

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวัง จังหวัดนครศรีธรรมราช  
Factors Affecting the Changes of Thawang District, Nakhon Si Thammarat Province

ณัฐวิช จำรูญโรจน์<sup>1</sup> กฤตพร หัวใจเจริญ<sup>2</sup>

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านการค้า กรณีศึกษาย่านท่าวัง จังหวัดนครศรีธรรมราช นับตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เพื่อนำมาสรุปถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงย่านท่าวังในแต่ละช่วงเวลา โดยการใช้การค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร การสำรวจ และการสัมภาษณ์บุคคลในพื้นที่ จากการศึกษาพบว่าในยุคเริ่มต้นทางการค้า ย่านท่าวังเป็นพื้นที่ชุมชนและการค้าในลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวตามเส้นทางริมคลองท่าวัง ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมทางเกษตรกรรม กิจกรรมการค้าขายตลอดแนวคลอง คลองท่าวังนับเป็นศูนย์กลางการสัญจรทางน้ำที่สำคัญในยุคหนึ่ง แต่เมื่อเวลาผ่านไปการคมนาคมขนส่งทางบกเป็นกลไกสำคัญในการกระจายความเจริญสู่พื้นที่ ทำให้โครงข่ายการสัญจรทางน้ำที่เคยเป็นเส้นทางหลักลดความสำคัญลง เกิดชุมชนขนาดใหญ่ทางการค้าและบริการโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟ และเส้นทางถนนตามลำดับ สถานีรถไฟบ้านนอกโคก (สถานีรถไฟนครศรีธรรมราช) เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สำคัญของท่าวัง ทำให้ท่าวังกลายเป็นย่านการค้าที่สำคัญและเป็นยุครุ่งเรืองทางการค้า ส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยถึงพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ ต่อมาเมื่อมีแนวโน้มขยายตัวออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมที่พัฒนาขึ้น รวมทั้งข้อจำกัดทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านท่าวัง ผู้คนจึงอพยพย้ายออกจากพื้นที่ไปตั้งถิ่นฐานใหม่ตามเส้นทางคมนาคมทางบก โดยเฉพาะถนนราชดำเนิน ซึ่งเป็นเส้นทางหลัก ประกอบกับการเติบโตของภาคธุรกิจการค้าขนาดใหญ่ ที่ได้มาเปิดตัวและให้บริการภายในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการลงทุนต่างๆ หลังไหลเข้ามายังเมืองนครศรีธรรมราชมากขึ้น ทำให้บทบาทของการเป็นศูนย์กลางทางการค้าของย่านท่าวังในยุคปัจจุบันถูกลดทอนลง กล่าวได้ว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังมีทั้งในส่วนที่เป็นปัจจัยหลักและปัจจัยรอง ในส่วนของปัจจัยหลัก ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพ คือ ท่าเลที่ตั้งและการตั้งถิ่นฐาน การเข้าถึงและการคมนาคม และแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง โดยมีปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ รูปแบบและประเภทของกิจกรรม และปัจจัยทางสังคมที่เกิดจากการรวมกลุ่มทางการค้าของคนในพื้นที่ และการเข้ามาลงทุนของธุรกิจการค้าขนาดใหญ่ เป็นปัจจัยรองที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงด้วยเช่นกัน

คำสำคัญ: ปัจจัย การเปลี่ยนแปลง ย่านท่าวัง

Abstract

This research aims to analyze the factors affecting the changes of a commercial zone; a case study of Thawang District, Nakhon Si Thammarat Province from past to present, in order to conclude the factors affecting the changes of Thawang District in each period of time by researching the information from documents, surveys and interviews of the locals. The findings from the study show that in an early commercial period, Thawang District was a trading community of a river linear settlement along the banks of Thawang Canal. The interaction primarily involved agricultural and trading activities along the canal banks. Consequently, Thawang became an important waterway traffic center during that period. As time passed on, the land transport

<sup>1</sup> สาขาวิชาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

<sup>2</sup> สาขาวิชาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

gradually became an important mechanism in decentralizing modernization to the area while the role of the water was traffic network diminished. Big trading and services communities around the railway station and along the roads respectively came into existence. Ban Nokkok Railway Station (Nakhon Si Thammarat Railway Station) was an important transshipment center and Thawang, consequently, became the most important trade area and reached its trading renaissance. As a result land utilization became quasi residential and commercial. As the urban had a tendency to expand along the newly developed communication routes, coupling with limitations to land utilization in Thawang District, its residents migrated to a new settlement along the land communication routes such as Rajadumnoern Road which is the main communication route. Additionally, the growth of big business enterprises who have invested and rendered their services in Nakhon Si Thammarat and made their contribution to the influx of more business investment gradually diminished the commercial role of Thawang at its present period. There are main and secondary factors that have their impact towards the changes of Thawang District. The main factors are physical factors i.e location and settlement, access, communication, plans and relevant policies. The secondary factors are economic factors such as forms and categories of activities, social factors deriving from the trading clusters of the locals as well as investment of big business enterprises which also contribute to the changes.

**Keywords:** Factors Changes Thawang District

## 1. บทนำ

การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์จะมีลักษณะแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานนั้นๆ ลักษณะและรูปแบบการตั้งถิ่นฐานจะสะท้อนถึงการปรับตัวของมนุษย์กับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติได้อย่างชัดเจน มนุษย์จะเลือกพื้นที่ที่มีสิ่งแวดล้อมเหมาะแก่การดำรงชีพ มีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ ซึ่งคนไทยส่วนใหญ่ในอดีตมีการตั้งถิ่นฐานโดยอาศัยเส้นทางน้ำเป็นตัวกำหนดลักษณะและรูปแบบของชุมชน เส้นทางน้ำจึงได้กลายมาเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ ต่อมาเริ่มมีเปลี่ยนแปลงและพัฒนาในด้านต่างๆ ให้ทันสมัยเช่นโลกตะวันตก มีการพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภค เช่น การคมนาคม เกิดการตัดถนนสร้างรถไฟ เป็นต้น ทำให้รูปแบบของย่านการค้าเปลี่ยนแปลงไปตามการขยายตัวและความทันสมัยของเมือง ทำให้สภาพสังคมและวิถีชีวิตของคนเปลี่ยนไปบทบาทของย่านการค้าเก่าถูกลดทอนลง ดังเช่น ย่านการค้าท่าวัง ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาดังกล่าว

ย่านท่าวัง ตั้งอยู่ในตำบลท่าวัง อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช บริเวณสี่แยกท่าวังฝั่งทางทิศเหนือไปจนถึงคลองท่าวัง การตั้งบ้านเรือนและร้านค้ากระจายตัวเรียงตามริมคลองท่าวัง อาศัยการขนส่งทางน้ำและท่าเรือเป็นหลัก ซึ่งคลองท่าวังเป็นท่าลงเรือของเจ้านายในวังที่จะออกสู่ทะเล (วิรัตน์ ธีระกุล, 2521) มีเรือสำเภา เรือกำปั่นของไทยจีน ฝรั่งเศสขนาดใหญ่แล่นเข้ามาทางปากพญาจอดเรียงรายนับแต่ท่าหน้าวังของอุปราชพัทลุงบริเวณวัดท่าโพธิ์ จนถึงท่าหน้าวังของหม่อมปรางซึ่งเป็นท่าเรือบริเวณสะพานราเมศวร์ พื้นที่บริเวณนี้จึงได้ชื่อว่า "ท่าวัง" ทำให้เป็นสายน้ำประวัติศาสตร์และเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ ทั้งในทางยุทธศาสตร์และติดต่อค้าขาย ภายหลังเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางรางและทางบกตามลำดับ คือ ทางราง มีรถไฟสายใต้ลงมาถึงเมืองนครศรีธรรมราชประมาณ พ.ศ. 2457 ทำให้พื้นที่บริเวณย่านท่าวังเกิดการเชื่อมต่อพื้นที่ภายนอกมากขึ้น อีกทั้งยังส่งผลดีต่อการติดต่อค้าขายที่เพิ่มขึ้นมากกว่าเดิม ส่วนทางบกนั้นมีการสร้างถนนราชดำเนิน ซึ่งสร้างประมาณรัชกาลที่ 5 (นิยม อุปรมัย, 2526) นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงสะพานข้ามคลองท่าโดยสร้างเป็นสะพานคอนกรีต ชื่อว่า "สะพานราเมศวร์" ในพ.ศ. 2485 เพื่อใช้ในการเดินทางข้ามคลองท่าวัง จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบกทำให้การเข้าถึงย่านท่าวังสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ไม่ต้องใช้เรือในการเดินทางข้ามคลองอีก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา หรืออ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รวมถึงวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ที่เปลี่ยนไปตามสภาพสังคมที่เจริญขึ้น แต่ขณะเดียวกันนั้นก็ส่งผลให้โครงข่ายคมนาคมทางน้ำที่เป็นคมนาคมสายหลักในอดีตถูกลดบทบาทลง เป็นเพียงคลองที่น้ำไหลผ่านไม่ได้ใช้เป็นทางสัญจรเช่นในอดีต ประกอบกับการตั้งถิ่นฐานที่เริ่มจะขยายตัวออกไปตามเส้นถนน ทำให้ความเจริญของย่านท่าวังลดลง แต่เริ่มไปเจริญตามเส้นถนนโดยรอบแทน ถึงแม้ท่าวังจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา แต่ท่าวังยังคงรักษาเอกลักษณ์ที่โดดเด่นในการเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ กิจกรรม การใช้พื้นที่ ความเชื่อในประเพณี วัฒนธรรมที่ผสมผสานอย่างลงตัวและทรงคุณค่าของผู้คนที่ถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่นจนถึงปัจจุบัน จากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ย่านท่าวังจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยน เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันและอนาคต ด้วยเหตุผลข้างต้นจึงนำมาสู่ประเด็นการศึกษา การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเข้าใจถึงพัฒนาการการเปลี่ยนแปลง และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ในกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาพิจารณาจากการรับรู้ของคนในพื้นที่ต่อความเป็นย่านท่าวังตั้งแต่อดีต ซึ่งมีขนาดพื้นที่ศึกษาประมาณ 0.19 ตารางกิโลเมตร และมีอาณาเขตดังต่อไปนี้ (รูปที่ 1)



รูปที่ 1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาจากการสำรวจ  
ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

## 2. วิธีการวิจัย เครื่องมือการวิจัย และระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ในลักษณะการวิจัยเชิงแบบบรรยาย หรือพรรณนา (Descriptive Research) ที่เน้นการสำรวจ และการสัมภาษณ์เป็นหลัก โดยการสัมภาษณ์นั้นสัมภาษณ์กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับย่านท่าวัง แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ 1) การสัมภาษณ์กลุ่มบุคคลสำคัญ ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะจงเจาะจงจนกว่าจะได้คำตอบที่เหมือนกันหรือคล้ายกับคนที่สัมภาษณ์ไปก่อนหน้าในคำถามนั้นๆ ซึ่งประเด็นในการสัมภาษณ์ ได้แก่ ความเป็นมา พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมถึงเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เป็นต้น และ 2) การสัมภาษณ์กลุ่มบุคคลทั่วไป เป็นการสัมภาษณ์แบบไม่เจาะจง โดยกลุ่มผู้ให้ข้อมูล แบ่งตามกลุ่มกิจกรรม โดยเฉลี่ยกลุ่มละ 5 คน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา อย่างไรก็ดีเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จสจ.

ประเด็นในการสัมภาษณ์ ได้แก่ กิจกรรมและการใช้พื้นที่ต่างๆ ช่วงเวลาในการประกอบกิจกรรมและการใช้พื้นที่เป็นต้น ประกอบกับการศึกษารวบรวม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การเลือกทำเลที่ตั้งและการตั้งถิ่นฐาน การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและการเกี่ยวนการค้า และกิจกรรมและที่ตั้ง เป็นต้น เพื่อสร้างกรอบแนวคิด ทั้งนี้ได้เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงพื้นที่ทั้งทางด้านลักษณะทางกายภาพ ลักษณะทางเศรษฐกิจ และลักษณะทางสังคม เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังในแต่ละช่วงเวลา และสรุปผลการศึกษาวิจัยที่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 วิธีการวิจัย

วิธีการวิจัย	ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย	
	กลุ่มบุคคลสำคัญ	กลุ่มบุคคลทั่วไป
กลุ่มเป้าหมาย	1) กลุ่มผู้สูงอายุ มีอายุตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไป 2) กลุ่มคนที่มีอาชีพดั้งเดิมในพื้นที่ เช่น คนที่เคยเดินเรือคนที่เคยอาศัยอยู่ในวัง ฯลฯ 3) ผู้นำชุมชนของย่านท่าวังทั้งในอดีตและปัจจุบัน	1) กลุ่มพ่อค้า ที่เป็นคนในพื้นที่และคนภายนอกที่เข้ามาค้าขายในพื้นที่ จำนวน 5 คน 2) กลุ่มคนที่เข้าใช้บริการทั้งการอุปโภค และบริโภคในพื้นที่ จำนวน 5 คน 3) กลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ มีอายุตั้งแต่ 25-50 ปี จำนวน 5 คน
เครื่องมือที่ใช้	1) แบบสำรวจ โดยสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคม 2) แบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ ส่วนที่ 2 การเปลี่ยนแปลงของย่านตั้งแต่อดีต-ปัจจุบัน ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นอื่นๆ	1) แบบสำรวจ โดยสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคม 2) แบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ ส่วนที่ 2 สภาพทั่วไปของย่าน ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นอื่นๆ
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	1) ข้อมูลปฐมภูมิ เก็บข้อมูลโดยใช้วิธีการเฝ้าสังเกต สัมภาษณ์ และสัมภาษณ์ 2) ข้อมูลทุติยภูมิ โดยศึกษาและรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทความ หนังสือ ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่โบราณ เป็นต้น	
การวิเคราะห์ข้อมูล	1) การแยกข้อมูล โดยการจัดลำดับ แยกหมวดหมู่ตามลักษณะของข้อมูล และสิ่งที่ค้นพบ 2) การวิเคราะห์ข้อมูล โดยเชื่อมโยงความสัมพันธ์ ตีความ และสร้างข้อสรุป พร้อมทั้งนำเสนอข้อมูลในเชิงบรรยาย หรือพรรณนา	

ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

### 3. ผลการวิจัย

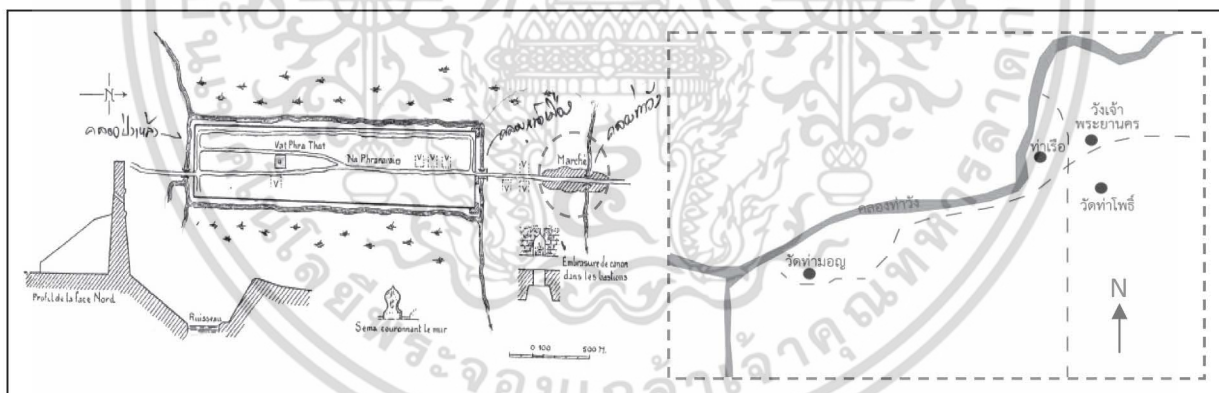
จากเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ การคมนาคมและการเข้าถึง วิถีชีวิต กิจกรรมการใช้พื้นที่ สภาพเศรษฐกิจ และสังคมที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา สามารถแบ่งพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังเป็น 3 ยุค 1) ช่วงเวลาที่ 1 ยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456) 2) ช่วงเวลาที่ 2 ยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2457 - พ.ศ. 2497) และ 3) ช่วงเวลาที่ 3 ยุคปัจจุบันของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2559) มีรายละเอียดดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา หรือทำซ้ำอย่างอื่นถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.1 ช่วงเวลาที่ 1 ยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456)

จากการที่มีเทือกเขาผ่ากลางเมืองนครศรีธรรมราช ทำให้พื้นที่เมืองถูกแบ่งออกเป็นด้านตะวันออกและตะวันตกอย่างชัดเจน ซึ่งย่านท่าวังตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านตะวันออก ติดต่อกับอ่าวไทย เป็นแผ่นดินงอกที่มีลักษณะเป็นสันทรายยาวขนานไปกับชายฝั่งทะเล การตั้งหลักแหล่งของชุมชนในแถบนี้ จึงมักตั้งอยู่บนสันทรายซึ่งเป็นบริเวณ พื้นที่ราบที่สูงน้ำท่วมไม่ถึง และที่ราบลุ่มแม่น้ำที่มีแม่น้ำลำคลองไหลผ่านในพื้นที่ การตั้งถิ่นฐานของผู้คนในบริเวณท่าวังในอดีตยึดริมฝั่งคลองเป็นหลัก นั่นคือ คลองท่าวัง (รูปที่ 2) โดยอาศัยน้ำในคลองท่าวังเพื่อการอุปโภคบริโภคและใช้เป็นเส้นทางคมนาคมเป็นสำคัญ ส่งผลให้พื้นที่บริเวณริมคลองท่าวังได้รับความนิยมในการเข้ามาตั้งบ้านเรือนและร้านค้า เพราะการเดินทางที่สะดวกเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นได้ง่าย ประกอบกับการเข้ามาของกลุ่มคนต่างๆ ทั้งจีน ฝรั่งเศส ฯลฯ ซึ่งกลุ่มคนเหล่านี้เริ่มที่จะอพยพเข้ามาอยู่อาศัยถาวรและทำการค้าขาย เกิดการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อที่อยู่อาศัยและการค้าเป็นหลัก สร้างจากวัสดุประเภทไม้ มีรูปแบบที่เรียบง่าย เป็นบ้านไม้ชั้นเดียว แบบยกพื้น รวมถึงส่งผลให้การเข้าถึง การคมนาคม และการติดต่อค้าขาย ในพื้นที่ย่านท่าวังอยู่ในรูปแบบการสัญจรเส้นทางน้ำเป็นหลัก โดยใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทาง เช่น เรือพาย เรือกำปั่น และ ลำเกาจีน เป็นต้น ส่วนการเดินทางทางบกนั้นมีความลำบากไม่มีถนนหนทาง มีเพียงเส้นทางเกวียนที่ใช้เพื่อการเดินทางระยะทางสั้นเท่านั้น (สุธรรม ชยันต์เกียรติ, สัมภาษณ์ 7 มกราคม 2559) จึงทำให้เห็นว่าปัจจัยสำคัญและมีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งมากที่สุดคือ สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เพราะทำเลที่ตั้งและสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของชุมชนที่เหมาะสมนั้นมีส่วนสำคัญต่อการตั้งถิ่นฐาน การเจริญเติบโต และความอยู่รอดของชุมชน (Robinson, 1972) สอดคล้องกับคำกล่าวของนำพวลัย กิจรักษ์กุล (2528) ที่ว่าการตั้งถิ่นฐานบริเวณสองฝั่งแม่น้ำลำคลอง “River Linear Settlement” เป็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานดั้งเดิมของไทย เนื่องจากคนไทยส่วนใหญ่ที่ประกอบอาชีพการกสิกรรม และเลี้ยงสัตว์ จึงจำเป็นต้องอาศัยน้ำในการอุปโภคบริโภคและใช้เป็นเส้นทางคมนาคม



รูปที่ 2 พื้นที่บริเวณย่านท่าวัง ประมาณ พ.ศ. 2455 สุธรรม ชยันต์เกียรติ และปรับปรุงโดยผู้วิจัย  
ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

ขณะเดียวกันกิจกรรมในพื้นที่ท่าวังมีความเกี่ยวข้องกับเส้นทางน้ำ กิจกรรมเริ่มแรกส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมทางเกษตรกรรม ภายหลังเมื่อมีการอพยพเข้ามาของชาวจีน ทำให้วิถีชีวิตของคนในชุมชนนั้นเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเป็นชุมชนที่มีการประกอบกิจกรรมทางการค้า เกิดกิจกรรมการค้าขายตลอดแนวคลองมากขึ้น ซึ่งการค้าขายตลอดแนวคลองท่าวังนั้นมีทั้งบนบกและในน้ำ กล่าวคือ การค้าขายบนบก มีลักษณะเป็นโรงเรือนไม้และแผงลอยตลอดริมสองฝั่งคลอง ส่วนการค้าขายในน้ำนั้นเป็นเรือที่นำสินค้าเข้ามาขายจากพ่อค้าในพื้นที่ และพ่อค้าต่างชาติที่บรรทุกสินค้าเข้ามาทางปากอ่าวไทยและล่องเรือเข้ามายังคลองท่าวังโดยเรือกำปั่น เรือสำเภา ทำให้ในพื้นที่มีสินค้าที่หลากหลาย ส่งผลให้เกิดการกระจุกตัวของชุมชนทางการค้าเป็นแนวยาวตลอดแนวคลองท่าวัง และได้ขยายตัวไปทางทิศตะวันตกของคลองท่าวังมากขึ้น กล่าวได้ว่า เส้นทางเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา อ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้  
วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จสจ.

คมนาคมมีส่วนช่วยส่งเสริมในการตั้งถิ่นฐานและการติดต่อทางการค้าขาย โดยคลองถือเป็นโครงข่ายที่มีความสำคัญ ที่อำนวยความสะดวกในการอยู่อาศัยและดำเนินกิจกรรมของมนุษย์ (นาวัลย์ กิจรัชกุล, 2528: 101-105) เพื่อความอยู่รอดและยกระดับความเป็นอยู่ของมนุษย์ให้ดีขึ้นตามลำดับ

ทางประเพณีวัฒนธรรมนั้นได้มีการผสมผสานระหว่างคนไทยและคนจีนในพื้นที่ จากเดิมมีเพียงศาสนสถานประเภทวัด คือ วัดท่าโพธิ์ เป็นสถานที่ประกอบพิธีทางศาสนาของพุทธศาสนิกชน ได้มีการสร้างศาสนสถานประเภทศาลเจ้า คือ ศาลเจ้ากวนอู เพื่อประกอบพิธีกรรมของชาวจีน เช่น การไหว้เจ้า และการไหว้บรรพบุรุษ เป็นต้น กล่าวได้ว่าการประกอบกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในช่วงเวลานี้ สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตของคนในชุมชนท่าวังที่มีความผูกพันกับเส้นทางน้ำ ซึ่งน้ำเปรียบเสมือนสิ่งหล่อเลี้ยงชีวิตของคนในชุมชนแห่งนี้ ประกอบกับสังคมมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ เช่น การติดต่อค้าขาย ค่านิยม บรรทัดฐานทางสังคม และการเมืองการปกครอง เป็นต้น ที่ส่งผลให้ย่านท่าวังมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 สรุปพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456)

ประเด็น	ช่วงเวลาที่ 1: ยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456)
ทำเลที่ตั้ง และ การตั้งถิ่นฐาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดการตั้งถิ่นฐาน และบ้านเรือนของผู้คนเป็นแนวยาวตามเส้นทางริมคลองท่าวังไปตลอดแนวจนออกสู่อ่าวไทย</li> <li>- มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบที่อยู่อาศัยเป็นหลัก โดยสร้างจากวัสดุประเภทไม้ เป็นบ้านไม้ชั้นเดียวแบบยกพื้น</li> <li>- พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่การเกษตร เช่น การเพาะปลูกข้าว ทำสวน ทำไร่</li> </ul>  <p>บ้านเรือนและร้านค้า พ.ศ. 2441 ที่มา: <a href="http://www.gotonakhon.com">www.gotonakhon.com</a>, 2554</p>
การเข้าถึง และ การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คลองท่าวัง เป็นแกนหลักในการเข้าถึงและการคมนาคมของพื้นที่</li> <li>- รูปแบบการสัญจรใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก ใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทาง เช่น เรือพาย เรือกำปั่น และสำเภาจีน เป็นต้น</li> <li>- เส้นทางเกวียนใช้เพื่อการเดินทางภายในพื้นที่เมืองบางส่วน เป็นการสัญจรตามทางเกวียนหรือคันทนา</li> </ul>  <p>บริเวณริมคลองท่าวังระหว่างพ.ศ. 2446, ที่มา: <a href="http://www.gotonakhon.com">www.gotonakhon.com</a>, 2559</p>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา หรือทำซ้ำอย่างอื่นถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 (ต่อ) สรุปพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456)

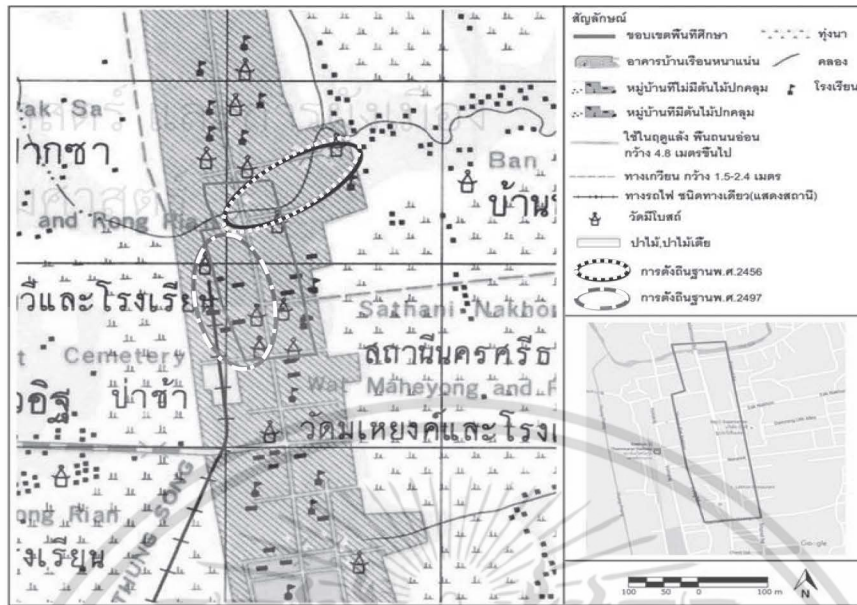
ประเด็น	ช่วงเวลาที่ 1: ยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456)
รูปแบบและประเภทของกิจกรรม	- เกิดกิจกรรมการค้าขายตลอดแนวคลองทั้งบนบกและน้ำ บนบก มีลักษณะเป็นโรงเรือนไม้และแผงลอยตลอดริมสองฝั่งคลอง ส่วนในน้ำนั้นเป็นเรือเร่ที่นำสินค้าเข้ามาขายจากพ่อค้าในพื้นที่และต่างชาติ เป็นสินค้าเพื่ออุปโภคบริโภค - มีการใช้เหรียญเงินตรา เพื่อเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนสินค้า
ความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิตกิจกรรมและการใช้พื้นที่	- ความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนมีลักษณะการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน - วิถีชีวิตเป็นครอบครัวขยาย มีศูนย์กลางของชุมชน คือ วัด กิจกรรมส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมทางเกษตรกรรม - มีการอพยพเข้ามาของคนจีนที่เข้ามาค้าขายและตั้งถิ่นฐานเกิดการเปลี่ยนแปลง จากพื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ทางการค้า และมีการสร้างศาสนสถานประเภทศาลเจ้าขึ้น คือศาลเจ้ากวนอู
แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง	- "เจ้าพระยานครน้อย" เจ้าพระยานครศรีธรรมราช ปราบปรามหัวเมืองมลายูได้ส่งบรรพคาบและเจรจาทายฝ่ายบริษัทอังกฤษ ทำให้หัวเมืองต่างพากันสวามิภักดิ์และเข้ามาติดต่อค้าขายด้วย

ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

3.2 ช่วงเวลาที่ 2 ยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2457 - พ.ศ. 2497)

ในช่วงเวลานี้การตั้งถิ่นฐานของบ้านเรือนและร้านค้าในพื้นที่ท่าวัง เริ่มมีการขยายตัวจากการตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวตามเส้นทางแม่น้ำลำคลองเข้าสู่เส้นทางคมนาคมทางบกในรูปแบบตามแนวเส้นทางถนน และเมื่อมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกในรูปแบบระบบรางคือ รถไฟ เข้ามาในพื้นที่ท่าวังประมาณ พ.ศ. 2457 ทำให้เกิดผลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างกว้างขวาง เกิดชุมชนใหม่ มีการเคลื่อนย้ายชุมชนจากที่เคยมาอยู่ชั้ดทางรถไฟตลอดเส้นทางรถไฟ อาคารห้องแถวรอบสถานีรถไฟตั้งอยู่เป็นกลุ่มติดกันมีลักษณะเป็นชุมชนการค้า เกิดการสร้างอาคารบ้านเรือนและร้านค้าทั้งแบบดั้งเดิมของคนนครศรีธรรมราช มีลักษณะเป็นเรือนยกพื้น มุงหลังคาจาก และกรุฝาด้วยดินจาก ส่วนแบบคนจีนนั้นมีลักษณะเป็นเรือนไม้กระดานแผ่นเรียบ หลังคามุงจาก และฝาโดยรอบก็เป็นใบจาก หน้าจั่วแหลม ฐานกว้างตามขนาดของโรงเรือนพื้นโรงเป็นดินอัดแน่น จากการที่บ้านเรือนและร้านค้าเข้ามาตั้งถิ่นฐานและปลูกสร้างตามเส้นทางคมนาคมมากขึ้น ส่งผลให้พื้นที่ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเป็นที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรมเป็นหลัก เกิดกิจกรรมการค้าขาย และกิจกรรมบริการภายในย่านท่าวังที่หลากหลายและขยายตัวมากขึ้น มีรูปแบบการค้าขายและบริการทั้งภายในอาคารห้องแถวและตึกแถว ตลาดและแผงลอย (ยงยุทธ รัตนสิริ, สัมภาษณ์ 6 มกราคม 2559) โดยมีสินค้าท้องถิ่นจากอำเภอต่าง ๆ มุ่งตรงมายังสถานีรถไฟเพื่อทำการขนส่งสินค้าไปขาย เป็นเหตุให้สถานีรถไฟบ้านนอกโคก (สถานีรถไฟนครศรีธรรมราช) แห่งนี้กลายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สำคัญของท่าวัง ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจากทางน้ำสู่ทางบก ก่อให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกและรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันเส้นทางน้ำยังมีการใช้งานในรูปแบบการเดินทางและการค้าขายแต่น้อยลงกว่าเดิม ถือเป็นจุดเปลี่ยนของท่าวัง ประกอบกับเกิดการขนส่งสินค้าไปขายนอกพื้นที่ เป็นเหตุให้การขยายตัวของบ้านเรือนและร้านค้าจากชุมชนริมน้ำเปลี่ยนไปตามเส้นทางคมนาคมทางบกที่มุ่งสู่พื้นที่รอบสถานีรถไฟมากขึ้น เกิดการตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคม ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ Proudfoot (1937) ที่ว่า ย่านการค้าจะมีการเกาะกลุ่มรวมตัวในพื้นที่แสดงออกอย่างชัดเจนโดยมีอาคารสูงหลายชั้น และการคมนาคมขนส่งภายในเมืองทุกรูปแบบจะรวมอยู่ภายในย่านการค้า เพื่อที่จะให้บริการแก่ประชาชนที่มาซื้อของหรือทำงานภายในย่าน (รูปที่ 3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา



รูปที่ 3 สภาพพื้นที่ย่านท่าวัง พ.ศ. 2497, กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม และปรับปรุงโดยผู้วิจัย  
ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

จากการตั้งบ้านเรือนและการค้าที่มีการกระจุกตัวอยู่รอบสถานีรถไฟ เป็นเหตุทำให้เกิดการรวมกลุ่มของคนในย่านท่าวังในลักษณะการประกอบกิจการอยู่อาศัย การค้าและบริการตามเส้นทางคมนาคม ซึ่งกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่บริเวณนี้เป็นกลุ่มคนที่ประกอบกิจการทางการค้า เช่น คนจีน และคนไทย เป็นต้น อาศัยอยู่รวมกันในรูปแบบเครือญาติเป็นครอบครัวขนาดใหญ่ มีความสามัคคีช่วยเหลือเกื้อกูล และส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการค้าระหว่างกัน (อุษณีย์ อังสุวัฒนากุล, สัมภาษณ์ 27 ธันวาคม 2558) รวมทั้งมีการรวมกลุ่มและทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งรูปแบบพฤติกรรมของแต่ละกลุ่มส่งผลต่อรูปแบบเชิงพื้นที่ที่แตกต่างกัน (Lewis, 1972) ในพื้นที่เกิดการรวมกลุ่มก่อตั้งสมาคมชาวจีนขึ้นในพื้นที่ทำให้เกิดความมั่นคงทางการค้า นั่นคือ สมาคมพาณิชย์จีนนครศรีธรรมราช เพื่อส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการค้าระหว่างกัน รวมถึงการก่อสร้างหอการค้าในการกระจายข่าวสาร ส่งผลให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่แต่เดิมเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ Rapoport (1994: 478) ที่ว่า กิจกรรมเป็นสิ่งที่ถูกถ่ายทอดโดยตรงมาจากวิถีชีวิตและภูมิหลังทางวัฒนธรรม ก่อให้เกิดรูปแบบกิจกรรมที่แตกต่างกันไป ในขณะที่การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่โดยรอบท่าวังไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงจากเดิมมากนัก ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่ทางการเกษตรกรรม มีลักษณะการตั้งบ้านเรือนแบบกระจายตัว อาศัยแม่น้ำลำคลองในการประกอบอาชีพและดำรงชีวิตประจำวัน นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงสะพานข้ามคลองท่าวัง โดยสร้างเป็นสะพานคอนกรีต ชื่อว่า “สะพานราเมศวร์” ใน พ.ศ. 2485 เพื่อใช้ในการเดินทางข้ามคลองท่าวัง การเข้าถึงย่านท่าวังบริเวณสถานีรถไฟบ้านนอกโคก (สถานีรถไฟนครศรีธรรมราช) สะดวกและรวดเร็ว ส่งผลให้ย่านท่าวังในช่วงนี้กลายเป็นแหล่งการค้าขายและบริการที่สำคัญของเมืองนครศรีธรรมราช ที่ผู้คนต่างเรียกว่า “ตลาดท่าวัง”

กล่าวได้ว่าการคมนาคมขนส่งทางบกในช่วงนี้ถือได้ว่าเป็นกลไกสำคัญในการกระจายความเจริญสู่พื้นที่ ส่งเสริมให้เกิดศักยภาพที่ดึงดูดให้คนเข้ามาตั้งถิ่นฐาน เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัย และประกอบกิจการทางการค้าขาย เนื่องจากความสะดวกในการเข้าถึง สามารถเดินทางเข้ามาใช้บริการ และติดต่อทางการค้าได้ง่าย และรวดเร็ว ทำให้เกิดชุมชนขนาดใหญ่ทางการค้าและบริการโดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟและเส้นทางถนน ทำให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่แต่เดิมเปลี่ยนแปลง จากที่พึ่งพิงทรัพยากรทางการเกษตรกรรมในการดำรงชีวิตเป็นส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนแปลงไปสู่การทำการค้าที่มีการแข่งขันมากขึ้น เป็นสังคมที่มีความซับซ้อนขึ้น (ตารางที่ 3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

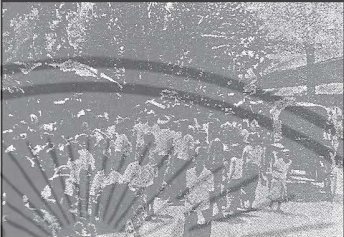
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา หรืออ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3 สรุปพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2457 - พ.ศ. 2497)

ประเด็น	ช่วงเวลา ที่ 2: ยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2457 - พ.ศ. 2497)
<p>ทำเลที่ตั้ง และ การตั้งถิ่นฐาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดการขยายตัวจากการตั้งถิ่นฐานริมคลองสู่การตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวตามเส้นทางคมนาคมทางบก จากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกในรูปแบบระบบราง คือ รถไฟ และพื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่การเกษตร และ บ้านเรือน</li> <li>- มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบกึ่งที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรมเป็นหลัก ซึ่งกระจุกตัวอยู่รอบสถานีรถไฟ ลักษณะห้องแถวเป็นบ้านไม้ และตึกแถวที่เป็นครึ่งไม้ครึ่งปูน มีความสูง 2 ชั้น</li> </ul>  <p>บ้านเรือนและร้านค้าบริเวณย่านท่าวัง พ.ศ. 2495 ที่มา: <a href="http://www.gotonakhon.com">www.gotonakhon.com</a>, 2559</p>
<p>การเข้าถึง และ การคมนาคม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แม่น้ำลำคลองยังมีการใช้งานในรูปแบบการเดินทางและการค้าขายแต่น้อยลงกว่าเดิม มีการสร้างเส้นทางเกวียนเพิ่มขึ้น ภายหลังพัฒนาเป็นถนนลาดยาง มีถนนราชดำเนิน เป็นถนนเส้นหลัก และมีการสร้างสะพานราเมศวร์เพื่อใช้ข้ามคลองท่าวัง</li> <li>- พาหนะที่ใช้คือ เกวียน จักรยานสองล้อ รถม้า สามล้อ รถยนต์ ฯลฯ</li> <li>- การเข้ามาของเส้นทางรถไฟ และการพัฒนาถนนหนทางหลายเส้นทาง เกิดการคมนาคมทางบกที่ทันสมัยและรวดเร็ว</li> </ul>  <p>การคมนาคมและสถานีรถไฟบ้านนอกโคก ที่มา: ศุภีมาน (นฤมล) วงศ์สุภาพ; <a href="http://www.gotonakhon.com">www.gotonakhon.com</a>, 2547; 2554</p>
<p>รูปแบบ และประเภท ของกิจกรรม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมทางการค้าบริเวณริมคลองท่าวังลดบทบาทลง และขยายตัวตามแนวยาวของเส้นถนนและรอบสถานีรถไฟ</li> <li>- เกิดกิจกรรมค้าขาย และกิจกรรมบริการ ในรูปแบบอาคารห้องแถวและตึกแถวตลาด และแผงลอย</li> <li>- มีการขนส่งสินค้าโดยใช้รถไฟ เช่น ยางพารา แร่ธาตุต่างๆ ข้าวสาร ฯลฯ เกิดการขยายตลาดการค้าไปยังพื้นที่ภายนอก และต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศจีน มาเลเซีย สิงคโปร์ ฯลฯ</li> </ul>  <p>กิจกรรมการค้าและบริการต่างๆ บริเวณย่านท่าวัง ประมาณ พ.ศ. 2480 ที่มา: <a href="http://www.gotonakhon.com">www.gotonakhon.com</a>, 2554; 2556</p>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา

## ตารางที่ 3 (ต่อ) สรุปพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2457 - พ.ศ. 2497)

ประเด็น	ช่วงเวลาที่ 2: ยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2457 - พ.ศ. 2497)
ความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิต กิจกรรม และการใช้พื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดการรวมกลุ่มของคนในชุมชนในลักษณะการประกอบกิจกรรมการอยู่อาศัยการค้าและบริการ</li> <li>- วิถีชีวิตอยู่รวมกันแบบเครือญาติ เป็นครอบครัวขนาดใหญ่</li> <li>- กิจกรรมการค้าและบริการปรากฏตามเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะบริเวณวงเวียนสถานีรถไฟ</li> <li>- ประเพณีวัฒนธรรมทั่วไป เช่น สาทารถเดือนสิบ และไหว้เจ้า เป็นต้น</li> </ul>  <p>เทศกาลสาทารถเดือนสิบประมาณ พ.ศ. 2475 ที่มา: <a href="http://www.gotonakhon.com">www.gotonakhon.com</a>, 2555; 2557</p>
แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) มีนโยบายพัฒนาด้านการเมือง การปกครอง การคมนาคม และเศรษฐกิจ</li> <li>- รัฐบาลมีนโยบายปฏิรูปการปกครองภายในประเทศ รวมทั้งต้องการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกที่เด่นชัด เพื่อป้องกันภัยคุกคามจากชาติตะวันตก</li> <li>- มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ลงมาถึงเมืองนครศรีธรรมราชเกิดชุมชนสถานีรถไฟใหม่ๆ ขึ้นหลายแห่งในเขตนครศรีธรรมราชมีหลายชุมชน เช่น ชุมชนสถานีรถไฟทานพอ คลองจันดี หลักช้าง นามอน เมืองนครศรีธรรมราช เป็นต้น</li> </ul>

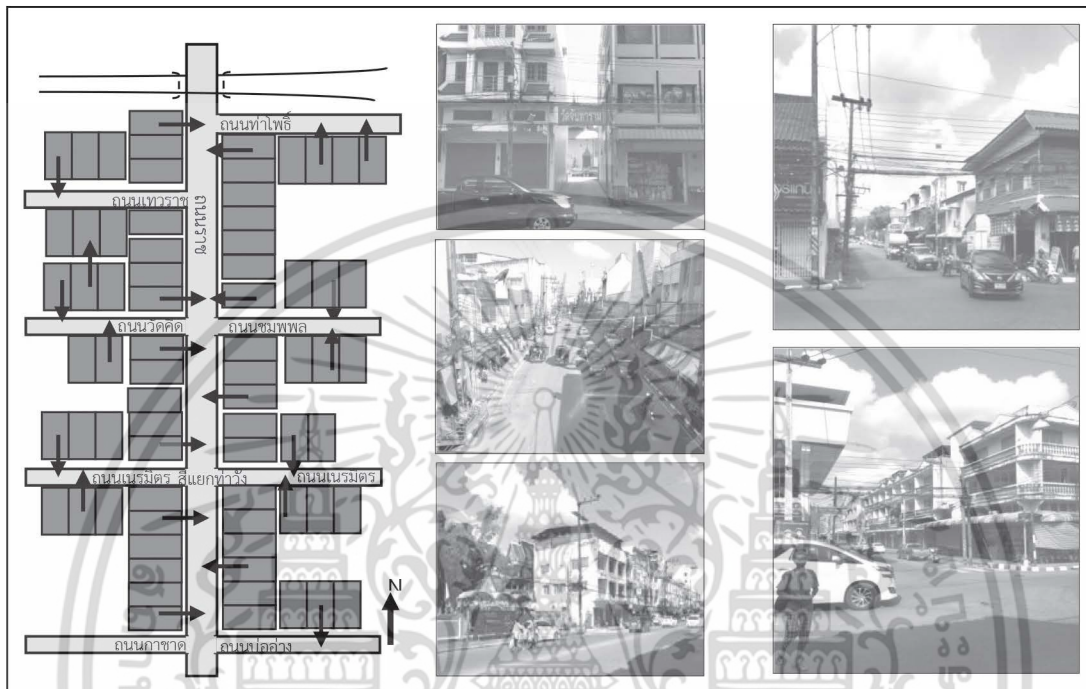
ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

## 3.3 ช่วงเวลาที่ 3 ยุคปัจจุบันของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2559)

ช่วงเวลานี้มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกและทางอากาศ การคมนาคมทางรถไฟได้ลดความสำคัญลง และถูกแทนที่โดยทางรถยนต์ ประกอบกับการขยายและปรับปรุงเส้นทางถนนทั้งในพื้นที่และโดยรอบ ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง และสามารถเชื่อมต่อพื้นที่ภายในเมืองและนอกเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น และภายหลังมีการคมนาคมทางอากาศทำให้เกิดทางเลือกในการใช้โครงข่ายคมนาคมต่างๆ ตามความต้องการ ซึ่งการพัฒนาการระบบคมนาคมขนส่งดังกล่าวทำให้การเข้าถึงย่านท่าวังมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย มีลักษณะการตั้งถิ่นฐานเปลี่ยนไปจากเดิม เน้นทำเลที่ตั้งที่เอื้อประโยชน์ทางกิจกรรมการค้าและบริการเป็นหลัก โดยตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมบริเวณที่เข้าถึงได้ง่าย ทำให้รูปแบบการขยายตัวของย่านท่าวังได้เปลี่ยนจากการกระจุกตัวรอบสถานีรถไฟไปสู่เส้นทางคมนาคมทางบกในรูปแบบถนนมากขึ้น (ยงยุทธ รัตนสิริ, สัมภาษณ์ 6 มกราคม 2559) ประกอบกับการขยายและปรับปรุงเส้นทางถนนทั้งในพื้นที่และโดยรอบ จากถนนที่เป็นทางเกวียน ถนนพื้นอ่อน เป็นถนนลาดยาง ตลอดทั้งตรอกซอกซอย และถนนสายรอง เช่น ซอยไทยโฮเต็ล ซอยวัดคิด ถนนจำเรียมูวี่ เป็นต้น รวมถึงพฤติกรรมทางด้านการซื้อสินค้าและบริการที่ต้องการความสะดวกในการติดต่อกับแหล่งขายและบริการ นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐานของผู้คนจากโดยรอบสถานีรถไฟสู่สองฟากฝั่งถนนเส้นต่างๆ ส่งผลต่อพื้นที่โดยรอบท่าวังที่เปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด คือ มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของบ้านเรือนและร้านค้าตามเส้นถนนเป็นหลัก โดยเริ่มขยายตัวจากรอบสถานีรถไฟไปทางทิศตะวันออกของย่านท่าวัง นับเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่การคมนาคมทางบกมีบทบาทต่อการเลือกทำเลที่ตั้งในการตั้งถิ่นฐานของย่าน อาคารส่วนใหญ่ภายในย่านมีลักษณะเป็นอาคารตึกแถวไม้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

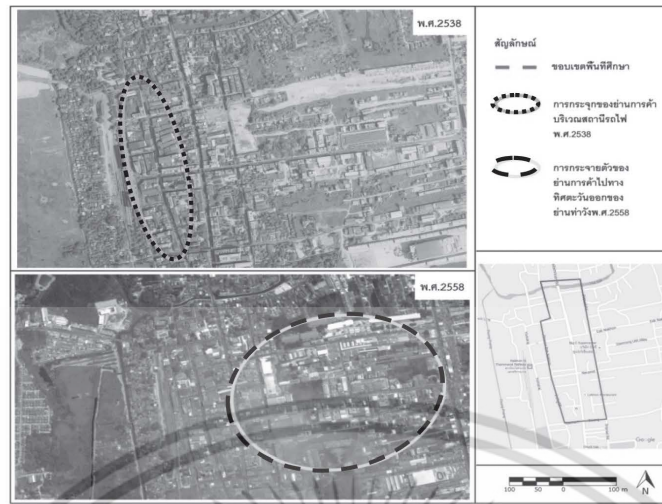
และไม่ฝัสมปุ่น มีลักษณะการวางตัวของอาคารที่หันด้านแคบเข้าสู่ถนน ส่วนตัวบ้านลึกเข้าไป (รูปที่ 4) ทำให้เกิดการรวมตัวกันในการประกอบอาชีพโดยเฉพาะทางการค้าขาย โดยมีสถาบันศาสนา เชื้อชาติ และความเป็นเครือญาติ เป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงทางสังคม



รูปที่ 4 ลักษณะการวางตัวของอาคารตึกแถวบริเวณย่านท่าวัง  
ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

ภายหลังเกิดการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของคนต่างถิ่น และการเพิ่มของประชากรภายในย่านท่าวัง ทำให้ย่านท่าวังกลายเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่มีการอยู่อาศัยของผู้คนมากขึ้นตามการเติบโตของพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรมเป็นหลัก มีลักษณะอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารที่ใช้วัสดุประเภทคอนกรีตเสริมเหล็ก ส่งผลให้ภายในพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารมีความหนาแน่น จากความหนาแน่นและความแออัดทำให้เกิดการถิ่นฐานบ้านเรือนโดยเฉพาะการค้าขายและบริการออกไปสู่ออกนอก คือ ตามถนนชานเมือง ทางด้านทิศตะวันออกของย่านท่าวังบนถนนพัฒนาการคูขวาง ถนนศรีปราชญ์ ถนนเอกนคร ถนนท่าโพธิ์ และถนนอ้อมค่ายวิชราชู เป็นต้น เพื่อลดการกระจุกตัวและหนาแน่นของคนในพื้นที่ โดยขยายตัวออกไปนอกย่านท่าวังตามโครงข่ายคมนาคม สอดคล้องกับ Robinson (1972) ที่ว่าการเลือกบริเวณที่ตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ในแต่ละบริเวณว่าขึ้นอยู่กับความต้องการของแต่ละบุคคล ขณะเดียวกันนั้นก็เอื้อต่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ คือ เกิดการเติบโตของภาคธุรกิจการค้า ไม่ว่าจะเป็นห้างสรรพสินค้า ห้างร้านขนาดใหญ่ภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่ ซึ่งการเติบโตดังกล่าวทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการอุปโภคบริโภคสินค้าและบริการมากขึ้น ขณะเดียวกันมีบุคคลภายนอกเข้ามาประกอบกิจกรรมการค้าและบริการในพื้นที่มากขึ้น ประกอบกับการอพยพย้ายออกของคนในพื้นที่ เนื่องจากเหตุผลข้อจำกัดทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทำให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในย่านท่าวังก็เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างของคนในพื้นที่เดิม ส่งผลให้ความเป็นย่านการค้าเก่าบริเวณริมคลองท่าวัง และโดยรอบสถานีรถไฟถูกลดความสำคัญลง (รูปที่ 5)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา



รูปที่ 5 เปรียบเทียบบริเวณย่านท่าวัง พ.ศ. 2538 และ พ.ศ. 2558, ปรับปรุงโดยผู้วิจัย  
ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

ในช่วงเวลาี่รูปแบบและประเภทของกิจกรรมมีความสอดคล้องกับการพัฒนารูปแบบการคมนาคมทางบก การค้าขายและบริการของย่านท่าวังมีเจริญรุ่งเรืองอย่างต่อเนื่อง เกิดกิจกรรมที่หลากหลาย พบว่า รูปแบบกิจกรรมภายใน ย่านท่าวังในปัจจุบันมี 3 รูปแบบ คือ 1) กิจกรรมการอยู่อาศัย 2) กิจกรรมทางการค้า เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นมากที่สุดในพื้นที่ และ 3) กิจกรรมการบริการ โดยความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิต กิจกรรม และการใช้พื้นที่ในย่านท่าวังนั้น มีความเกี่ยวข้องกับ กิจกรรมนั้นคือ การประกอบกิจกรรมทางการค้าขายและบริการเป็นส่วนใหญ่ มีทั้งรูปแบบอาคารตึกแถว และรูปแบบแผงลอย และรถเข็น (รูปที่ 6) โดยระยะแรกนั้นการค้าขายและบริการของย่านท่าวัง ประกอบด้วยร้านค้าเป็นร้านๆ ไป ส่วนมากร้านค้า เหล่านี้มักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณเขตชั้นในของย่านท่าวัง บนถนนสายที่เชื่อมต่อมาจากสถานีรถไฟ จนกลายเป็นย่านการค้า ของเมือง ในระยะที่สอง ย่านท่าวังประกอบด้วยร้านค้าจำนวนมาก เกิดความแออัด ทำให้ร้านค้าที่เกิดขึ้นใหม่ต้องขยายตัว ไปตั้งอยู่รอบนอก เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ภายในย่านท่าวัง โดยกระจายตามเส้นถนนสำคัญต่างๆ เนื่องมาจากการเติบโต ของภาคธุรกิจการค้าขนาดใหญ่ ที่ได้มาเปิดตัวและให้บริการเพิ่มขึ้นหลายแห่งบริเวณริมถนนสายต่างๆ ของเมือง จึงทำให้ บริเวณดังกล่าวมีการกระจายตัวของศูนย์การค้าสมัยใหม่ เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นโดยรอบพื้นที่ เช่น ห้างสรรพสินค้า ร้านค้าขนาดใหญ่ และตลาดสด เป็นต้น จากการขยายตัวของย่านการค้าที่ขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมรอบนอก นับเป็น ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ย่านการค้าท่าวังถูกลดบทบาทลง (ตารางที่ 4)



รูปที่ 6 กิจกรรมการค้าขาย และการบริการบริเวณย่านท่าวัง พ.ศ. 2558

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ที่มีอยู่ในพื้นที่เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา หรืออ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4 สรุปพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงยุคปัจจุบันของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2559)

ประเด็น	ช่วงเวลาที่ 3: ยุคปัจจุบันของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2559)
<p>ทำเลที่ตั้ง และ การตั้งถิ่นฐาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่รอบนอกที่เคยเป็นพื้นที่สวน ไร่นา เปลี่ยนเป็นบ้านเรือนและร้านค้าต่างๆ ตามเส้นทางถนนเป็นหลัก จากการขยายและปรับปรุงเส้นทางถนนเป็นลาดยาง โดยขยายตัวไปทางทิศตะวันออกของย่าน</li> <li>- มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบกึ่งที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรมและพาณิชย์กรรมเป็นหลัก ลักษณะเป็นอาคารตึกแถวไม้ ไม้ผสมปูน และคอนกรีต มีขนาดตั้งแต่ 2 ชั้นขึ้นไป</li> </ul>  <p>อาคารตึกแถวที่ไม่มีและมีซุ้มโค้งอาคารบริเวณย่านท่าวัง จากอนิตา ดันเองชวน; ที่มา: อนิตา ดันเองชวน, 2557</p>
<p>การเข้าถึง และ การคมนาคม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การคมนาคมทางน้ำถูกลดบทบาทลง จากการขยายและปรับปรุงถนน เกิดการใช้เส้นทางถนนเป็นหลัก พาหนะเปลี่ยนมาเป็นรถยนต์ รถโดยสารในพื้นที่ ได้แก่ รถสองแถว รถเมล์ ขณะเดียวกันใช้ทางเดินเท้าในการเดินทางไปมาหาสู่กัน</li> <li>- การเข้าถึงย่านท่าวัง ประกอบด้วยรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย โดยส่วนใหญ่จะใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวมถึงการคมนาคมทางอากาศ มีท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชปี พ.ศ. 2528</li> </ul>  <p>ถนนภายในบริเวณย่านท่าวัง และสนามบินนครศรีธรรมราช ที่มา: ผู้วิจัย, 2559</p>
<p>รูปแบบและ ประเภทของ กิจกรรม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณคลองท่าวังยังคงมีการค้าขาย โดยเกวียนเทียมวัวบรรทุกขึ้นบกเพื่อนำสินค้ามาขาย ต่อมาเปลี่ยนเป็นเส้นทางรถไฟ และถนนมากขึ้น เกิดกิจกรรมการค้าและบริการที่หลากหลาย ได้แก่ อาคารตึกแถว ตลาด แผงลอยและรถเข็น</li> <li>- ภายหลังพัฒนาเป็นรูปแบบใหม่ ในลักษณะร้านค้าปลีกขนาดใหญ่อย่างห้างสรรพสินค้า</li> <li>- มีการอพยพย้ายไปตั้งในทำเลใหม่ที่ดีกว่า เนื่องจากความแออัด ข้อจำกัดทางที่ดิน และกฎหมาย</li> <li>- เกิดการลงทุนต่างๆ หลังไหลเข้ามายังเมืองนครศรีธรรมราชเพื่อที่จะเป็น "โลจิสติกส์ ฮับ" ของภาคใต้</li> </ul>  <p>กิจกรรมการค้าขาย และการบริการบริเวณย่านท่าวัง ที่มา: ผู้วิจัย, 2559</p>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ตารางที่ 4 (ต่อ) สรุปพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงยุคปัจจุบันของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2559)

ประเด็น	ช่วงเวลาที่ 3: ยุคปัจจุบันของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2559)
<p>ความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิตกิจกรรม และ การใช้พื้นที่</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดการรวมกลุ่มของคนในชุมชนตามกิจกรรมการค้า ชาติพันธุ์ ศาสนา และความเชื่อ ส่วนใหญ่ เน้นการรวมกลุ่มทางการค้าเช่น สมาคมพาณิชย์จีน สมาคมแต้จิ๋ว ฯลฯ</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเปลี่ยนจากกิ่งที่อยู่อาศัยกิ่งพาณิชย์กรรมเป็นพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่</li> <li>- วิถีชีวิตเป็นครอบครัวเดี่ยวมากขึ้น และประเพณี วัฒนธรรม และความเชื่อต่างๆ ยังคงรักษาและสืบสานไว้</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>การประชุมของชุมชนในพื้นที่ ที่มา: ผู้วิจัย, 2559</p> </div>
<p>แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แผนงานโครงการในระดับจังหวัด คือ โครงการการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางบก เป็นโครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ปรับปรุงถนนภายในและนอกพื้นที่ ทางราง คือ โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสง และทางอากาศ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นแผนพัฒนา พ.ศ. 2554-2563 ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2 (ระหว่างประเทศ) ท่าอากาศยานนานาชาตินครศรีธรรมราช เพื่อรองรับการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในอนาคต</li> </ul>

ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

กล่าวโดยสรุป ในยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง การตั้งถิ่นฐานของผู้คนในบริเวณท่าวังยึดริมฝั่งคลองเป็นหลัก คือ คลองท่าวัง การคมนาคม และการติดต่อค้าขาย อยู่ในรูปแบบการสัญจรเส้นทางน้ำ โดยใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทาง กิจกรรมเริ่มแรกส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมทางเกษตรกรรม ต่อมาเกิดกิจกรรมการค้าขายตลอดแนวคลองมากขึ้น ซึ่งการค้าขายตลอดแนวคลองท่าวังนั้นมีทั้งบนบกและในน้ำ ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกในรูปแบบระบบรางคือ รถไฟ ทำให้ เกิดชุมชนใหม่ มีการเคลื่อนย้ายชุมชนจากที่เดิมมาอยู่ชิดทางรถไฟตลอดเส้นทางรถไฟ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเป็นที่อยู่อาศัยกิ่งพาณิชย์กรรมเป็นหลัก มีรูปแบบการค้าขายและบริการทั้งภายในอาคารห้องแถวและตึกแถว ตลาด และแผงลอย ผลจากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจากทางน้ำสู่ทางบก ก่อให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกและรวดเร็ว ถือเป็นจุดเปลี่ยนและเป็นยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง และเมื่อมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกและทางอากาศในยุคปัจจุบัน ประกอบกับการขยายและปรับปรุงเส้นทางถนนทั้งในพื้นที่และโดยรอบ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานเปลี่ยนไปจากเดิม ส่งผลต่อพื้นที่โดยรอบท่าวังที่เปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด คือ มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของบ้านเรือนและร้านค้าตามเส้นถนนเป็นหลัก เกิดการใช้ประโยชน์อาคารแบบพาณิชย์กรรม ขณะเดียวกันมีบุคคลภายนอกเข้ามาประกอบกิจกรรมการค้าและบริการในพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งการอพยพย้ายออกของคนในพื้นที่ เนื่องด้วยเหตุผลข้อจำกัดทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทำให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในย่านท่าวังเปลี่ยนแปลงไป เกิดกิจกรรมการค้าและบริการที่หลากหลายซึ่งภายหลังพัฒนาเป็นรูปแบบใหม่ ในลักษณะร้านค้าปลีกขนาดใหญ่อย่างห้างสรรพสินค้า การเติบโตของภาคธุรกิจการค้าขนาดใหญ่ ที่ได้มาเปิดตัวและให้บริการเพิ่มขึ้นหลายแห่งบริเวณริมถนนสายต่างๆ ของเมือง ทำให้บริเวณดังกล่าวมีการกระจายตัวของศูนย์การค้าสมัยใหม่ อีกทั้งการขยายตัวของย่านการค้าที่ขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมรอบนอก นับเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ย่านการค้าท่าวังถูกลดบทบาทลง

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา... อย่างไรก็ดีเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4. การอภิปรายผล การวิจารณ์และสรุป ข้อเสนอแนะ

พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังทั้ง 3 ยุค ได้แก่ ยุคเริ่มต้นทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456) ยุครุ่งเรืองทางการค้าของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2457 - พ.ศ. 2497) และ ยุคปัจจุบันของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2558) ล้วนเกิดจากปัจจัยทั้งในส่วนที่เป็นปัจจัยหลักและปัจจัยรอง ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งและการตั้งถิ่นฐาน การเข้าถึงและการคมนาคม รูปแบบและประเภทของกิจกรรม ความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิต กิจกรรม และการใช้พื้นที่ในชุมชน และแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัจจัยแต่ละตัวล้วนมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกัน ในลำดับถัดไปจะขอกกล่าวถึงปัจจัยหลัก ซึ่งเป็นปัจจัยเด่นชัดที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงย่านท่าวังและตามด้วยปัจจัยรอง ทั้งนี้เพื่อให้เห็นถึงภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาอย่างชัดเจน

การเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าแก่ของเมืองนครศรีธรรมราช ในยุคเริ่มต้นทางการค้ามีการตั้งถิ่นฐานของผู้คนบริเวณท่าวังยี่ตริมฝั่งคลอง รวมถึงมีการเข้าถึงและการเดินทางคมนาคมขนส่งเส้นทางน้ำเป็นหลัก ต่อมายุครุ่งเรืองทางการค้า และยุคปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงการเข้าถึงและการเดินทางคมนาคมขนส่งเป็นเส้นทางบกโดยใช้เส้นทางทางรถไฟ และพัฒนาสู่เส้นทางตามลำดับ แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการทางการค้า สภาพสังคมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งส่งผลต่อบทบาทของย่านการค้าที่ถูกกลดทอนลง ถึงแม้ท่าวังจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา กลายเป็นเพียงตำนานการเล่าขานถึงความเจริญรุ่งเรืองในอดีตในฐานะเป็นศูนย์กลางการค้าและการคมนาคมที่สำคัญของเมืองนครศรีธรรมราช จากมีศูนย์กลางค้าสมัยใหม่เกิดขึ้นมากมาย แต่ท่าวังยังคงรักษาเอกลักษณ์ที่โดดเด่นในการเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ กิจกรรม การใช้พื้นที่ ความเชื่อในประเพณี วัฒนธรรมที่ผสมผสานอย่างลงตัวและทรงคุณค่าของผู้คนที่ถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่นจนถึงปัจจุบันนี้ (ตารางที่ 5)

จากข้างต้นสามารถสรุปปัจจัยหลักที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังที่เด่นชัดที่สุด คือ ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ “ทำเลที่ตั้ง และการตั้งถิ่นฐาน” เป็นตัวกำหนดบทบาทของย่านทั้งทางด้านสังคม และเศรษฐกิจ เริ่มจากทำเลที่ตั้งและการตั้งถิ่นฐานบริเวณริมคลองท่าวัง ปรับเปลี่ยนไปสู่รอบๆ สถานีรถไฟและสองฟากฝั่งถนน ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ทางการเกษตรกรรม เป็นพื้นที่เพื่ออยู่อาศัยและพาณิชยกรรม และความเจริญเติบโตทางสังคมเศรษฐกิจและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนย่านท่าวัง “การเข้าถึงและการคมนาคม” จากการเข้าถึงในรูปแบบการสัญจรเส้นทางน้ำ โดยใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทาง เปลี่ยนเป็นรูปแบบราง และถนนตามลำดับ ทำให้เกิดความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายใน และภายนอก เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เกิดแหล่งงาน และแหล่งที่พักอาศัย และ “แผน และนโยบายที่เกี่ยวข้อง” ที่มีรัฐบาลส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ทั้งทางราง ทางบก และทางอากาศ ตามลำดับ ทำให้เกิดศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ และภาพรวมของเมือง รวมถึงรองรับการพัฒนาในระดับภูมิภาค ส่วนปัจจัยรอง คือ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ “รูปแบบและประเภทของกิจกรรม” ที่ภายในย่านเป็นแหล่งรวม “กิจกรรมทางการค้า และการบริการ” ที่ให้บริการในรูปแบบที่หลากหลาย ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการรวมตัวกันของกิจกรรมดังกล่าวหนาแน่น จนกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าของเมือง “ด้านความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิต กิจกรรม และการใช้พื้นที่ในชุมชน” อันเกิดจากกิจกรรม “การรวมกลุ่มทางการค้า” ที่ถ่ายทอดโดยตรงจากวิถีชีวิตความเป็นอยู่ และการใช้พื้นที่ของคนภายในย่านที่มีความหลากหลายกระจายอยู่ในพื้นที่ของคนในชุมชน รวมถึง “การเข้ามาลงทุนของธุรกิจการค้าขนาดใหญ่” ซึ่งเป็นการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการเติบโตของย่าน ดังนั้นกล่าวได้ว่า ปัจจัยทั้งทางกายภาพ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ และปัจจัยทางสังคม ล้วนส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวัง ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าแก่ของเมืองนครศรีธรรมราช ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เพียงแต่แตกต่างกันในระดับความเข้มของการเป็นปัจจัยหลัก หรือปัจจัยรอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา

ตารางที่ 5 สรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านท่าวังในแต่ละช่วงเวลา

ช่วงเวลาที่ 1: ยุคเริ่มต้นทางการค้า ของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2354 - พ.ศ. 2456)	ช่วงเวลาที่ 2: ยุครุ่งเรืองทางการค้า ของย่านท่าวัง (พ.ศ. 2357 - พ.ศ. 2497)	ช่วงเวลาที่ 3: ยุคปัจจุบันของย่าน ท่าวัง (พ.ศ. 2498 - พ.ศ. 2559)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การตั้งถิ่นฐานของผู้คนตามสองฟากฝั่งคลองท่าวัง</li> <li>• คลองท่าวัง ใช้เป็นหลักในการเดินทาง โดยใช้เรือเป็นพาหนะ เช่น เรือพาย เรือกำปั่น สำเภาจีน ฯลฯ และมีเส้นทางเกวียนระยะทางสั้น</li> <li>• เจ้าพระยานครศรีธรรมราชปราบปรามหัวเมืองมลายูได้และเจรจากับทางฝ่ายบริษัทอังกฤษ ทำให้หัวเมืองสวามีภักดิ์และเข้ามาติดต่อกับค้าขาย</li> </ul> <p>“ทำเลที่ตั้งและการตั้งถิ่นฐาน การเข้าถึงและการคมนาคมขนส่ง”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมทางบก (รถไฟ)</li> <li>• ภายหลังมีถนนราชดำเนิน สะพานราเมศวร์ และนโยบายรัชกาลที่ 5 ในการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ ที่ทำให้เกิดสถานีรถไฟบ้านนอกโคก</li> <li>• การรวมกลุ่มของคนในชุมชน ในลักษณะการประกอบกิจการ การอยู่อาศัยการค้าและบริการ</li> </ul> <p>“การเข้าถึงและการคมนาคมขนส่ง”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมทางบก(ถนน)</li> <li>• ใช้เส้นทางถนนเป็นหลัก และมีการคมนาคมทางอากาศ</li> <li>• การรวมกลุ่มของคนในชุมชน ส่วนใหญ่เน้นการรวมกลุ่มทางการค้า</li> <li>• โครงการการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ทางบกเป็นโครงการขยายช่องจราจร ทางราง คือ โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้-ทุ่งสง และทางอากาศ คือ อาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2</li> </ul> <p>“การเข้าถึงและการคมนาคมขนส่ง”</p>

ที่มา: ผู้วิจัย, 2559

ผลจากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการประกอบการพัฒนาพื้นที่ของย่านท่าวังแล้ว ยังเป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อสร้างความเข้าใจถึงพื้นที่ และนำไปประยุกต์ใช้ในการวางแผน รวมถึงเป็นประโยชน์ต่อย่านอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงหรือประสบปัญหาที่คล้ายกับย่านท่าวัง เพื่อที่จะนำไปประกอบการวางแผนการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ท่าวังในอนาคตต่อไป

### เอกสารอ้างอิง

- กฤตพร หัวเจริญ. 2558. การเปลี่ยนแปลงเพื่อการคงอยู่ของตลาดชุมชนริมน้ำบริเวณริมแม่น้ำท่าจีนกรณีศึกษาจังหวัดสุพรรณบุรี นครปฐม และสมุทรสาคร. วารสารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล., 17(21): 28-42.
- กาญจนา แก้วพึ้ง และกฤตพร หัวเจริญ. 2554. ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดและเปลี่ยนแปลงของย่านตลาดกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร. วารสารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล., 13(31): 88-96.
- โกมล มั่งศรี. 2558. เมืองคอน. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <http://www.gotonakhon.com/>. [15 กันยายน 2558]
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. 2536. การตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ทฤษฎี และแนวปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- น้อม อุปรมัย. 2526. “น้อมรำลึก” อนุสรณ์ในงานพระราชเพลิงศพนายน้อม อุปรมัย. กรุงเทพฯ: วัฒนาพานิช.
- นำพวลย์ กิจรักษ์กุล. 2528. ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- ยงยุทธ รัตนสิริ ให้สัมภาษณ์, 6 มกราคม 2559. ฅัฏฐนิช จักรูญโรจน์ ผู้สัมภาษณ์. ความเป็นมาท่าวัง. หจก.นครรัตนศิลา และเหมืองหิน.
- เพ็ญพรรณ วิศิษฐากุล และกฤตพร หัวเจริญ. 2556. ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดและเปลี่ยนแปลงของตลาดระแหง จังหวัดปทุมธานี. วารสารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล., 15(16): 74-88.
- วิรัตน์ ธีระกุล. 2521. ชีวิตไทยปักษ์ใต้. นครศรีธรรมราช: วิทยาลัยครูนครศรีธรรมราช.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา หรือทำซ้ำอย่างอื่นถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศุภีมา น (นฤมล) วงศ์สุภาพ. 2547. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง เมืองหาดใหญ่ คนจีนกับการสร้างเมืองการค้า  
ในภาคใต้. สงขลา: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

สุธรรม ชยันต์เกียรติ ให้สัมภาษณ์, 7 มกราคม 2559. ภัฏฐนิช จำรูญโรจน์ ผู้สัมภาษณ์. ความเป็นมาท่าวัง. ร้านโกโก้.  
เสน่ห์ ญาณสาร. 2542. ภูมิศาสตร์เมือง. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

อนิตา ดันเองชวน. 2557. การสำรวจและประเมินสภาพอาคารตึกแถวเก่าแก่ในย่านประวัติศาสตร์ชุมชนท่าวัง  
นครศรีธรรมราช. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์.

อุษณีย์ อังสุวรรณากุล ให้สัมภาษณ์, 27 ธันวาคม 2558. ภัฏฐนิช จำรูญโรจน์ ผู้สัมภาษณ์. ความเป็นมาท่าวัง. สำนักงาน  
สาธารณสุขจังหวัดนครศรีธรรมราช.

Constantinos A. Doxiadis. 1976. **Action for Human Settlements**. Greece: Athens Centern of Ekistics.

Robinson. H. 1972. **Geography for Business Studies**. London: Macdonald & Evan Ltd.

Keeble, L. 1972. **Principles and practice of town and country planning**. London: The Estates Gezatte.

Proudfoot, M. J. 1937. **City Retial Structure**. New York: McGraw-Hill.

Rapoport, A. 1994. **An Companion Encyclopedia of Anthropology: Humanity, Culture and Social Life**.  
New York: Routledge.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา อ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้  
วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล.