



สภาพการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

3.1 การใช้ที่ดินของชุมชนริมแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่อดีตถึง พ.ศ.2520

การคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง นับว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของ ประชาชนมาช้านาน ประมาณ 80 เปอร์เซ็นต์ของการขนส่งในภาคกลางของประเทศ ต้อง อาศัยแม่น้ำ ลำคลองที่อยู่ในบริเวณนี้ สินค้าพวกข้าว และผลผลิตอื่น ๆ ที่จะส่งออกสู่ตลาดก็ ต้องอาศัยแม่น้ำสายย่อย ๆ การขนส่งทางน้ำในบริเวณลุ่มน้ำภาคกลางนับว่ามีความสำคัญกว่า ภาคอื่น ๆ และยังให้ผลประโยชน์ในการขนส่ง ได้มากกว่าลุ่มน้ำในภาคอื่น ๆ

พื้นที่ศึกษา ซึ่งตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในอดีตเปรียบได้กับพื้นที่ปิด เนื่องจาก เส้นทางทางบกที่จะติดต่อกับพื้นที่อื่นมีน้อยมาก การคมนาคมทางน้ำจึงเป็นเส้นทางที่มีความ สำคัญที่สุดในการที่จะติดต่อกับกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง สภาพเศรษฐกิจและสังคมของ พื้นที่ศึกษายังคงเป็นเหมือนสภาพสังคมไทยโดยทั่วไป ที่มีเศรษฐกิจแบบยังชีพ ผลิตเพื่อกินเพื่อ ใช้ ไม่ต้องพึ่งพาโลกภายนอกมากนัก ความจำเป็นในการเดินทางติดต่อกับโลกภายนอกจึงมี น้อย การติดต่อเกิดขึ้นในละแวกบ้าน อาศัยการเดินทางเท้า เกวียน หรือเรือเป็นสำคัญในการ คมนาคมขนส่ง ส่วนการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ หรือจังหวัดใกล้เคียงส่วนใหญ่เกิดขึ้นจาก พ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาทำการค้าขายกับกรุงเทพฯ และซื้อสินค้ากลับไปขายในชุมชน

การคมนาคมติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และพื้นที่ศึกษา นั้นมีความยากลำบากมากในการเดินทางเพราะการคมนาคมทางบกยังไม่สะดวก การเดินทาง ต้องอาศัยเรือยนต์โดยสาร อันได้แก่เรือเมล์เขียว เรือเมล์แดง

ที่เรียกกันว่าเรือเมล์เขียว เรือเมล์แดง ก็ดูจากสีของเรือนั่นเอง เรือเมล์เขียว เป็นเรือของบริษัทคนไทยคือ เรือหลวงมิลินท์ ส่วนเรือเมล์แดงเป็นของบริษัทฝรั่ง แม้จะใช้ สีแดงเหมือนกัน แต่ต่างบริษัทก็จะใช้สีแดงต่างกันกล่าวคือเรือของบริษัทแม่น้ำมอเตอ์ไบท เป็นสีแดงอมส้ม ของบริษัทสยามสตีลแพค เกิดค้เป็นสีแดงเลือดหมู ของบริษัทสยามมอเตอ์ไบท เป็นสีแดงสด นอกจากนี้ยังมีป้ายบอกชื่อบริษัทติดอยู่ข้างเรือแล้ว เรือแต่ละลำยังบอกชื่อท่าเรือ ต้นทางและปลายทางอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีชื่อเฉพาะของเรือแต่ละลำติดอยู่ด้วย อาทิเช่น แก้วมรกต ประพาฬ อินทนิล อีแดงไม ฯลฯ

แม่น้ำเจ้าพระยาจึงเป็นแม่น้ำสายหลักที่จะเดินทางติดต่อระหว่างกรุงเทพและจังหวัดต่าง ๆ ทั้งในภาคกลางและภาคเหนือตอนล่าง

สำหรับการติดต่อภายในพื้นที่ศึกษา, ภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดใกล้เคียง อาศัยเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน้อย แม่น้ำลพบุรี แม่น้ำป่าสัก และลำคลองสายต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกันอยู่มากมายภายในพื้นที่เป็นหลัก โครงข่ายถนนเพิ่งเริ่มมีการวางแนวทางที่จะก่อสร้างเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ใกล้เคียง จะเห็นว่าเส้นทางถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและพื้นที่โดยรอบ กำลังอยู่ระหว่างก่อสร้างและวางแนวทางที่จะก่อสร้างต่อไป ดังนั้นการคมนาคมขนส่งในช่วงเวลานั้น จึงใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำเป็นหลัก

ถึงแม้ว่าในเวลาต่อมาจะได้มีการพัฒนาการคมนาคมทางบกเพิ่มมากขึ้น มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟ โดยในปี พ.ศ. 2439 เริ่มมีการเปิดดำเนินการเดินรถครั้งแรกระหว่างกรุงเทพฯ-อยุธยา และในปี พ.ศ. 2483 ได้เปิดใช้ทางสายประชาธิปไตย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1) ตอนกรุงเทพฯ-สระบุรี-ลพบุรี ก็ไม่มีผลต่อการคมนาคมของพื้นที่ศึกษาและจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากโครงข่ายถนนที่เกิดขึ้นไม่ได้ต่อเนื่องกับพื้นที่ศึกษา การคมนาคมของพื้นที่ศึกษาและจังหวัดพระนครศรีอยุธยาก็ยังคงใช้เส้นทาง ทางน้ำติดต่อกันทั้งภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลัก จนในปี พ.ศ. 2496 ได้มีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 เชื่อมจากสายประชาธิปไตย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1)มายังจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและเชื่อมต่อ ไปจนถึงจังหวัดอ่างทอง แต่ถนนอยู่ในสภาพที่ไม่ดีพอนัก เป็นถนนลูกรัง และยังไม่ได้เชื่อมต่อกันโดยตลอด ทำให้การเดินทางติดต่อกันระหว่างพื้นที่ศึกษา-กรุงเทพ เป็นไปได้โดยลำบาก

การใช้ที่ดินของชุมชนริมแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา (ปี พ.ศ.2496) เนื่องจากประชาชนต้องอาศัยเส้นทางน้ำในการคมนาคมขนส่ง การตั้งถิ่นฐานของประชาชนจึงปรากฏหนาแน่นตามริมฝั่งแม่น้ำลำคลองเกือบทุกแห่ง เป็นแนวทางต่อเนื่องกัน ได้แก่ คลองตะเคียน คลองสวนพลู คลองเมือง คลองท้อ คลองมะขามเรียง คลองปากกราน คลองบางหวาย คลองทางกระเบนเหนือ และคลองทางกระเบนใต้ ซึ่งคลองต่าง ๆ ดังกล่าวนี้นี้จะเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา ทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ พื้นที่โดยรวมของชุมชนเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่กว้างใหญ่ มีลักษณะเป็นสังคมชนบท ในขณะที่เกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐานในลักษณะชุมชนเมืองตั้งอยู่บนพื้นที่ราบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ตั้งของย่านการค้า บ้านเรือน และสถานที่ราชการ ส่วนฝั่งตะวันตกเป็นที่ตั้งของบ้านเรือนในลักษณะสังคมเกษตรกรรม

บริเวณย่านการค้าของชุมชนจะตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในเขตเกาะเมือง ภายในย่านการค้าประกอบด้วยตลาดสด ร้านค้า บริเวณตลาดหัวแหลม ซึ่งอยู่บริเวณปากคลองเมืองติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ตลาดหัวรอด้านปลายของคลองเมือง ตลาดบ่อมเพ็ชร ตลาดหน้าโรงพยาบาลพระนครหรือยุธยา โดยที่มีการตั้งบ้านเรือนกระจัดกระจายปะปนอยู่ในย่านการค้า รวมตัวหนาแน่นบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงหัวแหลมไปจนถึงบ่อมเพ็ชร อาคาร ร้านค้า และบ้านเรือนเกือบทั้งหมดเป็นอาคารไม้ ผนังภายในชุมชนมีไม้ที่สวย สวยที่สำคัญ ๆ ก็ได้แก่ถนนอุทองซึ่งเป็นถนนรอบเกาะเมือง ถนนเลียบบคลองท่อ ถนนศรีสรรเพ็ชร เป็นต้น มีสถานที่ราชการที่สำคัญอันประกอบไปด้วยศาลากลาง โรงพยาบาล โรงงานสุราของกรมสรรพสามิต ศาล เรือนจำ สถานศึกษา วัดวาอารามต่าง ๆ

ส่วนทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาวิจัยครั้งนี้ ก็จะมีการตั้งบ้านเรือนกระจัดกระจายไปตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา อันประกอบไปด้วยวัดวาอารามต่าง ๆ มากมาย ได้แก่ วัดขุนพรหม วัดพุทธโสธรวรย์ วัดนักบุญยอเซฟ วัดกษัตราธิราช วัดไชยวัฒนาราม ประชาชนจะอาศัยอยู่หนาแน่นบริเวณปากคลองตะเคียน ทั้งด้านบนและด้านล่าง นอกจากนี้ยังมีชุมชนต่าง ๆ ที่เกาะกลุ่มอยู่บริเวณรอบ ๆ วัดที่ตั้งเรียงรายอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

การติดต่อของประชาชนระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าเรือข้ามฟากที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือบ่อมเพ็ชร-บางกะจะ ท่าเรือบ้านฉนวน-ปากคลองตะเคียน (บน) ท่าเรือหัวถนนชี่กุง-วัดขุนพรหม ท่าเรือปากคลองท่อ-วัดพุทธโสธรวรย์ ท่าเรือบ่อมเพ็ชร-วัดพันธุเชิง

นอกจากนี้ยังมีท่าเรือขนส่งสินค้าที่สำคัญมากอีกแห่งหนึ่งคือท่าเรือหัวแหลม จะมีเรือจากต่างอำเภอและต่างจังหวัดแวะรับคนและขนถ่ายสินค้าต่าง ๆ อันได้แก่ เรือจากอำเภอผักไห่ จากอำเภอเสนา จากอำเภอบางบาล และเรืออื่น ๆ จากจังหวัดทางภาคเหนือก็มาแวะจอดที่ท่าเรือตลาดหัวแหลม นอกจากนี้ยังมีเรือเมล์เขียว เรือเมล์แดงวิ่งรับส่งผู้โดยสารและขนถ่ายสินค้าจากอยุธยา-กรุงเทพฯ หรือจังหวัดนครสวรรค์-กรุงเทพฯ ซึ่งแวะรับส่งผู้โดยสารที่จังหวัดอยุธยาด้วย โดยแวะรับส่งผู้โดยสารที่ท่าเรือหัวแหลมและวิ่งผ่านคลองเมือง เข้าไปรับส่งผู้โดยสารและขนถ่ายสินค้าที่บริเวณท่าเรือแดง ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำลพบุรีหน้าวังจันทร์เกษม แล้วเดินทางล่องลงกรุงเทพฯ เทียบท่าที่ท่าเตียน ส่วนขาขึ้นจากท่าเตียน กรุงเทพฯ แวะที่ท่าเรือแดงอยุธยาแล้วขึ้นต่อไปยังจังหวัดนครสวรรค์ ระหว่างทางก็แวะตามท่าเรือสำคัญของจังหวัดต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาไปตลอดทาง

จะเห็นได้ว่าลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนริมน้ำเมืองพระนครศรีอยุธยา ในช่วงนี้มีความสัมพันธ์กับเส้นทางสัญจรทางน้ำอย่างใกล้ชิด นั่นคือตัวชุมชนจะตั้งอยู่เป็นแนวยาวขนานไปกับแนวลำน้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำลำคลองสายสำคัญอื่น ๆ ทั้งนี้ เพื่ออาศัยประโยชน์จากแม่น้ำอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะในเรื่องการคมนาคมขนส่ง ตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาตั้งอยู่จุดบรรจบของแม่น้ำลำคลองหลายสาย โดยเฉพาะย่านการค้าซึ่งอยู่ทางด้านฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตเกาะเมือง เช่นเดียวกับหน่วยงานราชการซึ่งกระจุกตัวอยู่ในเกาะเมืองเช่นกัน ทำให้สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และเมืองต่าง ๆ โดยสะดวกทั้งทางน้ำและทางบก กิจกรรมการค้าและการใช้ประโยชน์ที่ดินต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง ในระยะนี้เรื่องจึงเป็นพาหนะที่มีความสำคัญและจำเป็นยิ่งสำหรับการคมนาคมขนส่งของประชาชน

การคมนาคมติดต่อกับพื้นที่ศึกษาในช่วงนี้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในช่วง พ.ศ. 2500-2520 โครงสร้างการคมนาคมขนส่งจากการสัญจรทางน้ำมาสู่การสัญจรทางบกมากขึ้น เนื่องจากทางรัฐบาลได้มีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาประเทศ โดยในระยะแรกนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการคมนาคมทางบก สามารถติดต่อกันได้อย่างทั่วถึงทำให้พื้นที่ศึกษามีเส้นทางรถยนต์สามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนนิยมหันมาใช้ในการสัญจรทางรถยนต์มากขึ้น ในขณะที่การสัญจรทางน้ำค่อย ๆ ละบทบาทความสำคัญลง

เมื่อมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-พ.ศ. 2509) การขนส่งทางน้ำมีประมาณร้อยละ 75 ของปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศ เมื่อมีการใช้แผนพัฒนาฯ แล้ว การพัฒนาระบบการคมนาคมของประเทศมุ่งเน้นการสร้างถนนเป็นสำคัญ ถนนสายใหม่ ๆ ทำให้การขนส่งรวดเร็วขึ้นโดยผู้ส่งสินค้าเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นไม่มากนัก เป็นเหตุให้ความนิยมการขนส่งทางน้ำลดลงเรื่อย ๆ ในขณะที่การขนส่งทางรถยนต์ทวีความสำคัญมากขึ้น พิจารณายอดรายจ่ายการพัฒนาเศรษฐกิจจากงบประมาณแผ่นดินสาขาเศรษฐกิจ ปรากฏว่างบประมาณด้านการคมนาคมสูงเป็นอันดับหนึ่ง ประมาณ 1,687 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30.9 ของงบประมาณทั้งหมด ในจำนวนนี้เป็นงบประมาณการพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์ประมาณ 920.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 54.6 ของงบประมาณด้านการคมนาคมทั้งหมด

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-พ.ศ. 2514) ยังคงมีลักษณะมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง ทั้งนี้เพื่อสร้างปัจจัยพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยส่วนรวม ยอดรายจ่ายสำหรับพัฒนาในสาขาเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 มีจำนวนทั้งหมดประมาณ 57,800 ล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณการพัฒนาการคมนาคมขนส่งประมาณ 17,098 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 29.7 ของงบประมาณทั้งหมดประมาณร้อยละ 54 ของงบประมาณการคมนาคมขนส่งใช้ในการพัฒนาการคมนาคมทางรถยนต์

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

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทั้ง 3 ฉบับ จะเห็นว่าเป็นนโยบายของชาติมุ่งเน้นการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางรถยนต์ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการคมนาคมของประเทศและจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ในปี พ.ศ. 2504 และ พ.ศ. 2511 ได้มีการปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ช่วงอยุธยา-วังน้อย ทำให้การติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ สะดวกขึ้น แต่การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ที่สำคัญและมีผลต่อพื้นที่ศึกษามากที่สุด คือ การก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ในปี พ.ศ. 2515 เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างบางปะอิน-นครสวรรค์ ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, อ่างทอง, สิงห์บุรี, ชัยนาท และนครสวรรค์ ทำให้นระยะทางจากกรุงเทพฯ-อยุธยา เหลือเพียง 75 กิโลเมตร และทำให้พื้นที่ศึกษาสามารถติดต่อกับจังหวัดทางภาคเหนือได้สะดวกมากขึ้น

นอกจากการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ-อยุธยา จะเป็นไปอย่างสะดวกขึ้นแล้ว การติดต่อระหว่างพื้นที่ศึกษากับจังหวัดใกล้เคียงและภายในจังหวัด ยังสามารถกระทำได้สะดวกขึ้นเช่นเดียวกัน มีการปรับปรุงและก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัดขึ้นหลายเส้นทาง

- พ.ศ. 2513 ปรับปรุงเส้นทางอยุธยา-อ่างทอง
- พ.ศ. 2516 ถนนสายอยุธยา-เสนา (สุพรรณบุรี)
- พ.ศ. 2519 ถนนสายอยุธยา-ท่าเรือ (สระบุรี)

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมได้เกิดขึ้น เมื่อมีการพัฒนาระบบถนนการคมนาคมทางรถยนต์มีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ประชาชนจึงหันมาใช้เส้นทางรถยนต์ในการโดยสารและขนส่งมากขึ้น ในขณะที่การคมนาคมทางน้ำมีการสัญจรลดน้อยลง

จากการเพิ่มขึ้นของเส้นทางรถติดต่อ และการเพิ่มขึ้นของการจราจรทางรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดต่อกับกรุงเทพฯ เป็นไปได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทำให้ขอบเขตของการเดินทางติดต่อกองประชาชนกว้างไกลขึ้น สามารถที่จะเลือกเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าในชุมชนที่ใหญ่กว่าได้ ทำให้ชุมชนที่มีขนาดเล็กซึ่งกระจายตัวอยู่ตามริมแม่น้ำชบเซาลง ในขณะที่เดียวกันชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา ก็เริ่มมีความเป็นศูนย์กลางภายในพื้นที่มากขึ้น มีการติดต่อดำขายกับประชาชนโดยรอบเพิ่มขึ้นเป็นผลให้ชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยาเกิดการขยายตัวทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ประชากร และการใช้ที่ดิน

เมื่อการคมนาคมติดต่อกองรถยนต์มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ขอบเขตการตลาดของชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา กว้างไกลออกไป ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาสามารถเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าได้เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา มากขึ้น ส่วนการค้าในพื้นที่ศึกษาชบเซาลง ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากการขยายตัวของจำนวนร้านค้าภายในชุมชนเมือง

ประชากรเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา กล่าวคือ เมื่อพื้นที่ศึกษามีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ความจำเป็นในการใช้พื้นที่ก็มากขึ้นทั้งทางด้านที่อยู่อาศัย ร้านค้า และบริการต่าง ๆ ของพื้นที่ศึกษาจำเป็นต้องเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับกับจำนวนประชากรให้เพียงพอ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นจากเดิม เป็นผลให้ชุมชนมีการขยายตัว

การใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2510 มีสภาพไม่แตกต่างจากปี พ.ศ. 2496 มากนัก ถึงแม้ว่าจะมีการพัฒนาระบบถนนมีการสร้างเส้นทางสายต่าง ๆ เชื่อมระหว่างชุมชน แต่ยังไม่สามารถติดต่อได้สะดวก และยังมีไม่ทั่วถึง การคมนาคมทางรถยนต์จึงมีไม่มากนัก การสัญจรทางน้ำยังคงมีบทบาทต่อชุมชนอยู่ สภาพของพื้นที่ศึกษาจึงยังคงเป็นศูนย์กลางการค้าแลกเปลี่ยนสินค้าอยู่ในวงจำกัด ขอบเขตของการให้บริการยังไม่กว้างไกล ทำให้พื้นที่ศึกษา มีการขยายตัวอย่างช้า ๆ ย่านการค้าของเมืองมีการขยายตัวออกไปไม่มากนัก การขยายตัวของชุมชนส่วนใหญ่เป็นบริเวณที่พักอาศัยซึ่งอยู่โดยรอบย่านการค้า มีการขยายตัวออกไปตามแนวเส้นทางรถยนต์

การใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2520 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน ทั้งขนาดและลักษณะการตั้งถิ่นฐานจากเดิมชุมชนได้ตั้งอยู่ตามแนวริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มเปลี่ยนไปเป็นการตั้งถิ่นฐานที่มีลักษณะเป็นแนวยาวตามสองฟากถนน (Road Linear Settlement) บริเวณย่านการค้าและที่พักอาศัยขยายตัวออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากการคมนาคมขนส่งในช่วงเวลานี้หันมาใช้เส้นทางรถยนต์แทนการคมนาคมทางเรือ โดยได้มีการปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางติดต่อกับพื้นที่โดยรอบเพิ่มมากขึ้น เช่น สายอยุธยา-สุพรรณบุรี อยุธยา-สิงห์บุรี อยุธยา-ท่าเรือ และที่สำคัญคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ทำให้พื้นที่ศึกษาสามารถติดต่อกับกรุงเทพฯ และพื้นที่โดยรอบได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น

บริเวณศูนย์กลางเมือง ซึ่งเดิมอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณตลาดหัวแหลมได้เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากเส้นทางสัญจรทางบกมีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการสัญจรทางน้ำ การขนส่งสินค้าก็เช่นกัน แต่เดิมการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ สู่อุทยานก็อาศัยการสัญจรโดยทางน้ำเป็นหลัก แม้จะช้ากว่าการสัญจรโดยทางรถยนต์ แต่ก็สามารถจะขนส่งสินค้าจำนวนมาก และมีขนาดใหญ่ได้มากกว่าการสัญจรทางรถยนต์ กอปรกับในสมัยก่อนถนนหนทางจากกรุงเทพฯ สู่อุทยานก็ยังไม่เชื่อมต่อถึงกัน แต่เมื่อมีการสร้างทางหลวงแผ่นดินหลายเลข 32 (สายเอเชีย) การขนส่งสินค้าและการไปมาหาสู่กันระหว่างอุทยาน-กรุงเทพฯ ก็สะดวกมากยิ่งขึ้นการสัญจรทางเรือเริ่มลดความสำคัญลงทำให้หัวแหลมซึ่งเป็นตลาดและท่าเรือโดยสารและรับส่งสินค้าเปลี่ยนแปลงไป เรือโดยสารกรุงเทพฯ สู่อุทยานก็เลิกกิจการไป ทำให้ตลาดหัวแหลมและหัวรอซบเซาลง ทำให้ศูนย์การค้าของเมืองเปลี่ยนมาสู่บริเวณตลาดเจ้าพรหมและถนนใกล้เคียง

3.2 การใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงปี พ.ศ.2520 ถึง ปี พ.ศ.2530

เป็นช่วงเวลาของการคมนาคมทางบกเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อพื้นที่ศึกษา และชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา ประมาณปี พ.ศ.2520-2530 เนื่องจากโครงข่ายการสัญจรทั้งภายในและระหว่างจังหวัดมีการเชื่อมโยงติดต่อกันได้ทั่วถึง ประชาชนสามารถเดินทางจากทุกส่วนของพื้นที่ได้โดยทางรถยนต์ ทำให้เกิดการเดินทางติดต่อกันมากขึ้น เป็นผลให้สภาพของพื้นที่ศึกษาเกิดการเปลี่ยนแปลง

การคมนาคมขนส่งมีความสัมพันธ์กับระดับความเป็นเมือง (Degree of Urbanization) โดยเส้นทางคมนาคมจะเป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ และปัจจัยการผลิตอื่น ๆ จากแหล่งผลิตมาสู่เมืองและกระจายผลผลิตของเมือง ไปยังพื้นที่โดยรอบ นั่นคือการคมนาคมขนส่ง เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ

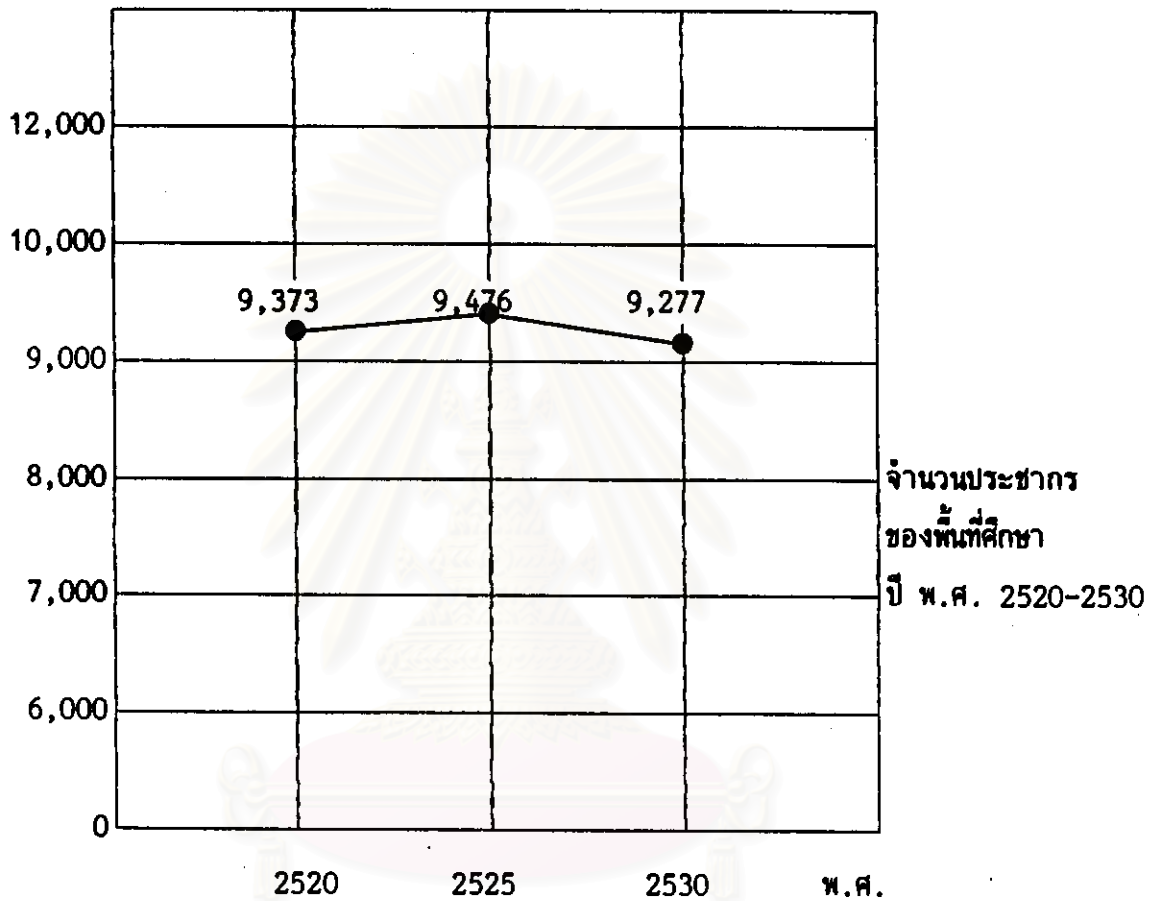
ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์นับว่าเป็นรูปแบบการคมนาคมที่สำคัญและได้รับการพัฒนามากที่สุด นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1-3 ได้รับการจัดสรรงบประมาณในด้านการพัฒนาถนนเป็นจำนวนมาก มีการสร้างทางหลวงสายต่าง ๆ เชื่อมทุกส่วนของประเทศ ทำให้การคมนาคมขนส่งและผู้โดยสารทางรถยนต์เป็นรูปแบบการคมนาคมหลักและสำคัญที่สุดในปัจจุบัน

การขยายตัวของประชากรในพื้นที่ศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520-พ.ศ. 2530 ดังปรากฏในแผนภูมิที่ 3.2 จะเห็นว่า การขยายตัวของประชากรเพิ่มขึ้นในช่วง พ.ศ. 2520-พ.ศ. 2525 ส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2525-พ.ศ. 2530 จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษามีจำนวนลดลง ทำให้อัตราการขยายตัวของประชากรในพื้นที่ศึกษามีค่าติดลบเท่ากับ -2.1 เนื่องจากพื้นที่ศึกษา ไม่มีแหล่งงานหรือสิ่งดึงดูดใจให้ประชาชนจากพื้นที่รอบนอกย้ายเข้ามาประกอบอาชีพ หรือตั้งถิ่นฐานอยู่ภายในพื้นที่ศึกษา ประชาชนส่วนใหญ่นั้นเป็นคนท้องถิ่นประกอบอาชีพในการเกษตรและค้าขาย สภาพเศรษฐกิจและสังคมทำให้พื้นที่ศึกษาไม่เจริญเท่าที่ควร การขยายตัวของประชากรจึงเป็นไปอย่างช้า ๆ และมีแนวโน้มลดลง (แผนภูมิที่ 3.2)

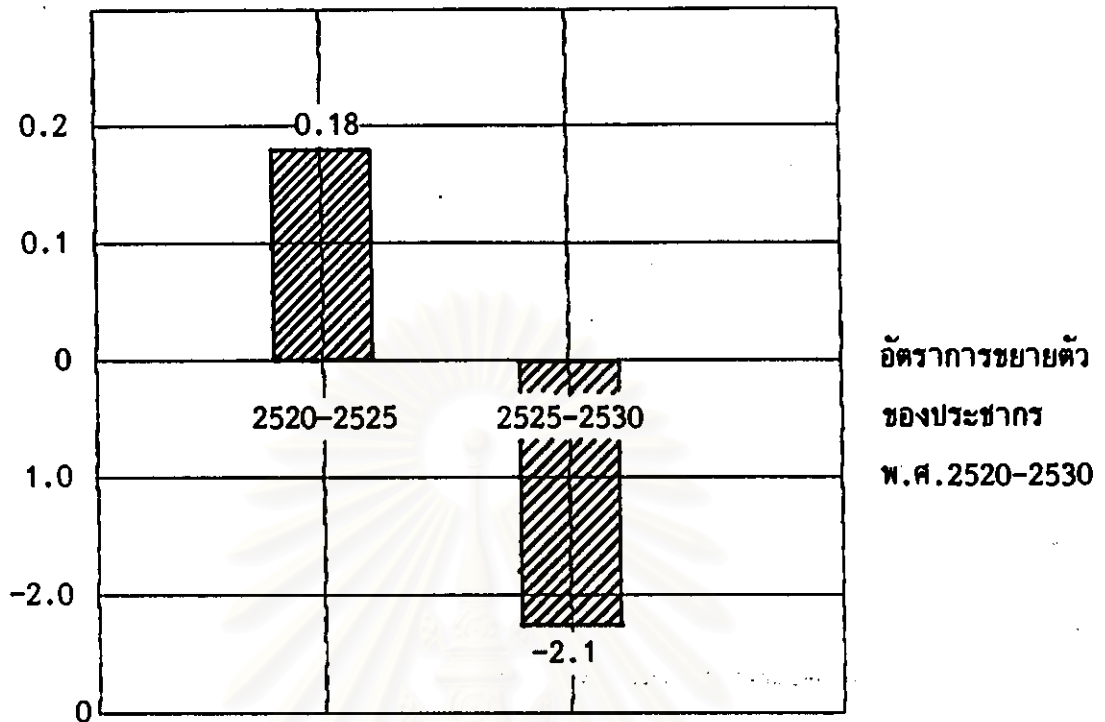
จากแผนภูมิที่ 3.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรในเขตพื้นที่ศึกษา จะเห็นว่าลักษณะการเปลี่ยนแปลงประชากรในคล้ายกับเมืองอื่น ๆ กล่าวคือ ในพื้นที่ศึกษาไม่มีโรงพยาบาล โรงพยาบาลจะตั้งอยู่ในเขตเทศบาล นอกจากจะให้บริการแก่ประชากรในเขตเทศบาลแล้วประชากรจากภายนอกก็เข้ามาใช้บริการ ดังจะเห็นได้จากอัตราการเกิดที่ค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นไปในลักษณะที่อัตราการอพยพออกสูงเช่นเดียวกันในแต่ละปี ส่วนอัตราการตายปกติ

สำหรับอัตราการย้ายเข้านี้ค่อนข้างปกติ สภาพของพื้นที่ศึกษายังไม่เจริญเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา แต่ก็ยังมีประชากรอพยพเข้ามาประกอบอาชีพทางงานทำหรือมากับครอบครัว ส่วนการอพยพออกนั้นยังมีประชากรซึ่งอยู่ภายในพื้นที่ศึกษาย้ายออกไปเช่นเดียวกัน ประชากรที่ย้ายออกไปส่วนใหญ่จะออกไปประกอบอาชีพในเมืองอื่น ๆ ซึ่งมีความเจริญกว่า รองลงมา ก็เพื่อการศึกษา สมรส และอื่น ๆ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาสภาพการเปลี่ยนแปลงของประชากรแล้ว คาดว่าแนวโน้มของประชากรอยู่ในอัตราค่อนข้างคงที่และไม่สูงนัก เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นเพียงชุมชนพักอาศัยและชุมชนเกษตรกรรม ไม่มีสิ่งดึงดูดให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากรในลักษณะที่รวดเร็ว



แผนภูมิที่ 3.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากร



แผนภูมิที่ 3.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากร

การขยายตัวของชุมชนในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี พ.ศ.2520-2530 นั้นเป็นระยะของการสัญจรทางรถยนต์ การคมนาคมขนส่งที่สะดวกรวดเร็วและทั่วถึงทำให้ประชาชนรอบนอกเข้ามาทำการค้าและใช้บริการภายในพื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้น การขยายตัวของพื้นที่ศึกษาได้มีการขยายตัวไปทางทิศตะวันออก ต่อจากการขยายตัวในปี พ.ศ.2520 บ้านเรือน ร้านค้าขยายตัวไปตามสองฟากถนนและพื้นที่ซึ่งอยู่ถัดออกไปจากสองฟากถนน ซึ่งสามารถติดต่อกับถนนได้สะดวก ในปี พ.ศ. 2526 ได้มีการก่อสร้างตลาดสมจิตร ซึ่งเป็นตลาดของเอกชนสร้างขึ้น อาคารพาณิชย์ ถูกสร้างขึ้นสองฟากทางถนนโรจนะ ร้านค้าและพ่อค้าแม่ค้าหาบเร่ต่าง ๆ ได้ย้ายมาทำการค้าขายบริเวณรอบตลาดแห่งใหม่ และริมถนนโรจนะ บริเวณศูนย์กลางเมืองได้ขยายตัวขึ้นไปทางทิศตะวันออกบริเวณถนนนเรศวร ถนนหอรัดนไชย ถนนบางเอียน และถนนอุทอง ช่วงสะพานปรีดี-แยกวัดประสาธ และมีส่วนขยายออกไปนอกเขตเทศบาล ในขณะที่เดียวกันตลาดหัวแหลม หัวรอเริ่มซบเซา แม่ค้าส่วนใหญ่ได้ย้ายออกไปค้าขายกับบริเวณตลาดใหม่ และต่อมาตลาดแห่งนี้ได้ใช้เป็นสถานที่ขนถ่ายสินค้าเกษตรกรรม พื้นที่ด้านในซึ่งเป็นชุมชนเดิมริมแม่น้ำเจ้าพระยากลายเป็นพื้นที่ที่ขาดการเข้าถึง เปลี่ยนสภาพจากเดิมที่ใช้ทำการค้าเป็นโกดังเก็บของ บริเวณชุมชนเดิมปัจจุบันมีสภาพเป็นห้องแถวไม้ 2 ชั้น สภาพอาคาร

ทรุดโทรมมาก ส่วนใหญ่ใช้เป็นที่พักอาศัย ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นสถานที่ราชการ โบราณสถาน และที่พักอาศัย ไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก การขยายตัวที่เกิดขึ้นเป็นการขยายตัวของที่อยู่อาศัย ส่วนใหญ่เป็นลักษณะบ้านเดี่ยวขยายตัวออกไปบริเวณถนนโรจนะ นอกเกาะเมือง

3.3 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ช่วงปี พ.ศ.2526 ถึงปี พ.ศ.2538

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา เป็นการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในช่วงเวลาปี พ.ศ.2526 พ.ศ.2532 และพ.ศ.2538 ในพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยใช้แนวถนนอุททอง ถนนอยุธยา-บางบาล ถนนอยุธยา-บางปะอิน (สายใน) และถนนอยุธยา-วัดไก่อ่เดี่ยว-บางปะอิน เป็นแนวเขตภายในอำเภอพระนครศรีอยุธยา ประเภทการใช้ที่ดินที่ทำการศึกษแบ่งเป็น 9 ประเภทได้แก่ ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก, ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย, ที่ดินประเภทเกษตรกรรม, ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา, ที่ดินประเภทสถาบันราชการ, สาธารณูปโภค สาธารณูปการ, ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม, ที่ดินประเภทนันทนาการ สาธารณประโยชน์ริมน้ำ, ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค และที่ดินประเภทอื่น ๆ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาได้แก่ ภาพถ่ายทางอากาศและภาพถ่ายดาวเทียม มาตรฐาน 1 : 50,000 3 ช่วงเวลา ซึ่งวัตถุประสงค์ของการศึกษาเปรียบเทียบการใช้ที่ดินบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ พ.ศ.2526, พ.ศ.2532 และ พ.ศ.2538 นี้เป็นการศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในแต่ละประเภท ในพื้นที่ศึกษา และเป็นแนวทางในการวางแผนการอนุรักษ์และพัฒนา พื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา ให้มีสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าและมีคุณภาพของเมืองพระนครศรีอยุธยาต่อไปหรือให้สอดคล้องกับการที่อยู่อาศัยได้รับการประกาศให้เป็นมรดกโลกต่อไป (แผนที่ 3.1)

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การวางผังเฉพาะ
พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา
ในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา

แสดง : การเชื่อมโยงที่จุดสะพานเทพนาค
และสถานีรถไฟอยุธยาและสถานีอยุธยา
อุโมงค์ลอดพระนครและอุโมงค์ลอด

สัญลักษณ์

- ที่ท่าอากาศยานนานาชาติ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ
- สถานีรถไฟ

ที่ท่าอากาศยานนานาชาติ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ
สถานีรถไฟ

ที่มา :

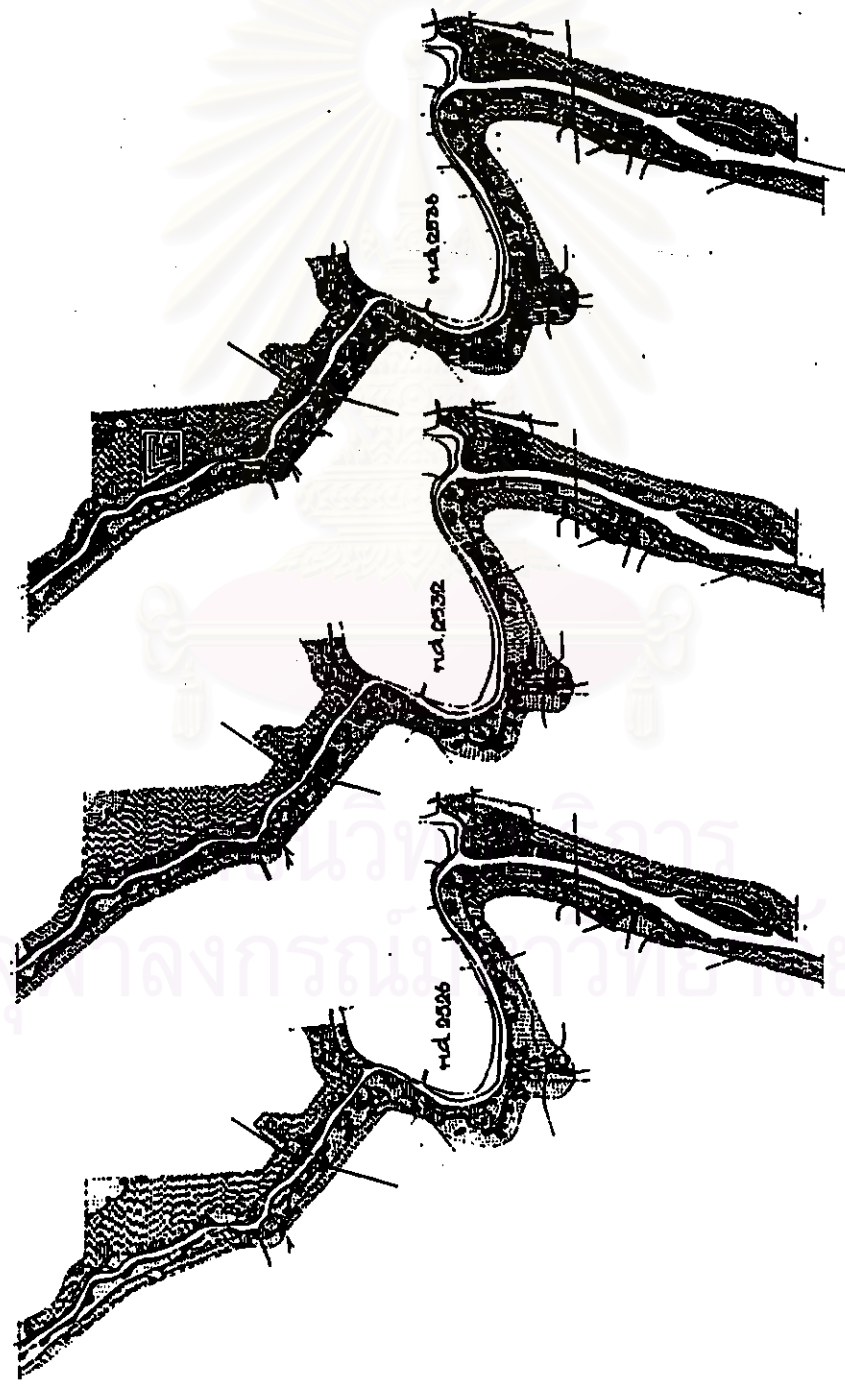
มาตราส่วน



แผนที่ 3.1



ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตาราง 3.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตอำเภอ
พระนครศรีอยุธยา

ระยะเวลา พ.ศ.	2526		2532		2538	
	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ
พักอาศัยหนาแน่น	163	1.59	253.8	2.48	509.8	4.98
พักอาศัยเบาบาง	1,501.3	14.67	2,596.5	25.38	2,975.6	29.08
สถาบันราชการ	110.3	1.08	110.3	1.08	110.3	1.08
สถาบันศาสนา	559.6	5.47	559.6	5.47	559.6	5.47
สถาบันการศึกษา	169.9	1.66	169.9	1.66	169.9	1.66
อุตสาหกรรม	122	1.19	146	1.43	162.2	1.59
อนุสาวรีย์/สวนสาธารณะ	-	-	-	-	374.3	3.66
บ้านจัดสรร/ที่ดินจัดสรร	-	-	-	-	96.7	0.94
สุสาน	9.8	0.10	9.8	10	9.8	0.10
สวน/สวนผลไม้	1,775.3	17.35	1,433.1	14.00	1,113.3	10.88
นาข้าว	3,545.6	34.65	2,954.6	28.87	2,322.3	22.69
ที่รกร้าง	727.5	7.11	518.8	5.07	391.6	3.83
ที่รกร้างมีไม้ยืนต้น	291.1	2.84	230.6	2.25	167	1.63
ที่งอก/สันดอนทราย	47.6	0.47	39	.38	60.6	0.59
พื้นผิวน้ำ	1,210	11.82	1,211	11.83	1,210	11.82
พื้นที่รวม (ไร่)	10,233	100	10,233	100	10,233	100

ที่มา : แปลจากภาพถ่ายทางอากาศและภาพถ่ายดาวเทียม กรมแผนที่ทหาร

จากตารางสามารถอธิบายการใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปตามช่วงเวลาได้ กล่าวคือ

3.3.1 การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่น : การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่น ในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอพระนครหรือยุษยานั้น มีสัดส่วนการใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปในระหว่าง พ.ศ.2526, พ.ศ.2532 และ พ.ศ.2538 สูงสุด กล่าวคือ เพิ่มขึ้นจาก 163 ไร่ หรือร้อยละ 1.59 ในปี พ.ศ.2526 เป็น 253.8 ไร่ หรือร้อยละ 2.48 ในปี พ.ศ.2532 และเป็น 509.8 ไร่ หรือร้อยละ 4.98 ในปี พ.ศ.2538 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าอัตราการการใช้ที่ดินประเภทนี้สูง มีการเปลี่ยนแปลงมากในช่วงเวลาระหว่างปี พ.ศ.2526 ถึง ปี พ.ศ.2538 สาเหตุจากการเปลี่ยนแปลงที่สูงมากเกิดจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย เปลี่ยนไปเป็นที่พักอาศัยหนาแน่นมากเป็นหลัก ซึ่งน่าจะเป็นผลมาจากในช่วงเวลาดังกล่าวจังหวัดพระนครหรือยุษยาโดยรวมมีการตื่นตัวทางด้านธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจสังหาริมทรัพย์และอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก ซึ่งบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาดือเป็นจุดขายที่ทำกำไรให้กับนักลงทุน บ้านพักอาศัยเบาบางส่วนที่โล่งว่างหรือที่รกร้างถูกเปลี่ยนแปลงไปเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยเฉพาะธุรกิจหอพัก, บ้านเช่า ได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในจังหวัดพระนครหรือยุษยา นอกจากธุรกิจหอพักแล้วยังมีกลุ่มทาวเฮาส์ คอนโดมีเนียม โรงแรมและภัตตาคาร ตลอดจนร้านอาหารริมแม่น้ำเกิดขึ้นมากมายเรียงรายอยู่ทั้งสองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะช่วงตั้งแต่วัดกษัตริย์เชิงลง ไปจนถึงเขตติดต่อกับอำเภอบางปะอินทางฝั่งซ้ายเนื่องจากเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกกว่า และทางด้านเหนือบริเวณตลาดหัวแหลมบริเวณสามแยกประตูชัยและหน้าวัดพนมยงค์ ก็มีทาวเฮาส์และอาคารพาณิชย์เกิดขึ้นมากมายเช่นกัน

ในส่วนพื้นที่อื่น ๆ บริเวณทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งทางตอนเหนือและตอนล่าง การใช้ที่ดินประเภทนี้ก็น้อย เป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทอื่นมากกว่า ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

3.3.2 การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยบางเบา (หนาแน่นน้อย) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย ในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอพระนครหรือยุษยา มีสัดส่วนการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปในระหว่างปี พ.ศ.2526, พ.ศ.2532 และ พ.ศ.2538 สูงสุด กล่าวคือ เพิ่มขึ้นจาก 1,501.3 ไร่ หรือร้อยละ 14.67 ในปี พ.ศ.2526 เป็น 2,596.5 ไร่ หรือร้อยละ 25.38 ในปี พ.ศ.2532 และเป็น 2,975.6 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 29.08 ในปี พ.ศ.2538 การใช้ที่ดินประเภทนี้มีการเปลี่ยนแปลง

เพิ่มขึ้นโดยตลอด เนื่องจากผู้คนมีความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น มีการรุกกล้าพื้นที่รกร้าง-ป่า และที่โล่งว่าง เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากที่ดินในเขตชุมชนเมืองมีราคาแพง ผู้มีรายได้น้อย และปานกลาง ไม่มีความสามารถในการซื้อที่ดินราคาแพง เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยได้ จึงได้มีการจับจองหรือซื้อที่ดินที่เป็นที่รกร้าง-ป่าและที่โล่งว่างเพื่อสร้างที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะที่ดินทางด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ ในปัจจุบันได้มีการเข้ามาปลูกสร้างที่อยู่อาศัยใหม่เป็นจำนวนมาก ถึงแม้ราคาที่ดินโดยรวมภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจะมีราคาแพงมากก็ตาม แต่ที่ดินริมแม่น้ำฝั่งตะวันตกก็ยังถือว่ามีความถูกกว่าที่ดินในเมืองเป็นอันมาก ผู้คนที่ฐานะดีส่วนหนึ่งก็เข้ามาจับจองซื้อที่ดินบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาแถบนี้มากขึ้น เนื่องจากสามารถซื้อที่ดินได้แปลงใหญ่กว่า เพื่อปลูกสร้างที่พักอาศัย

3.3.3 การใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรม (ที่สวนผลไม้, สวนผัก, นาข้าว) การใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรม ในพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยามีการใช้ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปดังต่อไปนี้คือ ในช่วงปี พ.ศ.2526 มีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม 5,320.9 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.0 และในปี พ.ศ.2532 มีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมลดลงเป็น 4,387.7 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 42.87 ส่วนในปี พ.ศ.2538 มีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรลดลงประมาณ 952.1 ไร่ หรือ 3,435.6 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 33.57 การใช้ที่ดินประเภทนี้มีการเปลี่ยนแปลงในช่วงปี 2526 เนื่องจากในช่วงนั้น ชาวถือว่าเป็นสินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้ประชาชนหันมาสนใจทำนากันมากขึ้น แต่ต่อมาในช่วงหลังจากปี พ.ศ.2536 ถึง ปี พ.ศ.2538 ชาวนาประสบปัญหาผลผลิตทางการเกษตรตกต่ำ ประกอบกับได้เริ่มมีนิคมอุตสาหกรรมเข้ามาตั้งขึ้นมากมายหลายแห่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้คนหนุ่มสาว ซึ่งเป็นคนในวัยแรงงาน ซึ่งแต่เดิมเคยเป็นแรงงานในภาคเกษตร ได้หันหน้าเข้าหางานทำในภาคอุตสาหกรรมซึ่งมีความต้องการแรงงานจำนวนมาก กอปรกับค่าจ้างแรงงานในภาคอุตสาหกรรมสูงกว่าภาคเกษตรกรรมและมีรายได้สมน้ำเสมอมากกว่า ทำให้พื้นที่ดินที่ทำการเกษตรลดน้อยลง กลายเป็นที่อยู่อาศัยแทน

การใช้ที่ดินประเภทที่รกร้าง-ป่า ริมแม่น้ำ: ที่ดินประเภทที่รกร้าง-ป่า ริมแม่น้ำเจ้าพระยามีการเปลี่ยนแปลงลดลงตามลำดับ ดังต่อไปนี้คือ ในปี พ.ศ.2526 มีที่รกร้าง-ป่า ริมเจ้าพระยาประมาณ 1,018.6 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 9.95 ของพื้นที่ ลดลงเหลือ 749.4 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.32 ของพื้นที่ในปี พ.ศ.2532 โดยเปลี่ยนแปลงลดลงจำนวน 332.2 ไร่ ส่วนในปี พ.ศ.2538 พื้นที่ป่ารกร้าง-ริมแม่น้ำ ได้ลดจำนวนลงอีก 190.8 ไร่ เหลือพื้นที่รกร้าง-ป่าริมน้ำอีกจำนวน 558.6 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 5.46 ของ

พื้นที่ริมน้ำทั้งหมด สาเหตุสำคัญที่ทำให้พื้นที่รกร้าง-ป่าริมน้ำลดลงอันได้แก่ การที่พื้นที่รกร้าง-ป่าริมน้ำถูกเปลี่ยนแปลงเข้าใช้ประโยชน์มากยิ่งขึ้น โดยถูกเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ไร่นาสวนผลไม้ โดยส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมอยู่มาก อันได้แก่พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด และพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกทางตอนเหนือ ตำบลบ้านใหม่ ตำบลภูเขาทอง และตำบลบ้านป้อม ส่วนด้านใต้ ได้แก่ตำบลลำเภอล้อม ตำบลบ้านรุน ตำบลปากกราม และตำบลเกาะเรียน

พื้นที่ตะกอนสันดอนทรายในลุ่มน้ำเจ้าพระยา : พื้นที่ตะกอนสันดอนทรายในแม่น้ำเจ้าพระยามีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับฤดูกาลและพื้นที่ผิวแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงหน้าฝน น้ำท่วมพื้นที่ตะกอนสันดอนทรายจะลดลง ทำให้พื้นที่ผิวแม่น้ำกินบริเวณกว้าง ส่วนในหน้าแล้งพื้นที่ตะกอนสันดอนทรายจะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการชะล้างหน้าดิน ผิวดินลงสู่แม่น้ำ ทำให้แม่น้ำในบางจุดตื้นเขิน แม้จะมีการเปลี่ยนแปลงสภาพของพื้นที่ตะกอนสันดอนทรายตามฤดูกาลก็ตาม ในปัจจุบันพื้นที่ตะกอนสันดอนทรายก็ได้ลดจำนวนลงตามลำดับ ดังนี้คือ ในปี พ.ศ.2526 มีพื้นที่ตะกอนสันดอนทราย 47.6 ไร่ คิดเป็นร้อยละ .47 ส่วนในปี พ.ศ.2532 พื้นที่ตะกอนสันดอนทรายลดลง 8.6 ไร่ โดยเหลือพื้นที่ตะกอนสันดอนทรายจำนวน 39.0 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ .38 แต่ในปี พ.ศ.2538 พบว่า มีพื้นที่ดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็น 60.6 ไร่ ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากที่มีน้ำท่วมในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้กระแสน้ำพัดพาตะกอนมาสะสมกันมากขึ้น

พื้นที่ผิวน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยา : พื้นที่ผิวน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงปี พ.ศ.2526 ถึงปี พ.ศ.2538 มีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักถึงแม้ว่าจะมีการงอกของตะกอนสันดอนทรายและการกัดเซาะของริมตลิ่ง แต่ก็ทำให้พื้นที่ผิวของแม่น้ำขยายออกไปเพียงเล็กน้อย จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศและภาพถ่ายดาวเทียม พบว่า ในช่วงปี พ.ศ.2526 พื้นที่ผิวน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยามีทั้งสิ้นจำนวน 1,210 ไร่คิดเป็นร้อยละ 11.82 ของพื้นที่ ส่วนในปี พ.ศ.2532 พื้นที่ผิวน้ำเจ้าพระยาก็ได้เพิ่มขึ้นอีกเล็กน้อย เป็น 1,211.0 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 11.83 ส่วนในปี พ.ศ.2538 พื้นที่ผิวน้ำเจ้าพระยาได้ลดลงเป็น 1,210 ไร่ หรือร้อยละ 11.82 และในช่วงเวลาที่ผ่านมามีพื้นที่ผิวน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพียง 1 ไร่ สาเหตุของการกัดเซาะริมตลิ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาที่สำคัญ เนื่องจากปัจจุบันมีการตัดต้นไม้ริมตลิ่งเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนการสัญจรไปมาของเรือขนาดใหญ่ทำให้มีคลื่นกระทบฝั่งที่ไม่มีต้นไม้และรากไม้คอยยึดเกาะทำให้ที่ดินริมตลิ่งพังลงมา

3.3.4 การใช้ที่ดินประเภทสถานบันศาสนา การใช้ที่ดินประเภทสถานบันศาสนา สามารถจำแนกได้เป็นสถานบันศาสนาพุทธ 26 แห่ง ศาสนาอิสลาม 12 แห่ง ศาสนาคริสต์ 1 แห่ง ได้แก่ วัดจันทร์ประเทศ, วัดใหม่บำรุงธรรม, วัดเกต, วัดโพธิ์เผือก, วัดกุเขาทอง, วัดพรหมนิวาสวรวิหาร, วัดศาลาปูนวรวิหาร, วัดพนมยงค์, วัดพันธุเชิงวรวิหาร, วัดทรงกฐล, วัดข้างทอง, วัดราชบัวขาว, วัดขนอน, วัดพระงาม, วัดท่าการ้อง, วัดธรรมาราม, วัดกษัตราธิราชวรวิหาร, วัดลอดช่อง, วัดสนามชัย, วัดบ้านกลาง, วัดท่าใหม่, วัดพุทธไสสวรรย์, วัดขุนพรหม, วัดนางกฤษ, วัดบางกะจะและวัดไก่เตี้ย มัสยิด ได้แก่ มัสยิดอาลีฮัจญ์ยารอยน์, มัสยิดนรุลอิมานวาริชชุมชนะห์, มัสยิดคารุชุมชนะห์, มัสยิดกุ่มช่อฟ้า, มัสยิดตะเกียบ เป็นต้น โบสถ์คริสต์ ได้แก่ โบสถ์วัดนักบุญยอแซฟ ส่วนศาสนสถานร้าง ได้แก่ วัดไชยวัฒนาราม, วัดศรีธรรมโฆ, วัดโคก, วัดน้อย, วัดรอ, วัดนางโอะระ, วัดโคกยายสุข, วัดการ้อง, วัดโปรตุเกสพรานซิสกัน, วัดโปรตุเกสโดมินิก เป็นต้น

3.3.5 การใช้ที่ดินประเภทสถานบันราชการ สาธารณูปการ สถานบันที่พื้นที่ดินติดลำน้ำเจ้าพระยามีทั้งสิ้น 35 แห่ง ได้แก่ โรงเรียน, อนุสาวรีย์, ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยา, ศูนย์สาธารณสุข สภาตำบล ศาลาประชาคม, อาคารเอนกประสงค์ โรงเลี้ยงขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้และสุสาน เป็นต้น

3.3.6 การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ ได้แก่ โรงสี, โรงเลื่อย, ฝักรอเรือ โรงงานทำเพอร์นิเจอร์ไม้ นอกจากรนี้เป็นการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมขนาดเล็ก-ในครัวเรือน และอุตสาหกรรมที่แอบแฝงอยู่ตามร้านค้าต่าง ๆ เช่น ฝักรอรถ, โรงกลึง, โรงงานเชื่อมเหล็ก (ดีค) ประตูหน้าต่าง โรงงานทำขนม, โรงอิฐ เป็นต้น

3.3.7 การใช้ที่ดินประเภทันทนาการ สาธารณประโยชน์ริมน้ำ ริมแม่น้ำ ในพื้นที่ศึกษา มีพื้นที่โล่งว่างสาธารณประโยชน์ 3 แห่งด้วยกัน อันได้แก่ อนุสาวรีย์สมเด็จพระศรีสุวิโยทัยทุ่งมะขามหย่อง, หมู่บ้านญี่ปุ่น และหมู่บ้านโปรตุเกส นอกนั้นก็ได้ที่โล่งริมน้ำตามธรรมชาติ, ลานวัดและศาลาท่าน้ำ เป็นต้น

3.3.8 การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค เส้นทางสัญจร ระบบเส้นทางสัญจรบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา อาศัยเส้นทางหลัก 2 เส้นทาง วางตัวตามแนวยาวเหนือใต้ขนานกับลำน้ำเจ้าพระยาตลอดเขตริมแม่น้ำ บางบริเวณประชิดติดริมแม่น้ำ ขณะที่บางบริเวณขนาน

กับแนวลำน้ำและห่างแนวลำน้ำออกไป

ถนนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยาได้แก่ถนนวัดลวดช่อง-บางปะอิน ความยาวรวมกันประมาณ 17 ก.ม. ส่วนฝั่งซ้ายได้แก่ถนนอุทอง , ถนนสายอยุธยา-วัดพันธุเชิง-บางปะอิน ความยาวรวมกันประมาณ 12 กิโลเมตร

ถนนทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานี้มีปริมาณการจราจรหนาแน่นในบริเวณ สี่แยกวัดกษัตราธิราช และวัดลวดช่อง เนื่องจากมีการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาโดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น รวมทั้งการเข้าถึงตัวเกาะเมืองจะต้องผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หรือที่เรียกว่าสะพานวัดกษัตราธิราช มีลักษณะเป็นคอขวด ทำให้รถ ที่มาจากอำเภอเสนา อำเภอบางบาล และอำเภอบางปะอิน ที่ใช้เส้นทางนี้จะมีการติดขัดมากพอสมควรในช่วงเช้าและเย็น อีกบริเวณหนึ่งที่มีการจราจรมักจะติดขัดในช่วงช่วงเช้าและเย็นก็คือ บริเวณช่วงสามแยกหน้าโรงเรียนประตูลี้ บริเวณถนนอุทอง ตัดกับถนนสายประตูลี้-ภูเขาทอง-บางบาล

ลักษณะของถนน บริเวณที่มีการจราจรติดขัดมากมีลักษณะค่อนข้างแคบ เนื่องจากมีการปลูกสร้างบ้านเรือนประชิดติดริมถนน ทำให้ช่วงเช้าและช่วงเย็นที่มีการใช้พื้นผิวจราจรในบริเวณนี้มาก การจราจรจึงมักติดขัด

3.3.9 การใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ที่ดินจัดสรร บ้านจัดสรรการแปลและตีความจากภาพถ่ายทางอากาศภาพถ่ายดาวเทียมและจากการสำรวจภาคสนาม พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา ยังมีที่ดินว่างเปล่าริมแม่น้ำในส่วนของที่ดินจัดสรรบ้านจัดสรรที่เพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ.2538 คิดเป็นร้อยละ 0.94 ของพื้นที่ศึกษา

3.4 สภาพกรรมสิทธิ์ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในพื้นที่ศึกษาแบ่งได้ดังนี้

3.4.1 กรรมสิทธิ์ที่ดินเอกชน จากการศึกษารวบรวมข้อมูล โฉนดที่ดินเปรียบเทียบกับรูปถ่ายทางอากาศ และสัมภาษณ์ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาพบว่ากรรมสิทธิ์ที่ดินเอกชนที่มีเอกสารสิทธิ์ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและพื้นที่ศึกษากระจายอยู่ตามบริเวณพื้นที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ และจะมีมากโดยเฉพาะเขตชุมชนดั้งเดิม

3.4.2 กรรมสิทธิ์ที่ดินของรัฐ จากการศึกษารวบรวมข้อมูล จากสำนักงานที่ดินและที่ราชพัสดุ พบว่าบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่ดินกรรมสิทธิ์ของรัฐ มีประมาณ 1,250 ไร่

3.4.3 ที่งอกริมตลิ่ง ที่งอก : ได้แก่ที่ดินที่งอกออกไปจากตลิ่งและเวลาน้ำขึ้นปกติท่วมไม่ถึง และเป็นที ๆ งอกเกิดขึ้นตามธรรมชาติจากการตกตะกอนของกรวด-ทราย-ดิน ซึ่งได้พอกพูนขึ้นมาติดหน้าที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์จากการสำรวจภาคสนาม แปลความด้วยภาพทางอากาศ พ.ศ.2538 พบว่าที่งอกหรือสันดอนทรายมี 60.2 ไร่ หรือร้อยละ 0.59

3.4.4 ที่สาธารณะประโยชน์ : ได้แก่ ม.1304 "สาธารณะสมบัติของแผ่นดิน" ทรัพย์สินทุกชนิดของแผ่นดินซึ่งใช้เพื่อสาธารณะประโยชน์ หรือสงวนไว้ใช้เพื่อประโยชน์ร่วมกัน สำหรับพลเมืองรวมกันเป็นต้นว่า ที่ชายตลิ่ง-ทางน้ำ-ทางหลวง-ทะเลสาบ

ที่ชายตลิ่ง: ที่ซึ่งไม่ใช่ที่งอก ได้แก่ที่ซึ่งอาจมีน้ำท่วมถึงตามปกติ หรือมีระดับดินในตลิ่งที่แตกต่างต่ำกว่าระดับแผ่นดินปกติ

จากการสำรวจและแปลจากรูปถ่ายทางอากาศ พบว่าตลอดแนวริมแม่น้ำเจ้าพระยาจะผันแปรตามภาวะน้ำท่วมตามปกติ



3.5 สภาพภูมิทัศน์ -สุนทรียภาพริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในพื้นที่ศึกษา

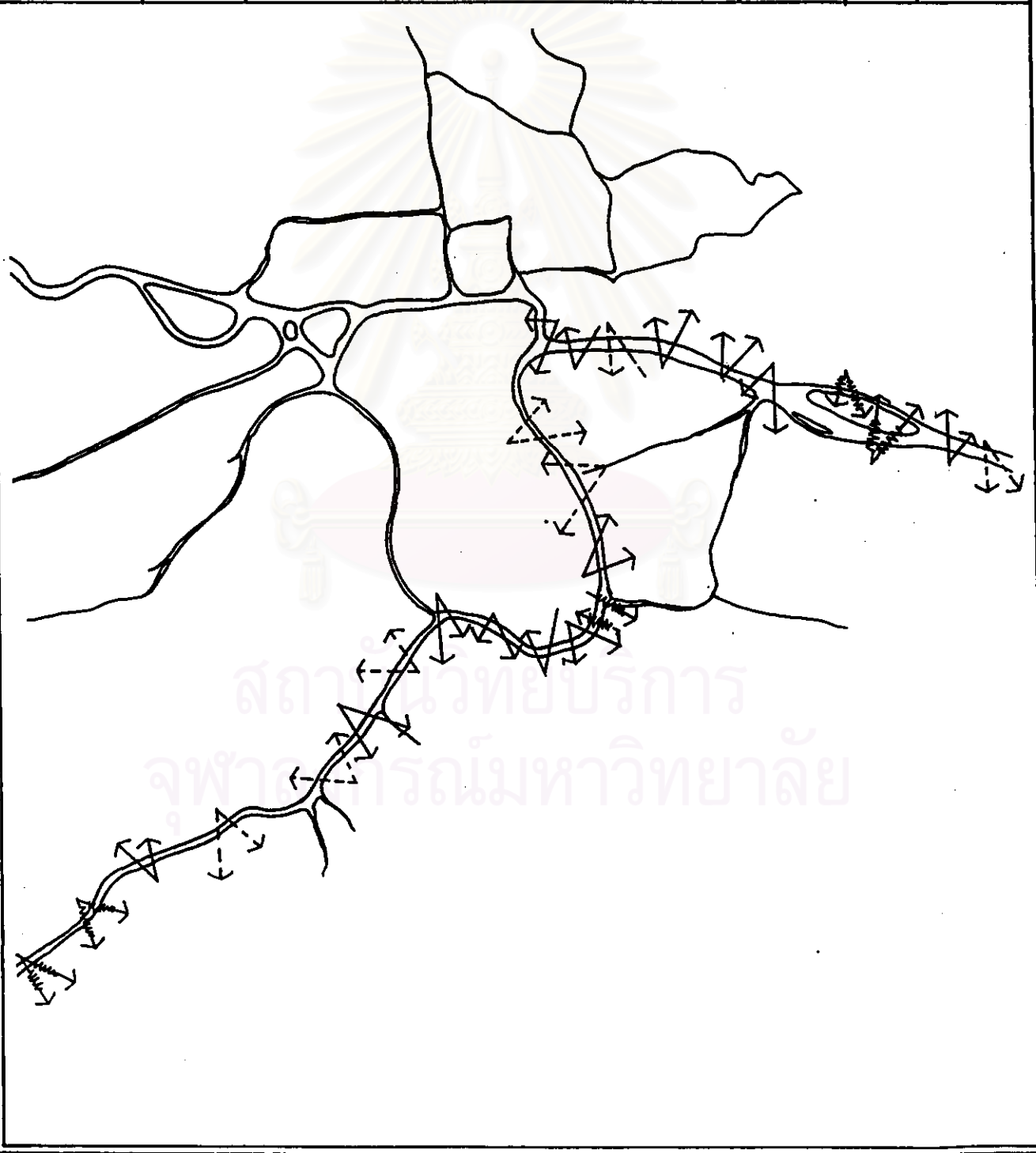
รายงานสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงามริมแม่น้ำเจ้าพระยา

บริเวณที่เข้าถึงริมแม่น้ำโดยสาธารณะ ได้แก่บริเวณถนนที่เลียบริมแม่น้ำ-ทางเข้า-ตลิ่ง-เขื่อน, วัด, ท่าเรือข้ามฟาก หรือสะพาน ที่ประชาชนชาวเมืองสามารถเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำ ได้โดยอิสระอยู่เดิม ซึ่งถือว่าบริเวณดังกล่าวมีศักยภาพในการพัฒนาการเป็นที่มีการสัมผัสกันระหว่างคนกับน้ำ (แผนที่ 3.2)

บริเวณที่มีมุมมองที่สวยงามตามลักษณะภูมิทัศน์เมืองริมแม่น้ำ สามารถแบ่งคุณลักษณะของช่องมุมมองพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ได้ดังนี้

1. บริเวณที่มีมุมมองเห็นแม่น้ำเจ้าพระยา ไบร่งโล่ง มุมมองกว้าง
2. บริเวณที่มีมุมมองเห็นแม่น้ำเจ้าพระยาในมุมมองแคบปานกลาง
3. บริเวณที่มีมุมมองเห็นแม่น้ำเจ้าพระยาค่อนข้างน้อย เนื่องจากมีสิ่งที่เป็นปัญหาและอุปสรรคของช่องมอง

<p>การวางผังเฉพาะ พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา</p>	<p>แสดง : ๑๕๑๑๖</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ๑๕๑๑๖ กว้าง ไม่รังไข่ ๑๕๑๑๖/๑๓๓ ๓๒๓๓๖ ๑๕๑๑๖/๑๓๓ ๑๕๑๑๖ 	<p>ที่มา : กรมการช่าง</p> 	<p>แผนที่ 3.2</p> 	<p>ภาควิชาการวางผังและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
---	---------------------	--	---	---	--



ปัจจุบันเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้ขยายออกมาทางด้านถนนโรจนะ ไปสู่แหล่งอุตสาหกรรม ทำให้เกิดชุมชนและย่านการค้าขึ้นมากมาย บริเวณถนน โรจนะและถนนสายต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับถนนโรจนะ อันได้แก่ถนนเลียบบแม่น้ำ เจ้าพระยา สายอยุธยา-วัดพันธุเชิง-บางปะอิน ซึ่งนับว่าถนนสายนี้เป็นเส้น ทางลำเลียงสินค้า ตลอดจนวัตถุดิบและแรงงานที่สำคัญเข้าสู่นิคมอุตสาหกรรม ในเขตอำเภอเมืองและอำเภอบางปะอิน ทำให้พื้นที่ต่าง ๆ ที่ถนนสายนี้พาดผ่าน เกิดการขยายตัวของย่านการค้าและย่านที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้น เมืองจึงได้ขยายตัวไปตามยาวของถนนเลียบบแม่น้ำ ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์จากที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาเข้มข้นขึ้น ส่งผลให้ราคาที่ดินริมแม่น้ำมีราคาแพง

นอกจากเมืองจะขยายออกมาทางด้านล่างของพื้นที่ศึกษาแล้ว ในอนาคตอันใกล้ บริเวณตำบลบ้านใหม่และตำบลลูกทองซึ่งปัจจุบันเป็นทุ่งนา จะมีการสร้างมหาวิทยาลัยของเอกชนขึ้น ซึ่งจะเป็นสาเหตุสำคัญอันหนึ่งที่จะทำให้เมืองขยายตัวตามมา โดยจะสังเกตเห็นได้ว่าบริเวณพื้นที่ดังกล่าวในปัจจุบันได้มีเอกชนเข้ามากว้านซื้อที่ดินเพื่อเก็งกำไร และสร้างหมู่บ้านจัดสรรมากมายหลายโครงการ กอปรกับพื้นที่บริเวณนี้อยู่ใกล้กับอนุสาวรีย์สมเด็จพระศรีสุริโยทัย การคมนาคมก็สะดวกมีถนนสายบางปะหัน-บางปะอิน ตัดผ่านหน้าอนุสาวรีย์สมเด็จพระศรีสุริโยทัย ผู้คนจากจังหวัดทางภาคเหนือหรือภาคกลางตอนบน สามารถใช้เส้นทาง ๆ นี้ เป็นเส้นทางลัดเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้โดยใช้สะพานข้าม แม่น้ำเจ้าพระยาในเขตอำเภอบางปะอิน แล้วผ่านไปยังอำเภอลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานีเข้าสู่กรุงเทพฯ ต่อไป

3.6 สรุปบทบาทของพื้นที่ศึกษา

ในอดีตพื้นที่ศึกษาสามารถติดต่อกับพื้นที่ภายนอกได้แต่เฉพาะทางเรือ เนื่องจากไม่มีโครงข่ายการคมนาคมทางบกใด ๆ ผ่านหรือเชื่อมต่อกับพื้นที่ศึกษา ดังนั้นสภาพของพื้นที่ศึกษาจึงมีสภาพคล้ายเกาะที่ขาดการติดต่อโดยทางบกจากภายนอก สภาพเศรษฐกิจของชุมชนจึงยังคงเป็นแบบดั้งเดิม และมีการใช้ที่ดินอยู่หนาแน่นบริเวณ 2 ฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง ต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2500 เมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรถยนต์มากขึ้น พื้นที่ศึกษาและชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยาจึงเริ่มมีเส้นทางรถยนต์ติดต่อกับพื้นที่ภายนอก แต่ก็ยังเป็นเพียงเส้นทางลูกรังที่ติดต่อกับกรุงเทพฯ เท่านั้น การเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนภายในจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียงยังคงเป็นไปเช่นเดิม การติดต่อยังใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงภายในชุมชนจึงยังมีไม่มากนัก

โครงการการคมนาคมทางรถยนต์ของพื้นที่ศึกษา และชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา เริ่มมีความเชื่อมโยง และมีเส้นทางติดต่อทั้งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 เสร็จในปี พ.ศ. 2515 ทำให้การเดินทางติดต่อของประชาชนระหว่างพื้นที่เป็นไป ได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น เป็นผลให้ขอบเขตทางการค้าและการบริการชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยากว้างไกลกว่าเดิม สภาพเศรษฐกิจของเมืองจึงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นและดึงดูดให้ประชาชนจากพื้นที่รอบนอก เข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเพิ่มมากขึ้น กิจกรรมค้าภายในชุมชนมีการขยายตัวสูงมากในช่วงนี้ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากเดิมซึ่งเคยตั้งถิ่นฐานอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (River Linear Settlement) เปลี่ยนไปเป็นการตั้งถิ่นฐานตามแนวสองฟากถนน (Road Linear Settlement) บริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณตลาดหัวแหลม เจ้าพรหม หัวรอ ได้ขยายตัวออกมาในแนวถนนโรจนะ มีการสร้างสถานีขนส่งและตลาดสดแห่งใหม่ขึ้นริมถนนโรจนะ ซึ่งเป็นตลาดที่เอกชนสร้างขึ้นทำให้บริเวณศูนย์กลางเมืองเดิมเริ่มซบเซา เนื่องจากพื้นที่ริมน้ำเป็นพื้นที่ที่อยู่ค้าใน ร้านค้าต่างพากันออกไปค้าขายกันบริเวณตลาดแห่งใหม่มากยิ่งขึ้นทำให้ศูนย์กลางเมืองเดิมมีการใช้ประโยชน์ทำการค้าน้อยลง และกลายเป็นที่เก็บของและที่พักอาศัย กิจกรรมต่าง ๆ ทั้งทางด้านการค้า การบริการและการคมนาคมขนส่งเกิดขึ้นบริเวณสถานีขนส่งแห่งใหม่ กลายเป็นศูนย์กลางเมืองแห่งใหม่ที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงระบบโครงการการคมนาคมทางเรือมาเป็นทางรถยนต์

การขยายตัวของชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520-ปัจจุบัน ในช่วงนี้ยังคงมีการขยายตัวต่อไปถึงแม้ว่าบริเวณการค้าของเมือง ได้ขยายตัวออกมาบริเวณถนนโรจนะ ข้ามสะพานนครสวรรค์ สู่เขตอำเภออุทัย ซึ่งเอกชนได้สร้างตลาดและสถานีขนส่งขึ้นในช่วงปี 2531-2532 ร้านค้าต่าง ๆ ได้ย้ายมาตั้งบริเวณรอบ ๆ สถานีขนส่งนี้ เนื่องจากในเขตเทศบาลโดยเฉพาะในเขตเกาะเมืองมีข้อจำกัดหลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของความแออัดคับแคบ ถนนหนทางที่คับแคบ มีโบราณสถาน โบราณวัตถุมาก รวมไปถึงกรรมสิทธิ์ที่ดินซึ่งเป็นที่ราชพัสดุและพื้นที่อนุรักษ์ทางด้านโบราณสถานเสียส่วนใหญ่ ทำให้ผู้อยู่อาศัยหรือผู้ประกอบการค้ามีความรู้สึกว่าเป็นที่ตั้งหรือทำเลที่ไม่เหมาะสมเสียแล้ว เนื่องจากอาจถูกเวนคืนเมื่อไหร่ก็ได้ กอปรกับกิจการค้าประเภทเรีงรมย์ก็ถูกห้ามเปิดขึ้นมาใหม่ในเขตเกาะเมืองเนื่องจากทางรัฐบาล หรือทางจังหวัดมีนโยบายที่จะให้เกาะเมืองเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมจริง ๆ ซึ่งไม่ต้องการให้มีกิจกรรมประเภทเรีงรมย์เกิดขึ้นในเขตเกาะเมือง คงมีแต่กิจการที่เปิดมานานแล้วเท่านั้นที่ยังดำเนินกิจการอยู่ได้ แต่ในอนาคตกิจกรรมประเภทเรีงรมย์เหล่านี้ก็คงต้องย้ายออกไป เมื่อกิจกรรมการค้าถูกย้ายออกไปจากเกาะเมืองทำให้

พื้นที่ด้านในถูกใช้ประโยชน์น้อยลงเนื่องจากการเข้าถึงลดลง หน่วยงานราชการต่าง ๆ ก็ได้ออกไปอยู่นอกเขตเมืองเดิมโดยเฉพาะเมื่อมีการย้ายศาลากลางและส่วนราชการต่าง ๆ ออกไปยังศูนย์ราชการแห่งใหม่ติดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ทำให้กิจกรรมการค้าในเขตเกาะเมืองชนเขาลงไปอีกด้วย

จะเห็นได้ว่า วิวัฒนาการการเปลี่ยนแปลงของชุมชนริมน้ำสายต่าง ๆ ที่ล้อมรอบเกาะเมืองอยู่ โดยเฉพาะชุมชนริมน้ำเจ้าพระยาได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก จากเดิมที่เคยตั้งถิ่นฐาน ทำการค้าขายอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยามาสู่การตั้งถิ่นฐานสองฟากถนน มีการขยายตัวตามแนวยาวของถนน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของย่านการค้าหลายต่อหลายครั้ง จากบริเวณตลาดหัวแหลม (ริมแม่น้ำเจ้าพระยา) ตลาดหัวรอ ตลาดเจ้าพรหม ตลาดสมจิตร์มาสู่บริเวณสถานีขนส่งใหม่ (ตลาดแกรนด์ไฮเทล) ลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเป็นลักษณะของการขยายตัวของบริเวณการค้ามากกว่าจะเป็นการขยายตัวออกไปของย่านการค้า เพราะเมื่อย่านการค้าได้ขยายตัวออกไปแล้ว บริเวณย่านการค้าเดิมก็ซบเซา และมีการทำการค้าน้อยลง ดังนั้นในปัจจุบันบริเวณย่านการค้าจึงกระจุกตัวอยู่บริเวณด้านนอกของชุมชนริมถนนไทรจนะ เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยาเติบโตไปตามยุทธศาสตร์หน่วยงานท้องถิ่นไม่มีการวางแผนจัดการ กอปรกับท้องถิ่นไม่มีรายได้เพียงพอที่จะสร้างบริการสาธารณะ การก่อสร้าง ตลาด และอาคารพาณิชย์ ตลอดจนโครงข่ายถนน จึงเป็นการลงทุนโดยภาคเอกชนเป็นผู้นำการพัฒนาออกไปตามมาตรฐานภาคที่มีอยู่แล้ว เพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว ไม่คำนึงถึงสภาพของเมืองที่ต้องสูญเสียความน่าอยู่ และโอกาสใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ย่านการค้าบางย่านก็อาจไปรุกรานและบดบังทัศนียภาพอันงดงามของโบราณสถานที่มีอยู่ ทำให้เกิดความไม่น่าดูขึ้นในหลายพื้นที่

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย