



กระบวนการเกิดศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ลุ่มน้ำนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม¹ ฐปณี รัตนถาวร* และพรชัย จิตติวสุรัตน์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ประเทศไทย

The Process of Spatial Centrality of the Lamphaya Waterfront Community Market, Nakhon Chaisri Basin, Nakhon Pathom

*Tapanee Rattabathavorn * and Pornchai Jittiwassurat*

Faculty of Architecture and Design, Rajamongala University of Technology Rattanakosin, Thailand

Article Info

Research Article

Article History:

Received 3 April 2020

Revised 21 June 2020

Accepted 24 June 2020

คำสำคัญ

ตลาดริมน้ำลำพญา

ศูนย์กลางศูนย์กลาง

สเปซซินแทกซ์

การท่องเที่ยว

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นการค้นหาลักษณะพื้นฐานพื้นที่และกระบวนการเกิดศูนย์กลางศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ลุ่มน้ำนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ตั้งอยู่บริเวณภาคกลางของประเทศไทย ในอดีตมีบทบาทสำคัญทางการค้า การเดินทางและการขนส่งสินค้าทางน้ำ เมื่อมีการตัดถนนส่งผลให้ตลาดริมน้ำแห่งนี้ซบเซาลงช่วงเวลาหนึ่ง ภายหลังจากได้ฟื้นฟูอีกครั้งจากการท่องเที่ยวทางน้ำ การวิจัยใช้แนวคิดทฤษฎีด้านฐานวิทยาเมืองและเครื่องมือวิเคราะห์เชิงพื้นที่สเปซซินแทกซ์ ร่วมกับการวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะพื้นฐานพื้นที่และกระบวนการเกิดศูนย์กลางศูนย์กลางเกิดจากปัจจัยเชิงพื้นที่ในการเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพของโครงข่ายทางน้ำและทางบก และปัจจัยเชิงสังคมเศรษฐกิจของกิจกรรมการค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่สัมพันธ์กับเส้นทางน้ำ ส่งผลให้ศักยภาพในการมองเห็นและเข้าถึงมีระดับสูงนำไปสู่การเป็นพื้นที่ศูนย์กลางศูนย์กลางที่มีชีวิต

* Corresponding author

E-mail address:

tapanee.r@rmutr.ac.th

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่อง แนวทางการจัดทำแผนแม่บทชุมชนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ผ่านโครงข่ายเชิงพื้นที่และเครือข่ายทางสังคมวัฒนธรรมตลาดชุมชนริมน้ำลำพญา ลุ่มน้ำนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

Keywords:

Lamphaya Waterfront Market,
Spatial Centrality,
Space Syntax,
Tourism

Abstract

The current research endeavor aims to find out about the urban morphology and spatial centrality of the Lamphaya Waterfront Community Market, Nakhon Chaisri Basin, Nakhon Pathom, located in central Thailand. In the past, the place was an important commercial center, which integrated water voyages as well as water transportation. Although the construction of a road adversely affected its commercial prosperity, it has become a thriving destination once again for water travel. The current study adopts urban morphology and a spatial tool known as space syntax, coupled with the analysis of socioeconomic characteristics. The results reveal that spatial characteristics and the process of spatial centrality are attributable to spatial factors that affect the efficacy of both land and water transportation, and socioeconomic factors of commercial activities and water tourism services. This led to high visibility and accessibility bringing about a lively center.

1. บทนำ

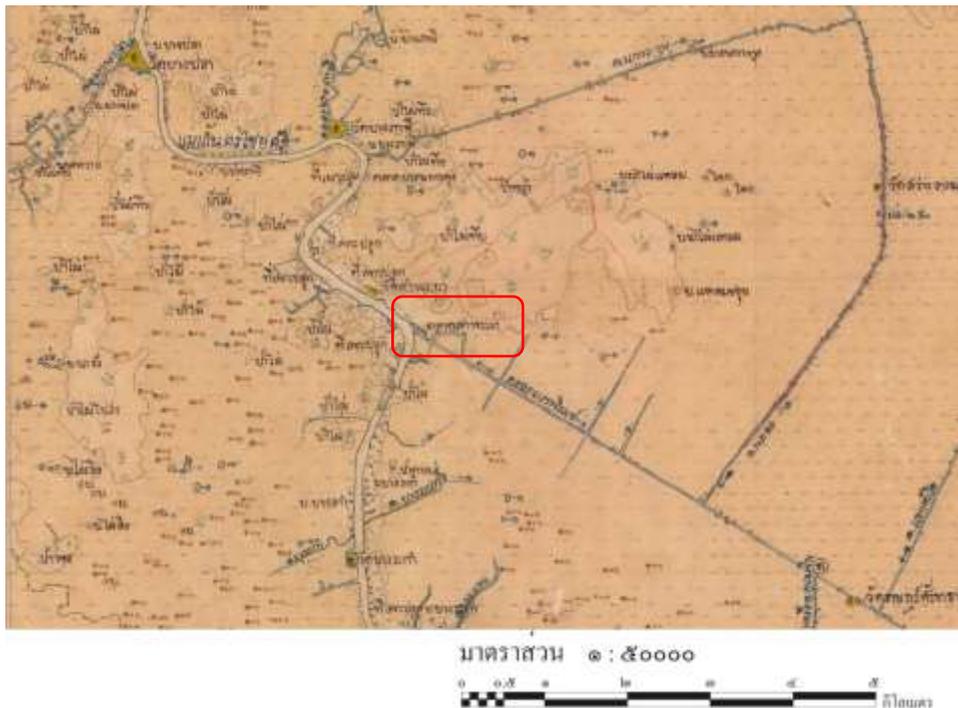
ชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา เป็นชุมชนริมน้ำแห่งหนึ่งในลุ่มน้ำนครชัยศรี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแม่น้ำท่าจีนช่วงที่ไหลผ่านจังหวัดนครปฐม ในพื้นที่ภาคกลางของประเทศไทย ตัวตลาดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดตัดระหว่างแม่น้ำนครชัยศรีกับคลองนราภิรมย์ สืบเนื่องจากในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ได้มีการขุดคลองเพื่อบุกเบิกพื้นที่ทำการเกษตรและเชื่อมโยงแม่น้ำลำคลองที่มีอยู่ตามธรรมชาติ จึงเกิดโครงข่ายแม่น้ำลำคลองในพื้นที่อย่างกว้างขวาง ทำให้ผู้คนนิยมสัญจรไปมาหาสู่กันโดยทางน้ำ มีเรือเมล์โดยสารขึ้นส่งรับส่งผู้คน ในบริเวณที่เป็นปากคลองและมีทางเกวียนมาบรรจบกับแม่น้ำสายหลัก มักเป็นจุดที่ผู้คนเดินทางมาลงเรือ จึงกลายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือ “ชุมทางน้ำชุมทางบก” ประกอบกับมีบรรดาพ่อค้าแม่ค้าลงเรือนำสินค้ามาค้าขายบนท้องน้ำและริมฝั่ง จึงเป็นจุดพักเรือและสินค้าหรือเป็นศูนย์รวมกิจกรรม (node) ทางการค้าและการเดินทาง หลังจากนั้นการค้าขายได้ขยายตัวและพัฒนาเป็นตลาดนัดตั้งอยู่บนฝั่ง ต่อมาจึงก่อสร้างเป็นอาคารไม้ถาวรเพื่อใช้เป็นร้านค้ากึ่งพักอาศัยควบคู่กัน (ศรีศักร วัลลิโภดม, 2555; เสาวภา พรสิริพงษ์ และคณะ, 2555) ตลาดเหล่านี้มักประกอบด้วยประกอบที่เป็นเอกลักษณ์สำคัญเหมือน ๆ กัน คือ ตัวสถาปัตยกรรมที่เป็นเรือนแถวไม้สำหรับอยู่อาศัยและค้าขายอยู่ริมน้ำ ศาลเจ้าหรือโรงเจและวัด ทำเทียบเรือ สินค้าอุปโภคบริโภค และคนจีน ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่อพยพเข้ามาอาศัยอยู่ในประเทศไทย (อรศิริ ปาณินท์ และ สมคิด จิระทัศนกุล, 2545) ส่วนบริเวณโดยรอบตลาดมีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่ประปราย ซึ่งผู้คนส่วนใหญ่มีอาชีพทำการเกษตร จึงรายล้อมด้วยพื้นที่เกษตรกรรม และเรียกโดยรวมว่า “ชุมชนตลาดริมน้ำ” (waterfront community market) ที่มีบทบาทเป็นแหล่งซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าและผลผลิตทางการเกษตรของชาวบ้านชาวสวนในพื้นที่และชุมชนใกล้เคียง ตลาดลำพญาเป็นหนึ่งในชุมชนตลาดริมน้ำที่มีจุดกำเนิดและมีองค์ประกอบดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งเป็นจุดที่เรือเมล์จอดรับส่งผู้โดยสารและสินค้าเช่นกัน

ตลาดริมน้ำเกิดขึ้นจำนวนมากบริเวณลุ่มน้ำภาคกลางที่ต่อเนื่องกับภาคตะวันตกและภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 5-7 (ประมาณ พ.ศ. 2450 - 2484) นับเป็นช่วงเวลาที่เกิดตลาดและมีความเจริญรุ่งเรืองสูงสุด (Haocharoen et al., 2011) จากข้อมูลแผนที่โบราณที่สำรวจในช่วง พ.ศ. 2455 - 2460 (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, 2550) ปรากฏชื่อตลาดริมน้ำในลุ่มน้ำนครชัยศรีถึง 11 แห่ง ได้แก่ ตลาดบางหลวง ตลาดสามขา ตลาดบางไทรป่า ตลาดคุณพระทวี ตลาดบางเลน ตลาดบางภาษี ตลาดใหม่บางปลา ตลาดบางนกกระจุก ตลาดท่านา รวมทั้ง “ตลาดลำพระยา” และ “วัดลำพระยา” ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำท่าจีน ใกล้กับปากคลอง “นราภิรมย์” (ดังภาพที่ 1) การก่อตัวเป็นตลาดเริ่มชัดเจนขึ้นราว พ.ศ. 2450 ในระยะแรกมีห้องแถวประมาณ 20-30 ห้อง วางตัวเลียบบนแม่น้ำนครชัยศรี

เจ้าของตลาดเป็นคนไทยมีผู้เช่าเป็นคนจีน ในช่วง พ.ศ. 2470 การค้าขายเจริญรุ่งเรืองมาก จึงมีการสร้างห้องแถวเพิ่มขึ้นประมาณ 100 ห้อง ตัวอาคารมีทั้งชั้นเดียวและสองชั้น จำนวน 2 กลุ่มอาคาร วางตัวหันหน้าเข้าหากัน มีทางเดินตรงกลางกว้างประมาณ 2-3 เมตร กลุ่มอาคารด้านหนึ่งติดแม่น้ำ ระหว่างห้องแถวมีพื้นที่ว่างกว้างประมาณ 1-2 เมตร ใช้เป็นทางเดินลงท่าเทียบเรือและขนสินค้าเป็นระยะ ๆ ภายในตลาดมีร้านค้าต่าง ๆ เช่น ร้านขายของชำ ร้านขายอุปกรณ์ทำการเกษตร ร้านขายอาหารคาวหวาน ร้านทำฟัน ร้านขายยา ร้านตัดผมชาย ร้านเสริมสวย ร้านตัดเย็บเสื้อผ้า ร้านขายเสื้อผ้า รวมทั้งร้านทอง และโรงอ่านหนังสือพิมพ์ ตลาดเปิดขายทุกวันตั้งแต่เช้าถึงเย็น ช่วงเทศกาลงานประเพณีตลาดจะคึกคักมากเป็นพิเศษ ร้านค้าจะเปิดขายตลอดทั้งวันทั้งคืน บริเวณตลาดยังมีศาลเจ้าแม่ทับทิมเป็นศูนย์กลางทางจิตใจและโรงจิวเป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมตามประเพณีความเชื่อของคนจีนในตลาด (ณรงค์ศักดิ์ เลิศสิทธิ์พันธ์, สุทัศน์ พังประเสริฐกุล. สัมภาษณ์, 18 ธันวาคม 2559)

ภาพที่ 1

ตำแหน่งที่ตั้งของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาในแผนที่โบราณ ปรากฏชื่อว่า "ลำพระยา"



ที่มา: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, 2550

นับตั้งแต่ช่วง พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา ตลาดชุมชนริมน้ำทั้งหมด รวมถึงตลาดชุมชนริมน้ำลำพญาได้มาถึงจุดเปลี่ยน เมื่อประเทศไทยมีการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทางบกตามนโยบายและแผนพัฒนาของภาครัฐ บริเวณลุ่มน้ำนครชัยศรีเป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมายเนื่องจากอยู่ในเขตปริมณฑลของกรุงเทพฯ โดยการสร้างและปรับปรุงถนนให้สามารถเดินทางติดต่อกันได้สะดวกรวดเร็วแทนการเดินทางด้วยเรือและรถไฟ หลังจากนั้นไม่นานโครงข่ายถนนได้เชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงทุกพื้นที่ในบริเวณลุ่มน้ำ (นฤกุล ชมพูนุช, 2537) ประกอบกับการพัฒนาสาธารณูปโภค การเข้ามาของสินค้าอุปโภคบริโภคสมัยใหม่ รวมทั้ง เทคโนโลยีต่าง ๆ ได้ทำให้แบบแผนการค้าขาย การเดินทางขนส่ง และการดำเนินชีวิตของผู้คนเปลี่ยนไป ทั้งการปรับเปลี่ยนจุดขนถ่ายสินค้าและการค้าจากริมน้ำมาเป็นริมถนน การก่อสร้างอาคารบ้านเรือนมาอยู่ริมถนน การเดินทางโดยรถยนต์ รวมทั้ง การยกเลิกการเดินทางเรือเมล์ ราว พ.ศ.2510 (Haocharoen et al., 2011) ส่งผลให้ตลาดริมน้ำทั้งหมดกลายเป็นพื้นที่ด้านหลังยากแก่การเข้าถึง นำมาซึ่งความซบเซาและทยอยปิดตัวลง ลำพญาเป็นชุมชนหนึ่งที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ในตลาดเหลือเพียงการอยู่อาศัยและค้าขายกันเองภายในชุมชนและละแวกใกล้เคียง ประกอบกับค่านิยมในการส่งลูกหลานไปเรียนและทำงานที่กรุงเทพฯ จึงไม่มีผู้สืบทอดรับช่วงต่อ ส่วนใหญ่จึงเหลือเพียงผู้สูงอายุอาศัยอยู่ในชุมชน กระทั่งปี พ.ศ. 2554 ได้เกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ ผู้คนในตลาดต้องอพยพไปอาศัยอยู่ที่อื่นชั่วคราว และเมื่อกลับมาอีกครั้งทำให้บางส่วนตัดสินใจปิดร้านถาวร บางส่วนยังคงเปิดขายเช่นเดิม และบางส่วนมีการปรับเปลี่ยนประเภทสินค้าให้ตอบสนองความต้องการในปัจจุบันมากขึ้น นับเป็นช่วงเวลาสำคัญที่ทำให้ตลาดลำพญาลดบทบาทความเป็นศูนย์กลางการค้าริมน้ำแบบดั้งเดิมไปมากที่สุด (ณรงค์ศักดิ์ เลิศสิทธิพันธ์, สุทัศน์ พังประเสริฐกุล, สัมภาษณ์, 18 ธันวาคม 2559)

ภาพที่ 2

บรรยากาศและสภาพทั่วไปของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาในปัจจุบัน



ที่มา: การสำรวจพื้นที่โดยผู้วิจัย, 2560



ที่มา: ArcGIS Desktop map ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2560

จากจุดกำเนิดของชุมชนตลาดริมน้ำที่อยู่บริเวณจุดตัดของแม่น้ำ ลำคลองและทาง
เกวียนในอดีต จึงทำให้ชุมชนตลาดริมน้ำมีคุณลักษณะเฉพาะที่น่าสนใจในเชิงสัณฐานพื้นที่
(spatial characteristics) กล่าวคือ นับเป็นตำแหน่งที่มีศักยภาพการเข้าถึงที่ดี ที่เกิดจากการ
เชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงของโครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ ทั้งในระยะใกล้และไกลเพื่อเอื้อ
ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นคุณลักษณะของตำแหน่งที่ตั้งของตลาดโดยทั่วไป เพื่อก่อให้เกิด
การกระจุกตัวของกิจกรรมที่หลากหลาย โดยเฉพาะกิจกรรมการค้า (Conzen, 1981) ส่งผลให้
ชุมชนตลาดริมน้ำในยุคที่เฟื่องฟูถึงขีดสุดมีลักษณะเป็น “สัณฐานศูนย์กลาง” (spatial centrality)
(Hillier, 2000) ที่เกิดจากการเชื่อมต่อย่างมีประสิทธิภาพของเส้นทางและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง
ได้เอื้อให้ตลาดริมน้ำมีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสูงกว่าบริเวณอื่น จึงเกิดการไหลเวียน
ของผู้คนและเหนี่ยวนำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่หลากหลายเข้มข้น ปรากฏเป็น
ย่านการค้าที่คึกคักควบคู่กับบริเวณทั่วไปที่มีกิจกรรมอื่นๆ กระจายตัวอยู่ อันเป็นคุณลักษณะ
สำคัญของโครงสร้างเชิงสัณฐานที่ดี (morphological structure) (Hillier & Hanson, 1984; Jones &
Larkham, 1991) ในเวลาต่อมาเมื่อโครงข่ายการคมนาคมทางบกมีบทบาทมากกว่าแม่น้ำลำคลอง
พื้นที่ริมน้ำเข้าถึงได้ยากขึ้น ทำให้ชุมชนตลาดริมน้ำซบเซาและสูญเสียคุณลักษณะความเป็น

สัณฐานศูนย์กลางไปช่วงเวลาหนึ่ง จวบจนกระแสการโหยหาอดีต (nostalgia) ได้ทำให้ชุมชนตลาดริมน้ำฟื้นฟูกลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง หลายแห่งกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม ภายใต้ความน่าสนใจของตัวสินค้าและบรรยากาศเป็นสิ่งดึงดูด (attractors) ในขณะที่ตลาดบางแห่งสามารถดำรงความเป็นสัณฐานศูนย์กลางไว้ได้ โดยเป็นผลของนัยยะสำคัญที่เกิดจากประสิทธิภาพการเชื่อมต่อของเส้นทางในระบบยังเอื้อให้ตัวตลาดมีศักยภาพในการมองเห็นและเข้าถึงที่ดี

ดังนั้นชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาที่ได้รับการฟื้นฟูขึ้นเป็นแหล่งท่องเที่ยว ภายใต้การมีกิจกรรมการค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่สัมพันธ์กับเส้นทางน้ำ จึงมีความน่าสนใจในการนำแนวคิดทฤษฎีด้านสัณฐานวิทยาเมือง และเครื่องมือวิเคราะห์เชิงสัณฐานสเปซซินแทกซ์ (Space Syntax) มาอธิบายปรากฏการณ์กระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลาง เพื่อพิสูจน์และยืนยันศักยภาพในการเข้าถึงของโครงข่ายการสัญจรกับตำแหน่งที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ เพื่อชี้ให้เห็นถึงความยั่งยืนของการฟื้นฟูชุมชนตลาดริมน้ำจากการท่องเที่ยว งานวิจัยนี้จึงเป็นการสืบค้นว่า (1) ลักษณะสัณฐานพื้นที่และลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจในชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันมีลักษณะเป็นอย่างไร (2) ลักษณะสัณฐานพื้นที่และลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีผลต่อกระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาหรือไม่ อย่างไร เพราะเหตุใด องค์ความรู้ที่ได้จะเป็นประโยชน์ในการวางแผนเชิงพื้นที่เพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาให้ดำรงรักษาความเป็นสัณฐานศูนย์กลางไว้ได้ ท่ามกลางสถานการณ์การกลายเป็นเมืองในปัจจุบันและอนาคต

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การสืบค้นเพื่ออธิบายกระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ลุ่มน้ำนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม อยู่ภายใต้แนวคิดและกระบวนการวิเคราะห์หลักด้านสัณฐานวิทยาเมือง (The Theory of Urban Morphology) (Hillier and Hanson, 1984) ซึ่งมีรากฐานสำคัญมาจากทฤษฎีการสัญจรอิสระ (The Theory of Natural Movement) ทฤษฎีเศรษฐกิจการเคลื่อนไหว (The Theory of Movement Economy Process) และทฤษฎีสัณฐานศูนย์กลาง (The Theory of Spatial Centrality) สามารถอธิบายได้ ดังนี้

พื้นที่ย่านชุมชนตลาดริมน้ำมีลักษณะเป็น “สัณฐานศูนย์กลาง” (Spatial Centrality) (Hillier, 2000) ที่เกิดจากโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบกเชื่อมต่อกันอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง เอื้อการสัญจรมีความสะดวก ทั้งการเข้าถึง (move to) ตัวตลาดและการสัญจรเพื่อผ่าน (move through) ไปยังที่อื่นๆ ทั้งในระยะใกล้และไกล ส่งผลให้เกิดการผสมผสานผู้คนทั้งในตลาดและบุคคลภายนอกที่มีวัตถุประสงค์ (objective) และจุดมุ่งหมาย (destination) หลากหลาย

แตกต่างกันไป โครงข่ายการสัญจรที่เอื้อให้เกิดความหนาแน่นของระดับการสัญจรและกิจกรรมที่หลากหลายแตกต่างกันนั้น เกิดจากกลุ่มเส้นทางที่ผสมกับโครงข่ายโดยรวมของเมืองได้ดี ซึ่งเกิดจากการสัญจรอิสระ ตาม “ทฤษฎีการสัญจรอิสระ” (The Theory of Natural Movement) (Hillier et al., 1993) ที่ระบุว่า เป็นลักษณะการสัญจรของผู้คนจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในระบบอย่างเสรีและมีระดับที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากลักษณะการเชื่อมต่อของโครงข่ายในระบบเอง จึงก่อให้เกิดศักยภาพการเข้าถึงที่ไม่เท่าเทียมกัน โดยบางส่วนมีศักยภาพการเข้าถึงดีและบางส่วนมีศักยภาพการเข้าถึงไม่ดี ซึ่งศักยภาพที่ต่างกันนี้ได้สะท้อนปริมาณการใช้งานพื้นที่ มีผลทำให้บริเวณที่มีระดับการสัญจรอิสระสูงเกิดความคึกคักหนาแน่นไปด้วยผู้คน และบางส่วนที่มีระดับการสัญจรอิสระต่ำกลายเป็นบริเวณที่สงบเงียบร้างผู้คน และส่งผลสืบเนื่องให้เกิดกิจกรรมต่างๆ กระจายอยู่บนเส้นทาง ภายใต้ “ทฤษฎีกระบวนการเศรษฐกิจ” (The Theory of Movement Economy Process) (Hillier, 1996) มีนัยยะสำคัญว่า ความแตกต่างของการสัญจรอิสระ ก่อให้เกิดความเข้มข้นของกิจกรรม โดยเฉพาะในบริเวณที่มีอัตราการสัญจรอิสระสูงจะสามารถดึงดูดให้เกิดกิจกรรมขึ้นได้มากกว่าบริเวณที่มีอัตราการสัญจรอิสระต่ำ โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากได้ประโยชน์จากการสัญจรผ่านของผู้คน จึงอาจพบกิจกรรมการค้ามากระจุกตัวอยู่บนเส้นทางที่มีผู้คนสัญจรผ่านสูงหรือมีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ส่วนบริเวณที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำอาจพบกิจกรรมที่ต้องการความสงบ เช่น พักอาศัย ฯลฯ ในบริเวณที่ระบบเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพจึงเอื้อให้กิจกรรมการค้าไม่ประสบกับภาวะซบเซา และยังส่งผลให้เกิดเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่น ๆ มาเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปตาม “ทฤษฎีสันฐานศูนย์กลาง” (The Theory of Spatial Centrality) (Hillier, 2000) ที่ระบุว่า จากระดับการสัญจรอิสระเดิมที่สูงตามศักยภาพการเชื่อมต่อของโครงข่าย และจากกิจกรรมการค้าที่มักเป็นตัวดึงดูด (attractors) กิจกรรมการค้าอื่น ๆ มากระจุกตัวจนเกิดเป็นผลกระทบทวีคูณ (multiplier effects) จะส่งผลให้ยิ่งดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่น ๆ มากระจุกตัวเพิ่มมากขึ้น ทำให้พื้นที่บริเวณนั้นปรากฏเป็นย่านค้าขายที่คึกคักหนาแน่นกว่าพื้นที่อื่น ๆ ควบคู่ไปกับบริเวณทั่วไปที่มีกิจกรรมอื่น ๆ กระจายตัวอยู่ทั่วไป เป็นลักษณะของสันฐานพื้นที่ที่มีความเป็นศูนย์กลางที่ไม่หยุดนิ่ง (dynamic centrality) หรือศูนย์กลางที่มีชีวิต (Live Center) กระบวนการทั้งระบบนี้เป็น “กระบวนการเกิดสันฐานศูนย์กลาง” (Spatial Centrality as a Process) ซึ่งเป็นคุณสมบัติสำคัญของโครงข่ายเชิงสันฐานพื้นที่ (Spatial Configuration) ที่ทำให้ชุมชนตลาดริมน้ำนั้น ๆ กำเนิดขึ้นและสามารถดำรงอยู่ได้

3. วิธีการวิจัย

การวิเคราะห์กระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ลุ่มน้ำนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ใช้เครื่องมือและวิธีวิเคราะห์ลักษณะเชิงสัณฐานพื้นที่ร่วมกับลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1 การวิเคราะห์ลักษณะเชิงสัณฐานพื้นที่ (Spatial Configuration Analysis)

การวิเคราะห์ลักษณะสัณฐานพื้นที่เป็นการสร้างแบบจำลองเส้นทางสัญจร ได้แก่ แม่น้ำ ลำคลอง ถนน ตรอก ซอย ทางเดินเลียบบแม่น้ำและพื้นที่ว่างสาธารณะที่ใช้สัญจรได้ รวมทั้งจุดเชื่อมต่อที่เป็นสะพานและท่าเทียบเรือที่ผู้คนทั่วไปสามารถใช้งานได้อย่างอิสระ เรียกว่า แบบจำลองสัณฐานพื้นที่ (Spatial Model Map) โดยใช้ฐานข้อมูลจากแผนที่ภูมิศาสตร์และภาพถ่ายดาวเทียม พ.ศ. 2560 ผ่านโปรแกรม ArcGIS Desktop ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่และการสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำ มีการใช้งานจริงในช่วงเวลาที่ทำการศึกษ

การสร้างแบบจำลองสัณฐานพื้นที่ตามแนวคิดสัณฐานวิทยาเมือง มีหลักการว่า ลักษณะการเชื่อมต่อของเส้นทางสัญจรจะสัมพันธ์กับระดับและความนิยมในการเดินทางภายในชุมชนหรือเมืองเสมอ โดยผู้คนมีแนวโน้มที่จะเลือกเส้นทางที่ตรงและสั้นที่สุด จึงจำลองลักษณะการเดินทางของผู้คนเป็นเส้นตรง เรียกว่า เส้นแอกเซียล (axial line) เชื่อมต่อกันเป็นหน่วยพื้นที่ย่อย (convex spaces) ที่ผู้คนสามารถเดินทางถึงและมองเห็นกันได้ตามสภาพความเป็นจริง เส้นแอกเซียลจะเป็นเส้นตรงที่ยาวที่สุดและมีจำนวนน้อยที่สุด หากเชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบทั้งโครงข่าย เรียกว่า แผนที่แอกเซียล (axial map) ซึ่งแสดงถึงความสัมพันธ์ของโครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึงทั้งหมดของพื้นที่ชุมชนหรือเมืองนั้น ๆ

จากนั้นจึงใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สเปซซินแทกซ์ (Space Syntax Program) (Tuner, 2007) ทำการวิเคราะห์แผนที่แอกเซียล โดยจัดลำดับความสัมพันธ์จากลำดับการเข้าถึงพื้นที่สัญจรเพื่อประมวลผลค่าเชิงปริมาณหรือค่าศักยภาพในการเข้าถึง ซึ่งลำดับความสัมพันธ์นี้จะสะท้อนออกมาเป็นค่า “สี” ที่สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์เชิงปริมาณ ซึ่งเป็นค่า “ระดับและความนิยม” ของเส้นทางทุกเส้นในระบบนั้น สามารถทำการเปรียบเทียบศักยภาพการเข้าถึงของแต่ละเส้นทางในระบบด้วยกันได้ โดยเส้นทางที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูงสุดหรือมี “การประสาน” (integration) อยู่ในเนื้อเมืองมากกว่าบริเวณอื่นจะแสดงออกมาเป็นเส้นสีแดง แล้วไล่ลำดับตามโทนีสเปกตรัม (spectrum) เป็นสีส้ม สีเหลือง สีเขียว สีฟ้า ส่วนเส้นทางที่มีศักยภาพการเข้าถึงน้อยที่สุดหรือมี “การแยกตัว” (segregation) ออกจากเนื้อเมืองโดยรวม จะแสดงค่าเป็นสีน้ำเงิน แสดงว่ามีแนวโน้มที่จะถูกสัญจรผ่านน้อยหรือมีศักยภาพการเข้าถึงต่ำ

แบบจำลองสถานการณ์พื้นที่ในเมืองหรือชุมชนทั่วไป ควรปรากฏเส้นสีครบทุกโทนสี ตั้งแต่สีแดงถึงสีน้ำเงินหรือโทนสีร้อนถึงโทนสีเย็น เพื่อแสดงว่า โครงข่ายการสัญจรของเมืองหรือชุมชนนั้นประกอบด้วยเส้นทางที่มีศักยภาพหลากหลายระดับ ตั้งแต่ศักยภาพการเข้าถึงสูงไปยังศักยภาพการเข้าถึงต่ำ ส่วนที่เป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองหรือตลาด ควรปรากฏเป็นกลุ่มเส้นสีโทนร้อน เพื่อแสดงว่าบริเวณนั้นมีศักยภาพการเข้าถึงสูงและมีแนวโน้มของการเป็นศูนย์กลางเมืองที่มีชีวิต ตามแนวคิดกระบวนการเกิดสถานการณ์ศูนย์กลางของ Hillier (2000) นอกจากนี้ งานวิจัยนี้ได้ทำการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงสถานการณ์โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบกและแบบจำลองเชิงสถานการณ์โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบกผสมทางน้ำ เพื่อเปรียบเทียบศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ทั้ง 2 รูปแบบ คือ การสัญจรทางบกซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางหลักในปัจจุบัน และการสัญจรทางบกพร้อมกับทางน้ำเพื่อวิเคราะห์แนวโน้มที่ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงเชิงสถานการณ์สู่กระบวนการเกิดสถานการณ์ศูนย์กลาง

จากวิธีการวิจัยข้างต้น จึงกำหนดขอบเขตในการศึกษาลักษณะเชิงสถานการณ์พื้นที่ โดยพิจารณาจากโครงข่ายการสัญจรและพื้นที่ว่างทั้งทางบกและทางน้ำที่ส่งผลต่อการเข้าถึงพื้นที่ชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาทั้งในระยะใกล้และระยะไกล ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 117 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย **1) โครงข่ายการสัญจรทางบก** มีขอบเขตจากทางทิศตะวันออกที่ถนนสาย #นร.3004 ต่อเนื่องไปจรดถนนสาย #นร.4014 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข #3233 ทางด้านทิศใต้ แล้วอ้อมไปด้านทิศตะวันตกจรดถนนสาย #นร.4042 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข #3296 จากนั้นไปบรรจบกันด้านทิศเหนือที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข #346 และ **2) โครงข่ายการสัญจรทางน้ำ** พิจารณาจากเส้นทางล่องเรือท่องเที่ยวทางน้ำ จากด้านเหนือของแม่น้ำนครชัยศรี ในบริเวณตัวอำเภอบางเลน (ทางด้านทิศเหนือของวัดบางปลา) ไปสู่ทางด้านทิศใต้บริเวณวัดบางพระ ลักษณะสถานการณ์พื้นที่แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ผังตะวันออกและผังตะวันตกของแม่น้ำนครชัยศรี โดยมีสะพานคอนกรีต (จำนวน 3 สะพาน) และสะพานแขวน (คอนกรีต-ไม้-เหล็ก สำหรับรถจักรยานยนต์และคนเดิน จำนวน 1 สะพาน) เชื่อมสองฝั่งแม่น้ำ ตำแหน่งที่ตั้งของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาอยู่ทางฝั่งตะวันออก ณ จุดตัดของแม่น้ำนครชัยศรีกับปากคลองนราภิรมย์ (ภาพที่ 4) ขอบเขตที่กำหนดนี้นำไปสู่การสร้างแบบจำลองสถานการณ์พื้นที่หรือแผนที่แอกเซียล (axial map) ต่อไป

ภาพที่ 4

ขอบเขตการศึกษาลักษณะเชิงสัณฐานพื้นที่



ที่มา: ArcGIS Desktop map ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2560

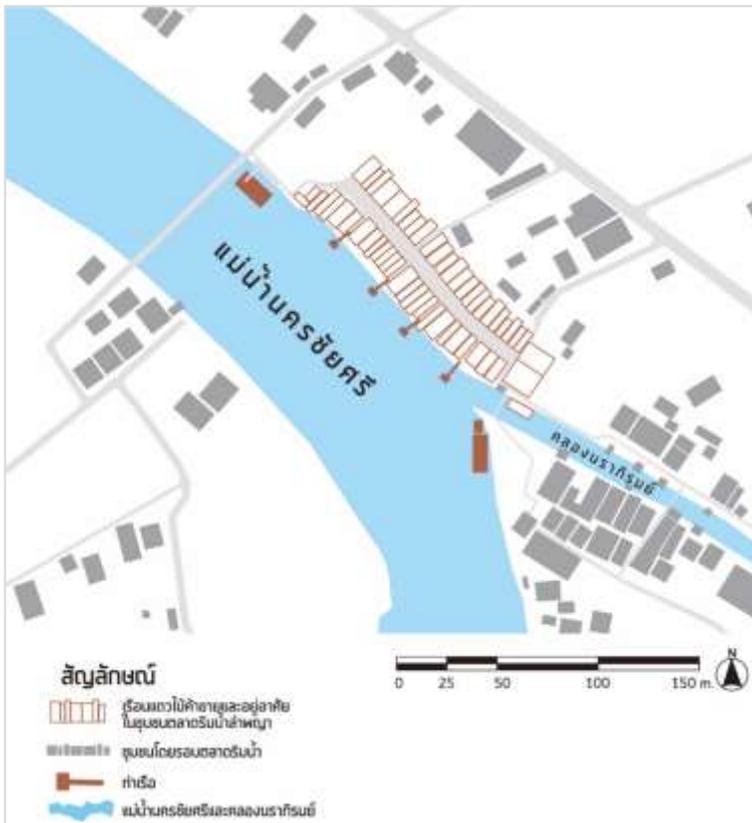
4.2 การวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ (Socio-Economic Analysis)

การวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ เป็นการวิเคราะห์รูปแบบกิจกรรมทั้งภายในและภายนอกอาคาร โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว มีขอบเขตครอบคลุมบริเวณชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา โดยการสร้างแผนที่ฐาน (base map) จากข้อมูลแผนที่ทางภูมิศาสตร์และภาพถ่ายดาวเทียม พ.ศ. 2560 ผ่านโปรแกรม ArcGIS Desktop เพื่อประกอบการเก็บรวบรวมข้อมูลกิจกรรม (ภาพที่ 5) ด้วยวิธีการสำรวจพื้นที่และการสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึกบุคคลที่อยู่อาศัยและค้าขายในตลาด รวมทั้งสิ้น 17

ราย โดยเก็บข้อมูลจากร้านค้าทุกร้านที่เปิดให้บริการในช่วงวัน-เวลาที่ทำการเก็บข้อมูล (คิดเป็นร้อยละ 70.83 ของร้านค้าทั้งหมดที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณที่แม่นยำ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ประกอบด้วยในช่วงวันที่ไม่มีการท่องเที่ยว (วันจันทร์-ศุกร์) และช่วงวันที่มีการท่องเที่ยว (วันเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ต่อเนื่อง) แล้วนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบรูปแบบและสัดส่วนของกิจกรรม

ภาพที่ 5

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ



ที่มา: ArcGIS Desktop map ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2560

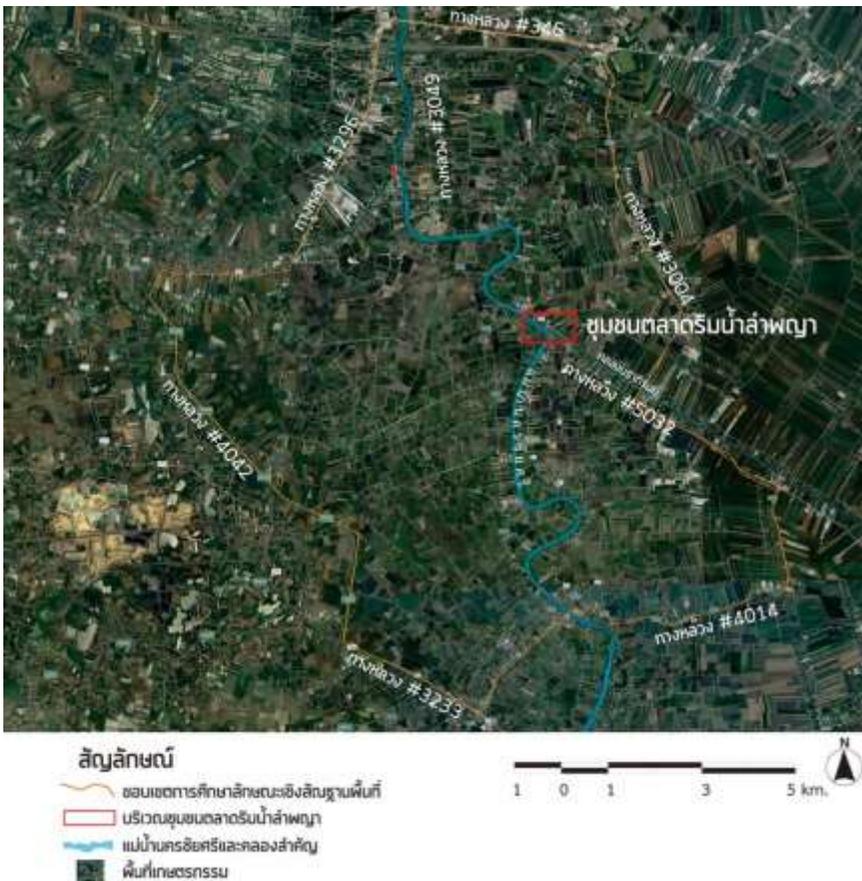
4. ผลการวิจัย

4.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์และสัณฐานพื้นที่ของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา

สภาพภูมิศาสตร์ในภาพรวมของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำนครชัยศรีจึงไหลคดเคี้ยวไปตามธรรมชาติ มีผลทำให้เส้นทางสัญจรและพื้นที่ว่างที่เกิดขึ้นมีลักษณะคดเคี้ยวไปตามลักษณะการไหลของลำน้ำ กระทั่งกลายเป็นโครงข่ายถนนสายต่าง ๆ ในบริเวณที่เป็นย่านชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม ลักษณะเส้นทางโดยรวมมีความต่อเนื่องกันเป็นเครือข่าย บางส่วนเป็นกลุ่มเส้นทางสายสั้น ๆ มีลักษณะปลายตันกระจายเข้าสู่บ้านเรือนและพื้นที่ริมน้ำโดยตรง ดังภาพที่ 6

ภาพที่ 6

ลักษณะทางภูมิศาสตร์และโครงข่ายการสัญจรสำคัญ

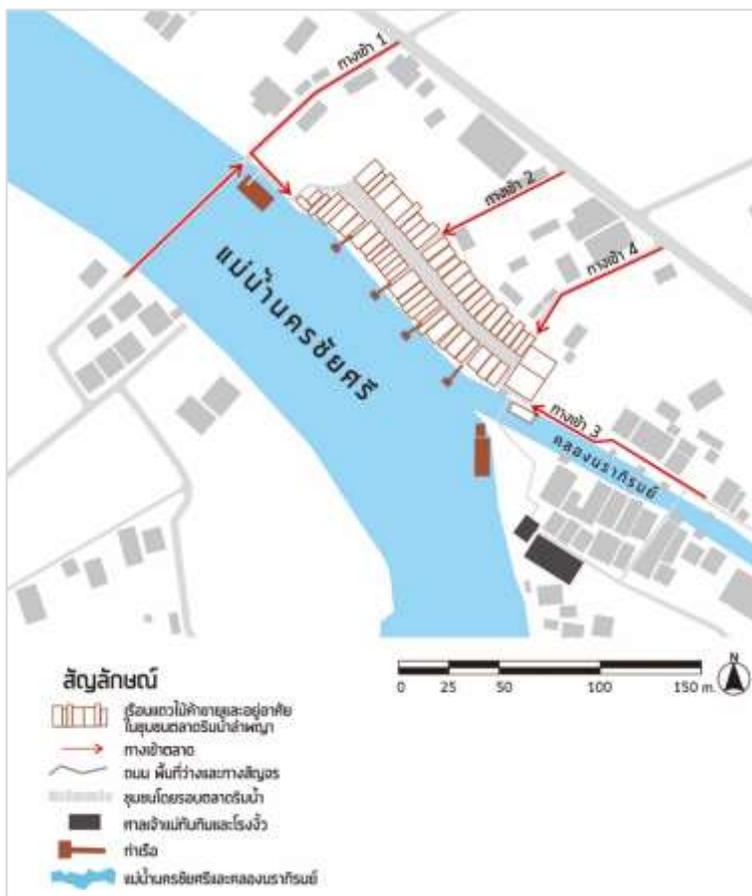


ที่มา: ArcGIS Desktop map ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2560

ในพื้นที่ที่มีโครงข่ายเส้นทางสัญจรที่มีลักษณะค่อนข้างตรงและยาว ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข #3296, #346, #นร.3049, #นร.5032 และ #นร.3004 เนื่องจากเส้นทางเหล่านี้เป็นถนนสายหลักของย่าน ทำหน้าที่เชื่อมต่อไปยังอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง (ภาพที่ 6) ส่วนเส้นทางสัญจรทางน้ำประกอบด้วย แม่น้ำนครชัยศรีและคลองนราภิรมย์ ซึ่งเป็นคลองขุดที่ต่อเนื่องมาจากคลองทวีวัฒนา จึงมีลักษณะเป็นเส้นตรงต่างจากคลองธรรมชาติทั่วไป นอกจากนี้โครงข่ายเส้นทางสัญจรภายในย่านตลาด เป็นพื้นที่ว่างที่เกิดจากช่องว่างระหว่างอาคารและทางเลียบแม่น้ำ สามารถสัญจรได้เฉพาะยานพาหนะขนาดเล็กและการเดินเท้า รวมถึงการใช้เรือ (ภาพที่ 7-8)

ภาพที่ 7

ผังแสดงองค์ประกอบและลักษณะการเข้าถึงบริเวณชุมชนตลาดริมน้ำสาฟญา



ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

ภาพที่ 8

สภาพแวดล้อมโดยรวมและลักษณะการเข้าถึงภายในย่านชุมชน



ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

จากการสร้างแบบจำลองเชิงสถานการณ์และทำการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สเปซซินแทกซ์ มีผลการวิเคราะห์ใน 2 ลักษณะ คือ (1) โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบก (2) โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบกผสวนทางน้ำ สามารถอธิบายตามหลักการวิเคราะห์เชิงสถานการณ์ได้ดังนี้

4.1.1 ลักษณะสถานการณ์พื้นที่โครงข่ายการสัญจรทางบก

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงสถานการณ์โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบก จากการจัดลำดับความสัมพันธ์ของการเข้าถึงเส้นทางทั้งหมดในระบบ พบว่า บริเวณที่มีแนวโน้มของระดับการสัญจรอิสระสูงหรือมีแนวโน้มได้รับความนิยมในการสัญจรมากที่สุด คือ ถนนสายหลักที่อยู่ในย่านอำเภอบางเลน ซึ่งเกิดจากการเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่น ๆ ภายในโครงข่ายที่ทำการวิเคราะห์ดีที่สุด จึงมีศักยภาพการเข้าถึงสถานการณ์ศูนย์กลางสูงสุด โดยมีระดับค่าการประสานสูง (high integration) = 0.651 เป็นผลให้บริเวณนี้ปรากฏเส้นสีแดงชัดเจนที่ทางหลวงหมายเลข #346 #3049 #3296 ต่อเนื่องมายังทางหลวงหมายเลข #5302 ในบริเวณชุมชนลำพญา เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นถนนเส้นตรงที่ต่อเนื่องกันเป็นโครงข่าย ส่วนศักยภาพการเข้าถึงรองลงมาอยู่ที่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำนครชัยศรีในชุมชนลำพญา มีระดับค่าการประสาน = 0.576

ส่วนบริเวณที่มีแนวโน้มของระดับการสัญจรอิสระต่ำหรือมีแนวโน้มได้รับความนิยมในการสัญจรน้อยที่สุด ซึ่งเกิดจากไม่มีความต่อเนื่องกับเส้นทางอื่นๆ ภายในโครงข่ายหรือเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นๆ น้อย จึงทำให้บริเวณนี้มีศักยภาพการเข้าถึงต่ำ พบว่าอยู่ทางตอนล่างของพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำในตำแหน่งที่เป็นคูกน้ำ ซึ่งมีการกระจุกตัวของถนนปลายตัน ดังปรากฏเป็นเส้นสีฟ้า-น้ำเงิน โดยมีระดับค่าการประสานต่ำ (low integration) = 0.263 บริเวณที่มีแนวโน้มระดับการสัญจรอิสระและศักยภาพการเข้าถึงปานกลาง ดังปรากฏเป็นเส้นสีเขียว-เหลืองพบว่ากระจายอยู่ในพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณตอนกลางของพื้นที่

4.1.2 ลักษณะพื้นฐานพื้นที่โครงข่ายการสัญจรทางบกผสานทางน้ำ

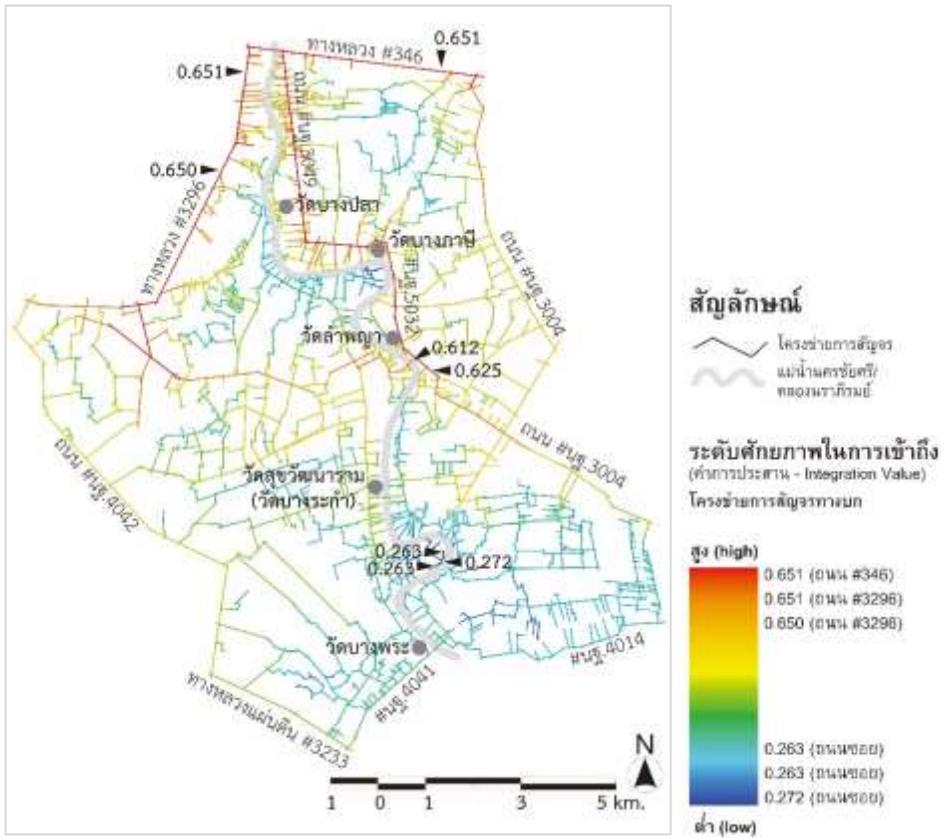
ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงสัจฐานโครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบกผสานทางน้ำจากการจัดลำดับความสัมพันธ์ของการเข้าถึงเส้นทางทั้งหมดในระบบ พบว่า บริเวณที่มีแนวโน้มของระดับการสัญจรอิสระสูงหรือมีแนวโน้มได้รับความนิยมในการสัญจรมากที่สุด คือ บริเวณชุมชนลำพญา โดยเฉพาะบริเวณตลาดริมน้ำ เนื่องจากมีโครงข่ายถนนและแม่น้ำลำคลองประสานกันด้วยสะพานและท่าเทียบเรือหลายจุด รวมทั้งการเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นๆ ภายในระบบเป็นอย่างดี ส่งผลให้บริเวณนี้มีศักยภาพการเข้าถึงสัจฐานศูนย์กลางสูงสุด โดยปรากฏเส้นสีแดงกระจุกตัวชัดเจนที่แม่น้ำนครชัยศรี คลองนราภิรมย์ และทางหลวงหมายเลข #5032 ซึ่งเป็นถนนสายหลักของชุมชน มีระดับค่าการประสานสูง (high integration) = 0.726 ด้วยศักยภาพในการเข้าถึงสูงของแม่น้ำนครชัยศรี ส่งผลต่อเนื่องมายังตอนล่างของแม่น้ำบริเวณวัดบางระกำ (ค่าการประสาน = 0.700) เนื่องจากเป็นบริเวณที่แม่น้ำมีความกว้างและค่อนข้างตรง และทางหลวงหมายเลข #3004 (ค่าการประสาน = 0.705) ต่อเนื่องมาสู่อำเภอที่มีศักยภาพรองลงมา คือทางหลวงหมายเลข #346 (ค่าการประสาน = 0.690) ซึ่งเป็นเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข #3004 ไปบรรจบเพื่อมุ่งสู่ตัวอำเภอบางเลน

ส่วนบริเวณที่มีแนวโน้มของระดับการสัญจรอิสระและมีศักยภาพการเข้าถึงต่ำ พบทางตอนล่างในบริเวณริมแม่น้ำถัดจากวัดบางระกำลงมา ดังปรากฏเป็นเส้นสีฟ้า-น้ำเงิน สัมพันธ์กับการเป็นบริเวณที่มีการกระจุกตัวของถนนปลายตัน ในตำแหน่งที่เป็นคูกน้ำ โดยมีระดับค่าการประสานต่ำ (low integration) = 0.298 เนื่องจาก 2 ผังแม่น้ำเป็นจุดที่ไม่มีสะพานหรือท่าเทียบเรือเชื่อมสองฝั่งแม่น้ำเข้าด้วยกัน จึงไม่มีความต่อเนื่องกับเส้นทางอื่น ๆ ภายในโครงข่าย ส่วนบริเวณอื่นๆ ไปพบว่ามีแนวโน้มของระดับการสัญจรอิสระและศักยภาพการเข้าถึงปานกลาง ดังปรากฏเป็นเส้นสีเขียว-เหลืองกระจายอยู่ในพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม

แบบจำลองเชิงสัจฐานโครงข่ายเส้นทางสัญจร แสดงผลการวิเคราะห์การสัญจรทางบก (ดังภาพที่ 9) และการสัญจรทางบกผสานทางน้ำ (ดังภาพที่ 10)

ภาพที่ 9

แบบจำลองเชิงเส้นฐานโครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบก



ที่มา: การวิเคราะห์, 2560

ตารางที่ 1

การเปรียบเทียบระดับค่าการประสานหรือศักยภาพการเข้าถึงโครงข่ายการสัญจร

รายการเปรียบเทียบ	ระดับค่าการประสาน สูงสุด	ระดับค่าการประสาน ต่ำสุด	ระดับค่าการประสาน บริเวณชุมชนลำพญา
โครงข่ายเส้นทางสัญจร ทางบก	0.651	0.263	0.576
โครงข่ายเส้นทางสัญจร ทางบกผสมทางน้ำ	0.726	0.298	0.726

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงสัจฐานโครงข่ายการสัญจรทางบกเปรียบเทียบกับการสัญจรทางบกผสมทางน้ำในระบบ ซึ่งให้เห็นว่า โครงข่ายการสัญจรทางบกผสมทางน้ำมีค่าระดับการประสานหรือศักยภาพการเข้าถึงสูงชันกว่าโครงข่ายการสัญจรทางบกเพียงอย่างเดียว (จาก 0.651 เป็น 0.726) อีกทั้ง ยังมีผลให้ค่าระดับการประสานที่ต่ำสุดมีระดับที่สูงชันด้วย (จาก 0.263 เป็น 0.298) โดยบริเวณที่มีแนวโน้มของระดับการสัญจรอิสระสูงหรือมีแนวโน้มได้รับความนิยมในการสัญจรมากที่สุด พบในบริเวณที่โครงข่ายถนนและแม่น้ำลำคลองประสานกันเป็นอย่างดีมีความต่อเนื่องเป็นบริเวณชุมชนลำพญา โดยในตำแหน่งที่มีศักยภาพการเข้าถึงสัจฐานศูนย์กลางอยู่ที่แม่น้ำนครชัยศรี ในตำแหน่งของ “ชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา” ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการที่ตัวตลาดเกิดขึ้นในตำแหน่งที่อยู่ในจุดที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูงของเส้นทางน้ำเมื่อครั้งในอดีต รวมถึงมีองค์ประกอบสำคัญที่เอื้อต่อการสัญจรทางบกกับทางน้ำ อันได้แก่ ท่าเทียบเรือและสะพานเมื่อระบบสัญจรทั้งสองระบบมาประสานกัน จึงส่งผลให้บริเวณนี้มีศักยภาพสูงสุด อีกทั้ง ผลการวิเคราะห์ยังชี้ให้เห็นว่า ค่าระดับการประสานโครงข่ายการสัญจรทางบกผสมทางน้ำ ในตำแหน่งของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา มีระดับที่สูงชันกว่าค่าระดับการประสานโครงข่ายการสัญจรทางบกเพียงอย่างเดียว (จาก 0.576 เป็น 0.726) แม้โครงข่ายการสัญจรทางบกจะเป็นถนนสายหลักที่มีความสำคัญของย่าน แต่เมื่อทั้งสองระบบได้มาประสานกันหรือถูกใช้งานร่วมกัน กลับพบว่า โครงข่ายการสัญจรทางบกมีศักยภาพการเข้าถึงที่ด้อยกว่า

จากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวนี้ เป็นการอธิบายลักษณะสัจฐานพื้นที่ของชุมชนบริเวณชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา จากการจำลองโครงข่ายการสัญจร ซึ่งต้องทำการศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจริงควบคู่กัน โดยมีรายละเอียดในลำดับถัดไป

4.2 ลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจของชุมชนตลาดริมห้าลำพญา

ชุมชนตลาดริมห้าลำพญา มีรูปแบบกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ การอยู่อาศัย การค้าขายและบริการ การเดินทาง และการท่องเที่ยว สามารถจำแนกเป็น 2 ช่วง คือ กิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจในช่วงวันที่ไม่มีการท่องเที่ยวและในช่วงวันที่มีการท่องเที่ยว

4.2.1 ลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจในช่วงวันที่ไม่มีการท่องเที่ยว

กิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจในช่วงวันที่ไม่มีการท่องเที่ยว ได้แก่ วันจันทร์-ศุกร์ กิจกรรมทั่วไปเป็นการอยู่อาศัย การค้าขายและบริการภายในชุมชนและละแวกใกล้เคียง ตั้งแต่ช่วงเช้า-เย็น สินค้าส่วนใหญ่เป็นประเภทอาหารสด อาหารแห้ง เสื้อผ้า อุปกรณ์ทำการเกษตรและประมงน้ำจืด เครื่องใช้อุปโภคบริโภค ร้านจำหน่ายอุปกรณ์และเครื่องมือช่าง ร้านตัดผมบุรุษและสตรี ร้านทำกุญแจ เป็นต้น (ภาพที่ 11) อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการค้าขายและการบริการจะเปิดบริการทุกวันโดยไม่มีวันหยุด เนื่องจาก เป็นตลาดที่มีการอยู่อาศัยและค้าขายควบคู่กัน อีกทั้งส่วนใหญ่เป็นการค้าที่ทำมาอย่างต่อเนื่องโดยสืบทอดมาจากบรรพบุรุษ มีระยะเวลา 40-90 ปี บรรยายากการซื้อขายโดยทั่วไปค่อนข้างเป็นกันเอง เนื่องจากเป็นคนในชุมชนและอยู่ในละแวกใกล้เคียงที่ซื้อขายกันมายาวนานจนมีความคุ้นเคยกันเป็นอย่างดี

ภาพที่ 11

บรรยากาศกิจกรรมการค้าขายและบริการ ในช่วงวันที่ไม่มีการท่องเที่ยว



ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

ตำแหน่งที่ตั้งของตลาดริมน้ำลำพญา มีสะพานแขวน ซึ่งผู้คนใช้เดินทางไป-มา ระหว่างฝั่งตลาดและฝั่งตรงข้าม ซึ่งสัญจรได้เฉพาะยานพาหนะขนาดเล็ก ประกอบกับทางสัญจรในบริเวณตลาดมีขนาดเล็กที่เกิดจากช่องว่างระหว่างอาคารและทางเลียบบแม่น้ำ ผู้คนในตลาดหรือละแวกใกล้ๆ รวมทั้งฝั่งตรงข้ามแม่น้ำ จึงนิยมใช้รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 70) รองลงมา คือ จักรยาน (ร้อยละ 16) และการเดินเท้า (ร้อยละ 9) ส่วนการเดินทางด้วยเรือยังคงมีอยู่บ้างเล็กน้อย (ร้อยละ 5) โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนฝั่งตรงข้ามและริมคลองนราภิรมย์เพื่อมาตลาด ส่วนผู้ที่อาศัยอยู่ในตลาดไม่พบว่าใช้เรือในการเดินทาง (ภาพที่ 12)

ภาพที่ 12

รูปแบบการเดินทางและลักษณะเส้นทางสัญจรบริเวณชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา



ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

4.2.2 ลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจในช่วงวันที่มีการท่องเที่ยว

กิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจในช่วงวันที่มีการท่องเที่ยว เป็นผลมาจากการที่ชุมชนตลาดริมน้ำมีตำแหน่งอยู่ใกล้กับวัดลำพญา ซึ่งมีตลาดน้ำเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่เปิดให้บริการเฉพาะในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ต่อเนื่อง จึงมีเรือนแถวบางหลังปรับปรุงเพื่อเปิดรองรับนักท่องเที่ยวในช่วงวันและเวลาเดียวกับตลาดน้ำ โดยทำการปรับปรุงบริเวณชั้นล่างทั้งหมด การปรับเปลี่ยนเฉพาะบริเวณช่วงด้านหน้าร้าน รวมทั้ง การนำสินค้ามาวางในลักษณะการตั้งโต๊ะหรือแผงลอย ตลาดริมน้ำเป็นหนึ่งในจุดแวะพักของการท่องเที่ยว

ทางน้ำ มีกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้แก่ การเปิดให้ชมบ้านโบราณริมน้ำ การจัดเป็นพิพิธภัณฑ์ จุดถ่ายภาพ โคมสเดย์ จำหน่ายสินค้าประเภทอาหาร เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์จากชุมชนและของที่ระลึก (เช่น ก๋วยเตี๋ยวเรือ น้ำสมุนไพรรักษาโรค ขนมหอย ปลาตากแห้งต่าง ๆ ฯลฯ) รวมทั้ง การเปิดให้สักการะเจ้าแม่ทับทิม (อาม่า) บริเวณศาลเจ้า ร่วมกับการบอกเล่าถึงประวัติความเป็นมาของชุมชน เป็นต้น (ภาพที่ 13)

ภาพที่ 13

บรรยากาศกิจกรรมการค้าขายและบริการ ในช่วงวันที่มีการท่องเที่ยว



ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

การเดินทางของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาโดยเรือ-แพท่องเที่ยว (ร้อยละ 55) รองลงมา คือ รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 25) จักรยาน (ร้อยละ 10) โดยเป็นกลุ่มนักปั่นจักรยานที่เดินทางมาจากตลาดน้ำ นอกจากนี้เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยเรือแจวรับ-ส่งจากตลาดน้ำ (ร้อยละ 10) โดยในบริเวณตลาดริมน้ำมีท่าเทียบเรือสาธารณะกระจายอยู่ทั้งสิ้น 6 ท่า

ภาพที่ 14

รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวในช่วงวันที่มีการท่องเที่ยว



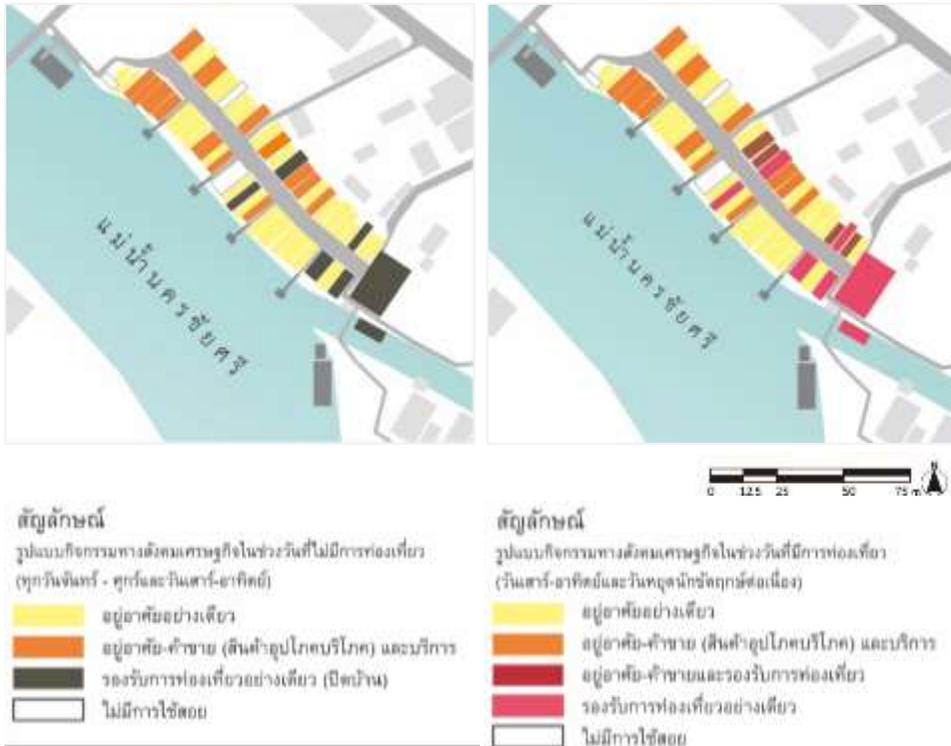
ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

4.2.3 การเปรียบเทียบลักษณะกิจกรรมในช่วงวันที่มีการท่องเที่ยวและไม่มีการท่องเที่ยว

การศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ระหว่างช่วงวันที่ไม่มีการท่องเที่ยวและมีการท่องเที่ยว แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพิ่มเติม นอกเหนือจากการอยู่อาศัย (ร้อยละ 48) และการอยู่อาศัย-ค้าขายตามปกติ (ร้อยละ 27) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ชุมชนเปิดรับให้มีการท่องเที่ยวเข้ามาสู่พื้นที่ ได้สะท้อนให้เห็นความเคลื่อนไหวของผู้คนและกิจกรรมที่แตกต่างไปจากเดิม ได้แก่ การเปิดบ้านเพื่อรองรับการท่องเที่ยวควบคู่กับการอยู่อาศัย-ค้าขายปกติ (ร้อยละ 8) และรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ (ร้อยละ 12) รวมกันในสัดส่วนร้อยละ 20 (ดังภาพที่ 15-16)

ภาพที่ 15

ผังเปรียบเทียบรูปแบบกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา

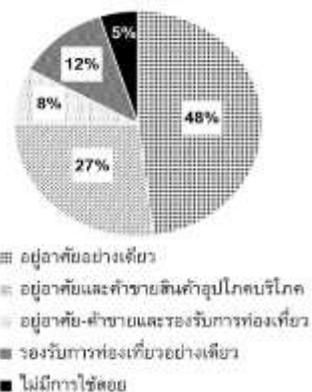


ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

ภาพที่ 16

สัดส่วนและรูปแบบกิจกรรมในวันที่มีการท่องเที่ยวชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา

รูปแบบกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ	จำนวน (หลัง)	ร้อยละ
อยู่อาศัยอย่างเดียว	25	48.00
อยู่อาศัยและค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภค	14	27.00
อยู่อาศัย-ค้าขายและรองรับการท่องเที่ยว	4	8.00
รองรับการท่องเที่ยวอย่างเดียว	6	12.00
ไม่มีการใช้สอย	3	5.00
รวมทั้งสิ้น (หลัง)	52	100.00



ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย, 2560

4.3 กระบวนการเกิดสัญญาณศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา

จากการวิเคราะห์ลักษณะสัญญาณพื้นที่และลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ ระหว่างช่วงวันที่มีการท่องเที่ยวและช่วงวันที่ไม่มีการท่องเที่ยวของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ในขั้นตอนที่ผ่านมา สามารถประมวลเพื่อนำไปสู่กระบวนการเกิดสัญญาณศูนย์กลาง ได้ดังนี้

ประการที่ 1 ชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา อยู่ในตำแหน่งที่ได้เปรียบด้านที่ตั้ง ซึ่งเป็นผลมาจากจุดกำเนิดของชุมชนตลาดริมน้ำที่อยู่บริเวณจุดตัดของแม่น้ำ ลำคลองและทางเกวียนในอดีต ประกอบกับยังมีองค์ประกอบสำคัญที่เอื้อต่อการสัญจรทางบกกับทางน้ำ อันได้แก่ ท่าเทียบเรือและสะพาน ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงตลาดได้ทั้งจากสองระบบ ซึ่งผลานเป็นโครงข่ายการสัญจรที่เชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงทั้งในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ เอื้อให้ผู้คนเลือกใช้เส้นทางบริเวณนี้เพื่อมาจับจ่ายสินค้าที่ตลาดและเป็นทางผ่านไปมาภายในชุมชน ส่วนในวันที่มีการท่องเที่ยว ตลาดแห่งนี้ก็เป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวและเป็นทางผ่านเพื่อไปท่องเที่ยวยังจุดอื่น ๆ ทั้งการเดินทางด้วยเส้นทางบกและเส้นทางน้ำได้อย่างสะดวกและอิสระ จึงอาจสรุปได้ว่า พื้นที่บริเวณชุมชนตลาดริมน้ำลำพญามีลักษณะโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อให้เกิด “การสัญจรอิสระ” อันเนื่องมาจากลักษณะการเชื่อมต่อของโครงข่ายในระบบเอง

ประการที่ 2 ในชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาปัจจุบัน ยังคงมีการประกอบกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจ ทั้งการอยู่อาศัย การอยู่อาศัยร่วมกับค้าขาย การอยู่อาศัยร่วมกับค้าขายและรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยว ตลอดจนรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว อันเป็นลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยคนในชุมชนเองและผสมผสานระหว่างคนในชุมชนและนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นคนนอก โดยมีช่วงวัน-เวลาเป็นตัวกำหนด ส่งผลให้ในตลาดมีบรรยากาศที่คึกคักแจ่มใสมไปด้วยผู้คนที่ย้ายเข้ามาในพื้นที่เพื่อซื้อสินค้า บริการและท่องเที่ยว ควบคู่กับช่วงที่สงบเงียบของดำเนินชีวิตปกติ สะท้อนให้เห็นถึงระดับการสัญจรอิสระที่แตกต่างกันตามจุดประสงค์และจุดหมายของผู้คนภายใต้ช่วงเวลาต่างๆ จึงอาจสรุปได้ว่า จากลักษณะการเชื่อมต่อของโครงข่ายในระบบที่มีประสิทธิภาพ ได้ก่อให้เกิดระดับการสัญจรอิสระที่แตกต่างกันและเกิดกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจที่หลากหลาย ระดับการสัญจรอิสระสูงได้เอื้อให้เกิดกิจกรรมการค้า เนื่องจากได้ประโยชน์จากการผ่านของผู้คนทั้งคนในชุมชนและคนนอก ซึ่งเรียกว่า “เศรษฐกิจสัญจร”

ประการที่ 3 ช่วงวันเวลาที่ตลาดมีกิจกรรมการท่องเที่ยวทั้งการค้าและบริการ ได้ดึงดูด (attract) ผู้คนทั้งในและนอกพื้นที่ให้เข้ามาในตลาด จากการเข้ามาของผู้คนมากกว่าปกติได้เอื้อประโยชน์ให้กิจกรรมการค้าอื่นๆ เช่น สินค้าอีกประเภทต่างๆ ที่เป็นการตั้งโต๊ะหรือแผงลอย ยิ่งมากระจุกตัวจนเกิดเป็นผลกระทบทวีคูณ (multiplier effects) ส่งผลให้พื้นที่บริเวณตลาดริมน้ำในวันที่มีการท่องเที่ยว ปรากฏเป็นย่านค้าขายที่หนาแน่นกว่าวันธรรมดา ควบคู่กับกิจกรรมอื่นๆ กระจายอยู่ทั่วไปในตลาด จึงอาจสรุปได้ว่า ในบริเวณที่มีกิจกรรมการค้าที่เกิดจากระดับการสัญจร

อิสระที่มากอยู่แล้ว จะยิ่งดึงดูดการสัญจรและกิจกรรมการค้าให้เกิดมากขึ้นไปอีก ซึ่งการจับจ่ายสินค้าได้ก่อให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ ทั้งที่เกิดจากการค้าขายตามปกติและเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยว อันเป็น “สิ่งดึงดูด” ที่หล่อเลี้ยงให้ตลาดไม่ประสบกับภาวะซบเซา

ประการที่ 4 การที่ชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว ควบคู่กับการอยู่อาศัย การค้าขายและบริการที่มีอยู่เดิม โดยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำลำคลองในการสัญจร และเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยว ร่วมกับการปรับปรุงองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำ เช่น เรือ แพ ท่าเทียบเรือ ช่องทางเดินไปท่าเรือ ฯลฯ จึงเป็นการเปิดโอกาสให้สามารถเข้าสู่พื้นที่และออกจากพื้นที่ได้หลายเส้นทาง ซึ่งเป็นไปอย่างสะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ เสมือนเป็นการสานโครงข่ายพื้นที่ว่างเพื่อระบายการสัญจร ทำให้ตลาดลำพญาดึงดูดผู้คนให้เข้าสู่พื้นที่-ออกจากพื้นที่ได้มากยิ่งขึ้นและมีระดับการสัญจรที่หนาแน่นมากขึ้นกว่าปกติ จึงชี้ให้เห็นว่า จากการเพิ่มพื้นที่ในการรองรับการสัญจรให้เพิ่มสูงขึ้น ชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาได้เกิดเป็นบริเวณที่มีโครงข่ายกระจุกตัวหนาแน่นเป็นพิเศษและมีพื้นฐานทางกายภาพที่ละเอียดเกิดเป็นลักษณะฐานที่ตั้งจุดระดับการสัญจรให้เกิดขึ้นและไหลเวียนอยู่ตลอดเวลา อันเป็นคุณลักษณะของตลาดที่มีความเป็น “ศูนย์กลางที่ไม่หยุดนิ่ง”

ประการที่ 5 การมีสินค้าหลากหลาย ทั้งอาหาร สิ่งของเครื่องใช้ที่เป็นสินค้าสมัยใหม่ และสินค้าในท้องถิ่นที่ไม่เหมือนตลาดอื่น ๆ ทั่วไป ทำให้ตลาดลำพญาเป็น “ตลาดชุมชนริมน้ำ” ที่มีผู้คนมาจับจ่ายสินค้าสำหรับใช้ในการดำรงชีวิต ภายใต้การซื้อขายแลกเปลี่ยนที่โยงโย่ด้วยสังคมไทยแบบเรียบง่าย เช่น การซื้อขายจากร้านประจำที่คุ้นเคยและมีมายาวนานจนเกิดความเชื่อถือไว้ใจกัน ประกอบกับการปรับตัวเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยนำลักษณะเด่นของชุมชนมาเป็นจุดขาย ทั้งการล่องเรือท่องเที่ยว การเปิดให้ชมบ้านโบราณริมน้ำ การจัดเป็นพิพิธภัณฑ์ โฮมสเตย์ จุดถ่ายภาพ รวมถึง การเปิดให้สักการะศาลเจ้าแม่ทับทิมพร้อมบอกเล่าประวัติความเป็นมาของชุมชน ตลอดจน การจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนและของที่ระลึกแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการสร้างให้เกิดความประทับใจและการจดจำที่มีต่อชุมชนแห่งนี้ จึงชี้ให้เห็นว่า นอกจากลักษณะเชิงฐานพื้นที่และลักษณะกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจแล้ว การสะท้อนถึงเอกลักษณ์ของความเป็นตลาดชุมชนริมน้ำดั้งเดิมให้แตกต่างจากที่อื่น ๆ ได้อย่างชัดเจน เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยหล่อเลี้ยงให้ตลาดสามารถดำรงความเป็น “ย่านศูนย์กลางเมืองที่มีชีวิต” ไว้ได้

จากองค์ประกอบดังกล่าวทั้ง 5 ประการข้างต้น จึงเป็นคุณสมบัติสำคัญของ “กระบวนการเกิดฐานศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา” ในแบบเฉพาะ

5. สรุปผล อภิปรายผล และเสนอแนะ

กระบวนการเกิดฐานศูนย์กลางของชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ลุ่มน้ำนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มีผลการศึกษาพบว่า เกิดจากปัจจัย “ลักษณะเชิงฐานพื้นที่” ด้านโครงข่ายการสัญจรทางน้ำและทางบก มีการเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ทั้งในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ ส่งผลให้พื้นที่ตลาดมีศักยภาพในการมองเห็นและเข้าถึงสูง จึงเอื้อให้ผู้คนเลือกใช้เส้นทางบริเวณนี้เป็นจุดหมายปลายทางในการเข้าถึงเพื่อซื้อสินค้าและท่องเที่ยว รวมทั้งใช้เป็นทางสัญจรเพื่อผ่านไปมาภายในชุมชนและไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ประกอบกับปัจจัย “ลักษณะเชิงสังคมเศรษฐกิจ” ด้านกิจกรรมการอยู่อาศัย การอยู่อาศัย-การค้าขายและบริการที่มีอยู่เดิม ควบคู่กับกิจกรรมการค้าและบริการเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่สัมพันธ์กับเส้นทางน้ำ เกิดเป็นสิ่งที่ดึงดูดผู้คนทั้งในและนอกพื้นที่ให้เข้ามาในตลาด และจากการเข้ามาของผู้คนได้เอื้อประโยชน์ให้เกิดกิจกรรมการค้าอื่น ๆ เพิ่มขึ้นตามมา ส่งผลให้บริเวณตลาดริมน้ำในวันที่มีการท่องเที่ยวปรากฏเป็นย่านค้าขายที่คึกคักหนาแน่นกว่าวันธรรมดา กลายเป็นพื้นที่ฐานศูนย์กลางริมน้ำที่มีชีวิต สอดคล้องและเป็นไปตามแนวคิดกระบวนการเกิดฐานศูนย์กลางของ Hillier (2000)

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาปกติชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา ซึ่งอาจรวมถึงชุมชนตลาดริมน้ำอื่น ๆ ทั้งหมดในปัจจุบัน ได้กลายเป็นพื้นที่ด้านหลังเนื่องจากการระบบโครงข่ายการสัญจรหลัก คือ ถนน ได้กระจายครอบคลุมไปทั่วพื้นที่ลุ่มน้ำ และในตำแหน่งที่โครงข่ายถนนสานกัน อย่างหนาแน่นทำให้บริเวณนั้นมีศักยภาพสูงสุด จนโครงข่ายทางน้ำซึ่งมีจำนวนน้อยกว่า ไม่สามารถยกระดับให้มีศักยภาพสูงเทียบเท่าได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรทั้งสองระบบเข้าด้วยกัน ผลการวิเคราะห์เชิงฐานปรากฏว่า ในบริเวณชุมชนตลาดริมน้ำลำพญาได้กลายเป็นตำแหน่งที่มีศักยภาพสูงสุด จึงชี้ให้เห็นว่า โครงข่ายการสัญจรทางน้ำมีส่วนช่วยเสริมและสนับสนุนโครงข่ายการสัญจรทางบก เอื้อให้พื้นที่ริมน้ำและชุมชนตลาดริมน้ำได้รับโอกาสในการเข้าถึงอย่างสะดวกเทียบเท่าหรือสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ ประเด็นดังกล่าวนี้สอดคล้องกับที่ Rattanathavorn et al. (2013) ทำการศึกษาตลาดในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา กรณี ตลาดหัวรอ ซึ่งเป็นชุมชนตลาดริมน้ำเก่าแก่ที่สามารถเข้าถึงได้โดยทั้งการสัญจรทางบกและทางน้ำ ทำให้ตลาดแห่งนี้ยังคงเป็นศูนย์กลางเมืองที่สำคัญของอยุธยา มาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน แม้ว่าตัวตลาดจะเปลี่ยนรูปแบบไปตามยุคสมัย

นอกจากนั้น ปัจจัยทางสังคมเศรษฐกิจ ทั้งตัวสินค้าและบริการ ระบบความสัมพันธ์ทางสังคม ความนิยมและความพึงพอใจส่วนบุคคล ฯลฯ มีส่วนสำคัญที่จะช่วยดึงดูดให้ผู้คนทั้งในบริเวณชุมชนและภายนอกเข้ามาในพื้นที่ได้ โดยไม่จำเป็นต้องอาศัยโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อให้เข้าถึงได้อย่างสะดวกที่สุด แต่ทั้งนี้ อาจจะเป็นไปได้เพียงบางโอกาสหรือบางช่วงเวลา

เท่านั้น เช่นเดียวกับการศึกษาเปรียบเทียบตลาดในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา กรณีตลาดเจ้าพรหม ซึ่งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ได้มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง แต่อาศัยปัจจัยอื่น ๆ ในการดึงดูดลูกค้า เช่น ชนิดและประเภทสินค้าที่มีความทันสมัย เวลาเปิดปิดที่ตอบสนองผู้ซื้อ เป็นต้น (อ่างแล้ว, 2013)

การวิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับชุมชนตลาดริมน้ำให้สามารถดำรงความเป็นย่านศูนย์กลางเมืองที่มีชีวิตไว้นั้น มีความเกี่ยวข้องกับการผสมผสานโครงข่ายการสัญจรทางน้ำและทางบก รวมถึงองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ท่าเทียบเรือและสะพาน ร่วมกับการสร้างให้เกิดกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจที่หลากหลาย เป็นไปอย่างสอดคล้องกับศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ โดยไม่ละเลยการนำ “เอกลักษณ์” ที่สะท้อนตัวตนของชุมชนตลาดริมน้ำดั้งเดิมแห่งนั้น มาเป็นสิ่งดึงดูดเพื่อหล่อเลี้ยงและก่อให้เกิดรายได้หมุนเวียนภายในชุมชน อันจะนำไปสู่กระบวนการเกิดฐานศูนย์กลางในที่สุด นอกจากนั้น จำเป็นต้องป้องกันไม่ให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อลักษณะเชิงฐานพื้นที่ด้วย เช่น การตัดถนนที่ไม่มีความต่อเนื่องกับเส้นทางอื่น ๆ ภายในระบบ การทำลายโครงข่ายทางน้ำและองค์ประกอบในการสัญจรทางน้ำให้ขาดจากกัน การเปลี่ยนทิศทางการเข้าถึงตัวตลาดจากเส้นทางน้ำ ฯลฯ รวมถึงการไม่เปลี่ยนแปลงลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจ เช่น รูปแบบสินค้าและบริการ สิทธิความเป็นเจ้าของพื้นที่ของคนในชุมชน การรักษาประเพณีวัฒนธรรมความเชื่อของท้องถิ่น ฯลฯ เพื่อให้ตลาดริมน้ำมีลักษณะฐานที่ดึงดูดระดับการสัญจรอิสระให้เกิดขึ้นและไหลเวียนอยู่ตลอดเวลา ควบคู่กับการมีบทบาททางสังคมและเศรษฐกิจตามยุคสมัย ซึ่งแนวทางเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของการอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชนตลาดริมน้ำให้คงอยู่

เอกสารอ้างอิง/References

- กองส่งเสริมการท่องเที่ยว. (ม.ป.ป.). *ท่องเที่ยวเชิงเกษตรสีเขียว รู้จัก สัมผัสจริง กับพื้นที่สีเขียว ทั่วไทย*. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- ณรงค์ศักดิ์ เลิศสิทธิ์พันธ์. (18 ธันวาคม 2559). สัมภาษณ์โดยคณะผู้วิจัย. *ประวัติความเป็นมา การอยู่อาศัยและค้าขายในชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา*. กุลนทีโฮมสเตย์.
- นุกูล ชมภูนิช. (2540). *วัฒนธรรมลุ่มแม่น้ำนครชัยศรี*. โรงพิมพ์การศาสนา.
- ศรีศักร วัลลิโภดม. (2554). *พัฒนาการทางสังคม-วัฒนธรรมไทย*. เมืองโบราณ.
- สุทัศน์ พิงประเสริฐกุล. (18 ธันวาคม 2559). สัมภาษณ์โดยคณะผู้วิจัย. *ประวัติความเป็นมา การอยู่อาศัยและค้าขายในชุมชนตลาดริมน้ำลำพญา*. พิพิธภัณฑ์พื้นบ้าน บ้าน ภัณฑารักษ์.
- เสาวภา พรสิริพงษ์ และคณะ. (2551). *พลวัตของชุมชนลุ่มน้ำนครชัยศรี มิติทางนิเวศวัฒนธรรม*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- อรศิริ ปาณินท์ และสมคิด จิระทัศนกุล. (2544). *เรือนค้าขายพื้นถิ่นในชุมชนเมือง*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- Conzen, M. R. G. (1981). The morphology of towns in Britain during the industrial era in *The Urban Landscape. Historical Development and Management* Ed. By Whitehand, J W R, Institute of British Geographers Special Publication 13. Academic Press.
- Haocharoen, K., Peerapun, W., & Paksukchareon, K. (2011). The Emergence and Transformation Processes of Waterfront Community Markets in Tha Chin River Basin. *Manusya: Journal of Humanities*, 14(1), 23-38.
- Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge University Press.
- Hillier, B. (1996). *City As Movement Economics*. The Bartlett School of Graduate Studies. University College London.
- Hillier, B. (2000). Centrality as a Process: Accounting for Attraction Inequalities in Deformed Grids, *Urban Design International*, 3(4), 107-127.
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T., & Xu, J. (1993). Natural movement: or configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment & Planning B: Planning & Design*, 20, 29-66.

- Jones, A. N., & Larkham, P. J. (1991). Glossary of Urban Form Historical Geography Monograph no. 26. in *Geo Books*, Norwich: The Institute of British Geographers Historical Geography Research Group.
- Rattanathavorn, T., Paksukchareon, K., & Peerapun, W. (2013). Conservation of Spatial Centrality: a Case Study of Markets in Ayutthaya Historic Town. *Nakhara: Journal of Environmental Design and Planning*, 9, 15-28.
- Turner, A. (2007). From Axial to Road-Centre Lines: A New Representation for Space Syntax and a New Model of Route Choice for Transport Network Analysis. *Environment and Planning B Planning and Design*, 34(3), 539-555.