

การตัดถนนของเมืองที่มีผลต่อพื้นที่ท่องเที่ยวบางแสน-หนองมน พ.ศ. 2549-2565 The Impact of Urban Road Construction on the Bang Saen-Nong Mon Tourist Area 2006-2022

มณฑลลี ภูกฤษณา (Monthalee Phookritsana)^{1*}

Received: April 1, 2025

Revised: July 7, 2025

Accepted: July 9, 2025

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่องการขยายตัวของเมืองที่มีผลต่อพื้นที่ท่องเที่ยวบางแสน-หนองมน มีจุดประสงค์ในการศึกษาความสัมพันธ์ของการตัดถนนกับย่านหนองมน โดยการศึกษาการเกิดขึ้นของถนน 3 สาย ถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) และถนนข้าวหลาม ที่มีผลต่อการเกิดการเปลี่ยนแปลงของย่านหนองมนในฐานะตลาดของของฝากในภาคตะวันออก โดยใช้วิธีการศึกษาจากการศึกษาภาพถ่ายดาวเทียมของเมือง ภาพถ่ายดาวเทียมเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 จนถึงปี พ.ศ. 2565 ในพื้นที่ถนนข้าวหลาม ทางหลวงท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี และนำไปอภิปรายเรื่องของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการตัดถนนสายสำคัญต่าง ๆ ที่ส่งผลให้ย่านหนองมนเกิดการเปลี่ยนแปลง ผลการศึกษาพบว่าการตัดถนนทั้ง 3 สาย มีความสัมพันธ์และส่งผลกระทบต่อย่านหนองมน โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงแรก การตัดถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) ช่วงที่ 2 การตัดถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) และช่วงที่ 3 การตัดถนนข้าวหลาม ซึ่งการตัดถนนทั้ง 3 สายนี้ถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้ย่านหนองมนเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ นอกเหนือจากนี้ การตัดถนนข้าวหลามรวมไปถึงการเชื่อมถนนข้าวหลามกับถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 นั้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองเข้าไปในบริเวณถนนข้าวหลามมากขึ้น พื้นที่บนถนนข้าวหลามนั้นเกิดธุรกิจเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น รวมไปถึงเกิดตลาดขายของฝากแห่งใหม่เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางกลับ

คำสำคัญ: การตัดถนน, ถนนข้าวหลาม, ถนนสุขุมวิท, ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

Abstract

The study on urban expansion affecting the Bang Saen-Nong Mon tourist area aims to examine the relationship between road construction and the Nong Mon district. The research focuses on the development of three major roads: Sukhumvit Road (Highway No. 3), Highway No. 7 (Motorway), and Khao Lam Road, and their impact on changes in the Nong Mon district as a hub for souvenir markets in Eastern Thailand. The study utilizes urban expansion theories and satellite imagery as a primary data sources covering the period from 2006 to 2022, with a focus on on Khao Lam Road and local highways in Mueang Chonburi District. The research then analyzes and discusses the transformations resulting from the construction of these major roads and their effects on the changes in the Nong Mon district. The findings reveal that the

¹ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Department of History, Faculty of Humanities and Social Sciences, Burapha University

*Corresponding Author, Email: Monthalee.ph@go.buu.ac.th

construction of these three roads is interrelated and has influenced the Nong Mon district across three phases: The first phase—the construction of Sukhumvit Road (Highway No. 3). The second phase—the construction of Highway No. 7 (Motorway). The third phase—the construction of Khao Lam Road. These road developments have played a crucial role in the economic transformation of Nong Mon. Additionally, the construction of Khao Lam Road and its connection to Highway No. 7 has facilitated the expansion of the urban area into Khao Lam Road. This expansion has led to a growth in tourism-related businesses and the emergence of new souvenir markets, enhancing convenience for tourists returning via Highway No. 7.

Keywords: Road intersection, Khao Lam Road, Sukhumvit Road, Motorway No. 7

บทนำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการขยายตัวของเมืองเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ การตัดถนนสายใหม่หรือการขยายเส้นทางคมนาคมเดิมสามารถเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้พื้นที่เมืองเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรอบ (Chapin, 1965; ปกรณ์ เมฆแสงสวย, 2548) แนวคิดทฤษฎีการขยายตัวของเมืองชี้ว่า โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเป็นหนึ่งในตัวแปรสำคัญที่ผลักดันให้เกิดการขยายตัวของเมืองไปยังพื้นที่ชานเมือง ในขณะเดียวกันก็เป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โดยรอบ ทั้งในด้านการพัฒนาเมือง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่ที่มีการขยายเส้นทางการคมนาคม

ในบริบทของจังหวัดชลบุรี การก่อสร้างถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) ถนนมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และถนนข้าวหลาม เป็นตัวอย่างของการพัฒนาโครงข่ายถนนที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่อย่างมีนัยสำคัญ เส้นทางเหล่านี้ไม่เพียงช่วยเชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ ภายในจังหวัดและภาคตะวันออก แต่ยังเร่งให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างชัดเจน โดยเฉพาะพื้นที่บางแสนซึ่งมีบทบาทเป็นแหล่งท่องเที่ยวและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง และยังเอื้อต่อการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการลงทุนในพื้นที่โดยรอบ

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของการพัฒนาโครงข่ายถนนไม่ได้มีเพียงด้านบวก แต่ยังส่งผลกระทบเชิงลบต่อพื้นที่ดั้งเดิม เช่น ย่านหนองมน ซึ่งเคยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญของพื้นที่ การเปิดเส้นทางจราจรใหม่ทำให้นักท่องเที่ยวและผู้เดินทางสามารถเข้าสู่บางแสนและพื้นที่อื่น ๆ ได้โดยไม่จำเป็นต้องผ่านหนองมน ส่งผลให้บทบาทของหนองมนในฐานะจุดแวะพักหลักลดลง ธุรกิจท้องถิ่น เช่น ตลาดสด ร้านขายของฝาก และร้านอาหาร จึงได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้เส้นทาง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาในต่างประเทศที่พบว่า ถนนบายพาสและถนนสายหลักใหม่มีแนวโน้มทำให้กิจกรรมเศรษฐกิจในชุมชนดั้งเดิมลดลง (Srinivasan & Kockelman, 2002) นอกจากนี้ งานวิจัยในประเทศไทยยังยืนยันถึงผลกระทบจากการก่อสร้างถนนในหลายพื้นที่ เช่น การลดลงของอาชีพเกษตรกรรม การเพิ่มขึ้นของกิจกรรมพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม และการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างสังคม (นุชรัตน์ดา จตุเทน, สุชาติ ศรียารัตนย, มุฮัมหมัดอิลยาส หญาปริง และปรีชญา ชุมนาสีเยว, 2564; อุไรพร แสงทอง และสิงหนาท แสงสีหนาท, 2565) สิ่งเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่า แม้โครงสร้างพื้นฐานจะส่งเสริมการเติบโตของเมืองใหม่ แต่หากไม่มีการวางแผนอย่างสมดุล ก็อาจทำให้พื้นที่เศรษฐกิจดั้งเดิมถูกลดบทบาทลง

ดังนั้น การศึกษาผลกระทบของการตัดถนนสุขุมวิท ถนนมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และถนนข้าวหลาม ต่อหนองมนจึงเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อทำความเข้าใจถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และโครงสร้างเมือง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและวางแผนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงการรักษาสสมดุลระหว่างการเติบโตของพื้นที่ใหม่กับการอนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพของพื้นที่เศรษฐกิจดั้งเดิมให้สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงและเติบโตไปพร้อมกันในอนาคต

ทบทวนวรรณกรรม

จากการศึกษาของ Srinivasan and Kockelman (2002) ได้กล่าวถึง ถนนบายพาส ซึ่งเป็นเส้นทางที่ออกแบบมาเพื่อเบี่ยงเบนการจราจรรอบศูนย์กลางเมือง โดยมีจุดประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง ลดความแออัด และเพิ่มความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม งานวิจัยระบุว่า ผลกระทบทางเศรษฐกิจของถนนบายพาสต่อชุมชนเมืองขนาดเล็กและขนาดกลางในรัฐเท็กซัส พบว่ามีผลกระทบเชิงลบต่อภาคอุตสาหกรรมบางประเภท เช่น สถานีบริการน้ำมันและร้านอาหาร แต่ผลกระทบต่อภาคบริการนั้นค่อนข้างน้อย

1. ทฤษฎีการขยายตัวของเมือง

แนวคิดของการขยายตัวของเมือง มีรากฐานมาจากแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์และผังเมือง โดย Kaiser, Godschalk, and Chapin (1995) อธิบายว่าเมืองมีแนวโน้มขยายตัวออกไปตามความต้องการของประชากร ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมืองในลักษณะต่าง ๆ เช่น การตั้งถิ่นฐานตามแนวแม่น้ำ ถนนสายหลัก หรือการกระจุกตัวรอบจุดศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ

นอกจากนี้ ปกรณ์ เมฆแสงสวย (2548) ยังได้อธิบายถึงกระบวนการที่ชุมชนเปลี่ยนเป็นเมือง ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเติบโตทางประชากร กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและระบบคมนาคม

2. ผลกระทบของการก่อสร้างถนนต่อการเปลี่ยนแปลงของเมือง

การก่อสร้างถนนใหม่เชื่อมโยงพื้นที่เมืองและชานเมืองมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเมืองและการใช้ที่ดิน งานวิจัยโดย อุไรพร แสงทอง และสิงหนาท แสงสีหนาท (2565) พบว่า ถนนใหม่ช่วยเพิ่มโอกาสการพัฒนาเมืองในพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น ทำให้มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และคลังสินค้า อย่างไรก็ตาม ก็ส่งผลให้พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เกษตรกรรมลดลง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับน้ำท่วมและความมั่นคงทางอาหารของเมือง

นอกจากนี้ งานวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบของถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก ที่ศึกษาชุมชนบ้านหัวคลอง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นุชรต์นดา จตุเทน และคณะ (2564) พบว่า การพัฒนาถนนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น การลดลงของอาชีพเกษตรกรรม การเพิ่มขึ้นของธุรกิจค้าขายและอุตสาหกรรม และการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างสังคม

3. ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจของการก่อสร้างถนน

การศึกษาผลกระทบของการก่อสร้างถนนทางหลวงหมายเลข 227 สมเกียรติ นารอง และอลงกรณ์ อรรคแสง (2564) พบว่า ประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างถนนมีความคิดเห็นแตกต่างกันเกี่ยวกับผลกระทบ โดยเฉพาะในกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มานาน มองว่าถนนใหม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอาชีพและสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม มีข้อเสนอแนะว่าควรมีมาตรการสนับสนุนพื้นที่เกษตรกรรม และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่ไปกับการก่อสร้างถนนเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุล

การศึกษาการตัดถนนของเมืองที่มีผลต่อพื้นที่ท้องที่เยวบางแสน-หนองมน พ.ศ. 2549-2565 สามารถเชื่อมโยงกับการศึกษาก่อนหน้านี้ที่วิเคราะห์ผลกระทบของโครงสร้างพื้นฐานต่อเศรษฐกิจและชุมชนในพื้นที่โดยรอบ จากการศึกษาของอภิเศก ปันสุวรรณ, สุเพชร จิระขจรกุล และสุธีร์ สุนิตย์สกุล (2561) พบว่า การพัฒนาถนนมอเตอร์เวย์สายตะวันตกส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและพฤติกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชน โดยพื้นที่เกษตรกรรมลดลง และเกิดการขยายตัวของพื้นที่เมืองและอุตสาหกรรมควบคู่ไปกับการเติบโตของเศรษฐกิจนอกภาคเกษตร อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังส่งผลกระทบด้านลบ เช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อมและการเพิ่มขึ้นของประชากรอพยพ ขณะที่งานศึกษาของเพชรรัตน์ วิริยะสืบพงศ์ (2564) วิเคราะห์การบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ของตลาดหนองมน ซึ่งเป็นตลาดดั้งเดิมที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของระบบคมนาคมและการท่องเที่ยว โดยพบว่า ตลาดหนองมนมีศักยภาพสูงในด้านชื่อเสียงและสินค้าอัตลักษณ์ แต่ขาดการบริหารจัดการที่เป็นระบบ ส่งผลให้ไม่สามารถแข่งขันในระดับนานาชาติได้ งานวิจัยนี้เสนอแนวทางการพัฒนาเชิงกลยุทธ์ที่เรียกว่า “หนองมนโมเดล” ซึ่งนำแนวทางการบริหารตลาดดั้งเดิมของญี่ปุ่นมาปรับใช้กับตลาดท้องถิ่นของไทย จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเมืองมีผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจท้องถิ่นและการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

จากการทบทวนวรรณกรรมและการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เช่น การตัดถนนและทางหลวงพิเศษ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมือง พฤติกรรมของประชาชน และเศรษฐกิจท้องถิ่น การศึกษานี้จึงมุ่งเน้นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของถนน 3 สายหลักกับย่านหนองมนในแง่ของการเปลี่ยนแปลงเชิงเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาก่อนหน้านี้ที่ชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มของการขยายตัวของเมืองและความจำเป็นในการพัฒนานโยบายรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

วิธีการวิจัย

การศึกษานี้เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของการตัดถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) ถนนมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และถนนข้าวหลาม ที่มีต่อย่านหนองมนในฐานะการเป็นตลาดขายของฝาก โดยมีการกำหนดขอบเขตการวิจัยในการศึกษานี้มุ่งเน้นวิเคราะห์ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากถนนทั้งสามสาย ได้แก่ พื้นที่ศึกษา: เขตบางแสน-หนองมน อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่ช่วงเวลา พ.ศ. 2541 จนถึงปี พ.ศ. 2565 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการขยายตัวของเมืองกับย่านหนองมน อันเป็นผลมาจากการตัดถนน 3 สายหลัก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) และถนนข้าวหลาม โดยมีขั้นตอนการศึกษา ดังนี้

1. เอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ศึกษาทฤษฎีการขยายตัวของเมืองและผลกระทบของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมผ่านการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของย่านหนองมนและบทบาทของตลาดของฝาก
2. ข้อมูลจากแหล่งปฐมภูมิ ภาพถ่ายดาวเทียมในช่วงปี พ.ศ. 2549-2565 เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ข้อมูลเชิงพื้นที่เกี่ยวกับการขยายตัวของเมืองรวมถึงบันทึกทางประวัติศาสตร์และสื่อข่าวเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
3. ข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ บทความวิจัย รายงานทางวิชาการ และข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ผลการวิจัย

จังหวัดชลบุรีเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออก โดยเฉพาะบริเวณบางแสนซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม อย่างไรก็ตาม ในช่วงวันหยุดหรือเทศกาล ถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นเส้นทางหลักมักมีปริมาณรถหนาแน่น ทำให้การเดินทางล่าช้าและไม่สะดวกสบาย ด้วยเหตุนี้ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพิ่มเติมจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการช่วยกระจายการจราจรและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว การตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา) และถนนข้าวหลาม ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อสำคัญ ได้เข้ามามีบทบาทในการแบ่งเบาภาระของถนนสุขุมวิท ช่วยให้การเดินทางเข้าสู่บางแสนเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ถนนข้าวหลามทำหน้าที่เป็นเส้นทางลัดที่เชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กับถนนสุขุมวิท ลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ และพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าสู่บางแสนได้อย่างคล่องตัว

จากการวิจัยการตัดถนนพบว่าการตัดถนนที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการตัดถนนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่การใช้งานในบริเวณย่านหนองมน เนื่องจากเป็นบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากการตัดถนนดังกล่าว จากการศึกษาพบว่าย่านหนองมนนั้นเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นจากการตัดถนน 3 สาย ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และถนนข้าวหลาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

ช่วงที่ 1 การตัดถนนสุขุมวิท

การตัดถนนสุขุมวิทส่งผลให้ตลาดหนองมนในอดีตเจริญรุ่งเรืองอย่างมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อกรุงเทพฯ กับภาคตะวันออก ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการส่งเสริมการท่องเที่ยว มีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตและเปลี่ยนแปลงของชุมชนตลาดหนองมน โดยมีปัจจัยหลักที่ส่งเสริมให้ย่านหนองมนเจริญเติบโตมีดังนี้

การตัดถนนและโครงสร้างพื้นฐาน

การตัดถนนถือเป็นสาเหตุหนึ่งในการก่อร่างของชุมชนและเป็นสาเหตุหลักที่ส่งผลให้ชุมชนในแต่ละแห่งมีศักยภาพในการเจริญเติบโตได้อย่างรวดเร็ว เดิมทีบริเวณใกล้เคียงถนนสุขุมวิทในปัจจุบันมีชุมชนค้าขายอยู่ก่อนแล้ว ชุมชนดังกล่าวคือ ชุมชนหนองมน ชุมชนหนองมนเป็นศูนย์กลางทางการค้าในบริเวณเส้นทางเกวียน ซึ่งเป็นเส้นทางที่คนในชุมชนใช้เดินทางเป็นหลัก เป็นชุมชนการค้าเดิมที่บริเวณชุมชนหนองมนก่อนมีการสร้างถนนสุขุมวิท การติดต่อระหว่างชุมชนนั้นจะใช้เส้นทางเดินเท้า และเส้นทางเกวียนเป็นสำคัญ (วีรวรรณ กฤตยารัตน์, 2516, หน้า 33-34) ต่อมา มีการตัดถนนสุขุมวิทพร้อมทั้งถนนลงหาดบางแสนช่วยกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของตลาดหนองมนจากตลาดค้าขายสินค้าพื้นถิ่นไปสู่ตลาดถาวรที่รองรับนักท่องเที่ยว

การพัฒนาเขาสามมุขเป็นสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ

ความนิยมของชายหาดบางแสนตามภาพ 1 ทำให้เกิดกระแสการค้าและกระจายนักท่องเที่ยวเข้าสู่ตลาดหนองมน การพัฒนาเมืองและโครงการทางภาครัฐ เช่น การสร้างบ้านพักรับรองของรัฐบาลและโครงการพัฒนาเขาสามมุข มีผลให้ตลาดหนองมนเติบโตควบคู่ไปกับการท่องเที่ยว (เทศบาลเมืองแสนสุข, ม.ป.ป.)

ภาพ 1

ชายหาดบางแสน อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก ชายหาดบางแสนในอดีต พ.ศ. 2504 สมัยก่อนยังมีเรือใบตามชายหาด, โดย ชลบุรีในอดีต, 2565.

การพัฒนาการศึกษา

ในสมัยจอมพลป.พิบูลสงครามดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาการศึกษาในประเทศไทยอย่างมาก โดยเฉพาะการจัดตั้งโรงเรียนฝึกหัดครูชั้นสูงเพื่อยกระดับการศึกษาของประเทศตามภาพ 2 ซึ่งถือเป็นหนึ่งในนโยบายหลักที่มุ่งพัฒนาคุณภาพการศึกษาและสร้างครูที่มีคุณภาพในการสอนนักเรียนทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2492 กระทรวงศึกษาธิการได้จัดตั้ง “โรงเรียนฝึกหัดครูชั้นสูง” ขึ้นที่ซอยประสานมิตร อำเภอพระโขนง จังหวัดพระนคร จนถึงปี พ.ศ. 2497 จึงได้รับการยกฐานะขึ้นเป็น “วิทยาลัยวิชาการศึกษา ประสานมิตร” ต่อมาในปี พ.ศ. 2498 ได้ขยายวิทยาเขตออกไปอีก 2 แห่ง ได้แก่ “วิทยาลัยวิชาการศึกษา ปทุมวัน” และ “วิทยาลัยวิชาการศึกษา บางแสน” การจัดตั้งวิทยาลัยวิชาการศึกษาที่บางแสน จังหวัดชลบุรีนี้ ก็เพื่อให้ประชาชนทั้งหลายได้ทราบว่า รัฐบาลได้ขยายการอุดมศึกษาออกไปสู่ส่วนภูมิภาคแล้ว วิทยาลัยวิชาการศึกษา บางแสน จึงเป็นสถาบันที่ให้ปริญญาแห่งแรกในส่วนภูมิภาค (งานจดหมายเหตุ สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา, ม.ป.ป.) การก่อตั้งวิทยาลัยวิชาการศึกษา บางแสน ทำให้เกิดการเข้ามาของนักศึกษาและบุคลากรทางการศึกษา ส่งผลให้พื้นที่ที่มีการขยายตัวด้านที่อยู่อาศัยและร้านค้าบริการ

ปัจจัยที่กล่าวมาส่งผลให้ย่านหนองมนกลายเป็นตลาดที่มีความสำคัญของพื้นที่และเป็นตลาดที่ตอบสนองต่อการใช้งานในบริเวณบางแสนเป็นอย่างมาก ทำให้มีนักท่องเที่ยวและผู้คนสัญจรผ่านไปมาจำนวนมาก แวะซื้ออุปโภคบริโภคและของฝากที่ตลาดหนองมน

ภาพ 2

วิทยาลัยวิชาการการศึกษา อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก วิทยาลัยวิชาการการศึกษา บางแสน พ.ศ. 2498, โดย งานจดหมายเหตุ สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา, ม.ป.ป.

ช่วงที่ 2 การตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (Motorway 7) เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายแรกของประเทศไทย ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออก รวมถึงเมืองสำคัญต่าง ๆ เช่น ชลบุรี พัทยา ระยอง มีจุดมุ่งหมายเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดในเส้นทางหลัก เช่น ถนนสุขุมวิท และถนนเทพรัตน โดยช่วยให้การเดินทางไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและพื้นที่เศรษฐกิจอื่น ๆ เป็นไปอย่างรวดเร็วและสะดวกมากขึ้นและเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งเชื่อมโยงกับนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบังในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (กรมทางหลวง, ม.ป.ป.) ส่งผลทำให้ผู้คนจำนวนมากที่ต้องการเดินทางไปยังภูมิภาคตะวันออกไม่มีความจำเป็นจะต้องเดินทางด้วยถนนสุขุมวิทที่จะต้องผ่านตามชุมชนตามแนวถนนสุขุมวิทที่การจราจรหนาแน่น เป็นผลให้ถนนสุขุมวิทไม่ใช่เส้นทางเดินทางสายหลักที่จะเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ตามภูมิภาคตะวันออกเพียงสายเดียว ทำให้มีตัวเลือกเส้นทางที่หลากหลายขึ้น ซึ่งส่งผลทั้งในด้านบวกและลบต่อการค้าขายในพื้นที่การส่งเสริมการท่องเที่ยว ก่อนหน้าที่จะมีทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 นักท่องเที่ยวและประชาชนที่เดินทางไปบางแสนต้องใช้ถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางหลัก ซึ่งมักมีการจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์และเทศกาล ซึ่งทำให้ต้องผ่านตลาดหนองมนโดยอัตโนมัติ ทำให้เกิดพฤติกรรมแวะซื้อของฝาก เช่น ข้าวหลามหนองมน อาหารทะเลแปรรูป และของกินท้องถิ่นอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม เมื่อมีทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และถนนข้าวหลามเป็นทางเชื่อม ผู้ที่เดินทางจากกรุงเทพฯ สามารถเข้าถึงบางแสนได้อย่างรวดเร็วขึ้น ลดความแออัดของถนนสุขุมวิท และช่วยกระจายปริมาณรถในเขตหนองมนทำให้ปริมาณผู้แวะตลาดลดลง

ช่วงที่ 3 การตัดถนนข้าวหลาม

การตัดถนนข้าวหลาม เป็นถนนสายหนึ่งในจังหวัดชลบุรี เชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ถึงหาดบางแสน เป็นถนนที่ช่วยแบ่งเบาภาระถนนสุขุมวิท ช่วงผ่านเขตเทศบาลเมืองอ่างศิลา ถนนข้าวหลามเป็นถนนที่ถูกสร้างขึ้นมา 2 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 มีการสร้างถนนข้าวหลามในปี พ.ศ. 2549 เริ่มต้นจากถนนสุขุมวิท บริเวณแยกวัดบางเป้ง ผ่านแยกมิตรสัมพันธ์ตามภาพ 3 และสิ้นสุดที่ถนนบางแสนสาย 2 ช่วงระยะแรกจุดประสงค์ของการตัดถนนสายนี้

เพื่อต้องการแบ่งเบาภาระของถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) ดังนั้นในระยะแรกผู้คนที่ใช้งานจึงเป็นคนในพื้นที่ที่ต้องการเดินทางเข้าออกไปยังบริเวณถนนบางแสนสาย 2 และถนนสุขุมวิทเป็นหลัก

ภาพ 3

การสร้างถนนข้ามหลามในปี พ.ศ. 2549



หมายเหตุ. จาก Google Earth, ดัดแปลงโดย มณฑล ฤกษ์ฤชณา, ออกแบบเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2568

ระยะที่ 2 ภายหลังกรมทางหลวงชนบท ได้ก่อสร้างส่วนต่อขยายเส้นทางให้ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตามภาพ 4 โดยมีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินโดยมีกรมทางหลวงชนบทเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ และออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2551 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้นับจากวันถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา คือ วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2551 เป็นต้นไป เป็นเวลา 4 ปี (Home Buyers Team, 2552) และกรมทางหลวงได้ส่งเอกสารรับมอบให้เทศบาลเมืองแสนสุขในเวลาต่อมา

ภาพ 4

การสร้างถนนข้ามหลามในปี พ.ศ. 2554



หมายเหตุ. จาก Google Earth, ดัดแปลงโดย มณฑล ฤกษ์ฤชณา, ออกแบบเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2568

การก่อสร้างส่วนต่อขยายเส้นทางจากถนนข้าวหลามให้ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ถือเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเมือง ส่งผลให้การเดินทางเข้าสู่บริเวณบางแสนนั้นเป็นไปได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น โดยไม่มีความจำเป็นจะต้องผ่านถนนสุขุมวิท จึงทำให้นักเดินทางจำนวนไม่น้อยไม่มีโอกาสได้ผ่านมาเยือนตลาดหนองมน จากการใช้ถนนสายสุขุมวิทเช่นในอดีตส่งผลให้ตลาดหนองมนซบเซาลงเป็นผลให้เทศบาลแสนสุขเริ่มให้ความสำคัญและต้องการฟื้นฟูตลาดหนองมนให้กลับมาเฟื่องฟูอีกครั้ง นายณรงค์ชัย คุณปลื้ม นายกเทศมนตรีเมืองแสนสุขได้ให้ข้อมูลกับสำนักข่าวออนไลน์ ยอมรับว่าสถานการณ์ของตลาดหนองมน กำลังอยู่ในภาวะถดถอย ซึ่งสิ่งที่เกิดขึ้นล้วนมาจากปัจจัยหลายด้านที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่แวะเข้าตลาดหนองมน ทั้งที่ยอดการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังขยายหาดบางแสน หลังมีการจัดระเบียบสภาพภูมิทัศน์ชายหาด และการจัดกิจกรรมส่งเสริมด้านกีฬาทางน้ำ มีไม่น้อยกว่า 1 หมื่นคนต่อวัน และในปี พ.ศ. 2558 ชายหาดบางแสน (เร่งต่อลมหายใจ “ตลาดหนองมน” หลังยอดขายหาย ความคึกคักหด, 2560) นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ค้าขายและธุรกิจใหม่ ๆ ตามแนวถนน โดยมีหน้าร้านต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมาย ซึ่งเป็นปัจจัยที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่

จากการตัดถนนเพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้สัญจรส่งผลให้บริเวณถนนสายตัดใหม่มีการขยายตัวของชุมชนรวมไปถึงการเกิดใหม่ของจุดกระจายสินค้าทั้งตลาดอ่างศิลา แหล่งพักรถ โดยเฉพาะจุดกระจายสินค้าบนถนนข้าวหลามที่ตอบสนองเรื่องของการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่นักท่องเที่ยวนิยมการถ่ายภาพเป็นหลัก จึงเกิดร้านค้าหรือตลาดที่มีการจัดและตกแต่งพื้นที่เพื่อตอบสนองนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ เช่น ตลาดปลาบางแสน จุดหมายแห่งใหม่ของบางแสนสามารถแวะซื้อของสด มีร้านค้าหลากหลายร้าน ตกแต่งสไตล์ญี่ปุ่นเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยวในบริเวณ ร้าน Uncloud Coffee & Dining ร้านขายอาหารและเครื่องดื่มมีการตกแต่งร้านสวยงามเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว แสดงให้เห็นว่านักลงทุนหันมาใช้ถนนตัดใหม่สายดังกล่าวเป็นแหล่งดึงดูดเงินตราของนักเดินทาง และนักท่องเที่ยว ด้วยการนำของฝากจากหลายพื้นที่ รวมทั้งสินค้าประเภทของฝาก เช่น อาหารทะเลแห้ง หรือผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปที่คล้ายคลึงกับตลาดหนองมน ไปวางจำหน่ายในร้านค้าสะดวกซื้อ ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยที่ทำให้นักท่องเที่ยวเลือกที่จะไม่ขับรถเข้ามายังตลาดหนองมนเนื่องจากจะต้องใช้เวลาในการเดินทางเข้ามายังตลาดหนองมน (เร่งต่อลมหายใจ “ตลาดหนองมน” หลังยอดขายหาย ความคึกคักหด, 2560)

ภาพ 5

ร้าน Uncloud Coffee & Dining อำเภอมะขาม จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก หลายคนคงสงสัยว่า รูปทรงอาคารมาจากอะไร มาได้อย่างไร, โดย Uncloud Coffee & Dining, 2567.

ภาพ 6

ตลาดปลาบางแสน อำเภอมือ่งชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก ตลาดปลาบางแสน เทียวชลบุรี เลือกซื้ออาหารทะเลสด ในตลาดปลาฟิชชี่ปุ่น, โดย <https://travel.kapook.com/view267478.html>

จากภาพ 5 และ 6 แสดงร้านค้าบริการบนพื้นที่ถนนข้าวหลามแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาเมืองโดยการตัดถนนนั้นส่งผลให้เกิดการขยายตัวของความเป็นเมืองและชุมชนออกไปตามพื้นที่ที่มีการตัดผ่านถนนสายใหม่ ดังเช่นถนนข้าวหลามและทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 มีการเกิดขึ้นของหมู่บ้านจัดสรร ร้านค้า ร้านอาหาร ตลาด เช่น ตลาดโตจีน ตลาดปาร์คอน หรือตลาดปลาบางแสน ปั่นน้ำมันรวมถึงร้านขายของฝาก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาพักผ่อนในพื้นที่ เมื่อเกิดร้านค้าและธุรกิจบริการต่าง ๆ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวไม่เห็นความจำเป็นในการเดินทางไปเพื่อหาซื้อของฝากหรือจับจ่ายใช้สอยในตลาดหนองมนเพียงอย่างเดียว แต่ยังหาซื้อได้จากบริเวณริมถนนและยังไม่เสียเวลาในการเดินทางกลับเข้ากรุงเทพมหานครตามภาพ 7 และ 8 ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าการตัดถนนข้าวหลามที่เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 นั้นส่งผลกระทบให้การค้าภายในตลาดหนองมนนั้นซบเซาลงเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการจราจร การมีถนนข้าวหลามและทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางเลี้ยวเมืองทำให้การจราจรเปลี่ยนแปลงไป ผู้คนสามารถเลือกเส้นทางที่รวดเร็วและสะดวกขึ้น ซึ่งอาจทำให้จำนวนผู้ผ่านตลาดหนองมนลดลง

ภาพ 7

ร้านขายของฝากบริเวณถนนข้าวหลาม อำเภอมือ่งชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. โดย มณฑล ภูักฤษณา, ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2568

ภาพ 8

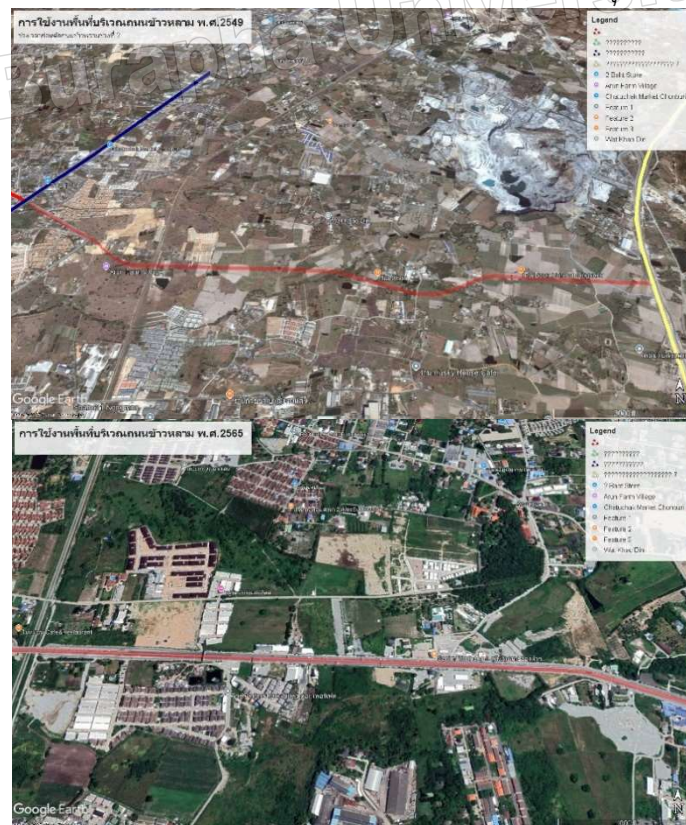
กลุ่มร้านขายของฝากบริเวณถนนข้าวหลาม อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก Google Earth, ดัดแปลงโดย มณฑล ภูักฤษณา, ออกแบบเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2568

ภาพ 9

การใช้พื้นที่บนถนนข้าวหลามในปี พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2565 อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก Google Earth, ดัดแปลงโดย มณฑล ภูักฤษณา, ออกแบบเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

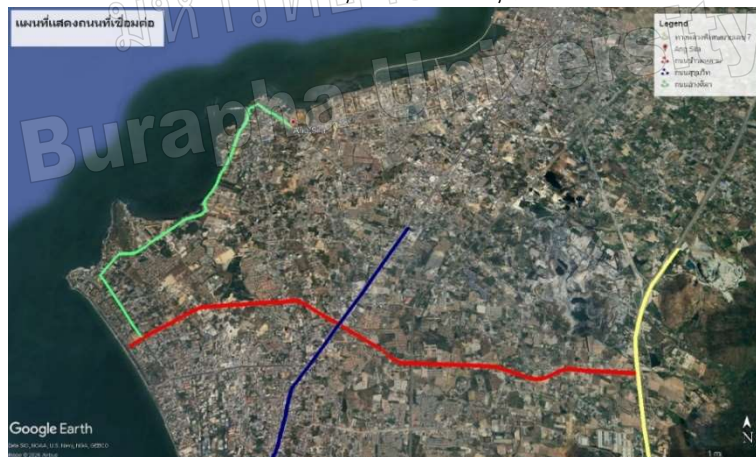
เมื่อพิจารณาภาพถ่ายดาวเทียมถนนข้าวหลามตามภาพ 9 จังหวัดชลบุรี ในปี พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2565 จะเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญที่สะท้อนถึงการเจริญเติบโตและการใช้งานพื้นที่ที่ต่างกันอย่างสิ้นเชิง จากเดิมที่ในปี พ.ศ. 2549 พื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่โล่งว่างและพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนกระจุกตัวอยู่บางส่วนและไม่หนาแน่นนัก ถนนข้าวหลามซึ่งเป็นเส้นทางหลักก็ดูไม่คับคั่งเท่าใดนัก แต่เมื่อเวลาผ่านไปถึง

ปี พ.ศ. 2565 พื้นที่โดยรอบถนนข้าวหลามได้กลายเป็นแหล่งชุมชนและที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นขึ้นอย่างก้าวกระโดด ทั้งโครงการหมู่บ้านจัดสรรและอาคารพาณิชย์ต่าง ๆ ได้ผุดขึ้นมาเต็มพื้นที่ แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว พร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะถนนข้าวหลามที่ดูเหมือนจะได้รับการขยายช่องทางจราจรเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล รวมถึงการเกิดขึ้นของสถานประกอบการร้านค้าและบริการต่าง ๆ ตามแนวถนน เพื่อตอบสนองความต้องการของประชากรที่หลั่งไหลเข้ามา ทำให้ภูมิทัศน์จากพื้นที่ที่ถึงชนบทในอดีตได้กลายสภาพเป็นพื้นที่เมืองที่มีความเจริญและคึกคักอย่างสมบูรณ์ในปัจจุบัน

ถนนข้าวหลามไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างบางแสนและทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เท่านั้น แต่ยังสามารถเดินทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญอย่างอ่างศิลา ซึ่งเป็นตลาดชื่อดังที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมากให้แวะซื้ออาหารทะเลสด สินค้าของฝาก และใช้บริการร้านอาหารหลากหลายแห่งด้วยความสะดวกของเส้นทางนี้ นักท่องเที่ยวจึงเลือกเดินทางไปยังอ่างศิลาโดยตรงแทนที่จะเสียเวลาในการเดินทางไปซื้อของที่ตลาดหนองมนตามภาพ 10 และ 11 ซึ่งตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ส่งผลให้บรรยากาศของตลาดหนองมนลดความคึกคักลง และยอดขายของร้านค้าในพื้นที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด

ภาพ 10

ถนนที่เชื่อมต่อไปยังบริเวณอ่างศิลา อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก Google Earth, ดัดแปลงโดย มณฑลธิ์ ภูักฤษณา, ออกแบบเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2568

ภาพ 11

ตลาดและร้านค้าบริเวณอ่างศิลา อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. โดย มณฑลธิ์ ภูักฤษณา, ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2568

อภิปรายผล

จากการศึกษาผลกระทบของการตัดถนนที่มีต่อชุมชนผ่านกรณีของตลาดหนองมน สามารถสรุปได้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การก่อสร้างถนนใหม่ ส่งผลต่อชุมชนในหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพของเมือง โดยมีทั้งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ผลกระทบทางเศรษฐกิจ

งานวิจัยของ Srinivasan and Kockelman (2002) ระบุว่าถนนบายพาสมักส่งผลกระทบต่อธุรกิจท้องถิ่น โดยเฉพาะร้านค้าปลีก ร้านอาหาร และปั๊มน้ำมันที่พึ่งพาผู้สัญจรผ่านเส้นทางเดิม กรณีของตลาดหนองมนก็มีลักษณะคล้ายกัน เนื่องจากการเปิดใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และถนนข้าวหลาม ทำให้เส้นทางการสัญจรเปลี่ยนไป ส่งผลให้ตลาดหนองมนไม่ได้เป็นจุดพักรถหลักของนักเดินทางอีกต่อไป รายได้ของร้านค้าและจำนวนลูกค้าลดลง ซึ่งเป็นการยืนยันผลกระทบเชิงลบต่อเศรษฐกิจของชุมชน

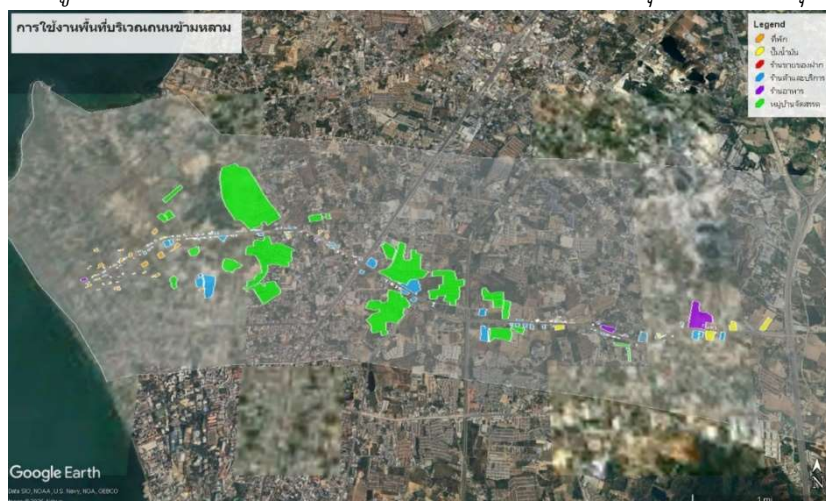
อย่างไรก็ตาม การเกิดขึ้นของจุดกระจายสินค้าแห่งใหม่ริมถนนข้าวหลาม แสดงให้เห็นถึงปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างเศรษฐกิจในพื้นที่ กล่าวคือ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทำให้จุดศูนย์กลางเศรษฐกิจย้ายไปยังพื้นที่ใหม่ที่เข้าถึงได้สะดวกกว่า ซึ่งอาจทำให้ธุรกิจดั้งเดิมต้องปรับตัว หรือบางส่วนอาจไม่สามารถแข่งขันได้และต้องปิดตัวลง

2. ผลกระทบต่อการขยายตัวของเมือง

แนวคิดของ Kaiser et al. (1995) และปรกรณ์ มณแสงสวย (2548) ที่กล่าวถึงการขยายตัวของเมืองอธิบายได้ว่า การก่อสร้างถนนส่งผลให้พื้นที่เมืองขยายตัวตามแนวเส้นทางจราจรใหม่ ทำให้เกิดการพัฒนอย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยตามแนวถนน เช่น หมู่บ้านปียวัฒน์ หมู่บ้านมณีนทร์บางแสน หมู่บ้านปลื้มสุข บางแสน หมู่บ้านบางแสนมหานคร หมู่บ้านคันทราร์ค บางแสน ซึ่งเห็นได้จากการเกิดขึ้นของร้านค้า ร้านอาหาร และธุรกิจบริการตลอดแนวถนนข้าวหลาม ตามภาพ 11

ภาพ 11

ร้านค้า บริการ พื้นที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบริเวณถนนข้าวหลาม อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



หมายเหตุ. จาก Google Earth , ดัดแปลงโดย มณฑล ภูฤกษ์ณา, ออกแบบเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2568

นอกจากนี้ งานวิจัยของ อุไรพร แสงทอง และสิงหนาท แสงสีหนาท (2565) ยังสนับสนุนว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมช่วยกระตุ้นการขยายตัวของเมือง แต่ในขณะเดียวกันก็อาจส่งผลให้พื้นที่สีเขียวและพื้นที่เกษตรกรรมลดลง เช่นเดียวกับในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตเทศบาลเมืองอ่างศิลา

3. ผลกระทบทางสังคมและวิถีชีวิตของชุมชน

การเปลี่ยนแปลงเส้นทางหลักของผู้สัญจรทำให้พฤติกรรมของนักเดินทางและผู้บริโภคเปลี่ยนไปจากที่เคยแวะตลาดหนองมนเพื่อซื้อของฝาก ก็เปลี่ยนไปเลือกซื้อสินค้าจากจุดพักรถและร้านค้าตามแนวถนนใหม่ที่สะดวกกว่า แสดงให้เห็นว่าความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้บริโภค

ในแง่ของโครงสร้างทางสังคม การลดลงของลูกค้าและรายได้ของตลาดหนองมนอาจส่งผลให้ร้านค้าในตลาดต้องปิดตัวลง หรือชุมชนต้องปรับตัวไปประกอบอาชีพใหม่ การเปลี่ยนแปลงนี้สอดคล้องกับแนวคิดเรื่อง ผลกระทบทางสังคมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การตัดถนนอาจเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาชีพและความสัมพันธ์ทางสังคมของคนในพื้นที่

อย่างไรก็ตาม แม้ตลาดหนองมนจะเผชิญกับการลดลงของนักท่องเที่ยวจากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางคมนาคม แต่ตลาดแห่งนี้ยังไม่ตาย และยังคงมีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวันของคนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง หนองมนยังคงทำหน้าที่เป็นทั้งตลาดเช้าและตลาดเย็น ที่ตอบสนองความต้องการด้านปัจจัยสี่ โดยเฉพาะอาหารสด อาหารทะเล และอาหารตามสั่ง ที่มีให้เลือกหลากหลายตามรสนิยมของผู้บริโภคท้องถิ่น การใช้งานพื้นที่ตลาดหนองมนจึงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่การรองรับนักท่องเที่ยวเหมือนในอดีต แต่ยังคงทำหน้าที่เป็น “ครัวของชุมชน” และพื้นที่ทางวัฒนธรรม ที่มีความหมายสำหรับคนในพื้นที่ เป็นแหล่งทำมาหากินของพ่อค้าแม่ค้าท้องถิ่นที่มีทั้งรุ่นเก่าและรุ่นใหม่ที่ยังคงสืบทอดอาชีพต่อเนื่องกันมา แม้จะไม่ได้คึกคักเหมือนในยุคทองแต่ตลาดหนองมนยังคง “มีชีวิต” และเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตเมืองบางแสนอย่างแยกไม่ออก

ด้วยเหตุนี้ แม้บทบาทของหนองมนในฐานะจุดพักนักเดินทางจะลดลง แต่ในฐานะตลาดชุมชน หนองมนยังคงเป็นพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมที่ สะท้อนอัตลักษณ์ท้องถิ่น และมีศักยภาพในการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดอย่างยั่งยืนในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะทั่วไป

แม้ว่าการพัฒนาถนนใหม่จะช่วยให้การเดินทางสะดวกขึ้นและส่งเสริมการขยายตัวของเมือง แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับตลาดหนองมนสะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ขาดแผนรองรับ อาจส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจและชุมชนท้องถิ่นได้ ดังนั้นการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องมีมาตรการรองรับผลกระทบ เช่น การพัฒนาทางเข้าออกตลาดให้สะดวกขึ้น การจัดกิจกรรมส่งเสริมตลาดดั้งเดิมให้ดึงดูดนักท่องเที่ยว การสร้างจุดพักรถที่เชื่อมโยงกับตลาด ซึ่งแนวทางเหล่านี้จะช่วยลดผลกระทบเชิงลบจากการตัดถนนได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในอนาคต

การตัดถนนข้าวหลามที่เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 นั้น เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ตลาดหนองมนซบเซาลงเนื่องจากปริมาณนักท่องเที่ยวและผู้คนที่สัญจรผ่านถนนสุขุมวิทนั้นน้อยลงก็จริง แต่การตัดถนนนั้นเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งเท่านั้นที่จะศึกษาการซบเซาลงของตลาดหนองมน หากแต่การศึกษาการซบเซาลงของตลาดหนองมนนั้นจะต้องพิจารณาและศึกษาปัจจัยอื่น ๆ ร่วมด้วยเช่นเดียวกัน ซึ่งปัจจัยนั้นไม่ได้ถูกศึกษาอยู่ในบทความวิจัยนี้ เนื่องจากบทความวิจัยนี้ต้องการศึกษาเรื่องการตัดถนนที่ส่งผลให้ตลาดหนองมนหรือพื้นที่ย่านการค้านั้นถูกลดบทบาทลงในขณะที่เดียวกันก็มีการเกิดใหม่ของจุดกระจายสินค้าบนถนนสายใหม่ ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวเกิดศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมากเข้าไปใช้งานในพื้นที่ที่สะดวกต่อการเดินทางด้วยถนนเส้นใหม่แทน

รายการอ้างอิง

- กรมทางหลวง. (ม.ป.ป.). *โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7)*. <http://www.doh-motorway.com/motorway-project/central-western-and-eastern-route/m7/>
- งานจดหมายเหตุ สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา. (ม.ป.ป.). *วิทยาลัยวิชาการศึกษา บางแสน พ.ศ. 2498*. <https://www.lib.buu.ac.th/buuarchives/ประวัติมหาวิทยาลัย/>
- ชลบุรีในอดีต. (2565). *ชายหาดบางแสนในอดีต พ.ศ. 2504 สมัยก่อนยังมีเรือใบตามชายหาด*. [Facebook]. <https://web.facebook.com/205051703741129/photos/pb.100067765878200.-2207520000/997601141152844/?type=3>
- ตลาดปลาบางแสน เทียวชลบุรี เลือกซื้ออาหารทะเลสด ในตลาดปลาฟิลาญี่ปูน. (ม.ป.ป.). <https://travel.Kapook.com/view267478.html>
- เทศบาลเมืองแสนสุข. (ม.ป.ป.). *แนะนำเทศบาล เทศบาลเมืองแสนสุข จ.ชลบุรี*. <https://www.saensukcity.go.th/about/introduce-saensuk.html>
- นิภาพรรณ เจนสันติกุล. (2556). แนวคิดความเป็นเมืองและมิติทางเศรษฐกิจ. *วารสารมนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ*, 8(1), 81-95. <https://so02.tcithaijo.org/index.php/HUSOTSU/article/view/43471>
- นุชรัตน์ดา จตุเพน, สุชาติ ศรียารัตน์, มุฮัมหมัดอิลยาส หล้าปรัง และปรัชญา ชุ่มนาเสียว. (2564). ผลกระทบของการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออกต่อชุมชนบ้านหัวคลอง. <https://islocal.ru.ac.th/index.php/component/content/article/naewthang-karkaekhi-payha-khyachayfang-thale-58?catid=18&Itemid=101>
- ปกรณ เมฆแสงสวย. (2548). การประยุกต์ใช้ระบบภูมิสารสนเทศเพื่อการศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของเมือง ต่อปัญหาขยะในเขตอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี. [วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์].
- เพชรรัตน์ วิริยะสืบพงศ์. (2564). การศึกษาความเป็นไปได้การจัดการเชิงกลยุทธ์ ตลาดแบบดั้งเดิมของไทย: หนองมนโมเดล. *วารสารปาริชาติ มหาวิทยาลัยทักษิณ*, 34(2), 116-138. <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/parichartjournal/article/view/238363>
- เร่งต่อลมหายใจ “ตลาดหนองมน” หลังยอดขายหาย ความคึกคักหด. (2560). <https://mgronline.com/Local/detail/9600000023169>
- วีรวรรณ กฤตยารัตน์. (2516). องค์ประกอบที่มีผลต่อความเจริญของชุมชนหนองมน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี. [วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิทยาลัยวิชาการศึกษา].
- สมเกียรติ นารอง และอลงกรณ์ อรรคแสง. (2564). ผลกระทบจากการดำเนินการก่อสร้างถนนต่อประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง: กรณีศึกษาในทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 227 ตอน กาฬสินธุ์-อำเภอสหัสขันธ์. *วารสารสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนาท้องถิ่น มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม*, 5(4), 112-121. <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/soc-rmu/article/view/249460>
- อภิเศก บันสุวรรณ, สุเพชร จิระจรกุล และสุธีร์ สุนิตย์สกุล. (2561). การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณถนนมอเตอร์เวย์สายตะวันตกภายใต้โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย. *Veridian E-Journal, Silpakorn University* 11(2), 3070-3083. <https://he02.tcithaijo.org/index.php/Veridian-E-Journal/article/view/145598>

อุไรพร แสงทอง และสิงหนาท แสงสีหนาท. (2565). การศึกษาการเปลี่ยนแปลงของเมืองจากการก่อสร้างถนนตัดใหม่เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เมืองสู่พื้นที่ชานเมือง. [วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร]

Chapin, F.S. (1965). *urban land use planning*. University of Illinois Press

Home Buyers Team. (2552). เว้นคืน สร้างถนนเชื่อมระหว่างถนนข้าวหลามกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จ.ชลบุรี 2551. <https://www.home.co.th/hometips/topic-49983>

Kaiser, E. J., Godschalk, D. R., & Chapin, F. S. (1995). *Urban land use planning* (4th ed). University of Illinois Press.

Srinivasan, S., & Kockelman, K. M. (2002). The impacts of bypasses on small-and medium-sized communities: an econometric analysis. *Journal of Transportation and Statistics*, 5(1), 57-69.

Uncloud Coffee & Dining. (2568). หลายคนคงสงสัยว่า รูปทรงอาคารมาจากอะไร มาได้ยังไง. [Facebook]. <https://www.facebook.com/photo?fbid=122154232910123115&set=pcb.122154233000123115>

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University