

วิวัฒนาการของชุมชนเมืองอ่างทอง

ในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงชุมชนเมืองอ่างทอง ได้ทำการแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ยุคสมัย ได้แก่ "ยุคอดีต" และ "ยุคปัจจุบัน" ซึ่งเป็นการแบ่งตามช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคม จาก "ระยะที่มีการสัญจรทางน้ำ" มาเป็น "ระยะการสัญจรโดยทางน้ำและทางบก" และ "ระยะการสัญจรทางบก" ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณย่านการค้าของชุมชนเมืองอ่างทอง เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่เคยตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำมาสู่การตั้งถิ่นฐานสองฝากถนน ซึ่งจะมีกระบวนการอย่างไรนั้นดังมีรายละเอียดของการศึกษาดังต่อไปนี้

ก. ยุคอดีต

ในยุคดีนี้ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ คือ "ระยะของการสัญจรโดยทางน้ำ" และ "ระยะการสัญจรทางน้ำและทางบก" ระยะการสัญจรโดยทางน้ำเป็นช่วงเวลาที่การคมนาคมขนส่งต่าง ๆ อาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก และการสัญจรทางน้ำก็มีบทบาทสำคัญที่สุดต่อชุมชนเมืองอ่างทองซึ่งเริ่มมาตั้งแต่อดีตจนถึงประมาณปี พ.ศ. 2500 ต่อจากนั้นก็เข้าสู่ระยะของการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากเป็นระยะที่มีการสัญจรทางบกเริ่มเข้ามาสู่ชุมชนเมืองอ่างทอง เรียกว่า ระยะการสัญจรทางน้ำและทางบก ประมาณปี พ.ศ. 2500-2520 และในทั้ง 2 ระยะนี้จะเป็นการศึกษาถึงวิวัฒนาการของการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองอ่างทองในด้านปัจจัยทางสภาพแวดล้อม, การขยายตัวของกิจการค้า, การขยายตัวของประชากร, และการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เพื่อให้ทราบถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงและปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

4.1 ระยะการสัญจรทางน้ำ (ตั้งแต่อดีต - พ.ศ. 2500)

4.1.1 ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม

การคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำลำคลองนับว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศมาช้านาน ประมาณ 80% ของการขนส่งในภาคกลางของประเทศต้องอาศัยแม่น้ำ

ลำคลองที่มีอยู่ในบริเวณนี้ สินค้าพวกข้าวและผลผลิตอื่น ๆ ที่จะส่งออกสู่ตลาดก็ต้องอาศัยแม่น้ำสายย่อย ๆ การขนส่งทางน้ำในบริเวณลุ่มน้ำภาคกลางนับว่ามีความสำคัญกว่าภาคอื่น ๆ และยิ่งให้ประโยชน์ในการขนส่งได้มากกว่าลุ่มน้ำในภาคอื่น ๆ เพราะที่ราบภาคกลางมีแม่น้ำสายสำคัญที่มีความยาวและมีทิศทางไหลเหมาะสมกว่าลุ่มน้ำภาคอื่น ๆ

จังหวัดอ่างทองในอดีตเปรียบได้กับเมืองปิดเป็นเมืองซึ่งขาดการติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงโดยทางบก การคมนาคมทางน้ำเป็นเส้นทางสำคัญเพียงเส้นทางเดียวที่ใช้สำหรับติดต่อกับกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง สภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดอ่างทองยังคงเป็นเหมือนสภาพสังคมไทยทั่วไปที่มีเศรษฐกิจแบบยังชีพผลิตเพื่อกินเพื่อใช้ไม่ต้องพึ่งพาโลกภายนอกมากนักความจำเป็นในการเดินทางติดต่อกับโลกภายนอกจึงมีน้อย การติดต่อเกิดขึ้นในละแวกบ้านอาศัยการเดินทางเท้า, เกวียนหรือเรือเป็นสำคัญในการคมนาคมขนส่ง ส่วนการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ หรือจังหวัดใกล้เคียงส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากพ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาทำการค้าขายกับกรุงเทพฯ และซื้อสินค้ากลับไปขายในชุมชน

การคมนาคมติดต่อระหว่างจังหวัดกรุงเทพฯ กับจังหวัดอ่างทองในสมัยเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2490 การเดินทางใช้เวลานานมาก ท่านที่เคยเดินทางไปจังหวัดอ่างทองในสมัยนั้นจะมีความรู้สึกที่จังหวัดอ่างทองนั้นอยู่ไกล การเดินทางไปมาก็แสนลำบาก ไม่มีถนนหนทางเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดอ่างทอง การเดินทางต้องอาศัยเรือยนต์โดยสาร¹ โดยจะมีเรือโดยสารที่วิ่งขึ้นล่องระหว่างกรุงเทพฯ-นครสวรรค์ วันละ 1 เที่ยว เรียกว่า "เรืออินทนิล" ซึ่งเป็นเรือของทางราชการ ต่อมาภายหลังจึงได้มีเรือของบริษัทเอกชนขึ้นวิ่งคู่กับอีกสายหนึ่ง เรียกกันว่า "เรือสีเลือดหมู" โดยมีจุดเริ่มต้นที่ตลาดท่าเตียน จังหวัดกรุงเทพฯ ผู้ที่เดินทางจะต้องรอนแรมไปในเรือเป็นเวลา 12 ชั่วโมงถึงจะถึง จังหวัดอ่างทอง² นอกจากนี้จังหวัดอ่างทองยังเคยได้สมญานามว่าเมือง "เกาะบก" ของประเทศไทย

¹ สังกัดดี สายปัญญา, เรื่องราวจากแผ่นดินไทย (พระนคร: บริษัท ชวลา, 2507), หน้า 248

² สะอาด นิ่งไพฑูรย์. สัมภาษณ์, 15 เมษายน 2531.

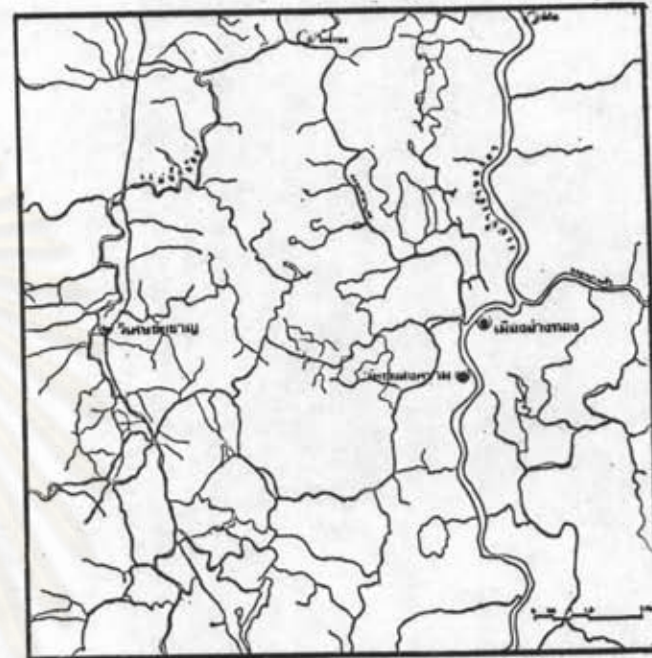
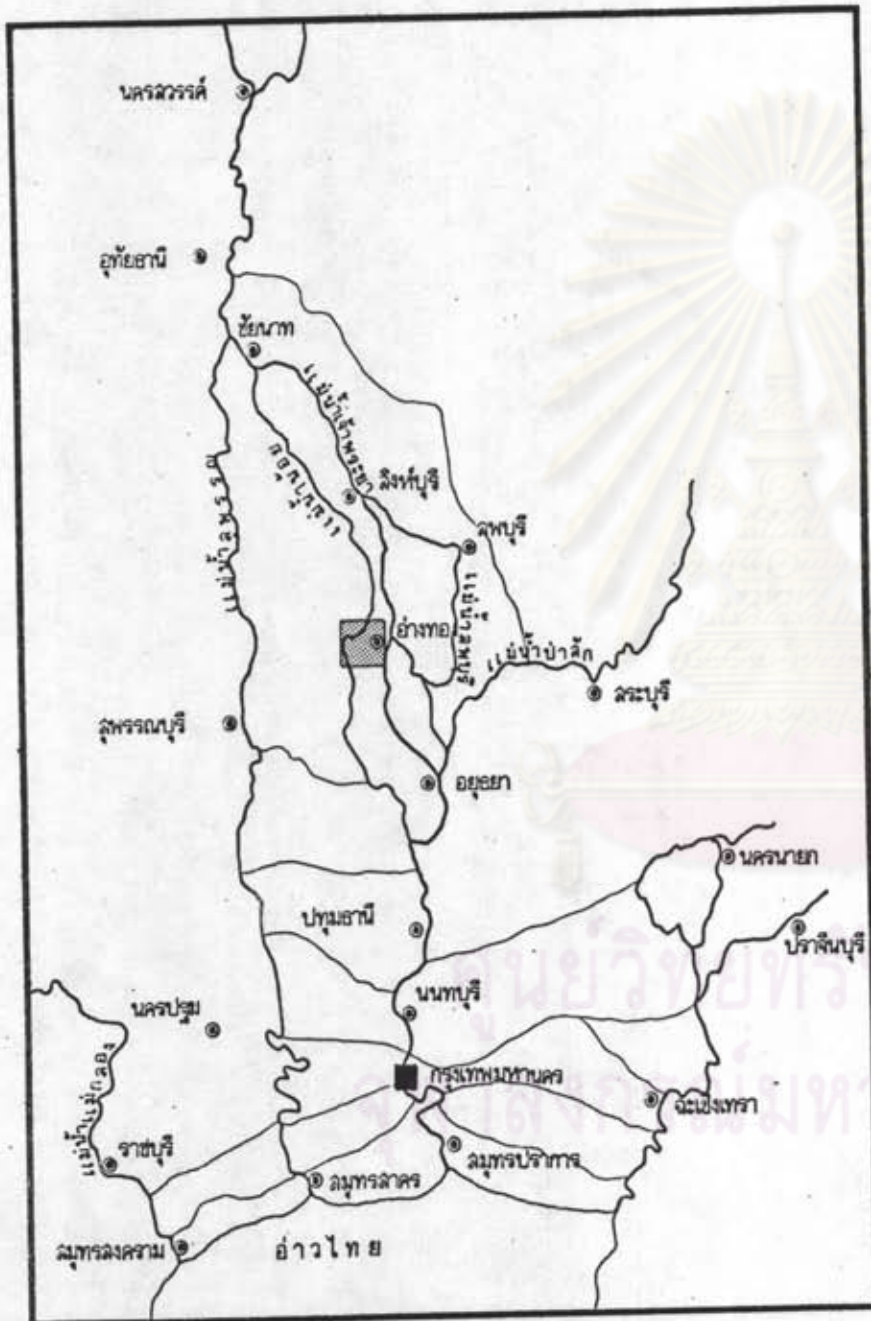
เพราะเส้นทางในฤดูแล้งของจังหวัดที่แท้จริงก็คือ ผืนนาแห้งจนดินแตกกระแหงและเคยเป็นเมืองที่ได้รับชื่อว่าจนถนนที่สุดเมืองหนึ่งของประเทศไทย³

สำหรับการติดต่อภายในจังหวัดอ่างทองและจังหวัดใกล้เคียงอาศัยเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา, แม่น้ำน้อยและลำคลองต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกันอยู่มากมายภายในพื้นที่เป็นหลัก (แผนที่ 4.1) โครงข่ายถนนเพิ่งเริ่มมีการวางแนวทางที่จะก่อสร้างเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ใกล้เคียง จากแผนที่ 4.2 แสดงเส้นทางหลวงภาคกลาง ปี พ.ศ. 2500 จะเห็นว่าเส้นทางถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดอ่างทองและพื้นที่โดยรอบกำลังอยู่ในระหว่างก่อสร้างและวางแนวทางที่จะก่อสร้างต่อไป ดังนั้นการคมนาคมขนส่งทั้งหมดจึงใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำเป็นหลัก

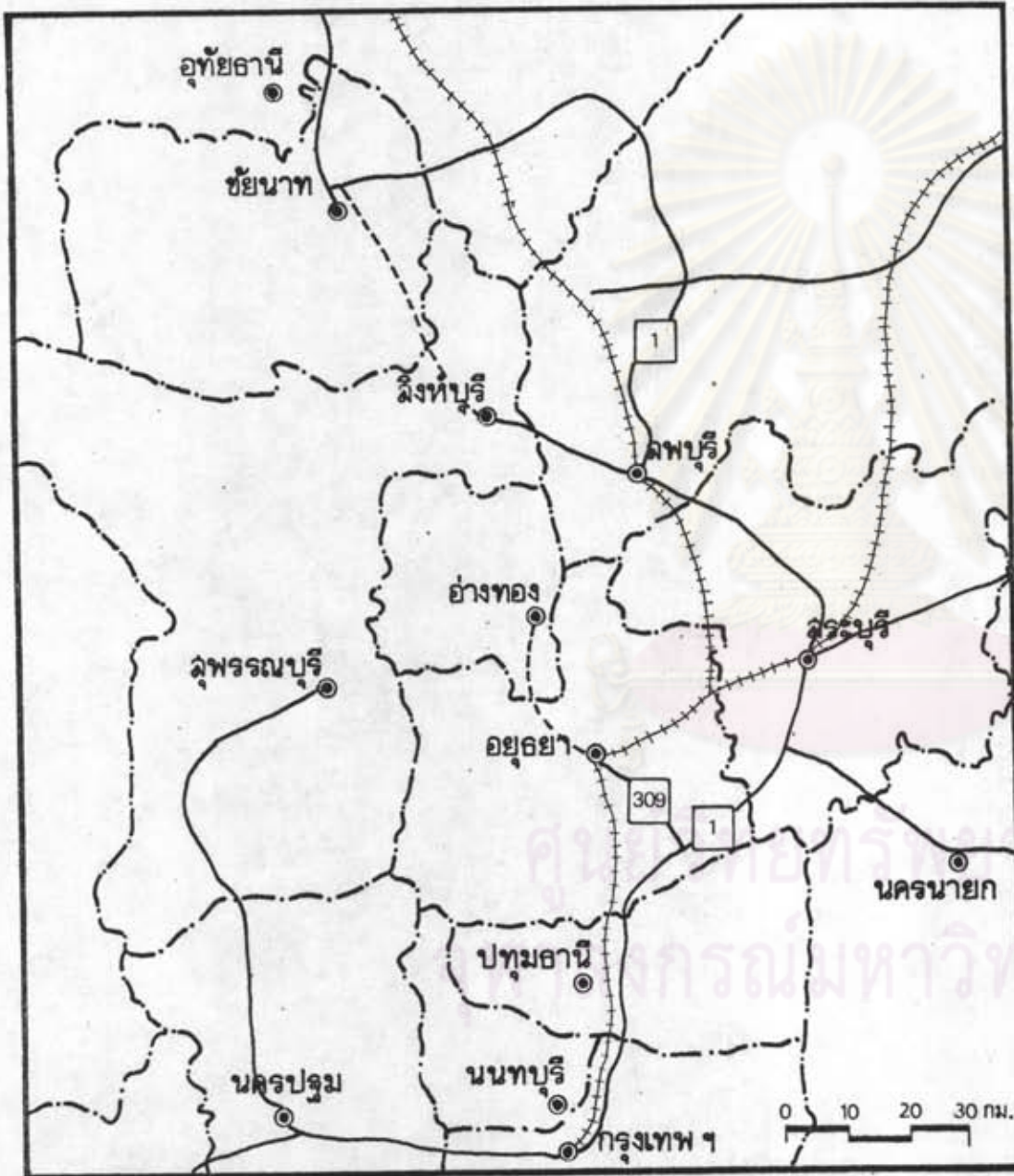
ถึงแม้ว่าในเวลาต่อมาจะได้มีการพัฒนาการคมนาคมทางบกขึ้น มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟ โดยในปี พ.ศ. 2439 เริ่มมีการเปิดดำเนินการเดินรถครั้งแรกระหว่างกรุงเทพฯ-อยุธยา และในปี พ.ศ. 2483 ได้เปิดใช้ทางสายประชาธิปไตย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1) ตอนกรุงเทพฯ-สระบุรี-ลพบุรี ก็ไม่ได้มีผลต่อการคมนาคมของจังหวัดอ่างทองเนื่องจากโครงข่ายการคมนาคมที่เกิดขึ้นไม่ได้ต่อเนื่องกับชุมชนเมืองอ่างทอง ชุมชนเมืองอ่างทองยังคงเป็นเสมือนเกาะที่ขาดการติดต่อทางบกอยู่อาศัยการคมนาคมทางน้ำแต่เพียงอย่างเดียว จนในปี พ.ศ. 2496 จึงได้มีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 เชื่อมจากทางสายประชาธิปไตย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1) ผ่านจังหวัดอยุธยามาถึงจังหวัดอ่างทองแต่สภาพถนนไม่อยู่ในสภาพที่ดีนักเป็นถนนดินลูกรังและยังไม่ได้เชื่อมต่อกันโดยตลอด ทำให้การติดต่อทางถนนระหว่างกรุงเทพฯ-อ่างทองเป็นไปโดยลำบาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³ทางหลวง, กรม. "พิธีเปิดทางหลวงหมายเลข 309" พระนคร: กรมทางหลวง,



| | |
|-----------|--|
| การศึกษา | การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริ่งแม่น้ำ |
| กรณีศึกษา | เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี |
| แสดง | เส้นทางการคมนาคมทางน้ำ |
| ที่มา : | แผนที่ 4.1 |



โครงข่ายการสัญจรทางถนน



จะเห็นว่า ชุมชนเมืองอ่างทองตั้งอยู่ห่างจากถนนสายประธาน คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เข้าไปพื้นที่มาก ถนนยังไม่มีการเชื่อมต่อกันโดยตลอด ทำให้การติดต่อเป็นไปได้โดยลำบาก

ถนนภายในจังหวัดยังไม่มีการเชื่อมโยงกัน การสัญจรทางน้ำจึงเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อที่ใช้เป็นหลักอยู่

การศึกษา การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริมนนท์

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง โครงข่ายการคมนาคมทางหลวง พ.ศ. 2500

-  เส้นทางที่มีอยู่
-  เส้นทางที่กำลังก่อสร้าง

4.1.2. การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทอง ปี พ.ศ. 2496

เนื่องจากประชาชนต้องอาศัยเส้นทางน้ำในการคมนาคมขนส่ง การตั้งถิ่นฐานของชุมชนเมืองอ่างทอง ในช่วงนี้จึงปรากฏหนาแน่นตามริมฝั่งแม่น้ำลำคลองเกือบทุกแห่งเป็นแนวทางต่อเนื่องกัน ได้แก่ คลองศาลาแดง, คลองโพงสะ, คลองตาแผ่น ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา และคลองบางแก้ว ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา พื้นที่โดยรอบชุมชนเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่กว้างใหญ่มีลักษณะเป็นสังคมนาบพ ในขณะเดียวกันการตั้งถิ่นฐานในลักษณะชุมชนเมืองตั้งอยู่บนที่ราบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ตั้งของผ่านการค้า, บ้านเรือน ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการที่สำคัญและโรงพยาบาล

บริเวณย่านการค้าของชุมชนตั้งอยู่ตรงปลายแหลมระหว่างคลองศาลาแดงกับแม่น้ำเจ้าพระยามีศูนย์กลางอยู่ที่วัดสนามชัย ภายในย่านการค้าประกอบด้วยตลาดสด, ร้านค้า, วัดสนามชัยและท่าเรือเรียงรายอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ และมีบางส่วนที่เป็นเรือนแพลอยอยู่ในน้ำ โดยมีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่โดยรอบย่านการค้ารวมทั้งหนาแน่นบริเวณริมคลองศาลาแดง อาคารร้านค้าและบ้านเรือนเกือบทั้งหมดเป็นอาคารไม้ ถนนภายในชุมชนมีเพียงไม่กี่สายเป็นถนนดินเล็ก ๆ ได้แก่ ถนนทรัพย์สินและถนนเทศบาล 2 ยาวขนานกับแนวลำแม่น้ำ

ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการ ประกอบด้วย ศาลากลาง, ศาลจังหวัด, ที่ว่าการอำเภอ, บ้านพักข้าราชการ และท่ารถตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ ส่วนโรงพยาบาลตั้งอยู่ถัดเข้าไปด้านในของพื้นที่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 309 โดยมีประชาชนตั้งบ้านเรือนหนาแน่นอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

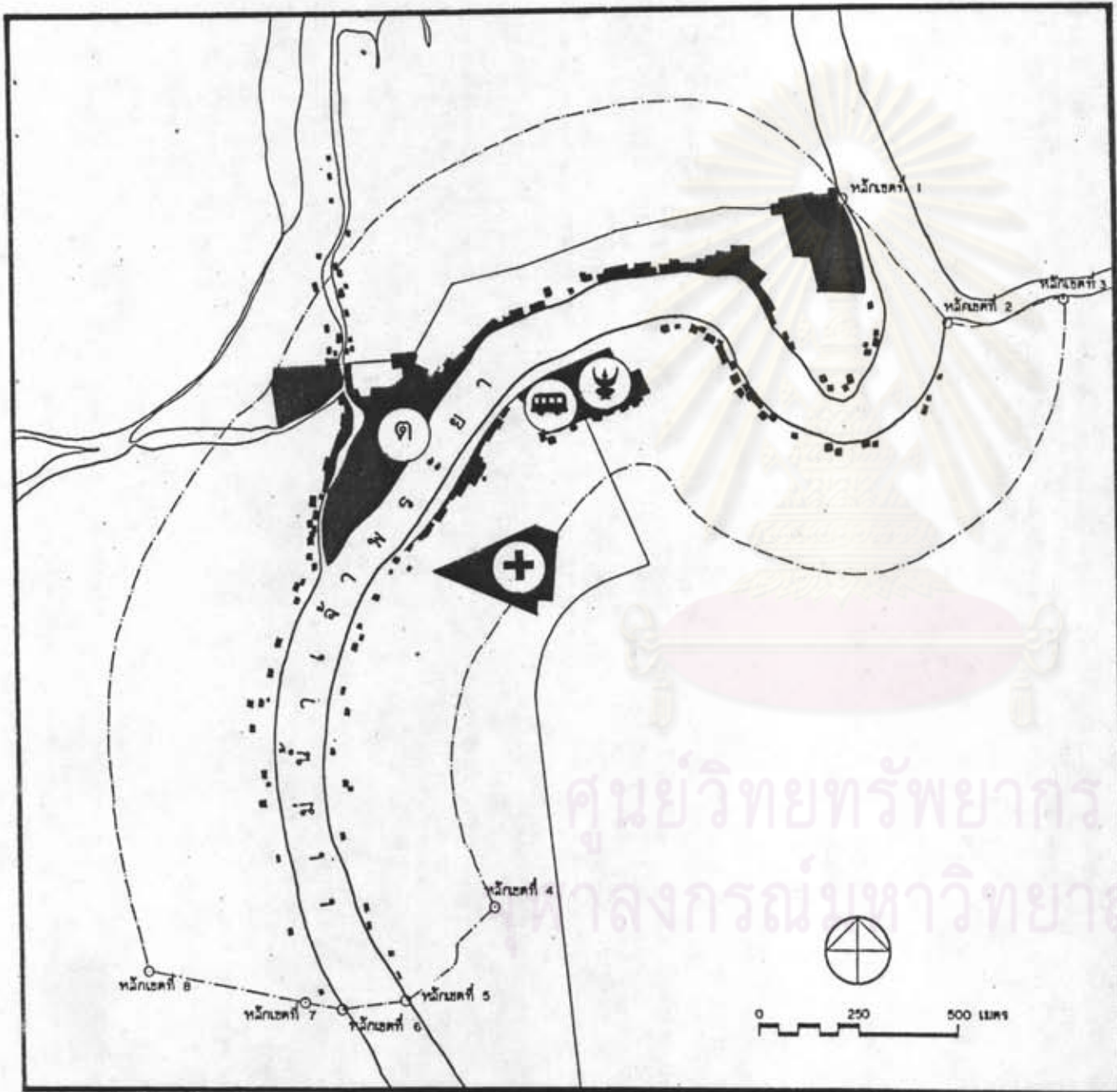
การติดต่อของประชาชนระหว่างชุมชน 2 ฝั่ง ใช้เรือข้ามฝากติดต่อเพียงอย่างเดียว เนื่องจากยังไม่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำมีท่าเรืออยู่ 1 แห่งบริเวณหน้าตลาดใช้เป็นท่าเรือข้ามฝากและท่าเทียบเรือโดยสาร และขนส่งติดต่อกับกรุงเทพฯและจังหวัดใกล้เคียง ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำมีท่าเรืออยู่ 2 แห่ง อยู่บริเวณหน้าศาลากลาง 1 แห่ง และตรงข้ามตลาดอีก 1 แห่ง (แผนที่ 4.3)

จะเห็นว่า ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเมืองอ่างทองในช่วงนี้มีความสัมพันธ์กับเส้นทางสัญจรทางน้ำอย่างใกล้ชิด นั่นคือ ตัวชุมชนจะตั้งอยู่เป็นแนวยาวขนานไปกับแนวลำแม่น้ำเจ้าพระยา (RIVER LINEAR SETTLEMENT) ทั้งนี้เพื่ออาศัยประโยชน์จากแม่น้ำอย่างเต็มที่โดยเฉพาะในเรื่องการคมนาคมขนส่ง ตัวเมืองอ่างทองตั้งอยู่บริเวณจุด

บรรจบของแม่น้ำเจ้าพระยากับลำคลองหลายสายโดยเฉพาะบริเวณย่านการค้าซึ่งตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำมีลำคลองแยกออกไปหลายสายเป็นบริเวณที่ประชาชนสามารถติดต่อซื้อขายสินค้าได้สะดวกที่สุด ส่วนหน่วยงานราชการตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำทำให้สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และเมืองต่าง ๆ ได้สะดวกทั้งทางบกและทางน้ำอีกทั้งยังเป็นทำเลที่ตั้งที่สง่างาม กิจกรรมการค้าและการใช้ประโยชน์ที่ดินต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง ในระยะนี้เรือจึงเป็นพาหนะที่มีความสำคัญและจำเป็นยิ่งสำหรับการคมนาคมขนส่งของประชาชน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ชุมชนเมืองอย่างทองมีการพึ่งพาน้ำอย่างเต็มที่ บริเวณย่านการค้า, บ้านเรือน, สถานที่สำคัญ ส่วนตั้งอยู่ริม 2 ฝากแม่น้ำทั้งสอง การสัญจรต่าง ๆ ใช้เรือเป็นพาหนะสำหรับติดต่อทั้งในระยะแนวบ้านและการติดต่อระหว่างชุมชน

| | |
|---|-------------------------|
| การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ — | |
| กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี | |
| แสดง การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2496 | |
| ๑ ย่านการค้า, ตลาด | + โรงพยาบาล |
| มงกุฎ สถานที่ราชการ | รถบัส สถานีขนส่ง บ.ข.ส. |
| ที่มา: กรมแผนที่ทหาร | แผนที่ 4.3 |

4.2 ระยะการสัญจรทางน้ำและทางบก (พ.ศ. 2500-2520)

4.2.1 ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม

การคมนาคมติดต่อกับจังหวัดอ่างทองในช่วงนี้ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคมนาคมขนส่งจากการสัญจรทางน้ำมาสู่การสัญจรทางบกมากขึ้น เนื่องจากทางรัฐบาลได้มีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาประเทศโดยในระยะแรกนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการคมนาคมทางบกสามารถติดต่อกันได้อย่างทั่วถึงทำให้ชุมชนเมืองอ่างทองมีเส้นทางรถยนต์สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯและจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนนิยมหันมาใช้ในการสัญจรทางรถยนต์มากขึ้น ในขณะที่การสัญจรทางน้ำค่อย ๆ ลดบทบาทความสำคัญลง

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

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 - พ.ศ. 2514) ยังคงมีลักษณะมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง ทั้งนี้เพื่อสร้างปัจจัยพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยส่วนรวม ยอดรายจ่ายสำหรับพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 มีจำนวนทั้งหมดประมาณ 57,800 ล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณการพัฒนาการคมนาคมขนส่งประมาณ 17,098 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 29.7 ของงบประมาณทั้งหมดและประมาณร้อยละ 54 ของงบประมาณการคมนาคมขนส่งใช้ในการพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 - พ.ศ. 2519) ในส่วนของการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง ได้งบประมาณจำนวน 19,475 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 44.9 ของงบประมาณการพัฒนาสาขาเศรษฐกิจ รัฐบาลให้ความสำคัญด้านการคมนาคมทางรถยนต์มากกว่าการคมนาคมด้านอื่น ๆ โดยจัดสรรงบประมาณด้านการพัฒนาถนนถึงร้อยละ 84 ของงบประมาณด้านการคมนาคมทั้งหมด โดยที่เหลืออีกร้อยละ 16 เฉลี่ยแบ่งระหว่างรถไฟ, ท่าเรือและด้านอากาศยาน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทั้ง 3 ฉบับ จะเห็นว่านโยบายของชาติมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการคมนาคมของประเทศและจังหวัดอ่างทองอย่างมาก มีการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ-อ่างทองและจังหวัดใกล้เคียงเพิ่มขึ้น

ในปี พ.ศ. 2504 และ พ.ศ. 2511 ได้มีการปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ช่วงอยุธยา-อ่างทอง ทำให้การติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ-อ่างทองสะดวกขึ้นแต่การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ที่สำคัญและมีผลต่อชุมชนเมืองอ่างทองมากที่สุด คือ การก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ในปี พ.ศ. 2515 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่าง บางปะอิน-นครสวรรค์ ผ่านจังหวัดอยุธยา, อ่างทอง, สิงห์บุรี, ชัยนาท และนครสวรรค์ ทำให้ระยะทางจากกรุงเทพฯ-อ่างทองเหลือเพียง 108 กิโลเมตรและทำให้ชุมชนเมืองอ่างทองสามารถติดต่อกับจังหวัดทางภาคเหนือได้สะดวกมากขึ้น

นอกจากการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ-อ่างทองจะเป็นไปอย่างสะดวกขึ้นแล้ว การติดต่อระหว่างชุมชนเมืองอ่างทองกับจังหวัดใกล้เคียงและภายในจังหวัดยังสามารถกระทำได้สะดวกขึ้นเช่นเดียวกัน มีการปรับปรุงและก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัดขึ้นหลายเส้นทาง

พ.ศ. 2513 ปรับปรุงเส้นทางอ่างทอง - สิงห์บุรี

พ.ศ. 2516 ถนนสายอ่างทอง - โพธิ์พระยา (สุพรรณบุรี)

พ.ศ. 2519 ถนนสายอ่างทอง - ท่าเรือ (สระบุรี)

จากแผนที่ 4.4 และ 4.5 แสดงทางหลวงภาคกลาง ปี พ.ศ. 2510 และ พ.ศ. 2515 จะเห็นว่า โครงข่ายการติดต่อทางรถยนต์ของจังหวัดอ่างทองและจังหวัด

ใกล้เคียง มีโครงข่ายถนนหนาแน่นขึ้นในปี พ.ศ. 2515 ทำให้การติดต่อระหว่างพื้นที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมได้เกิดขึ้น เมื่อมีการพัฒนาระบบถนนการคมนาคมทางรถยนต์มีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ประชาชนจึงหันมาใช้เส้นทางรถยนต์ในการโดยสารและขนส่งมากขึ้นในขณะที่การคมนาคมทางน้ำมีการสัญจรลดน้อยลง

ก) การสัญจรทางบก

ในอดีตเส้นทางคมนาคมที่ใช้ติดต่อระหว่างชุมชนเมืองอ่างทองกับกรุงเทพฯ จะใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ซึ่งแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ที่อำเภอวังน้อย ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ประชาชนจึงนิยมหันมาใช้เส้นทางหลวงสายนี้เพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีระยะทางที่สั้นกว่าถนนมีสภาพที่ดีกว่า จากแผนที่ 4.6 แสดงปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ ที่ติดต่อกับชุมชนเมืองอ่างทองจะเห็นว่า ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 มีปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2520 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2515 โดยเฉลี่ยทั้งเส้นทางเพิ่มขึ้นร้อยละ 60 โดยเฉพาะในช่วงอ่างทอง-สิงห์บุรีมีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรสูงสุด นอกจากนี้ปริมาณการจราจรระหว่างจังหวัดใกล้เคียงก็มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 50 ในทุก ๆ เส้นทาง

ข) การสัญจรทางน้ำ

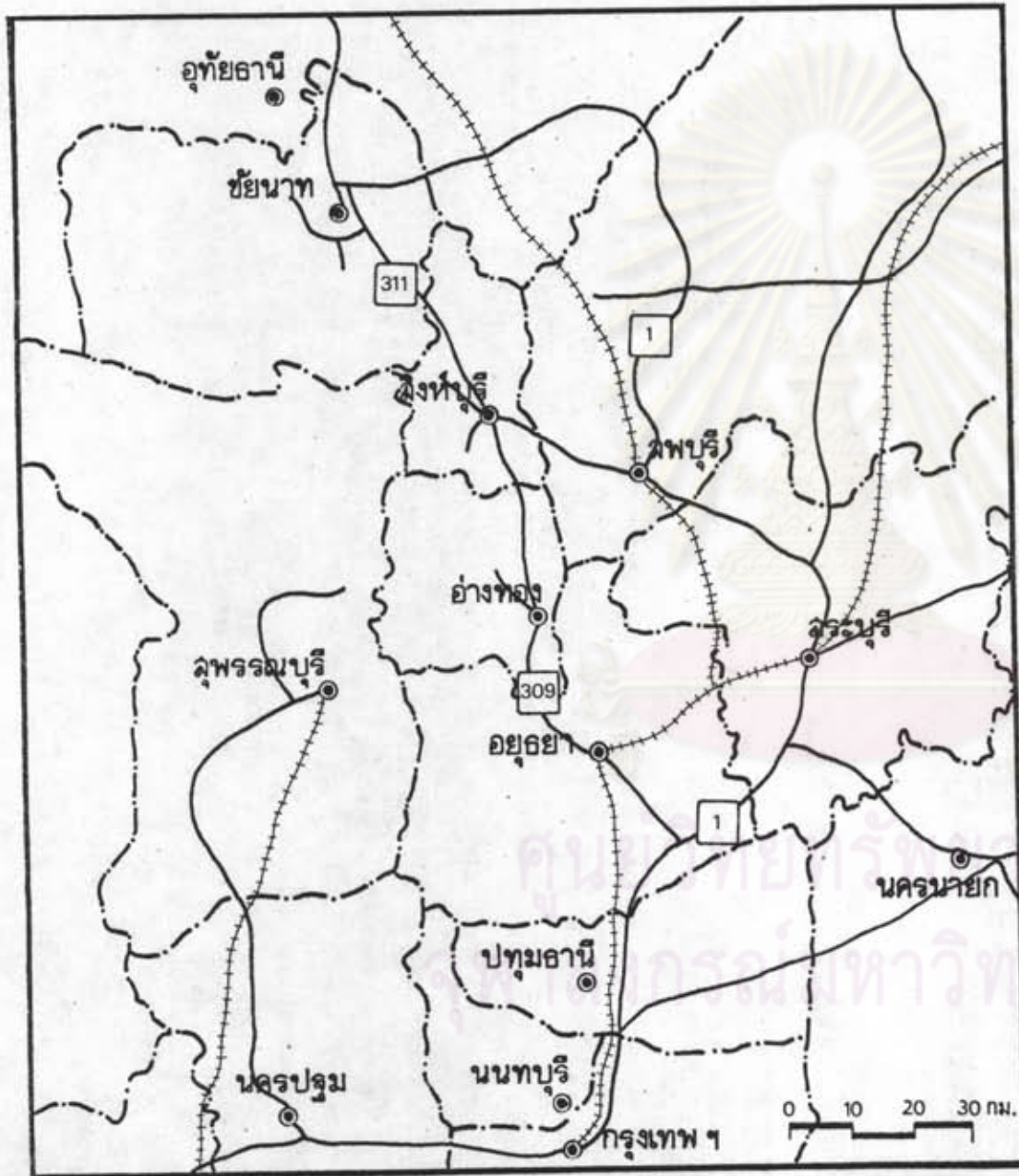
ในขณะที่การสัญจรทางบกมีปริมาณเพิ่มขึ้นโดยตลอดการสัญจรทางน้ำก็มีจำนวนลดลงตามลำดับ จากตารางที่ 4.2 เปรียบเทียบจำนวนเรือระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางในช่วงปี พ.ศ. 2507 และปี พ.ศ. 2519 พบว่า จำนวนเรือในปี พ.ศ. 2519 ลดลงร้อยละ 71.7 จากจำนวนเที่ยวเรือในปี พ.ศ. 2507 คือ จำนวนเที่ยวเรือลดลงจาก 248,036 เที่ยวเหลือเพียง 10,162 เที่ยว บริเวณที่จำนวนเรือลดลงมากที่สุด คือ ภาคกลางตอนบนลดลงร้อยละ 93.5 ของจำนวนเที่ยวเรือในปี พ.ศ. 2507 ขณะที่จำนวนเรือบริเวณภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนล่างลดลงร้อยละ 85.3 และ 51.2 ตามลำดับ

จากแผนภูมิที่ 4.1 แสดงเปรียบเทียบปริมาณการจราจรของเรือบรรทุกสินค้าบริเวณภาคกลางและภาคเหนือระหว่างปี พ.ศ. 2507-2519 จะเห็นว่าการขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงชยันต-สิงห์บุรีลดลงอย่างมากร้อยละ 93.5 ช่วงสิงห์บุรี-

อ่างทอง-อยุธยาลดลงร้อยละ 70.4 เนื่องจากบริเวณนี้มีเรือบรรทุกขึ้นล่องเพื่อขนทรายใช้ในการก่อสร้างจากสิงห์บุรี-อ่างทองกับกรุงเทพฯ ที่นำส่งเกตุ คือ การคมนาคมขนส่งทางน้ำ ช่วงอยุธยา-กรุงเทพฯ ปริมาณเที่ยวเรือลดลงไม่มากนัก คือ ลดลงประมาณร้อยละ 9.2 เนื่องจากช่วงอยุธยา-กรุงเทพฯ มีเรือบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ใช้ในการก่อสร้างจากแม่น้ำป่าสักมาบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดอยุธยา ประชาชนนิยมขนส่งทรายทางเรือ เนื่องจากทรายมีน้ำหนักมากไม่เสียหายง่ายและค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางน้ำถูกกว่าการคมนาคมรูปแบบอื่น

จากการเพิ่มขึ้นของเส้นทางการติดต่อและการเพิ่มขึ้นของการจราจรทางรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดต่อกับกรุงเทพฯ เป็นไปได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทำให้ขอบเขตของการเดินทางติดต่อของประชาชนกว้างไกลขึ้น สามารถที่จะเลือกเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าในชุมชนที่ใหญ่กว่าได้ทำให้ชุมชนที่มีขนาดเล็กซึ่งกระจายตัวอยู่ในจังหวัดชลบทลง ในขณะที่ชุมชนเมืองอ่างทองก็เริ่มมีความเป็นศูนย์กลางภายในพื้นที่มากขึ้นมีการติดต่อค้าขายกับประชาชนโดยรอบเพิ่มขึ้น เป็นผลให้ชุมชนเมืองอ่างทองเกิดการขยายตัวทั้งทางด้านเศรษฐกิจ, ประชากรและการใช้ที่ดิน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



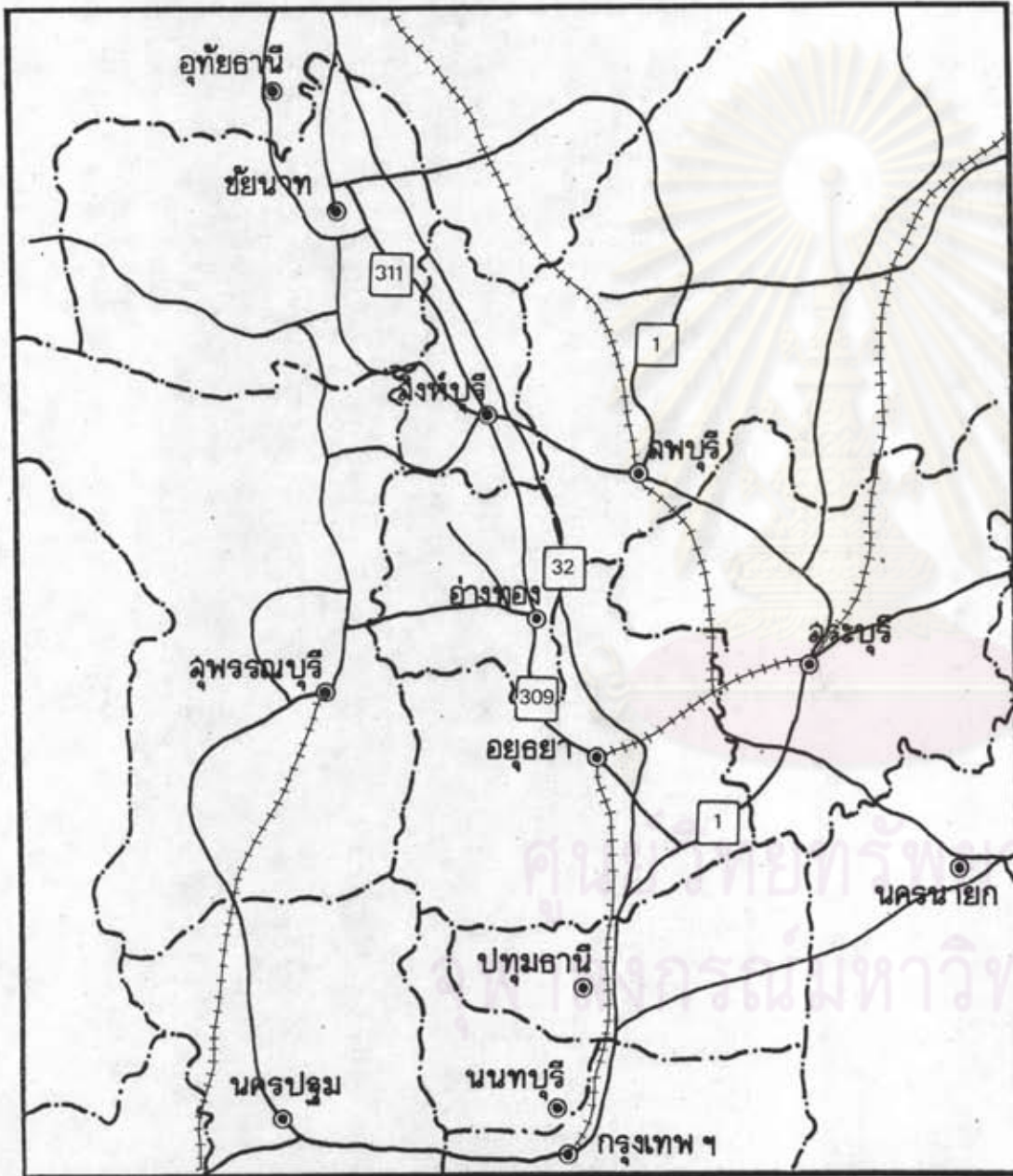
โครงการการคมนาคม

ชุมชนเมืองอ่างทองเริ่มจะสามารถติดต่อโดยทาง
รถยนต์กับกรุงเทพฯ สะดวกขึ้น แต่การติดต่อกับชุมชนรอบข้าง
นั้นยังขาดโครงข่ายที่จะเชื่อมโยงกัน มีเพียงเส้นทางติดต่อ
กับจังหวัดสิงห์บุรีได้เท่านั้น การติดต่อภายในจังหวัดยังคงมี
น้อยมาก สภาพถนนส่วนใหญ่เป็นดินลูกรัง

การศึกษา ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริ่นม่งก์ ———

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง โครงการการคมนาคมทางหลวง พ.ศ. 2510



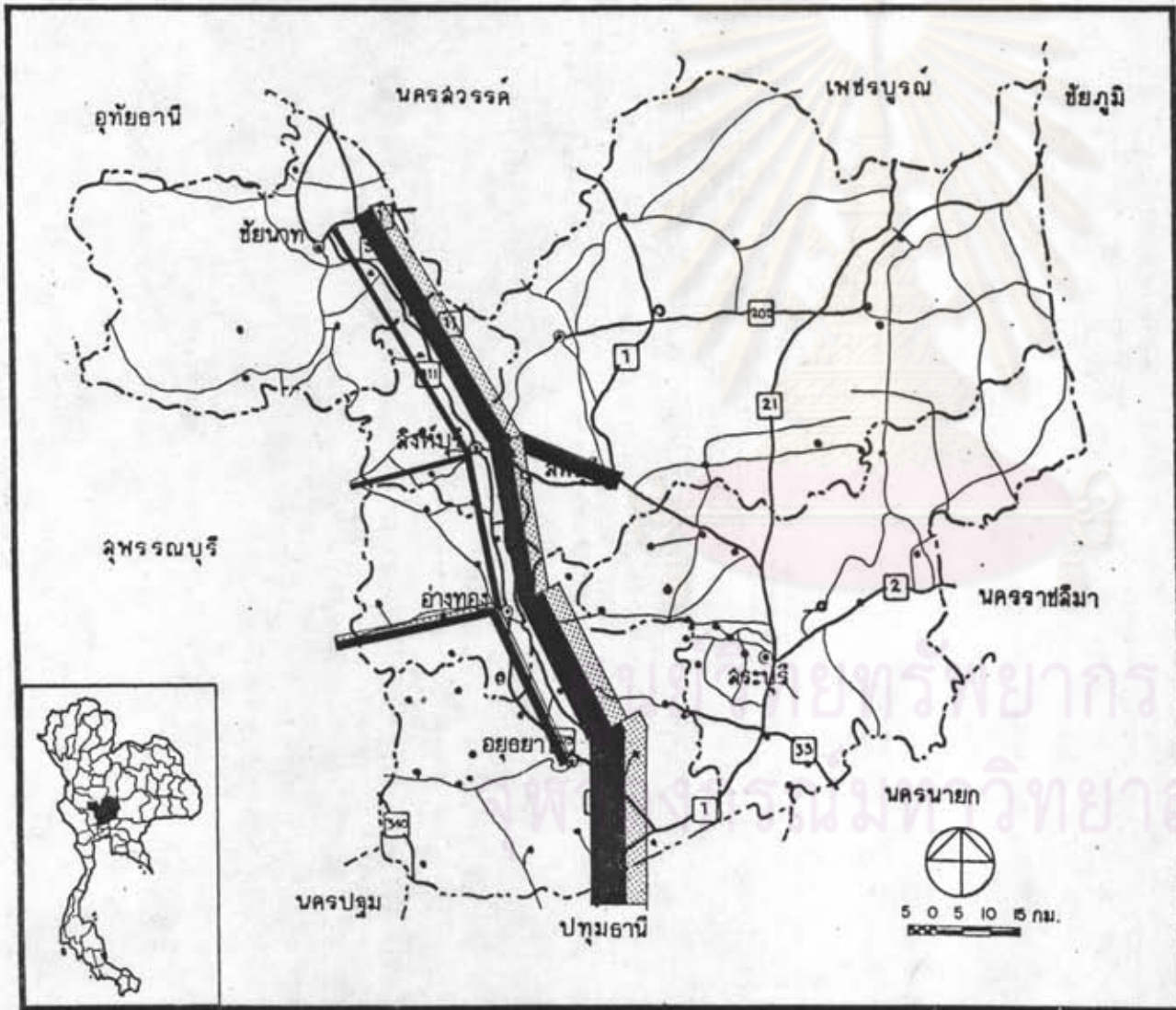
โครงการคมนาคม

โครงการคมนาคมทั้งภายในจังหวัดอ่างทอง และระหว่างจังหวัดมีความเชื่อมโยงกับถนนแม่เห็ญ โดยเฉพาะ เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ทำให้ ประชาชนสามารถเดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ และชุมชน อื่นได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริภุญไชย

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง โครงการการคมนาคมทางหลวง พ.ศ. 2515



ปริมาณการจราจร

ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในปี พ.ศ. 2520 มีจำนวนยานยนต์เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2515 โดยเฉลี่ยร้อยละ 60 แสดงให้เห็นว่าการสัญจรทางบกเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อชุมชนมากขึ้นตามลำดับ

การศึกษา การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองในแม่น้ำ

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แลดง เปรียบเทียบปริมาณการจราจรทางรถยนต์ ระหว่าง พ.ศ. 2515-2520

■ ปี พ.ศ. 2515

▨ ปี พ.ศ. 2520

1 ม.ม. = 2000 คม.

ที่มา: กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง

แผนที่ 4.6

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนเที่ยวเรือบรรทุกสินค้าระหว่างภาคเหนือตอนล่าง และภาคกลาง
ในปี พ.ศ. 2507 และ พ.ศ. 2519

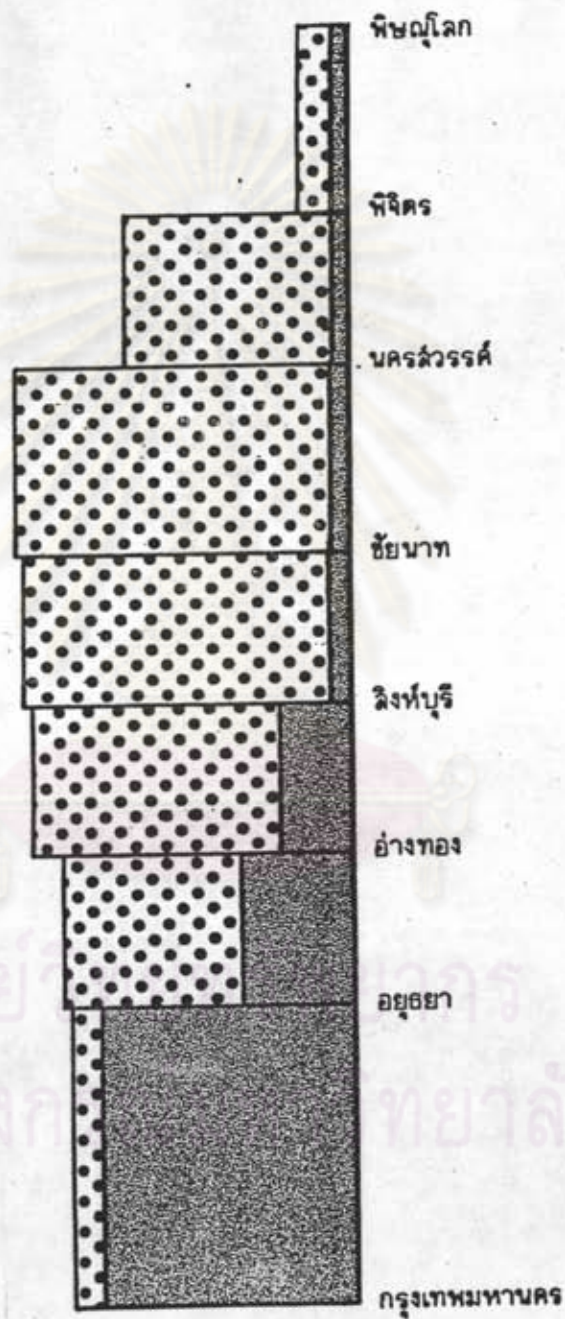
| ภูมิภาค | จำนวนเที่ยวเรือ | ปี พ.ศ. | | การเปลี่ยนแปลง | |
|-----------------|-----------------|---------|--------|----------------|-------|
| | | 2507 | 2519 | จำนวน | % |
| ภาคเหนือตอนล่าง | | 38,508 | 5,678 | -32,830 | -85.3 |
| ภาคกลางตอนบน | | 89,156 | 5,762 | -83,394 | -93.5 |
| ภาคกลางตอนล่าง | | 120,372 | 58,722 | -62,160 | -51.2 |
| รวม | | 248,036 | 70,162 | -177,874 | -71.7 |

ที่มา : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.1 เปรียบเทียบปริมาณการจราจรของเรือบรรทุกสินค้า

บริเวณภาคกลางและภาคเหนือ ระหว่าง ปี พ.ศ. 2507-2519



1 ม.ม. = 1000 คัน

ที่มา: กองวิชาการ กรมเจ้าท่า



ปี พ.ศ. 2507



ปี พ.ศ. 2519

4.2.2 การขยายตัวทางการค้า

เมื่อการคมนาคมติดต่อทางรถยนต์มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ขอบเขตการตลาดของชุมชนเมืองอ่างทองกว้างไกลออกไป ประชาชนที่อยู่นอกเขตชุมชนเมืองสามารถเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าได้เพิ่มขึ้นทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนเมืองอ่างทองซึ่งสามารถพิจารณาได้จากการขยายตัวของจำนวนร้านค้าภายในชุมชนเมืองอ่างทอง

จากตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าในช่วงเวลาต่าง ๆ พบว่า ในปี พ.ศ. 2520 ชุมชนเมืองอ่างทองมีร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าทั้งหมด 270 แห่งและในช่วงปี พ.ศ. 2516-2520 เป็นช่วงเวลาที่มีย้านค้าเปิดดำเนินการค้าสูงสุดถึง 187 แห่งหรือคิดเป็นร้อยละ 69 ของร้านค้าทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าชุมชนเมืองอ่างทองเริ่มมีการขยายตัวทางการค้าสูงมากในช่วงเวลานี้เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่การคมนาคมทางรถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทต่อชุมชนนี้ ร้านค้าที่เปิดดำเนินการในช่วงนี้ส่วนใหญ่ได้ย้ายกิจการออกมาจากบริเวณตลาดทรัพย์สินฯ จึงทำให้จำนวนร้านค้าบริเวณตลาดทรัพย์สินที่เปิดดำเนินการค้ามาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2496-2510 มีจำนวนลดน้อยลงเหลือ 34 แห่ง

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าในแต่ละช่วงเวลา

| ชนิดกิจกรรม | จำนวนกิจการค้าที่เปิดดำเนินการ ในแต่ละช่วงเวลา | | |
|--------------------------|--|----------------------------------|---------------------------|
| | ต่ำกว่า 5 ปี พ.ศ.2520-2516 | ต่ำกว่า 6-10 ปี พ.ศ.2515-2511 | 11-25 ปี พ.ศ.2510-2496 |
| การค้าปลีก | 102 | 27 | 21 |
| การค้าส่ง | 2 | 2 | - |
| การค้าบริการ | 59 | 16 | 6 |
| การค้าปลีก-ค้าส่ง | 7 | 2 | 1 |
| การค้าปลีก-บริการ | 14 | 2 | 6 |
| การค้าส่ง-บริการ | 1 | - | - |
| การค้าปลีก-ค้าส่ง-บริการ | 1 | - | - |
| ผลิต-ค้าปลีก | 1 | - | - |
| รวม | 187 | 49 | 34 |

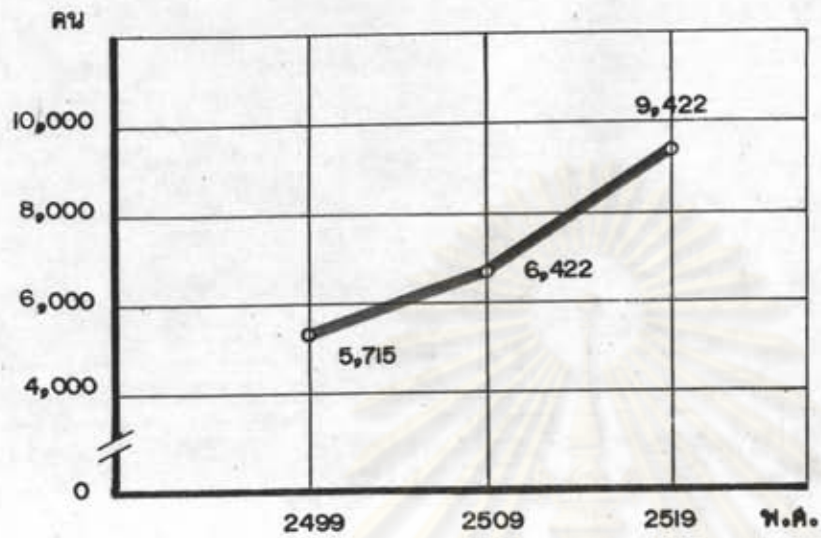
ที่มา : รายงานการวิจัย สำนักผังเมือง

4.2.3 การขยายตัวของประชากร

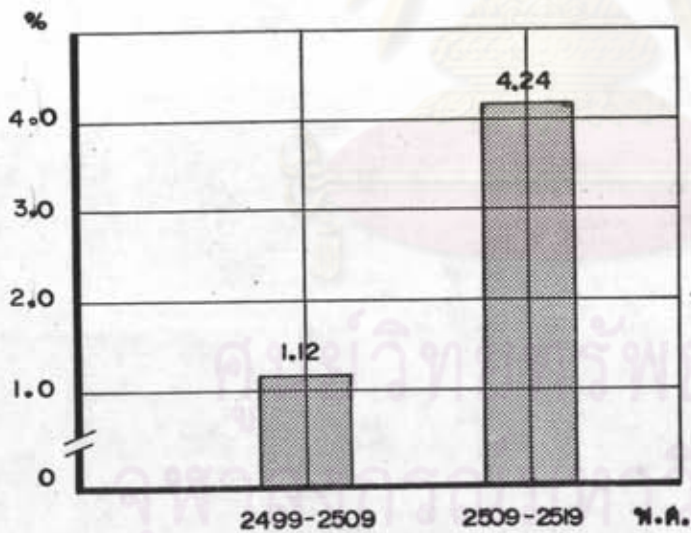
ประชากรเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเมือง กล่าวคือ เมื่อเมืองมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นความจำเป็นในการใช้พื้นที่ก็จะมีมากขึ้นทั้งทางด้านที่อยู่อาศัย, ร้านค้าและบริการต่าง ๆ ของเมืองจำเป็นต้องเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับกับจำนวนประชากรให้เพียงพอ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นผลให้ชุมชนมีการขยายตัว

เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวของประชากรในเขตเทศบาลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2499-2519 (จากแผนภูมิ 4.2) จะเห็นว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2499-2509 ประชากรในเขตเทศบาลเมืองอ่างทองมีจำนวนอยู่ระหว่าง 5,715-6,422 คนและมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 1.12 ซึ่งนับว่าเป็นอัตราการขยายตัวที่ต่ำมาก แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2509-2519 อัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปีของจำนวนประชากรเพิ่มสูงขึ้นเท่ากับ 4.2 ทั้งนี้เนื่องจากในปี พ.ศ. 2515 รัฐบาลได้ทำการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ทำให้ชุมชนเมืองอ่างทองมีเส้นทางคมนาคมติดต่อกับชุมชนอื่น ๆ ได้สะดวกและรวดเร็วเป็นสิ่งดึงดูดใจให้ประชากรย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเขตชุมชนเมืองอ่างทองเพิ่มขึ้น

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



- จำนวนประชากร
ของชุมชนเมืองอ่างทอง
ปี พ.ศ. 2499-2519



- อัตราการขยายตัวประชากร
ปี พ.ศ. 2499-2519

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงลักษณะทางประชากร

4.2.4 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทอง ปี

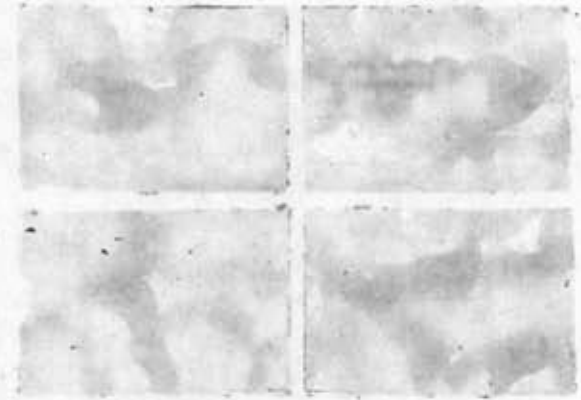
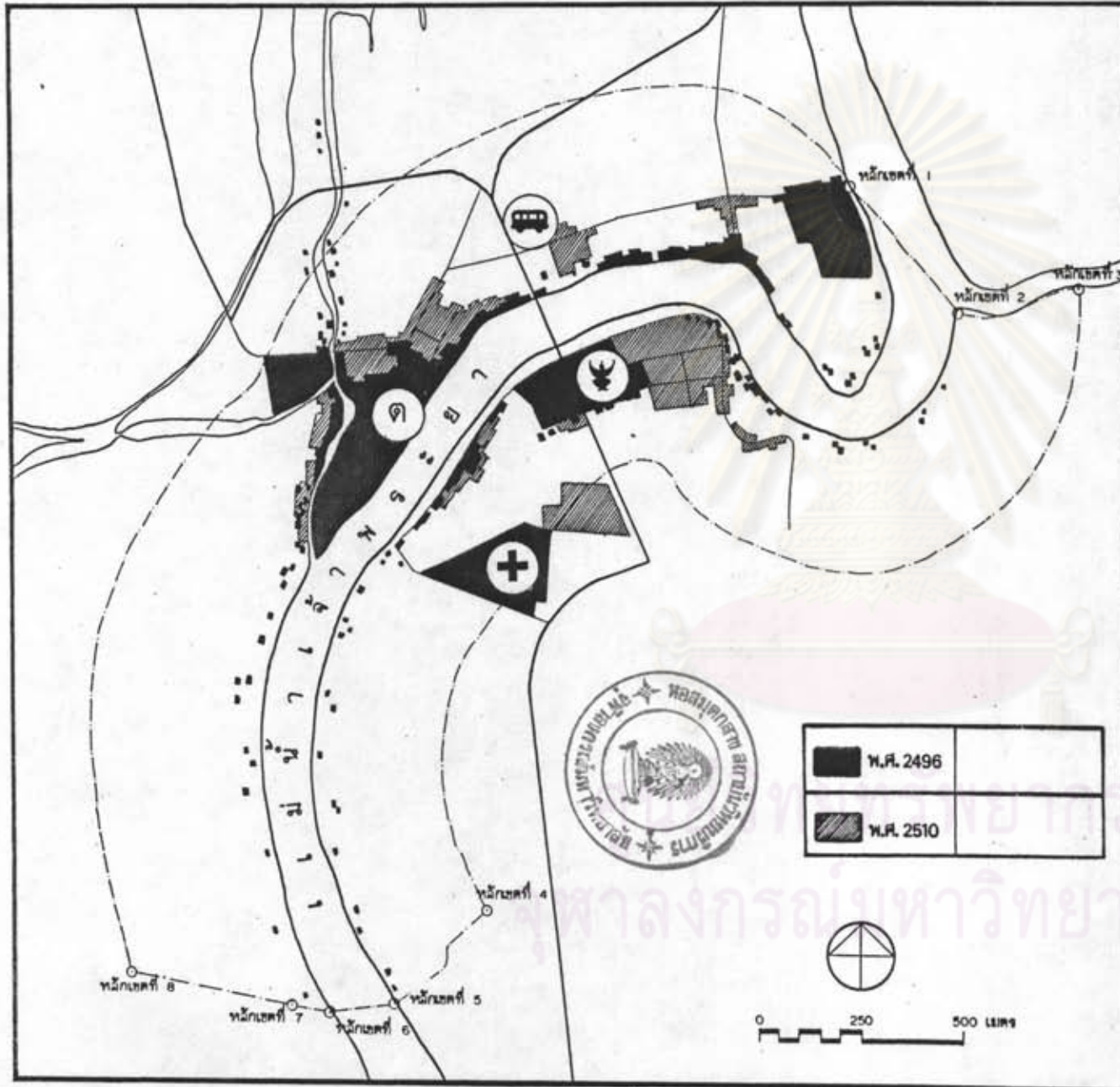
พ.ศ. 2500-2510

พื้นที่ชุมชนเมืองอ่างทองในปี พ.ศ. 2510 ประกอบด้วยการใช้ที่ดินเพื่อการค้าจำนวน 9.45 ไร่ ที่พักอาศัย 29 ไร่ อุตสาหกรรม 1.25 ไร่ และสถาบัน 17.5 ไร่

การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทองในปี พ.ศ. 2510 มีสภาพไม่แตกต่างจากปี พ.ศ. 2496 มากนัก ถึงแม้ว่าจะมีการพัฒนาระบบถนนมีการสร้างเส้นทางสายต่าง ๆ เชื่อมระหว่างชุมชนแต่ยังไม่สามารถติดต่อได้สะดวกและยังไม่ทั่วถึง การคมนาคมทางรถยนต์จึงมีไม่มากนักการสัญจรทางน้ำยังคงมีบทบาทต่อชุมชนอยู่ สภาพชุมชนเมืองอ่างทองจึงยังคงเป็นศูนย์กลางซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าอยู่ในวงจำกัดขอบเขตของการให้บริการยังไม่กว้างไกลทำให้ชุมชนเมืองอ่างทองมีการขยายตัวอย่างช้า ๆ ย่านการค้าของเมืองมีการขยายตัวออกไปไม่มากนักการขยายตัวของชุมชนส่วนใหญ่เป็นบริเวณที่พักอาศัยซึ่งอยู่โดยรอบย่านการค้ามีการขยายตัวออกไปตามแนวเส้นทางรถยนต์

แม้ว่าในปี พ.ศ. 2503 สะพานอ่างทองข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะสร้างเสร็จสถานีขนส่ง บ.ช.ส. ได้ย้ายมาตั้งบริเวณเชิงสะพานอ่างทองแต่การติดต่อของประชาชนภายในชุมชนระหว่างสองฝั่งแม่น้ำยังคงนิยมใช้เรือข้ามฟากดังเช่นแต่ก่อนเนื่องจากการคมนาคมทางรถยนต์มีไม่มากนักและไม่สะดวกประกอบกับบ้านเรือนส่วนใหญ่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ (แผนที่ 4.7)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แม้ว่าโครงข่ายถนนต่าง ๆ เริ่มมีการเข้าถึงชุมชนเมืองอ่างทองมากขึ้น แต่ก็ยังคงไม่มีการเชื่อมโยงกัน การคมนาคมทางน้ำจึงยังคงมีบทบาทที่สำคัญอยู่ สภาพชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก การขยายตัวส่วนใหญ่เป็นบริเวณที่อยู่อาศัย

| | | | |
|--|------------------|---|-------------------|
| การกีฬา | | การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองร่วมแม่น้ำ | |
| กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี | | | |
| แสดง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2510 | | | |
| ๑ | ย่านการค้า, ตลาด | + | โรงพยาบาล |
| ๒ | สถานที่ราชการ | รถบัส | สถานีขนส่ง บ.ส.ส. |
| ที่มา: รายงานวิจัย สำนักผังเมือง | | | แผนที่ 4,7 |

4.2.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทอง ปี

พ.ศ. 2510-2517

พื้นที่ชุมชนเมืองอ่างทอง ปี พ.ศ. 2517 มีพื้นที่การใช้ที่ดินประมาณ 259.2 ไร่ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2510 ประมาณ 192 ไร่ โดยมีการใช้ที่ดินเพื่อการค้า 22.5 ไร่ ที่พักอาศัย 24 ไร่ อุตสาหกรรม 6 ไร่ สถาบัน 23.5 ไร่

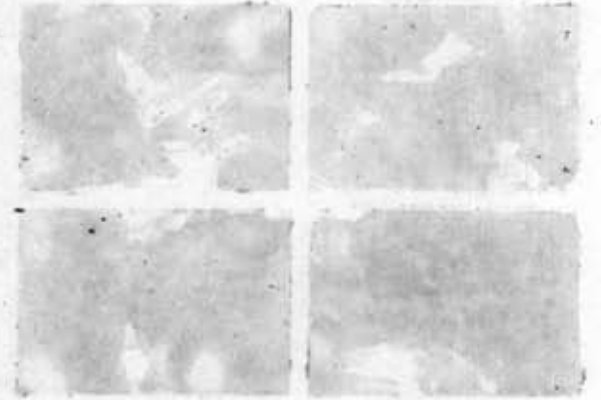
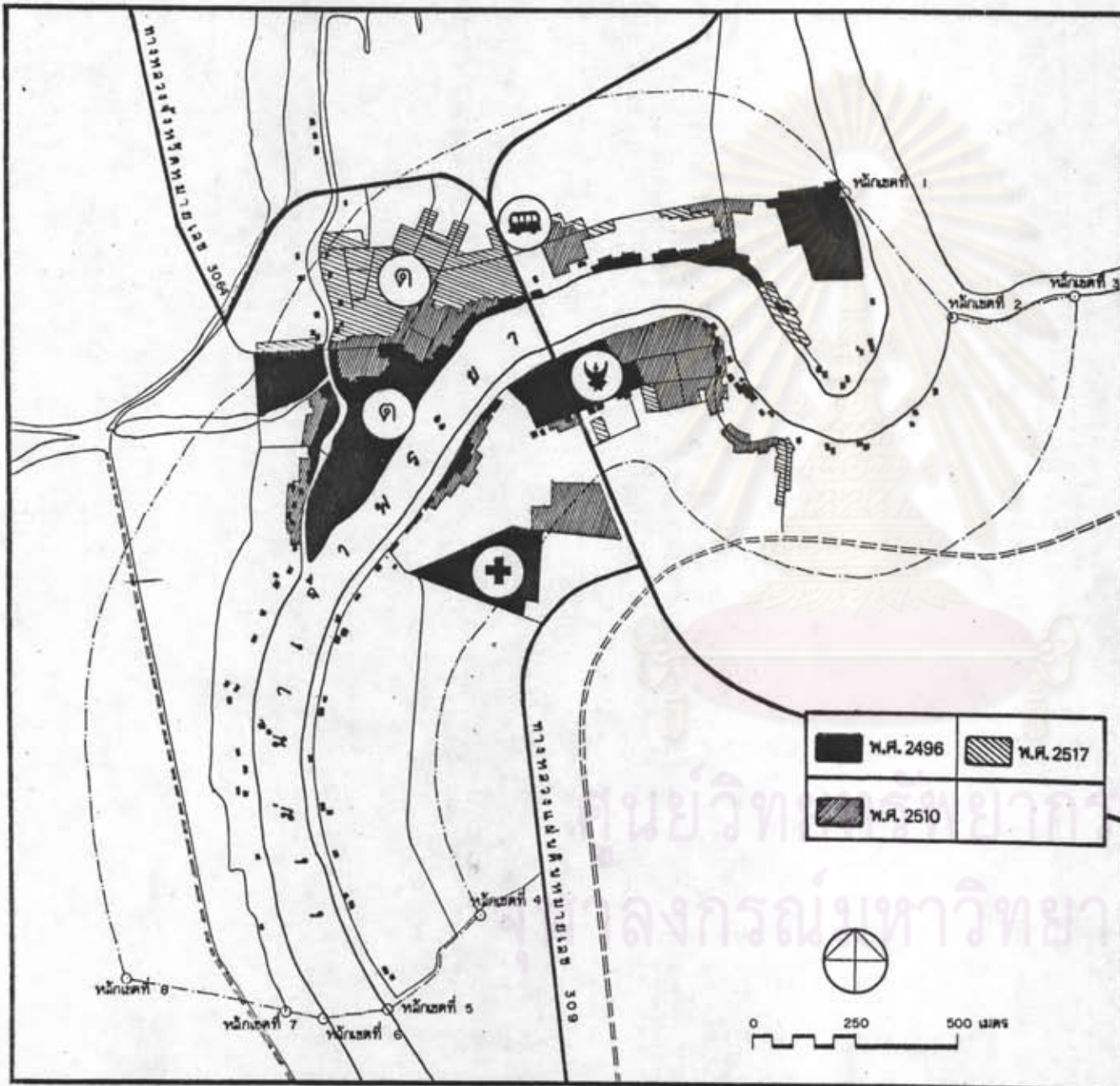
การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทอง ในปี พ.ศ. 2520 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนทั้งขนาดและลักษณะการตั้งถิ่นฐาน จากเดิมชุมชนได้ตั้งอยู่ตามแนวริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเริ่มเปลี่ยนไปเป็นการตั้งถิ่นฐานที่มีลักษณะเป็นแนวยาวตามสองฟากถนน (ROAD LINEAR SETTLEMENT) บริเวณย่านการค้าและที่พักอาศัยขยายตัวออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ทั้งนี้เนื่องจากการคมนาคมขนส่งในช่วงเวลานี้หันมาใช้เส้นทางรถยนต์แทนการคมนาคมทางเรือ โดยได้มีการปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางติดต่อกับพื้นที่โดยรอบเพิ่มมากขึ้น เช่น สายอ่างทอง-สุพรรณบุรี, อ่างทอง-สิงห์บุรี, อ่างทอง-ท่าเรือ และที่สำคัญคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ทำให้ชุมชนเมืองอ่างทองสามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และพื้นที่โดยรอบได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น

บริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งเดิมอยู่บริเวณตลาดทรัพย์สินเริ่มเปลี่ยนไปเมื่อชุมชนเมืองได้ขยายตัวออกมาตามเส้นทางรถยนต์ มีการก่อสร้างอาคารตึกแถว 2 ชั้นขึ้นสองฟากถนนเทศบาล 2 และถนนสมบูรณ์เกตุวัลส์รวมทั้งได้มีการก่อสร้างตลาดแห่งใหม่ขึ้นในปี พ.ศ. 2512 ได้แก่ ตลาดนพรัตน์ สร้างขึ้นบริเวณริมถนนเทศบาล 2 มีขนาดไม่ใหญ่เป็นตลาดของเอกชนสร้างขึ้น ในขณะนั้นได้เปิดดำเนินการค้าไปพร้อมกับตลาดทรัพย์สิน โดยความสำคัญและความเป็นศูนย์กลางยังคงอยู่ที่ตลาดทรัพย์สินปี พ.ศ. 2513 เอกชนได้ออกมาก่อสร้างตลาดเทศบาล 1 พร้อมอาคารพาณิชย์ขึ้นทางเหนือริมถนนเทศบาล 2 และได้มอบตลาดให้แก่เทศบาลต่อมาในปี พ.ศ. 2516 ได้มีการก่อสร้างตลาดเทศบาล 2 แห่งใหม่ขึ้นในบริเวณใกล้เคียงเหนือตลาดเทศบาล 1 ทำให้ร้านค้าต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณตลาดทรัพย์สินต่างพากันย้ายออกมาอยู่บริเวณตลาดแห่งใหม่นี้ การคมนาคมทางน้ำมีบทบาทน้อยมากต่อชุมชนรถสองแถวมีความสำคัญในการติดต่อกับชุมชนโดยรอบแทนและมีท่าจอดรถสองแถวอยู่บริเวณตลาดเทศบาล 1 และตลาดเทศบาล 2 บริเวณชุมชนเดิมยังคงมีการทำการค้าอยู่บ้างแต่ไม่มากนักเนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งอยู่ด้านในไม่สะดวกต่อการติดต่อกับชายเมื่อการสัญจรของประชาชนเปลี่ยนไปใช้

การคมนาคมทางรถยนต์ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงศูนย์กลางเมืองจากเดิมที่อยู่บริเวณตลาด
ทรัพย์สินฯ มาเป็นบริเวณตลาดเทศบาล 1 และตลาดเทศบาล 2 (แผนที่ 4.8)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ชุมชนเมืองอ่างทองเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน
 ย่นการค้าขายตัวออกมาบริเวณเขตเทศบาล 1 และ 2
 ตามแนวถนนเทศบาล 2 เป็นการขยายตัวออกมาตามแนว
 2 ฟากถนน ทำให้ตลาดทรัพย์สินเริ่มขยาย

| | | | |
|--|------------------|--|-------------------|
| การศึกษา | | การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ | |
| กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี | | | |
| แสดง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2517 | | | |
| ๑ | ย่านการค้า, ตลาด | + | โรงพยาบาล |
| ๒ | สถานที่ราชการ | ๓ | สถานีขนส่ง บ.ธ.ส. |
| ที่มา: รายงานวิจัย สำนักผังเมือง | | | แผนที่ 4.8 |

สรุป

ในอดีตชุมชนเมืองอ่างทองสามารถติดต่อกับพื้นที่ภายนอกได้แต่เฉพาะทางเรือ เนื่องจากไม่มีโครงข่ายการคมนาคมทางบกใด ๆ ผ่านหรือเชื่อมต่อกับชุมชนเมืองอ่างทอง ดังนั้นสภาพของชุมชนเมืองอ่างทองจึงมีสภาพคล้ายเกาะที่ขาดการติดต่อโดยทางบกจากภายนอก สภาพเศรษฐกิจของชุมชนจึงยังคงเป็นแบบดั้งเดิมและมีการใช้ที่ดินอยู่นานนับบริเวณ 2 ผังแม่เฒ่า, ลำคลอง ต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2500 เมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรถยนต์มากขึ้นชุมชนเมืองอ่างทองจึงเริ่มมีเส้นทางรถยนต์ติดต่อกับพื้นที่ภายนอก แต่ก็ยังเป็นเพียงเส้นทางลูกรังที่ติดต่อกับกรุงเทพฯ เท่านั้น การเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนภายในจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียงยังคงเป็นไปเช่นเดิมการติดต่อยังใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงภายในชุมชนจึงยังมีไม่มากนัก

โครงข่ายการคมนาคมทางรถยนต์ของชุมชนเมืองอ่างทองเริ่มมีความเชื่อมโยงและมีเส้นทางติดต่อทั้งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 เสร็จในปี พ.ศ. 2515 ทำให้การเดินทางติดต่อของประชาชนระหว่างพื้นที่เป็นไปได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้นเป็นผลให้ขอบเขตทางการค้าและบริการของชุมชนเมืองอ่างทองกว้างไกลกว่าเดิม สภาพเศรษฐกิจของเมืองจึงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นและดึงดูดให้ประชาชนจากพื้นที่รอบนอกเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ภายในชุมชนเมืองอ่างทองเพิ่มมากขึ้น กิจกรรมค้าของภายในชุมชนมีการขยายตัวสูงมากในช่วงนี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากเดิมซึ่งเคยตั้งถิ่นฐานอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (RIVER LINEAR SETTLEMENT) เปลี่ยนไปเป็นการตั้งถิ่นฐานตามแนวสองฟากถนน (ROAD LINEAR SETTLEMENT) บริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณตลาดทรัพย์สินฯ ได้ขยายตัวออกมาในแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3064 มากขึ้นเมื่อมีการก่อสร้างตลาดสดแห่งใหม่ขึ้นริมถนนเทศบาล 2 ซึ่งเป็นตลาดที่เอกชนสร้างขึ้นบริเวณศูนย์กลางเมืองเดิมเริ่มซบเซาเนื่องจากพื้นที่ริมน้ำเป็นพื้นที่ที่อยู่ด้านใดขาดการเข้าถึง ร้านค้าต่างพากันย้ายออกไปขายกันบริเวณตลาดแห่งใหม่จึงมีการใช้ประโยชน์ทำการค้าน้อยลงและกลายเป็นที่เก็บของและที่พักอาศัยแทน กิจกรรมต่าง ๆ ทั้งทางด้านการค้า, การบริการและการคมนาคมขนส่งเกิดขึ้นบริเวณตลาดเทศบาล 1 และตลาดเทศบาล 2 และกลายเป็นศูนย์กลางเมืองแห่งใหม่ที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงระบบโครงข่ายการคมนาคมจากทางเรือมาเป็นทางรถยนต์

ข. ยุคปัจจุบัน

เป็นช่วงเวลาของการคมนาคมทางบกเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อชุมชนเมืองอ่างทอง ประมาณปี พ.ศ. 2520-2530 เนื่องจากโครงข่ายการสัญจรทั้งภายในและระหว่างจังหวัดมีการเชื่อมโยงติดต่อกันได้ทั่วถึงประชาชนสามารถเดินทางจากทุกส่วนของพื้นที่ได้โดยทางรถยนต์ ทำให้เกิดการเดินทางติดต่อกันมากขึ้น เป็นผลให้สภาพของชุมชนเมืองอ่างทองเกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งในยุคปัจจุบันนี้จะแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกได้แก่ "ระยะการสัญจรทางบก" เป็นการศึกษากระบวนการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองอ่างทองต่อจากยุคอดีต และในส่วนที่ 2 ได้แก่ "กิจกรรมภายในชุมชน" จะเป็นการศึกษาสภาพปัจจุบันภายในชุมชนเมืองอ่างทอง ซึ่งจำแนกหัวข้อการศึกษาออกเป็นการใช้ที่ดิน, บริการสาธารณะต่าง ๆ, โครงข่ายการคมนาคม การใช้ที่ดินบริเวณริมน้ำ, การใช้อาคาร, และย่านการค้า เพื่อทราบถึงโครงสร้างและองค์ประกอบของชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันหลังจากที่ผ่านกระบวนการเปลี่ยนแปลงมาในอดีต

4.3 ระยะการสัญจรทางบก

4.3.1 ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม

การคมนาคมขนส่งมีความสัมพันธ์ระดับความเป็นเมือง (DEGREE OF URBANIZATION) โดยเส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบและปัจจัยการผลิตอื่น ๆ จากแหล่งผลิตมาสู่เมืองและกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ นั่นคือ การคมนาคมขนส่ง เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์นับว่าเป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญและได้รับการพัฒนามากที่สุด นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1-3 ได้รับการจัดสรรงบประมาณในด้านการพัฒนาถนนเป็นจำนวนมากมีการสร้างทางหลวงสายต่าง ๆ เชื่อมทุกส่วนของประเทศทำให้การคมนาคมขนส่งและผู้โดยสารทางรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมหลักและสำคัญที่สุดในปัจจุบัน

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

ประมาณการพัฒนาทั้งประเทศ โดยแบ่งเป็นงบประมาณสำหรับการพัฒนาถนนกว่าร้อยละ 60.0 ของงบประมาณด้านการคมนาคม

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-พ.ศ. 2529) ได้กำหนดนโยบายการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารให้สอดคล้องกับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่มุ่งลดการขาดดุลการค้า โดยปรับโครงสร้างระบบการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารเสียใหม่เพื่อลดการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ ด้วยการชลอการก่อสร้างทางสายหลัก แต่ส่งเสริมการก่อสร้างถนนในชนบทและบำรุงรักษา โดยได้รับงบประมาณจัดสรรทั้งสิ้น 117,500 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.7 ของงบประมาณการพัฒนาทั้งประเทศ โดยแบ่งเป็นงบประมาณสำหรับการพัฒนาถนนร้อยละ 40

จากการพิจารณาการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในภาครัฐบาลจากแผนพัฒนาฯ ที่กล่าวมาแล้ว เห็นได้ชัดว่ารัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์ต้องการขยายเส้นทางรถยนต์ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ได้มุ่งเน้นการสร้างถนนจากพื้นที่ชนบทสู่ตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวด้านการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรอันเป็นสายหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยส่วนรวม ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าในปัจจุบันการคมนาคมทางรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมที่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อจังหวัดอ่างทองและชุมชนเมืองอ่างทองมากกว่าการคมนาคมประเภทอื่น ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ และจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นในเขตจังหวัดอ่างทอง

ก) ปริมาณการจราจร

จากแผนที่ 4.9 แสดงจำนวนปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ ที่ติดต่อกับชุมชนเมืองอ่างทองในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2520-2530 พบว่า ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายต่าง ๆ มีจำนวนการจราจรเพิ่มขึ้นในเกือบทุกเส้นทาง สำหรับเส้นทางที่มีจำนวนปริมาณการจราจรลดลง ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ช่วงอยุธยา-อ่างทอง, อ่างทอง-สิงห์บุรี และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 สิงห์บุรี-ชัยนาท เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ใช้ติดต่อในอดีตสภาพถนนมีการชำรุดเมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ทำให้ประชาชนหันมาใช้เส้นทางสายใหม่กันเพิ่มมากขึ้นจำนวนปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายดังกล่าวจึงมีการจราจรลดลงร้อยละ -13.2, -1.3 และ -14.4 ตามลำดับ และจะเห็นว่าจำนวนปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32

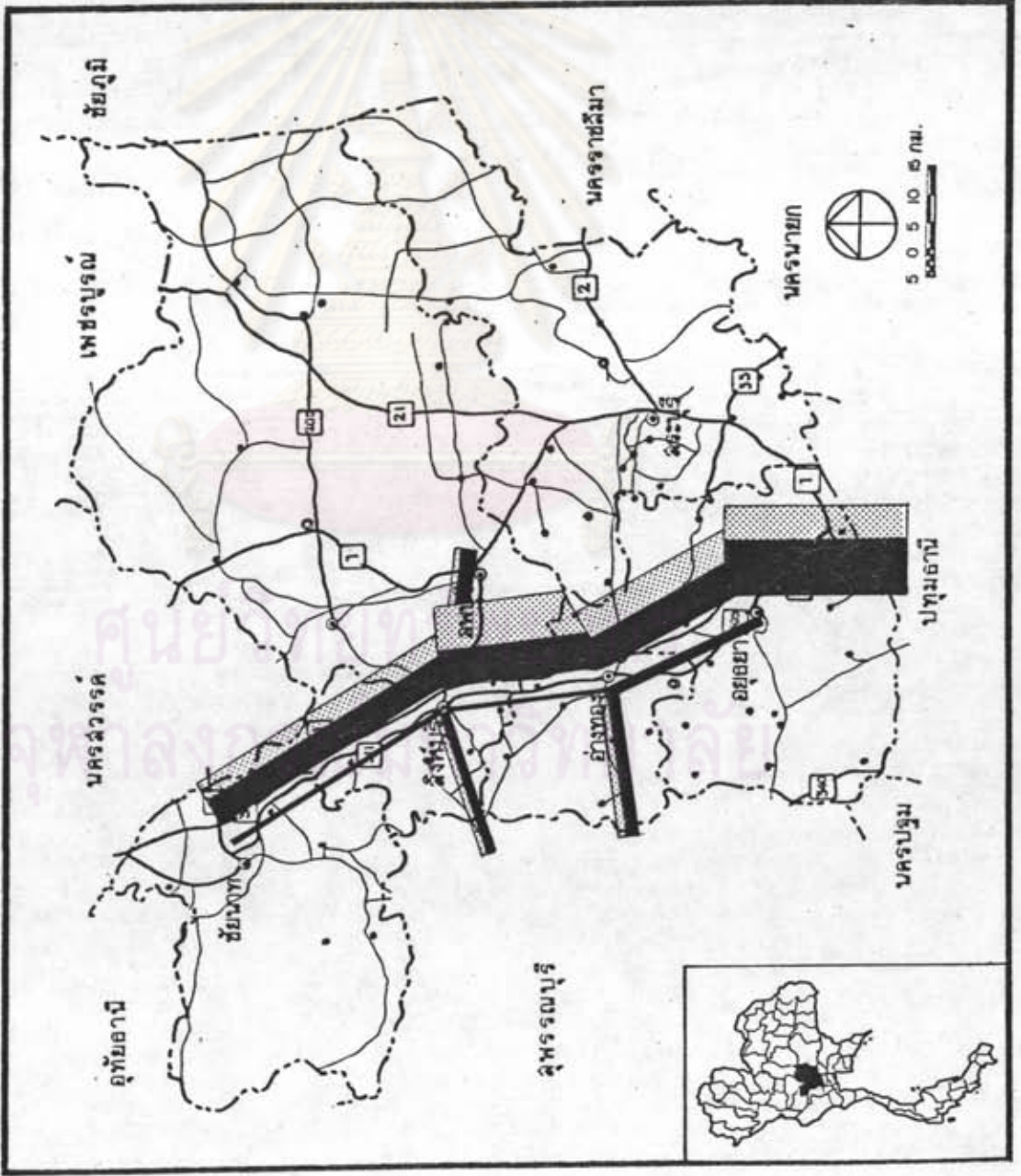
มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยตลอดเส้นทางประมาณร้อยละ 94 โดยในช่วงอ่างทอง-สิงห์บุรี มีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงสุดเช่นเดียวกับในช่วงปี พ.ศ. 2515 - พ.ศ. 2520 โดยมีการเพิ่มสูงขึ้นประมาณ 1.5 เท่า

ข) จำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียน

จากตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนในเขตจังหวัดอ่างทองระหว่างปี พ.ศ. 2520-2531 พบว่า จำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนในปี พ.ศ. 2531 มีอัตราการเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2520 ถึง 2.2 เท่า โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีอัตราการเพิ่มขึ้นมากที่สุด ถึง 2.4 เท่า รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้น เท่ากับ 2.3 เท่า

จากปริมาณการจราจรทางรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นบนทางหลวงสายต่าง ๆ และการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียน แสดงให้เห็นว่าการติดต่อระหว่างชุมชนเมืองอ่างทองกับชุมชนอื่น ๆ มีจำนวนมากขึ้นและการคมนาคมทางรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญและมีบทบาทต่อชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ปริมาณการจราจร

ปริมาณการจราจรทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในปี พ.ศ. 2530 มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ พ.ศ. 2520 เป็นจำนวนมาก แสดงให้เห็นถึงการติดขัดระหว่างพื้นที่ที่มีสูงมาก

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงที่ถูกต้องของเมืองที่มีส่วนร่วม

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ปริมาณการจราจรทางรถยนต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2520-2530

พ.ศ. 2520
 พ.ศ. 2530

1 มม. = 2000 ซม.

ที่มา : แผนที่ 4.9

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนในเขตจังหวัดอ่างทอง ปี พ.ศ. 2520 และ พ.ศ. 2531

| ประเภทยานยนต์ | พ.ศ. 2520 | พ.ศ. 2531 |
|---------------------|-----------|-----------|
| รถยนต์นั่งส่วนบุคคล | 655 | 2,238 |
| รถยนต์โดยสาร | 210 | - |
| รถยนต์บรรทุก | 1,165 | 2,795 |
| รถจักรยานยนต์ | 8,237 | 27,861 |
| รถสามล้อเครื่อง | 12 | 252 |
| รถแทรกเตอร์ | 172 | 541 |
| อื่น | - | 45 |
| รวม | 10,451 | 33,732 |

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.3.2 การขยายตัวของกิจการค้า

จากตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการในช่วงเวลาต่าง ๆ จะเห็นว่า ชุมชนเมืองอ่างทองมีการขยายตัวของกิจการค้าสูงสุดในปี พ.ศ. 2524 - พ.ศ. 2528 โดยมีจำนวนร้านค้าเพิ่มขึ้น 149 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 44.4 การเพิ่มขึ้นของกิจการค้านี้เป็นผลมาจากการขยายตัวของชุมชนเมืองอ่างทอง มีการขยายตัวของร้านค้าออกมาบริเวณสองฟากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3064 เนื่องจากมีการก่อสร้างตลาดสุพรรณบุรี เป็นตลาดแห่งใหม่ซึ่งสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2526 บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 3064 ทำให้ร้านค้าต่าง ๆ จากด้านในย้ายกิจการค้าออกมาเปิดทำการค้าในบริเวณใกล้เคียงกันเพิ่มมากขึ้น การค้าของชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันจึงเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณรอบตลาดเทศบาล 2 ตลาดสุพรรณบุรี และสองฟากทางหลวงหมายเลข 3064 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่สะดวกต่อการติดต่อของประชาชนรอบนอกทำให้พื้นที่ด้านในบริเวณตลาดเทศบาล 1 และตลาดทรัพย์สินฯ มีสภาพซบเซาลง และเปลี่ยนลักษณะการใช้สอยเป็นที่เก็บของและที่อยู่อาศัยไปในที่สุด

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนร้านค้าที่เปิดดำเนินการค้าในแต่ละช่วงเวลา

| ประเภทกิจกรรม | จำนวนกิจการค้าที่เปิดดำเนินการในแต่ละช่วงเวลา | | | | |
|--------------------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | ต่ำกว่า 5 ปี | 6-10 ปี | 11-15 ปี | 16-20 ปี | 21-25 ปี |
| | พ.ศ.2524- 2528 | พ.ศ.2519- 2523 | พ.ศ.2514- 2518 | พ.ศ.2509- 2513 | พ.ศ.2504- 2509 |
| การค้าปลีก | 66 | 52 | 28 | - | 4 |
| การค้าส่ง | 3 | 2 | 2 | - | - |
| การค้าบริการ | 48 | 31 | 6 | 4 | 4 |
| การค้าปลีก-ค้าส่ง | 12 | 24 | 6 | 1 | 2 |
| การค้าปลีก-บริการ | 12 | 6 | 4 | 2 | - |
| การค้าส่ง-บริการ | - | 2 | 4 | - | - |
| การค้าปลีก-ค้าส่ง-บริการ | 8 | 3 | - | - | - |
| รวม | 149 | 120 | 50 | 7 | 10 |

ที่มา : รายงานการวิจัย สำนักผังเมือง

4.3.3 สถานภาพการคลัง

การบริการและการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลเมืองอ่างทองนั้นอาจพิจารณาได้จากสถานภาพทางการคลังของเทศบาล เพราะเป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งต่อการบริหารงานท้องถิ่น หากท้องถิ่นใดมีรายได้สูงสามารถเลี้ยงตัวเองได้โดยไม่ต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากส่วนกลางก็ย่อมมีโอกาสจะบริหารงานของตนได้โดยปราศจากการควบคุมอย่างใกล้ชิดจากส่วนกลาง การคลังของเทศบาลเมืองอ่างทองแบ่งออกเป็น

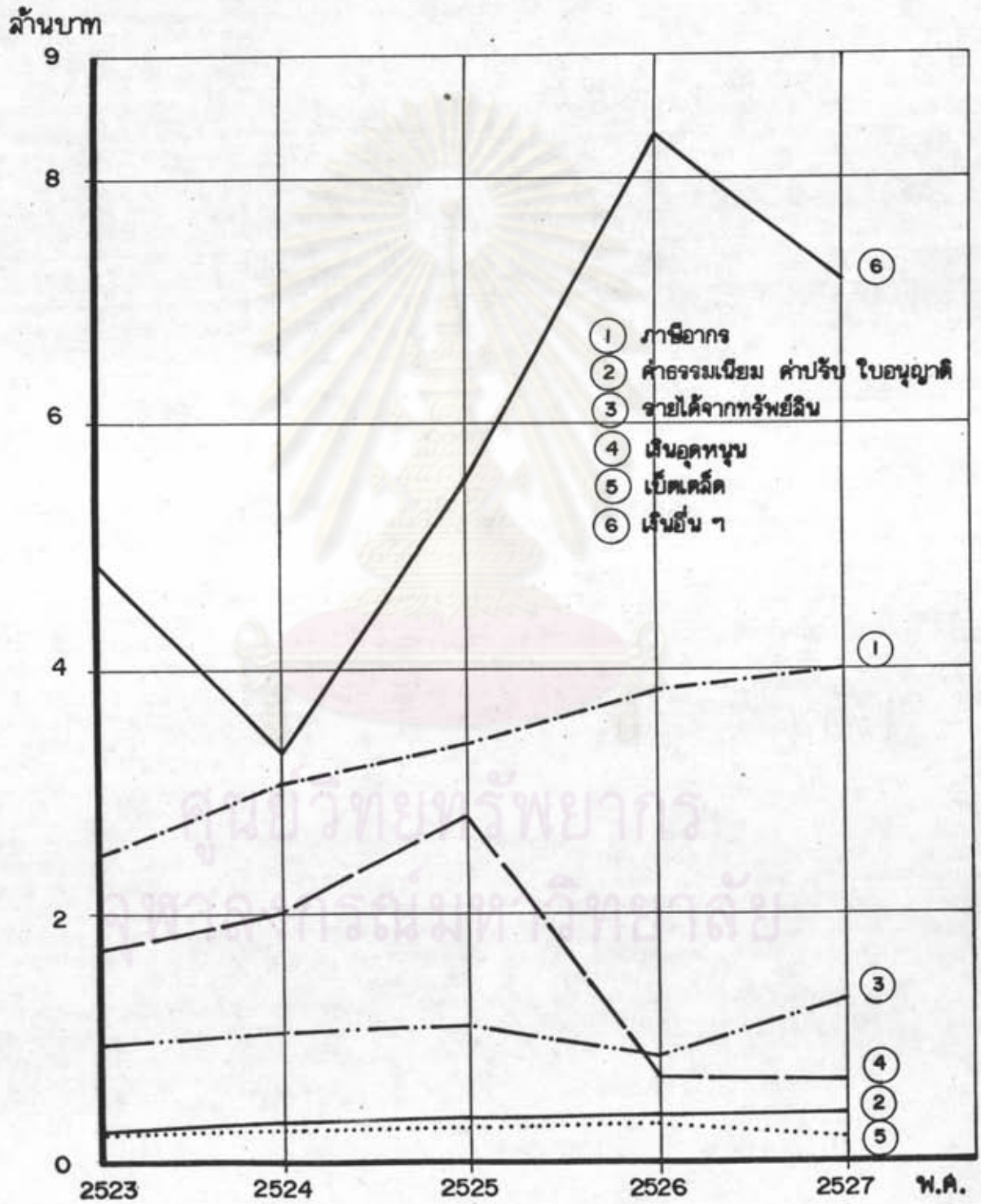
ก. รายรับ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2523-2527) เทศบาลเมืองอ่างทองมีรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.77 (แผนภูมิที่ 4.3) รายรับส่วนใหญ่ได้มาจากหมวดเงินอื่น ๆ ซึ่งได้มาจากเงินสะสมและเงินอุดหนุนเฉพาะกิจ จึงมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 30-60 ของรายรับทั้งหมด ดังนั้นจึงแสดงให้เห็นว่าท้องถิ่นต้องอาศัยความช่วยเหลือจากส่วนกลางมาตลอดจนกระทั่งปัจจุบัน ส่วนรายรับที่ทำรายได้ให้แก่เทศบาลเมืองอ่างทอง รองลงมาได้แก่ หมวดภาษีอากร ซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-30 ของรายรับทั้งหมด

ข. รายจ่าย รายจ่ายส่วนใหญ่จะใช้ไปสำหรับหมวดรายจ่ายพิเศษ รองลงมาได้แก่ หมวดเงินเดือน ค่าจ้าง และค่าตอบแทน ซึ่งในปี พ.ศ. 2526 และ 2527 ลดลงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรายจ่ายในหมวดเงินเดือนของครูมาไว้ในหมวดรายจ่ายพิเศษ

สถานภาพการคลังของเทศบาลเมืองอ่างทอง สรุปได้ว่า การบริหารการคลังของเทศบาลเมืองอ่างทองขาดอิสระการเงินภาษีที่ท้องถิ่นจัดเก็บได้มีจำกัด รายได้ที่ได้รับก็จำกัด คือเป็นเงินอุดหนุนเฉพาะกิจ ทำให้การบริหารและการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากส่วนกลาง การบริหารและพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลจึงขาดความคล่องตัวและการพัฒนาได้ไม่เต็มที่ (แผนภูมิที่ 4.4)

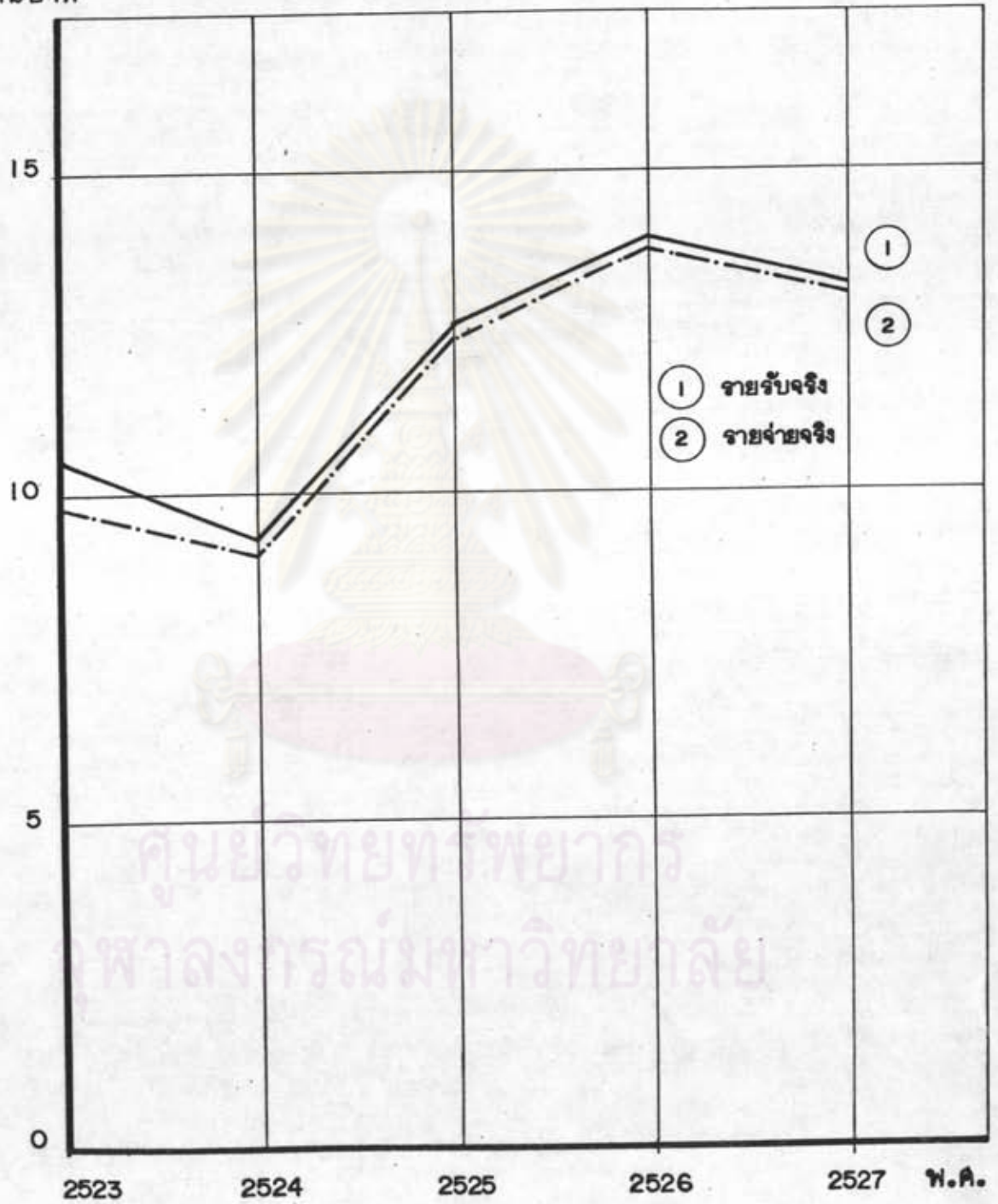
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงรายรับประเภทต่าง ๆ ของเทศบาลเมืองอ่างทอง ปี พ.ศ. 2523-2527



แผนภูมิที่ 4.4 แสดงรายรับจริง-รายจ่ายจริง ปี พ.ศ. 2523-2527

ล้านบาท



ศูนย์วิทยการพยาบาล
พาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

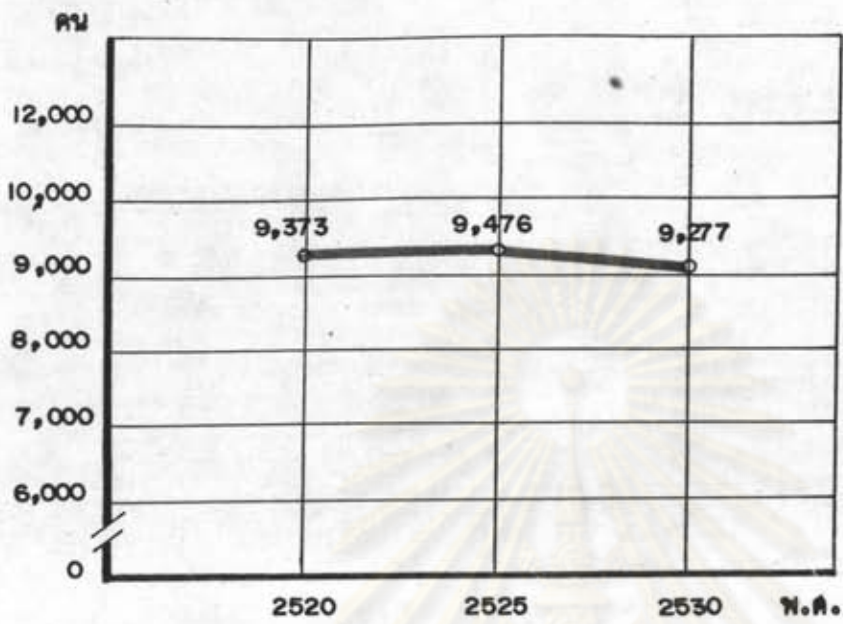
4.3.4 การขยายตัวของประชากร

การขยายตัวของประชากรชุมชนเมืองอ่างทอง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520-พ.ศ. 2530 ดังปรากฏในแผนภูมิที่ 4.5 จะเห็นว่า การขยายตัวของประชากรลดลงจากในช่วง พ.ศ. 2509 - พ.ศ. 2519 โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2525 - พ.ศ. 2530 จำนวนประชากรในเขตเทศบาลมีจำนวนลดลงทำให้อัตราการขยายตัวของประชากรในชุมชนเมืองอ่างทองมีค่าติดลบเท่ากับ -2.1 เนื่องจากชุมชนเมืองอ่างทองไม่มีแหล่งงานหรือสิ่งดึงดูดให้ประชาชนจากพื้นที่รอบนอกย้ายเข้ามาประกอบอาชีพหรือตั้งถิ่นฐานอยู่ภายในเขตเทศบาล ประชาชนส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นประกอบอาชีพในการเกษตรและค้าขาย สภาพเศรษฐกิจและสังคมทำให้ชุมชนเมืองอ่างทองไม่ค่อยเจริญเท่าที่ควรการขยายตัวของประชากรจึงเป็นไปอย่างช้า ๆ และมีแนวโน้มลดลง (แผนภูมิที่ 4.5)

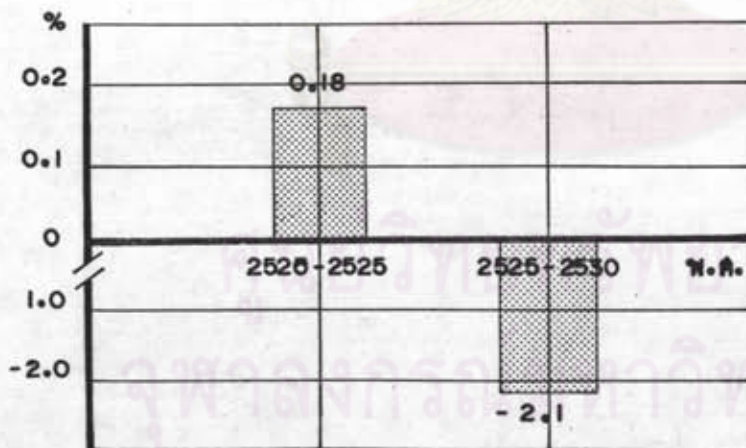
จากตารางที่ 4.9 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรในเขตเทศบาลเมืองอ่างทอง จะเห็นว่า ลักษณะการเปลี่ยนแปลงประชากรของชุมชนเมืองอ่างทองคล้ายกับเมืองอื่น ๆ กล่าวคือ มีโรงพยาบาลตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนอกจากจะให้บริการแก่ประชากรในเขตเทศบาลแล้วประชากรจากภายนอกก็เข้ามาให้บริการ ดังจะเห็นได้จากอัตราการเกิดที่ค่อนข้างสูงซึ่งเป็นไปในลักษณะที่อัตราการอพยพออกสูงเช่นเดียวกันในแต่ละปี ส่วนอัตราการตายปกติ

สำหรับอัตราการย้ายเข้านี้ค่อนข้างปกติ สภาพของชุมชนเมืองอ่างทองยังไม่เจริญเท่าที่ควรเมื่อเทียบกับเมืองอื่น ๆ เช่น อยุธยา, ลพบุรี เป็นต้น แต่ก็ยังมีประชากรอพยพเข้ามาประกอบอาชีพหางานทำหรือมาทำครอบครัว ส่วนการอพยพออกนั้น นอกจากจะเป็นประชากรภายนอกเขตเข้ามาใช้บริการของโรงพยาบาลแล้วแจ้งย้ายออก ยังมีประชากรซึ่งอยู่ภายในเขตเทศบาลย้ายออกไปเช่นเดียวกัน ประชากรที่ย้ายออกไปส่วนใหญ่ออกไปประกอบอาชีพในเมืองอื่น ๆ ซึ่งมีความเจริญกว่า รongลงมากก็เพื่อการศึกษาสมรสและอื่น ๆ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาสภาพการเปลี่ยนแปลงของประชากรแล้วคาดว่า แนวโน้มของประชากรอยู่ในอัตราค่อนข้างคงที่และไม่สูงนัก เนื่องจากชุมชนเมืองอ่างทองเป็นเพียงชุมชนให้บริการทางด้านการค้าแก่พื้นที่เกษตรโดยรอบ ไม่มีสิ่งดึงดูดให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากรในลักษณะที่รวดเร็ว



จำนวนประชากร
ของชุมชนเมืองอ่างทอง
ปี พ.ศ. 2520-2530



อัตราการขยายตัวของประชากร
พ.ศ. 2520-2530

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากร

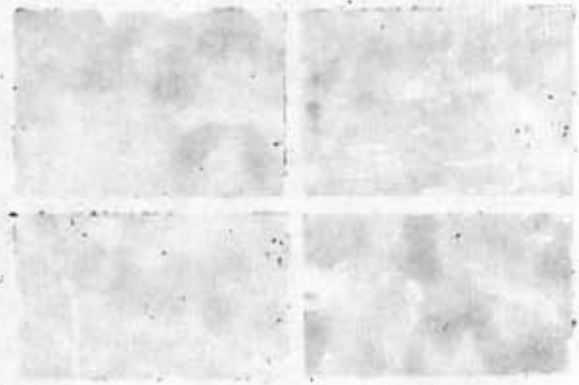
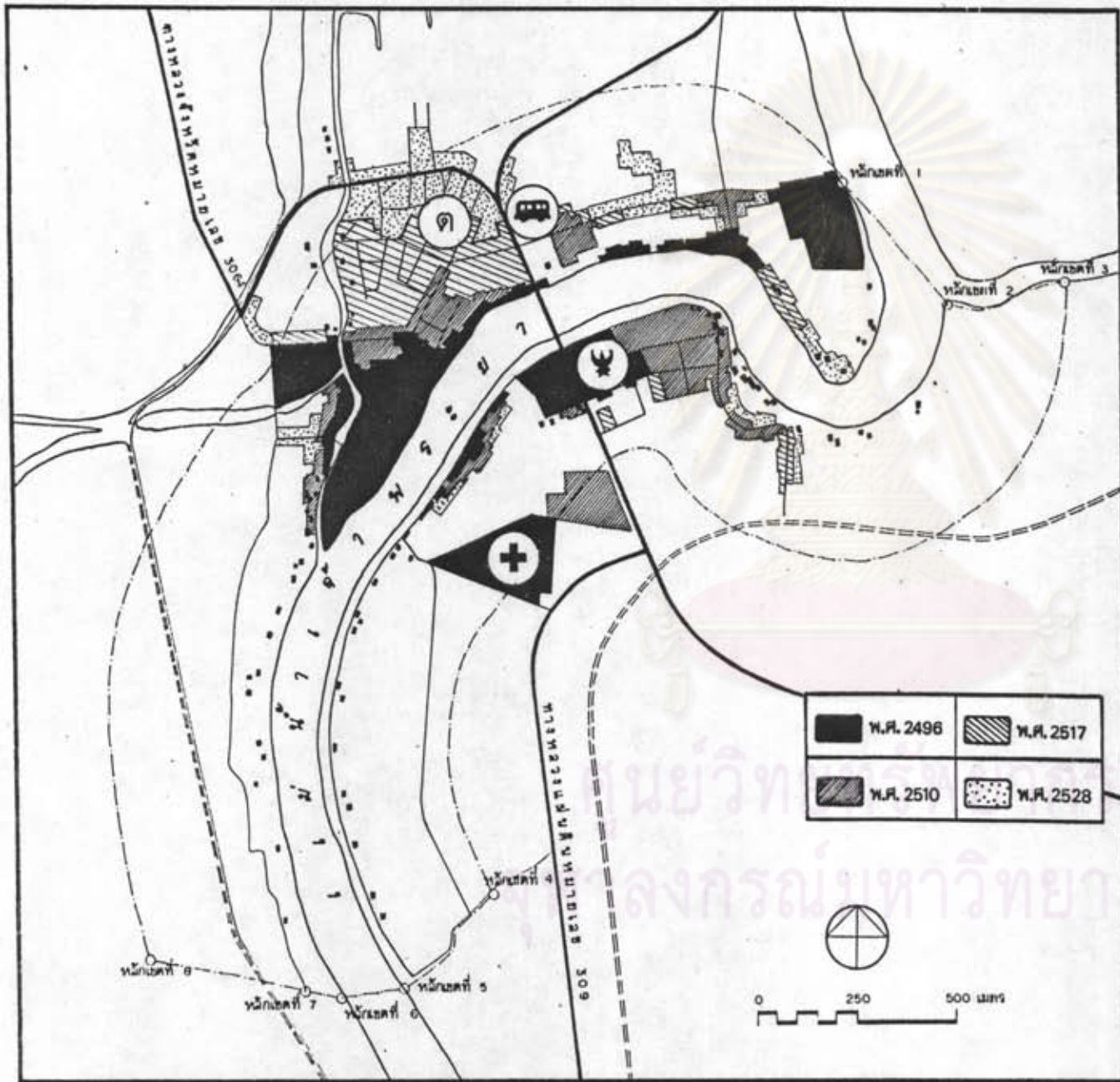
4.3.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินชุมชนเมืองอ่างทอง

ปี พ.ศ. 2520-2530

ชุมชนเมืองอ่างทองในระยะนี้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน

ขอบเขตของเมืองขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวาง โดยในปี พ.ศ. 2528 การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทองมีพื้นที่ประมาณ 646.6 ไร่ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2520 ประมาณ 1.5 เท่า โดยพื้นที่เมืองเกือบทั้งหมดขยายออกไปอยู่ภายใต้อิทธิพลของเส้นทางรถยนต์

การขยายตัวของชุมชนเมืองอ่างทองในช่วงนี้เป็นระยะของการสัญจรทางรถยนต์ การคมนาคมขนส่งที่สะดวกรวดเร็วและทั่วถึงทำให้ประชาชนรอบนอกเข้ามาทำการค้าและใช้บริการภายในชุมชนเมืองอ่างทองได้เพิ่มขึ้น การขยายตัวของชุมชนเมืองอ่างทองได้มีการขยายตัวไปทางทิศเหนือต่อจากการขยายตัวในปี พ.ศ. 2520 บ้านเรือน, ร้านค้าขยายตัวไปตามสองฟากถนนและพื้นที่ซึ่งอยู่ถัดออกไปจากสองฟากถนนซึ่งสามารถติดต่อกับถนนได้สะดวก ในปี พ.ศ. 2525 ได้มีการก่อสร้างตลาดสุพรรณบุรี ซึ่งเป็นตลาดของเอกชนสร้างขึ้นอาคารพาณิชย์ ถูกสร้างขึ้นสองฟากทางหลวงหมายเลข 3064 ร้านค้าและพ่อค้าแม่ค้าหาบเร่ต่าง ๆ ได้ย้ายมาทำการค้าขายบริเวณรอบตลาดแห่งใหม่และริมทางหลวง บริเวณศูนย์กลางเมืองได้ขยายตัวขึ้นไปทางเหนือตามการเปลี่ยนแปลงของตลาดสดขึ้นไปอยู่ใกล้ทางหลวงหมายเลข 3064 และมีบางส่วนขยายออกไปนอกเขตเทศบาล ในขณะที่เดียวกับตลาดเทศบาล 1 เริ่มซบเซาแม่ค้าส่วนใหญ่ได้ย้ายออกไปค้าขายกันบริเวณตลาดใหม่ และต่อมาตลาดแห่งนี้ได้ใช้เป็นสถานที่ขนถ่ายสินค้าเกษตรกรรม พื้นที่ด้านในซึ่งเป็นชุมชนเดิมริมแม่น้ำเจ้าพระยากลายเป็นพื้นที่ที่ขาดการเข้าถึงเปลี่ยนสภาพจากเดิมที่ใช้ทำการค้าเป็นโกดังเก็บของ, ที่พักอาศัยหรือถูกปิดไว้ ร้านค้าทั้งหมดได้ย้ายออกไปเปิดร้านใหม่ตามการขยายตัวของเมือง บริเวณชุมชนเดิมปัจจุบันมีสภาพเป็นห้องแถวไม้ 2 ชั้น สภาพอาคารทรุดโทรมมากส่วนใหญ่ใช้เป็นที่พักอาศัย และบางส่วนได้ถูกไฟไหม้ในปี พ.ศ. 2521 จึงได้ก่อสร้างเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยใหม่ ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นสถานที่ราชการและที่พักอาศัยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก การขยายตัวที่เกิดขึ้นเป็นการขยายตัวของที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นลักษณะบ้านเดี่ยวขยายตัวออกไปบริเวณทางหลวงหมายเลข 334 ซึ่งเป็นบริเวณนอกเขตเทศบาล (แผนที่ 4.10)



ขานการค้ำของชุมชนเมืองอ่างทองได้ขยายตัวออกมาถึงริมทางหลวง พร้อมกับการสร้างตลาดแห่งใหม่ในบริเวณนี้ ตลาดเทศบาล 1 และร้านค้ำด้านในขอบเขาดวง การค้ำส่วนใหญ่เกิดขึ้นเฉพาะด้านนอกใกล้ทางหลวง

การศึกษา การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แลดง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2528

| | | | |
|---|-----------------|---|-------------------|
| ๑ | ขานการค้ำ, ตลาด | + | โรงพยาบาล |
| ☎ | สถานีราชการ | 🚌 | สถานีขนส่ง บ.ธ.ส. |

ที่มา: หังเมืองอ่างทอง สำนักหังเมือง แรงที่ 4.10

สรุป

การขยายตัวของชุมชนเมืองอ่างทองในช่วงนี้ยังคงมีการขยายตัวต่อไป โดยเฉพาะบริเวณย่านการค้าของเมืองได้ขยายตัวออกมาถึง 2 ฝากทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 เนื่องจากในปี พ.ศ. 2525 มีการก่อสร้างตลาดแห่งใหม่ คือ ตลาดสุพรรณบุรี ร้านค้าส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นบริเวณนี้ได้ย้ายกิจการของตนจากบริเวณด้านในของชุมชนออกมาสู่ด้านนอกทำให้พื้นที่ด้านในถูกใช้ประโยชน์น้อยลง เนื่องจากมีการเข้าถึงที่ลดลง ดังนั้นพื้นที่จึงถูกใช้เป็นที่เก็บของที่พักอาศัย หรือถูกปิดทิ้งไว้มากขึ้น การคมนาคมทางรถยนต์ที่สะดวกรวดเร็วในปัจจุบันทำให้ประชาชนจากทุกส่วนของพื้นที่ภายในจังหวัดสามารถเดินทางเข้ามาทำการค้าและใช้บริการภายในชุมชนเมืองอ่างทองได้สะดวก ในขณะที่เดียวกันการเดินทางที่สะดวกทำให้ประชาชนสามารถเลือกเดินทางไปใช้บริการในชุมชนใกล้เคียงที่ตนพอใจได้ การตั้งถิ่นฐานของประชาชนไม่จำเป็นต้องรวมกลุ่มกันอยู่ในชุมชนเมืองอ่างทองอีกต่อไป และการที่ชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันทำหน้าที่เพียงเป็นศูนย์กลางซื้อขายผลผลิตการเกษตรและค้าขายบริการให้แก่พื้นที่โดยรอบซึ่งเป็นชุมชนเกษตรกรรมมีลักษณะเศรษฐกิจแบบคงที่และไม่มีแหล่งงานหรืออุตสาหกรรมใด ๆ จึงทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจและประชาชนเป็นไปอย่างช้า ๆ






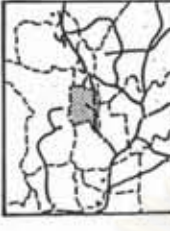






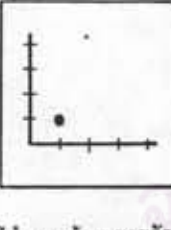
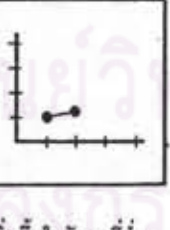

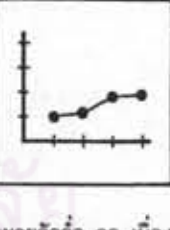




จะเห็นว่าวิวัฒนาการการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองอ่างทองเกิดขึ้นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน สภาพของชุมชนเมืองอ่างทองมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก จากเดิมที่เคยตั้งถิ่นฐานทำการค้าขายกันอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามาสู่การตั้งถิ่นฐาน 2 ฝากถนนมีการขยายตัวตามแนวยาวของถนนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองถึง 3 ครั้ง จากบริเวณตลาดทรัพย์สินฯ, ตลาดเทศบาล 1 มาสู่บริเวณตลาดสุพรรณบุรี ลักษณะของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเป็นลักษณะของการขยายตัวของบริเวณการค้ามากกว่าจะเป็นการขยายตัวออกไปของย่านการค้า เพราะเมื่อย่านการค้าได้ขยายตัวออกไปแล้ว บริเวณย่านการค้าเดิมก็ซบเซาและมีการทำการค้าน้อยลง ดังนั้นในปัจจุบันบริเวณการค้าจึงกระจุกตัวอยู่บริเวณด้านนอกของชุมชนริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนเมืองอ่างทองเติบโตไปตามยุทธศาสตร์หน่วยงานท้องถิ่นไม่มีการวางแผนจัดการ ประกอบกับท้องถิ่นไม่มีรายได้เพียงพอที่จะสร้างบริการสาธารณะ การก่อสร้างตลาดและอาคารพาณิชย์ ตลอดจนโครงข่ายถนนจึงเป็นการลงทุนโดยภาคเอกชนเป็นผู้นำการพัฒนามุ่งออกไปตามสาธารณูปโภคที่มีอยู่แล้วเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียวไม่ได้คำนึงถึงสภาพของเมืองที่ต้องสูญเสียความน่าอยู่และโอกาสใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ชุมชนเมืองอ่างทองจึงมีการใช้ประโยชน์ทางการค้าเพียงเฉพาะ

บริเวณด้านนอกใกล้ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 โดยปล่อยให้พื้นที่ด้านในสูญเสียโอกาสในการใช้ประโยชน์ลงไป (แผนภูมิที่ 4.6)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.6 วิวัฒนาการชุมชนเมืองอ่างทอง

| | ระยะการตั้งถิ่นฐาน (ตั้งแต่อดีต - พ.ศ. 2500) | ระยะการตั้งถิ่นฐานและทางบก (พ.ศ. 2500 - พ.ศ. 2520) | ระยะการตั้งถิ่นฐานทางบก (พ.ศ. 2520 - พ.ศ. 2530) | |
|----------------|--|--|--|---|
| การตั้งถิ่นฐาน |  <ul style="list-style-type: none"> - อาศัยการตั้งถิ่นฐานเป็นกลุ่มมีโครงข่ายการตั้งถิ่นฐานหนาแน่น |  <ul style="list-style-type: none"> - ยังคงมีการตั้งถิ่นฐาน  <ul style="list-style-type: none"> - ลดบทบาทความสำคัญและการคมนาคมลงมาก |  <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีบทบาทต่อชุมชน | <p>การตั้งถิ่นฐานลดบทบาทจนไม่มีการคมนาคมทางน้ำ</p> |
| โครงข่ายถนน |  <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนเมืองอ่างทองตั้งอยู่โดยรอบเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทางถนน |  <ul style="list-style-type: none"> - เริ่มมีโครงข่ายเชื่อมต่อแต่ภายในจังหวัดซึ่งมีการใช้ทางน้ำอยู่  <ul style="list-style-type: none"> - โครงข่ายหนาแน่นมากขึ้นการติดต่อทางรถยนต์สะดวก รวดเร็ว ใช้งานมาก |  <ul style="list-style-type: none"> - ทุกส่วนของพื้นที่ในจังหวัดสามารถติดต่อได้โดยทางรถยนต์ | <p>โครงข่ายถนนหนาแน่นขึ้นและเข้าไปมีบทบาทต่อชุมชนเมืองอ่างทอง</p> |
| การใช้ที่ดิน |  <ul style="list-style-type: none"> - อยู่กับหนาแน่น 2 ฝั่งแม่น้ำ - ศูนย์กลางการค้าในเขตตะนาว |  <ul style="list-style-type: none"> - เปลี่ยนแปลงเล็กน้อยบริเวณที่อยู่อาศัยเพิ่ม  <ul style="list-style-type: none"> - ขอบเขตการค้ากว้างไกล เศรษฐกิจขยายตัว - การใช้ที่ดินเปลี่ยนไปเป็น 2 ข้างถนน |  <ul style="list-style-type: none"> - ขยายตัวออกมาริมทางหลวง - ขบวนการค้าเกิดหนาแน่นเฉพาะริมทางหลวง | <p>การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงจาก 2 ฝั่งแม่น้ำไปสู่ 2 ข้างถนน</p> |
| ประชากร |  <ul style="list-style-type: none"> - มีจำนวนน้อยขยายตัวช้าไม่มีถึงสูงสุด - ประชากร 5715 คน |  <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำ - อัตราขยายตัว 1.12%  <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มขึ้นสูงมาก - อัตราขยายตัว 4.24% |  <ul style="list-style-type: none"> - ขยายตัวต่ำ-ลด เนื่องจากสามารถเดินทางได้สะดวกไม่จำเป็นต้องอยู่ในชุมชน -0.09 | <p>ประชากรเพิ่มสูงในช่วงการตั้งถิ่นฐานและบนที่ดินเข้ามาใหม่ ๆ</p> |
| ศูนย์กลางเมือง |  <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์กลางตั้งอยู่ริมแม่น้ำ |  <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์กลางตั้งอยู่ริมแม่น้ำเพิ่มเติม  <ul style="list-style-type: none"> - มีการสร้างตลาดแห่งใหม่เกิดศูนย์กลาง 2 แห่งศูนย์กลางเดิมเริ่มขยาย |  <ul style="list-style-type: none"> - มีการสร้างตลาดแห่งใหม่เกิดศูนย์กลางใหม่ริมทางหลวง ศูนย์กลางเดิมขยาย | <p>ศูนย์กลางขยายตัวตามตลาดและการขยายตัวของขบวนการค้า</p> |
| | <p>ใช้การตั้งถิ่นฐานชุมชนเกิดขึ้น 2 ฝั่งแม่น้ำและเป็นศูนย์กลางในเขตตะนาว</p> | <p>ถนน เริ่มเข้ามาบทบาท ตลาดกว้างไกลออกไป ประชากรเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากขึ้น การใช้ที่ดินขยายตัวจาก 2 ฝั่งแม่น้ำไปเป็นการตั้งถิ่นฐาน 2 ข้างถนน</p> | <p>ใช้การตั้งถิ่นฐานทางรถยนต์ ขบวนการค้าขยายตัวถึงทางหลวง ประชากรลดลง ให้เห็นว่าชุมชนเมืองอ่างทอง บริหารการค้าแก่พื้นที่โดยรอบเป็นส่วนใหญ่</p> | |

4.4 กิจกรรมภายในชุมชน

4.4.1 การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทอง

ชุมชนเมืองอ่างทองปัจจุบันส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มหนาแน่นบริเวณฝากใต้ของทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 บริเวณระหว่างถนนเทศบาล 2 และถนนเทศบาล 10 ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนศูนย์ราชการตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา นอกนั้นชุมชนจะกระจัดกระจายทั่วไปตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ ดังนี้

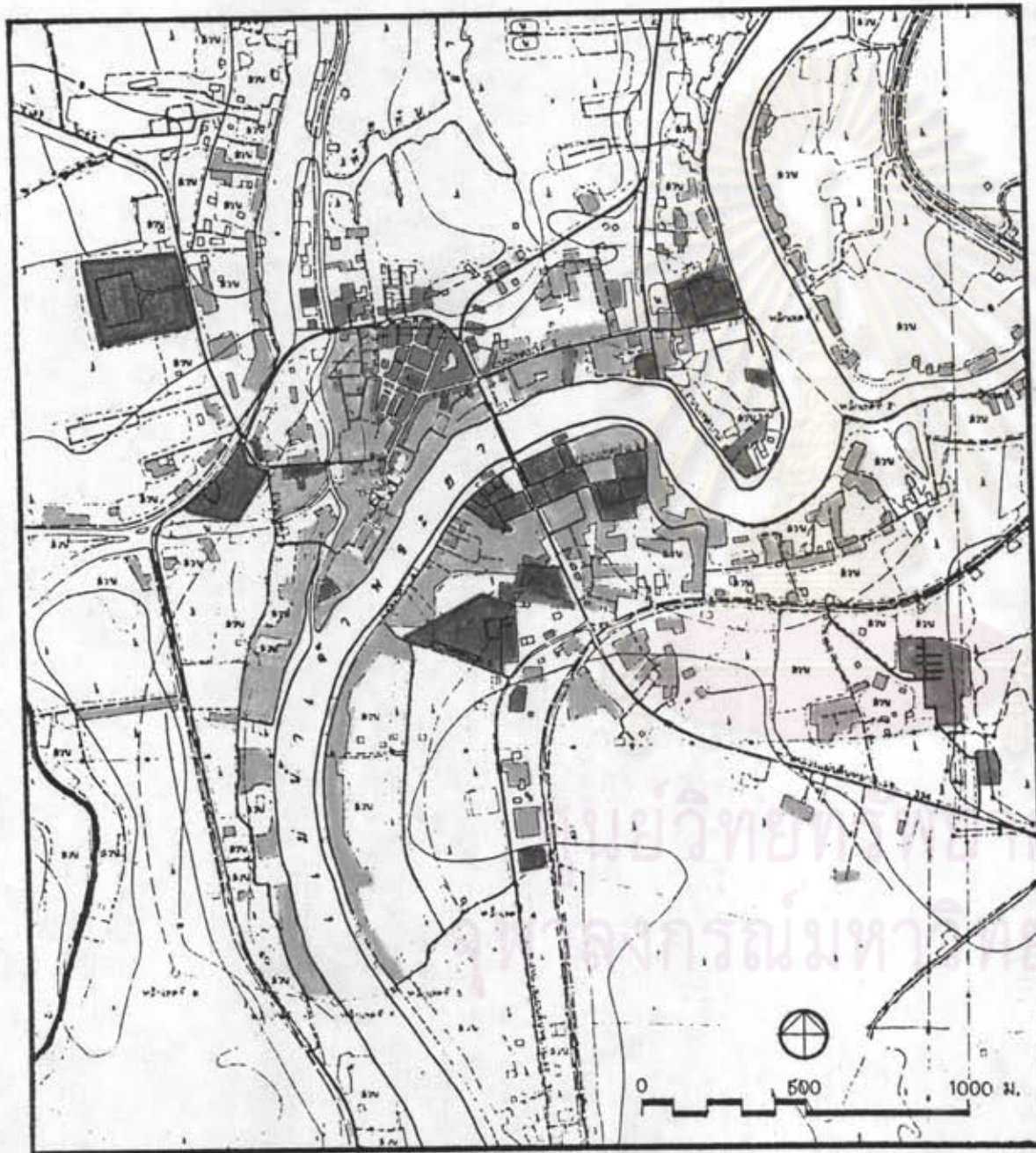
บริเวณพาณิชยกรรม ปัจจุบันส่วนใหญ่จับกลุ่มหนาแน่นบริเวณทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064, ถนนเทศบาล 2 และถนนเทศบาล 10

บริเวณที่พักอาศัย กระจายตัวอยู่รอบ ๆ บริเวณพาณิชยกรรมและเกาะกลุ่มอยู่ตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา, คลองศาลาแดง, คลองบางแก้ว และริมถนนสายต่าง ๆ ได้แก่ ถนนเทศบาล 1, ถนนเทศบาล 5 เป็นต้น









บริเวณอุตสาหกรรมและคลังสินค้า กระจายอยู่ทั่วไปทั้งในเขตและนอกเขตเทศบาล ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กที่ให้บริการแก่ชุมชนในท้องถิ่น ที่มีมากที่สุดก็คือ อุตสาหกรรมบริการซ่อมเครื่องยนต์, เชื่อม, อีกร รองลงมาได้แก่ โรงงานผลิตวัสดุก่อสร้างและโรงพิมพ์

บริเวณสถาบันการศึกษา สถาบันราชการและสถาบันศาสนา จะมีการกระจายอยู่ทั่วไปทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และสำหรับศูนย์ราชการส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา (แผนที่ 4.11)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สัญลักษณ์

-  ที่อยู่อาศัย
-  พานิชยกรรม
-  อุทยานกรรม
-  โคตงเก็บของ
-  วัด ศาลนถถาน
-  ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท
สถานีขนส่ง ไปรษณียโทรเลข
-  โรงเรียน วิทยาลัย
-  ลถานที่ราชการ

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองรัตนโกสินทร์

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2528

ก. สถานที่ราชการ

ชุมชนเมืองอ่างทองเป็นที่ตั้งของจังหวัดและอำเภอเมืองจึงเป็นศูนย์กลางของหน่วยราชการต่าง ๆ ทั้งในจากส่วนกลางและส่วนภูมิภาค สถานที่ราชการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ ศาลากลาง, ศาลจังหวัด, ที่ว่าการอำเภอเมืองอ่างทอง, ห้องสมุดประชาชน, โรงพยาบาล ตลอดจนบ้านพักข้าราชการซึ่งอยู่ด้านหลังศาลากลางจังหวัด เป็นต้น ซึ่งเป็นสถานที่ที่ตั้งของหน่วยงานราชการมาแต่เดิม สำหรับหน่วยงานราชการที่กระจายอยู่บริเวณรอบนอก ได้แก่ พาณิชยจังหวัด, สำนักงานที่ดินจังหวัด, สำนักงานเทศบาล, อุตสาหกรรมจังหวัด, เกษตรจังหวัด เป็นต้น (แผนที่ 4.12)

สถาบันราชการที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองอ่างทองมี 53 หน่วยงาน ซึ่งในจำนวนนี้อยู่ในศาลากลางจังหวัดและบริเวณ 17 หน่วยงาน อยู่ที่ทำการอำเภอเมืองอ่างทอง 12 หน่วยงาน นอกนั้นเป็นเอกเทศและเป็นส่วนหนึ่งของบริเวณอื่น

ข. สถานศึกษา

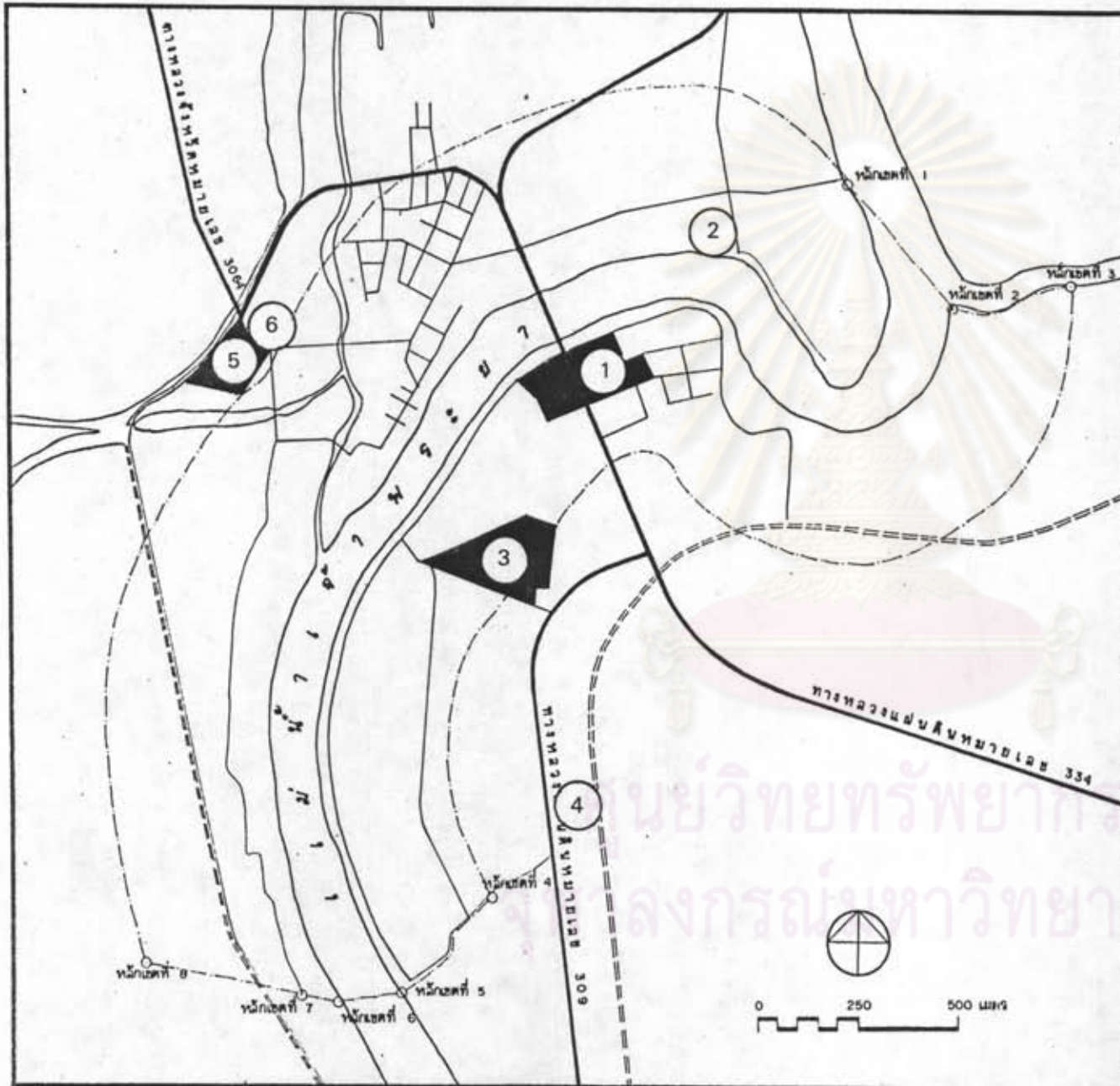
ภายในชุมชนเมืองอ่างทองนอกจากจะเป็นศูนย์กลางการบริหารการปกครองแล้วยังเป็นศูนย์กลางการศึกษาเนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา รวมทั้งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนประจำจังหวัดชาย-หญิง จึงเป็นที่ดึงดูดนักเรียนจากต่างอำเภอให้เข้ามาทำการศึกษาภายในชุมชนเมืองอ่างทอง ภูมิลำเนาของนักเรียนส่วนใหญ่จึงอยู่ภายนอกเขตเทศบาลเมืองอ่างทอง ดังนั้นในช่วงเวลาเช้า-เย็นจึงมีการเดินทางของนักเรียนเข้า-ออกชุมชนเมืองอ่างทองเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะบริเวณริมทางหลวงหมายเลข 3,064 ซึ่งเป็นจุดขึ้นลงรถโดยสาร

โรงเรียนในระดับอนุบาลถึงระดับประถมศึกษา มีจำนวน 3 โรงเรียน มีจำนวนนักเรียนรวมกันทั้งสิ้น 2,135 คน กระจายอยู่ทั่วไป

ระดับมัธยมศึกษา มีจำนวน 2 โรงเรียน มีจำนวนนักเรียนรวมกัน 2858 คน เป็นโรงเรียนประจำจังหวัดชาย-หญิงแยกกัน แต่เดิมโรงเรียนทั้ง 2 แห่งนี้ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล ต่อมาสถานที่เดิมคับแคบจึงได้ย้ายออกไปอยู่นอกเขตเทศบาล

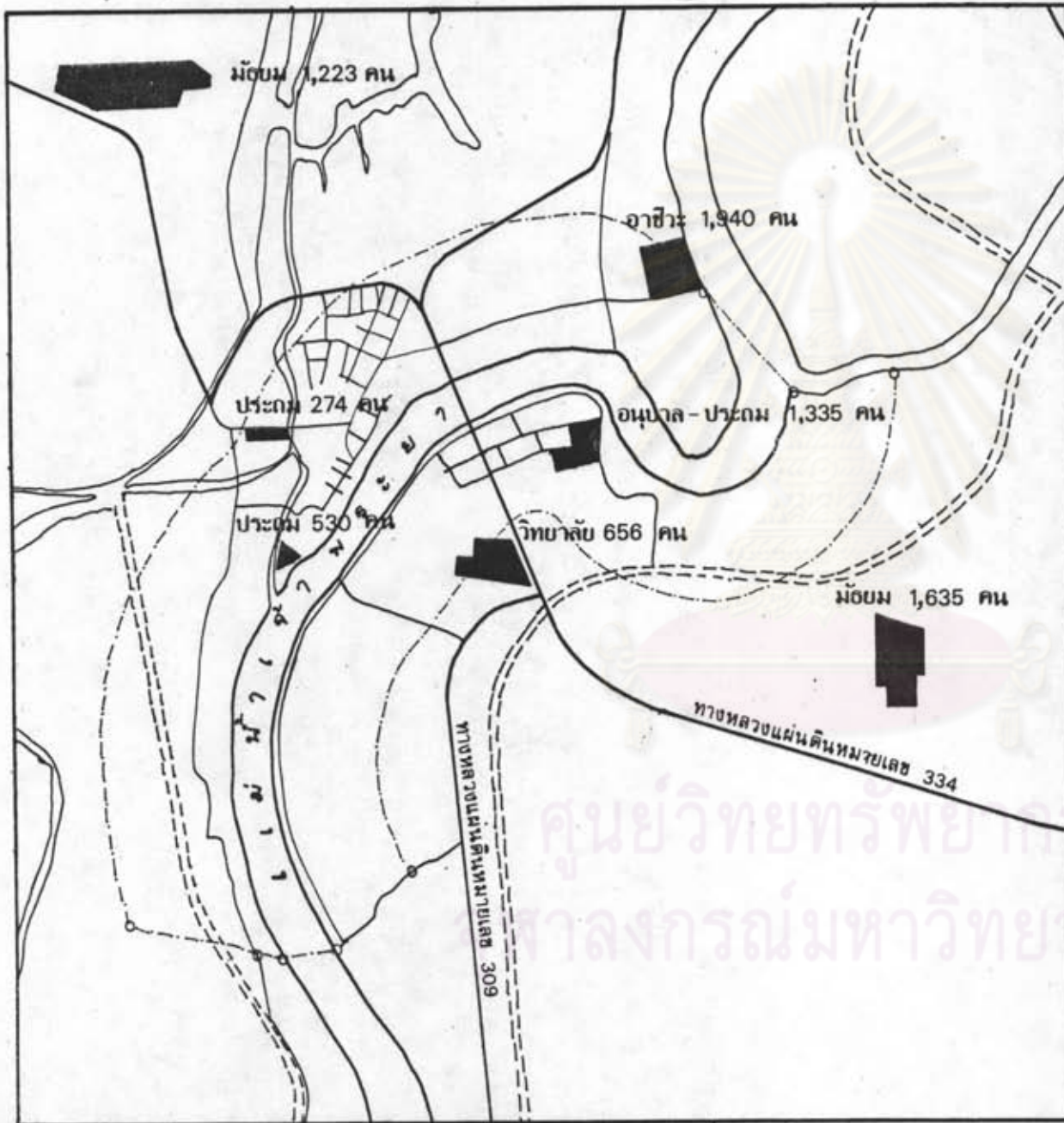
ระดับอาชีวศึกษา ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคอ่างทอง เปิดสอนในระดับ ปวช. ถึง ปวส. ตั้งอยู่ปลายถนนเทศบาล 10 มีจำนวนนักเรียน 1,940 คน

ระดับวิทยาลัย ได้แก่ วิทยาลัยนาฏศิลป์อ่างทอง ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 มีจำนวนนักเรียน 656 คน (แผนที่ 4.13)



- ① ศูนย์ราชการ
ศาลากลาง
ศาลาจังหวัด
ที่ว่าการอำเภอเมือง
กองกำกับการตำรวจภูธร
ห้องสมุดประชาชน
- ② สำนักงานเทศบาลเมืองอ่าทอง
- ③ โรงพยาบาล
- ④ สำนักงานที่ดินจังหวัด
- ⑤ สำนักงานชลประทาน
- ⑥ ป่าไม้จังหวัด
พาณิชย์จังหวัด

| | |
|---|---------------|
| การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองเชียงใหม่ | |
| กรณีศึกษา เมืองอ่าทอง, เมืองดิ่งหู้บุรี | |
| แสดง | สถานที่ราชการ |
| | |
| ที่มา: | แผนที่ 4.12 |



สถานศึกษา

ชุมชนเมืองอ่างทองเป็นศูนย์กลางทางด้าน
การศึกษาแก่พื้นที่โดยรอบ ประกอบด้วยการศึกษาระดับอาชีวศึกษา
1 แห่ง ระดับมัธยมศึกษา 2 แห่ง และระดับอนุบาล
- ประถมศึกษา 3 แห่ง โรงเรียนต่าง ๆ อยู่กระจายทั้ง 2 มิ่ง
ประกอบด้วยนักเรียนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่นอกเขตเทศบาล
ทำให้เกิดการเดินทางเข้ามาในชุมชนจากพื้นที่โดยรอบ และการ
เดินทางคัดค้านภายในพื้นที่ชุมชนสูง โดยเฉพาะบนทางหลวง
หมายเลข 3064

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองอัมรินทร์

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง สถานศึกษา

ค. ศาสนสถาน

วัด ซึ่งถือเป็นศูนย์รวมทางด้านจิตใจของสังคมไทยมาแต่อดีต ภายในชุมชนเมืองอ่างทองประกอบด้วยวัดจำนวน 5 แห่ง กระจายตั้งอยู่ทั่วไปภายในชุมชน เป็นที่ประกอบพิธีกรรมและวันสำคัญทางศาสนาเป็นศูนย์กลางของชุมชนในเขตละแวกบ้าน นอกจากนี้ยังมีโรงเรียน 1 แห่ง (แผนที่ 4.14)

ง. สถานที่พักผ่อน

เนื่องจากชุมชนเมืองอ่างทองเป็นชุมชนขนาดเล็กมีจำนวนประชากรไม่มากนักที่จะสนับสนุนกิจกรรมด้านบันเทิงต่าง ๆ ให้ดำเนินอยู่ได้ ประกอบกับประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางการเกษตรกรรมและค้าขายใช้ชีวิตด้วยความเรียบง่ายทำให้ภายในชุมชนเมืองอ่างทองไม่มีสถานบริการด้านบันเทิงจะมีก็แต่เพียงสถานที่พักผ่อน, ออกกำลังกาย เล่นกีฬาต่าง ๆ ปัจจุบันใช้ที่ว่างริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้าศาลากลางเป็นสถานที่พักผ่อนออกกำลังกายและสนามเด็กเล่นของชาวเมือง ส่วนทางด้านมหรสพบันเทิงในอดีตภายในชุมชนเมืองอ่างทองได้เคยมีโรงภาพยนตร์บริเวณตลาดสวนจันทร์ แต่ต่อมาได้เลิกกิจการไปการบันเทิงต่าง ๆ ของคนในชุมชนจึงได้จากการชมวิดีโอ, การฉายหนังกลางแปลง, งานวัดที่จัดขึ้นและการเดินทางไปใช้บริการด้านบันเทิงในจังหวัดใกล้เคียง

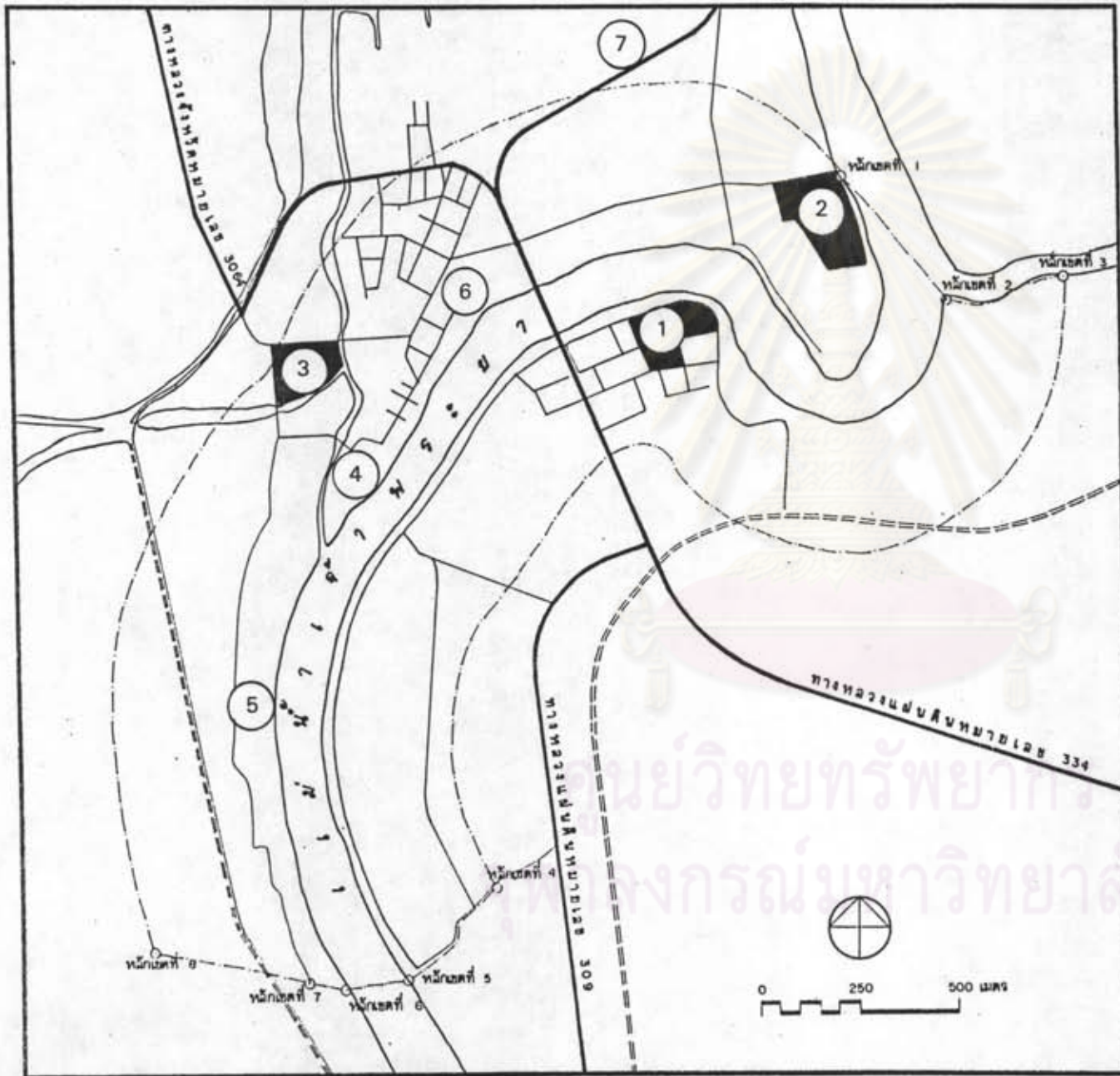
จ. ที่พักอาศัย

สำหรับที่อยู่อาศัยภายในชุมชนเมืองอ่างทองส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ทั่วไปและพบหนาแน่นบริเวณรอบย่านการค้าและริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถจำแนกลักษณะที่อยู่อาศัยตามความหนาแน่นออกเป็น 3 ประเภท คือ

บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ได้แก่ บริเวณย่านการค้าซึ่งเป็นสถานที่ทำการค้าและอยู่อาศัยร่วมกัน มีรูปแบบอาคารในลักษณะอาคารแถว และพื้นที่โดยรอบย่านการค้าซึ่งมีรูปแบบอาคารในลักษณะอาคารเดี่ยว รวมทั้งชุมชนแออัดที่ตั้งอยู่บริเวณหลังตลาดเทศบาล

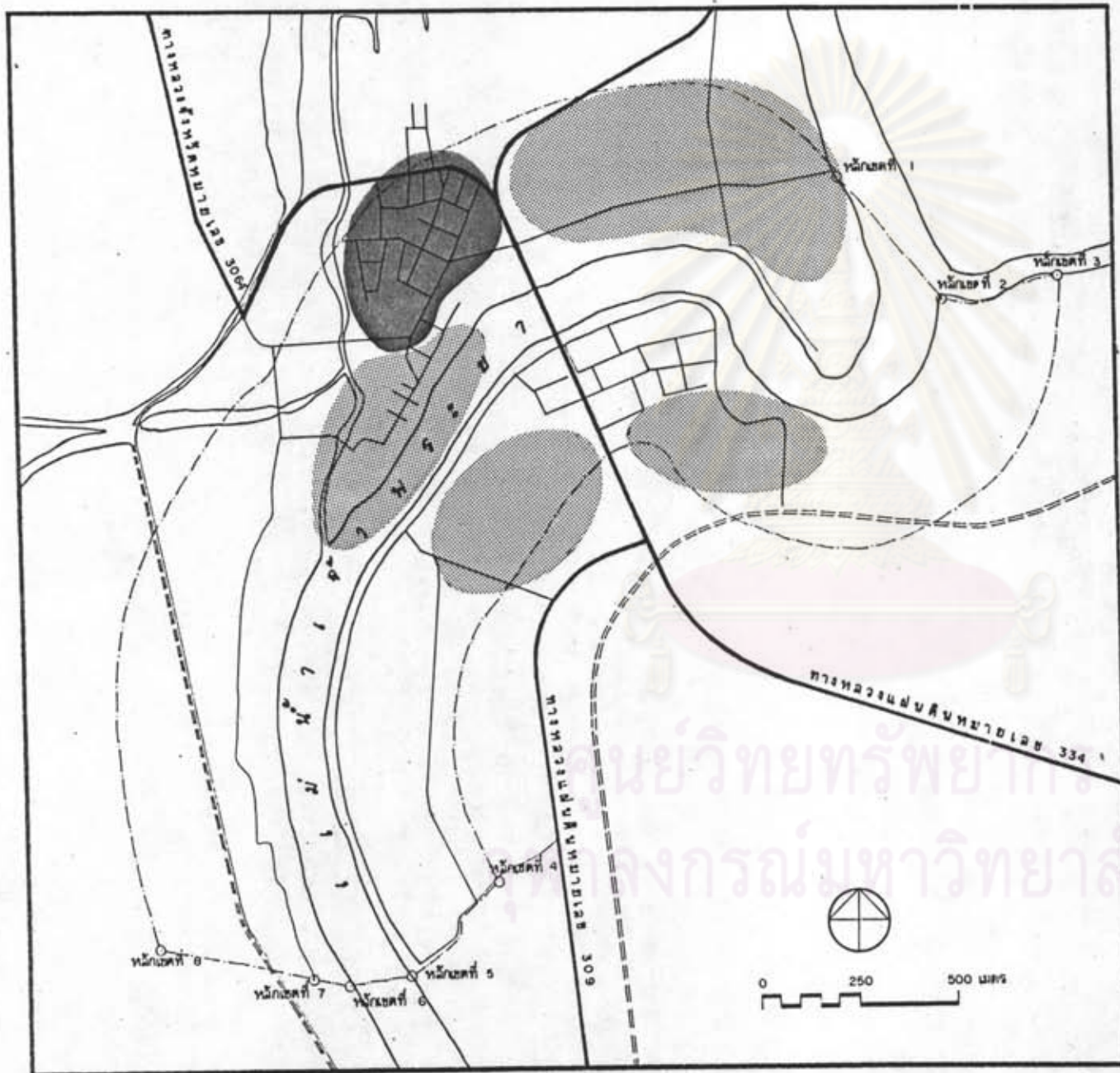
บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีการกระจายตัวอยู่ทั่วไปภายในชุมชนเมืองอ่างทองทั้งสองฝั่ง ได้แก่ บริเวณถนนเทศบาล 2, ถนนเทศบาล 1, ชุมชนเดิมและพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน ลักษณะอาคารเป็นอาคารเดี่ยวตั้งอยู่ริมถนนหรือพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก

บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ได้แก่ พื้นที่โดยรอบที่ห่างจากย่านการค้าและเส้นทางคมนาคม ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นบ้านสวน (แผนที่ 4.15)



- ① วัดอ่างทอง
- ② วัดต้นสน
- ③ วัดไร่ท่า
- ④ วัดสนามชัย
- ⑤ วัดชัยมงคล
- ⑥ โรงเรียน
- ⑦ ศาลเจ้า

| | |
|---|-------------|
| การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริภุญไชย | |
| กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี | |
| แสดง ศาสนาสถาน | |
| | |
| ที่มา : | แผนที่ 4.14 |



| | |
|--|----------------------------|
| | |
| | ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก |
| | |
| | ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| | |
| | ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย |
| การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ — กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี แลดู ที่อยู่อาศัย | |
| ที่มา : | แผนที่ 4.15 |

สรุป

กิจกรรมภายในชุมชนเมืองอ่างทอง ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งสามารถจำแนกออกเป็นกิจกรรมศูนย์กลางได้ 4 กลุ่ม คือ กิจกรรมพาณิชย์กรรม, สถาบันราชการและบริการสาธารณะ, สถาบันการศึกษาและสถาบันศาสนา กิจกรรมศูนย์กลางเหล่านี้ต่างกระจายกันอยู่ที่ 2 ฝั่งแม่น้ำ โดยมีกิจกรรมพาณิชย์กรรมตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ประกอบด้วยย่านการค้าและท่ารถสถาบันราชการ โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาประกอบด้วย ศาลากลางและโรงพยาบาลอ่างทองเป็นโรงพยาบาลประจำจังหวัดซึ่งก็อยู่ในระยะที่ห่างกัน สถาบันการศึกษาและสถาบันศาสนากระจายอยู่ทั่วไปทั้ง 2 ฝั่ง การกระจายตัวของกิจกรรมศูนย์กลางเหล่านี้ทำให้สภาพชีวิตเมืองของชุมชนเมืองอ่างทองค่อนข้างเรียบง่าย เนื่องจากกิจกรรมแต่ละประเภทถูกแบ่งแยกกันโดยเด็ดขาดจากแม่น้ำเจ้าพระยา พื้นที่การค้าทำหน้าที่เพียงเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการไม่มีความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ นอกจากนี้ยังทำให้เกิดการเดินทางติดต่อระหว่างศูนย์กลางต่าง ๆ มากขึ้นและเกิดความไม่สะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางเข้ามาติดต่อ (แผนที่ 4.16)

การใช้ที่ดินภายในชุมชนเมืองอ่างทองมีการวางตัวของกิจกรรมการใช้ที่ดินที่กระจุกกระจายอยู่ 2 ฝั่งแม่น้ำลักษณะของเมืองคล้ายกับเมืองอกแตก โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านกลางชุมชนและแบ่งแยกกิจกรรมต่าง ๆ ให้กระจายกันอยู่ 2 ฝั่ง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ตัดผ่านกลางชุมชนทำให้เส้นทางหลวงสายนี้รองรับปริมาณการจราจรทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการติดต่อภายในและภายนอกชุมชน

ย่านการค้าในปัจจุบันย่านการค้าของชุมชนเมืองอ่างทองเกาะตัวอยู่นานบนบริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 และจะค่อย ๆ จางลงตามระยะห่างจากแนวทางหลวง แม้ว่าที่ที่ย่านการค้าอยู่ใกล้ทางหลวงทำให้สามารถติดต่อกับพื้นที่ภายนอกได้สะดวก แต่เนื่องจากโครงข่ายถนนภายในชุมชนที่มุ่งเข้าหาแนวทางหลวงทำให้เกิดการใช้ที่ดินตามแนวยาวกระจุกตัวอยู่ริมทางหลวงเกิดการสัญจรที่สับสนทั้งปริมาณและขนาดของยานยนต์ ทำให้เกิดขวางเส้นทางสัญจรและเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายบนทางหลวงสายนี้

บริเวณที่อยู่อาศัย เนื่องจากภายในชุมชนยังขาดถนนที่จะเปิดพื้นที่เมืองออกจึงทำให้การใช้ที่ดินบริเวณที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เกาะตัวอยู่ในระยะที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนหลักได้ ซึ่งจะเห็นได้จากบริเวณที่อยู่อาศัยทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำจะมีบ้านเรือนอยู่กันหนาแน่นบริเวณ

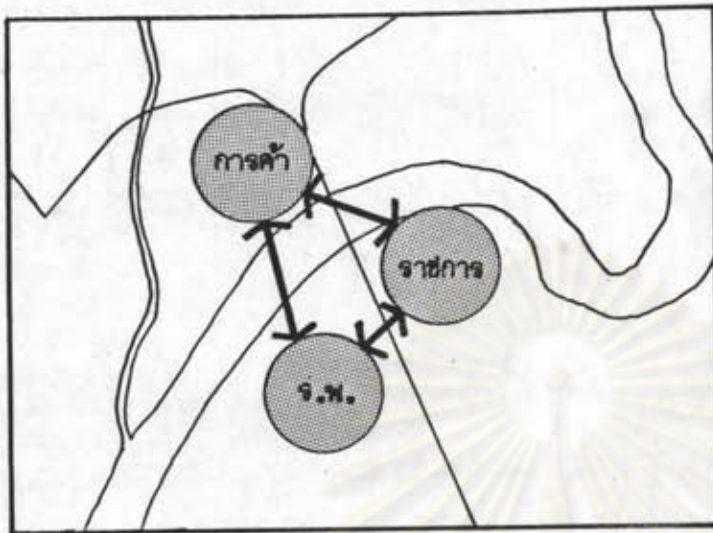
ริมถนนเทศบาล 1 ซึ่งยาวเรียบไปกับแนวลำแม่น้ำ มีถนนซอยเล็ก ๆ แยกเข้าสู่บริเวณที่พักอาศัยทำให้เกิดการใช้ที่ดินเฉพาะบริเวณริมถนน แต่เนื่องจากถนนเทศบาล 1 เป็นถนนภายในชุมชนที่ยาวขนานไปกับแม่น้ำจึงทำให้บริเวณที่อยู่อาศัยบริเวณนี้มีความน่าอยู่และไม่มีสิ่งรบกวนจากภายนอกมากนัก ส่วนบริเวณที่อยู่อาศัยทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำมีลักษณะเช่นเดียวกัน มีการกระจุกตัวหนาแน่นริมถนนเทศบาล 2 ทางตอนใต้ของย่านการค้าซึ่งเคยเป็นย่านการค้าในอดีตแต่ในปัจจุบันได้ใช้เป็นที่พักอาศัยจึงมีสภาพไม่เหมาะสมกับการเป็นที่พักอาศัย และพื้นที่หลังถนนเข้าไปเป็นซอยเล็ก ๆ ที่ต่อกับถนนหลักและเป็นที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นขาดสุขลักษณะที่ดี

บริเวณสถานที่ราชการ ตั้งอยู่เชิงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ตัดผ่านกลางศูนย์ราชการไปทำให้บังความสว่างและความโดดเด่นของพื้นที่ และการที่สถานที่ราชการตั้งอยู่คนละฝั่งกับย่านการค้าทำให้ประชาชนที่มาติดต่อขาดความสะดวก

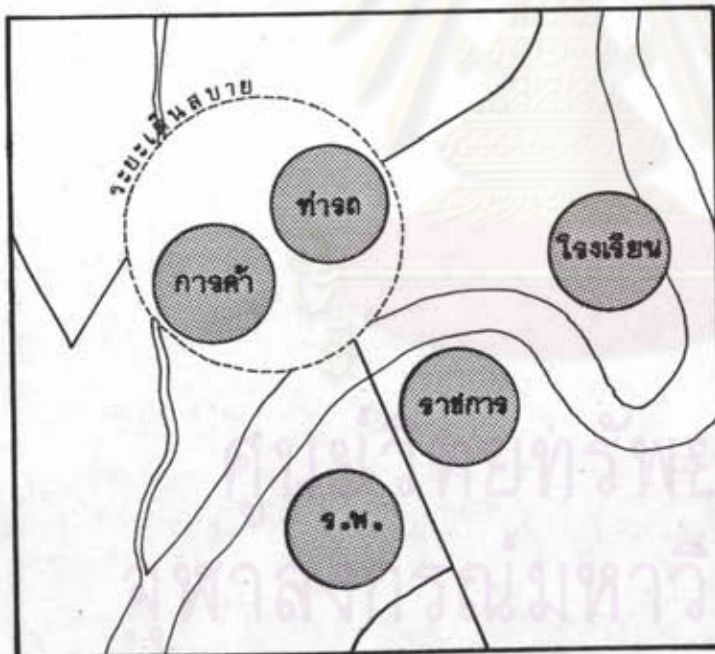
โรงเรียน, วัด มักจะตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกันและกระจายอยู่ทั้ง 2 ฝั่งของชุมชน เป็นศูนย์กลางของประชาชนในละแวกบ้านซึ่งอยู่ในระยะที่เดินได้สะดวก เป็นสถานที่ประกอบพิธีทางศาสนาและวันสำคัญต่าง ๆ

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ภายในชุมชนเมืองอ่างทองยังขาดสวนสาธารณะปัจจุบันจึงใช้สนามหน้าศาลากลางริมแม่น้ำเป็นสถานที่ออกกำลังกายของคนในชุมชน จึงควรที่จะมีการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ริมน้ำให้เกิดประโยชน์ที่มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่

จะเห็นได้ว่าการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองอ่างทองในหลายส่วนมีสภาพที่ไม่เหมาะสม เช่น บริเวณย่านการค้า, ที่อยู่อาศัย, สถานที่ราชการ การที่กิจกรรมการใช้ที่ดินต่าง ๆ กระจายกันทั้ง 2 ฝั่งต้องอาศัยเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และทางหลวงหมายเลข 3064 เป็นเส้นทางสัญจรติดต่อระหว่างกัน ทำให้เส้นทางสายนี้ต้องรองรับปริมาณการจราจรจำนวนมากทั้งจากภายในและภายนอกชุมชนเกิดความไม่สะดวกและอันตรายจากการเดินติดต่อได้ง่าย



กิจกรรมกระจายชีวิตเมือง
"เจียบเหงา"



- การติดต่อระหว่างศูนย์กลางต่าง ๆ
ไม่สะดวก
- แย่งแย่งกันเค็ดขาด

แผนที่ 4.16 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมศูนย์กลาง

4.4.2 การคมนาคม

ทางบก ถนนภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองอ่างทองมีลักษณะรูปแบบเป็นแนวยาวผสมกับตาตารางแผ่เป็นรัศมีออกเหมือนรูปพัดคลี่ เป็นถนนซึ่งเกิดขึ้นระหว่างอาคารพาณิชย์ทำให้เกิดเป็นถนนช่วงสั้น ๆ ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสัญจรทางเท้าและถนนบางสายจะใช้เป็นที่วางขายสินค้าบริโภคต่าง ๆ เช่น ถนนรอบ ๆ ตลาดสด, ถนนสมบุญ-เกตวัลล์, ถนนชัยพร-สุพรรณบุรี โดยมีถนนเทศบาล 2 และถนนเทศบาล 10 เป็นถนนหลักเพียงเส้นเดียวที่ยานพาหนะสามารถผ่านเข้า-ออกพื้นที่การค้าได้สะดวก ส่วนถนนที่เชื่อมชุมชนเมืองอ่างทองกับบริเวณภายนอกจะมีรถโดยสารสองแถวบริการรับส่งผู้โดยสารและผลิผลทางการเกษตรกรรมจากบริเวณโดยรอบ โดยมีจุดจอดรถสองแถวกระจายอยู่บริเวณตลาดเทศบาล 1 ประกอบด้วยเส้นทางเดินรถ 3 สาย และริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 มีเส้นทางเดินรถ 4 สาย (ตารางที่ 4.10) เวลาเดินรถประมาณ 5.00 - 18.00 น.ทุกวัน จะมีผู้โดยสารหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเช้าและช่วงเวลาเย็น ยานพาหนะที่พบมากภายในชุมชนเมืองอ่างทอง ได้แก่ รถจักรยานยนต์

สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสาร บขส.ตั้งอยู่เชิงสะพานอ่างทองบริเวณถนนเทศบาล 10 ตัดกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 มีเส้นทางเดินรถติดต่อกับจังหวัดกรุงเทพฯและจังหวัดใกล้เคียงรวม 12 สาย (ตารางที่ 4.11) จะมีผู้โดยสารหนาแน่นในช่วงวันหยุดราชการและวันนักขัตฤกษ์ต่าง ๆ

โครงข่ายถนน

สำหรับโครงข่ายถนนภายในเขตชุมชนเมืองอ่างทองสามารถจำแนกถนนออกตามหน้าที่เป็น 4 ประเภท คือ (แผนที่ 4.17)

ถนนสายประธาน ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ผ่านทางทิศเหนือของชุมชนเป็นเส้นทางสำคัญสำหรับติดต่อทั้งในระดับภาค, ระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น

ถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเทศบาล 2 และถนนเทศบาล 10 แยกจากทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 เป็นถนนเพียงเส้นเดียวที่นำการสัญจรเข้า-ออกบริเวณย่านการค้า มีลักษณะถนนยาวเป็นแนวขนาดกึ่งลำแม่น้ำ

ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนเทศบาล 1 และถนนเทศบาล 10 ถนนเทศบาล 1 เป็นถนนอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาริมถนนกับแนวลำแม่น้ำผ่านสถานที่

ราชการและบริเวณที่อยู่อาศัย ส่วนถนนเทศบาล 10 แยกจากทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 เชียงสะพานอ่างทองยาวขนาดกั้นแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังสำนักงานเทศบาลเมืองอ่างทอง และวิทยาลัยเทคนิคอ่างทอง

ถนนซอย ส่วนใหญ่เป็นถนนสายสั้น ๆ เชื่อมต่อกันเป็นตาตาราง บริเวณย่านการค้าและเป็นถนนเข้าที่พักอาศัยซึ่งแยกจากถนนสายหลักและถนนยาว

ทางน้ำ ในอดีต การคมนาคมขนส่งนิยมใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งไหลผ่านชุมชนเมืองอ่างทอง แต่ปัจจุบันเมื่อหันมาใช้เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ การคมนาคมทางน้ำจึงเลิกใช้ไปในที่สุด

สภาพการจราจร

สภาพการจราจรโดยเฉลี่ยในเขตชุมชนเมืองอ่างทองกล่าวได้ว่าไม่หนาแน่นหรือเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางไปมากนัก เนื่องจากปริมาณยานพาหนะในเขตเมืองส่วนใหญ่จะเป็นรถจักรยานยนต์ซึ่งโดยเฉลี่ยมีมากกว่า 50% ของยานพาหนะประเภทอื่นทั้งหมด ที่วิ่งในตัวเมือง บริเวณถนนในเขตตัวเมืองที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ได้แก่ บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 334 (ช่วงระหว่างทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 เข้าตัวเมืองอ่างทอง) และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 (ช่วงจากทางแยกเข้าตัวเมืองอ่างทองจะไปอำเภอโพธิ์ทอง) ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 6,100-6,700 คันต่อวัน โดยปริมาณการจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วนจะอยู่ในช่วงเวลา 7.00-9.00 น. ในตอนเช้าและ 16.00-17.00 น. ในตอนเย็น มีปริมาณการจราจรประมาณ 1,400 คันต่อชั่วโมง

ปัญหาการจราจรเฉพาะจุดในตัวเมืองเกิดขึ้นบริเวณทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ในช่วงเวลาเร่งด่วน เข้า-เย็น ซึ่งจะมีการค้าขาย, การสัญจรไปทำงาน, ไปโรงเรียนบนเส้นทางสายนี้ และบริเวณย่านการค้าซึ่งมีถนนค่อนข้างแคบ (โดยเฉลี่ยประมาณ 10 เมตร) มีการจราจรไม่เป็นระเบียบเนื่องจากภายในไม่มีที่สำหรับจอดรถดังนั้นเมื่อจอดรถพร้อมกัน 2 ฟากถนนความคล่องตัวของการจราจรจะลดลงมาก นอกจากนี้ในบางส่วนของระบบถนนในย่านการค้าพ่อค้าแม่ค้าได้ใช้ผิวการจราจรเป็นที่ทำการค้าโดยเฉพาะการวางหาบเร่แผงลอยและผลผลิตทางการเกษตรซื้อขายกันบนถนนทำให้การเชื่อมโยงถึงกันของถนนลดความคล่องตัวลง และการที่ถนนเทศบาล 10 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ตรงเชิงสะพานข้ามแม่น้ำทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เช่นเดียวกับถนนเทศบาล 2 ที่เชื่อมกับทางหลวง

จังหวัดตรังบริเวณทางโค้งซึ่งอาคารพาณิชย์บดบังทำให้การสัญจรตรงจุดนี้รถที่ออกมาจากทางแยกไม่สามารถเห็นรถที่แล่นมาบนทางหลวงได้ จึงเกิดอุบัติเหตุบริเวณนี้ได้ง่าย

ตาราง 4.10 แสดงจำนวนเส้นทางรถสองแถว, ระยะทาง, จำนวนเที่ยว ระหว่างชุมชนเมืองอ่างทองกับพื้นที่โดยรอบ

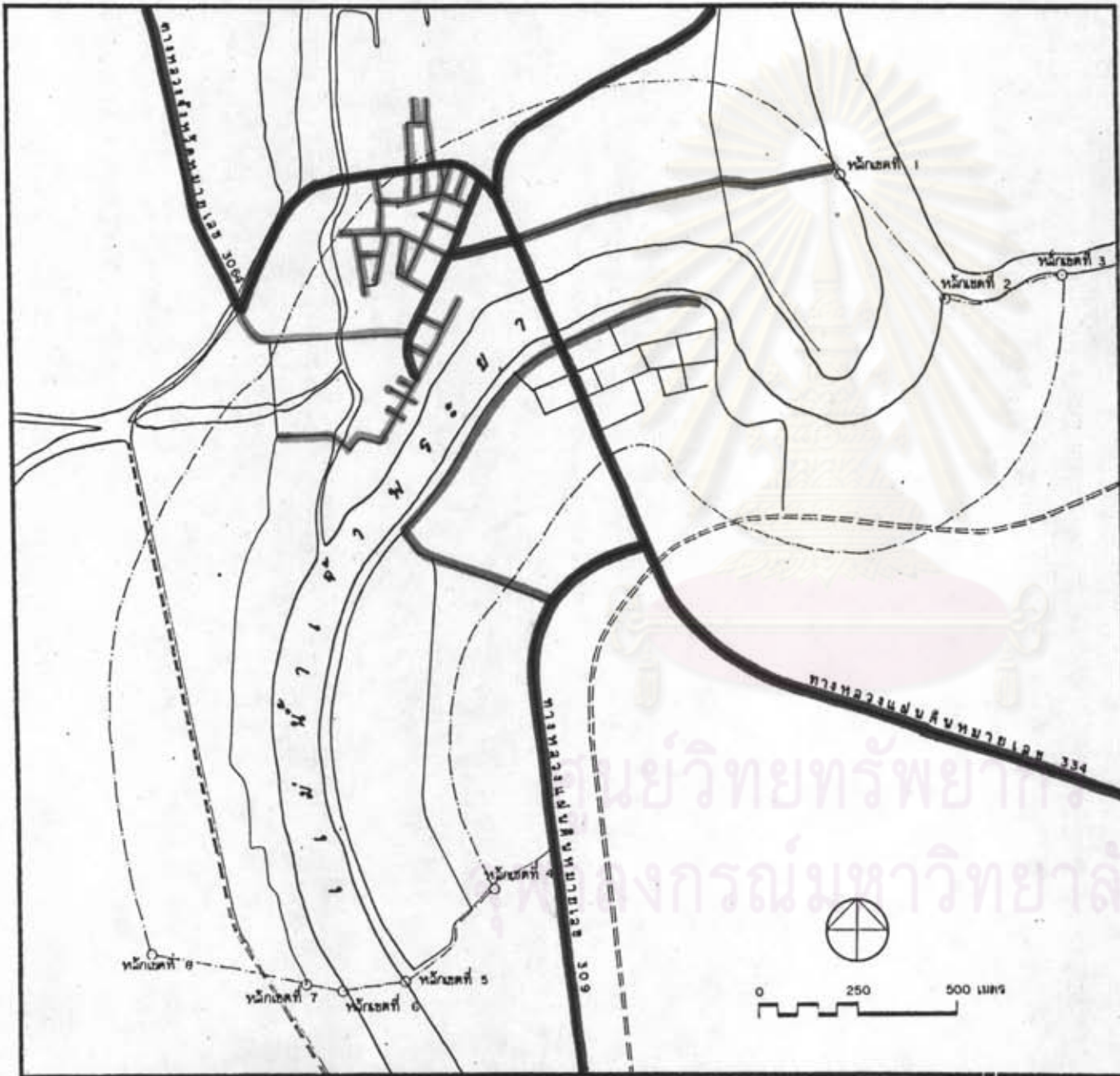
| เส้นทาง | ระยะทาง | จำนวนเที่ยว |
|------------------------|---------|-------------|
| อ่างทอง - บ้านน้ำผึ้ง | | 5 |
| อ่างทอง - สามโก้ | 24 | 74 |
| อ่างทอง - เจียงหวาย | | 24 |
| อ่างทอง - มหาราช | 18 | 32 |
| อ่างทอง - วัดสระแก้ว | 18 | 91 |
| อ่างทอง - วัดนิคคุดทอง | 29 | 62 |
| อ่างทอง - วัดพนาวม | 23 | 78 |
| อ่างทอง - แลวงหา | 24 | 98 |

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัด กระทรวงคมนาคม

ตาราง 4.11 แสดงเส้นทางเดินรถ, ระยะทาง, จำนวนเที่ยว ระหว่างชุมชนเมืองอ่างทองกับจังหวัดใกล้เคียง

| เส้นทาง | ระยะทาง | จำนวนเที่ยว |
|--|---------|-------------|
| กรุงเทพฯ - อ่างทอง - สุนทรบุรี (ป.อ.1) | 155 | 40 |
| กรุงเทพฯ - อ่างทอง - สุนทรบุรี (ป.อ.2) | 155 | 40 |
| กรุงเทพฯ - อ่างทอง (สายเอเชีย) | 108 | 66 |
| กรุงเทพฯ - อ่างทอง (สายเก่า) | 120 | 74 |
| อ่างทอง - พระพุทธบาท | 58 | 66 |
| สุนทรบุรี - อ่างทอง - สระบุรี | 112 | 84 |
| อ่างทอง - ชัยนาท | 91 | 6 |
| อ่างทอง - อุทัยธานี | 111 | 18 |
| อ่างทอง - อุดรธานี | 32 | 42 |
| อ่างทอง - ศาสดี | 111 | 44 |
| อ่างทอง - สมุทร | 71 | 56 |
| อ่างทอง - สมุทร (บ้านแพรก) | 35 | 24 |

ที่มา : ขนส่งจังหวัด กระทรวงคมนาคม



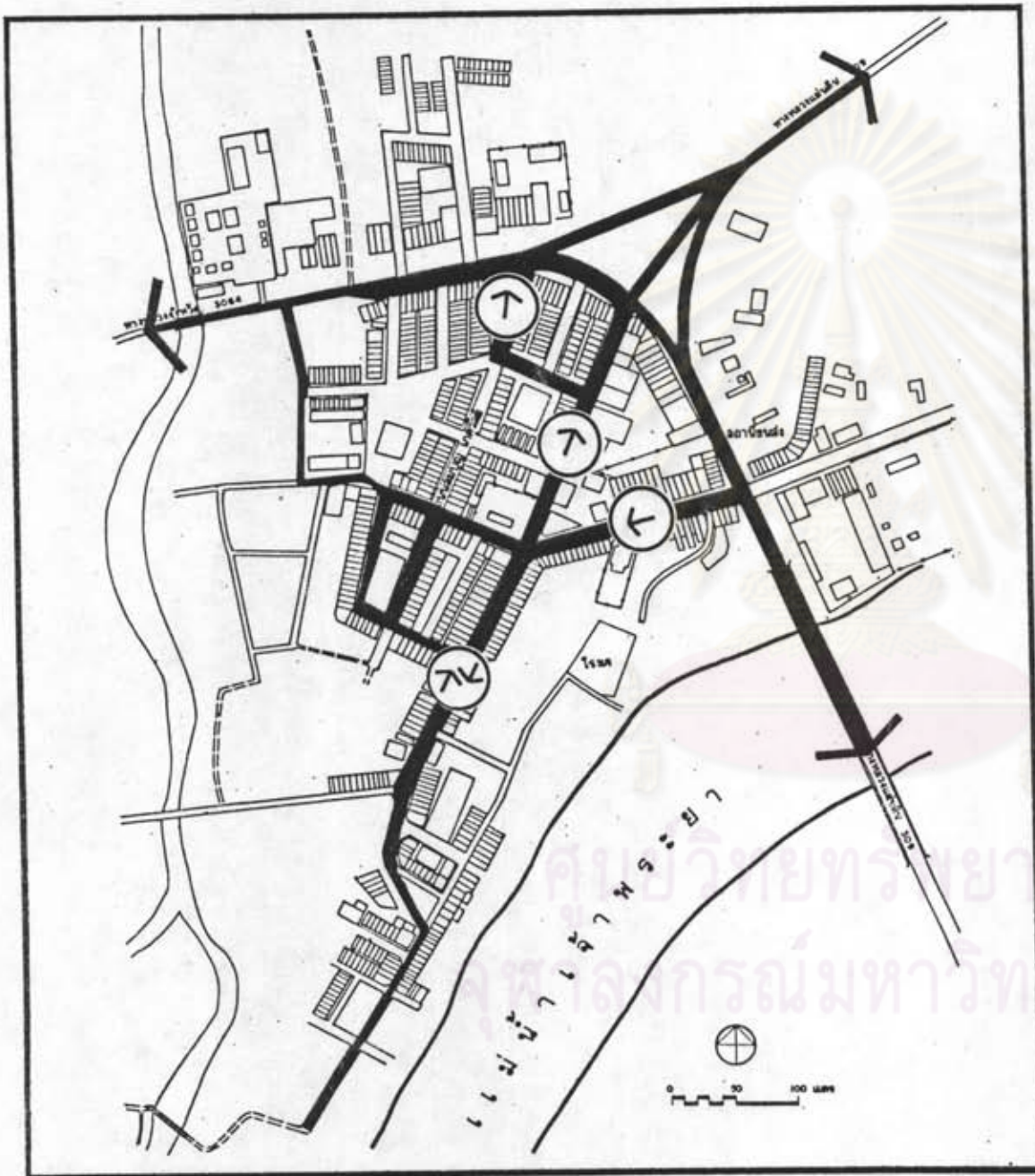
ระบบถนน

โครงข่ายถนนภายในภายในชุมชนเมืองอ่างทอง มีลักษณะเป็นโครงข่ายคาสระวาง (GRID) ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการสร้างอาคารพาณิชย์ เมื่อเมืองขยายตัว ทำให้เกิดเป็นถนนช่วงสั้น ๆ ระหว่างช่วงอาคารตึก เป็นบล็อกเล็ก ๆ คู่กัน และถูกใช้เป็นที่สำหรับค้าขายเป็นส่วนใหญ่ ห้ามมิให้รถยนต์ผ่าน

ถนนเทศบาล 2 เป็นถนนสายหลักเพียงสายเดียว ที่ทำการสัญจรเข้าออกย่านการค้า จึงมีปริมาณการสัญจรสูง และรองรับการจราจรในหลายหน้าที่

พื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดการเข้าถึงที่ดี โครงข่ายถนนจะหนาแน่นบริเวณตลาด อันเป็นถนนช่วงสั้น ๆ เพื่อการค้าขายมากกว่าที่จะเป็นการเปิดพื้นที่เมืองออกไป

| | |
|-----------|--|
| การศึกษา | การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ |
| กรณีศึกษา | เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี |
| แสดง | ระบบถนน |
| | ถนนหลัก |
| | ถนนสายประธาน |
| | ถนนรอง |
| | ถนนซอย |
| ที่มา: | แผนที่ 4.17 |



โครงข่ายและทิศทางการสัญจรทางถนน

โครงข่ายถนนในบริเวณย่านการค้าของชุมชนเมือง
 อ่างทอง มีรูปแบบผสมระหว่างคานแนวกับคานขวาง ถนนคอน
 กลางพื้นที่ที่ไม่สามารถไถรถแล่นผ่าน เนื่องจากทางเทศบาล
 จัดให้เป็นสถานที่วางขายสินค้า จึงทำให้การสัญจรภายในย่าน
 การค้าขาดความคล่องตัวและต่อเนื่อง มีเพียงถนนเทศบาล
 2 และ 10 เพียงเส้นทางเดียวที่เข้า-ออกย่านการค้า
 ทำให้พื้นที่คอนในของชุมชนมีการเข้า-ออกน้อย

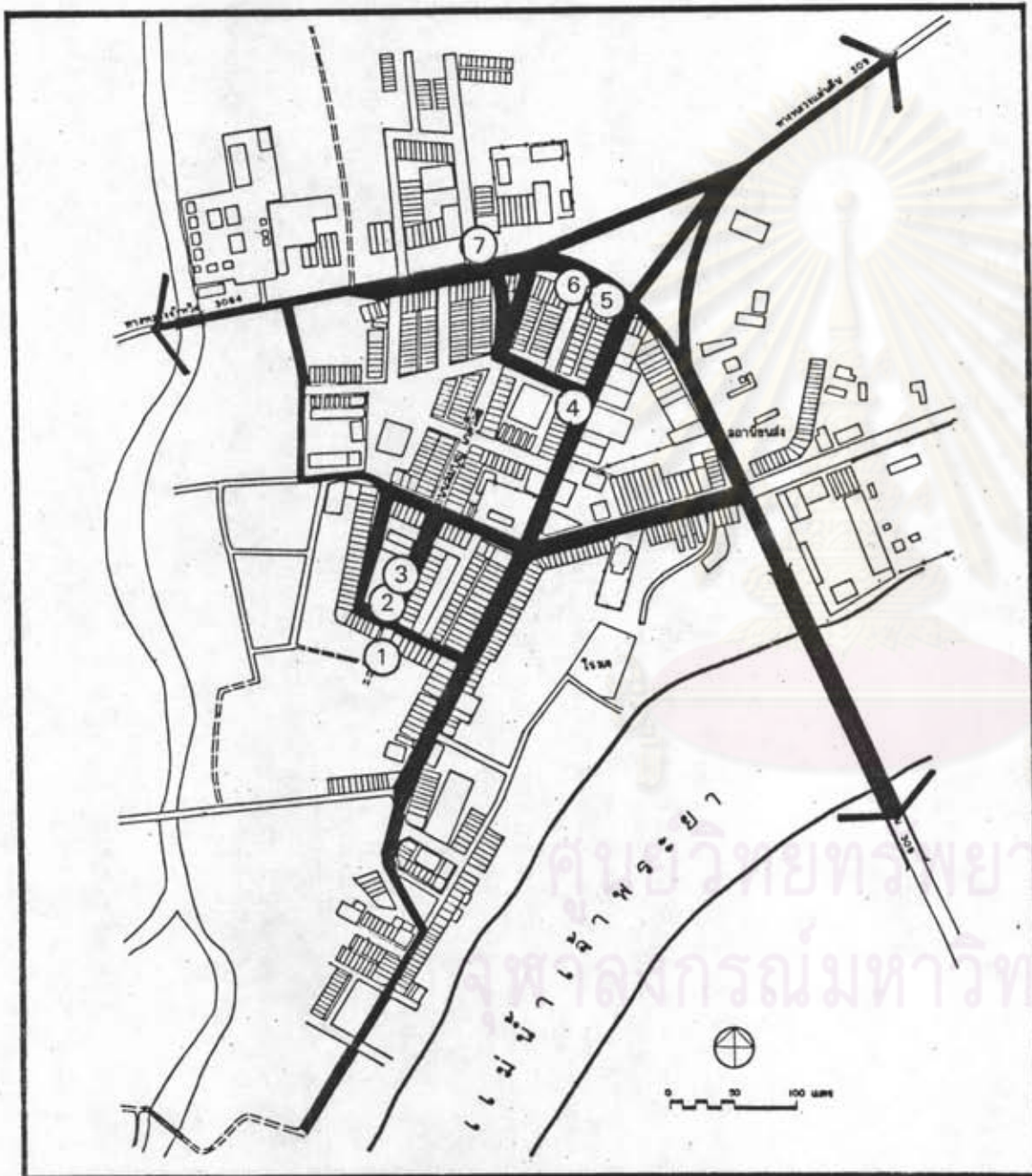
การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง โครงข่ายและทิศทางการสัญจรทางถนน

ที่มา :

แผนที่ 4.18



ท่าจอดรถสองแถว

ท่าจอดรถสองแถวจะกระจายอยู่ทั่วไป ซึ่งนอกจาก
ชาวบ้านจะขึ้นลงบริเวณจุดจอดรถแล้ว บริเวณริมทางหลวง
หมายเลข 3064 ยังเป็นจุดขึ้นลงที่สำคัญ เนื่องจากรถ
ทุกสายจะผ่านเส้นทางนี้

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่าทอง, เมืองสิงห์บุรี

แลตจ ท่าจอดรถสองแถว

- | | |
|---------------|-----------|
| 1 วัดพิภลทอง | 5 สระแก้ว |
| 2 เขิงหวาย | 6 สามโก้ |
| 3 มหาราช | 7 มหานาม |
| 4 บ้านน้ำผึ้ง | |

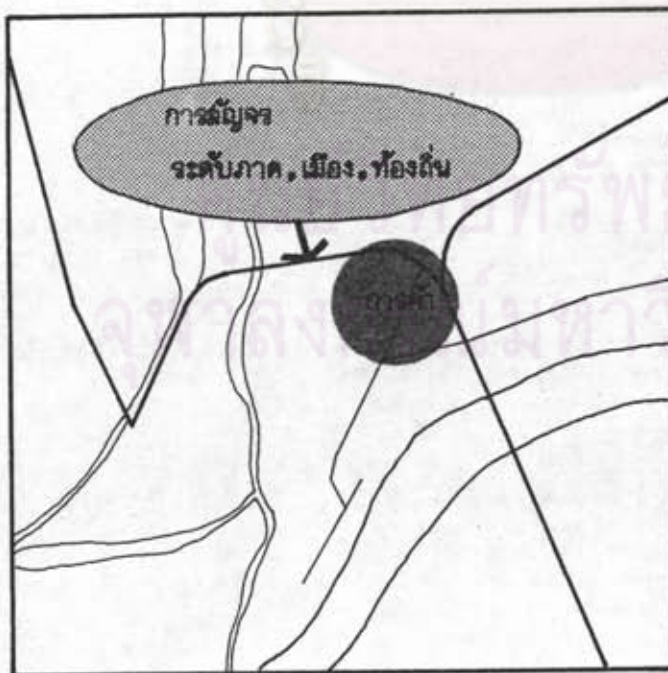
ที่มา :

แผนที่ 4.19

สรุป

โครงข่ายถนนภายในชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันเกิดขึ้นจากการขยายตัวของชุมชนที่ขาดการวางแผนจึงทำให้โครงข่ายถนนขาดการเชื่อมโยงและการส่งต่อตามลำดับของถนนเกิดการใช้ที่ดินกระจุกตัวอยู่เฉพาะบริเวณด้านนอก เป็นผลให้ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 รองรับภาระจราจรที่สูงในหลายระดับ ได้แก่ การสัญจรในระดับภาคที่เกิดจากการเดินทางติดต่อและบรรทุกสินค้าผ่านไปยังจังหวัดใกล้เคียง สำหรับการสัญจรในระดับเมืองและระดับท้องถิ่นซึ่งเกิดจากการเข้ามาจับจ่าย, ทำงาน, ไปโรงเรียนภายในชุมชนเมืองอ่างทองล้วนเกิดขึ้นบนทางหลวงหมายเลข 3064 ทำให้เกิดขวางทางสัญจรเกิดความไม่เป็นระเบียบและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย รวมทั้งการที่ถนนภายในชุมชนคือถนนเทศบาล 2 และถนนเทศบาล 10 ที่เชื่อมตัดกับทางหลวงบริเวณเชิงสะพานข้ามแม่น้ำและทางโค้งเป็นบริเวณที่กระชั้นชิดเกินไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ส่วนถนนภายในชุมชนบริเวณย่านการค้ามีถนนเทศบาล 2 เป็นถนนที่ผ่านเข้า-ออกบริเวณนี้ได้สะดวกเพียงเส้นเดียวมีลักษณะคล้ายถนนตัน และการที่ใช้ถนนบางสายเป็นที่สำหรับวางขายสินค้าทำให้ถนนขาดความเชื่อมโยงพื้นที่ด้านในหรือพื้นที่ด้านหลังถนน จึงมีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่โดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำซึ่งขาดการเปิดพื้นที่ใช้สอย (แผนที่ 4.20)



โครงข่ายถนน

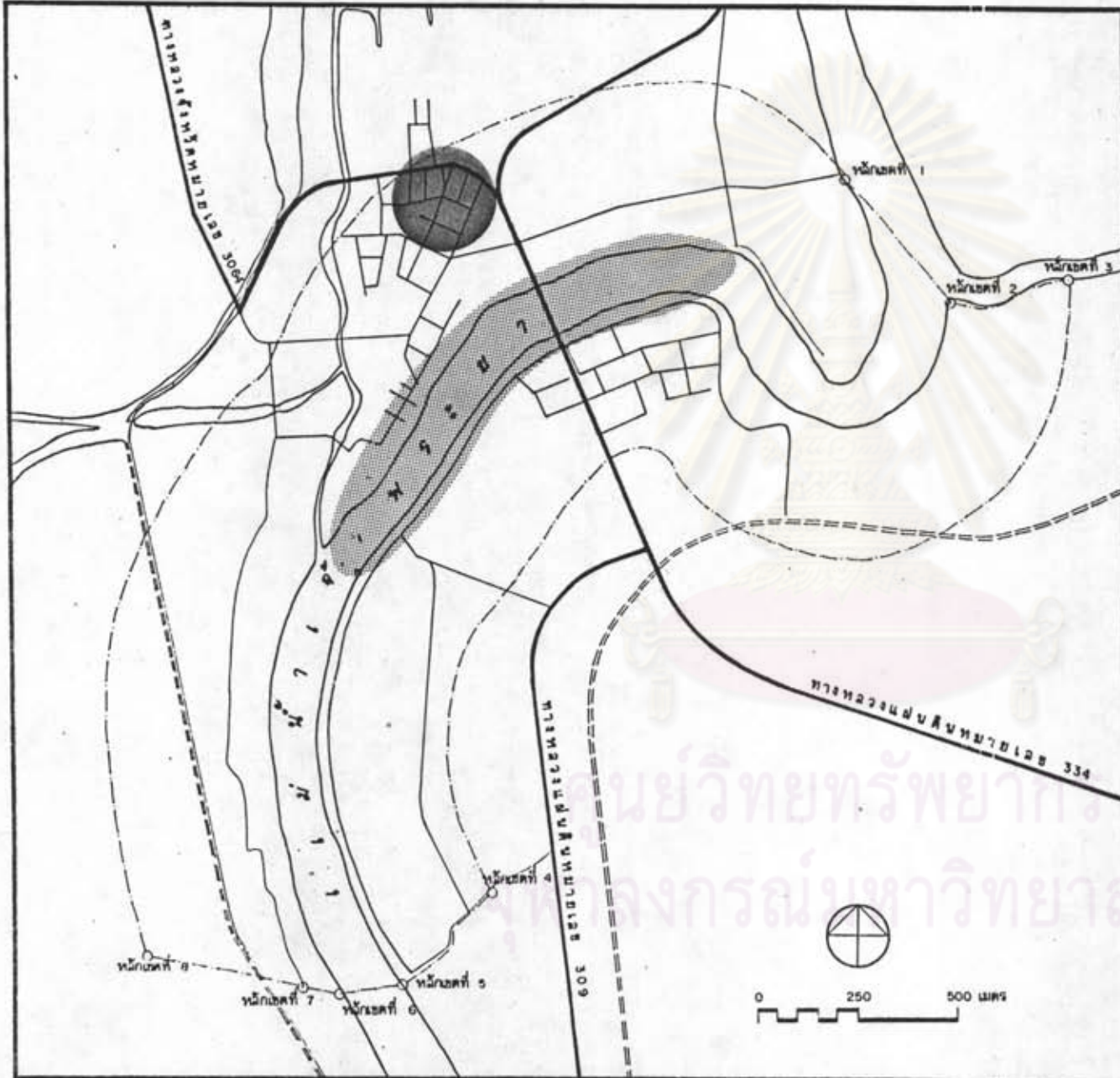
- ขาดการส่งต่อตามลำดับถนน
- การสัญจรสับสน - ระดับภาค
- ระดับเมือง
- ระดับท้องถิ่น
- ขาดความเชื่อมโยงของถนน และการเข้าถึงพื้นที่

4.4.3 การใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ริมน้ำ

ในอดีตพื้นที่ริมน้ำของชุมชนเมืองอ่างทองได้ใช้ประโยชน์กันอย่างคึกคักโดยเฉพาะบริเวณตลาดทรัพย์สิน^๔ซึ่งเป็นย่านการค้าเดิมเนื่องจากอาศัยเส้นทางน้ำเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง กิจกรรมชีวิตเมืองจึงเกิดขึ้นบริเวณ 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งการคมนาคม, การค้าขาย, พบปะสัมพันธ์ และการอยู่อาศัย ต่อมาเมื่อโครงสร้างระบบการคมนาคมเปลี่ยนไปใช้เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ชุมชนเมืองอ่างทองได้ขยายตัวออกไปบริเวณด้านนอกริมทางหลวงมากขึ้นเรื่อย ๆ พื้นที่ริมน้ำกลายเป็นพื้นที่ด้านในที่ขาดการเข้าถึงที่สะดวกเป็นที่บริเวณปลายสุดของถนนมิใช่เป็นทางผ่านอีกต่อไป การใช้สอยพื้นที่ริมน้ำจึงน้อยลงผู้ที่จะเข้ามาใช้สอยจึงได้แก่เจ้าของร้าน หรือผู้ที่มิที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณนี้หรือแม้แต่ตลอดแนว 2 ฝั่งแม่น้ำในชุมชนเมืองอ่างทองปัจจุบันก็ไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ไม่มีการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำให้สามารถเข้าถึงและเกิดการใช้ประโยชน์ บทบาทของน้ำจึงถูกทิ้งไว้เบื้องหลังทุกคนต่างหันหน้าเข้าหาถนนกันหมด (แผนที่ 4.21)

จึงเป็นเรื่องน่าเสียดายที่เราจะทอดทิ้งพื้นที่เมืองที่มีคุณค่าที่สุดของชุมชนให้เป็นเพียงตลิ่งที่มีต้นไม้ขึ้นปกคลุมให้แต่ความเขียวเพียงอย่างเดียวน่าที่จะมีการพัฒนาพื้นที่นี้ให้เกิดประโยชน์แก่ชีวิตในชุมชน เนื่องจากพื้นที่ริมน้ำเป็นบริเวณที่มีทัศนียภาพที่สวยงามและเมื่อมีการพัฒนาให้ดีแล้วจะสามารถใช้เป็นแนวเขื่อนกั้นน้ำ, เป็นสถานที่พักผ่อน, พบปะสัมพันธ์ของคนในชุมชนและเพิ่มชีวิตเมืองให้เกิดความคึกคักขึ้น

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



การค้าและกิจการรวมต่าง ๆ เกิดขึ้นแต่เฉพาะบริเวณ 2 ข้างถนน ที่ลำน้ำชียังขาดการเข้าถึง และขาดการพัฒนา ปัจจุบันจึงขาดการไหลเวียน

การศึกษา การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองใหม่แม่น้ำ

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง การใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ริมน้ำ

-  ย่านการค้า
-  พื้นที่ริมน้ำ

ที่มา :

แผนที่ 4.21



รูปที่ 4.1 พื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.4.4 ความสัมพันธ์ของอาคารกับการใช้ที่ดิน

จากการสำรวจชุมชนเมืองอ่างทองบริเวณย่านการค้าของเมือง การศึกษาลักษณะทางกายภาพ พบว่า ลักษณะอาคารของชุมชนเมืองอ่างทองส่วนใหญ่มีลักษณะ เป็นตึกแถวสมัยเก่าซึ่งอยู่บริเวณตอนในของชุมชน บริเวณชุมชนเดิมมีอาคารส่วนใหญ่เป็น ห้องแถวไม้ตั้งอยู่ 2 ข้างถนนทรัพย์สิน มีโรงเฝ้าครึ่งตึกครึ่งไม้ซึ่งเคยใช้เป็นอาคารตลาดสด หลังเก่าปัจจุบันปรับปรุงทำเป็นสนามแบดมินตัน สำหรับอาคารตึกแถวสมัยเก่าจะอยู่ถัดออกมา ตามถนนเทศบาล 2 และรอบตลาดเทศบาล 1 ส่วนอาคารตึกสมัยใหม่อยู่บริเวณด้านนอกสุด บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ซึ่งเป็นอาคารที่สร้างขึ้นในสมัยหลัง (แผนที่ 4.22)

ความสูงอาคาร ส่วนใหญ่เป็นอาคารสูง 2 ชั้นซึ่งปรากฏบริเวณ ชุมชนเดิมและรอบตลาดเทศบาล 1 ความสูงของอาคารจะมีความสอดคล้องกับลักษณะอาคาร และสัมพันธ์กับการขยายตัวของย่านการค้ากล่าวคือ บริเวณชุมชนเดิมจะเป็นห้องแถวไม้ 2 ชั้น และความสูงของอาคารจะค่อย ๆ เพิ่มขึ้นเป็นอาคาร 3-4 ชั้น เมื่อเข้าไปใกล้ทางหลวงจังหวัด หมายเลข 3064 ซึ่งเป็นทิศทางเดียวกับการขยายตัวของย่านการค้า (แผนที่ 4.23)

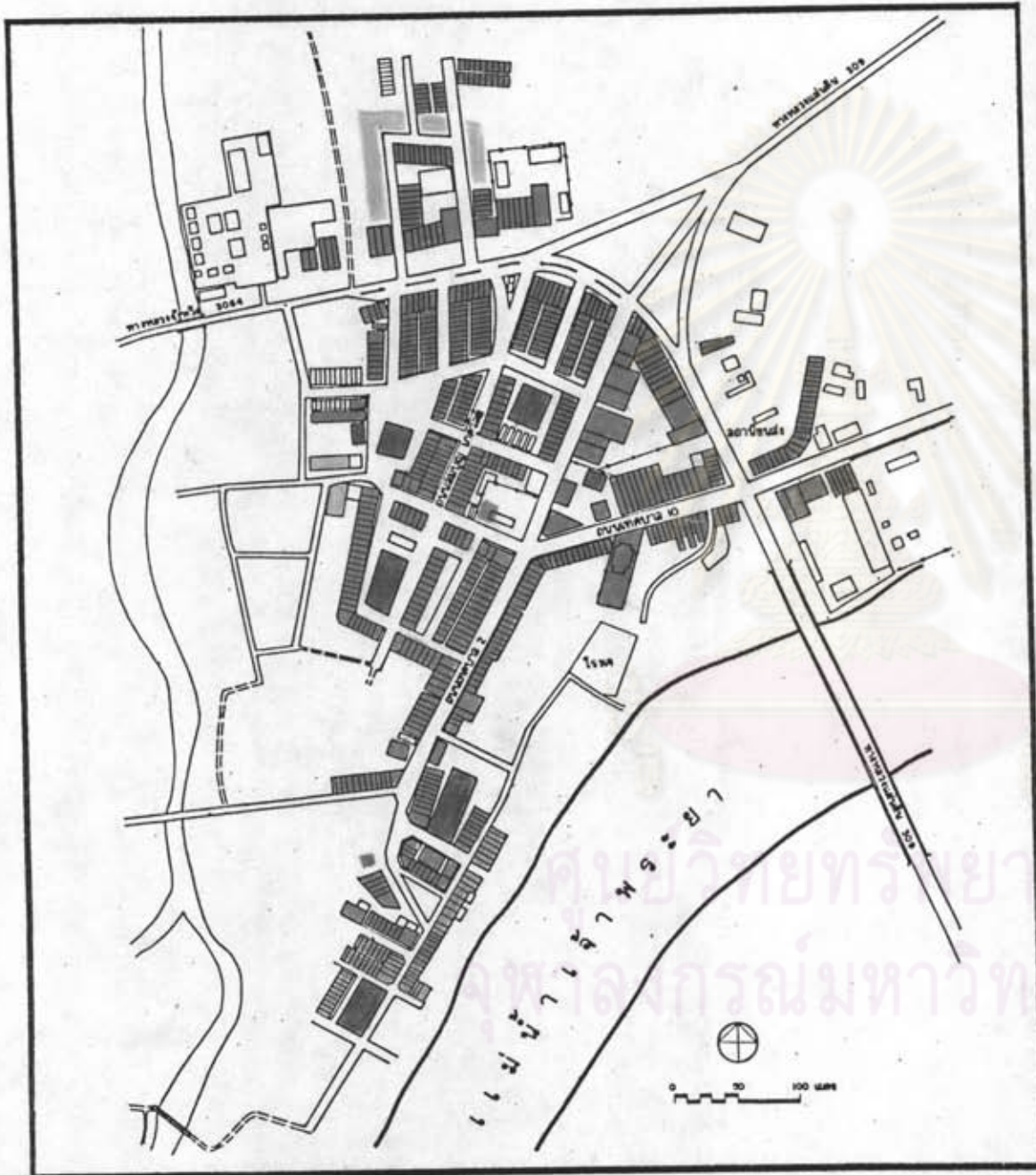
การใช้อาคารส่วนใหญ่เป็นการใช้อาคารเพื่อการค้าและพักอาศัย ร่วมกัน โดยมีความหนาแน่นของการใช้อาคารประเภทนี้อยู่บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่สะดวกต่อการเข้าถึงของประชากร สำหรับการใช้อาคารเป็นโกดังและ ที่พักอาศัยร่วมกันปรากฏบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า, บริเวณชุมชนเดิมและพื้นที่ด้านในของถนน เทศบาล 2 ซึ่งในอดีตอาคารเหล่านี้ได้เคยใช้เป็นอาคารสถานที่ค้าขายมาแล้วทั้งสิ้นแต่ต่อมา เมื่อย่านการค้าขยายตัวออกไปเรื่อย ๆ ร้านค้าเหล่านี้จึงต้องย้ายกิจการของตนเองตามออกไป เพื่อความได้เปรียบทางการค้าอาคารร้านเดิมจึงถูกใช้เป็นที่เก็บของหรือถูกบิดทิ้งไว้ (แผนที่ 4.24)

ลักษณะอาคาร โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในสภาพกลางเก่ากลางใหม่ อาคารเก่าที่ได้รับการดูแลรักษาดี จะเป็นอาคารที่ยังมีการใช้อาคารเพื่อการค้าและพักอาศัยอยู่ ร่วมกันทำให้เจ้าของร้านมีการดูแลรักษาอยู่เสมอ ส่วนอาคารที่ใช้เป็นโกดังเก็บของจะมีสภาพ ที่เก่าเพราะขาดการดูแลรักษาทั้งที่บางแห่งเป็นอาคารที่สร้างขึ้นมาในช่วงเวลาเดียวกัน สำหรับ อาคารเก่าและมีสภาพทรุดโทรมมากได้แก่ อาคารในบริเวณชุมชนเดิม มีสภาพเป็นอาคาร ห้องแถวไม้ 2 ชั้น ง่ายต่อการเกิดอัคคีภัย และอาคารบางส่วนในบริเวณนี้ก็ให้เกิดเพลิงไหม้ใน

ปี พ.ศ.2521 และปัจจุบันได้จัดสรรที่ดิน และปลูกสร้างเป็นอาคารเดี่ยวสำหรับพักอาศัยขึ้นมา
ใหม่ (แผนที่ 4.25)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



อาคารแถว

อาคารแถวส่วนใหญ่จะเป็นตึกสมัยเก่าและคอนกรีตสมัยใหม่ ส่วนอาคารไม้จะอยู่บริเวณชุมชนเดิมตอนในของพื้นที่

โรงเรียน

ได้แก่ อาคารตลาดสด โรงเรียนสินค้าวิเศษก่อสร้าง และสินค้าการเกษตร

การศึกษา ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

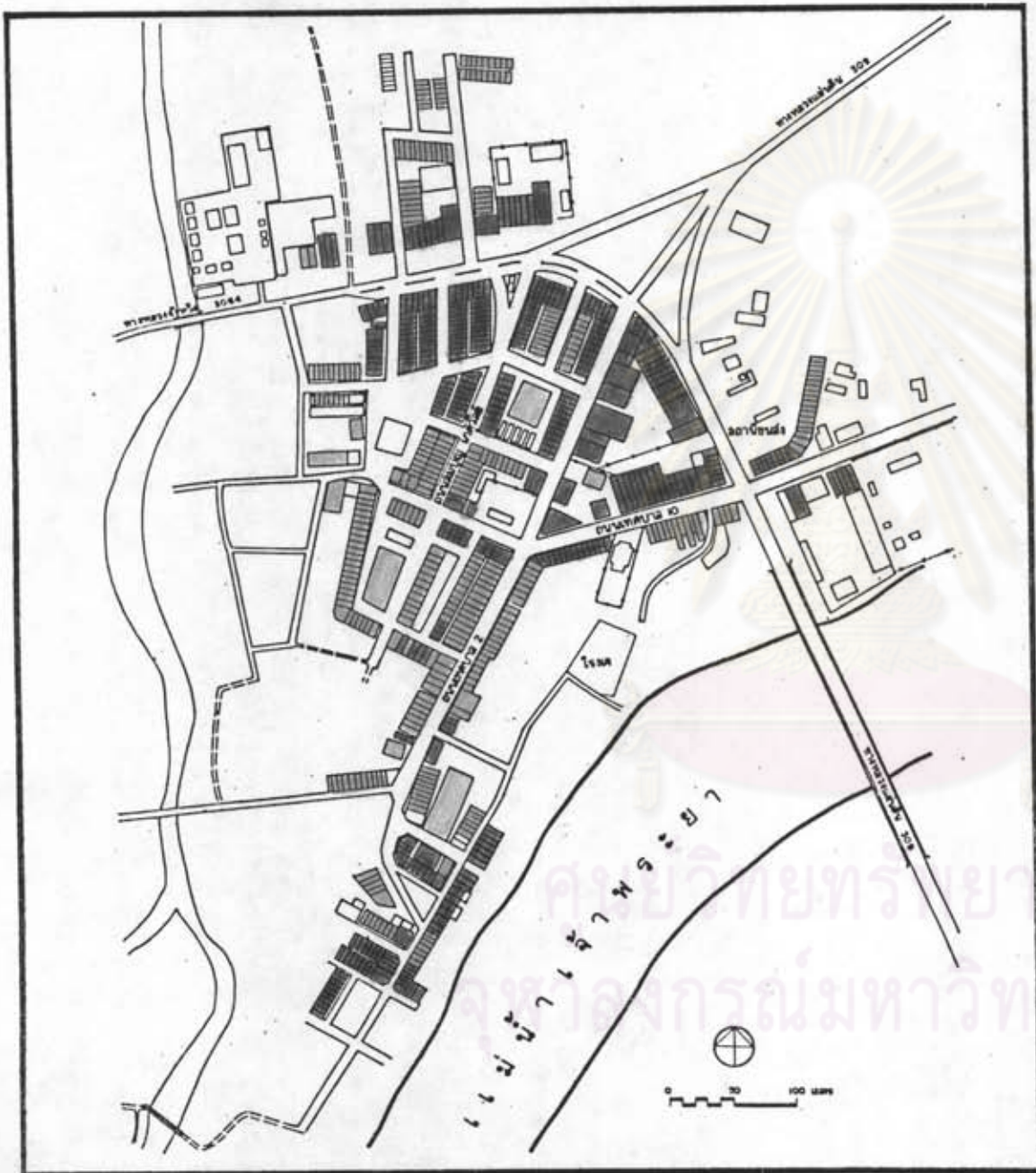
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ลักษณะอาคาร

| | อาคารแถว | โรงเรียน |
|-------------------|----------|----------|
| ไม้สาม | ■ | ■ |
| ครึ่งตึก ครึ่งไม้ | ■ | ■ |
| ตึกสมัยเก่า | ■ | ■ |
| ตึกสมัยใหม่ | ■ | ■ |

ที่มา :

แผนที่ 4.22



ความสูงอาคาร

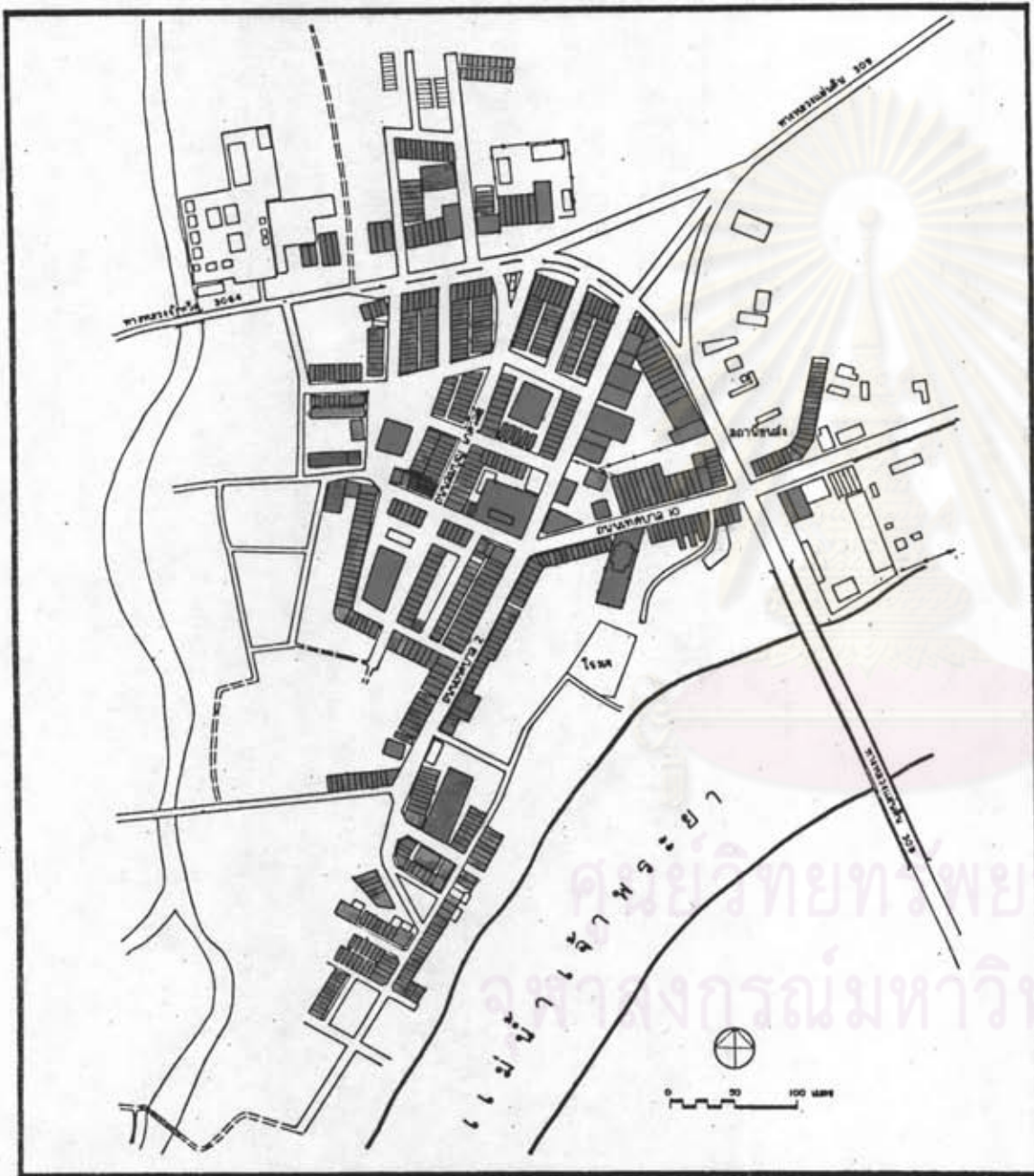
ส่วนใหญ่เป็นอาคาร 2 ชั้น และจะเห็นว่ามีความสัมพันธ์กับสภาพอาคารและลักษณะอาคาร กล่าวคือ ความสูงอาคาร, ลักษณะอาคารและสภาพอาคาร จะเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของชุมชน อาคาร 2 ชั้น จะเป็นอาคารเก่าซึ่งบางแห่งยังมีสภาพและการดูแลรักษาที่ดี ส่วนอาคารไม้ที่ขุดคองในของชุมชนซึ่งเป็นชุมชนเดิมในอดีต มีสภาพทรุดโทรม

การศึกษา การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ความสูงอาคาร

- อาคารไม้ชั้นเดียว
- ห้างแถวไม้ 2 ชั้น
- ตึก 2 ชั้น
- ตึก 3 ชั้น
- ตึก 4 ชั้น



การใช้อาคาร

อาคารส่วนใหญ่จะใช้เป็นสถานที่ค้าขายและพักอาศัย ส่วนอาคารที่ใช้เป็นโกดังและพักอาศัยในปัจจุบัน แต่ก่อนเคยใช้เป็นสถานที่ค้าขาย แต่เมื่อชุมชนขยายตัวออกมาทำให้ร้านค้าต่าง ๆ ต้องย้ายตัวเองตามจนร้านค้าบางร้านมีกิจการถึง 2-3 แห่งภายในชุมชนอาคารเก่าที่อยู่ถนนในจึงถูกทิ้งร้าง : และใช้เป็นโกดังเก็บสินค้า

การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

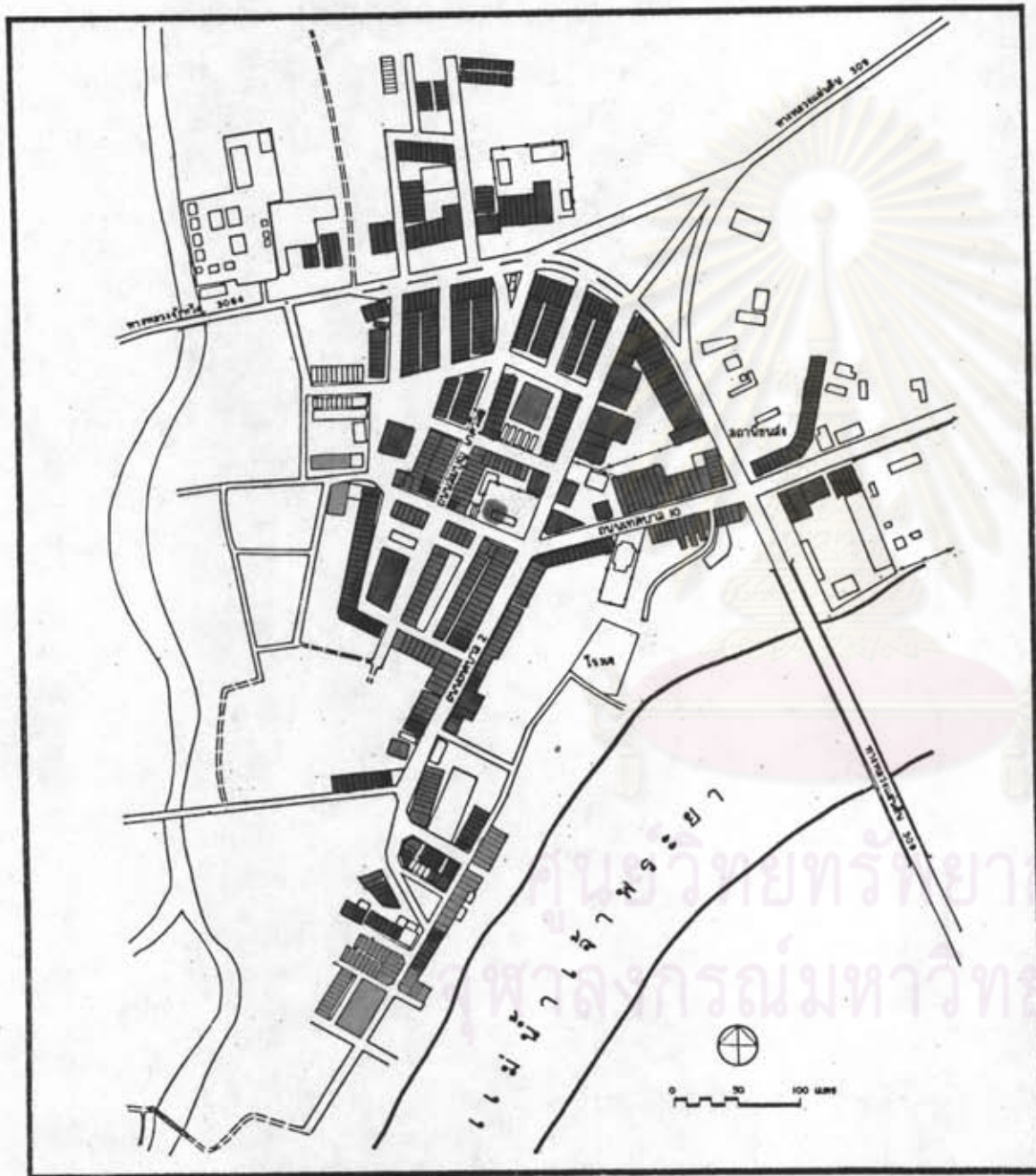
กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง การใช้อาคาร

- | | |
|---|--|
|  พักอาศัย |  มล็ด + พักอาศัย |
|  พักอาศัย + ค้าขาย |  บ้านของ |
|  ค้าขาย |  บ้านของ + พักอาศัย |

ที่มา :

แผนที่ 4,24



ลักษณะอาคาร

อาคารใหม่ที่บ้านเนินอาคารที่เพิ่งสร้างขึ้นใหม่ไม่
 ระยะเวลาผ่านไปทำให้สภาพอาคารทรุดโทรมตามกาลเวลา
 แต่อีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้อาคารทรุดโทรมเนื่องจากขาดการ
 ดูแลรักษา

การศึกษา ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองหริ่งแม่ฟ้า ———

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองฉิ่งหู้บุรี

แสดง สภาพอาคาร

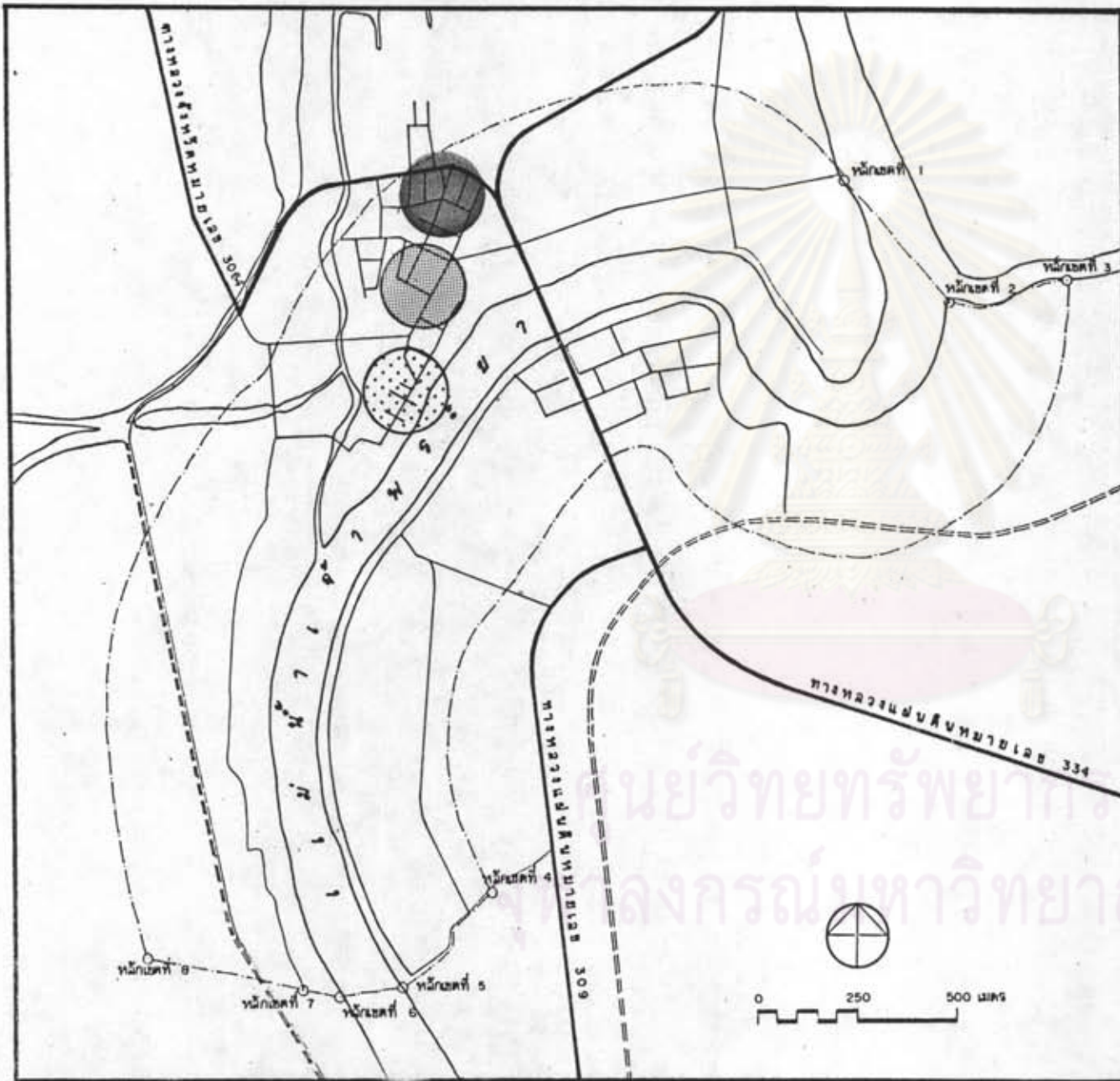
- บ้านและทรุดโทรม
- บ้านได้รับการดูแล
- บ้านแต่ยังไม่ได้รับการดูแล
- ใหม่
- อาคารพาณิชย์

สรุป

จะเห็นว่าลักษณะอาคาร, ความสูงของอาคาร, การใช้อาคารและสภาพอาคารมีความสัมพันธ์กับการขยายตัวของย่านการค้าของชุมชนเมืองอ่างทองอย่างใกล้ชิด กล่าวคือ บริเวณชุมชนเดิมซึ่งเป็นที่ตั้งของย่านการค้าเริ่มแรกมีลักษณะอาคารเป็นห้องแถวไม้ 2 ชั้น สภาพอาคารเก่าทรุดโทรมมากตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาเนื่องจากใช้การคมนาคมทางเรือเป็นหลัก ครั้นเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางรถยนต์ย่านการค้าของชุมชนได้ขยายตัวออกมาตามแนวถนนเทศบาล 2 ลักษณะอาคารได้เปลี่ยนไปมีการก่อสร้างอาคารในลักษณะตึกแถว 2 ชั้น ต่อมาเมื่อย่านการค้าได้ขยายตัวออกไปอีกในระยะการสัญจรทางบกจึงได้เกิดมีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์สมัยใหม่ 3-4 ชั้น ขึ้นบริเวณปลายถนนเทศบาล 2 และริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ทำให้บริเวณศูนย์กลางเมืองเชยิบตัวขึ้นไปทางตอนเหนือบริเวณตลาดเทศบาล 2 และตลาดสุพรรณบุรีการใช้อาคารประเภทค้าขายและพักอาศัยร่วมกันจึงพบมากบริเวณนี้ บริเวณอาคารตึกแถวด้านในจึงขาดการเข้าถึงที่สะดวกร้านค้าต่าง ๆ พากันย้ายกิจการของตนเองออกไปภายนอก อาคารเก่าจึงใช้เป็นที่เก็บของหรือให้เช่าพักอาศัยทำให้เกิดการดูแลรักษาจึงมีสภาพอาคารที่ต่ำกว่าอาคารที่ใช้เป็นที่ค้าขายและพักอาศัย (แผนที่ 4.26)

กล่าวโดยสรุป ลักษณะอาคารของชุมชนเมืองอ่างทองได้สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของชุมชนเมืองอ่างทองอย่างชัดเจนเป็นการขยายตัวที่เกิดขึ้นตามแนวเส้นทางรถยนต์ตามช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดการใช้ที่ดินและอาคารที่เปลี่ยนไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ลักษณะอาคารสัมพันธ์กับการขยายตัวของ
ย่านการค้า และสะท้อนให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของ
ชุมชนอย่างชัดเจน

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ความสัมพันธ์ของการใช้อาคารกับการใช้ที่ดิน

- - ตึกแถว 3-4 ชั้น
สภาพอาคารใหม่
- (dotted) - ท้องแถวไม้ 2 ชั้น
สภาพทรุดโทรม
- (horizontal lines) - ตึกแถว 2 ชั้น
สภาพอาคารปานกลาง

ที่มา :

แผนที่ 4.26

4.4.5 กิจกรรมการค้า

กิจกรรมการค้า นับว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของชุมชนเมืองอ่างทองซึ่งนอกจากจะให้บริการแก่คนในชุมชนแล้วยังทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการซื้อขายสินค้าในระดับจังหวัด เป็นตลาดรับซื้อสินค้าเกษตรจากพื้นที่รอบ ๆ ช้างและในขณะเดียวกันก็เป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าต่าง ๆ ตามความต้องการของท้องถิ่นโดยรอบในวันหนึ่ง ๆ จะมีประชาชนจากพื้นที่โดยรอบเข้ามาทำการค้าและใช้บริการภายในชุมชนเมืองอ่างทองเป็นจำนวนมากซึ่งปรากฏให้เห็นในรูปของกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในชุมชนเมืองอ่างทอง

กิจกรรมการค้าภายในชุมชนเมืองอ่างทองประกอบด้วย การค้าในระดับท้องถิ่น ระดับจังหวัดและระดับภาค ประสานกันอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง โดยการค้าในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัด ได้แก่ กิจกรรมการค้าในอาคารและการค้าหาบเร่แผงลอย ส่วนการค้าในระดับภาค ได้แก่ การค้าสินค้าเกษตรเพื่อลำเลียงไปขายยังจังหวัดกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งการค้าทั้งสามนี้ก่อให้เกิดรูปแบบการใช้ที่ดินและการวางตัวของกิจกรรมภายในย่านการค้าของชุมชนเมืองอ่างทองอย่างไร เป็นเรื่องที่จะศึกษาต่อไป

ก) กิจกรรมการใช้อาคาร

จากการสำรวจภาคสนามเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2532 พบว่ากิจกรรมการใช้อาคารในบริเวณย่านการค้าของชุมชนเมืองอ่างทองมีประมาณ 323 แห่ง ซึ่งสามารถจำแนกกิจกรรมต่าง ๆ ออกเป็นหมวดใหญ่ ๆ ได้ 6 หมวด ได้แก่

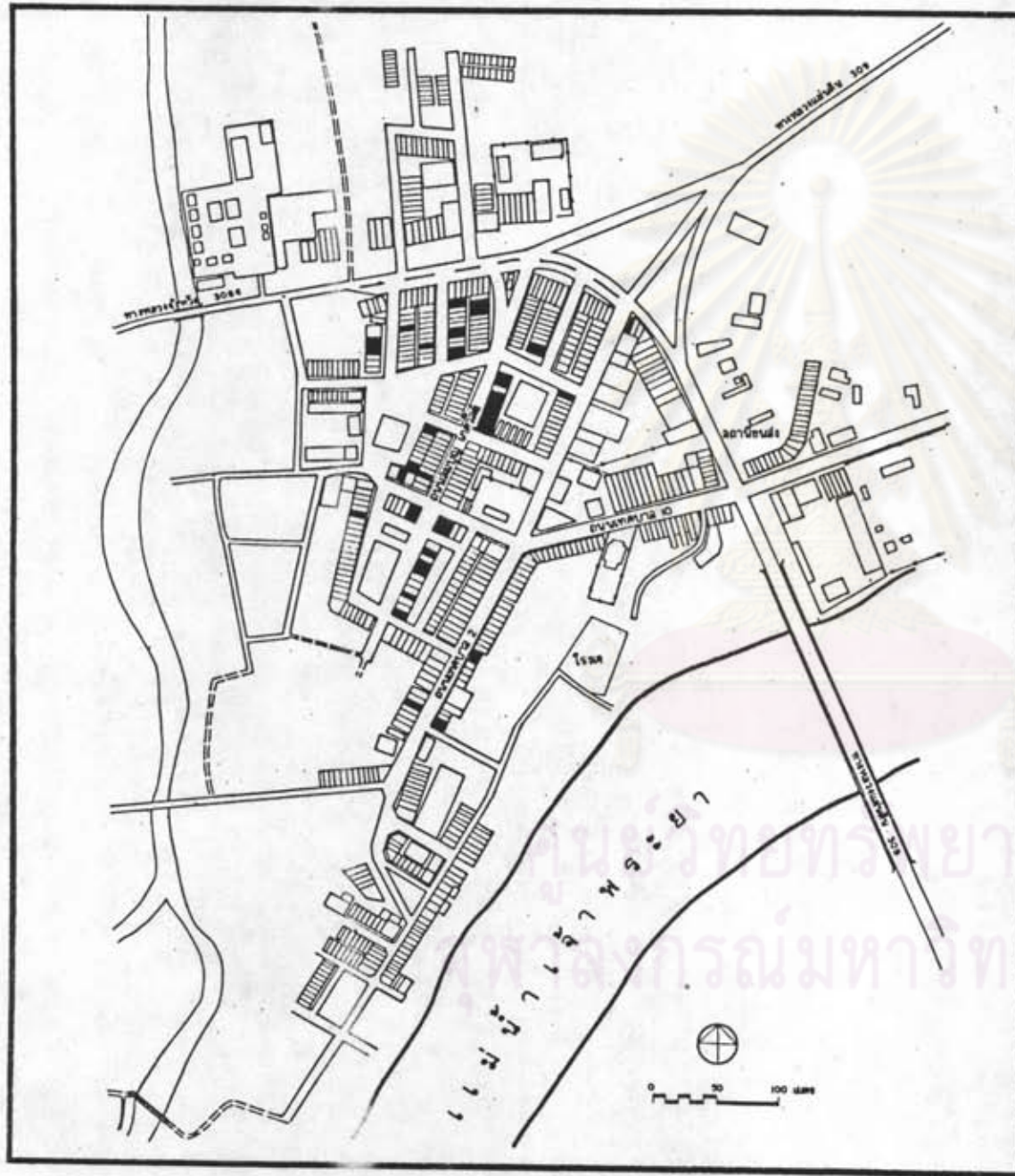
1. กิจกรรมขายปลีก
2. กิจกรรมด้านบริการ
3. กิจกรรมด้านบริการอื่น ๆ
4. กิจกรรมขายส่ง
5. กิจกรรมด้านการผลิต
6. กิจกรรมด้านการขนส่ง

ชนิดของกิจกรรมที่พบมากในชุมชนเมืองอ่างทองส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการค้าปลีก คิดเป็นร้อยละ 58.82 รองลงมาคือ กิจกรรมด้านบริการ และกิจกรรมด้านการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 21.98 และ 8.97 ตามลำดับ ส่วนสินค้าที่พบมากที่สุด ได้แก่ สินค้าเกี่ยวกับการบริโภค คิดเป็นร้อยละ 14.55 ของประเภทสินค้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่

สินค้าประเภทเครื่องแต่งกายเครื่องประดับและประเภทงานบริการด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 11.96 และ 11.14 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.12) และมีการกระจายตัวของกิจการค้า ดังนี้ (แผนที่ 4.27)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ร้านค้า

ร้านค้ามีจำนวนถึง 30 แห่ง เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อการค้าในชุมชนเมืองอ่างทอง เป็นตัวรวบรวมสินค้าซึ่งให้แก่ชาวบ้านรอบนอกที่เข้ามาซื้อของซ้ำกลับไม่ขายยังชุมชนของคน ส่วนใหญ่เกาะกลุ่มอยู่บริเวณตอนกลางชุมชน ถนนสมบุญ-เกษวัฒน์ ซึ่งเป็นพื้นที่ทางเทศบาลจัดให้มีการวางขายเร็ว จึงเป็นบริเวณที่มีการเดินตลาดของประชาชนทั้งภายในและภายนอกชุมชนเป็นจำนวนมาก

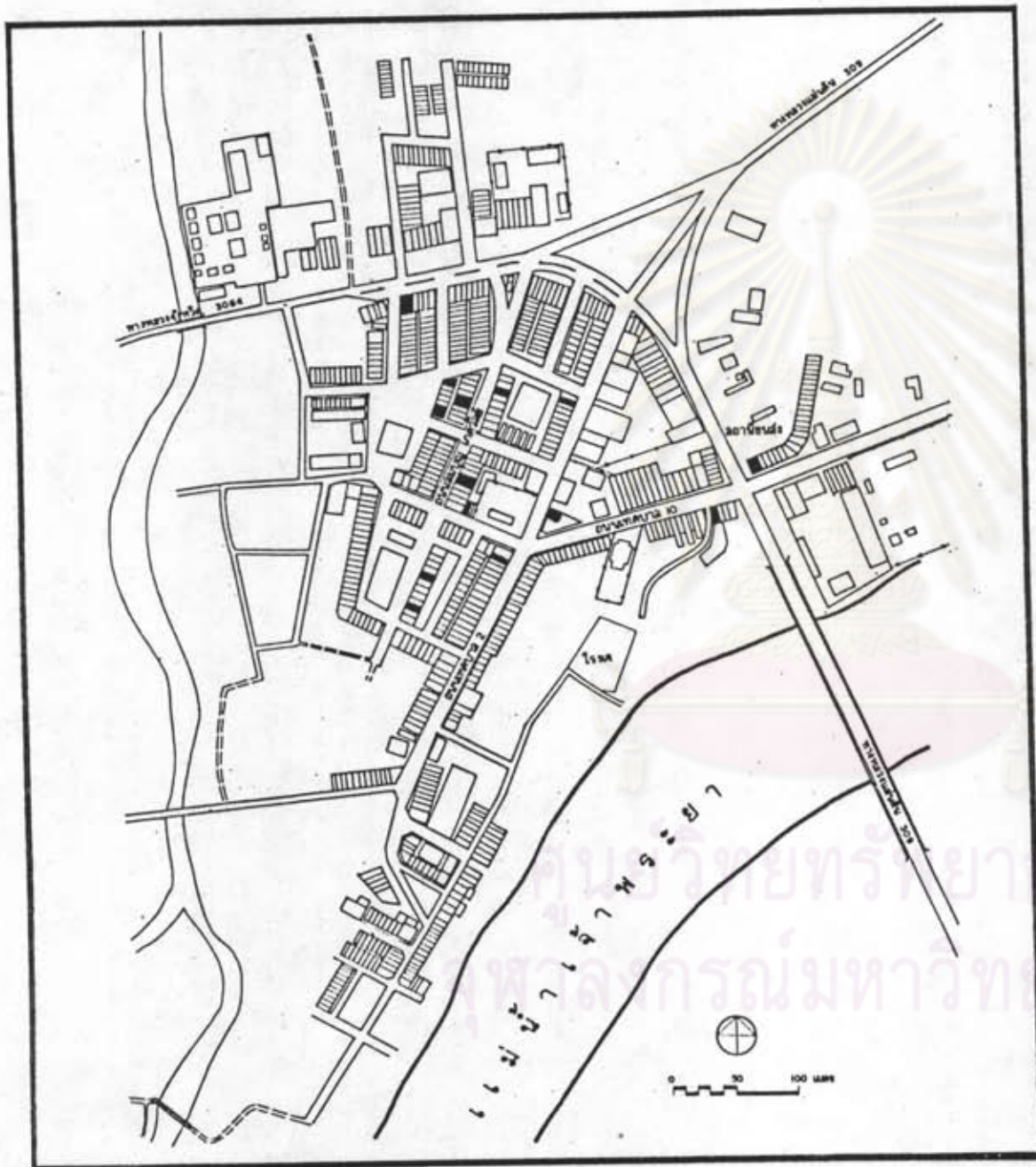
การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองจันทบุรี —————

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ร้านค้า

ที่มา :

แผนที่ 4.28



ร้านขายยา

ร้านขายยามีจำนวน 14 แห่ง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณที่มีการเดินตลาดของประชาชน ได้แก่ ถนนสมบุญ-เกตุวิทย์ ร้านขายยาจะมีความสัมพันธ์ด้านที่ตั้งกับร้านขายของชำ เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่เป็นชาวบ้านจากพื้นที่รอบนอกที่เข้ามาซื้อสินค้าและเข้ารับการรักษาโรคได้ในคราวเดียวกัน

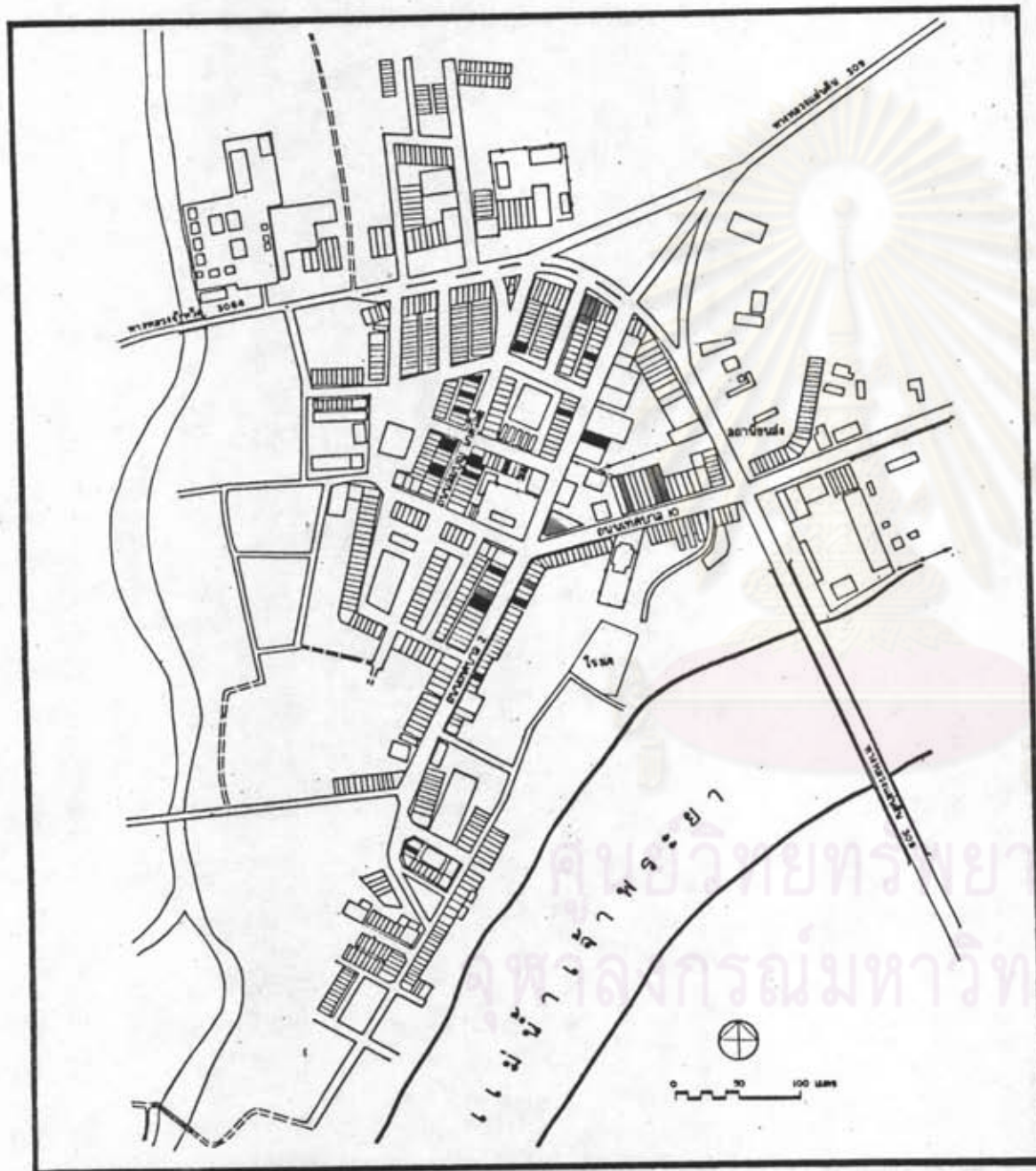
การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ ————

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ร้านขายยา

ที่มา :

แผนที่ 4.29

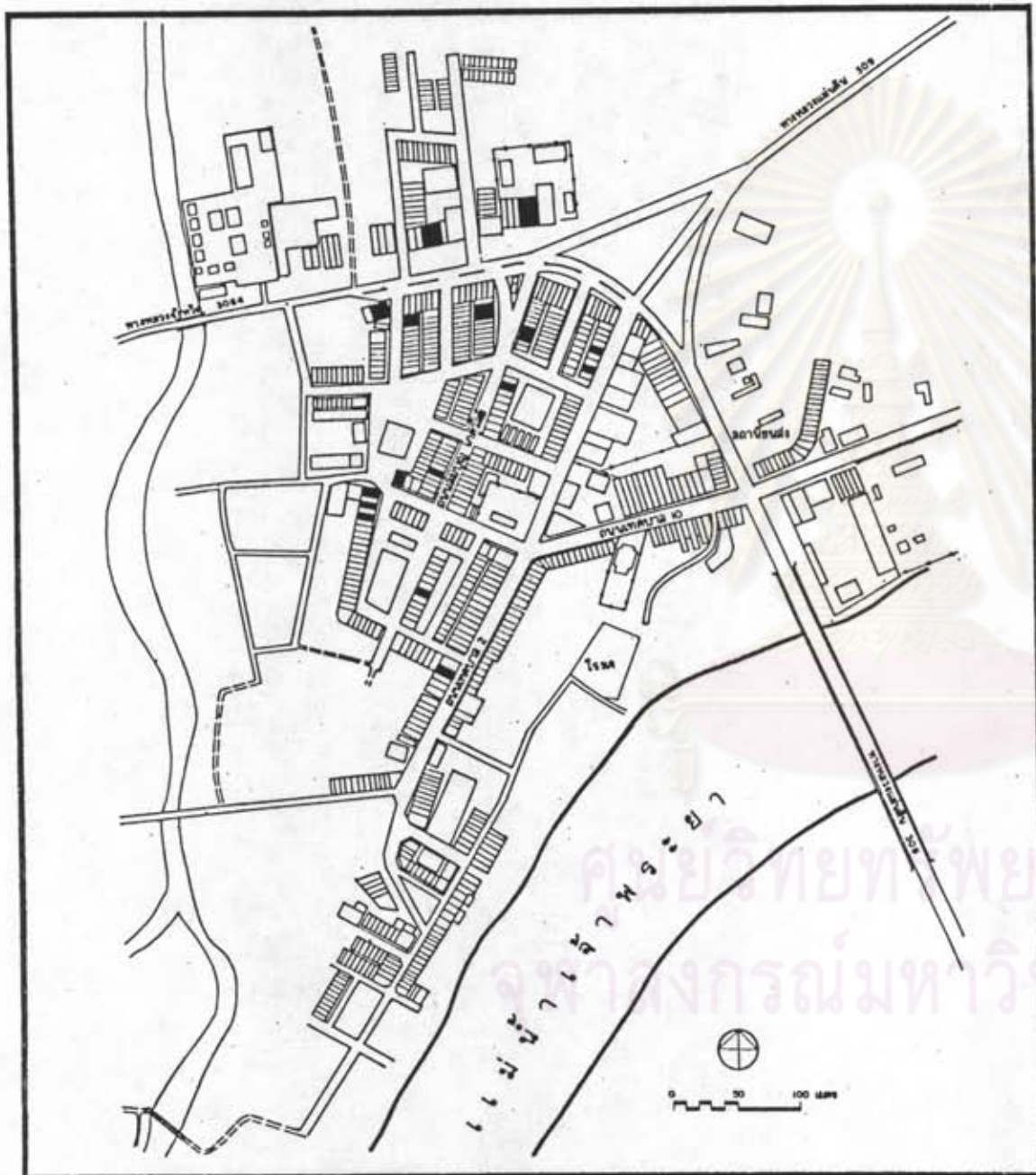


ร้านเครื่องแต่งกายและเครื่องประดับ

ประกอบด้วยร้านขายเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่มจำนวน 29 แห่ง ร้านทองจำนวน 9 แห่ง ในประเภทร้านขายเสื้อผ้ายังสามารถแบ่งออกเป็นร้านขายเสื้อผ้าธรรมดา และร้านขายเสื้อผ้าห้างซึ่งทั้ง 2 ประเภทนี้จะมีการกระจายตัวที่แตกต่างกัน ร้านขายเสื้อผ้าธรรมดาจะกลุ่มอยู่บริเวณถนนสมบูรณภควัฒน์ ส่วนใหญ่บริการแก่ชาวบ้านภายนอกหรือผู้มีรายได้น้อย ส่วนร้านขายเสื้อผ้าห้างจะอยู่บริเวณถนนเทศบาล 2 และเทศบาล 10 บริการแก่ชาวเมือง

สำหรับร้านทองซึ่งมีถึง 9 แห่ง ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นชาวบ้านรอบนอก โดยเฉพาะหลังฤดูเก็บเกี่ยวข้าว ชาวบ้านจะนิยมซื้อทองเก็บไว้เป็นจำนวนมาก

| | |
|-----------|--|
| การศึกษา | การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ |
| กรณีศึกษา | เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี |
| แสดง | เสื้อผ้า, เครื่องประดับ |
| | <ul style="list-style-type: none"> ■ เสื้อผ้าธรรมดา ■ เสื้อผ้าห้าง |
| ที่มา: | แผนที่ 4.30 |



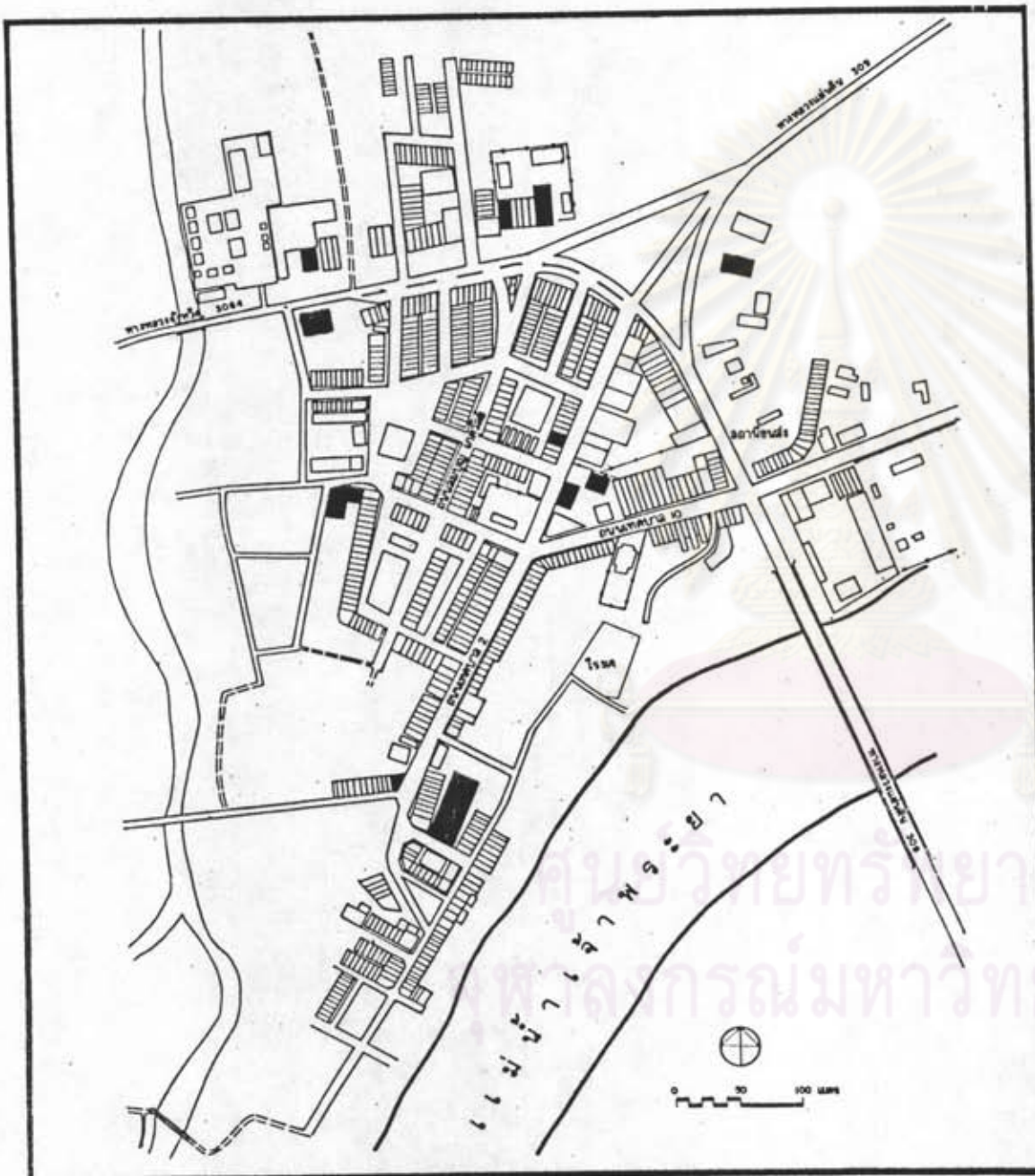
ร้านสินค้าเกษตรและอุปกรณ์การเกษตร

มีจำนวน 18 แห่ง ร้านค้าส่วนใหญ่ขายสินค้าจำพวก ข้าวสาร, อาหารสัตว์ เมล็ดพันธุ์, ยาน้ำแมลง และอุปกรณ์การประมง เช่น แท, อวน มีร้านที่จำหน่ายอุปกรณ์การเกษตรที่เป็นประเภทเครื่องยนต์อยู่เพียง 2 แห่ง ได้แก่ ประเภท เครื่องสูบน้ำ รถไถ ชุมชนเมืองอ่างทองจึงเป็นศูนย์กลางจำหน่ายวัสดุอุปกรณ์การเกษตรให้แก่พื้นที่เกษตรโดยรอบ ร้านค้าส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่บริเวณปากทางเข้าออกชุมชนริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 หลังตลาดสุพรรณบุรี ซึ่งเป็นบริเวณที่ชาวบ้านสามารถเข้าถึงและขนส่งสินค้าได้สะดวก

การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ ————

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง สินค้าการเกษตร และอุปกรณ์การเกษตร



ร้านเครื่องมือ และวัสดุก่อสร้าง

มีจำนวน 11 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นร้านขายวัสดุที่ใช้
 ในการก่อสร้างมักกระจายตัวอยู่บริเวณนอกชุมชน
 เนื่องจากร้านค้าเหล่านี้ต้องใช้เนื้อที่มาก และเพื่อความสะดวก
 ในการเข้าถึงและการขนส่งสินค้า

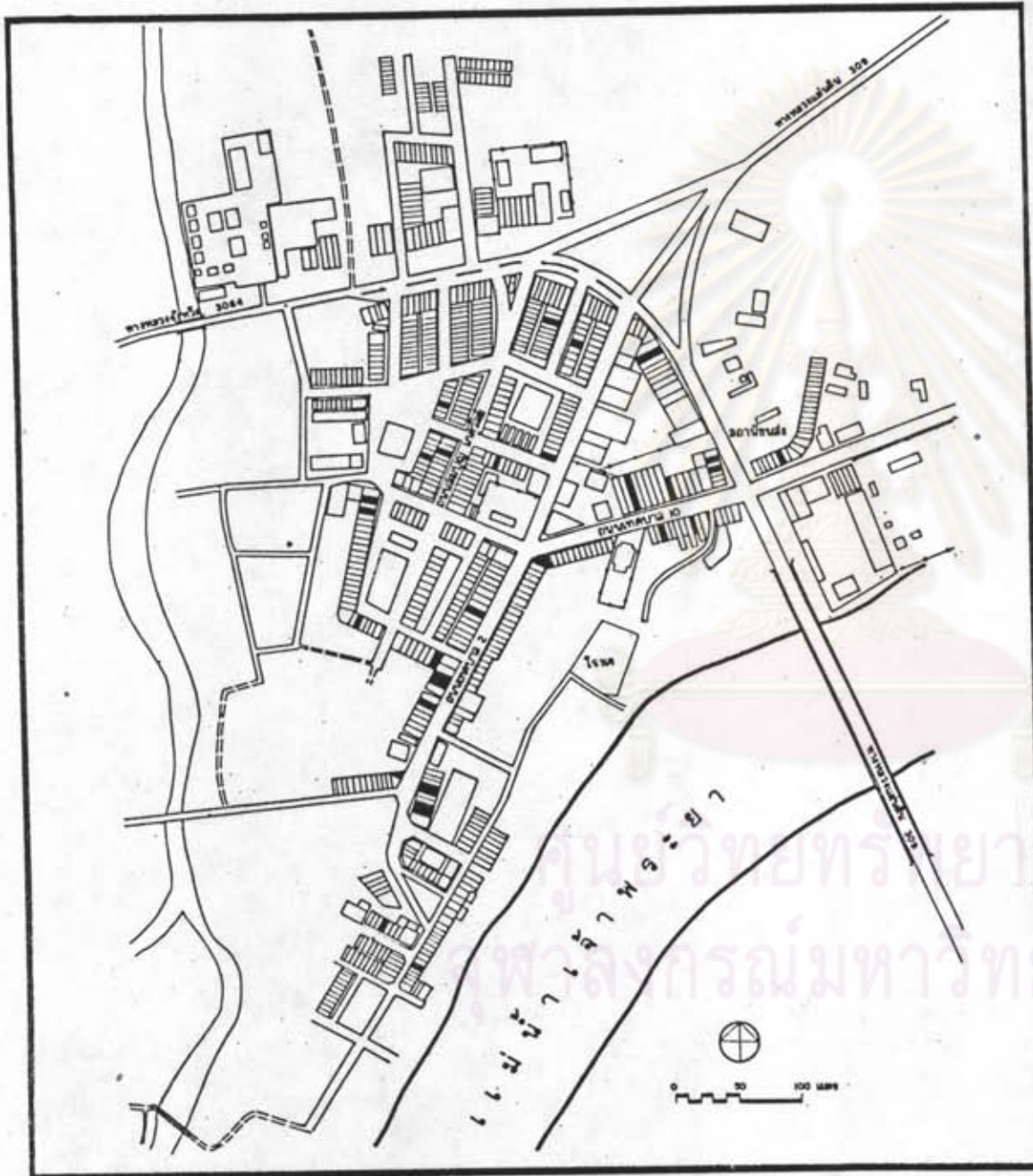
การศึกษา ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง เครื่องมือ และวัสดุก่อสร้าง

ที่มา :

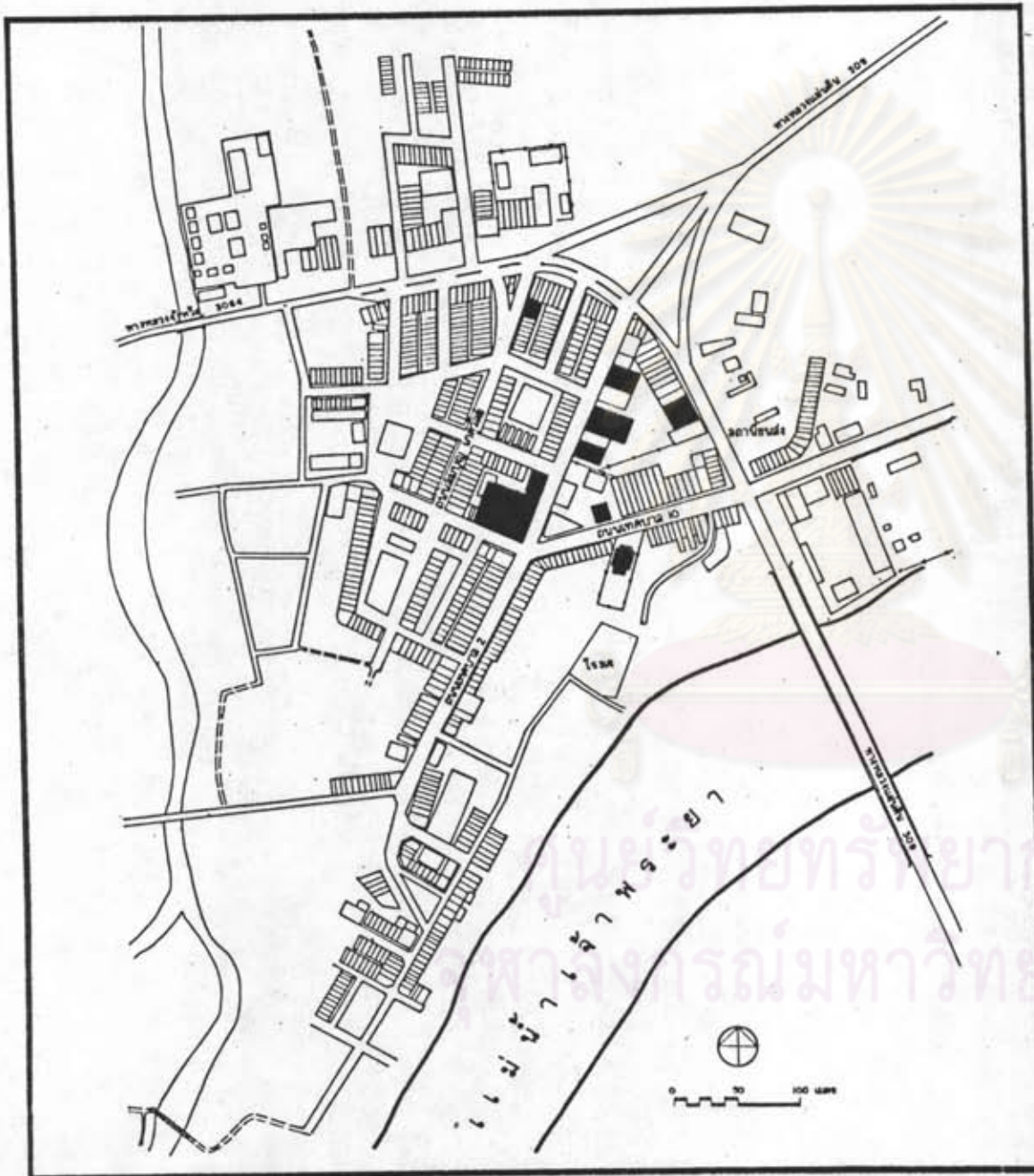
แผนที่ 4.32



ร้านบริการด้านบุคคล

ประกอบด้วยร้านตัดเสื้อบุรุษและสตรี 13 แห่ง
 ร้านเสริมสวยสตรี 17 แห่ง ร้านแต่งผมบุรุษ 6 แห่ง
 การกระจายตัวอยู่ที่ไนท์มาเก็ต โดยเฉพาะ
 ริมถนนเทศบาล 2 และ ถนนเทศบาล 10 มีการเกาะกลุ่ม
 กันมาก

| | |
|-----------|--|
| การศึกษา | การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ |
| กรณีศึกษา | เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี |
| แสดง | บริการด้านบุคคล |
| ที่มา : | แผนที่ 4.33 |



ธนาคาร

นอกจากชุมชนเมืองอ่างทองเป็นศูนย์กลางทางการค้าและบริการแล้ว ยังเป็นศูนย์กลางทางการเงินของจังหวัดด้วย ภายในชุมชนประกอบด้วยธนาคารจำนวน 9 แห่ง จับกลุ่มกันอยู่ปากทางเข้าออกถนนเทศบาล 2 และเทศบาล 10

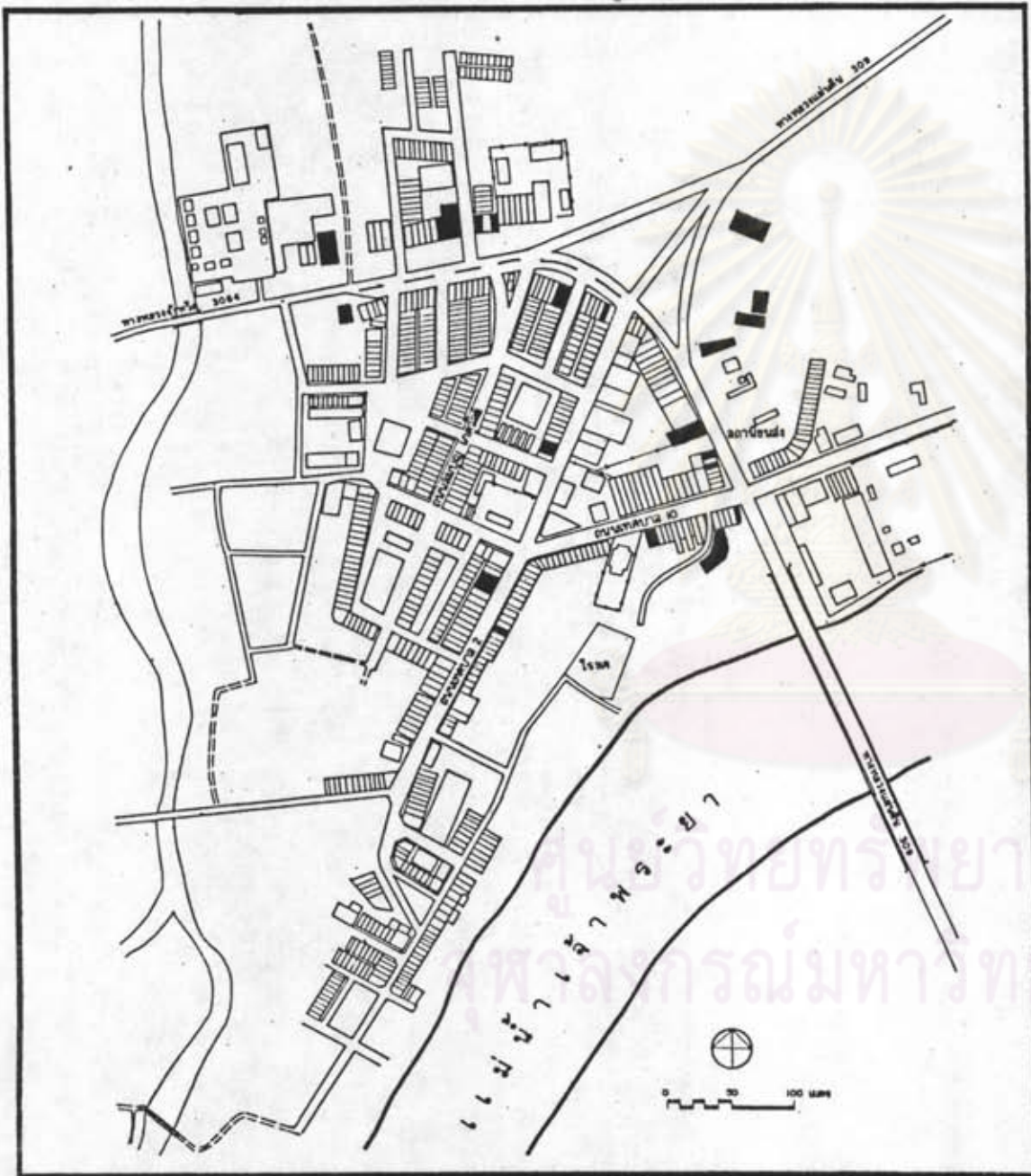
การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองอัมรินทร์ —————

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง ธนาคาร

ที่มา :

แผนที่ 4.34



ร้านจำหน่ายยานพาหนะ อุปกรณ์ และบริการเกี่ยวกับเครื่องยนต์

ประกอบด้วยตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ จำนวน 7 แห่ง นอกนั้นเป็นร้านจำหน่ายอะไหล่, อุปกรณ์เครื่องยนต์ ผู้ซ่อมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และปะดับยนต์จำนวน 20 แห่ง ร้านค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064

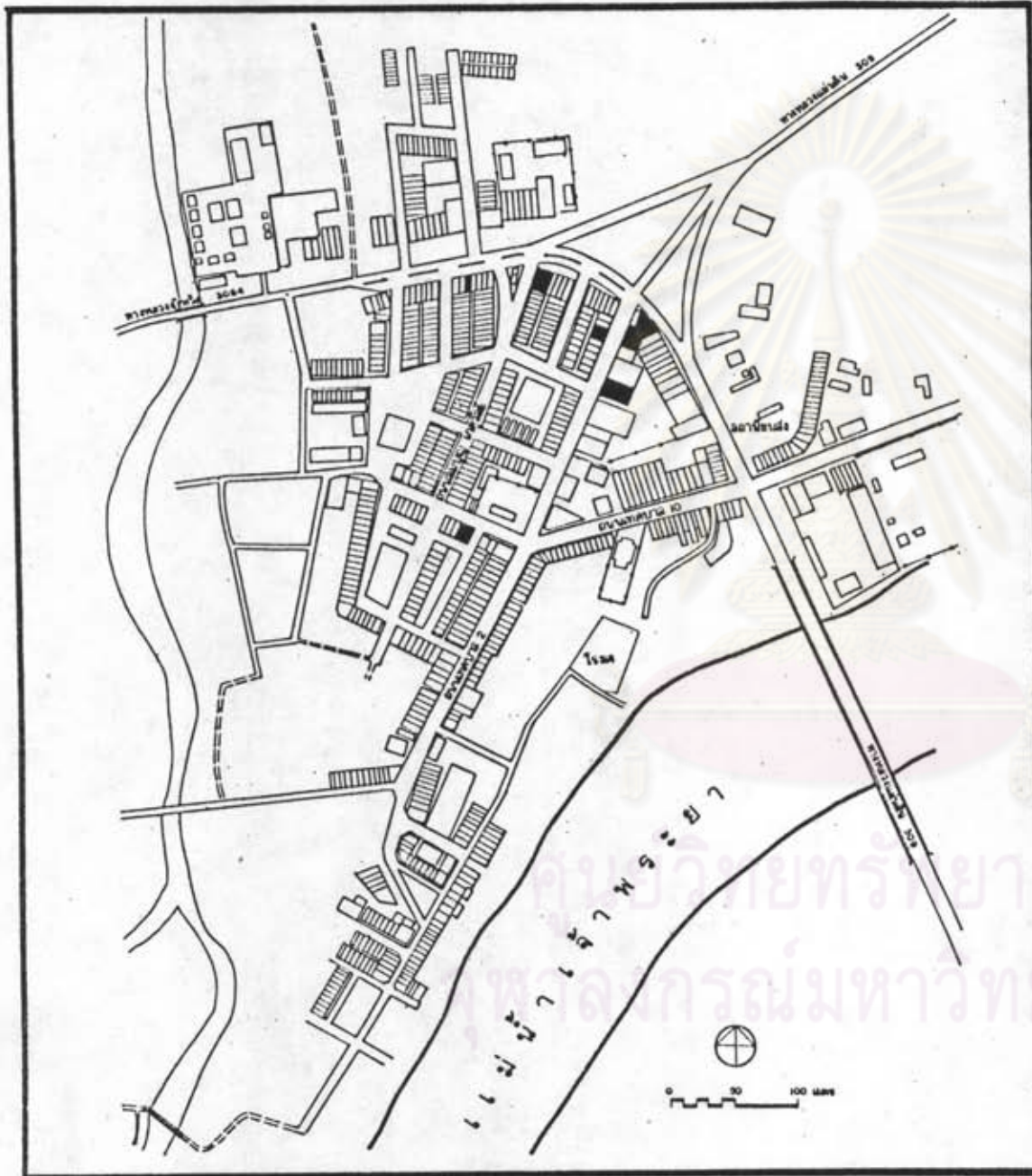
การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง จำหน่ายยานพาหนะ, อุปกรณ์และบริการเกี่ยวกับเครื่องยนต์

ที่มา :

แผนที่ 4.35



ร้านเครื่องอำนวยความสะดวก

เป็นร้านค้าขนาดใหญ่ 2-4 คูหาที่จำหน่ายอุปกรณ์
เครื่องใช้ไฟฟ้าต่าง ๆ มีจำนวน 7 แห่ง กระจายตัวอยู่
บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 และ
ปากทางเข้าออกชุมชนขนาดเทศบาล 2

การศึกษา ——— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี

แสดง เครื่องอำนวยความสะดวก

ที่มา :

แผนที่ 4.36

สรุป

จากการศึกษากิจกรรมการค้าแต่ละประเภท พบว่า กิจกรรมการค้าที่เกิดขึ้นภายในชุมชนเมืองอ่างทองส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณตอนเหนือของชุมชนใกล้ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ซึ่งเป็นบริเวณที่สามารถเข้าถึงสะดวก ร้านค้าส่วนใหญ่อยู่ในรัศมี 300 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินเท้าได้อย่างสบาย แม้การกระจายตัวของกิจกรรมการค้าในแต่ละประเภทมีอยู่ทั่วไป แต่สามารถวิเคราะห์จำแนกความสัมพันธ์ของสินค้าแต่ละประเภทได้ดังนี้

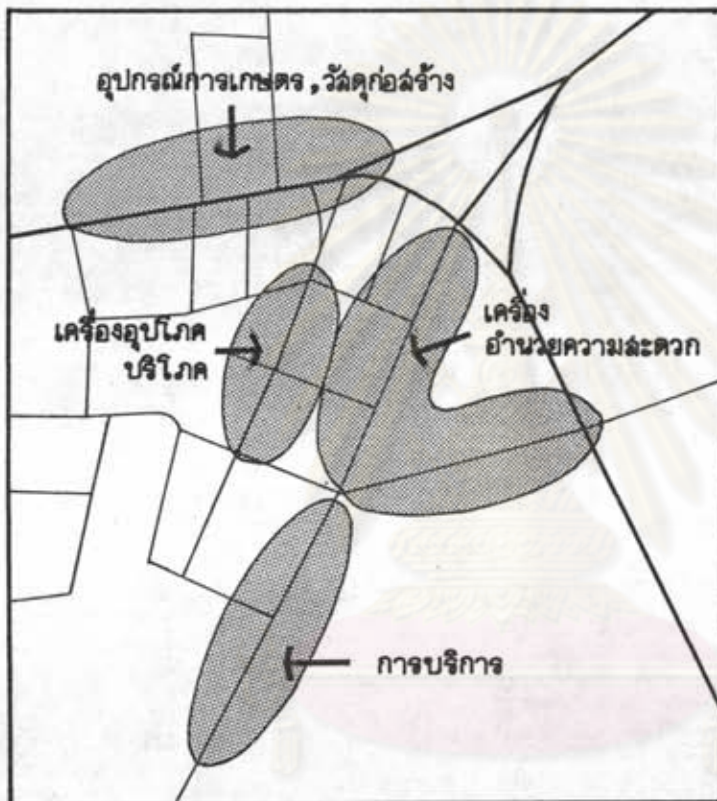
กิจกรรมการค้าประเภทเครื่องอุปโภคบริโภคที่จำเป็นต่อการดำรงชีพ เช่น ร้านขายของชำ, ร้านขายยา, ร้านเครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน, เสื้อผ้า จะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณตลาดสด, ถนนสมบุญเกตุวัลล์ ซึ่งเป็นพื้นที่ทางเทศบาลจัดให้สำหรับวางขายหาบเร่งแผงลอยจึงเป็นบริเวณที่เดินตลาดของประชาชนทั้งภายในและภายนอกชุมชนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเช้าซึ่งเป็นเวลาที่ชาวบ้านรอบนอกนำสินค้าเกษตรกรรมของตนเข้ามาขายภายในชุมชน และซื้อสินค้าที่จำเป็นในการอุปโภคบริโภคกลับไปบริโภค หรือนำไปขายยังชุมชนของตนต่อไป ร้านค้าบริเวณรอบตลาดสดนี้จึงเป็นร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าที่สนองความต้องการพื้นฐานของประชาชน

กิจกรรมการค้าบริเวณถนนสายหลัก ได้แก่ ปากทางเข้าออกถนนเทศบาล 2 และเทศบาล 10 ประกอบด้วยกิจการค้าประเภท ร้านเครื่องเขียน, เครื่องเขียน, เครื่องใช้ไฟฟ้า, ธนาคาร, เสื้อผ้า เป็นต้น สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ไม่มีความต้องการบ่อยนักเป็นสินค้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนสามารถติดต่อเข้าออกได้สะดวก

บริเวณถนนเทศบาล 2 (ตอนใน) ประกอบด้วย กิจกรรมด้านบริการเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ ร้านทำผม, ตัดเสื้อ เป็นต้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางเมืองร้านค้าหลายแห่งในบริเวณนี้จึงปิดกิจการและออกไปค้าขายอยู่ด้านนอกทั้งหมด ร้านค้าที่เหลืออยู่ส่วนใหญ่จึงเป็นสินค้าเกี่ยวกับการบริการ ลูกค้าส่วนใหญ่จึงได้แก่ คนภายในชุมชน

บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 ร้านค้าส่วนใหญ่เป็นร้านค้าเกี่ยวกับอุปกรณ์การเกษตร, วัสดุก่อสร้าง, อุปกรณ์และบริการเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นกิจการค้าที่ต้องใช้พื้นที่มากและต้องการความสะดวกในการเข้าถึงและขนส่งสินค้า

ส่วนบริเวณชุมชนเดิมริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีร้านขายของชำและร้านตัดเสื้ออยู่ 2-3 แห่ง บริการประชาชนในละแวกบ้านนั้น โดยส่วนใหญ่ของพื้นที่แล้วใช้เป็นที่อยู่อาศัย (แผนที่ 4.37)



ศูนย์วิทยทรัพยากร

แผนที่ 4.37 แสดงการวิเคราะห์การกระจายตัวของกิจกรรมการค้าในอาคาร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข) การค้าหาบเร่แผงลอย

จากการศึกษาลักษณะการค้าหาบเร่แผงลอยภายในชุมชนเมือง อ่างทองมีอยู่เป็นจำนวนมากมีการวางขายสินค้ากันบริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 และถนนอีกหลายสายภายในย่านการค้า การค้าขายในลักษณะหาบเร่แผงลอยนี้จำนวนผู้ค้าและสินค้าจะเปลี่ยนไปตามช่วงเวลาต่าง ๆ จึงได้ทำการแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ช่วง คือ ในช่วงเวลา 7.00 น., 12.00 น. และ 17.00 น. เพื่อให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมทางการค้าที่เกิดขึ้นภายในชุมชนเมืองอ่างทอง (ตารางที่ 4.13)

เวลา 7.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มียานพาหนะผู้ค้ามากที่สุด ถึง 767 รายเป็นเวลาที่ชาวบ้านรอบนอกเข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้าภายในชุมชนเมืองอ่างทอง สินค้าประเภทผักมีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 39.2 ส่วนมากจะวางขายอยู่บริเวณซอยยามาอำ, ซอยสุพรรณ 1, ซอยสุพรรณ 2 และข้างตลาดเทศบาล 1 สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่ชาวบ้านจากพื้นที่ใกล้เคียงจะนำเข้ามาจำหน่ายภายในชุมชน รองลงมาได้แก่ สินค้าจำพวกเนื้อสัตว์ คิดเป็นร้อยละ 21.3 ส่วนใหญ่จะวางขายอยู่หน้าตลาดสุพรรณ, ตลาดเทศบาล 2 และซอยหน้าตลาดเทศบาล 2 ซึ่งเป็นสถานีจำหน่ายพลาสติก สำหรับบริเวณถนนสมบุญเกตุวัลส์จะวางขายสินค้าประเภทผลไม้, อาหารคาวหวานและสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคต่าง ๆ ตลาดในช่วงเช้ามีความคึกคักทั้งจำนวนผู้ซื้อและผู้ขายเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีทั้งชาวบ้านที่อยู่ต่างอำเภอ และแม่ค้าล่องที่เข้ามาเลือกซื้อสินค้าต่าง ๆ เพื่อนำไปขายยังชุมชนของตนและจังหวัดกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก (แผนที่ 4.38)

เวลา 12.00 น. ตลาดในบริเวณหน้าตลาดสุพรรณริมหางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 และตลาดปลาเล็กกันหมดแล้วจะเหลืออยู่ที่แต่เฉพาะบริเวณถนนสมบุญเกตุวัลส์ซึ่งขายสินค้าประเภทอาหารคาวหวาน, เครื่องอุปโภคบริโภคและอาหารสดในตลาดเทศบาล 2 โดยจำนวนผู้ค้าในช่วงเวลานี้ลดลงเหลือเพียง 322 ราย สินค้าประเภทผักมีจำนวนลดลงมากที่สุดเหลือจำนวนผู้ค้าเพียง 36 ราย สินค้าประเภทเนื้อสัตว์ลดลงเหลือ 65 ราย การค้าในช่วงนี้ส่วนใหญ่จึงบริการแก่ชาวเมืองและประชาชนทั่วไปที่เข้ามาใช้บริการภายในชุมชนเมืองอ่างทอง (แผนที่ 4.39)

เวลา 17.00 น. พื้นที่การค้าและจำนวนผู้ค้าได้ลดลงจากเวลา 12.00 น. เป็นจำนวนมากเหลือเพียง 183 ราย สินค้าส่วนใหญ่ในช่วงนี้เป็นประเภท

อาหารคาว, หวาน, ผัก และกับข้าวต่าง ๆ ที่วางขายกันหนาแน่นบริเวณถนนชัยพร-สุวัฒน์
เนื่องจากเป็นช่วงเวลาเลิกงานผู้คนในชุมชนต่าง ๆ พากันหาซื้อกับข้าวต่าง ๆ ก่อนกลับบ้าน
(แผนที่ 4.4๑)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



หลักการจำแนกสินค้าของผู้ค้าขายย่อย

| | | |
|--------------|-------------------|----------------------|
| 1 แผง | 4 ผัก | 8 ของชำ |
| ■ ข้าว | ■ ผักสด | ■ ของชำ |
| ■ ก๋วยเตี๋ยว | ■ ทอม กุ้งกระป๋อง | 9 อาหารหวาน |
| ■ ขนมจีน | ■ ผักคอง | ■ ซีกกล้วยบ้าน |
| 2 เบ็ดเตล็ด | 5 ผลไม้ | ■ บังคับประทาน |
| ■ ทุบ | ■ ผลไม้ | 10 อาหารหวาน |
| ■ ไข่ ผาย | ■ ทุบมาก ทุจ | ■ ขนมชั้น ๆ |
| ■ ผักปอก | ■ ผลไม้คอง | ■ เคียงส้ม |
| ■ ผักปอกซัด | 6 ดอกไม้ | 11 สินค้าอุปโภค |
| ■ ผักปอกหั่น | ■ ดอกไม้สด | ■ เคียงยี่สิบส่วนตัว |
| 3 โปรงดิน | 7 เคียงปุง | ■ เคียงบะระทับ |
| ■ โข | ■ เคียงนง | ■ เนื้อง่า |
| ■ ไข่ฝู | | ■ ของเล่น |
| ■ ไข่ ๆ | | ■ ไข่ ๆ |



การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองร่มเกล้า —

กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี


แสดง การกระจายตัวของแผงลอย

 7.00 น.
24 ต.ค. 32


ที่มา :

แผนที่ 4.38



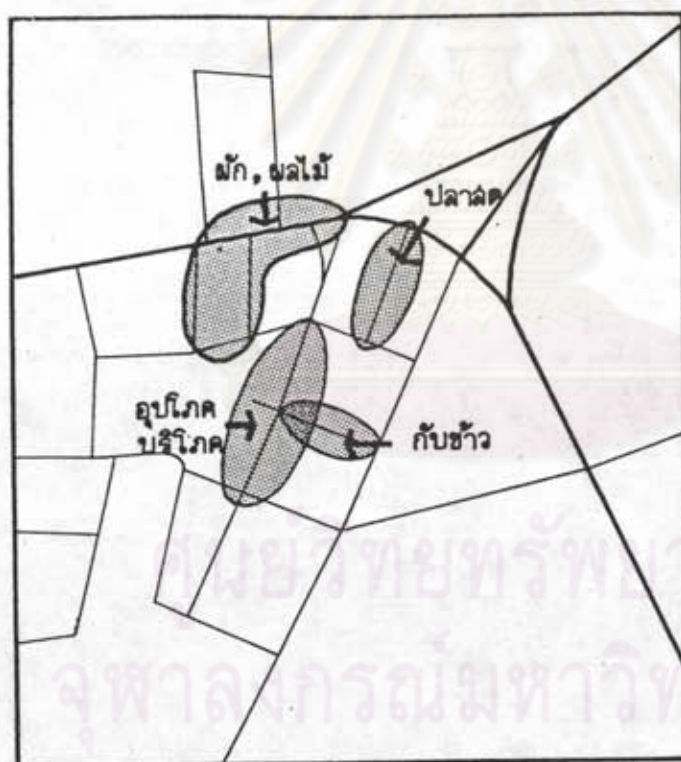
| | |
|---|------------------------|
| ตลาดเทศบาล 1 | ถ. สมบุญเกตุวัลล์ |
| | |
| ข. ส่วนที่ 1 | |
| การศึกษา ————— การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ ————— กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี แฉดง การกระจายตัวของหาบเร่แผงลอย | |
|  | 12.00 น. 24 ต.ค. 32 |
| ที่มา : | แผนที่ 4.39 |



| | |
|---|------------------------|
| ด. ชัยพร สวพันธ์ | |
| ช. สวพันธ์ 1 | |
| การศึกษา — การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองริมแม่น้ำ — กรณีศึกษา เมืองอ่างทอง, เมืองสิงห์บุรี แฉดง การกระจายตัวของหาบเร่แผงลอย | |
|  | 17.00 น. 24 ต.ค. 32 |
| ที่มา : | แผนที่ 4.40 |

สรุป

หาบเร่ แผงลอย ภายในชุมชนเมืองอ่างทองอาศัยวางขายบนพื้นที่ถนนหลายสาย ภายในย่านการค้าและพบการกระจายตัวของประเภทสินค้าต่าง ๆ จำแนกเป็นประเภทใหญ่ ๆ คือ สินค้าประเภทผักสด ผลไม้ จะวางขายบริเวณซอยยามอำ่า, หน้าตลาดสุพรรณบุรีและมีจำนวนผู้ค้าบริเวณนี้ลดลงตามช่วงเวลาจนเวลาประมาณ 10.00 น. พื้นที่บริเวณนี้จะเลิกทำการค้า สินค้าประเภทเครื่องอุปโภคบริโภควางขายอยู่บริเวณถนนสมบุญ - เกตุวิมลและถนนชัยพร สุพรรณบุรี เป็นบริเวณที่ทำการค้าตลอดทั้งวันและบริเวณถนนชัยพร สุพรรณบุรีในช่วงเวลาเย็นจะมีร้านขายกับข้าวต่าง ๆ วางขายอยู่เป็นจำนวนมาก สำหรับตลาดปลาแยกออกมาอยู่บริเวณซอยหน้าตลาดเทศบาล 2 ค้าขายกันมากในช่วงเช้า (แผนที่ 4.41)



แผนที่ 4.41 แสดงการวิเคราะห์การกระจายตัวของหาบเร่แผงลอย

ค) สถานที่ขนถ่ายสินค้าการเกษตร

นอกจากชุมชนเมืองอ่างทองเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการต่าง ๆ แล้วยังเป็นศูนย์กลางการซื้อขายผลผลิตทางการเกษตรในระดับจังหวัดด้วย ในวันหนึ่ง ๆ จะมีผู้นำผลผลิตการเกษตรเข้ามาค้าขายภายในชุมชนเมืองอ่างทองเป็นจำนวนมากเนื่องจากภายในชุมชนเมืองอ่างทองมีพ่อค้าแม่ค้าล่องที่คอยรับซื้อสินค้าไปขายยังตลาดในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก ภายในชุมชนเมืองอ่างทองยังไม่มีสถานที่ขนถ่ายสินค้าการเกษตรที่ถาวร ปัจจุบันอาศัยพื้นที่ว่างตามซอยต่าง ๆ ภายในย่านการค้าเป็นสถานที่ขนถ่ายและลำเลียงสินค้าซึ่งมีอยู่กระจัดกระจายตั้งแต่บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064, ซอยยามาอำ, ตลาดสุพรรณบุรี จนถึงตลาดเทศบาล 1

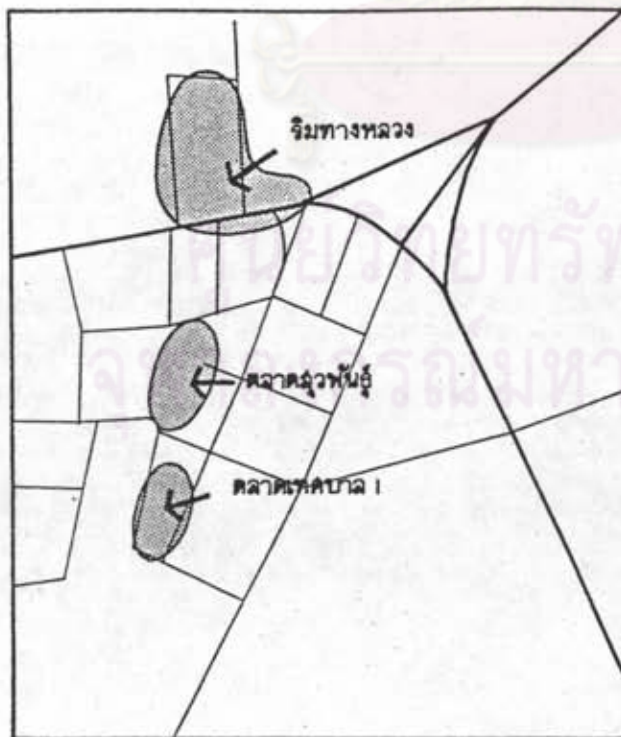
บริเวณริมทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3064 และซอยยามาอำใช้เป็นสถานที่ขนถ่ายและวางขายสินค้าเกษตรจำพวกผักผลไม้ที่นำมาจากจังหวัดอื่นวางขายกันอยู่บริเวณริมทางหลวงและซอยใกล้เคียง เนื่องจากเป็นพื้นที่สะดวกต่อการขนถ่ายและอยู่ใกล้บริเวณตลาดสดซึ่งจะเริ่มทำการค้ากันตั้งแต่เวลาประมาณ 18.00 น. จนถึงเวลาเช้าของวันรุ่งขึ้น โดยจะมีรถบรรทุกผักผลไม้จากจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือ, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทะยอยนำสินค้าเข้ามาวางขายบริเวณริมทางหลวงเป็นจำนวนมาก และจะมีสินค้าบางส่วนที่ชาวบ้านใกล้เคียงภายในจังหวัดนำผลผลิตของตนเข้ามาวางขายภายในซอยยามาอำ ตั้งแต่เวลาประมาณ 01.00 น. จนถึงเช้า โดยจะมีพ่อค้าแม่ค้าทั้งภายในจังหวัดและต่างจังหวัดเข้ามาเลือกซื้อสินค้าตลอดทั้งคืนเพื่อรวบรวมนำไปขายยังตลาดในกรุงเทพฯ และชุมชนอื่น ๆ ต่อไป

บริเวณข้างตลาดสุพรรณบุรี บางส่วนใช้เป็นสถานที่ขายส่งผลไม้มีผลไม้ต่าง ๆ ตามฤดูกาลวางขายอยู่ตลอดทั้งวัน

ตลาดเทศบาล 1 เป็นสถานที่ซื้อขายและขนถ่ายสินค้าการเกษตรเพื่อบรรทุกไปขายยังตลาดในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง สินค้าการเกษตรที่นำมาขายบริเวณตลาดเทศบาล 1 ส่วนใหญ่จะเป็นผลผลิตของชาวบ้านที่นำสินค้าเข้ามาวางขายตั้งแต่เวลาประมาณบ่ายโมงไปจนถึงเวลาประมาณ 9 โมงเช้าของวันรุ่งขึ้น โดยจะมีแม่ค้าล่องคอยรับซื้อสินค้าและรวบรวมสินค้าเพื่อลำเลียงไปขายยังตลาดในกรุงเทพฯ อีกต่อหนึ่ง (แผนที่ 4.42)

สินค้าเกษตรที่นำเข้ามาจากจังหวัดอื่นหรือจากชาวบ้านรอบนอกที่นำเข้ามาขายก็ตามจะมีบรรดาพ่อค้าแม่ค้าล่องคอยรวบรวมนำสินค้าเพื่อขนถ่ายลำเลียงไปขายยังตลาดในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง จากการสอบถามพ่อค้าแม่ค้าและผู้ดูแลผลประโยชน์ของตลาดในวันหนึ่ง ๆ จะมีบรรดาพ่อค้าสินค้าการเกษตรจากชุมชนเมืองอ่างทองไปขายยังตลาดในกรุงเทพฯ ประมาณวันละ 30-40 คัน ซึ่งเมื่อพิจารณาจากสถิติปริมาณสินค้าและจำนวนเที่ยวสินค้าที่ชุมชนเมืองอ่างทองทำการค้ากับกรุงเทพฯ (ตารางที่ 4.14) จะเห็นว่าจำนวนเที่ยวและปริมาณสินค้าประเภทผักและผลไม้ในปี พ.ศ. 2531 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2524 เป็นจำนวนถึง 5187 เที่ยวหรือเพิ่มขึ้นประมาณ 1.5 เท่า แสดงให้เห็นถึงสภาพการค้าขายสินค้าการเกษตรภายในชุมชนเมืองอ่างทองมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นมาก และมีความเป็นศูนย์กลางของการค้าสินค้าการเกษตรที่สำคัญภายในจังหวัด

ปัญหาของการค้าสินค้าการเกษตรของชุมชนเมืองอ่างทอง ได้แก่ การไม่มีสถานที่ขนถ่ายสินค้าที่ถาวรเป็นสัดส่วนปัจจุบันสถานที่ที่ซื้อขายขนถ่ายสินค้ากระจ่ายกันทำให้ต้องมีการขนถ่ายสินค้าระหว่างจุดต่าง ๆ มากทำให้เกิดขบวนการสัญจรและการค้าขายภายในย่านการค้าก่อให้เกิดความสกปรกแก่พื้นที่นี้ อีกทั้งการค้าบริเวณริมทางหลวงทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก

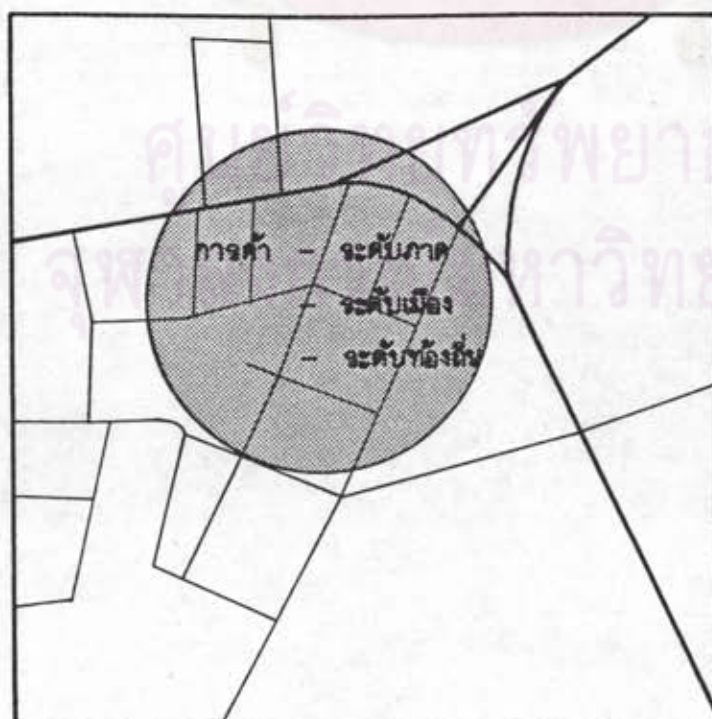


แผนที่ 4.42 แสดงตลาดขนถ่ายสินค้าการเกษตร

สรุป

ย่านการค้าของชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันมีการประกอบกันของการค้าในระดับต่าง ๆ หลายระดับทำให้ชุมชนเมืองอ่างทองเป็นศูนย์กลางของการซื้อขายสินค้าและบริการที่สำคัญภายในจังหวัด กล่าวคือ นอกจากจะเป็นศูนย์กลางในการจำหน่ายสินค้าให้แก่ประชาชนในชุมชนและประชาชนจากพื้นที่โดยรอบแล้วยังทำหน้าที่เป็นตลาดรับซื้อสินค้าการเกษตรจากพื้นที่โดยรอบตั้งจะเห็นได้จากกิจกรรมการค้าในอาคารภายในชุมชนซึ่งมีสินค้าและบริการในระดับสูงอยู่หลายชนิดและการมีตลาดขนถ่ายสินค้าการเกษตรที่รับซื้อสินค้าการเกษตรจากพื้นที่โดยรอบซึ่งชาวบ้านจะนำเข้ามาวางขายภายในชุมชน โดยมีการนำไปขายส่งต่อยังจังหวัดกรุงเทพฯต่อไป กล่าวได้ว่าชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของจังหวัด

จากการเป็นศูนย์กลางการค้าในหลายระดับทำให้กิจกรรมการค้าภายในชุมชนเมืองอ่างทองในปัจจุบันมีการปะปนกันของกิจกรรมการค้าในพื้นที่ที่สับสนขาดการจัดระเบียบการค้าที่เหมาะสมซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของชุมชนในอดีตที่ขาดการวางแผนจึงทำให้การค้าต่าง ๆ เกิดการกระจุกตัวกันอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 3064 ทั้งการค้าในระดับภาคซึ่งได้แก่ตลาดขนถ่ายสินค้าการเกษตร และการค้าในระดับเมืองและระดับท้องถิ่น ได้แก่ การค้าในอาคารและหาบแร่แผงลอยส่งผลให้เกิดปัญหาแก่เมืองติดตามมา เช่น การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า, การกระจุกตัวของการค้า, ปัญหาต่อการสัญจรและความสกปรกของพื้นที่ เป็นต้น



แผนที่ 4.43 สรุปย่านการค้า