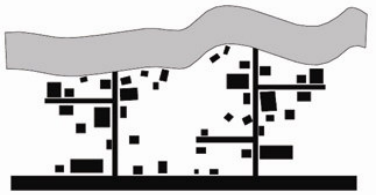
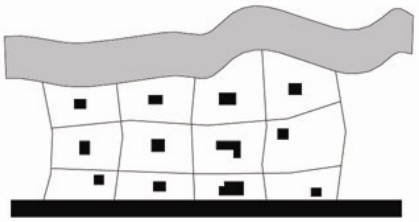
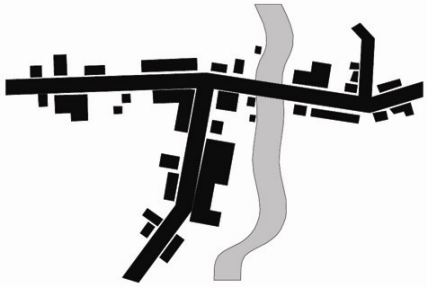
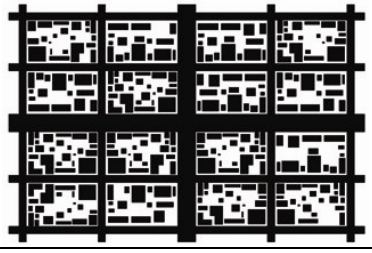
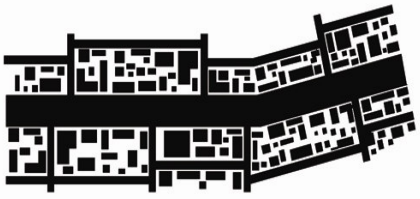
ตารางที่ 2.1 วิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานของเมือง

รูปแบบ	ภาพประกอบ	รายละเอียด
การตั้งถิ่นฐานแบบไม่มีการวางแผนล่วงหน้า		การตั้งถิ่นฐานแบบกระจุก (Clustered Settlement) ตั้งอยู่บริเวณริมถนน แม่น้ำ รวมตัวเป็นชุมชนเกษตรกรรม
		การตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย (Isolated Settlement) กระจายตัวตามขนาดที่ดิน มีศูนย์กลางร่วมกัน เช่น วัด ตลาด โรงเรียน เป็นต้น
		การตั้งถิ่นฐานตามแนวเส้นทางคมนาคม (Liner Settlement) ขยายตัวตามเส้นทางคมนาคม ถนน แม่น้ำ บริเวณทางแยกรวมตัวเป็นกลุ่มการค้า โดยมีพื้นที่โล่งด้านหลังอาคารเป็นพื้นที่เกษตรกรรม
การตั้งถิ่นฐานแบบวางแผนล่วงหน้า		การตั้งถิ่นฐานแบบวงกลม (Radial Settlement) มีการใช้ที่ดินย่านธุรกิจกลางเมืองกระจายความหนาแน่นตามรัศมีโดยใช้ถนนสายหลักเป็นแกนสัญจรเชื่อมต่อด้วยถนนสายรองเป็นวงแหวน
		การตั้งถิ่นฐานแบบกริด (Gridiron Plan Chequerboard) โดยใช้ถนนสายหลักในการเชื่อมต่อกับพื้นที่รอบนอกแบ่งพื้นที่ด้วยถนนสายรองแบบ Block
		การตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของเส้นทางคมนาคม (Liner Town) กำหนดที่ดินรูป Block สำหรับเมืองขนาดเล็กที่มีประชากรประมาณ 20,000 คน

ที่มา: สรุปแนวความคิดจาก สาริยา (2540), กมลรัตน์ (2546), ปรัชญา (2548)

2. <u>ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เมือง</u>

จากการศึกษาแนวความคิดของมานพ พงศทัต (2527) ทางด้านการขยายตัวของพื้นที่เมือง สามารถแยกปัจจัยสำคัญได้ดังต่อไปนี้

2.1 การเพิ่มขึ้นของประชากร ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับที่อยู่อาศัย แหล่งงานและการสร้างกิจกรรมใหม่ๆ ของพื้นที่เมือง เช่น ย่านพาณิชยกรรม ย่านการค้าสถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น

2.2 การให้บริการด้านการคมนาคมและการเข้าถึง เส้นทางคมนาคมขนส่งแบบหนึ่งหรือหลายๆประเภทมารวมตัวกัน สถานที่นั้นจะเป็นศูนย์กลางกิจกรรม (Node) ในกรณีที่กิจกรรมนั้นอยู่ใจกลางเมือง มีการขนส่งหลายรูปแบบพื้นที่นั้นจะเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของเมือง (Central Business District)

2.3 การควบคุมของภาครัฐ โดยการกำหนดข้อบังคับต่างๆ ของภาครัฐขึ้นมาควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ข้อกำหนดผังเมืองรวม กฎหมายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น เพื่อเป็นแนวทางชี้นำการพัฒนาของภาคเอกชน

2.4 ราคาที่ดิน ราคาที่ดินสูงก่อให้เกิดกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ดินต่ำก่อให้เกิดกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้นพื้นที่ใกล้ศูนย์กลางเมืองที่มีราคาที่ดินสูงย่อมมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่นกว่าพื้นที่รอบนอกของเมือง

จากการศึกษาวิวัฒนาการและการพัฒนาเมือง พบว่าในพื้นที่เขตบางรักมีการขยายตัวของเมืองโดยขาดการวางแผนอย่างเป็นรูปธรรมก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานที่มีลักษณะอาคารเป็นตึกแถวสลับกับบ้านเดี่ยวพักอาศัยขยายตัวในแนวราบตามแนวถนนสายหลักและถนนสายรอง (Liner Settlement) ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์และถนนสี่พระยา เพื่อสะดวกต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางติดต่อกับพื้นที่ภายในของพื้นที่เขตพระนคร (ภาพที่ 2.1) จากลักษณะทางกายภาพของเขตบางรักที่มีเส้นทางการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำเริ่มต้นจากการตัดถนนเจริญกรุงและถนนพระรามที่ 4 ใน ปี พ.ศ. 2400 เพื่อเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าของชาวตะวันตกส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ย่านพักอาศัยและย่านการค้า (สราวุธ ฉัตรเดชา, 2543)

สัญลักษณ์	ประเภท
■	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร
∿	โครงข่ายถนน
□	พื้นที่โล่ง

ภาพที่ 2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2475
ที่มา: แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมแผนที่ทหาร (2475)

แนวความคิดและทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางคมนาคมกับการพัฒนาเมือง

เส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยที่สำคัญส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปร่างและทิศทางการขยายตัวของพื้นที่เมืองโดยทั่วไปพื้นที่เมืองจะขยายตัวไปตามแนวราบจากศูนย์กลางเมืองไปสู่พื้นที่ชนบทในแนวเส้นตรง (Ribbon Development) นอกจากนี้เส้นทางคมนาคมที่สะดวกและมีประสิทธิภาพยังเป็นแรงดึงดูดประชากรจากภายนอกเข้ามาพักอาศัยและทำงานในพื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบย่านที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรมและย่านอุตสาหกรรม เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเกิดการพัฒนาพื้นที่จากชุมชนขนาดเล็กพัฒนาจนเป็นพื้นที่เมือง (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527)

1. <u>การจำแนกประเภทของถนนในเมือง</u>

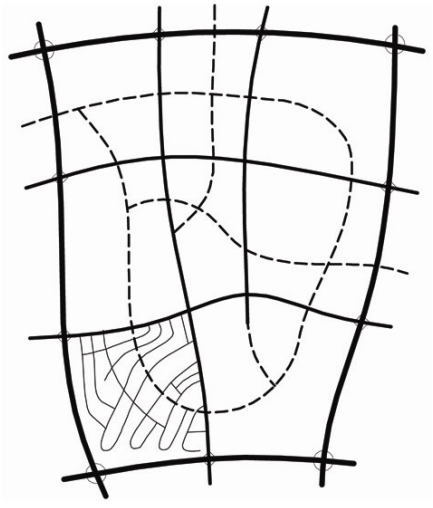
การจำแนกระบบโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่เมือง (ภาพที่ 2.2) ตามลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันเพื่อให้เหมาะสมกับขนาดของเมืองและสอดคล้องกับปริมาณจราจร กรมผังเมืองได้มีการเสนอแบ่งประเภทของถนนออกเป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้ (กรมผังเมือง, ม.ป.ป.)

1.1 ถนนสายประธานหรือทางด่วน (Expressway) ออกแบบเพื่อเป็นถนนที่ใช้เดินทางเข้า - ออกจากเมืองหรือเดินทางผ่านเมือง เขตทางกว้างไม่ต่ำกว่า 60 เมตร มีการควบคุมการเข้า - ออกของเส้นทาง (Access Control) เพื่อไม่ให้เกิดทางแยก ทางร่วมอยู่ใกล้เกินกว่า 1,500 เมตร

1.2 ถนนสายหลัก (Major Arterial) ทำหน้าที่กระจายการจราจรจากถนนสายประธานไปสู่พื้นที่เมือง เช่นย่านพาณิชยกรรม ย่านพักอาศัย เป็นต้น

1.3 ถนนสายรอง (Collector Street) ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย เข้าด้วยกัน และกระจายปริมาณการจราจรภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง

1.4 ถนนสายย่อย (Local Street) ทำหน้าที่ให้บริการเข้าถึงพื้นที่อยู่อาศัยโดยตรงเชื่อมต่อกับถนนสายรอง ไม่มีการควบคุมการเชื่อมต่อโดยส่วนใหญ่ปลายถนนจะเป็นทางตัน

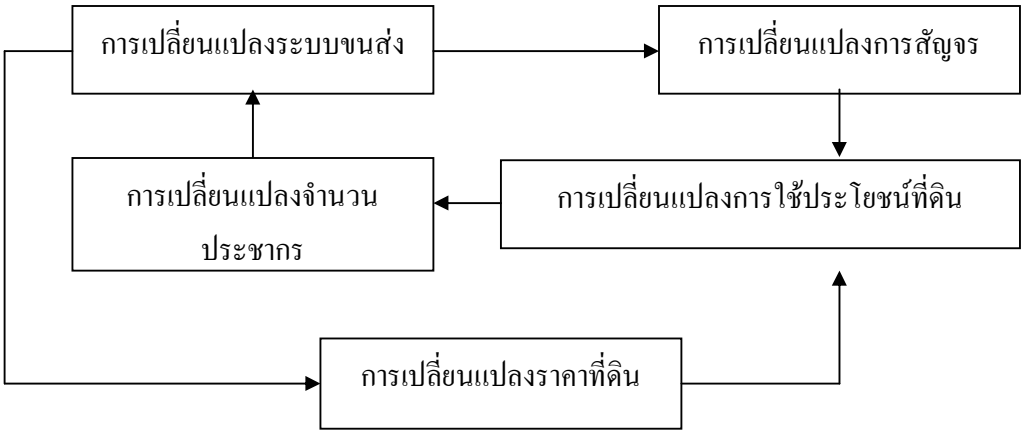


สัญลักษณ์	ประเภท
	ถนนสายประธาน
	ถนนสายหลัก
	ถนนสายรอง
	ถนนสายย่อย

<u>ภาพที่ 2.2</u> รูปแบบระบบโครงข่ายถนนในเมือง
ที่มา: กรมผังเมือง (ม.ป.ป.)

2. <u>ความสัมพันธ์ระหว่างระบบโครงข่ายคมนาคมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง</u>

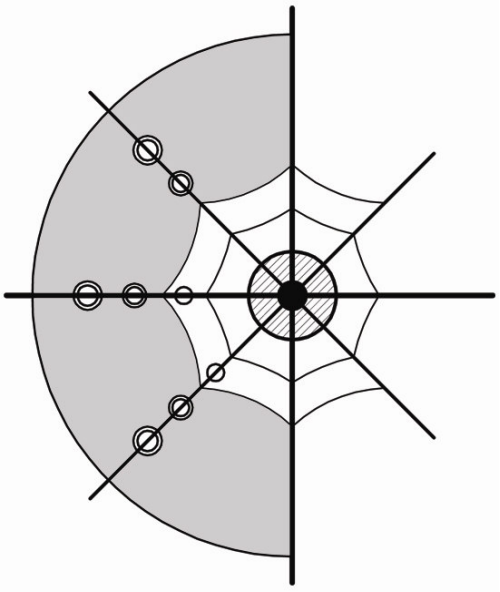
ความสัมพันธ์ระหว่างระบบโครงข่ายคมนาคมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองนอกจากจะมีความเกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่มีความแตกต่างกันทางด้านวัฒนธรรม ความเชื่อ อาชีพแล้ว การติดต่อปฏิสัมพันธ์ของคนในเมืองการพึ่งพากันระหว่างสาขาอาชีพและกลุ่มสังคม โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยหลักในการเคลื่อนย้ายแรงงาน การขนส่งสินค้าและปัจจัยการผลิตระหว่างส่วนต่างๆ ของเมือง ดังนั้นการคมนาคมขนส่งและการพัฒนาเมืองจึงมีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อกัน เมื่อปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเกิดการเปลี่ยนแปลงจะส่งผลกระทบต่ออีกปัจจัยหนึ่งตามไปด้วย จากการศึกษาอิทธิพลของถนนวงแหวนรอบนอกและถนนรัตนาธิเบศร์ต่อพื้นที่ฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร (กมลรัตน์ บำรุงตน, 2546) พบว่าการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทำให้ราคาที่ดินในบริเวณที่ถนนตัดผ่านเพิ่มมากขึ้น เนื่องมาจากความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่สูงขึ้น ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชนที่ดินจากรูปแบบเกษตรกรรมกลายเป็นพาณิชยกรรมและพักอาศัย การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรเพื่อเข้าสู่แหล่งงาน และย่านที่พักอาศัย นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของถนนสายรองและถนนสายย่อยเพื่อเข้าถึงพื้นที่ภายในย่าน เป็นการเชื่อมโยงซึ่งกันและกันของระบบโครงข่ายคมนาคมกับการพัฒนาเมือง (ภาพที่ 2.3) การเปลี่ยนแปลงนี้จะเกิดขึ้นต่อเนื่อง และพยายามปรับตัวให้อยู่ในภาวะสมดุลจนกระทั่งเกิดภาวะคงตัวภายใต้สถานการณ์รูปแบบใหม่ในที่สุด



<u>ภาพที่ 2.3</u> ความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมขนส่งกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน
ที่มา: กมลรัตน์ (2546)

3. <u>การขยายตัวของเมืองจากการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่ง</u>

การขยายตัวของเมืองในย่านศูนย์กลางธุรกิจมีลักษณะเป็นวงกลมโดยมีการขยายตัวออกไปสู่พื้นที่โดยรอบ ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น รถไฟ ทางด่วน ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เป็นต้น ทำให้การขยายตัวของเมืองเปลี่ยนแปลงไปตามแนวยาวของเส้นทางคมนาคมโดยเกิดการขยายตัวตามจุดตัดของถนนเปลี่ยนเป็นชุมชนใหม่รอบศูนย์กลางเมือง (ภาพที่ 2.4) การพัฒนาของพื้นที่เพิ่มมากขึ้นเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยรอบบริเวณชุมชนชานเมืองถูกกลืนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเมืองโดยพื้นที่ว่างภายในระหว่างถนนจะค่อยๆพัฒนาและเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่เมืองในที่สุด (กมลรัตน์ บำรุงตน, 2546)



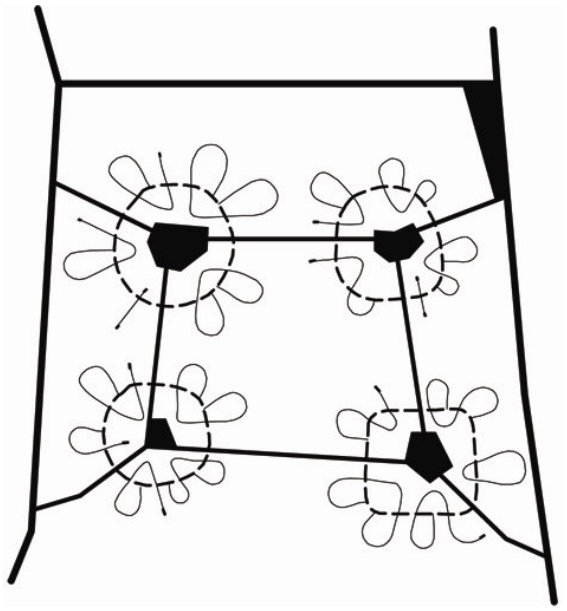
สัญลักษณ์	ประเภท
	ย่านศูนย์กลางธุรกิจกลางเมือง
	เมืองก่อนการมียานพาหนะที่มีเครื่องยนต์
	เส้นทางคมนาคมขนส่งที่แผ่ออกจากศูนย์กลาง
	ชุมชนชานเมืองบริเวณสถานีรถไฟและสถานีขนส่งสำคัญ
	ชุมชนชานเมืองที่ถูกกลืนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เมือง
	บริเวณที่เจริญขึ้นเมื่อมีการใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะ

<u>ภาพที่ 2.4</u> การพัฒนาเมืองตามการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่ง
ที่มา: กมลรัตน์ (2546)

4. <u>ความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมขนส่งกับย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม</u>

ย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม (Central Business District) เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะรูปแบบของการคมนาคมขนส่ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว โดยมากตั้งอยู่บริเวณที่ที่เข้าถึงได้สะดวกที่สุดในรัศมีของจุดที่ใช้การเดินทางน้อยที่สุด (Point of Minimum Appregate Travel) เมื่อ

เปรียบเทียบกับการกระจายตัวของประชากรในพื้นที่เข้าหาจุดศูนย์กลางเมือง (จุมพล หมอยาดี, 2539) โดยสิ่งสำคัญที่จำเป็นต้องคำนึงถึงคือความสะดวกในการเข้าใช้พื้นที่ของรถยนต์ และผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ เช่น รถประจำทาง รถไฟฟ้า เรือโดยสาร เป็นต้น สำหรับรูปแบบถนนในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมจะมีลักษณะเป็นถนนวงแหวน ที่เชื่อมโยงระหว่างถนนรัศมี ทำให้มีทางเลือกในการเข้าใช้พื้นที่มากขึ้น (ภาพที่ 2.5) นอกจากนี้ในพื้นที่ย่านยังมีปริมาณการจราจรการสัญจรทางเท้า ร้านค้าปลีก แผงลอยที่มีอยู่อย่างหนาแน่น จำเป็นต้องกำหนดขนาดของถนนทางเดินเท้า และที่จอดรถ การบริการขนส่งมวลชนสำหรับประชากรที่ทำงานภายในย่านอย่างเพียงพอ และสะดวกสบาย (Chapin, 1972)



สัญลักษณ์	ประเภท
	พื้นที่พาณิชยกรรม
	ถนนสายประธาน
	ถนนสายหลัก
	ถนนสายรอง
	ถนนสายย่อย

ภาพที่ 2.5 รูปแบบการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนบริเวณย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม
ที่มา: Chapin (1972)

5. โครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตบางรัก

เขตบางรักมีพัฒนาการของระบบโครงข่ายคมนาคมอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ยุคเริ่มต้นของการพัฒนาพื้นที่ โดยการใช้ระบบการคมนาคมควบคู่กันระหว่างเส้นทางคมนาคมทางบกจากถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนพระรามที่ 4 ถนนเจริญกรุง ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ เป็นต้น ควบคู่กับการสัญจรทางน้ำซึ่งเขตบางรักมีพื้นที่ด้านตะวันออกติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา (จำนรรจา ชัยโชณิชย์, 2532) ต่อมาการพัฒนาของพื้นที่จากชุมชนเกษตรกรรมและย่านที่พักอาศัยเป็นพื้นที่ย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมของ

กรุงเทพฯ ที่ต้องการระบบโครงข่ายคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ส่งผลทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบการสัญจรในพื้นที่เพิ่มขึ้นเกิดเป็นโครงข่ายคมนาคม ประกอบด้วย ระบบโครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ (ภาพที่ 2.6) (สำนักงานเขตบางรัก, 2539) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 ระบบโครงข่ายถนน

5.1.1 ถนนสายประธาน (Expressway) ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ผ่านพื้นที่ในแนวเหนือใต้โดยมีทางขึ้น-ลงบริเวณถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ และถนนพระรามที่ 4

5.1.2 ถนนสายหลัก (Major Arterial) ได้แก่ ถนนพระรามที่ 4 ถนนสาทร ถนนเจริญกรุง ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ลักษณะโครงข่ายของถนนสายหลักในพื้นที่จะเป็นกรอบ (Block) หรือวงแหวนตามแนวความคิดของ Chapin (1972) ล้อมรอบพื้นที่ยกเว้นทิศตะวันตกของย่านบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

5.1.3 ถนนสายรอง (Collector Street) ได้แก่ ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยาและถนนมหาพฤฒาราม ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายหลักในพื้นที่และกระจายการจราจรเข้าสู่ถนนสายย่อยหรือถนนซอยต่อไป

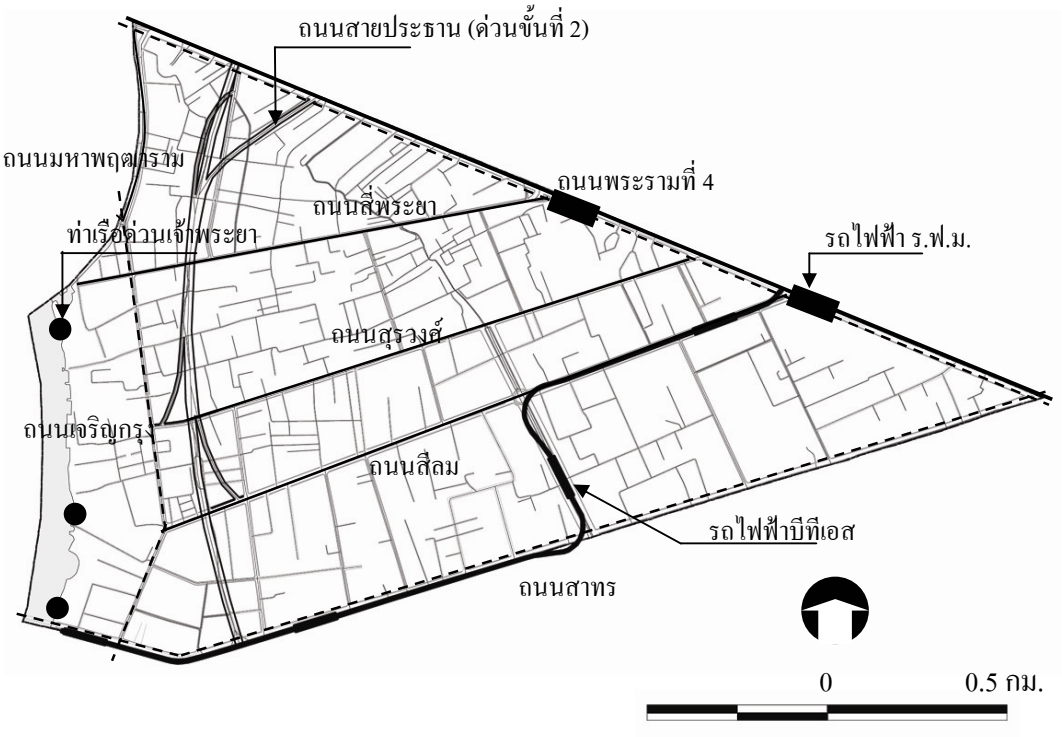
5.1.4 ถนนสายย่อยหรือถนนซอย (Local Street) เป็นถนนซอยหรือตรอก ที่มีความกว้างตั้งแต่ 5.00 - 16.00 เมตร และบางส่วนเป็นซอยตันทำหน้าที่เข้าสู่พื้นที่ภายในย่านที่พักอาศัยและย่านการค้า เช่น ถนนสุรศักดิ์ ถนนมเหศักดิ์ ถนนนเรศ ถนนธนิยะ ซอยพัฒพงษ์ เป็นต้น

5.2 ระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ

5.2.1 ระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้ามหานคร ที่เป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่มีความสามารถในการขนถ่ายประชากรมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ เช่น รถประจำทาง รถตู้ รถรับจ้าง เป็นต้น ส่งผลให้การเดินทางเข้ามาทำงานของประชากรกลางวันในพื้นที่สะดวกขึ้นก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจรจากรถยนต์ส่วน

บุคคลมาเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ต้องการใช้พื้นที่โล่งทางเดินเท้าและพื้นที่โล่งสำหรับการเปลี่ยนถ่ายระบบสัญจรสร้างความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งของย่านมากขึ้น

5.2.2 ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถประจำทาง รถสองแถว รถตู้โดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง เรือด่วนเจ้าพระยา เรือข้ามฝากจากฝั่งธนบุรี ที่มีหน้าที่ในการขนส่งประชากรเข้าสู่ภายในพื้นที่และเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอก



สัญลักษณ์	ประเภท	สัญลักษณ์	ประเภท
	ถนนสายหลัก		ถนนสายประธาน
	ถนนสายรอง		ท่าเรือโดยสาร
	ถนนสายย่อย		ระบบขนส่งมวลชน

ภาพที่ 2.6 โครงข่ายเส้นทางคมนาคมเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

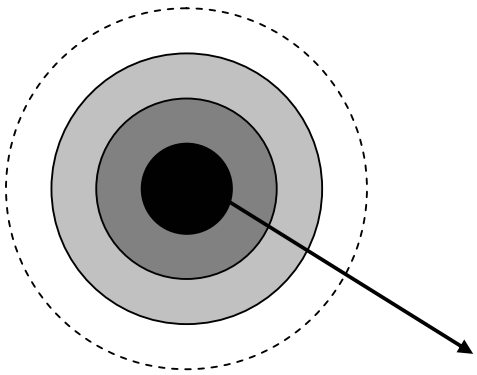
จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางคมนาคมกับการพัฒนาเมือง พบว่าในพื้นที่เขตบางรักมีการแบ่งระบบโครงข่ายถนนตามความสำคัญได้แก่ ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนน

สายรองและถนนสายย่อยในพื้นที่แต่ยังขาดการเชื่อมต่อการใช้งานตามลำดับความสำคัญ เช่น การใช้ถนนสายย่อยบางสายเป็นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนหลักเข้าด้วยกันหรือการใช้ถนนสายรองเชื่อมต่อกับถนนสายประธาน (ทางด่วน) เป็นต้น ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษา

แนวความคิดและทฤษฎีการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม

1. รูปแบบการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวคิดของ Von Thunen

การพัฒนาพื้นที่เมืองในรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยทั่วไปมีลักษณะเป็นวงกลมขยายตัวไปสู่พื้นที่โดยรอบ (Urban Growth Area) จากการประยุกต์แนวความคิดของ Von Thunen เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้า แสดงให้เห็นถึงการแบ่งแยกระหว่างสถานที่ทำงาน และที่อยู่อาศัยในรูปแบบ Concentrict Zone (ภาพที่ 2.7) ที่กำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นส่วนๆ โดยมีทิศทางการเติบโตของเมืองจากพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณย่าน พาณิชยกรรมหลักของเมือง ที่มีความสามารถในการเข้าถึงได้สะดวก มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่น ที่ดินมีราคาสูง และเบาบางลงเมื่อเดินทางออกจากศูนย์กลางเมือง (สาริยา ศรีเชื้อ, 2540)



สัญลักษณ์	ประเภท
●	Central Business District
●	Zone of Transition
○	Suburban Zone
◌	Rural-Urban Fringe

ความสามารถในการเข้าถึง ราคาที่ดินและความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินลดลงเมื่อระยะทางห่างออกจากจุดศูนย์กลางเมืองไปสู่พื้นที่ชนบท

ภาพที่ 2.7 รูปแบบการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการประยุกต์แนวความคิดของ Von Thunen
ที่มา: สาริยา (2540)

2. <u>องค์ประกอบที่แสดงความเป็นพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมือง</u>

การศึกษาแนวความคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านพาณิชยกรรม เพื่อนำมาเปรียบเทียบหาปัจจัยที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบที่เป็นตัวกำหนดถึงความเป็นพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักของเมือง (ตารางที่ 2.2) โดยสามารถสรุปปัจจัยได้ดังต่อไปนี้

2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานและหนาแน่น เนื่องจากพื้นที่ตั้งมีความเป็นศูนย์กลาง (Centrality) การพัฒนาเริ่มต้นตั้งแต่ยุคแรกของพื้นที่ย่าน เป็นที่รวมกิจกรรมของเมืองหลากหลายรูปแบบ เช่น ร้านค้า สำนักงาน อุตสาหกรรมเบา โกดัง อาคารชุด สถานที่ราชการ แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527)

2.2 ศูนย์กลางการค้าและบริการทั้งภายในพื้นที่ย่านและภายนอก เนื่องจากพื้นที่ตั้งเป็นหัวใจของกิจการค้าขายในเมือง เป็นศูนย์รวมของร้านค้าขายปลีกขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ร้านอาหาร ธุรกิจบริการ ห้างสรรพสินค้า โรงแรม (กมลรัตน์ บำรุงตน, 2546)

2.3 ศูนย์รวมพลังทางเศรษฐกิจของเมือง เป็นสถานที่ตั้งของสถาบันการเงิน ธนาคาร สำนักงานทางธุรกิจที่สำคัญระดับภูมิภาค ศูนย์รวมแหล่งงานสร้างแรงดึงดูดประชากรจากภายนอกเข้าสู่พื้นที่ย่าน (สาริยา ศรีเชื้อ, 2540)

2.4 สถานที่รวมชุมทางหลักของระบบคมนาคมขนส่งของเมืองเอื้ออำนวยต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า ตั้งแต่ทางเดินเท้า รถยนต์ส่วนตัว รถราง รถไฟ ท่าเรือ โครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ฯลฯ โดยส่วนใหญ่ในพื้นที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ส่งผลให้กระทบต่อการสัญจร (UrbanZones Online, 1998)

2.5 ราคาที่ดินในพื้นที่ย่านมีราคาสูง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของกิจกรรมประเภทศูนย์การค้า สำนักงาน ธนาคาร สถาบันการเงิน เป็นกิจกรรมที่สามารถสร้างผลกำไรทางด้านเศรษฐกิจได้สูงกว่ากิจกรรมประเภทอื่น ประกอบกับเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวกและหลากหลาย ส่งผลต่อราคาที่ดินให้มีราคาสูงกว่าพื้นที่อื่นๆ ในเมือง (UrbanZones Online, 1998)

2.6 การขยายตัวของพื้นที่อยู่ในแนวดิ่ง (Vertical Potential) ผลต่อเนื่องจากราคาที่ดินในย่านมีราคาสูง การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอยู่อย่างจำกัดอย่างคุ้มค่า ส่งผลต่อการขยายตัวของพื้นที่ ในแนวดิ่งเกิดเป็นอาคารสูงเต็มพื้นที่ (อำไพวรรณ สีหนาทกถากุล, 2530)

2.7 แนวโน้มประชากรกลางวันเพิ่มขึ้น ประชากรกลางคืนลดลง เนื่องจากความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการเงิน การค้า และบริการของเมือง เกิดเป็นแหล่งงานที่สำคัญสร้างแรงดึงดูดประชากรจากภายนอกเข้ามาทำงานในพื้นที่ในเวลากลางวัน ตรงข้ามประชากรในพื้นที่ย้ายออกเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร และความแออัดในพื้นที่เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Chapin, 1972)

<u>ตารางที่ 2.2</u> สรุปแนวความคิดขององค์ประกอบความเป็นพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักของเมือง

แนวความคิดและงานวิจัย	ปัจจัยบ่งชี้							
	การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน	ศูนย์กลางการค้าและบริการ	ศูนย์รวมพลังทางเศรษฐกิจ	สถานที่รวมชุมทางหลักของระบบคมนาคม	ราคาที่ดินในพื้นที่ย่านมีราคาสูง	การขยายตัวของพื้นที่ในแนวดิ่ง	แนวโน้มประชากรกลางวันเพิ่มขึ้น ประชากรกลางคืนลดลง	
1. ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527	⊙	⊙	⊙					
2. กมลรัตน์ บำรุงตน, 2546	⊙	⊙	⊙					
3. สาริยา ศรีเชื้อ, 2540	⊙	⊙	⊙				⊙	
4. Urban Zones Online, 1998	⊙		⊙	⊙		⊙		
5. อำไพวรรณ สีหนาทกถากุล, 2530					⊙	⊙		
6. Chapin, 1972		⊙	⊙				⊙	

3. <u>ลักษณะการใช้ที่ดินในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม</u>

Herbert และ Thomas ได้อธิบายเกี่ยวกับโครงสร้างของกิจกรรมภายในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมโดยแบ่งองค์ประกอบของพื้นที่ย่านออกเป็น 6 ส่วน (สาริยา ศรีเชื้อ, 2540) ได้แก่

3.1 ย่านการค้าปลีกหลัก เป็นย่านที่เข้าถึงได้สะดวกที่สุด มีกิจกรรมเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจประเภทขายสินค้าและบริการขนาดใหญ่ ให้บริการแก่คนภายในย่านและภายนอก ได้แก่ ร้านค้าส่งขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

3.2 ย่านการค้าปลีกรอง เป็นย่านที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้กับย่านการค้าปลีกหลัก ขายสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะน้อยกว่า ให้บริการแก่คนบางกลุ่มที่อาศัยภายในย่านเป็นส่วนใหญ่

3.3 ย่านสำนักงานการค้า เป็นที่ตั้งของสถาบันการเงินต่างๆ เช่น ธนาคาร ร้านแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สำนักงานบริษัทประกันภัย เป็นต้น มักพบอยู่บริเวณด้านใดด้านหนึ่งของย่านการค้าปลีกหลัก

3.4 ย่านโรงแรม และบันเทิง มักตั้งอยู่บริเวณมุมใดมุมหนึ่งของศูนย์กลางย่านและติดต่อกับย่านการค้าปลีกหลัก ย่านการค้าปลีกรอง ย่านสำนักงานการค้าและย่านค้าส่ง กิจกรรมนี้ได้แก่ โรงแรมขนาดใหญ่ โรงละคร โรงภาพยนตร์ ภัตตาคาร เป็นต้น

3.5 ย่านการค้าส่ง และคลังสินค้า ย่านนี้มักตั้งอยู่ในเขตที่มีสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ใกล้สถานีปลายทางของการขนส่ง ภายในประกอบด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมขนาดเล็ก หรืออุตสาหกรรมเบาปะปนอยู่ด้วย

3.6 ย่านบริหาร มักตั้งอยู่ใกล้บริเวณย่านการค้าปลีกหลัก เป็นกิจกรรมที่ไม่ต้องพึ่งพาตลาดการค้า แต่ต้องการพื้นที่ที่มีการเข้าถึงสะดวกและมีที่จอดรถเพียงพอ ประกอบด้วยอาคารราชการไปรษณีย์ ศูนย์กลางการบริหาร เป็นต้น

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมพบว่า พื้นที่เขตบางรักมีการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินตั้งแต่ยุคเริ่มต้นของกรุงเทพฯ และเป็นศูนย์รวมพลังทางเศรษฐกิจที่สำคัญเป็นสถานที่ตั้งของย่านการค้า การเงิน การธนาคารและการลงทุนมีลักษณะ

การขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารในแนวดิ่ง (Vertical Potential) ประกอบด้วยอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรมและสถาบันการเงินเป็นอาคารที่มีอัตราส่วนพื้นที่ใช้งานที่ดินต่อพื้นที่ดินสูง (FAR) ทำให้มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรกลางวันในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โล่ง

1. การแบ่งประเภทและหน้าที่ของพื้นที่โล่งในชุมชนเมือง

พื้นที่โล่งในเมือง (Urban Open Space) หมายถึง พื้นที่ทั้งหมดที่อยู่นอกเหนือจากบริเวณอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง (Built Up Area) ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ทางเดินเท้า ถนน พื้นดิน แหล่งน้ำ พื้นที่ระหว่างอาคารกับอาคาร สวนสาธารณะ ฯลฯ จากการศึกษาพบว่ามีการแบ่งพื้นที่โล่งแบ่งออกเป็น 2 ชนิดได้แก่ พื้นที่โล่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เช่น แม่น้ำ ป่าไม้ ทุ่งหญ้า เป็นต้น และพื้นที่โล่งที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างของมนุษย์ เกิดจากความต้องการทางด้านสังคมและวัฒนธรรมเฉพาะของพื้นที่ เช่น ตลาด ลานกิจกรรม สวนสาธารณะ ทางเดิน ลานโล่งหน้าอาคาร ฯลฯ (Kato, 1993) นอกจากนี้พื้นที่โล่งยังมีหน้าที่และความสำคัญจำเป็นต่อวิถีชีวิตของคนที่อยู่รวมกันในเมืองหลายประการ (ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว, 2536) ได้แก่

1.1 พื้นที่โล่งเพื่อการค้า เป็นสถานที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า และบริการ เพื่อการประกอบธุรกิจ เป็นพื้นที่ตลาดนัด หรือการใช้พื้นที่ทางเดินเท้าริมถนน ตรอก ซอย สำหรับทำการค้า

1.2 พื้นที่โล่งเพื่อการสื่อสาร เป็นสถานที่รวมกิจกรรมทางสังคมเป็นจุดนัดพบ แลกเปลี่ยนข่าวสาร ถ่ายทอดกระจายข่าวของชุมชน การสนทนากลุ่มหรือระหว่างบุคคล

1.3 พื้นที่โล่งเพื่อการนันทนาการ เป็นสถานที่ใช้พักผ่อนในรูปแบบใช้แรง (Active Recreation) และไม่ใช้แรง (Passive Recreation) สำหรับพื้นที่ที่มีประชากรเพิ่มจำนวนมากและมีวิถีชีวิตที่ต้องแข่งขันกับเวลา ต้องการพื้นที่สำหรับพักผ่อนหรือออกกำลังกาย

1.4 พื้นที่โล่งเพื่อตอบสนองต่อความเชื่อและความศรัทธา เป็นพื้นที่โล่งเพื่อประกอบพิธีทางศาสนา หรือกิจกรรมตามความเชื่อของแต่ละพื้นที่

1.5 พื้นที่โล่งเพื่อผลทางด้านการมองเห็นเป็นพื้นที่โล่งเพื่อเน้นความสำคัญของพื้นที่ เช่น พื้นที่โล่งรอบอนุสาวรีย์ พื้นที่โล่งหน้าอาคารในบางครั้งใช้เพื่อรองรับคนจากตัวอาคาร เป็นต้น

2. <u>ปัจจัยที่กำหนดลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม</u>

รูปแบบของพื้นที่โล่งมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับข้อจำกัด และปัจจัยของแต่ละพื้นที่ เช่น ระบบโครงข่ายการคมนาคม รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน จำนวนประชากร รูปร่างและขนาดของพื้นที่ ราคาที่ดิน ฯลฯ สำหรับปัจจัยที่ส่งผลต่อรูปแบบทางกายภาพของพื้นที่โล่งย่านพาณิชยกรรม (August Heckscher, 1997) ได้แก่

2.1 จรรยาบรรณในการประกอบธุรกิจ (Business Ethics) คือ การคำนึงถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อชุมชนและส่วนรวม (Communal Obligations) ในการก่อสร้างอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างของผู้ประกอบการที่เน้นผลตอบแทนทางธุรกิจมากกว่าประโยชน์ส่วนรวม

2.2 ความต้องการแสดงอำนาจและความยิ่งใหญ่ทางธุรกิจ (Imperial Pride) คือ การก่อสร้างอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้าง ที่มีขนาด รูปแบบและความสูง เป็นต้น แสดงถึงความมีอำนาจและความยิ่งใหญ่ทางธุรกิจ ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและพื้นที่โล่งโดยรอบ

2.3 แรงด้านกายภาพทางธรรมชาติ (Natural Physical Force) เป็นความสัมพันธ์ทางกายภาพระหว่างสิ่งก่อสร้างกับพื้นที่โล่ง เช่น อาคารขนาดใหญ่มีพื้นที่โล่งรอบอาคารมากกว่าอาคารขนาดเล็ก ถนนขนาดใหญ่มีพื้นที่โล่งขอบทางเดินมากกว่าถนนตรอกและซอย เป็นต้น

2.4 นโยบายสาธารณะ (Public Policy) ได้แก่ นโยบายภาครัฐที่ออกมาในรูปของกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับการพัฒนาพื้นที่ของภาครัฐและเอกชนในรูปแบบของโครงการต่างๆ เพื่อสาธารณะประโยชน์เป็นสำคัญ เช่น กฎหมายการกำหนดพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อบังคับในการก่อสร้างอาคาร โครงการก่อสร้างถนนหรือระบบขนส่งมวลชน การก่อสร้างสวนสาธารณะ เป็นต้น

2.5 ราคาที่ดิน (Land Cost) เป็นปัจจัยส่งผลกระทบโดยตรงกับลักษณะรูปร่างและขนาดของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างเมื่อที่ดินมีราคาสูง การลงทุนที่คุ้มค่าของผู้ประกอบการที่แสดงออกมาด้วยการใช้ประโยชน์ของพื้นที่อย่างหนาแน่นหรือการก่อสร้างอาคารสูงเพื่อเพิ่มพื้นที่ใช้สอยให้คุ้มค่ามากที่สุดส่งผลกระทบต่อพื้นที่โล่งรอบอาคาร

3. <u>ประเภทพื้นที่โล่งในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม</u>

เมื่อพิจารณาจากปัจจัยดังกล่าวทำให้ลักษณะของพื้นที่โล่งบริเวณย่านพาณิชยกรรมของเมืองมีรูปร่างทางกายภาพ (Spatial Texture) ที่มีขนาดเล็กและอยู่ใกล้ชิดกันมากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่โล่งย่านพักอาศัย เนื่องจากราคาที่ดินที่มีราคาสูง ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางธุรกิจเป็นหลัก นอกจากนี้ย่านที่พักอาศัยยังมีการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ เช่นโรงเรียน โบสถ์ สนามเด็กเล่น ฯลฯ ที่ช่วยเพิ่มสัดส่วนของพื้นที่โล่งภายในย่าน นอกจากปัจจัยภายนอกที่เป็นตัวกำหนดรูปแบบของพื้นที่โล่งในย่านพาณิชยกรรม ยังมีปัจจัยภายในของพื้นที่โล่งที่เกี่ยวข้องกับสภาพทางกายภาพ ได้แก่ สัณฐานของพื้นที่โล่ง (Morphology) ระดับของพื้นที่สีเขียว (Greenery Level) ความต่อเนื่องกับพื้นที่ภายนอก (Connectivity) คุณภาพทางกายภาพ (Physical Quality) และปัจจัยทางสภาพการใช้ประโยชน์ ได้แก่ ประเภทของพื้นที่โล่ง ความหนาแน่นของการใช้งาน ลำดับศักย์ (Hierarchical Sphere)ของพื้นที่โล่ง สามารถนำมาแยกประเภทของพื้นที่โล่งที่อยู่ภายในย่านพาณิชยกรรมได้ดังนี้ (สราวุธ ฉัตรเดชา, 2543)

3.1 พื้นที่โล่งเขตทาง (ภาพที่ 2.8) มีลักษณะทางกายภาพเป็นเส้นตรงตามแนวยาวของถนน ขนาดความกว้างไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับขนาดของถนน มีการใช้ประโยชน์เพื่อการสัญจรเป็นทางเดินเท้าบางส่วนเพื่อการค้าขายสินค้าหรือเพื่อการพักผ่อน

<u>ภาพที่ 2.8</u> พื้นที่โล่งเขตทาง
ที่มา: Gayle (2001)

3.2 พื้นที่โล่งเกี่ยวเนื่องกับอาคาร เกิดขึ้นจากระยะถอยร่นของอาคารในพื้นที่ก่อสร้างที่เกิดขึ้นตามข้อกำหนดหรือกฎหมายควบคุมอาคารของท้องถิ่น และระยะเว้นว่างระหว่างอาคารต่ออาคาร (ภาพที่ 2.9) แบ่งออกเป็น

3.2.1 พื้นที่โล่งขยายทางเดินเท้า และพื้นที่โล่งหน้าอาคาร (Sidewalk Extension and Building Forecourt) เป็นพื้นที่โล่งด้านหน้าอาคารประเภทต่างๆ เช่น อาคารเรือนแถว อาคารหลังเดี่ยวหรืออาคารสำนักงาน มีลักษณะพื้นที่โล่งเป็นแนวยาวชิดขอบทางของถนน หรือพื้นที่โล่งด้านหน้าอาคาร ต่อเนื่องกับแนวพื้นที่โล่งเขตทาง ประโยชน์ใช้สอยเพื่อเป็นทางเข้าอาคาร หรือบางส่วนสำหรับค้าขายสินค้า

3.2.2 พื้นที่โล่งรอบอาคาร (Building Primeter) เป็นพื้นที่โล่งที่อยู่โดยรอบอาคาร หรือระหว่างกลุ่มอาคาร มีลักษณะเป็นแนวยาวล้อมรอบตามรูปร่างอาคาร

3.2.3 พื้นที่โล่งที่มีขอบเขตชัดเจน (Segregated Open Space) เป็นพื้นที่โล่งรอบอาคารที่ถูกล้อมกรอบด้วยรั้วหรือกำแพง ขาดความเชื่อมโยงต่อพื้นที่โล่งภายนอก เช่น บ้านพักอาศัย คอนโดมิเนียม เป็นต้น

3.2.4 พื้นที่โล่งล้อมอาคาร (Surrounding Open Space) เป็นพื้นที่โล่งประกอบด้วย ถนน ลานจอดรถ และพื้นที่สีเขียว เช่นสนามหญ้า สวนหย่อม เป็นต้น ล้อมรอบอาคารประเภท สถานที่ราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น การใช้ประโยชน์สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องและมีการใช้งานในบางช่วงเวลา

ภาพที่ 2.9 พื้นที่โล่งเกี่ยวเนื่องกับอาคาร
ที่มา: Gayle (2001)

3.3 พื้นที่โล่งอิสระ เป็นพื้นที่โล่งสาธารณะสำหรับการพักผ่อน ลานกิจกรรม ของย่านหรือเป็นพื้นที่รกร้างจากการรื้อถอนอาคารและพื้นที่โล่งรอการพัฒนา (ภาพที่ 2.10) แบ่งออกเป็น

3.3.1 สวนสาธารณะ ประกอบด้วยพื้นที่สีเขียว ลานกิจกรรม และสนามเด็กเล่น การใช้ประโยชน์หลักคือการพักผ่อน ทั้งที่เป็นการนั่งเล่น ออกกำลังกาย ตลอดจนการปฏิสัมพันธ์กันของประชากรภายในพื้นที่

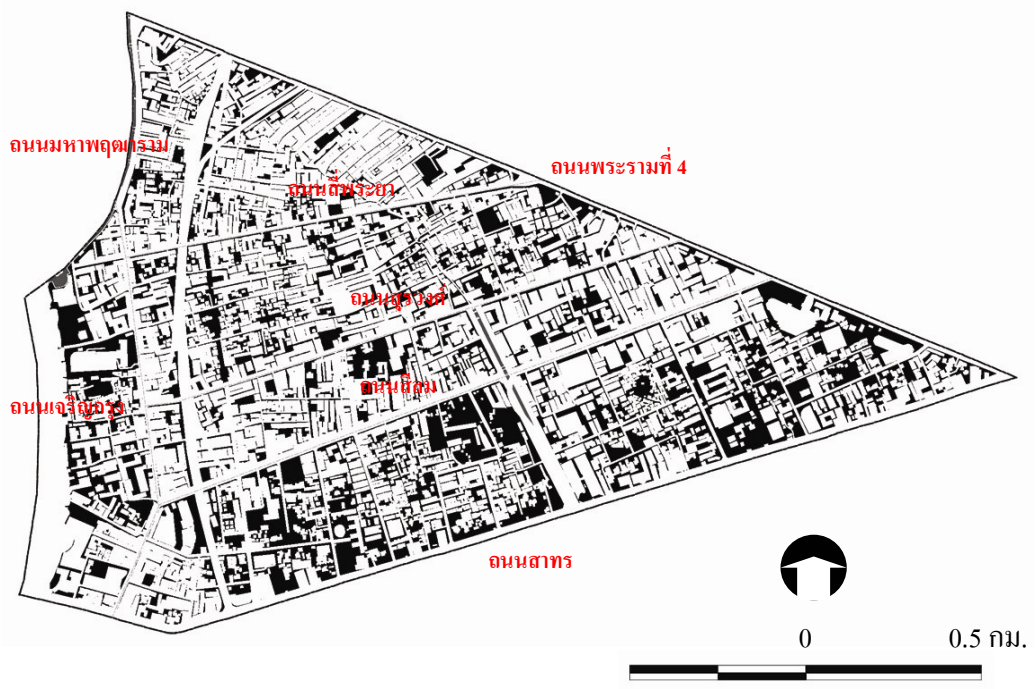
3.3.2 ลานกิจกรรมกลางแจ้ง (Public Activity Space) พื้นที่โล่งอิสระจากพื้นที่โล่งของอาคารเปิดให้คนทั่วไปสามารถเข้าใช้ได้โดยง่ายตลอดเวลา มีลักษณะเป็นลานกว้าง ไม่มีหลังคาปกคลุม รองรับกิจกรรมของชุมชนในพื้นที่ ในหลากหลายรูปแบบ เช่น การเดินเล่น พักผ่อน ค้าขาย ประกอบกิจกรรมตามประเพณี เป็นต้น

3.3.3 พื้นที่โล่งที่ยังไม่มีการพัฒนาที่ชัดเจน (Indefinitely-Developed Open Space) เกิดจากพื้นที่รกร้างยังไม่มีการพัฒนาหรือการรื้อถอนอาคารเดิมทิ้ง ลักษณะการใช้ประโยชน์ไม่แน่นอน บางส่วนเป็นพื้นที่โล่งว่างเปล่า หรือ เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ได้แก่ การบริการที่จอดรถ และการจัดทำเป็นแหล่งที่ตั้งร้านค้าแผงลอยและรถเข็นสำหรับขายสินค้าชั่วคราว

<u>ภาพที่ 2.10</u> พื้นที่โล่งอิสระ

ที่มา: Gayle (2001)

สำหรับพื้นที่เขตบางรักซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า สถาบันการเงิน ธนาคารและโรงแรมกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ร่วมกับระบบโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพส่งผลทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้นเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โล่งในพื้นที่ศึกษา จากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ ปี พ.ศ. 2547 เขตบางรักมีพื้นที่โล่งทั้งหมด 1.78 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 44.28 ของพื้นที่ทั้งหมด แบ่งเป็นพื้นที่โล่งดาดแข็งมีพื้นที่ 1.68 ตารางกิโลเมตร ประกอบขึ้นจากพื้นที่โล่งทางเดินเท้า ลานคอนกรีตรอบอาคารหรือพื้นที่จอดรถ และเป็นพื้นที่โล่งสีเขียวมีพื้นที่ 0.10 ตารางกิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งของสถานที่ราชการ บ้านพักอาศัยส่วนบุคคล โรงเรียน เป็นต้น (ภาพที่ 2.11)



สัญลักษณ์	ประเภท
■	พื้นที่โล่ง (Open space)
□	สิ่งปลูกสร้างอาคาร (Built up area)

ภาพที่ 2.11 โครงข่ายพื้นที่โล่งเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

สรุปผลการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โล่งย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม พบว่าการพัฒนารูปแบบเส้นทางสัญจรและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งโดยเฉพาะย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่เป็นศูนย์รวมระบบโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสามารถขนส่งสินค้าและเคลื่อนย้ายประชากรจำนวนมากเข้าออกในพื้นที่ได้โดยสะดวก นอกจากนี้ในพื้นที่ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพาณิชยกรรมเป็นศูนย์รวมพลังทำให้เกิดการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างอาคารประเภทอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงขนาดรูปร่างและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งในพื้นที่ย่านโดยตรง จากการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งหมดนี้จะได้นำไปเป็นพื้นฐานในการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งในพื้นที่เขตบางรักจากการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดินในขั้นตอนต่อไป

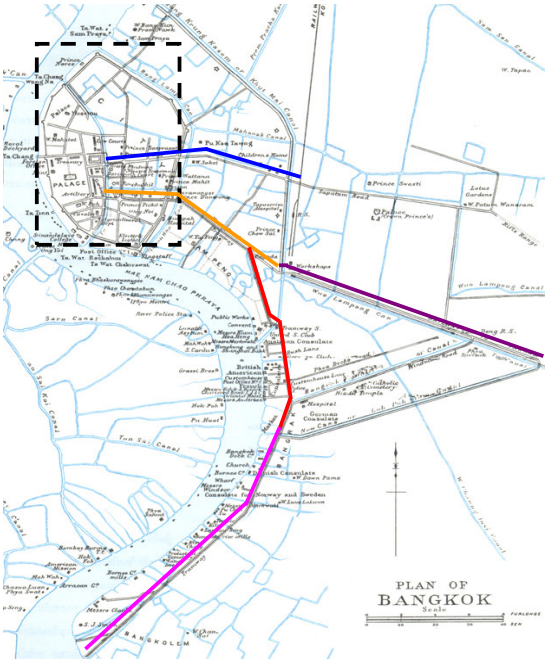
<u>วิวัฒนาการความเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม เขตบางรัก</u>

การศึกษาวิวัฒนาการและการพัฒนาความเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมของพื้นที่เขตบางรักโดยเริ่มต้นจากการศึกษาการตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของเมือง ร่วมกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม กายภาพ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งของพื้นที่ศึกษาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

กรุงเทพฯ เข้าสู่การพัฒนาเมืองยุคใหม่ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริ่ง พ.ศ. 2398 เป็นการเปิดเขตการค้าเสรีกับชาติตะวันตกในยุคแรก ก่อให้เกิดการตั้งถิ่นฐานลักษณะของชุมชนเพื่อการค้าตามแนวเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ (ภาพที่ 2.12) ได้แก่ บริเวณถนนเยาวราช (Chinese Section) ประกอบด้วยร้านค้า อาคารตึกแถวแบบยุโรป แถบย่านถนนเยาวราช สำเพ็ง เป็นย่านของประชากรชาวจีน บริเวณย่านบางลำพู (Thai Section) ประกอบด้วยอุตสาหกรรมในครัวเรือน ย่านบางลำพู บริเวณศูนย์กลางสำหรับจำหน่ายสิ่งของต่างๆ ซึ่งเป็นของพื้นเมือง บริเวณย่านบางรัก (European Section) ประกอบด้วยบริเวณการค้าขายสินค้าของชาวตะวันตก บริเวณย่านสี่พระยาจนถึงถนนตก (จำนรรจา ชัยโชณิชย์, 2532)

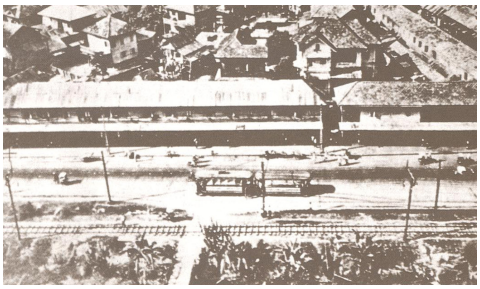
วิวัฒนาการของพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมบางรัก เริ่มต้นประมาณ พ.ศ. 2400 เพื่อตอบสนองความต้องการของชาวตะวันตกหลังจากการเปิดเสรีทางการค้า โดยการสร้างถนนพระรามที่ 4 และถนนเจริญกรุง (ภาพที่ 2.13, 2.14) เพื่อใช้ในการเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางเมืองชั้นใน กับท่าเรือ

บริเวณปากคลองพระโขนง เพื่อสะดวกต่อการขนถ่ายสินค้าในบริเวณย่านบางคอแหลม ต่อมา พ.ศ. 2404 มีการตัดถนน และคลองจากถนนเจริญกรุงเชื่อมต่อถนนพระรามที่ 4 ได้แก่ ถนนสีลม (ภาพที่ 2.15) ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่สวน พื้นที่นาและพื้นที่ป่า เป็นพื้นที่ย่านพักอาศัย สถาบันศาสนา สถานกงสุล สุสาน เกิดเป็นชุมชนหลากหลายเชื้อชาติ ส่วนใหญ่เป็นของชาวตะวันตกปลูกสร้างตามแนวถนนและคลองสีลม รูปแบบอาคารเป็นตึกแถวแบบสิงคโปร์ในบริเวณด้านปลายติดกับถนนเจริญกรุงได้ชื่อเรียกว่า “ย่านบางรัก” (อรวรรณ ศรีอุดม, 2535)



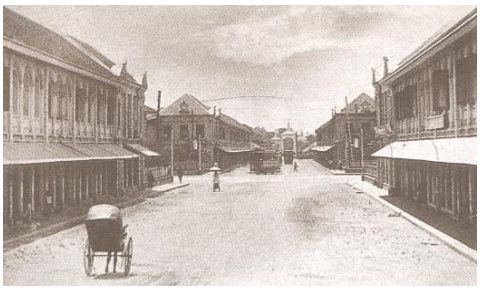
สัญลักษณ์	ประเภท
	พื้นที่เมืองชั้นใน
	ย่านการค้าถนนบางลำพู
	ย่านการค้าถนนเยาวราช
	ย่านการค้าถนนเจริญกรุง (เขตบางรัก)
	ถนนตรง (พระรามที่ 4) เชื่อมต่อท่าเรือย่านพระโขนง
	ถนนเจริญกรุง เชื่อมต่อท่าเรือย่านบางคอแหลม

ภาพที่ 2.12 ย่านการค้ากรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2430
ที่มา: กรมแผ่นที่ทหารจัดพิมพ์ขึ้นใหม่ ตามต้นฉบับเดิม (2527)



ถนนพระรามที่ 4 (ถนนตรง) เชื่อมต่อย่านการค้าชุมชนชาวจีน เพื่อการขนถ่ายสินค้ากับท่าเรือบริเวณปากคลองพระโขนง

ภาพที่ 2.13 ถนนพระรามที่ 4
ที่มา: สำนักงานเขตบางรัก (2548)



ถนนเจริญกรุง (New Road) เชื่อมต่อย่านการค้าเยาวราช กับท่าเรือ ย่านบางคอแหลม สองข้างทางสร้างอาคารตึกแถวรูปแบบชาวตะวันตก

ภาพที่ 2.14 ถนนเจริญกรุง
ที่มา: สำนักงานเขตบางรัก (2548)

ถนนสีลม ถนนสายรองเชื่อมต่อระหว่างถนนพระรามที่ 4 กับถนนเจริญกรุงที่ตั้งของสถานกงสุล และชุมชนชาวตะวันตก

ภาพที่ 2.15 ถนนสีลม
ที่มา: สำนักงานเขตบางรัก (2548)

สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2431) พัฒนาการของการค้าระหว่างประเทศเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ประกอบกับสนธิสัญญาที่มีผลให้ชาวต่างชาติสามารถถือครองที่ดินในประเทศได้ ทำให้พื้นที่ย่านการค้า และย่านที่อยู่อาศัยบนถนนเจริญกรุง ขยายตัวจนเกิดความแออัด ส่งผลต่อราคาที่ดินโดยรอบที่มีราคาสูงขึ้น เกิดการเก็งกำไรจากภาคเอกชน โดยกว้านซื้อที่ดินเพื่อการจัดสรรแบ่งแปลงที่ดินขาย เกิดการพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินสู่ความเป็นย่านพักอาศัยชั้นดี เรียกว่า “ย่าน 4 ส” หมายถึงบริเวณ ย่านถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ และถนนสี่พระยา (ภาพที่ 2.16) มีลักษณะเป็นบ้านพักอาศัยเดี่ยวขนาดใหญ่ ไปจนถึงบ้านเช่าขนาดเล็ก กระจายกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินแบ่งเป็นแปลงย่อย ส่งผลต่อสภาพของพื้นที่โล่งในย่าน มีลักษณะเป็นที่โล่งสนามหญ้าล้อมรอบบ้านเดี่ยว ร่วมกับพื้นที่สีเขียวกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ประกอบกับโครงข่ายคลองและถนนที่มีต้นไม้ใหญ่สองข้างทางตกแต่งอย่างสวยงามทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีในบริเวณย่าน ต่อมาในสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เริ่มมีการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นครั้งแรกโดยให้สัมปทานเดินรถรางตามเส้นทางถนนเจริญกรุงผ่านถนนสีลมเชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 4 และถนนเพชรบุรี (ภาพที่ 2.17) ประกอบกับการขยายตัวของเมืองไปทางด้านตะวันออกบริเวณย่านศาลาแดง

พัฒนาระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีรถไฟหัวลำโพง เส้นทางรถไฟสายปากน้ำ สภากาชาด โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ และสวนลุมพินี เป็นต้น (อรวรรณ ศรีอุดม, 2535)

ถนนสาทร การพัฒนาพื้นที่โดยภาคเอกชนด้วยการก่อสร้างถนนและการจัดสรรที่ดิน

ภาพที่ 2.16 ถนนสาทร
ที่มา: สำนักงานเขตบางรัก (2548)

ลักษณะทางกายภาพบนถนนสีลมและการเดินทางด้วยระบบรถราง และรถเมล์โดยสารนายเลิด

ภาพที่ 2.17 ระบบขนส่งมวลชนและขนส่งสาธารณะบนถนนสีลม
ที่มา: สำนักงานเขตบางรัก (2548)

เขตบางรักเปลี่ยนแปลงจากย่านที่พักอาศัยเป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญ ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2490) จากความเสียหายที่เกิดขึ้นทำให้ย่านการค้าบริเวณถนนเจริญกรุงขยายตัวทางทิศตะวันออกตามเส้นทางคมนาคม เช่น ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ เป็นต้น เกิดเขตการค้าใหม่บริเวณย่านศาลาแดงจุดเชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 4 ซึ่งในเวลาต่อมาเป็นพื้นที่เขตพาณิชยกรรมที่สำคัญของย่าน จากการเพิ่มขึ้นของสิ่งปลูกสร้างใน ปี พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2513 เป็นช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารจากอาคารประเภทการค้าปลีกห้องแถว ตึกแถวให้เช่า เป็น อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรมขนาดใหญ่ ส่งผลต่อพื้นที่โล่งที่มีอยู่เดิมลดลงจากพื้นสีเขียวของชุมชนบ้านพักอาศัยเป็นพื้นที่ถนนสายรองและถนนซอยที่เชื่อมต่อเข้าสู่กลุ่มอาคารที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างหนาแน่นของย่านการค้าถนนเจริญกรุงและย่านธุรกิจศาลาแดงก่อให้เกิดปัญหาความแออัดของการใช้ประโยชน์ที่ดินและปัญหาจราจรไม่สามารถรองรับการเติบโตของพื้นที่จากการเปิดเขตการค้า

เสรียุคใหม่ (พ.ศ. 2525) จากการพัฒนารูปแบบของสิ่งปลูกสร้างอาคารที่ขยายตัวในทางสูงต้องการพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งในช่วงเวลาต่อมาจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2547) การขยายตัวของพื้นที่ออกไปทางทิศใต้ของย่านที่ยังคงสภาพความเป็นพื้นที่โล่งผืนใหญ่สามารถรองรับการขยายตัวของย่านได้ ประกอบกับการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนรูปแบบใหม่ในพื้นที่ เช่น การตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์เชื่อมต่อพื้นที่เขตสาทร การปรับปรุงถนนสาทรเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก การสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งธนบุรีและการพัฒนาระบบทางด่วนพิเศษ เป็นต้น เกิดเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมใหม่ประกอบด้วย อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ สถาบันการเงิน บริษัทเงินทุน ที่มีความสูงตั้งแต่ 20 ชั้นจนถึง 60 ชั้น บริเวณถนนสาทรและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ส่งผลต่อการขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารอย่างหนาแน่นเต็มพื้นที่ (สราวุธ ฉัตรเดชา, 2543)

จากการศึกษาวิวัฒนาการและการพัฒนาความเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมเขตบางรัก แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการของพื้นที่จากรูปแบบชุมชนเกษตรกรรมเปลี่ยนเป็นพื้นที่ย่านพักอาศัยชั้นดีด้วยการนำของการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนสายหลักและถนนสายรอง ได้แก่ ถนนพระรามที่ 4 ถนนเจริญกรุง ถนนสาทร ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยาและถนนมหาพฤฒาราม (ประมาณ พ.ศ. 2400 - พ.ศ. 2450) ต่อมาการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เข้าสู่ความเป็นย่านการค้าและศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่สำคัญของกรุงเทพฯจากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจที่มีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2504) เป็นต้นมาเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบของสิ่งปลูกสร้างอาคารจากอาคารพาณิชย์พักอาศัยตึกแถวและบ้านเดี่ยวแทนที่ด้วยอาคารสูง อาคารขนาดใหญ่ที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อเป็นอาคารสำนักงาน โรงแรม ธนาคารห้างสรรพสินค้า สถาบันการเงิน (ประมาณปี พ.ศ. 2525) ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่ง และพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่ในพื้นที่ จากข้อมูลวิวัฒนาการและการพัฒนาของพื้นที่จะได้นำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ลักษณะการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อพื้นที่ศึกษาในบทต่อไป

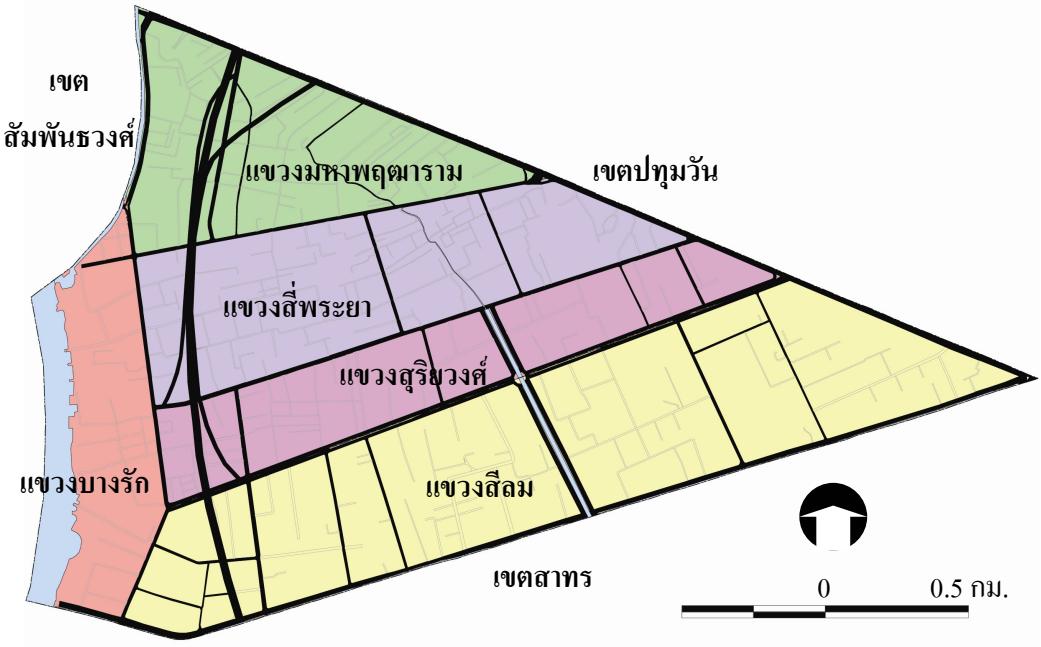
ลักษณะทั่วไปของเขตบางรัก

เขตบางรักตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองชั้นใน ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค ตามการแบ่งกลุ่มเขตเพื่อบริหารจัดการเมืองของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 5.536 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,460 ไร่ คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 0.35 ของกรุงเทพฯ ลักษณะภูมิ

ประเทศเป็นพื้นที่ราบ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อการพาณิชยกรรม (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2547) อาณาเขตของพื้นที่ถูกล้อมรอบด้วยเส้นทางคมนาคมถนนสายสำคัญ ได้แก่

ทิศเหนือ	ติดถนนพระรามที่ 4 เชื่อมต่อกับพื้นที่เขตปทุมวัน
ทิศตะวันออกและทิศใต้	ติดถนนสาทรเหนือและสาทรใต้ เชื่อมต่อพื้นที่เขตสาทร
ทิศตะวันตก	ติดแม่น้ำเจ้าพระยา และส่วนเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์

ปี พ.ศ. 2547 เขตบางรักแบ่งเขตการปกครอง ออกเป็น 5 แขวง (ภาพที่ 2.18) ได้แก่ แขวงมหาพฤฒาราม แขวงสี่พระยา แขวงสีลม แขวงสุริยวงศ์และแขวงบางรัก



ภาพที่ 2.18 การแบ่งเขตการปกครองเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547
ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2547)

ข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางรัก ระหว่าง ปี พ.ศ. 2539 และ ปี พ.ศ. 2546 ของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (ตารางที่ 2.3) แสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการเติบโตของเศรษฐกิจภายในประเทศ ส่งผลโดยตรงต่อพื้นที่ย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก

ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น โดยใน ปี พ.ศ. 2539 มีพื้นที่ปลูกสร้างอาคารเท่ากับ 4.208 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 76.01 ของพื้นที่ทั้งหมด การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 39.94 ของพื้นที่ รองลงมาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา นันทนาการ อุตสาหกรรม คลังสินค้า คิดเป็นร้อยละ 21.35, 10.62, 2.85 และ 1.25 ของพื้นที่ทั้งหมดตามลำดับ นอกจากพื้นที่ปลูกสร้างอาคารยังมีโครงข่ายพื้นที่โล่งที่ประกอบด้วย ถนน พื้นที่โล่งและพื้นที่แหล่งน้ำ คิดเป็นร้อยละ 19.31, 1.48 และ 3.20 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 2.3 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2539 และ พ.ศ. 2546

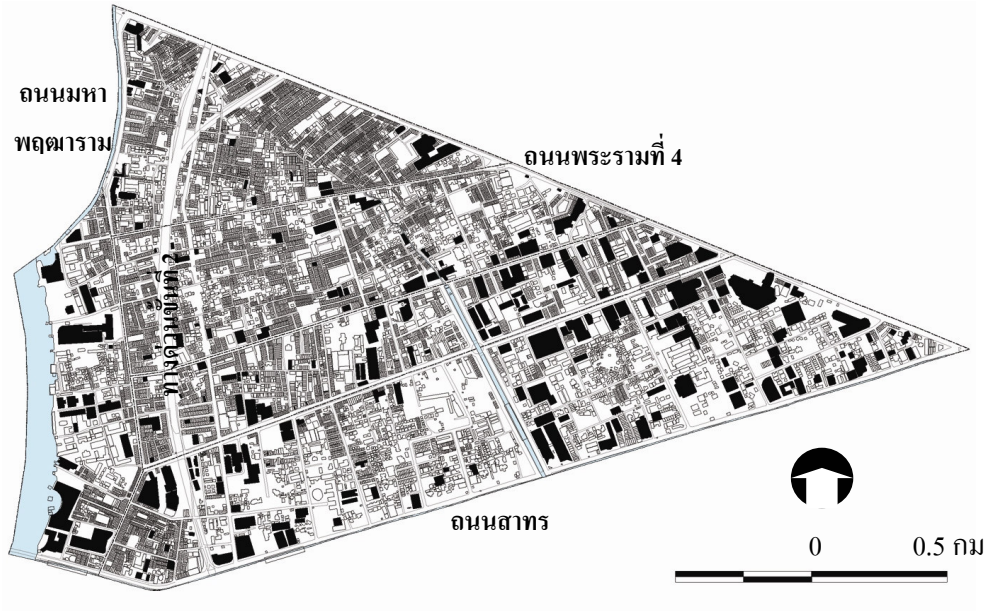
ประเภทการใช้ที่ดิน	ปี พ.ศ. 2539		ปี พ.ศ. 2546	
	พื้นที่ (ตร.กม.)	สัดส่วน (ร้อยละ)	พื้นที่ (ตร.กม.)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ที่อยู่อาศัย	2.211	39.94	1.167	21.08
พาณิชยกรรม	1.182	21.35	1.674	30.24
อุตสาหกรรม	0.069	1.25	0.027	0.49
คลังสินค้า			0.017	0.31
สถาบันราชการ	0.158	2.85	0.190	3.43
สถาบันการศึกษา	0.588	10.62	0.162	2.93
สถาบันศาสนา			0.119	2.15
นันทนาการ			0.029	0.52
พื้นที่โล่ง	0.082	1.48	0.897	16.20
ถนน	1.069	19.31	1.049	18.95
แหล่งน้ำ	0.177	3.20	0.205	3.70
รวม	5.536	100	5.536	100

ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2547)

จากวิกฤตเศรษฐกิจ ปี พ.ศ. 2540 ส่งผลต่อการขยายตัวของเขตบางรัก ทำให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารจาก ปี พ.ศ. 2539 เท่ากับ 4.208 ตารางกิโลเมตร เปลี่ยนเป็น 3.385 ตารางกิโลเมตร ใน ปี พ.ศ. 2546 ลดลง 0.823 ตารางกิโลเมตร โดยมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมจาก 1.182 ตารางกิโลเมตร เป็น 1.674 ตารางกิโลเมตร เพิ่มขึ้น 0.492

ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 30.24 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาได้แก่พื้นที่พักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 21.08 ลดลง 1.044 ตารางกิโลเมตร ส่วนพื้นที่โล่งในย่านเพิ่มขึ้น 0.815 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16.20 ของพื้นที่ทั้งหมด

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และจำนวนประชากรของพื้นที่อีกด้านหนึ่งได้แก่ อัตราส่วนพื้นที่ใช้งานต่อพื้นที่ดิน (FAR) ตามธรรมชาติของพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมที่มีราคาที่ดินสูงทำให้ต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุด การพัฒนาพื้นที่จากที่อยู่อาศัยเดิมที่มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยวและอาคารพาณิชย์ถูกแทนที่ด้วยอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่ใช้เป็นอาคารพักอาศัยรูปแบบอาคารชุด อาคารสำนักงาน จากการสำรวจภาคสนามพบที่ตั้งอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ในพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2547 พบว่าบริเวณที่มีการรวมตัวของอาคารสูง (ภาพที่ 2.19) ได้แก่ บริเวณย่านถนนสีลม บริเวณย่านถนนสาทรและถนนนราธิวาสราชนครินทร์ บริเวณถนนเจริญกรุงริมแม่น้ำเจ้าพระยา



สัญลักษณ์	ประเภท
■	อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่
□	สิ่งปลูกสร้างอาคาร

ภาพที่ 2.19 อาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่ในเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

นอกจากอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ในปัจจุบัน (พ.ศ. 2547) ยังมีพื้นที่โล่งที่กำลังมีการก่อสร้างอาคาร สอดคล้องกับข้อมูลการขออนุญาตปลูกอาคารเขตบางรักตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2543 - 2547 (ตารางที่ 2.4) โดยมีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่อาคารที่ได้รับการอนุญาตปลูกสร้างใน ปี พ.ศ. 2543 มีพื้นที่ 5,530 ตารางเมตร ใน ปี พ.ศ. 2544 ไม่ข้อมูลพื้นที่ขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร ใน ปี พ.ศ. 2545 มีพื้นที่ 45,123 ตารางเมตร ใน ปี พ.ศ. 2546 มีพื้นที่ 79,619 ตารางเมตร และใน ปี พ.ศ. 2547 มีพื้นที่ 85,906 ตารางเมตร

ตารางที่ 2.4 ประเภทอาคาร จำนวน และพื้นที่ใช้สอย ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2543 - 2547

ปี	พ.ศ. 2543		พ.ศ. 2544		พ.ศ. 2545		พ.ศ. 2546		พ.ศ. 2547	
ประเภท	หน่วย	ตร.ม.	หน่วย	ตร.ม.	หน่วย	ตร.ม.	หน่วย	ตร.ม.	หน่วย	ตร.ม.
พักอาศัย	3	4,531	ไม่ระบุ		4	20,229	4	38,452	10	70,386
พาณิชยกรรม	1	999	ไม่ระบุ		1	762	1	11,922	3	11,305
พาณิชย์พักอาศัย	-	-	ไม่ระบุ		-	-	1	23,542	2	4,215
จอดรถ	-	-	ไม่ระบุ		-	-	-	-	-	-
อื่นๆ	-	-	ไม่ระบุ		2	24,132	-	-	2	1,426
รวม	4	5,530	ไม่ระบุ		7	45,123	7	79,619	15	85,906

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร (2548)

ข้อมูลด้านโครงข่ายสัญจร

1. โครงข่ายถนน

ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ ปี พ.ศ. 2547 เขตบางรักมีพื้นที่ถนนทั้งหมด 0.63 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ15.67 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยมีทางด่วนตัดผ่านพื้นที่ทิศเหนือ - ใต้ ได้แก่ ทางด่วนพิเศษสายศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ล้อมรอบพื้นที่ด้วยถนนสายหลักเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ถนนสาทร ถนนเจริญกรุง ถนนพระรามที่ 4 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ภายในพื้นที่เชื่อมโยง

ด้วยถนนสายรอง ได้แก่ ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยา ถนนมหาพฤฒารามและมีถนน ตรอก ซอย จำนวน 132 สาย (ภาพที่2.20) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 ถนนสายประธานหรือทางด่วน

ทางด่วนขั้นที่ 2 ทางพิเศษ ศรีรัช สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ(ในเมือง) ตัดผ่านพื้นที่ทิศเหนือ-ใต้ มีทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และถนนสายรอง ได้แก่ ด่านสาทรเชื่อมต่อถนนสาทรเหนือ ปริมาณจราจรเฉลี่ยในปี พ.ศ. 2546 เท่ากับ 5,698 คันต่อวัน ด่านสุรวงศ์เชื่อมต่อถนนสุรวงศ์ ปริมาณจราจรเฉลี่ยในปี พ.ศ. 2546 เท่ากับ 14,524 คันต่อวัน ด่านสะพานสว่างเชื่อมต่อถนนพระรามที่ 4 ปริมาณจราจรเฉลี่ยในปี พ.ศ. 2546 เท่ากับ 5,968 คันต่อวัน เป็นการเชื่อมต่อพื้นที่เขตบางรักกับพื้นที่เมืองโดยรอบส่งผลทำให้ปริมาณจราจรในพื้นที่เพิ่มขึ้นจากการเข้ามาของรถยนต์จากภายนอกทางเส้นทางด่วนที่มีขนาดใหญ่และมีรูปแบบการเดินทางที่ใช้ความเร็วสูง (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2548)

1.2 ถนนสายหลัก

1.2.1 ถนนเจริญกรุง เป็นถนนหลักสายแรกในพื้นที่ เป็นที่ตั้งของย่านชุมชนดั้งเดิม และย่านการค้าที่สำคัญ เป็นที่ตั้งของโรงแรมขนาดใหญ่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีความกว้าง 17 เมตร หรือ 4 ช่องทางจราจรตั้งแต่ ถนนมหาพฤฒารามกับถนนสาทรเชื่อมต่อพื้นที่เขตป้อมปราบและเขตสาทร

1.2.2 ถนนพระรามที่ 4 เป็นถนนสายหลักที่มีความกว้าง 40 เมตร หรือ 10 ช่องทางจราจร เริ่มต้นเส้นทางตั้งแต่บริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพง ถึงแยกสาทรเหนือ เชื่อมต่อพื้นที่เขตป้อมปราบ เขตสัมพันธวงศ์ เขตปทุมวันและเขตสาทร

1.2.3 ถนนสาทร เป็นถนนสายธุรกิจที่สำคัญเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานและอาคารสูง ขนาดความกว้าง 40 เมตร หรือ 10 ช่องทางจราจรฝั่งทางเข้าเมืองตั้งแต่ ถนนพระรามที่ 4 ถึงถนนเจริญกรุงบริเวณทิศใต้ของย่านเชื่อมต่อพื้นที่เขตสาทร เขตปทุมวันและพื้นที่กรุงเทพฯ ฝั่งธนบุรี

1.2.4 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นถนนตัดใหม่ในปี พ.ศ. 2535 มีความกว้าง 60 เมตร หรือ 10 ช่องทางจราจรตั้งแต่ ถนนสุรวงศ์ ผ่านถนนสาทรเหนือ เชื่อมต่อพื้นที่เขตสาทรสู่ย่านธุรกิจพระรามที่ 3

1.3 ถนนสายรอง

1.3.1 ถนนสีลม เป็นถนนธุรกิจสายสำคัญเป็นที่ตั้งของ อาคารสำนักงาน ธนาคาร ห้างสรรพสินค้า สถาบันการเงิน มีความกว้าง 32 เมตร หรือ 8 ช่องทางจราจร ทำหน้าที่กระจายการจราจรจากถนนสายหลักระหว่างถนนเจริญกรุง ถึงถนนพระรามที่ 4

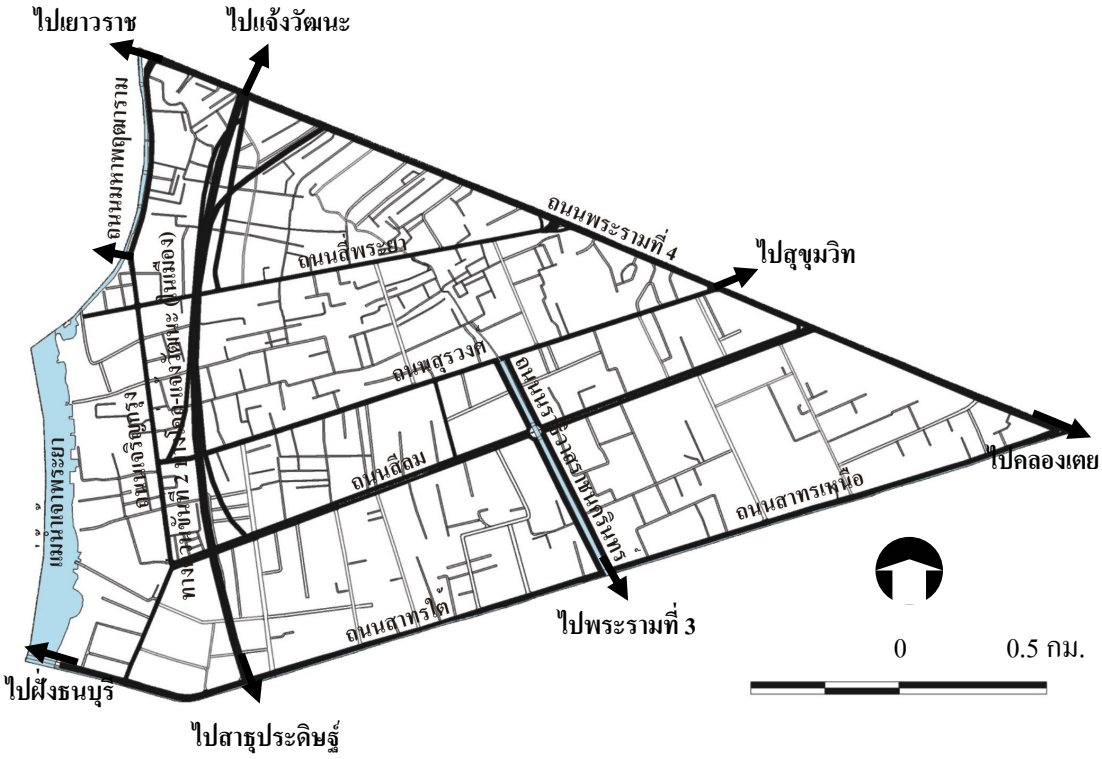
1.3.2 ถนนสุรวงศ์ เป็นถนนย่านธุรกิจและพาณิชยกรรมขนานกับถนนสีลมเชื่อมต่อด้วยถนนซอยที่สำคัญเป็นแหล่งท่องเที่ยวย่านค่ำคืนบริเวณย่านพัฒพงษ์ มีความกว้าง 17.5 เมตร หรือ 3 ช่องทางจราจร มีการเดินรถ 2 รูปแบบ เริ่มต้นเส้นทางตั้งแต่ถนนพระรามที่ 4 ถึงแยกถนนนเรศจากการเดินรถสวนทาง เปลี่ยนเป็นรถทางเดียวปลายถนนสุดที่ถนนเจริญกรุง

1.3.3 ถนนสี่พระยา บริเวณสองข้างทางของถนนสี่พระยามีรูปแบบสิ่งก่อสร้างอาคารประเภทตึกแถวและอาคารพาณิชย์ที่มีความสูง 2 - 4 ชั้น เป็นอาคารที่มีสภาพเสื่อมโทรมโดยมีความกว้างของถนนเท่ากับ 14.50 เมตร หรือ 3 ช่องทางจราจรมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงการจราจรกับถนนสุรวงศ์ มีการเดินรถสวนทางตั้งแต่ถนนพระรามที่ 4 ถึงบริเวณแยกถนนนเรศและเปลี่ยนเป็นการเดินรถทางเดียวจนสุดเส้นทางบริเวณถนนเจริญกรุง เช่นเดียวกัน

1.3.4 ถนนมหาพฤฒาราม เป็นถนนสายรองตอนบนสุดของพื้นที่ เชื่อมต่อระหว่างถนนพระรามที่ 4 บริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพงถึงถนนเจริญกรุงบริเวณท่าเรือสี่พระยาติดต่อกับพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ มีความกว้าง 19.5 เมตร หรือ 4 ช่องจราจร การเดินรถสลับระหว่างการเดินรถสวนทางบริเวณถนนพระรามที่ 4 ถึงวัดมหาพฤฒาราม เปลี่ยนเป็นการเดินรถทางเดียว

1.4 ถนนสายย่อยหรือถนนซอย

ถนนสายย่อยหรือถนนซอยของพื้นที่เขตบางรักถือได้ว่ามีบทบาทที่สำคัญเพื่อทำหน้าที่รองรับการจราจรจากถนนสายรองเข้าสู่ย่านที่พักอาศัยแล้วบางส่วนยังทำหน้าที่เชื่อมต่อการจราจรระหว่างถนนสายรองกับถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นและมีการใช้ประโยชน์ทางการค้าขายและเป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น ถนนพัฒพงษ์ ถนนเดโช ถนนนเรศ ถนนศาลาแดง ถนนสุรศักดิ์ ถนนมหานคร ถนนธนิยะ ซอยละลายทรัพย์ เป็นต้น



สัญลักษณ์	ประเภท
	ถนนสายประธานหรือทางด่วน
	ถนนสายหลัก
	ถนนสายรอง
	ถนนสายย่อยหรือถนนซอย

ภาพที่ 2.20 แผนที่โครงข่ายถนนเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547
ที่มา: สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (2547)

2. ระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ

2.1 ระบบขนส่งมวลชน

2.1.1 รถไฟฟ้าบีทีเอส ดำเนินการโดยบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัดมหาชน เปิดใช้เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2542 มีความสามารถในการให้บริการแก่ผู้โดยสารได้มากกว่า 1,000 คนต่อขบวน มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 330,000 คนต่อวัน เปิดให้บริการ 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางจากสถานี

หมอชิต ถึงสถานีอ่อนนุช และ เส้นทางจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ถึงสถานีสะพานตากสิน รวมความยาวทั้งหมด 23.7 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางผ่านพื้นที่บางรักจำนวน 4 สถานี (ภาพที่ 2.21) ได้แก่ สถานีศาลาแดงเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สถานีช่องนนทรี สถานีสุรศักดิ์และสถานีสะพานตากสิน

2.1.2 รถไฟฟ้ามหานคร เปิดบริการในปี พ.ศ. 2547 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 80,000 คนต่อทิศทางต่อชั่วโมง มีเส้นทางตั้งแต่ สถานีบางซื่อ ถึงสถานีหัวลำโพง รวมทั้งหมด 18 สถานี ความยาวทั้งสิ้น 21 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางผ่านพื้นที่เขตบางรักตามแนวถนนพระรามที่ 4 จำนวน 2 สถานี (ภาพที่ 2.21) ได้แก่ สถานีสีลม จุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส และ สถานีสามย่าน

2.2 ระบบขนส่งสาธารณะ

2.2.1 รถโดยสารประจำทาง ในพื้นที่เขตบางรักในปี พ.ศ. 2548 มีรถโดยสารประจำทางอยู่ในความดูแลและความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นบริการขนส่งสาธารณะที่สำคัญและมีการใช้งานที่จำเป็นสำหรับประชากรในเมืองและย่านพาณิชยกรรม โดยในพื้นที่เขตบางรักมีเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางแบบธรรมดาและรถร่วมบริการ จำนวน 30 สาย รถปรับอากาศ 13 สาย และ ปอ.พ. 10 สาย (ตารางที่ 2.5) เนื่องจากความไม่เพียงพอประกอบกับคุณภาพที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการต่อจำนวนผู้โดยสาร ทำให้เกิดระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ ในพื้นที่ได้แก่ รถตู้โดยสาร รถสองแถวและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก่อให้เกิดปัญหาจราจรและความไม่เป็นระเบียบในการใช้งานบริเวณพื้นที่โล่งริมทางเท้า

ตารางที่ 2.5 เส้นทางรถโดยสารประจำทางบริเวณพื้นที่เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2548

ถนนสายหลัก	รถธรรมดา	รถปรับอากาศ	รถ ปอ.พ.
ถนนพระรามที่ 4	4, 46, 47, 50, 67, 14, 45, 74, 109, 115	4, 7, 76, 141	14, 17
ถนนสาทร	17, 106,116, 173, 77, 115, 149	530, 534	11, 17, 18
ถนนเจริญกรุง	1, 15, 17, 22, 75	4, 38	20
ถนนสีลม	15, 76, 77, 115, 163, 164	2, 4, 515, 76, 38	1, 2, 17, 20

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

ถนนสายหลัก	รถธรรมดา	รถปรับอากาศ	รถ ปอ.พ.
ถนนสุรวงศ์	1, 16, 18, 35, 36, 75, 93	6, 39	3, 16
ถนนมหาพฤฒาราม	1, 75, 35		
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	77, 162	77	
ถนนสี่พระยา	36	36	

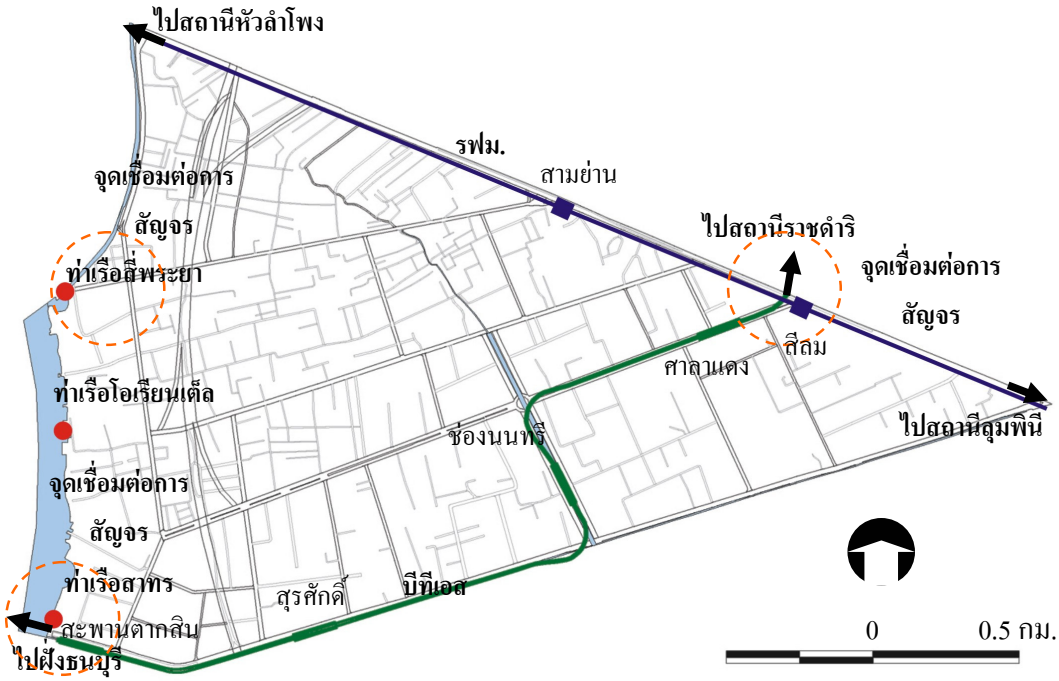
ที่มา: สารานุกรมเสรี (2548)

2.2.2 เรือโดยสารและเรือข้ามฟาก พื้นที่เขตบางรักมีรูปแบบการคมนาคมทางน้ำสำหรับการสัญจรและขนส่งสินค้าเนื่องจากมีพื้นที่ติดต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งผลต่อรูปแบบการสัญจรทางน้ำโดยในพื้นที่เขตบางรักมีท่าเรือ 3 แห่ง (สารานุกรมเสรี, 2548) ได้แก่

ก. ท่าเรือสี่พระยา และท่าเรือกัปตันบุช บริเวณข้างโรงแรมรอยัลออคิดเชอเรตัน ทำหน้าที่เป็นท่าเรือข้ามฟากเชื่อมต่อท่าเรือรถไฟคลองสานฝั่งธนบุรี มีจำนวนผู้ใช้ 19,081คนต่อวัน และท่าเรือด่วนเจ้าพระยา มีจำนวนผู้ใช้ 2,734 คนต่อวัน

ข. ท่าเรือโอเรียนเต็ล บริเวณข้างโรงแรมโอเรียนเต็ล ทำหน้าที่เป็นท่าเรือข้ามฟากเชื่อมต่อท่าเรือวัดสุวรรณ มีจำนวนผู้ใช้ 7,576 คนต่อวัน และท่าเรือด่วนเจ้าพระยา มีจำนวนผู้ใช้ 1,481 คนต่อวัน

ค. ท่าเรือสาทร บริเวณเชิงสะพานตากสิน ทำหน้าที่เป็นท่าเรือข้ามฟากเชื่อมต่อกับท่าเรือตากสิน มีจำนวนผู้ใช้ 20,090 คนต่อวัน และท่าเรือด่วนเจ้าพระยา มีจำนวนผู้ใช้ 10,885 คนต่อวัน



สัญลักษณ์	ประเภท
	เส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส
	เส้นทางรถไฟฟ้า รฟม.
	ท่าเรือโดยสารริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ภาพที่ 2.21 แผนที่เส้นทางระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2548
ที่มา: การสำรวจภาคสนาม (2548)

ข้อมูลด้านสาธารณูปการ

การให้บริการสาธารณะของพื้นที่เขตบางรักประกอบด้วย สถานศึกษา สถานที่ราชการ สถานพยาบาล ศาสนสถาน โดยมีรายละเอียดดังนี้ (สำนักงานเขตบางรัก, 2548)

1. สถานศึกษา ประกอบด้วย โรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร 5 แห่ง โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา 2 แห่ง โรงเรียนเอกชน 4 แห่ง

2. การสาธารณสุข ประกอบด้วย โรงพยาบาลรัฐบาล 1 แห่ง โรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 แห่ง

3. ศาสนสถาน ประกอบด้วย วัดในพุทธศาสนา 4 แห่ง โบสถ์ศาสนาคริสต์ 7 แห่ง มัสยิดศาสนาอิสราม 4 แห่ง ศาสนาฮินดู 1 แห่ง ศาลเจ้า 4 แห่ง

4. สถานีตำรวจ 3 แห่ง ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา สถานีตำรวจนครบาลบางรัก สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ

นอกจากนั้นเขตบางรักยังเป็นพื้นที่ศูนย์กลางย่านพาณิชยกรรม ทำให้มีสถานที่สำคัญทางเศรษฐกิจ เช่น สถานที่สำคัญทางราชการ ธนาคาร รัฐวิสาหกิจ 11 แห่ง สถานเอกอัครราชทูต 13 แห่ง ห้างสรรพสินค้า และศูนย์การค้า 5 แห่ง โรงแรมขนาดใหญ่ 20 แห่ง เป็นต้น

<u>ข้อมูลด้านพื้นที่โล่งและสวนสาธารณะ</u>

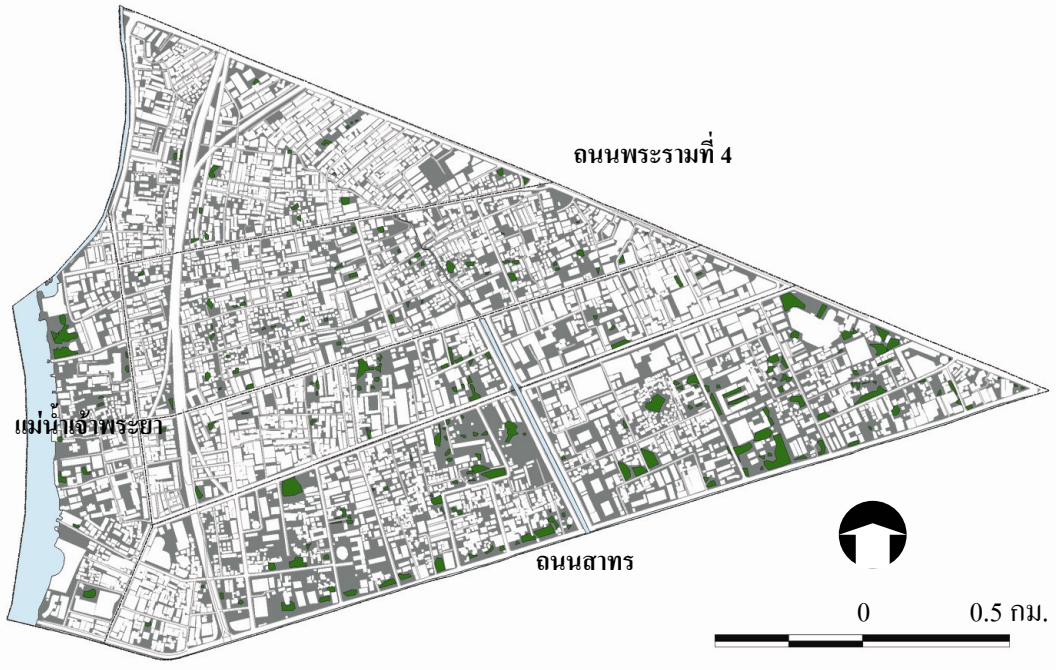
จากการสำรวจภาคสนามรวมกับข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ ปี พ.ศ. 2547 พบว่าในพื้นที่เขตบางรักมีพื้นที่โล่งทั้งหมด 1.78 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 44.28 ของพื้นที่ทั้งหมด (ภาพที่ 2.22) ประกอบด้วย

1. พื้นที่โล่งดาดแข็ง เป็นพื้นที่โล่งนอกเหนือจากพื้นที่โครงข่ายถนน พื้นที่อาคารและพื้นที่สีเขียวเช่น พื้นที่โล่งหน้าอาคาร ลานจอดรถ ทางเดินเท้า เป็นต้น มีพื้นที่ทั้งหมด 1.68 ตารางกิโลเมตร

2. พื้นที่โล่งสีเขียว เขตบางรักใน ปี พ.ศ. 2547 มีพื้นที่โล่งสีเขียวทั้งหมด 0.1 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่สีเขียวขนาดเล็ก กระจุกตัวอยู่ด้านทิศใต้บริเวณถนนสาทรที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ราชการ สถานทูต โรงเรียน อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ เป็นต้น

3. พื้นที่สวนหย่อม 3 แห่ง ได้แก่ สวนหย่อมวิทยุมีเนื้อที่ 54 ตารางเมตร สวนหย่อมสามย่านมีเนื้อที่ 84 ตารางเมตร สวนหย่อมมหาพฤฒาราม มีเนื้อที่ 20 ตารางเมตร

4. พื้นที่สวนสาธารณะ จากข้อมูลการสำรวจเขตบางรักไม่มีพื้นที่สวนสาธารณะ แต่มีพื้นที่ใกล้เคียงที่เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของเมือง ได้แก่ สวนลุมพินีอยู่ทางทิศตะวันออกติดกับถนนพระรามที่ 4 ที่สามารถรองรับการใช้งาน เป็นสถานที่พักผ่อนของประชากรในย่าน



สัญลักษณ์	ประเภท
	พื้นที่โล่งดาดแข็ง
	พื้นที่โล่งสีเขียว
	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร
	โครงข่ายถนน
	แหล่งน้ำ

ภาพที่ 2.22 แผนที่พื้นที่โล่งดาดแข็งและพื้นที่สีเขียวเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

ข้อมูลด้านสังคม

เขตบางรักตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครมีอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรเวลากลางคืน (Nighttime Population) ลดลงเนื่องจากสภาพแวดล้อมที่แออัดและปัญหาการจราจรที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการอยู่อาศัยโดยประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นผู้มีรายได้สูงมีความสามารถย้ายออกไปอยู่ตามย่านที่พักอาศัยชานเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาดังกล่าว แต่จะมีประชากรกลางวัน

(Daytime Population) เพิ่มขึ้นจากแรงดึงดูดของแหล่งงานจำนวนมากภายในพื้นที่ทำให้ประชาการจากพื้นที่โดยรอบเข้ามาทำงานในเวลากลางวันเพิ่มขึ้น (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2547) โดยในพื้นที่เขตบางรักมีลักษณะของจำนวนประชากรกลางวันและประชากรกลางคืนดังต่อไปนี้

1. <u>ลักษณะประชากรกลางคืน (Nighttime Population)</u>

การศึกษาข้อมูลประชากรกลางคืนในพื้นที่เขตบางรักโดยแบ่งตามจำนวนประชากรและความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่แยกตามแขวงใน ปี พ.ศ. 2548 (ตารางที่ 2.6) พบว่าพื้นที่แขวงมหาพฤฒารามมีจำนวนประชากรเท่ากับ 15,446 คนและมีความหนาแน่นประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 17,368 คนต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งมากที่สุดในเขตบางรักโดยมีแขวงสี่พระยาที่มีประชากรเท่ากับ 13,440 คนและมีความหนาแน่นประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 12,601 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงสีลมมีประชากรเท่ากับ 12,529 คนและมีความหนาแน่นประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 6,012 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงสุริยวงศ์มีประชากรเท่ากับ 5,505 คนและมีความหนาแน่นประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 4,294 คนต่อตารางกิโลเมตรและในแขวงบางรักมีประชากรเท่ากับ 3,955 คนและมีความหนาแน่นประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 1,228 คนต่อตารางกิโลเมตรลดลงตามลำดับ

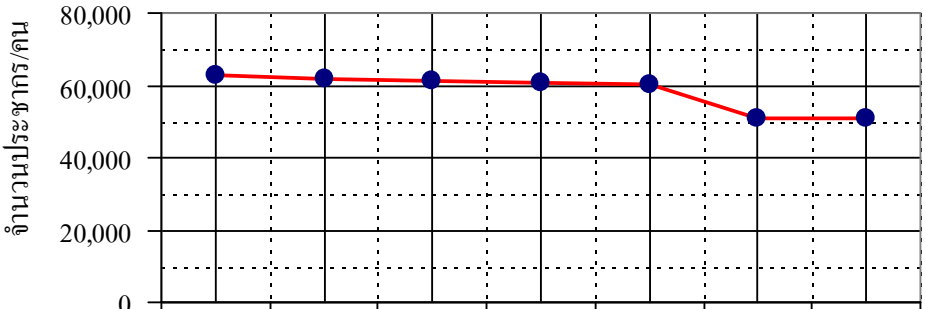
<u>ตารางที่ 2.6</u> จำนวนประชากรและความหนาแน่นต่อพื้นที่จำแนกตามแขวง เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2548

ตำบล/แขวง	ชาย	หญิง	ประชากรรวม	พื้นที่	ความหนาแน่น คน/ตร.กม
แขวงมหาพฤฒาราม	7,273	8,173	15,446	0.889	17,368
แขวงสีลม	5,932	6,597	12,529	2.074	6,012
แขวงสุริยวงศ์	2,609	2,896	5,505	0.820	4,294
แขวงบางรัก	1,981	1,974	3,955	0.689	1,228
แขวงสี่พระยา	6,291	7,149	13,440	1.064	12,601
รวม	24,086	26,789	50,875	5.536	9,165

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร (2548)

จากข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรช่วง ปี พ.ศ. 2542 - พ.ศ. 2548 พบว่าประชากรกลางคืนของพื้นที่เขตบางรักมีแนวโน้มลดลงโดยใน ปี พ.ศ. 2542 มีประชากร 63,038 คน พ.ศ. 2543 มีประชากร 61,994 คน พ.ศ. 2544 มีประชากร 61,175 คน พ.ศ. 2545 มีประชากร 60,775คน พ.ศ.

2546 มีประชากร 60,300 คน พ.ศ. 2547 มีประชากร 50,735คน และ พ.ศ. 2548 มีประชากร 50,875 คน ด้วยอัตราเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี พ.ศ. 2542 - พ.ศ. 2547ลดลงร้อยละ 4.54 ต่อปีและระหว่างปี พ.ศ. 2547 - พ.ศ. 2548 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรคงที่ (ภาพที่ 2.23)



ปี พ.ศ.	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
ประชากร/คน	63,038	61,994	61,175	60,775	60,300	50,735	50,875

ภาพที่ 2.23 การเปลี่ยนแปลงประชากรในเขตบางรักตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542 – พ.ศ. 2548
ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร (2548)

2. ลักษณะประชากรกลางวัน (Daytime Population)

กลุ่มประชากรกลางวัน หมายถึง ประชากรที่เข้ามาทำงานในพื้นที่เวลากลางวัน จากความเป็นย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ที่รวมของแหล่งงานเกิดแรงดึงดูดประชากรจากภายนอกเข้ามาในพื้นที่ ส่งผลให้ในแต่ละวันมีกลุ่มประชากรกลางวันจำนวนมาก ได้แก่จำนวนลูกจ้างจดทะเบียนในพื้นที่ จากข้อมูลของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2545 เขตบางรักมีจำนวนลูกจ้างเท่ากับ 201,109 คน มีสถานประกอบการทั้งหมด 8,123 แห่ง โดยในแขวงสีลมที่มีจำนวนลูกจ้างสูงสุดเท่ากับ 96,307 คน มีสถานประกอบการทั้งหมด 2,527 แห่ง รองลงมาได้แก่แขวงสุริยวงศ์มีจำนวนลูกจ้างเท่ากับ 57,592 คน มีสถานประกอบการทั้งหมด 2,899 แห่ง (ตารางที่ 2.7) เมื่อเปรียบเทียบจำนวนลูกจ้างกับแขวงอื่นๆ เห็นได้ว่าทั้งสองแขวงนี้มีจำนวนลูกจ้างสูงกว่าเท่าตัว เนื่องจากเป็นย่านที่ตั้งของอาคารสูง สำนักงาน สถาบันการเงิน ธนาคาร โรงแรม ฯลฯ แสดงให้เห็นถึงความหนาแน่นของกิจกรรมในช่วงเวลากลางวันของประชากรจำนวนมากที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้พื้นที่โล่งของย่านเพื่อการเดินทาง การติดต่อสัมพันธ์ทางสังคม การค้าขายและการพักผ่อนของประชากรกลางวันในพื้นที่

ตารางที่ 2.7 สถานประกอบการ และจำนวนลูกจ้างเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2545

ตำบล/แขวง	สถานประกอบการ	จำนวนลูกจ้าง (คน)
แขวงมหาพฤฒาราม	882	11,465
แขวงสีลม	2,527	96,307
แขวงสุริยวงศ์	2,899	57,592
แขวงบางรัก	486	10,658
แขวงสี่พระยา	1,329	25,087
รวม	8,123	201,109

ที่มา: สำนักงานเขตบางรัก (2548)

จากการศึกษาลักษณะทั่วไปของพื้นที่เขตบางรักทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทางด้านระบบโครงข่ายสัญจร ทางด้านสาธารณูปการ ทางด้านพื้นที่โล่งและสวนสาธารณะ ทางด้านสังคม พบว่าการพัฒนาของพื้นที่เขตบางรักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารเพื่อการพาณิชยกรรมร่วมกับการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและการสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โล่งในพื้นที่เขตบางรักซึ่งจะได้ทำการวิเคราะห์ผลของการเปลี่ยนแปลงในบทต่อไป