	การใช้พื้นที่(ไร่)	ร้อยละ
ย่านพักอาศัย	966.7	38.70
ย่านการค้า	189.2	7.57
บริเวณสถาบันราชการ	130.9	5.24
ย่านอุตสาหกรรม	76.2	3.05
บริเวณอาคารหรือโกดังเก็บสินค้า	51.8	2.07
บริเวณศาสนสถาน	241.7	9.68
บริเวณโรงเรียน	486.7	19.48
บริเวณกิจการสาธารณูปโภค	45.5	1.82
บริเวณสวนสาธารณะและสนามกีฬา	14.6	0.58
พื้นที่ถนนและซอย	295.0	11.81
รวม	2,498.3	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย





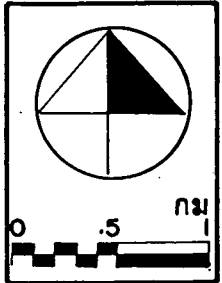
**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครสวรรค์**

แสดง

การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองนครสวรรค์ พ.ศ. 2509

สัญลักษณ์

- |              |                |               |                         |
|--------------|----------------|---------------|-------------------------|
| บ้านพักอาศัย | ย่านอุตสาหกรรม | โรงเรียน      | ถนนและซอย               |
| ย่านการค้า   | โรงเก็บสินค้า  | สภาวณูปีภาค   | แม่น้ำ, คลอง, หนอง, บึง |
| สถาบันราชการ | ศาสนสถาน       | บริเวณพักผ่อน | ที่ว่าง, ทุ่งนา, ป่า    |



อาคารร้านค้าส่วนใหญ่มีสภาพเป็นตึกแถว กล่าวคือ ไซ้ประกอบการค้าชั้นล่าง ไซ้เป็นที่พักอาศัยของครอบครัวชั้นสอง และอาจมีชั้นสามเพื่อเก็บสินค้า ยกเว้นอาคารพาณิชย์ล้วน ๆ บางประเภท เช่น ธนาคาร โรงภาพยนตร์ โรงแรม ตลาดสด ฯลฯ ย่านการค้าของ เมืองนครสวรรค์ส่วนใหญ่กระจุกตัวรวมกัน เป็นกลุ่มอย่างชัค เจนบริ บริเวณศูนย์กลาง เมือง ร้านค้าจะตั้งอยู่หนาแน่นมากที่สุดบริเวณ โคยรอบตลาดปากน้ำโพ ร้านค้าส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ภายในรัศมีไม่เกิน 0.5 กิโลเมตรจากจุดศูนย์กลาง เมือง นอกจากบริเวณศูนย์กลาง เมืองแล้ว ร้านค้าจะปรากฏอยู่ตามแนวถนนสายสำคัญที่กระจายออกจากศูนย์กลาง เมือง เช่น ถนน สวรรค์วิถี ถนนมาตุลี ถนนอรุณวิ และถนนโกสีย์ ร้านค้าย่อยเล็ก ๆ กิ่ง ร้านค้ากึ่งที่พักอาศัยจะพบตามชุมชนเล็ก ๆ รอบนอกของ เมือง แต่มีจำนวนไม่มากนัก

(2) ย่านพักอาศัย ย่านพักอาศัยของ เมืองนครสวรรค์ มีการใช้พื้นที่มากที่สุดประมาณ 966.7 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 38.70 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท ย่านพักอาศัยนี้หมายถึง พื้นที่ดินทั้งหมดที่ไซ้ปลูกบ้านพักอาศัยประเภทต่าง ๆ โดยไม่นับรวมที่พักอาศัยบนตึกแถว ร้านค้าหรือที่พักอาศัยในโรงงานอุตสาหกรรม ย่านพักอาศัยหนาแน่นจะอยู่โคยรอบย่านการค้าบริเวณศูนย์กลาง เมือง โดยจะตั้งอยู่คานหลังระหว่างอาคารร้านค้า บริเวณนี้เป็นย่านพักอาศัยที่แออัดยัดเยียดเกือบไม่มีที่ว่าง หรือมีที่ว่างน้อยมาก เป็นพวกเรือนแถว ห้องแถวไม้ ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของพ่อค้าซึ่งชายของอยู่ในตลาดและพวกลูกจ้าง คนงานและกรรมกรผู้มีรายได้น้อย เขาอยู่ ย่านพักอาศัยบริเวณอื่นพบอยู่รอบ ๆ วัด เช่น หลังวัดกบ (วัดวรนาถบรรพต) วัดนครสวรรค์ บริเวณทางเขาวัดคีรีวงษ์ นอกนั้นก็กระจายอยู่ทั่วไปตามสองฝั่งของแม่น้ำ สองฟากและพื้นที่คั่นในของถนน และย่านพักอาศัยบริเวณสถานีรถไฟปากน้ำโพ

(3) บริเวณสถาบันราชการ การใช้พื้นที่เป็นสถาบันราชการ มีพื้นที่รวมกันทั้งหมดประมาณ 130.9 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 5.24 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท สถาบันราชการ หมายรวมถึงอาคารราชการและบริเวณสถาบันราชการต่าง ๆ เช่น ศาลากลางจังหวัด หอประชุม สถานีตำรวจ เรือนจำ ศาล และสถานที่ทำการรัฐบาลอื่น ๆ อาคารราชการเหล่านี้ จะตั้งอยู่รวมกันบริเวณศาลากลางจังหวัดซึ่งเป็นศูนย์ราชการ ทางตอนใต้ของสะพานเคชาติ-วงศ์ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา ระหว่างถนนสวรรควิถึกับถนนโกสีย์ไค้ จากวิทยาลัยเทคนิคนครสวรรค์ถึงกองกำกับการตำรวจภูธร นอกจากบริเวณศูนย์ราชการแล้ว ยังมีสถานที่ทำการรัฐบาลอื่น ๆ กระจายอยู่ทั่วไป ทั้งในบริเวณศูนย์กลางเมืองและตามแนวถนนสายสำคัญ ๆ อีกหลายแห่ง เช่น ศาลาทำการเทศบาลแขวงกาทางนครสวรรค์พณิชยจังหวัด ฯลฯ

(4) ย่านอุตสาหกรรม พื้นที่ที่ใช้เป็นย่านอุตสาหกรรมของเมืองนครสวรรค์ยังขาดการจัดระเบียบและการควบคุมที่ดีพอ โรงงานอุตสาหกรรมจะกระจายอยู่ทั่วไปทั้งในบริเวณศูนย์กลางเมืองและพื้นที่รอบนอก ย่านอุตสาหกรรมดั้งเดิมจะตั้งอยู่ริมฝั่งของแม่น้ำโดย เฉพาะบริเวณสองฝั่งของแม่น้ำน่าน และบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟปากน้ำโพ โรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตศูนย์กลางเมือง ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก ส่วนโรงงานขนาดใหญ่จะปรากฏอยู่รอบนอกหรือบริเวณชานเมือง โดยเฉพาะบริเวณสองข้างถนนพหลโยธินตอนเหนือ การใช้ที่ดินเป็นย่านอุตสาหกรรมมีพื้นที่รวมกันประมาณ 76.2 ไร่ หรือร้อยละ 3.05 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท

(5) บริเวณอาคารหรือโกดังเก็บสินค้า บริเวณโกดังเก็บสินค้าจะกระจายอยู่ทั่วไปตามส่วนต่าง ๆ ของเมืองทั้งบริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งส่วนมากเป็นตึกแถว และบริเวณชานเมืองซึ่งเป็นโกดังเก็บสินค้าโดยเฉพาะ ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานอุตสาหกรรมและเส้นทางคมนาคมตามสองฝั่งของแม่น้ำ

บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟปากน้ำโพและเริ่มปรากฏตามถนนสายสำคัญ การ  
ใช้ที่ดินเป็นบริเวณเกษตร ปลูกสินค้า มีพื้นที่รวมกันประมาณ 51.8 ไร่ หรือคิด  
เป็นร้อยละ 2.07 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท

(6) บริเวณศาสนสถาน ได้แก่ บริเวณวัด โบสถ์คริสต์ศาสนา  
มัสยิด ศาลเจ้า และอาคารศาสนสถานอื่น ๆ มีพื้นที่รวมกันทั้งหมดประมาณ  
241.7 ไร่ หรือร้อยละ 9.68 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท บริเวณศาสนสถาน  
กระจายอยู่ทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นศาสนสถานเก่าแก่ มีวัดโบราณและมีชื่อเสียงหลาย  
แห่งในบริเวณชุมชนเมือง เช่น วัดโพธาราม วัดนครสวรรค์ วัดกบ หรือ วัด  
วรนาถบรรพต

(7) บริเวณโรงเรียน หมายความว่ารวมถึง สถานศึกษาต่าง ๆ ทั้ง  
โรงเรียนรัฐบาล โรงเรียนราษฎร์ จากชั้นอนุบาล ชั้นประถม มัธยมและเตรียม  
อุดมศึกษา ตลอดทั้งโรงเรียนวิชาชีพต่าง ๆ มีการใช้พื้นที่รวมกันประมาณ 486.7  
ไร่หรือประมาณร้อยละ 19.48 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท ซึ่งนับว่าบริเวณโรง  
เรียนมีการใช้พื้นที่มากเป็นอันดับ 2 รองจากย่านพักอาศัย

(8) บริเวณกิจการสาธารณูปโภค ที่ดินที่ใช้เป็นบริเวณสาธารณ-  
ูปโภค ได้แก่ พื้นที่โรงประปา ไฟฟ้า สถานีรถไฟ โทรศัพท์ ฯลฯ มีพื้นที่  
รวมกันประมาณ 45.5 ไร่หรือคิดเป็นร้อยละ 1.82 ของการใช้ที่ดินทุกประ  
เภท นับว่ามีเปอร์เซ็นต์ค่ามากเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้ที่ดินประเภทอื่น

(9) บริเวณสวนสาธารณะ และ สนามกีฬา ที่ดินที่ใช้เป็นบริเวณ  
สวนสาธารณะและสนามกีฬามีพื้นที่เพียง 14.6 ไร่ หรือร้อยละ 0.58 ของการ  
ใช้ที่ดินทุกประเภท ซึ่งนับเป็นการใช้ที่ดินที่มีพื้นที่น้อยที่สุด บริเวณสวนสาธารณะ  
และสนามกีฬาจะตั้งอยู่บริเวณคานหนาของที่ทำการ เทศบาล เมืองนครสวรรค์ และ  
บริเวณเชิงเขา

(10) พื้นที่ถนนและซอย เมืองนครสวรรค์มีพื้นที่ถนนและซอย ประกอบด้วยถนนสายใหญ่ เล็กและซอยต่าง ๆ โดยวัดความกว้างสุดของ เขตถนน รวมทั้งพื้นที่ผิวจราจรและไหล่ถนน มีพื้นที่ประมาณ 295.0 ไร่ หรือร้อยละ 11.81 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท

6.2 การใช้ที่ดินในเขตชุมชน เมืองนครสวรรค์ ปี พ.ศ.2520

การใช้ที่ดินในเขตชุมชน เมืองนครสวรรค์ ปี พ.ศ.2520 ปรากฏว่า การใช้ที่ดิน เป็นย่านพักอาศัยยังคงมีการใช้พื้นที่มากที่สุด ประมาณร้อยละ 43.78 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท รองลงมาได้แก่ บริเวณโรงเรียน พื้นที่ถนนและซอย บริเวณสวนสาธารณะและสนามกีฬา ย่านการค้า บริเวณศาสนสถาน บริเวณสถาบันราชการ ย่านอุตสาหกรรม บริเวณกิจการสาธารณสุข ปolik และโกดังเก็บสินค้า

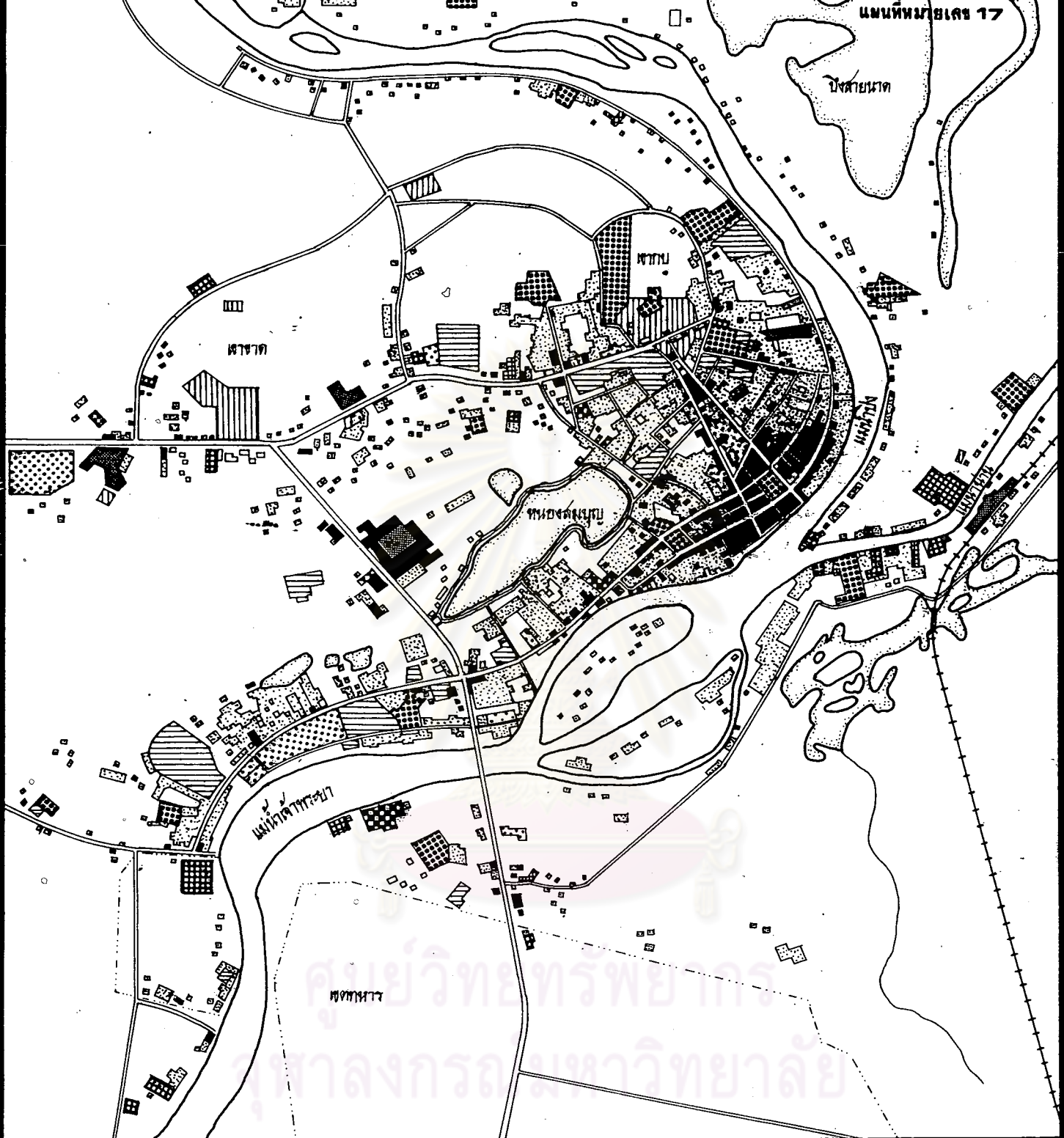
จากตารางที่ 21 และแผนที่หมายเลข 17 การใช้ที่ดิน ในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์ ปี พ.ศ.2520 สามารถจำแนกแต่ละประเภทได้ดังนี้

(1) ย่านการค้า การใช้ที่ดินเป็นย่านการค้าของเมืองนครสวรรค์ ยังคงกระจุกตัวกันอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง โดยรอบของตลาดปากน้ำโพและทวีความหนาแน่นมากขึ้น และขอบเขตความหนาแน่นของย่านการค้าขยายตัวออกไปตามสองข้างถนนสายสำคัญมากขึ้น เช่น ถนนมาคุลี ถนนโกสีย์ ถนนอรุณวิ ถนนธรรมวิถี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถนน By - Pass ซึ่งเป็นถนนสายเอเชีย ย่านการค้าย่อยเกิดขึ้นหลายแห่ง เช่น ศูนย์การค้านครสวรรค์ (ศูนย์การค้าปรีชา - สุภา) ในบริเวณชนสงวนนครสวรรค์ ย่านการค้าหน้าค่ายจระประวัคิและย่านการค้าย่อยบริเวณเขาซาด การใช้ที่ดินเป็นย่านการค้ามีพื้นที่ทั้งหมด ประมาณ 272.0 ไร่ หรือร้อยละ 6.32 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท

ตารางที่ 21 การใช้ที่ดินแต่ละประเภทในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์  
ปี พ.ศ.2520

ประเภทการใช้ที่ดิน	การใช้พื้นที่(ไร่)	ร้อยละ
ย่านพักอาศัย	1882.8	43.78
ย่านการค้า	272.0	6.32
บริเวณสถาบันราชการ	236.4	5.50
ย่านอุตสาหกรรม	160.4	3.73
บริเวณอาคารหรือโกดังเก็บสินค้า	68.0	1.58
บริเวณศาสนสถาน	266.0	6.19
บริเวณโรงเรียน	588.7	12.99
บริเวณกิจการสาธารณูปโภค	80.4	1.87
บริเวณสวนสาธารณะและสนามกีฬา	330.8	7.69
พื้นที่ถนนและซอย	445.0	10.35
รวม	43,00.5	100.00

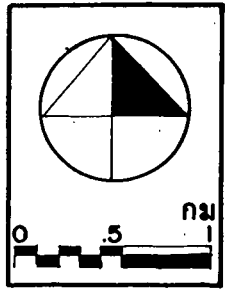
ที่มา : แผนที่มาตราส่วน 1:2000 ของสำนักผังเมือง  
กระทรวงมหาดไทย



**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครสวรรค์**

แสดง ลักษณะ การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองนครสวรรค์ พ.ศ. 2520

บ้านพักอาศัย	ย่านอุตสาหกรรม	โรงเรียน	ถนนและซอย
ย่านการค้า	โรงเรียนศาสนา	อาคารพาณิชย์	แม่น้ำ, คลอง,หนอง, บึง
สถาบันราชการ	ศาสนสถาน	บริเวณพักผ่อน	ที่ว่าง, ทุ่งนา, ป่า



(2) ย่านพักอาศัย บริเวณย่านพักอาศัยหนาแน่นยังคงอยู่รอบ ๆ บริเวณย่านการค้าใน เขตศูนย์กลาง เมืองและขยายตัวออกไปตามแนวถนนสายสำคัญ พื้นที่ย่านพักอาศัยที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่จะปรากฏทางศูนย์กลาง เมืองออกมา มีบ้านจัดสรร เพิ่มขึ้นหลายแห่ง เช่น บริเวณฝั่งขวาของถนน บริเวณข้างที่ทำการ ประปา ย่านพักอาศัยนอกจากนี้จะกระจายอยู่ทั่วไป ย่านพักอาศัย เป็นการไร้ที่ดินที่มีพื้นที่มากที่สุดประมาณ 1,882.2 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 43.78 ของการไร้ที่ดินทุกประเภท

(3) บริเวณสถาบันราชการ พื้นที่สถาบันราชการมีพื้นที่รวมกันประมาณ 236.4 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 5.50 ของการไร้ที่ดินทุกประเภท ส่วนใหญ่อาคารสถาบันราชการยังคงไร้พื้นที่อยู่ในบริเวณศูนย์ราชการและบางส่วนขยายตัวไปตามถนนพหลโยธินคานเหนือ

(4) ย่านอุตสาหกรรม การไร้ที่ดินเป็นย่านอุตสาหกรรมของเมืองนครสวรรค์ ในปี พ.ศ. 2520 ยังคงมีลักษณะกระจายอยู่ตามส่วนต่าง ๆ ของเมือง มีการไร้พื้นที่รวมกันประมาณ 160.4 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 3.73 ของการไร้ที่ดินทุกประเภท โรงงานอุตสาหกรรม ในบริเวณศูนย์กลางเมืองส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก ส่วนโรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2509 - 2520 จะปรากฏอยู่บริเวณรอบนอกจากศูนย์กลาง เมืองและจะตั้งอยู่ไกลกับทางหลวงแผ่นดิน บริเวณหน้าค่ายจระประวัติ และบริเวณเขาซาก โรงงานอุตสาหกรรมบริเวณรอบนอกของเมืองนครสวรรค์จะมีขนาดใหญ่และไร้พื้นที่มากกว่าโรงงานอุตสาหกรรมในเขตศูนย์กลาง เมือง

(5) บริเวณอาคารและโกดังเก็บสินค้า การไร้ที่ดินเป็นบริเวณอาคารหรือโกดังเก็บสินค้า ไร้พื้นที่รวมกันประมาณ 68.0 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 1.58 ของการไร้ที่ดินทุกประเภท บริเวณโกดังและที่เก็บสินค้านี้ หมายความว่า



รวมถึงที่เป็นฉาง เก็บข้าวรวมหรือ เมล็ดพืชอื่น ๆ โกงัง เก็บน้ำมัน เชื้อเพลิง  
โรงเก็บไม้กระดาน สถานที่ถ่ายทอสินค้าและโกงัง เก็บสินค้าของรถไฟ ที่ดิน  
ที่ใช้เป็นโกงังสินค้ากระจายอยู่ทั่วไปตามส่วนต่าง ๆ ของ เมือง ส่วนใหญ่จะตั้ง  
อยู่สองข้างของ เส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะตามสองข้างถนนสายหลักบริเวณ  
รอบนอกของ เมือง

(6) บริเวณศาสนสถาน การใช้ที่ดินเป็นบริเวณศาสนสถานมี  
การเปลี่ยนแปลงน้อยมาก ใช้พื้นที่รวมกันประมาณ 266.0 ไร่ หรือประมาณ  
ร้อยละ 6.19 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท

(7) บริเวณโรงเรียน ที่ดินที่ใช้เป็นบริเวณโรงเรียนมีพื้นที่ทั้งหมด  
ประมาณ 558.7 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 12.99 ของการใช้ที่ดินทุก  
ประเภท นอกจากพื้นที่บริเวณโรงเรียนเดิมแล้ว โรงเรียนใหม่ที่สร้างขึ้นจะปรากฏ  
อยู่บริเวณชานเมืองหรือรอบนอกของ เมืองใกล้กับถนนสายหลัก หรือในพื้นที่ที่เส้น  
ทางคมนาคมเข้าถึงโคสะควก

(8) บริเวณกิจการสาธารณูปโภค มีการใช้ที่ดินรวมกันประมาณ  
80.4 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 1.87 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท บริเวณกิจการ  
สาธารณูปโภคจะตั้งกระจายอยู่ทั่วไป เช่น โรงกรองน้ำประปาที่หน้า  
สถานีจ่ายไฟฟ้าย่อยบริเวณ เขาชาก สถานีขนส่ง บริเวณฝั่งขวาของถนน By Pass  
 ฯลฯ

(9) บริเวณสวนสาธารณะและสนามกีฬา ใช้พื้นที่รวมกันประมาณ  
330.8 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 7.69 ของการใช้ที่ดินทุกประเภท บริเวณสวน  
สาธารณะและสนามกีฬา ประกอบด้วยสวนสาธารณะคานหาที่ทำการ เทศบาล  
บริเวณหนองสมบุญ และสนามกีฬาจังหวัดบริเวณสามแยก By - Pass ทางตอน  
เหนือของ เมือง

(10) พื้นที่ถนนและซอย ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดิน ถนนสายเอก ถนนสายโท ซอยต่าง ๆ โดยวัดตามความกว้างสุดของถนน รวมพื้นที่ผิวจราจรและไหล่ถนนมีพื้นที่รวมกันประมาณ 445.0 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 10.35 ของการไ้ที่ดินทุกประเภท

### 6.3 การเปลี่ยนแปลงการไ้ที่ดินในเขตชุมชน เมืองนครสวรรค์

จากตารางที่ 22 และแผนที่หมายเลข 18 แสดงการเปลี่ยนแปลงการไ้ที่ดินในเขตชุมชน เมืองนครสวรรค์ ระหว่างปี พ.ศ.2509-2520 ปรากฏว่าการไ้ประโยชน์ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงมากที่สุด คือ บริเวณสวนสาธารณะและสนามกีฬา การไ้พื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณร้อยละ 2165.8 ทั้งนี้ เนื่องจากการปรับปรุงพื้นที่บริเวณหนองสมบุญ ซึ่ง เดิม เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำขังมาเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่สำหรับ เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชนนอกจากนี้ยังมีการสร้างสนามกีฬาจังหวัดบริเวณ เขาขาด เพื่อไ้เป็นสถานที่แข่งขันกีฬาเขต ซึ่งจังหวัดนครสวรรค์ เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันในปี พ.ศ.2516 สำหรับการไ้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด คือ บริเวณศาสนสถาน มีการไ้พื้นที่เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 10.1 เท่านั้น ทั้งนี้ เพราะบริเวณศาสนสถานในเขตชุมชน เมืองนครสวรรค์ เกือบทั้งหมด เป็นศาสนสถานเก่าแก่สร้างมาเป็นเวลานานแล้วการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก

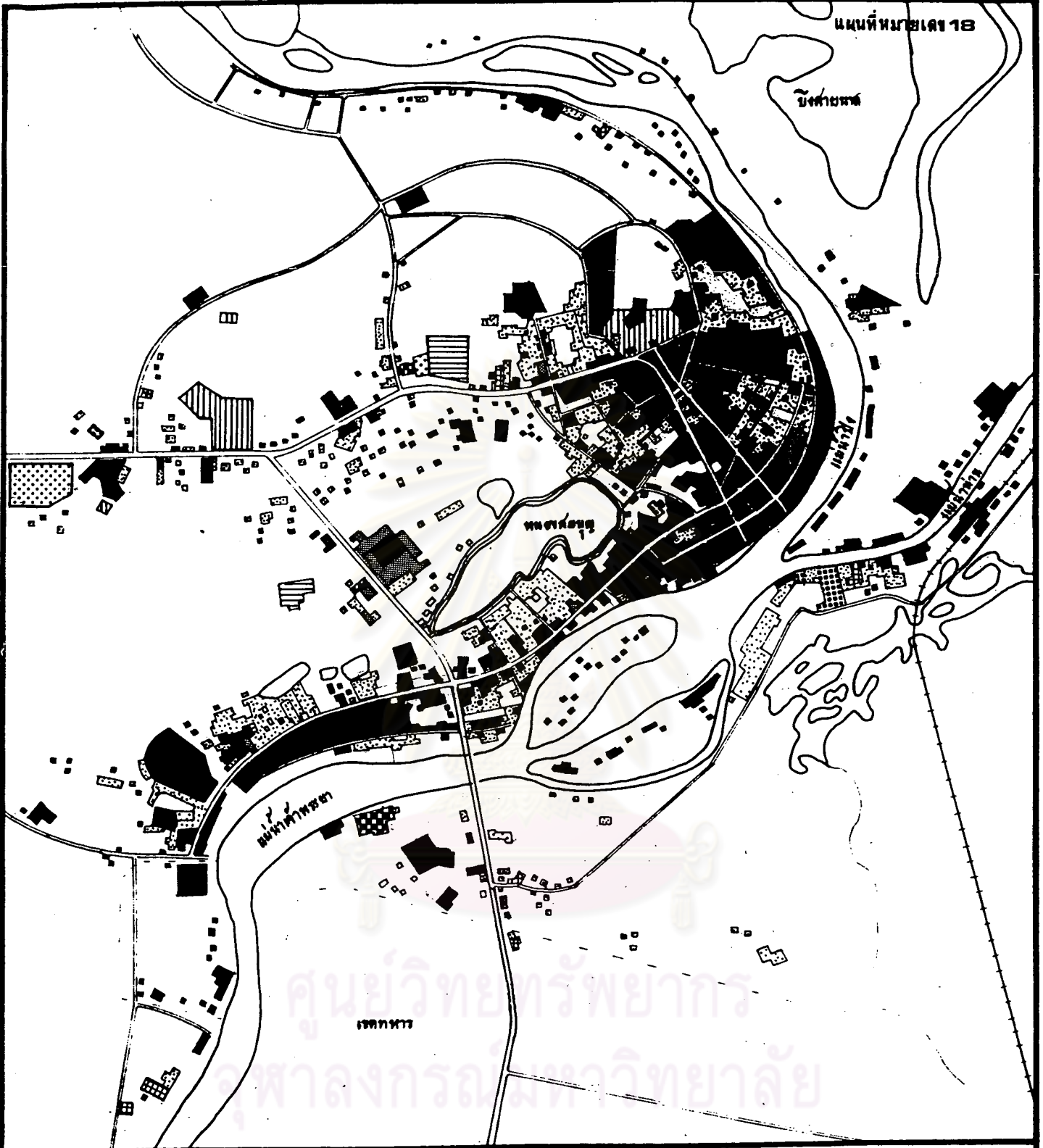
\* ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการไ้ที่ดินที่คาดว่าเป็นผลสืบเนื่องหรือมีความสัมพันธ์กับเส้นทางคมนาคม คือ ย่านพักอาศัย มีการไ้พื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 94.8 ย่านการค้ามีการไ้พื้นที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.8 และย่านอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้า มีการไ้พื้นที่เพิ่มขึ้นจากเดิมเฉลี่ยประมาณร้อยละ 78.4

ตารางที่ 22 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์  
ระหว่าง พ.ศ.2509 - 2520

ประเภทการใช้ที่ดิน	การใช้พื้นที่				การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่จากเดิม	
	พ.ศ.2509		พ.ศ.2520		ไร่	ร้อยละ
	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ		
ย่านพักอาศัย	966.7	38.70	1882.8	43.78	916.1	94.8
ย่านการค้า	189.2	7.57	272.0	6.32	82.8	43.8
บริเวณสถาบันราชการ	130.9	5.24	206.4	4.80	75.5	57.7
ย่านอุตสาหกรรม	76.2	3.05	160.4	3.73	84.2	110.5
บริเวณอาคารหรือโกดังสินค้า	51.8	2.07	68.0	1.58	16.2	31.3
บริเวณศาสนสถาน	241.7	9.68	266.0	6.19	24.3	10.1
บริเวณโรงเรียน	486.7	19.48	588.7	13.69	102.0	21.0
บริเวณกิจการสาธารณูปโภค	45.5	1.82	80.4	1.87	34.9	76.7
บริเวณสวนสาธารณะและสนามกีฬา	14.6	0.58	330.8	7.69	316.2	2165.8
พื้นที่ถนนและซอย	295.0	11.81	445.0	10.35	150.0	50.8
รวม	2498.3	100.00	4300.5	100.00	1802.2	72.1

ที่มา : ตารางที่ 20 และ 21

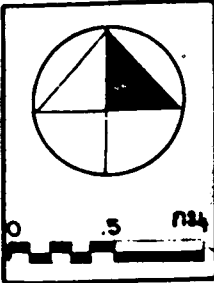
บึงสาบพด



**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครหลวง**

แสดง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตเมืองนครหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2509-2520

- |                |                           |                 |                           |
|----------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|
| สัญลักษณ์      | ■ การไร้ที่ดิน ปี.ศ. 2509 |                 |                           |
| ■ บ้านพักอาศัย | ▣ บ้านอุตสาหกรรม          | ▨ โรงเรือน      | ▤ ถนนและซอย               |
| ■ ย่านการค้า   | ▣ โรงเก็บสินค้า           | ■ ศาสนาทุกนิกาย | ▤ แม่น้ำ, คลอง, หนอง, บึง |
| ▣ สถาบันราชการ | ▣ ศาลากลาง                | ▨ บริเวณพักผ่อน | □ ที่ว่าง, พุ่มไม้, ป่า   |



๔ 1. ย่านพักอาศัย ย่านพักอาศัยในปี พ.ศ.2520 มีการใช้พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1882.8 ไร่ เพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณ 916.1 ไร่ หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 94.8 ย่านพักอาศัยกระจายอยู่ทั่วไปตามสวนต่าง ๆ ของเมือง ย่านพักอาศัยหนาแน่นจะอยู่รอบ ๆ บริเวณศูนย์กลางเมืองและสองฟากของถนนสายหลัก จากนั้นจะเบาบางลงเมื่อระยะทางออกจากศูนย์กลางเมืองหรืออยู่ห่างจากถนนสายหลัก การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พักอาศัยที่เกิดขึ้นระหว่างปี พ.ศ. 2509 - 2520 ปรากฏว่า มีการเปลี่ยนแปลงใน 2 ลักษณะ คือ ลักษณะแรก เป็นการเพิ่มความหนาแน่นในย่านพักอาศัยเดิมโดยเฉพาะในเขตพักอาศัยหนาแน่นรอบศูนย์กลางเมืองอีกลักษณะหนึ่ง เป็นการขยายตัวของย่านพักอาศัยในพื้นที่ใหม่ซึ่งส่วนใหญ่อยู่รอบนอกของเมืองตามแนวถนนสายหลัก เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนสาย By - Pass และในพื้นที่ตอนในของถนนสายหลัก แต่สามารถติดต่อกับถนนสายหลักได้สะดวก โดยอาศัยถนนสายรองขนาดเล็ก เช่น ย่านพักอาศัยบริเวณหลังโรงเรียนนครสวรรค์ และหลังวัดนครสวรรค์

๕ 2. ย่านการค้า การใช้พื้นที่เป็นย่านการค้า ส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมือง ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงน้อย เนื่องจากบริเวณศูนย์กลางเมืองนั้นราคาที่ดินสูงมากและมีการใช้ประโยชน์จากที่ดินอย่างหนาแน่นมีที่ว่างเหลืออยู่น้อยมาก ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพื้นที่น่านการค้าที่เกิดขึ้นในช่วงนี้ ปรากฏเด่นชัดในลักษณะการเพิ่มในพื้นที่ใหม่โดยกระจายตัวออกจากศูนย์กลางเมือง อาคารร้านค้าที่สร้างใหม่เกือบทั้งหมดจัดตั้งอยู่บริเวณสองฟากถนนสายหลักหรือในพื้นที่ที่เป็นจุดหยุดรถประจำทาง หรือเป็นถนนทางปลายทางของรถประจำทางซึ่งในวันหนึ่ง ๆ จะมีประชาชนรวมกันมาก ย่านการค้าใหม่ที่เกิดขึ้น ได้แก่ ย่านการค้าหน้าค่ายจระประวัติทางตอนใต้ของเมือง ศูนย์การค้านครสวรรค์โดยรอบของสถานีขนส่งจังหวัดริมถนนสาย By - Pass และย่านการค้าบริเวณเขาชาก้านช้างและคานหาของสถานีจ่ายไฟอยุธยา นครสวรรค์ เป็นต้น การใช้ที่ดินเป็นย่านการค้าในปี พ.ศ.2520 มีพื้นที่รวมกันประมาณ 272 ไร่ หรือเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ

\* 3. ย่านอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้า พื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้าของ เมืองนครสวรรค์ในปี พ.ศ.2509 เกือบส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตศูนย์กลางเมืองและโดยรอบของศูนย์กลางเมือง หลังจากการสร้างถนนสาย By - Pass แล้วปรากฏว่า ย่านอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เด่นชัด โรงงานอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้าจะขยายตัวมาตั้งอยู่บริเวณแนวสองฟากของถนนคือ บริเวณหน้าค่ายจระประวัติ ริมถนนสายใกล้เคียงกับสถานีขนส่งจังหวัด และแนวโรงงานอุตสาหกรรมตั้งแต่หน้าสนามกีฬาจังหวัดตลอดไปจนถึงสถานีไฟฟ้าย่อย

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ นั้น ก็มีลักษณะเหมือนกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กล่าวแล้วข้างต้น คือ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจะปรากฏอยู่บริเวณถนนสายหลักที่รอบนอกของเมืองมากกว่าบริเวณศูนย์กลางเมือง กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้นนั้นสืบเนื่องมาจากเส้นทางคมนาคมโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เส้นทางรถยนต์

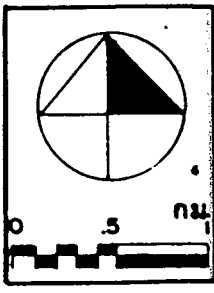
หากพิจารณาการใช้พื้นที่ภายในเขตชุมชนเมืองนครสวรรค์ ในช่วงปี พ.ศ.2509 และ 2520 จากแผนที่หมายเลข 19 และ 20 จะพบวาลักษณะโครงสร้างของการใช้พื้นที่คล้ายคลึงกัน คือ บริเวณศูนย์กลางเมือง เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ในอัตราส่วนสูงที่สุดของเมือง ประมาณร้อยละ 76-100 ของพื้นที่ กิจกรรมส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดของบริเวณนี้ คือ การประกอบธุรกิจการค้าประเภทต่าง ๆ เพราะผลกำไรของการค้าขึ้นอยู่กับความใกล้ไกลตลาดธุรกิจประเภทร้านค้าปลีก ธนาคาร สำนักงานใหญ่ของบริษัทต่าง ๆ สามารถได้ผลกำไรมากที่สุดจากที่ตั้งในเขตศูนย์กลางเมือง เนื่องจากบริเวณศูนย์กลางเมือง เป็นศูนย์กลางของเส้นทางถนนที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางเมืองกับพื้นที่โดยรอบถนนสายสำคัญ ๆ ลวนกระจายออกจากศูนย์กลางเมืองทั้งสิ้น ทำให้การเดินทางเข้าถึงศูนย์กลางเมืองของประชากรสะดวกที่สุด บริเวณศูนย์กลางเมืองจึงเป็น

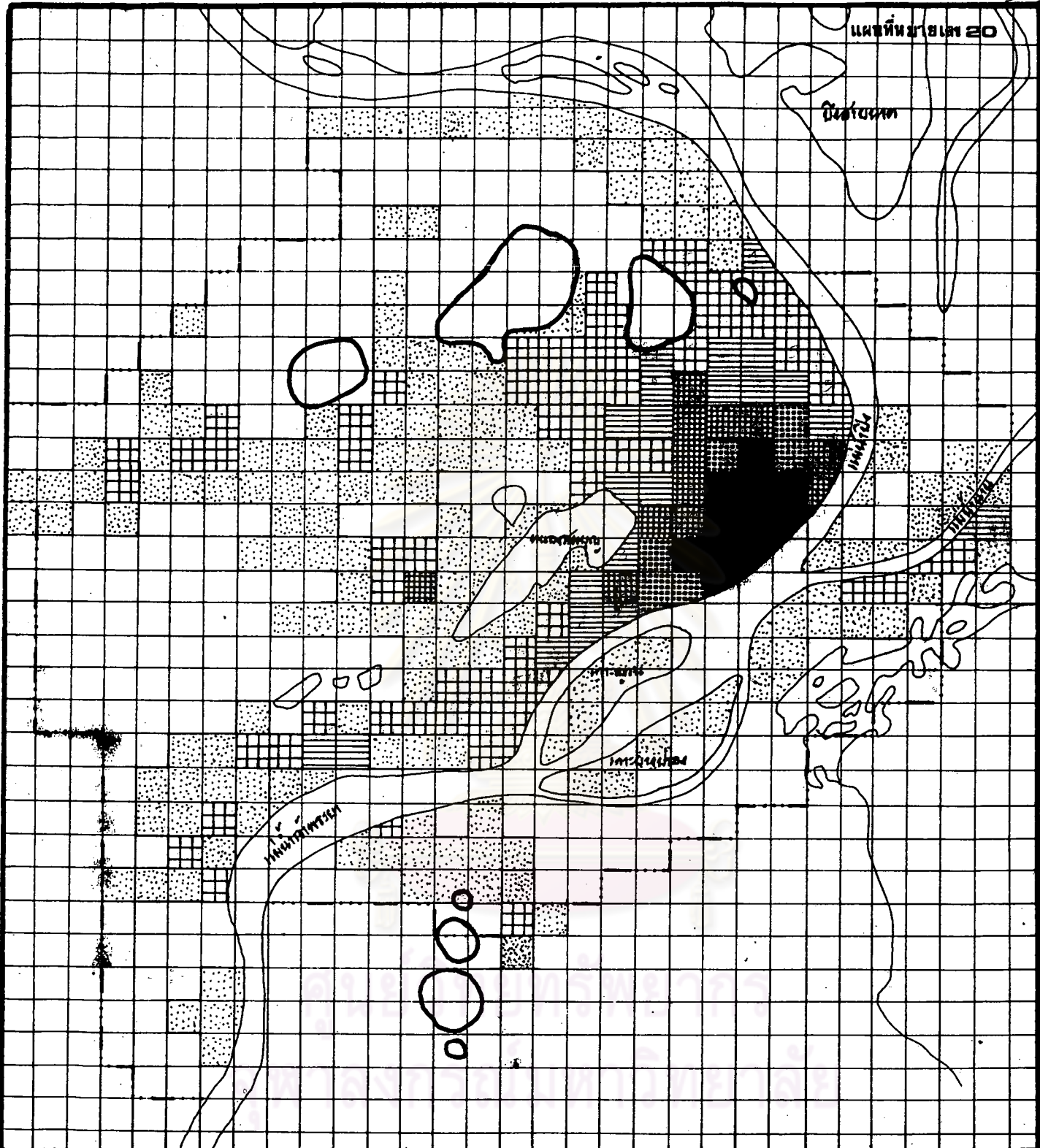


**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครลวอร์ด**

นำดง การใช้ที่ดินในเขตชุมชนเมืองนครลวอร์ด ปีพ.ศ. 2509

สัญลักษณ์	พื้นที่	ใช้พื้นที่ร้อยละ
	พื้นที่ก่อน	
	ใช้พื้นที่ร้อยละ	1 - 15
	" "	16 - 30
	" "	31 - 45
	" "	46 - 60
	" "	61 - 75
	" "	76 - 100

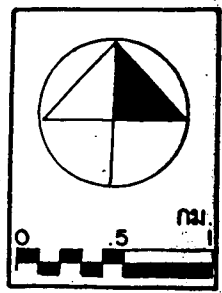




**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครสวรรค์**

แสดง การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมืองนครสวรรค์ ปี พ.ศ. 2520

สัญลักษณ์	พื้นที่	ไร่
	พื้นที่ว่าง	
	พื้นที่เพาะปลูก	1 - 15
	"	16 - 30
	พื้นที่อยู่อาศัย	31 - 45
	"	46 - 60
	"	61 - 75
	"	76 - 100





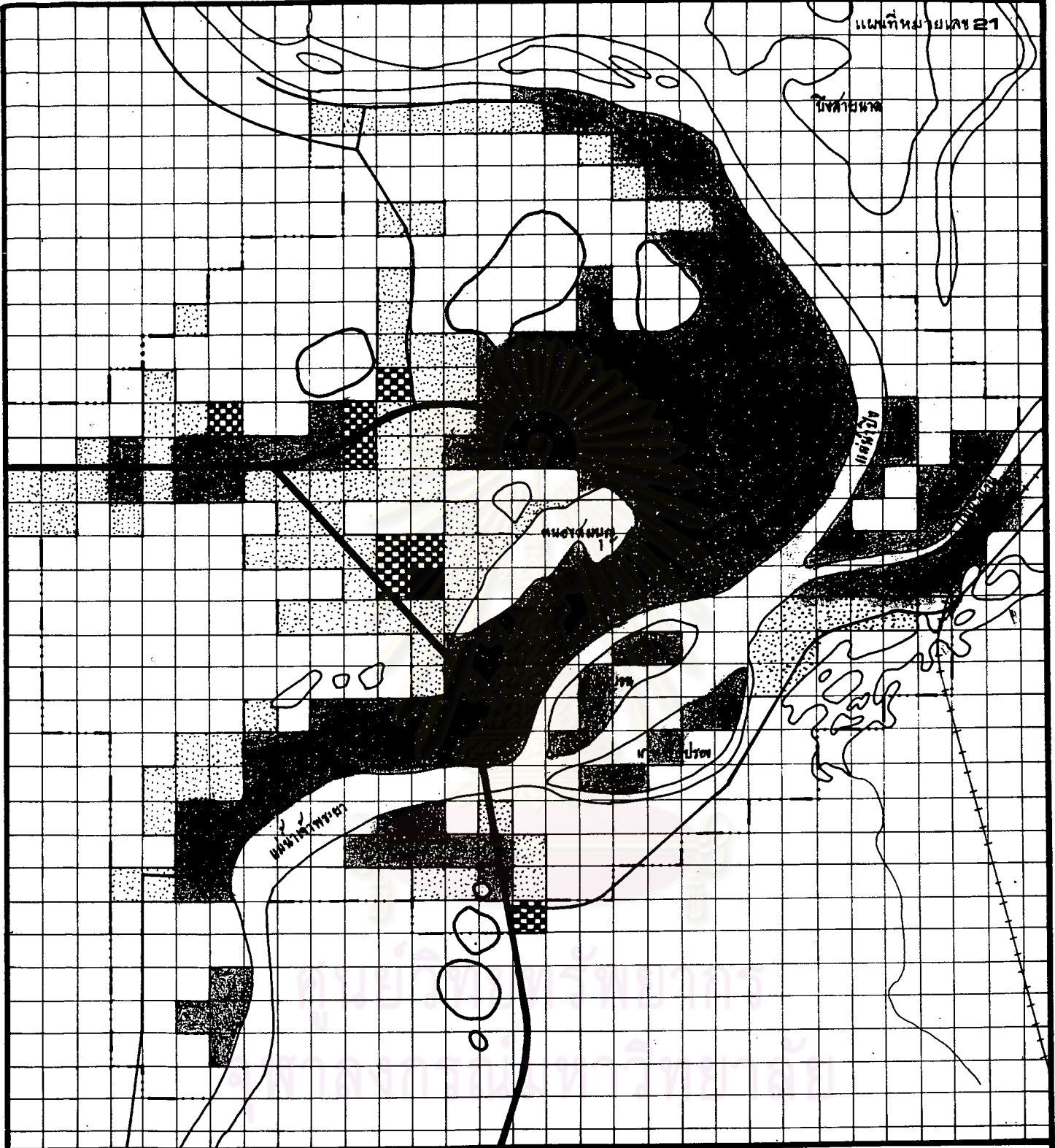
แหล่งรวมของประชากรตอนกลางวันมากกว่าพื้นที่อื่นของเมือง แต่จะวันจะมีประชากรจำนวนมาก เดินทาง เข้ามายัง เข้าย่านกลางของเมือง เพื่อจับจ่ายซื้อขายสินค้าหรือประกอบกิจกรรมประเภทต่าง ๆ จากความสำคัญและการให้ผลประโยชน์ตอบแทนของพื้นที่ในเขตศูนย์กลางเมือง ส่งผลให้ราคาที่ดินมีค่าหรือราคาที่ดินสูงที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ส่วนอื่น ดังนั้นการใช้พื้นที่จึงต้องใช้อย่างเต็มที่เพื่อให้คุ้มค่ากับค่าเช่าหรือค่าของที่ดิน จนเกือบไม่มีที่ว่างที่มิได้ทำประโยชน์เหลืออยู่เลย

สำหรับพื้นที่ส่วนอื่นของเมือง ความหนาแน่นของการใช้พื้นที่จะลดลง เมื่ออยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองออกไป บริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางเมือง และตามแนวสองฟากข้างของถนนสายหลักของเมือง เช่น ถนนมาตุลี ถนนอรุณกวีและสวรรค์วิถีการใช้พื้นที่จะหนาแน่นรองจากบริเวณศูนย์กลางเมือง อัตราส่วนการใช้พื้นที่อยู่ระหว่างร้อยละ 31 - 75 ของพื้นที่และความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์พื้นที่ จะลดลงอย่างรวดเร็วในเขตรอบนอกของเมือง คือ จะมีอัตราส่วนการใช้พื้นที่อยู่ระหว่างร้อยละ 1 - 30 ของพื้นที่และยังคงเหลือพื้นที่ว่างเปล่าที่ยังมิได้ใช้ประโยชน์อีก เป็นจำนวนมาก

จากแผนที่หมายเลข 21 และ 22 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองนครสวรรค์ ในช่วงปี พ.ศ. 2509 และ 2520 สามารถจำแนกลักษณะการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ได้ 2 ลักษณะ คือ

(1) การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ในเขตชุมชนเดิม แบ่งเป็น

ก. พื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อย ประกอบด้วยพื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมือง เนื่องจากการใช้พื้นที่เดิมมีความหนาแน่นมากอยู่แล้ว ประกอบกับราคาที่ดินสูงมาก การขยายตัวจึงเกิดขึ้นน้อย นอกจากนี้ได้แก่พื้นที่ด้านหน้าและด้านหลังของเขากบ ซึ่งเป็นบริเวณที่สภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ไม่อำนวย เพราะเป็นภูเขาและที่สูง มีความลาดเอียงมาก บริเวณศูนย์ราชการ เนื่องจากพื้นที่



**ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครพนม**

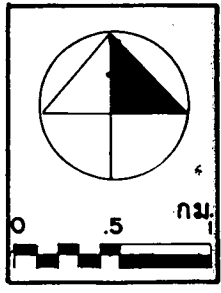
แสดง การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ในเขตชุมชนใหม่ เทียบจากปี พ.ศ. 2509  
 สัญลักษณ์ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง  
 พื้นที่ชุมชนใหม่

พื้นที่ชุมชนเดิม

เปลี่ยนแปลงน้อย

เปลี่ยนแปลงปานกลาง

เปลี่ยนแปลงมาก



บึงสายน้ำ

แม่น้ำปิง

หนองสมบูรณ์

เกาะยาว

เกาะบางปรอง


น้ำตกเจ้าพระยา


10  
15  
5



### ผลกระทบของเส้นทางคมนาคมต่อการใช้ที่ดินเมืองนครศรีธรรมราช

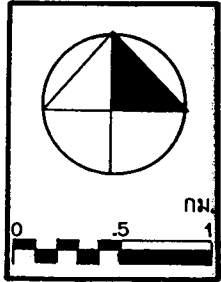
แสดง การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ ในเขตชุมชนเดิม เทียบจากการใช้พื้นที่ปีพ.ศ. 2509  
 สัญลักษณ์ **—** ถนนสายหลัก **—** ถนนสายรอง **O** เขตภูเขา

 พื้นที่ชุมชนใหม่

 เปลี่ยนแปลงน้อย

 เปลี่ยนแปลงปานกลาง

 เปลี่ยนแปลงมาก



บริเวณนี้เป็น เขตราชการ โดยตลอดการขยายตัวจึงมีน้อย อีกบริเวณหนึ่งคือ  
เกาะชฎวน เกาะบางปรอง และเกาะยม บริเวณนี้ไม่มีถนนตัดผ่านการติดต่อก  
พื้นที่อื่นของอาศัย เส้นทางน้ำแทบไม่มีการเปลี่ยนแปลง เลย

ข. พื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงปานกลาง ได้แก่ บริเวณพื้นที่โดย  
รอบศูนย์กลาง เมือง บริเวณนี้การใช้พื้นที่ยังไม่หนาแน่นมาก และราคาที่ดินถูก  
กว่าเขตศูนย์กลาง เมือง แต่สามารถได้รับบริการคานต่าง ๆ และเข้าถึงศูนย์  
กลาง เมืองได้สะดวก เพราะมีถนนสายหลักผ่าน โอกาสขยายตัวจึงมีมากกว่า  
ศูนย์กลาง เมือง

ค. พื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมาก ได้แก่ บริเวณสองฟากถนน  
สุวรรณวิถีตรงจุดตัดกับถนนดาวดึงษ์ใกล้ศูนย์กลาง เมือง เขตหนึ่ง และอีก เขต  
หนึ่งได้แก่ สองฟากตอนกลางของถนนธรรมวิถี

(2) การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ในพื้นที่ชุมชนใหม่ เป็นการให้  
ประโยชน์พื้นที่ในพื้นที่ว่างเปล่าและยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งมาก่อน  
ในปี 2509 และมีการใช้ประโยชน์ต่อมาภายหลังระหว่างปี พ.ศ. 2509-2520  
แบ่ง เป็น 2 ลักษณะ คือ การใช้พื้นที่ที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ชุมชนเดิม รับบริการและ  
การเข้าถึงโดยปัจจัยพื้นฐานที่มีอยู่ก่อนแล้ว เช่น หมู่บ้านจัดสรรคานหลัง เขากบ  
บริเวณถนนทาง เขาวัดมงคลนิมิตร บริเวณเขาชาก บริเวณรอบ ๆ วิทยาลัยครุ  
นครสวรรค์ และบริเวณริมถนนพหลโยธินหน้าค้ายจระประวัติ อีกลักษณะหนึ่ง  
คือ การใช้พื้นที่ใหม่ที่ไมต่อเนื่องกับชุมชนเดิม ได้แก่ พื้นที่สองฟากของถนนสาย  
ที่ตัดใหม่เพื่อลัดถนนพหลโยธิน เพื่อแยกการจราจรบนทางหลวง  
แผ่นดินโดยไม่ต้องเข้าไปในเขตศูนย์กลาง เมือง โดยเฉพาะบริเวณศูนย์การค้า  
นครสวรรค์ซึ่งมีสถานีขนส่งตั้งอยู่ จึงมีกิจกรรมธุรกิจการค้ามาตั้งรวมกลุ่มกันหนา  
แน่น และมีแนวโน้มว่าจะ เป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวมากในอนาคต อีกพื้นที่หนึ่งคือ  
บริเวณฝั่งซ้ายของแม่น้ำน่าน ซึ่งเดิม เป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับความสนใจ เนื่องจาก

มีการติดต่อทำได้โดยเส้นทางน้ำเพียงประการเดียว ต่อมาปี พ.ศ.2518 มี  
 การสร้างถนนสายนครสวรรค์ – ชุมแสง ตัดผ่านบริเวณนี้ทำให้การเข้าถึงสะดวก  
 กว่าเดิม จึงมีการเปลี่ยนแปลงและมีการใช้พื้นที่มากขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย