

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าโครงข่ายการคมนาคมขนส่งย่อมเป็นเส้นทางที่สนองความต้องการการเดินทาง ดังนั้นโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของพื้นที่ที่พัฒนามาจากการเชื่อมต่อระหว่างบริเวณที่มีความต้องการในการเดินทาง เช่นจากที่อยู่อาศัยกับย่านธุรกิจการค้า หรือสถานที่บริการต่างๆ และจะมีผลต่อการเลือกตั้งธุรกิจการค้าให้มีความได้เปรียบมากขึ้น หากแต่ว่าพฤติกรรมของมนุษย์ซึ่งยังคงเลือกความสะดวกสบายในการเดินทางจับจ่ายและซื้อสินค้า โดยขาดหลักความเข้าใจในด้านความปลอดภัยหรือความเหมาะสมในพื้นที่แล้ว ก็จะมีผลกระทบต่อภาพรวมของการกระจายของชุมชนในอันที่จะถูกหลักการเติบโตของเมือง และความสมดุลของการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจากการศึกษาเกี่ยวกับที่ตั้งของธุรกิจการค้าและบริการ ตลอดจนความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคมในปัจจุบันพบว่า ลักษณะการเลือกที่ตั้งธุรกิจการค้าสำหรับผู้เข้ามาประกอบการใหม่จะไม่มีโอกาส ที่จะหาพื้นที่ในเมืองได้ ก็มักจะเน้นด้านการคมนาคมที่สะดวกเป็นหลัก โดยเฉพาะโครงข่ายสายหลักของชุมชน ดังนั้นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและการขนส่งมวลชน จะมีผลต่อลักษณะและประชากรของธุรกิจการค้า จึงสามารถสรุปสาเหตุของปัญหาได้จาก ความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคม มีความสำคัญต่อศูนย์กลางการค้าจะเห็นได้ว่า เมื่อเมืองมีประชากรมากขึ้น ประชากรส่วนใหญ่ ที่อาศัยอยู่ในเมืองมีความจำเป็นที่จะต้องเดินทางมายังการค้าหลัก และในช่วงที่มีการจราจรคับคั่งมากที่สุด เส้นทางจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะเชื่อมต่อบริเวณต่างๆเข้าด้วยกัน เพราะบริเวณต่างๆ ย่อมมีการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน และการแลกเปลี่ยนนี้เองจะทำให้เกิดการพัฒนาคอร์ข่าย ความหนาแน่นของเส้นทางขึ้น เมื่อเส้นทางนั้นที่ประชาชนต้องการใช้เป็นเส้นทางที่ใช้เวลาน้อยที่สุดในการเดินทาง จากบริเวณต่างๆมาพบกัน

5.1 ความสำคัญของย่านการค้าในเมืองกับโครงข่ายการคมนาคม

ย่านการค้าเป็นแหล่งกิจกรรมของด้านเศรษฐกิจที่สำคัญของเมือง ประกอบด้วยกิจการด้านการค้าและธุรกิจต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน โรงภาพยนตร์ ร้านค้าต่างๆ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้เมื่อรวมกันจะก่อให้เกิดผลดี และผลเสียต่อส่วนรวม ผลดีก็คือ

สามารถอำนวยความสะดวกทางด้านสินค้าและบริการธุรกิจต่างๆ ส่วนผลเสียคือ บริเวณย่านการค้าจะมีการจราจรที่คับคั่งและติดขัด รวมทั้งหากที่จอดรถไม่เหมาะสมและเพียงพอแล้วจะก่อให้เกิดปัญหามากขึ้นด้วย ดังนั้นย่านการค้าจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อเศรษฐกิจของเมือง เนื่องจากย่านการค้าประกอบขึ้นด้วยธุรกิจและสินค้าต่างๆ ดังนั้นจะเป็นสิ่งดึงดูดใจให้เกิดการเดินทาง หรือการใช้โครงข่ายการคมนาคมมายังศูนย์การค้า ทำให้เกิดการจราจรแออัดและคับคั่ง

ซึ่งจากการศึกษาในพื้นที่ พบว่า ที่ตั้งของกิจการพาณิชยกรรม ส่วนใหญ่ในปัจจุบันมี ทำเลที่ตั้งส่วนใหญ่ติดถนนสายหลัก ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อกระแสการจราจรผ่านเมือง ทำให้ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ความเร็วในการเดินทางลดลง ปัญหาที่ตามมาคือความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง

ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งของเมืองคือ การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ยานแสดงให้เห็นว่าในปี พ.ศ. 2536 ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดชลบุรี มียานพาหนะจดทะเบียนในปี พ.ศ. 2536 ตาม พรบ. ล้อเลื่อนประมาณ 40,000 คัน และยาน พาหนะตาม พรบ. การขนส่งทางบก (รถโดยสาร และรถบรรทุก) รวมประมาณ 15,000 คันซึ่งแนวโน้มการจดทะเบียนเพิ่มมากขึ้นทุกปี ซึ่งอาจเป็นผลให้การใช้รถยนต์มายังย่านการค้า เพิ่มประมาณมากขึ้นทุกๆปีตามไปด้วย ประกอบกับการปรับปรุงการจราจรบริเวณตัวเมืองโดยการจำกัดเวลาการจอดรถชิดขอบทาง หรือการห้ามจอดบนถนนบางสาย เป็นผลทำให้ปริมาณความต้องการที่จอดรถในบริเวณย่านการค้าจะเพิ่มมากขึ้นด้วย

จากตารางที่ 5.1 แสดงให้เห็นถึงที่ตั้งของกิจการพาณิชยกรรม ซึ่งส่วนใหญ่คือ ร้อยละ 56.7 มีทำเลที่ตั้งติดถนนใหญ่ ร้อยละ 41.8 มีทำเลที่ตั้งติดถนนสายรอง และร้อยละ 1.4 มีทำเลที่ตั้งอาคารพาณิชยกรรมติดถนนซอย การใช้พื้นที่อย่างหนาแน่นบริเวณถนนสายหลักทำให้การจราจรพื้นที่จำเป็นต้องกระจายเข้าสู่แนวเหนือ-ใต้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยถนนภายในพื้นที่ที่มีความคับแคบ เขตทางน้อย และขาดความสมบูรณ์ของโครงข่ายภายในพื้นที่ และยังมีจราจรผ่านเมืองสูง จึงไม่สามารถรองรับการเดินทางได้ มีการรบกวนการจราจรบนถนนสายหลักจากกิจกรรม พาณิชยกรรมตลอด 2 ฝั่งถนน ในขณะที่ถนนวิจิตรปราการ ในส่วนที่ปริมาณการจราจรจากพื้นที่ต้องกระจายลงสู่ถนนสุขุมวิท เนื่องจากไม่มีโครงข่ายถนนระดับรองที่สมบูรณ์เพื่อกระจายการจราจรทางแยกบนถนนสุขุมวิทหนาแน่นมาก เนื่องจากมีกระแสจราจรผ่านสูงมาก ในขณะที่ถนนมีลักษณะรองรับกับการประกอบกิจกรรมพาณิชยกรรมสองข้างทางมากด้วย ส่วนเขตเมืองชั้นนอก (สุขาภิบาลบางทราย สุขาภิบาลบ้านสวน เทศบาลตำบลแสนสุข และสุขาภิบาลอ่างศิลา)

ตารางที่ 5.1 แสดงทำเลที่ตั้งของอาคารทางด้านพาณิชยกรรมในเขตพื้นที่ศึกษา

พื้นที่	ลักษณะที่ตั้งของอาคารพาณิชยกรรม				
	ติดถนนใหญ่	ติดถนนสายรอง	ติดซอย, ทางเท้า	ริมน้ำ	รวม
เทศบาลเมืองชลบุรี	1,106(61.0)	684(37.7)	23(1.3)	0(-)	1,813
เทศบาลตำบลแสนสุข	291(52.1)	259(46.3)	9(1.6)	0(-)	559
สุขาภิบาลบ้านสวน	551(55.6)	435(43.9)	5(0.5)	0(-)	991
สุขาภิบาลบางทราย	59(44.4)	70(52.6)	4(3.0)	0(-)	133
สุขาภิบาลอ่างศิลา	130(45.0)	154(53.3)	5(1.7)	0(-)	289
ชุมชนชนบท	448(57.8)	303(39.1)	17(2.2)	7(0.9)	775
รวม	2,585(56.7)	1,905(41.08)	63(1.4)	7(0.1)	4,560

ที่มา : กรมการผังเมือง

การควบคุมการใช้พื้นที่ได้ผลไม่สมบูรณ์ ก่อให้เกิดการพัฒนาหนาแน่นตามแนวถนนสำคัญ/สายหลัก การเชื่อมจุดพื้นที่ที่มีการพัฒนาเดินไปอย่างไม่เหมาะสม เกิดเป็นซอยย่อยมากมาย ซึ่งโดยหลักการจำเป็นต้องกำหนดเป็นผังที่ชัดเจน ในการใช้พื้นที่ร่วมกับแผนงานโครงข่าย แต่เนื่องจากติดขัดที่วัฒนธรรม/ค่านิยม ตลอดจนถึงความมีสิทธิของประชาชนในพื้นที่ตนเอง และกลไกตลาดที่กฎระเบียบของภาครัฐ ยังไม่สามารถควบคุมหรือบังคับได้ จึงเกิดพื้นที่ปิดล้อมเบื้องหลัง เนื่องจากขาดความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ทำให้เกิดปัญหาสาธารณูปโภคตามมาด้วย

5.2. ลักษณะปัจจุบันในโครงข่ายพื้นที่

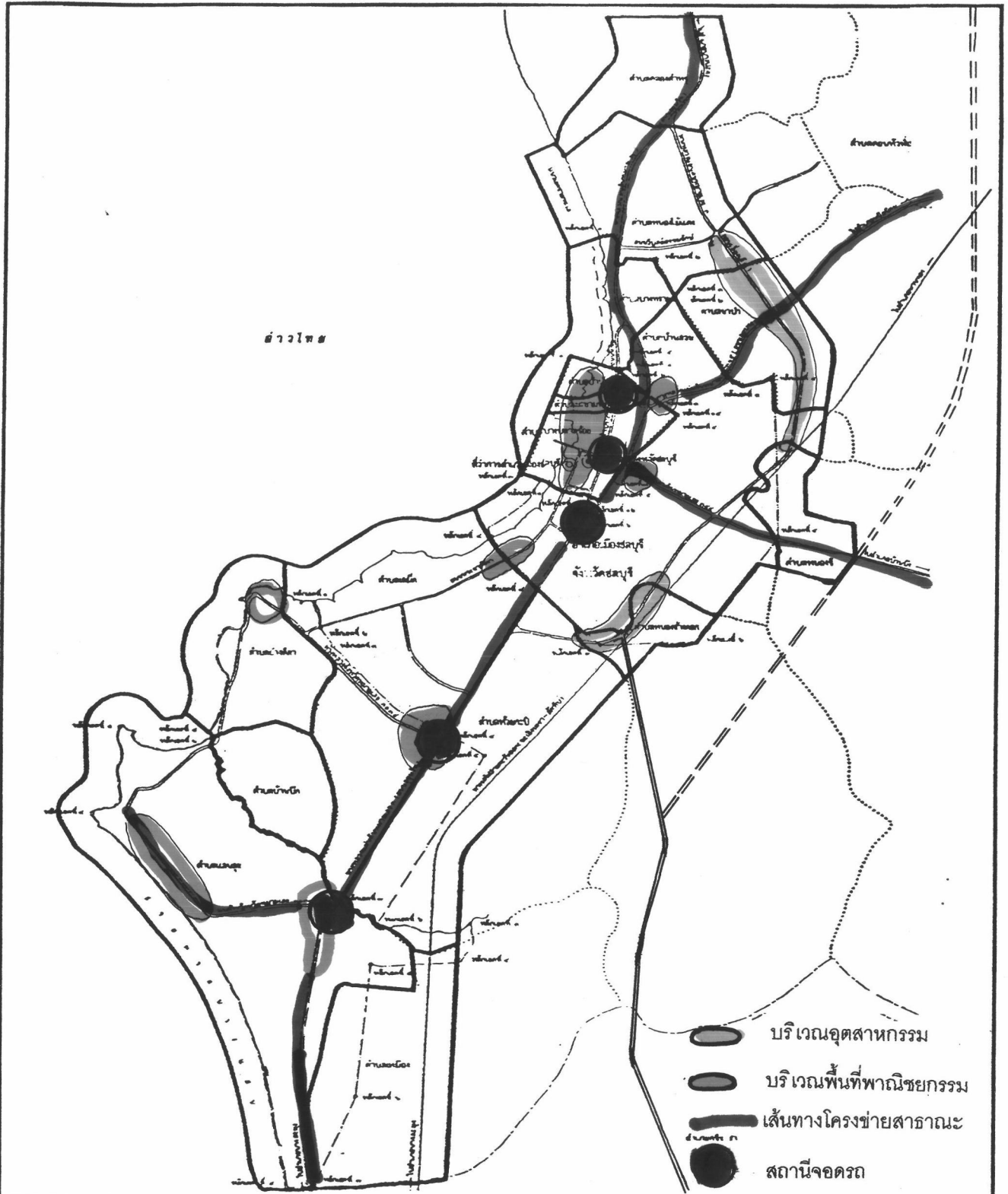
สภาพปัญหาของโครงข่ายในพื้นที่ปัจจุบันของพื้นที่ พบว่าสภาพของการเปลี่ยนหรือย้ายทำเลที่ตั้งของกิจการพาณิชยกรรมของเมืองชลบุรี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเชื่อมต่อกันระหว่าง กลุ่มของเทศบาลเมืองชลบุรี สุขาภิบาลบ้านสวนและสุขาภิบาลบางทราย กับกลุ่มของเทศบาลตำบลแสนสุข และสุขาภิบาลอ่างศิลา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาอย่างชัดเจน ซึ่งจะเห็นได้จากการเพิ่มของกิจการพาณิชยกรรมตามโครงข่ายสายหลัก ที่เชื่อมระหว่าง 2 ชุมชนในปัจจุบันคือ ถนนสุขุมวิท และถนนพระยาสุรเสนา เนื่องจากความพร้อมของโครงข่ายการคมนาคมที่สะดวก และตอบสนองผู้เดินทางเข้ามาใช้บริการได้ดีกว่า

ลักษณะของกิจกรรมเดินทางพาณิชยกรรมที่ปัจจุบันที่มีแนวโน้มที่มีการขยายตัวออกไปตั้งกิจการบริเวณถนนสุขุมวิทและพระยาสุรเสนา คือร้านค้าประเภทเครื่องใช้ประจำวัน มีจำนวนทั้งสิ้น 92 แห่ง ร้านขายอาหารและเครื่องดื่ม 73 แห่ง ร้านขาย-ซ่อมเครื่องจักร 10 แห่งและร้านขายเฟอร์นิเจอร์ 9 แห่ง เนื่องจากกิจกรรมประเภทนี้มีลักษณะการให้บริการหรือขอบเขตของตลาดน้อย ความต้องการการเดินทางของประชาชนค่อนข้างต่ำ คือ ในรัศมีไม่เกิน 1000 เมตร และอีกประการหนึ่งคือร้านค้าบางประเภท เป็นร้านขายซ่อมเครื่องจักร และร้านขายเฟอร์นิเจอร์มีความต้องการในด้านพื้นที่มาก จึงไม่สามารถหาทำเลในเมืองได้อีก จึงทำให้ลักษณะขยายตัวมายังแหล่งพื้นที่มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวก ซึ่งบริเวณในปัจจุบัน มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนปัจจุบันมีแนวโน้ม ขยายตัวตามแนวโครงข่ายของการเชื่อมต่อของทั้งสองชุมชนหลักมากขึ้น จากแผนที่ที่ 5.1 แสดงให้เห็นตัวการตั้งถิ่นฐานของชุมชนหลักในปัจจุบัน มีแนวโน้มที่จะขยายตัวตามแนวถนนสายนี้เพิ่มมากขึ้นได้แก่ บริเวณสุขาภิบาลบ้านสวน ช่วงถนนเลียบเมืองล้อมกับถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ของชุมชน และระหว่างถนนพระยาสุรเสนา และถนนสุขุมวิทด้านทิศใต้ ซึ่งมีหน่วยงานของราชการขยายตัวออกมาตั้งเช่น สำนักงานโทรศัพท์ สำนักงานขององค์การบริหารและหน่วยงานสาธารณสุข และในปัจจุบัน การเคหะแห่งชาติ มีโครงการขยายแหล่งพักอาศัยขนาดใหญ่สำหรับรองรับชุมชนในเขตเทศบาล ซึ่งมีลักษณะการขยายตัวด้านที่พักอาศัยน้อย อีกบริเวณหนึ่งคือ บริเวณฝั่งตะวันออกของถนนสุขุมวิทตลอดแนวในระยะที่ห่างจากถนนไม่เกิน 1000 เมตร มีการตั้งถิ่นฐานมากเช่นกัน โดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรร ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีโครงข่ายสายย่อยรองรับความเจริญของชุมชน จึงยังไม่กระจายออกไปจากถนนสุขุมวิทมากนัก ประกอบกับการขนส่งสาธารณะที่ใช้เส้นทางตามแนวถนนสุขุมวิทมีมากและสะดวก จึงเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อการตั้งถิ่นฐาน ส่วนบริเวณสุขาภิบาลอ่างศิลา นั้น ความเชื่อมโยงของชุมชนยังคงมีต่อเทศบาลตำบลแสนสุขสูงกว่าการตั้งถิ่นฐานจึงกระจายตัวในตำบลบ้านปึก และบริเวณชุมชนเก่าของสุขาภิบาลมากกว่าแต่แนวโน้ม จะมีการขยายตัวออกตามสองฝั่งทางหลวงหมายเลข 3134 ซึ่งเชื่อมชุมชนสุขาภิบาลอ่างศิลาและถนนสุขุมวิท และถนนพระยาสุรเสนาซึ่งเชื่อมต่อกับชุมชนเมืองชลบุรี ส่วนเทศบาลตำบลแสนสุขนั้น เมื่อวิเคราะห์ถึงบทบาทแล้วจะให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและนักทัศนาจรเป็นหลัก เพราะเป็นเมืองที่เติบโตได้จากการท่องเที่ยว และการศึกษา(ซึ่งเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยบูรพา) ลักษณะการพึ่งพาของชุมชนบางประการใช้ชุมชนเมืองชลบุรีบางส่วน การตั้งถิ่นฐานจึงเกาะตัวตามแนวถนนสายหลักของเมืองคือ ทางหลวงหมายเลข 3137 และถนนสุขุมวิท และถนนหลวงหมายเลข 3144 เป็นหลัก


จากลักษณะการกระจายตัวของชุมชนดังกล่าวนี้เอง จึงเป็นแรงดึงดูดสำคัญ ต่อกิจการพาณิชย์กรรมบางประเภท ที่จะกระจายตัวตามลักษณะการกระจายของการตั้งถิ่นฐาน และการกระจายตัวตามความสะดวกในการคมนาคมติดต่อระหว่างชุมชน ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลทางด้านความสะดวกของเส้นทางหรือ การบริการขนส่งสาธารณะ ซึ่งปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมทั้งพื้นที่ทำให้การกระจายกิจการพาณิชย์กรรมบนเส้นทาง และคมนาคมสายสุขุมวิทมีมาก

จากลักษณะของย่านพาณิชย์กรรมหลักในปัจจุบันของพื้นที่ที่สามารถแยกกลุ่มของการเกาะกลุ่มอย่างหนาแน่นได้ดังนี้คือ(ดูแผนที่ที่ 5.2 ประกอบ)

กลุ่มที่1 ย่านพาณิชย์กรรมหลักของพื้นที่บริเวณเทศบาลเมืองชลบุรี สุขาภิบาลบ้านสวนและสุขาภิบาลบางทราย จากการศึกษาพบว่ามีเกาะกลุ่มของย่านพาณิชย์กรรมอย่างหนาแน่นได้แก่บริเวณถนนวิจิตรปราการ ถนนอัครนิวัต ถนนสุขประยูร ซึ่งเป็นเส้นทางหลักภายในเมืองรวมทั้งถนนและซอยย่อยภายในเทศบาลเมืองชลบุรีถึงแม้ในปัจจุบันลักษณะการขยายตัวในเทศบาลเมืองชลบุรี ค่อนข้างน้อยและมีการขยายตัวของกิจการพาณิชย์กรรมบางประเภท เช่นกิจการประเภทซ่อมเครื่องจักรเครื่องยนต์ ร้านขายอาหารและเครื่องดื่ม และร้านค้าประเภทอาหารสดและแห้ง ออกมาดักประชาชนที่เดินทางมาจากอำเภอพนัสนิคม และอำเภอบ้านบึง บนเส้นทางสาย 315 และ 344 ตามลำดับ เพราะโครงข่ายการคมนาคมที่นำประชากรจากทั้ง 2 แหล่งมีความสะดวก ทำให้บริเวณแยกทางหลวงทั้ง2แห่งถึงถนนสุขุมวิท ปรากฏลักษณะของตลาดย่อย ซึ่งในปัจจุบันเริ่มขยายตัวมากขึ้น ลักษณะเดินทางกิจการพาณิชย์กรรมบริเวณดังกล่าวได้แก่ ร้านขายอาหารและเครื่องใช้ประจำวัน ร้านอาหารขายสดและแห้ง ร้านขายอาหารและเครื่องดื่ม ร้านขายซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านขายซ่อมเครื่องจักรเครื่องยนต์ แต่ในส่วนของกิจการพาณิชย์กรรมอื่นๆ เช่นร้านขายเสื้อผ้าเครื่องหนัง บริการรักษาโรค ยังต้องใช้บริการในศูนย์กลางหลักภายในเมืองเพราะบริเวณดังกล่าวยังไม่พบลักษณะกิจการประเภทดังกล่าว เหตุผลประการหนึ่งที่สอบถามได้ พบว่าบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นจุดเปลี่ยนของคมนาคม ทำให้ประชาชนที่มีภูมิลำเนาที่อำเภอพนัสนิคมและอำเภอบ้านบึง ที่ต้องเดินทางต้องผ่านบริเวณดังกล่าวเป็นหลัก จึงสามารถจับจ่ายสินค้าประเภทจำเป็นต้องหาซื้อได้ง่าย สามารถแวะซื้อได้ ส่วนกิจการมีลักษณะเด่นมากขึ้น บริเวณถนนสุขุมวิท (ช่วงผ่านเมือง) คือกิจการประเภทซ่อมเครื่องจักร เครื่องยนต์ และร้านขายเฟอร์นิเจอร์ เนื่องด้วยในอดีตกิจการประเภทนี้ ไม่สามารถหาทำเลในเมืองได้ จึงมีการเลือกทำเลบริเวณถนนสุขุมวิท ช่วงในเมืองปัจจุบัน ส่วนบริเวณถนนเลียบเมืองนั้นส่วนใหญ่แล้วจะมีการตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่ให้บริการการจราจรผ่าน



ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้าและบริการ
เขตเทศบาลเมืองชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แผนที่ที่ 5.2	แสดง ลักษณะที่ตั้งของกิจกรรมต่างๆ ในเมือง	มาตราส่วน
สัญลักษณ์		0 ๑๐ ๒๐ ๓๐ ๔๐ กิโลเมตร
		

และการเลี้ยงการจรรยา ทำให้มีกิจการประเภทพาณิชยกรรมน้อย ลักษณะการเกาะกลุ่มของกิจการพาณิชยกรรมที่สำคัญของชุมชนที่ต่อเนื่องจากเทศบาลเมืองชลบุรี คือบริเวณด้านใต้ของชุมชนต่อเนื่องถนนพระยาสุรจา พบกิจการประเภทขายอาหารและเครื่องดื่มมาก เนื่องด้วยจากเส้นทางนี้เป็นเส้นทางสำหรับผู้สัญจรระหว่างเทศบาลเมืองชลบุรี และแหล่งที่พักอาศัยบริเวณเมืองใหม่ และชุมชนสุขาภิบาลอ่างศิลาบางส่วน แต่กิจการประเภทอื่นๆ ไม่เด่นชัดนัก

กลุ่มที่ 2 ได้แก่กลุ่มของเทศบาลตำบลแสนสุข(บางแสนและหนองมน) กล่าวคือบริเวณตลาดหนองมนเป็นย่านพาณิชยกรรมหลักของพื้นที่ ลักษณะเด่นของกิจกรรมพาณิชยกรรมทุกประเภท และมีลักษณะประชากรต่อกิจการใกล้เคียงกับพื้นที่หลัก (ชุมชนเมือง) ของเมือง ทั้งนี้การขยายตัวของด้านพาณิชยกรรม จะเกาะตัวตามแนวถนนสุขุมวิท ซึ่งปัจจุบันจะมีความคับคั่งมากในช่วงวันหยุด เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวหยุดซื้อของฝากและสินค้าพื้นเมืองจากแหล่งนี้ ส่วนบริเวณชายหาดบางแสน กิจการหลักของพื้นที่ได้แก่กิจการประเภทที่พัก ร้านอาหาร และกิจกรรมสันทนาการเป็นหลัก เพราะต้องบริการทั้งจรรยาและนักท่องเที่ยว

กลุ่มที่ 3 ได้แก่บริเวณสุขาภิบาลอ่างศิลา ลักษณะของชุมชนอ่างศิลาเป็นชุมชนประมง จึงมีลักษณะเฉพาะของพื้นที่ต่างออกไป กิจการพาณิชยกรรม จึงให้บริการภายในพื้นที่เป็นหลัก ส่วนกิจการพาณิชยกรรมอื่นๆ ต้องใช้กับเทศบาลตำบลแสนสุข หรือเทศบาลเมืองชลบุรี เป็นหลัก เช่นสินค้าประเภทเครื่องหนังกิจการสันทนาการ การรักษาโรค จึงมีน้อย

กลุ่มที่ 4 ได้แก่บริเวณริมถนนสุขุมวิทตลอดแนวเชื่อมต่อชุมชนหลัก (ชลบุรี) และบางแสน (หนองมน) จากลักษณะการเชื่อมโยงทางด้านโครงข่ายและการตั้งถิ่นฐานในปัจจุบัน พบว่ามีกิจการพาณิชยกรรมบางประเภท เริ่มมีการกระจายตัวของกิจการตามแนวถนนสุขุมวิท คือบริเวณนี้มีความพร้อมของโครงข่ายและมีการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองสูง จึงผลักดันให้บริเวณริมถนนนี้เป็นพื้นที่มีการตั้งกิจกรรมต่างๆ คือ ร้านขายส่งเครื่องใช้ประจำวัน พบทั้งสิ้น 92 แห่ง ร้านขายอาหารและเครื่องดื่ม พบทั้งสิ้น 73 แห่ง ร้านขายเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่มพบทั้งสิ้น 20 แห่ง ร้านขายและซ่อมเครื่องจักรเครื่องยนต์ พบทั้งสิ้น 14 แห่ง ร้านขายซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า 10 แห่ง ร้านขายเฟอร์นิเจอร์ 9 แห่ง ตามลำดับ จากลักษณะดังกล่าวนี้เอง เมื่อมีการพิจารณาควบคู่กับโครงข่ายการคมนาคม จะเห็นได้ว่า การกระจายตัวเป็นไปอย่างต่อเนื่องตลอดแนวทางถนนสุขุมวิท ซึ่งสามารถอธิบายได้เป็นกรณีคือ ลักษณะการเพิ่มของกิจการประเภทร้านอาหาร และเครื่องใช้ประจำวันให้เพิ่มตามการกระจายตัวของลักษณะการตั้งถิ่นฐานในปัจจุบันที่กระจายตาม

โครงข่ายมากขึ้น ทำให้กิจการดังกล่าวขยายตัวตามไปด้วย ส่วนกิจการอื่นๆ นั้นการขยายตัวตาม การได้เปรียบทางด้านราคาคมนาคม ซึ่งขยายตามประชากรในพื้นที่เช่นกัน ดังจะเห็นได้ว่า ร้านขายอาหาร ซ่อมเครื่องจักร และร้านขาย-ซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า มีความต้องการพื้นที่ในการประกอบกิจการมากกว่า เพราะต้องการพื้นที่ในการจอดและขนส่งสินค้า ประกอบกับมีการขนส่งสาธารณะที่ตีบนเส้นทาง ทำให้กิจการเหล่านี้เลือกตั้งกิจการบนพื้นที่ ส่วนกิจการอื่นๆ ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายยา และบริการรักษาโรค ซึ่งเป็นกิจกรรมพื้นฐานที่มนุษย์ต้องการ จึงเริ่มมีการขยายตัวตามไปด้วย ส่วนกิจกรรมอื่นๆ คือสินค้าประเภทเครื่องประดับยังไม่พบในบริเวณนี้ เพราะเมืองชลบุรีและเทศบาลตำบลแสนสุขยังมีความได้เปรียบในด้านของการเลือกของราคามีมากกว่า ซึ่งรวมถึงกิจการพักผ่อนและบริการทางด้านการศึกษา

5.3 ปัญหาในอนาคตของโครงข่ายพื้นที่

สภาพปัญหาในอนาคตของโครงข่ายพื้นที่ที่สามารถแบ่งประเด็นการพิจารณาปัญหาได้คือ ปัญหาเกี่ยวกับโครงข่ายปัจจุบัน ที่จะเกิดปัญหาในอนาคต และลักษณะการใช้พื้นที่ทางด้านพาณิชยกรรมกับการพัฒนาเมือง กล่าวคือ โครงข่ายในอนาคตจะต้องมีความสอดคล้องกับสภาพการใช้พื้นที่เพื่อลักษณะของการใช้พื้นที่ทางด้านพาณิชยกรรมด้วย

ปัญหาด้านโครงข่าย

ลักษณะของโครงข่ายการคมนาคมในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าลักษณะโครงข่ายเป็นลักษณะแนวยาวและเป็นโครงข่ายที่ตอบสนองการเดินทางภายในเมือง และผ่านเมืองของประชาชนทั่วไป และเนื่องจากเป็นถนนเพียงเส้นเดียวที่มีการขนส่งสาธารณะผ่านและมีสถานีขนส่ง (หรือสถานีหยุดรถโดยสาร) ตลอดแนวในขณะที่โครงข่ายในแนว เหนือ-ใต้อื่นไม่มีบริการหรือขนส่งสาธารณะ จึงไม่ตอบสนองการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการสาธารณะ ลักษณะของการเชื่อมโยงระหว่างชุมชนจึงปรากฏแนวเดียวในการพัฒนา พื้นที่ลักษณะเช่นนี้ทำให้เกิดปัญหาต่อการจราจร โดยที่ปัญหาของโครงข่ายส่วนใหญ่ของพื้นที่อยู่บริเวณภายในตัวเมืองเทศบาลเมืองชลบุรี ซึ่งถ้าหากไม่ต้องการรับกระแสจราจรผ่านเมือง ก็จะไม่มีปัญหามากนัก จากลักษณะโครงข่ายที่มีการใช้โครงข่ายเพียงเส้นเดียว ทำให้ประชาชนที่จะเดินทางระหว่างเมืองแสนสุขและเมืองชลบุรี ไม่มีทางเลือกในการใช้เส้น

ทาง ประกอบกับการขนส่งสาธารณะก็ไม่เอื้ออำนวยที่จะใช้เส้นทางอื่น ทำให้เกิดปัญหา ต้องการใช้พื้นที่ริมถนนเพื่อกิจการพาณิชย์กรรมต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ปัญหาคือ ความหนาแน่นของโครงข่ายเส้นนี้มีสูงมากคือต้องรองรับการจราจรทั้งสิ้น 2000-3000 คันต่อชั่วโมง

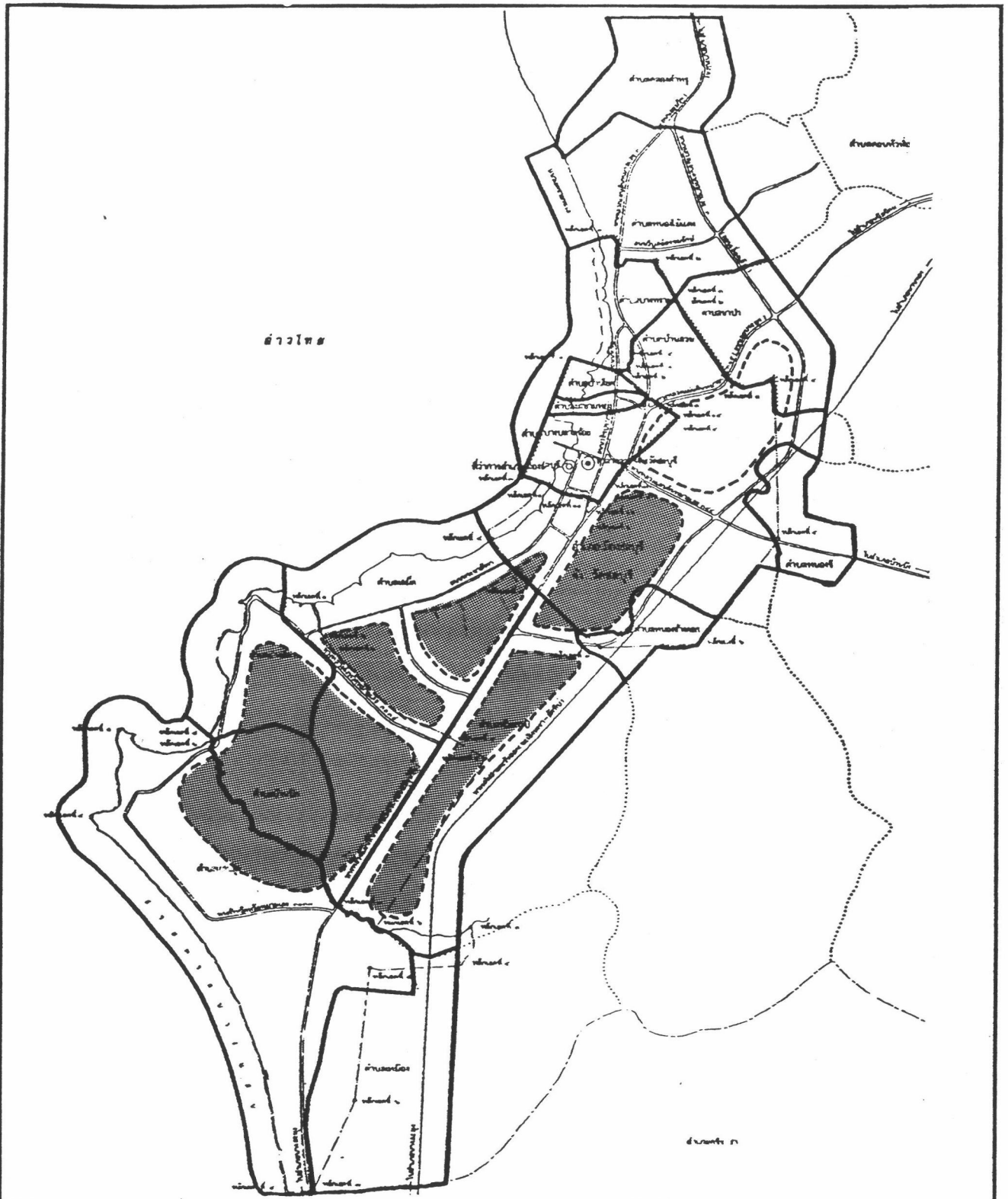
ปัญหาด้านสภาพการใช้พื้นที่

จากลักษณะการใช้พื้นที่ด้านพาณิชย์กรรมตามแนวถนนสุขุมวิท และการใช้พื้นที่ด้านอุตสาหกรรม บริเวณเลี้ยวเมือง โดยไม่กระจายเข้าสู่พื้นที่เบื้องหลังอย่างทั่วถึง ทำให้เกิดปัญหา ต่อสาธารณูปโภคต่างๆที่จะให้บริการแก่พื้นที่ ลักษณะพื้นที่ปิดล้อมนี้จะเป็นพื้นที่โอบล้อมด้วยโครงข่ายโดยมีการพัฒนาอยู่บริเวณถนนสุขุมวิท ถนนพระยาสุรฯ และโครงข่ายด้านทางรถไฟสายตะวันออก(ดังแสดงในแผนที่ที่ 5.3) ลักษณะของทางรถไฟนั้นสามารถปิดกั้นการพัฒนาข้างฝั่งที่ทำได้ยาก ส่วนบริเวณที่มีการปิดล้อมอีกบริเวณคือ ช่วงถนนเลี้ยวเมือง กับถนนสุขุมวิทในเมืองโดยมีถนนสุขประยูร และถนนอัศวินวาท เป็นแกนการพัฒนาหลักในพื้นที่ปิดล้อมแห่งนี้ ขาดการพัฒนาโครงข่ายสายย่อยการเข้าถึงพื้นที่ทำได้โดยลำบาก แม้จะมีการตั้งถิ่นฐานอยู่อย่างหนาแน่นบริเวณสองฝั่งถนนแต่พื้นที่ด้านในยังขาดการพัฒนาอย่างทั่วถึง ส่วนพื้นที่ปิดล้อมอีกบริเวณคือสอง ฝั่งถนนสุขุมวิท กับทางรถไฟสายตะวันออก ส่วนทิศตะวันตก ปิดล้อมโดยถนนพระยาสุรฯ ซึ่งเป็นโครงข่ายสายหลักของพื้นที่บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลตลอดแนวตั้งแต่เทศบาลเมืองชลบุรี ถึงสุขาภิบาลอ่างศิลา ถึงแม้บริเวณดังกล่าวจะมีการตั้งถิ่นฐานในปัจจุบันมาก และยังมีขาดโครงข่ายการคมนาคมสาธารณะ ทำให้ความสะดวกของพื้นที่ลดลง การเดินทางเชื่อมต่อของสุขาภิบาลอ่างศิลากับเทศบาลเมืองชลบุรี และระหว่างสุขาภิบาลอ่างศิลากับเทศบาลตำบลแสนสุขยังต้องใช้ถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นโครงข่ายสายหลักอยู่

5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงข่ายในพื้นที่

ข้อเสนอแนะด้านโครงข่ายการคมนาคม

จากการศึกษาด้านโครงข่ายพื้นที่เพื่อเปรียบเทียบและศึกษาลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อแบ่งแยกหน้าที่การรองรับของแต่ละโครงข่ายให้ชัดเจนเพื่อความสะดวกของพื้นที่ โดยเฉพาะเทศบาลเมืองชลบุรี และพื้นที่สุขาภิบาลรอบข้างซึ่งมีลักษณะและหน้าที่เด่นหลายประการ ซึ่งจะยังคงความเด่นชัดของหน้าที่นี้ต่อไปได้แก่

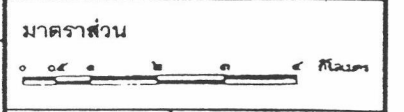


ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้าและบริการ
เขตเทศบาลเมืองชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แผนที่ที่ 5.3

แสดง สภาพปัญหาพื้นที่ปิดล้อม

สัญลักษณ์



ศูนย์กลางบริการด้านบริหารราชการของจังหวัด ศูนย์กลางการพาณิชย์กรรมหลัก ซึ่งได้แก่ทางด้านแหล่งเงินทุนของจังหวัด ศูนย์กลางทางด้านการบริหารสาธารณสุข ในขณะที่เดียวกันโครงข่ายดังกล่าวนี้จะต้องตอบสนองและส่งเสริมศูนย์กลางบริการทางชุมชนอื่นๆ เช่นชุมชนหนองมนและบางแสน อ่างศิลาและพื้นที่ด้านในซึ่งยังไม่มีโครงข่ายรองรับสำหรับการเจริญเติบโตของชุมชนของชุมชนในอนาคตด้วย ซึ่งจากการศึกษาลักษณะของกิจการด้านพาณิชย์กรรมในพื้นที่พบว่า ชุมชนพื้นที่บางแสนและชุมชนอ่างศิลามีหน้าที่ของชุมชนที่มีความสัมพันธ์กันด้วยการพักผ่อนและการท่องเที่ยวระดับภาค ดังนั้นการส่งเสริมบทบาทและหน้าที่ของเมืองจึงควรให้มีการเข้าถึงได้จะมีความสำคัญเช่นเดียวกัน คือชุมชนเมืองชลบุรี และพื้นที่เกี่ยวเนื่องยังคงมีความสำคัญในระดับภาค

รูปแบบของโครงข่ายการคมนาคมเพื่อการส่งเสริมย่านพาณิชย์กรรม และการตั้งถิ่นฐานในปัจจุบัน ควรจะมีการส่งเสริมการกระจายออกไปในแนวตะวันออกและตะวันตก เพื่อสร้างดุลยภาพในการเจริญเติบโตของเมืองในขณะเดียวกันกับโครงข่ายต้องส่งเสริมบทบาทของแต่ละชุมชน กล่าวคือ ในอนาคตหน้าที่และบทบาทของถนนสุขุมวิทจะเปลี่ยนไปจากถนนผ่านเมืองมาเป็นถนนในเมือง ความคับคั่งของการจราจรจะมีสูงขึ้นกิจการพาณิชย์กรรมบางประเภท เช่นกิจการประเภทเสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม ห้างสรรพสินค้า ห้างขายส่งสินค้าจะเริ่มเข้ามาเลือกตั้งในพื้นที่ กลุ่มกิจการที่เกิดขึ้นดังกล่าวนี้มีลักษณะการให้บริการทั้งในระดับภาคและเมืองในจังหวัดชลบุรี ดังนั้นโครงข่ายที่จะรองรับต้องตอบสนองทั้งภาคและเมือง ดังแสดงในแผนที่ที่ 5.4

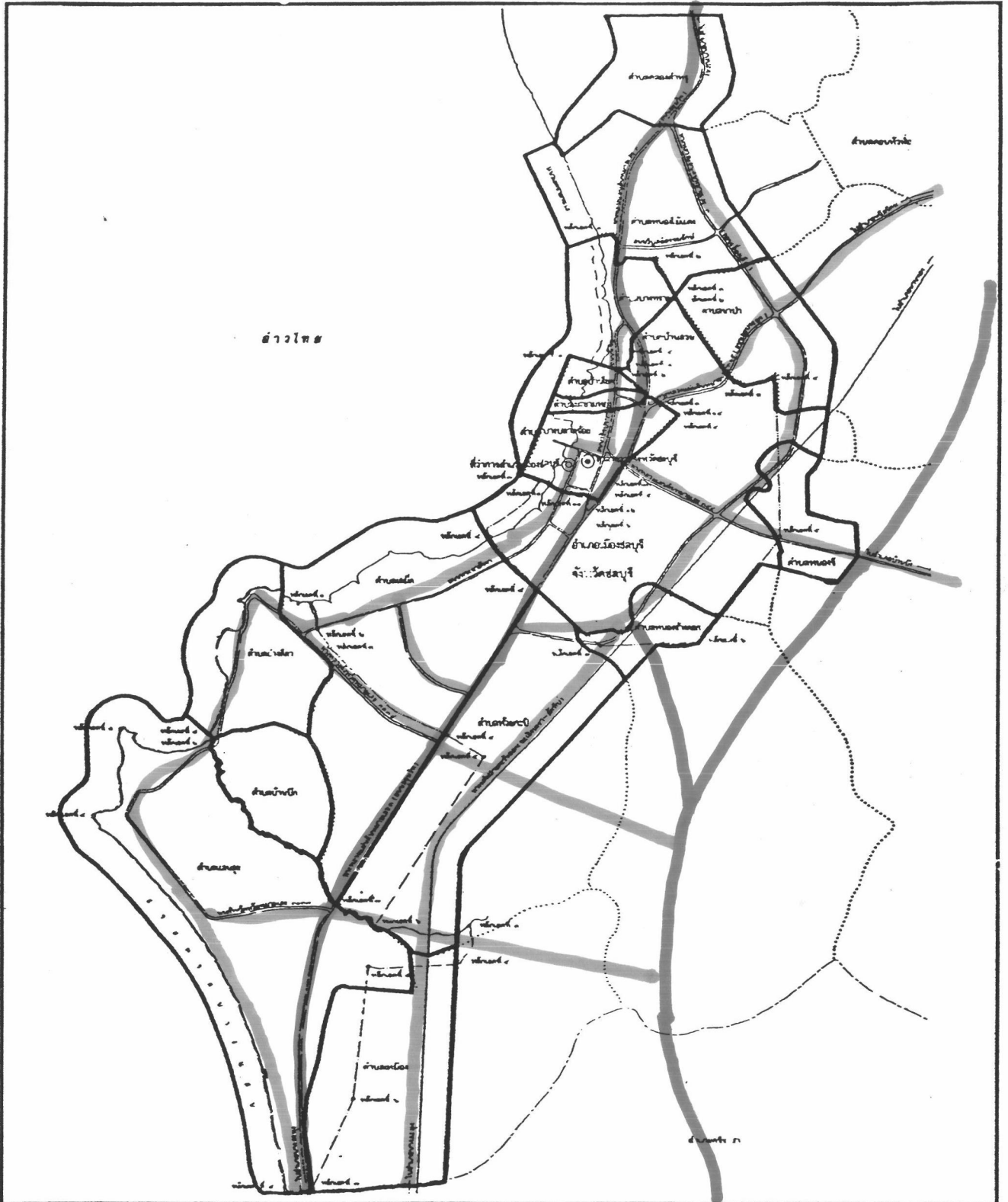
จะเห็นได้ว่าโครงข่ายที่สำคัญต่อพื้นที่คือการเพิ่มโครงข่ายสายหลักและสายรองดังต่อไปนี้คือ

โครงข่ายสายหลัก

ทำหน้าที่รองรับการจราจรหลักของเมืองได้แก่

1. ถนนสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (เมืองใหม่)

โครงข่ายสายนี้นอกจากให้การจราจรผ่านเมืองชลบุรีมีความคล่องตัวมากขึ้นแล้ว โครงข่ายสายนี้ยังตอบสนองผู้ที่เดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ด้วย ดังจะเห็นได้ว่ามีทางแยกต่างระดับ(Inter Section) ที่จะไม่ทำให้การจราจรติดขัดแล้ว ผู้ใช้บริการโครงข่ายสายนี้สามารถเดินทางต่อเนื่องเข้าสู่เมืองได้ในช่วงบางเลน-หนองมน และช่วงอ่างศิลารวมถึงช่วงเมืองชลบุรีได้สะดวก จึงกำหนดให้โครงข่ายสายนี้เป็นเส้นทางคมนาคมของเมืองชลบุรี



ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้าและบริการ
เขตเทศบาลเมืองชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แผนที่ที่ 5.4	แสดง โครงข่ายเสนอแนะสำหรับพื้นที่	มาตราส่วน
สัญลักษณ์		
	โครงข่ายสายหลัก	
	โครงข่ายสายรอง	
		<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

2. ถนนสุขุมวิท

โครงข่ายสายนี้ในอนาคตจะเป็นถนนในเมือง เนื่องจากความเจริญเติบโตของชุมชนเมืองที่มีมากขึ้นในอนาคต รวมทั้งจะมีศูนย์กลางการค้าเกิดขึ้นใหม่บริเวณสายนี้ตลอดแนว ทำให้จะไม่มีความสะดวกสำหรับการจราจรผ่านเมือง แต่จะมีหน้าที่สำคัญในการเดินทางของประชาชนภายในชุมชนเองได้แก่ ชุมชนบางแสน-หนองมน ชุมชนอ่างศิลา และชุมชนเมืองชลบุรี

ทั้งสองโครงข่ายจะเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน ด้วยโครงข่ายสายรองเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมือง

โครงข่ายสายรอง

ได้แก่โครงข่ายที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงโดยสายหลักให้กระจายได้ทั่วทั้งพื้นที่อันเนื่องมาจากความเจริญเติบโตของชุมชน ซึ่งได้แก่

1. ถนนเลียบทางรถไฟสายตะวันออก และถนนเลียบชายฝั่งทะเล (แนวเหนือ-ใต้)

ทั้งสองโครงข่ายจะมีความสำคัญใกล้เคียงกัน โดยโครงข่ายทั้งสองจะทำหน้าที่กระจายความเจริญของชุมชนให้แพร่กระจายเข้าสู่พื้นที่ด้านในมากขึ้น เพื่อไม่ให้เกิดความหนาแน่นมากเกินไป สำหรับโครงข่ายสายหลักของชุมชนในอนาคต อีกทั้งช่วยแบ่งเบาภาระการเดินทางระหว่างชุมชนในแนว เหนือ-ใต้ด้วย เช่นระหว่างชุมชนอ่างศิลา กับชุมชนเมืองชลบุรี โดยไม่จำเป็นต้องใช้ถนนสุขุมวิท สำหรับโครงข่ายเลียบทางรถไฟนั้น จุดประสงค์เพื่อเป็นการลดข้อจำกัดในการขยายตัวโดยการปิดกั้นโดยทางรถไฟ นอกจากนี้จะช่วยให้มีการเปิดพื้นที่ใหม่สำหรับการพัฒนาต่อไป

2. โครงข่ายแนวตะวันออก-ตะวันตก

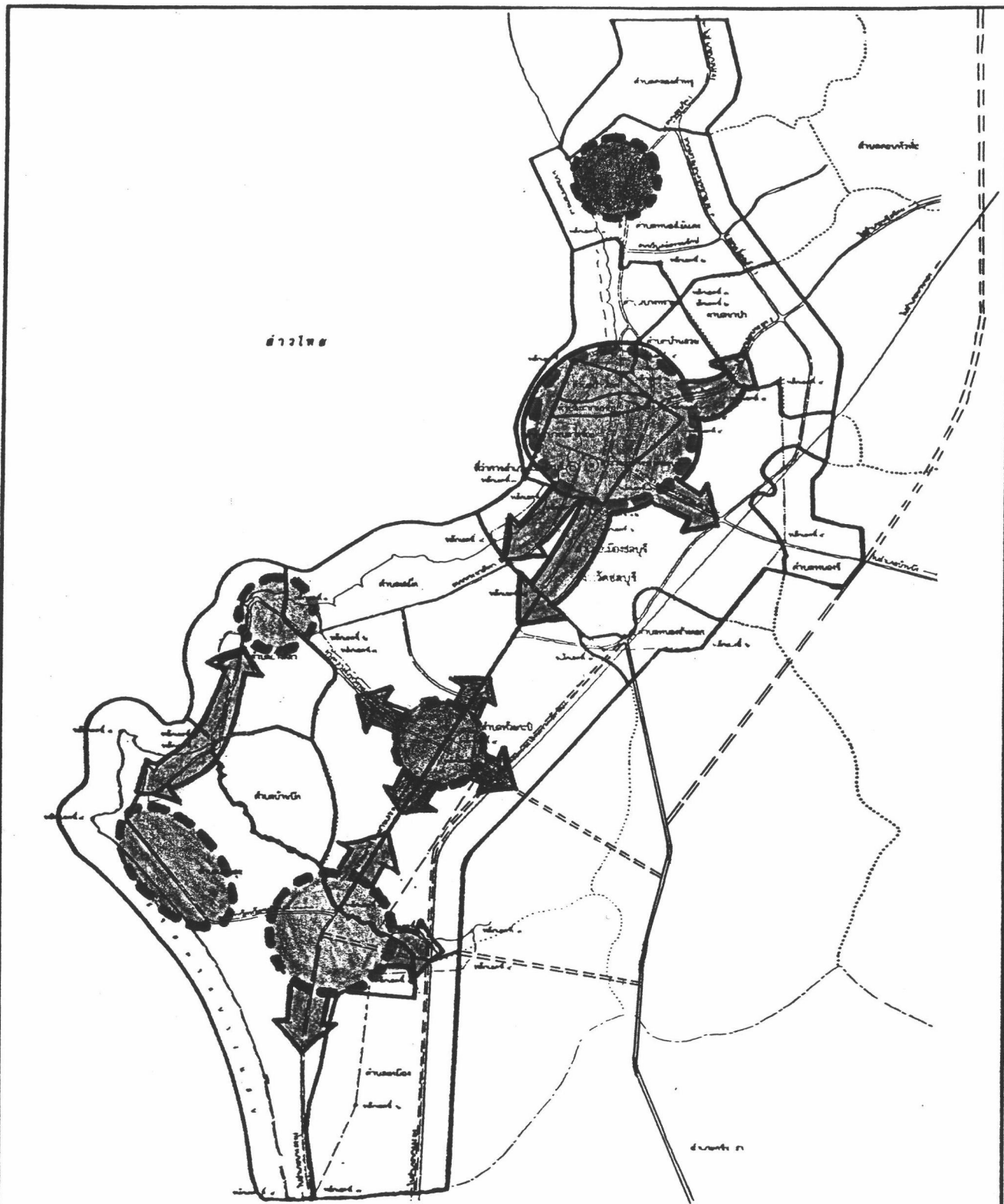
โครงข่ายแนวตะวันออก-ตะวันตก นี้จะมีความสำคัญต่อความสำเร็จของการขยายตัวของเมืองมาก เพราะหากว่าถ้ามีโครงข่ายเฉพาะแนว เหนือ-ใต้ แล้ว การพัฒนาพื้นที่จะยังคงต้องพัฒนาตามโครงข่ายแนวเหนือ-ใต้อยู่ ดังนั้นเพื่อความเจริญที่จะกระจายอย่างทั่วถึงของเมืองจะกำหนดให้ทุกโครงข่ายที่อยู่ในแนวตะวันออก และตะวันตกสายสำคัญเช่น ทางหลวงสาย 3144 ทางหลวงสาย 3134 ให้มีการเชื่อมต่อออกไปให้สมบูรณ์ โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข343 ซึ่งเมื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งหมดเข้าด้วยกันแล้วจะทำให้เกิดบล็อทย่อยๆ ของพื้นที่ซึ่งง่ายต่อการพัฒนาให้มีการเข้าถึงได้อย่างทั่วถึงทั้งพื้นที่

ข้อเสนอแนะย่านพาณิชย์กรรมในพื้นที่



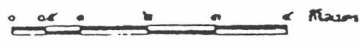


จากการศึกษาด้านลักษณะที่ตั้งย่านพาณิชย์กรรมแล้วพบว่า ย่านพาณิชย์กรรมหลักของพื้นที่ได้แก่ชุมชนเทศบาลเมืองชลบุรี และชุมชนเทศบาลตำบลแสนสุข และมีย่านพาณิชย์กรรมระหว่างพื้นที่เกิดขึ้นในช่วงเวลา 5-10 ปี ที่ผ่านมาคือย่านพาณิชย์กรรมริมถนนพระยาสุรเสด็จเนื่องจากเทศบาลเมืองชลบุรีและย่านพาณิชย์กรรมหลักริมถนนสายสุขุมวิท บริเวณทางแยกทางหลวงหมายเลข 3134 และมีแนวโน้มที่จะกระจายออกไปตามถนนสุขุมวิท จากลักษณะของแนวโน้มการเชื่อมโยงของทั้งสองชุมชนคือเทศบาลเมืองชลบุรี และเทศบาลตำบลแสนสุขในอนาคตมีโอกาสเป็นไปได้มาก แต่การกระจายตามริมถนนสายหลัก จะทำให้เกิดปัญหาต่อกระแสของการจราจรมากขึ้น และเกิดพื้นที่ปิดล้อมด้านหลังดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้นการกำหนดย่านพาณิชย์กรรมระหว่างชุมชนเพื่อเป็นจุดรวมของกิจการพาณิชย์กรรมเพื่อรองรับประชากรที่พักอาศัยอยู่ระหว่างเมืองทั้งสอง และรองรับการขยายตัวของทั้งสองชุมชนเข้าหากัน จากการศึกษพบว่าบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเด่นของกิจการในด้านการบริการด้วย สินค้าจำเป็นและสิ่งของเครื่องใช้ประจำวันเป็นหลัก รวมทั้งกิจการประเภทที่ต้องการพื้นที่มาก เช่น ร้ายขาย-ซ่อมเครื่องจักร เครื่องยนต์ ไซร์รุม ร้ายขายเครื่องไฟฟ้า ลักษณะเด่นของกิจการดังกล่าว ยังคงมีเด่นชัดของย่านนี้ต่อไป แต่อย่างไรก็ตามเมื่อมีการเพิ่มขึ้นของกิจการพาณิชย์กรรมย่อมจะเหนี่ยวนำการพัฒนาการค้าประเภทอื่นๆตามมาได้ ดังนั้นในการวางแผนสำหรับรองรับกิจการบริเวณนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ในลักษณะของโครงข่ายที่จะรองรับและกระจายความเจริญให้ทั่วถึงทั้งพื้นที่

จากผลการศึกษาสามารถเสนอแนะลักษณะของย่านพาณิชย์กรรมเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ดังนี้ (ดังแสดงในแผนที่ที่ 5.5)

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มของชุมชนหลักได้แก่ เทศบาลเมืองชลบุรี สุขาภิบาลบ้านสวนและสุขาภิบาลบางทราย เป็นย่านของกิจกรรมพาณิชย์กรรมหลักแทบทุกประเภทของเมือง มีขอบเขตการให้บริการสูงสุดถึงระดับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่ด้วยข้อจำกัดด้านพื้นที่ในปัจจุบัน ทำให้กิจกรรมพาณิชย์กรรมบางประเภทไม่สามารถหาทำเลที่ตั้งในพื้นที่กลุ่มที่ 1 นี้ได้ เช่นกิจการประเภทซ่อมเครื่องจักร-เครื่องยนต์ ร้านขายเฟอร์นิเจอร์และไซร์รุมรถยนต์ กิจการค้าส่งบางประเภทที่จำเป็นต้องมีการขนถ่ายสินค้า แต่ด้วยความสำคัญของหน้าที่ที่ให้บริการแก่ชุมชน จำเป็นต้องมีโครงข่ายระดับภาคเข้ามารองรับ



ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้าและบริการ
เขตเทศบาลเมืองชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แผนที่ที่ 5.5	แสดง แนวความคิดในการกำหนดย่านการค้ากับการพัฒนาเมือง	มาตราส่วน
สัญลักษณ์	 บริเวณย่านพาณิชยกรรมหลัก  ถนนโครงการ	   คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มที่ 2 มุ่งเน้นที่นักท่องเที่ยวและนักทัศนอาจรเป็นหลัก การใช้ประโยชน์ที่ดิน ย่านการค้าและพาณิชยกรรมจึงจำเป็น กิจกรรมเสริมการท่องเที่ยวได้แก่สินค้าบางประเภท อาหารและเครื่องดื่ม สินค้าพื้นเมืองเป็นหลัก

กลุ่มที่ 3 คือกลุ่มของย่านพาณิชยกรรม บริเวณตลาดหนองมน เป็นย่านพาณิชยกรรมที่มีหน้าที่บริการประชากรด้านทิศใต้ของชุมชน รวมถึงนักทัศนอาจรผ่าน ซึ่งมีการแวะซื้อสินค้าพื้นเมือง ลักษณะโครงข่ายควรมีการส่งเสริมให้มีการใช้พื้นที่ให้กระจายเข้าสู่พื้นที่ด้านในให้มากขึ้นเนื่องจากปัจจุบันมีปัญหาทางด้านที่จอดรถโดยเฉพาะช่วงวันหยุด

กลุ่มที่ 4 คือกลุ่มของย่านพาณิชยกรรมใหม่บริเวณทางแยก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3134 ซึ่งจะเป็นกลุ่มของการใช้พื้นที่ด้านพาณิชยกรรมบางประเภท เช่นกลุ่มร้านเฟอร์นิเจอร์ กลุ่มร้านขายสินค้าส่งซึ่งมีความต้องการพื้นที่มาก ซึ่งในอนาคตที่จะเป็นที่ตั้งเดิมของกิจกรรมดังกล่าว