

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรุงเทพมหานคร .สำนักงานนโยบายและแผน . แผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 4 ,2535

____. สำนักงานนโยบายและแผน . สถิติรายปี 2534

____. กองผังเมือง , การศึกษาเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์อาคารขนาดใหญ่ , 2532

การเคหะแห่งชาติ . การศึกษาการจัดการที่ดินกทม. ,2530

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย . โครงการการศึกษาทบทวนแผนแม่บทในการพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ,สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย,2536

การประปานครหลวง . รายงานประจำปี 2534

เกียรติ จิวะกุล และ คณะ . การศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขต เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร , ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ,2536

คณะอนุกรรมการนโยบายที่อยู่อาศัย . รายงานสถานการณ์ที่อยู่อาศัย 2534/35 คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , 2535

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม . การศึกษาเพื่อจัดทำแผนการจัดการงานสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย , 2533

จำนรรจา ชัยโชติชัย . การศึกษาเอกลักษณ์ของการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลาง กรุงเทพมหานคร , จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2532

ผังเมือง ,สำนัก . ประกาศผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร ฉบับที่116 (พศ.2535) กระทรวงมหาดไทย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย . โครงการการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการวางแผนพัฒนา กรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 ,2534

สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย . เอกสารประกอบการสัมมนาการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ครั้งที่ 4 , 2536

สถิติแห่งชาติ,สำนักงาน . สามะโนประชากรและเคหะ พศ.2533

สำนักงานเขตคลองเตย . รายงานของคณะกรรมการศึกษาการจ้างเอกชนจัดเก็บขยะมูลฝอยในท้องที่ เขตคลองเตย ,2536

สำนักงานผู้ช่วยอธิบดีกรมตำรวจ(ฝ่ายจราจร) . เอกสารอ้างอิงประกอบการชี้แจง “รถไฟฟ้าใต้ดินหรือยกระดับในมุมมองของตำรวจ “ ,2537

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม . โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการกำจัดน้ำเสีย กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ,2535

ภาษาอังกฤษ

JICA . รายงานการศึกษาท่าเรือกรุงเทพเพื่อปรับปรุงให้ทันสมัย Volume I ,II ,1993

. The Study on Midterm to Longterm Improvement Plan of Road and Road Transport in Bangkok ,Draft Final Report ,1990

Luis Weiler . Anfang Der Eisenbahn in Thailand บันทึกประจำวันของนายช่างสร้างทางรถไฟชาวเยอรมันที่เข้ามาอยู่ในประเทศไทยปลายรัชกาลที่ 6

M. Askew . The Sukhumvit Area: A Study of Activity Patterns and Socio-Spatial Change, 1993

M.I.T. CONSULTANTS TEAM . Land Use and Development in Metropolitan Bangkok Strategig Planning for Metropolitan Bangkok , Draft Final Report ,1995

. Environment Studies For Metropolitan Bangkok Strategig Planning for Metropolitan Bangkok , Draft Final Report,1995

Regional Plan Association.Urban Design Manhattan,1969

WM.H.Claire.Handbook on Urban Planning,1973

ภาคผนวก

ก. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

1.ทฤษฎีผังโครงสร้างของเมือง (Model of Urban Structure) ที่จะกล่าวถึงนี้ได้ ถูกสร้างขึ้นมาจากประสบการณ์ของนักวิชาการในด้านผังเมือง ศึกษาผังโครงสร้างร่วมกับนักสังคมศาสตร์ เป็นแนวทางให้สามารถศึกษาโครงสร้างของเมืองในแง่มุมต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ได้พยายามวางหลักเกณฑ์ ศึกษาปรากฏการณ์ของเมือง และการขยายตัวของเมือง ซึ่งทฤษฎีผังโครงสร้างของเมืองที่ใช้ศึกษากันแพร่หลายมีอยู่ 3 แบบ ได้แก่ (รูปที่ 1.1)

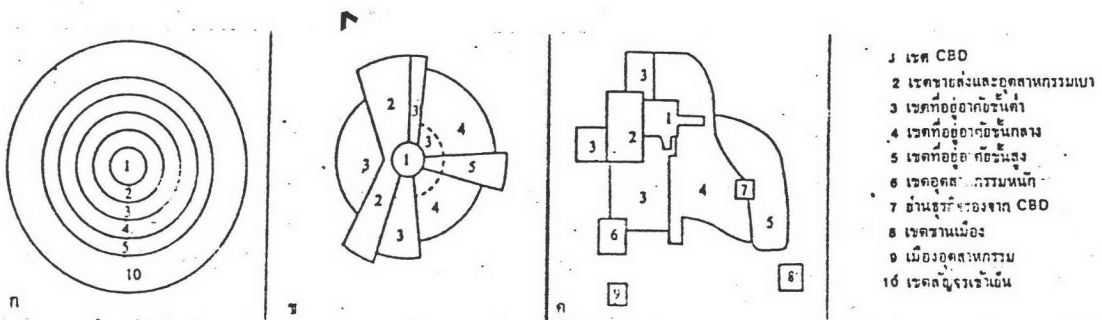
1.1 ทฤษฎีวงแหวนร่วม (Concentric Theory)

1.2 ทฤษฎีแบ่งส่วน (Sector Theory)

1.3 ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory)

เนื่องจากเมืองเกิดขึ้น เติบโต และขยายตัวได้เหมือนสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ เมื่อเมืองมีการขยายตัวมากขึ้น ซึ่งอาจสังเกตได้จากการเพิ่มประชากร การพัฒนาพื้นที่ของเมือง ในการจัดรูปแบบการใช้ที่ดิน ที่เหมาะสมหรือถูกปล่อยให้ไปเป็นไปตามยถากรรม เกิดเป็นความซับซ้อนของการใช้ที่ดิน จริงอยู่เมืองแต่ละเมืองมีสภาพที่ตั้งและสภาพแวดล้อมไม่เหมือนกัน ประวัติความเป็นมาและพัฒนาการของเมืองก็แตกต่างกันไป กิจกรรมต่าง ๆ ที่มีอยู่ย่อมมีไม่เท่ากัน ทั้งหมดนี้จะแสดงออกมาในรูปของโครงสร้างทางกายภาพของเมือง (Physical Structure) หรือการใช้ที่ดิน (Land Use) ที่เห็นได้ เช่น ถนนหนทาง อาคาร บ้านเรือน ทำเลที่ตั้งของกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดจนบริการนานาชนิด เช่น ร้านค้าย่อย ร้านขายส่ง ธนาคาร สำนักงาน โรงงานอุตสาหกรรม สนามบิน และสวนสาธารณะ เป็นต้น อย่างไรก็ตามแม้ว่าเมืองหนึ่ง ๆ จะมีคุณลักษณะพิเศษ ในตัวเอง แต่องค์ประกอบพื้นฐานกว้าง ๆ ก็เกิดขึ้นเช่นเดียวกันภายในเมืองทุกเมืองเหมือนกัน รายละเอียดของทฤษฎี ทั้ง 3 แบบ มีดังนี้

รูปที่ 1.1

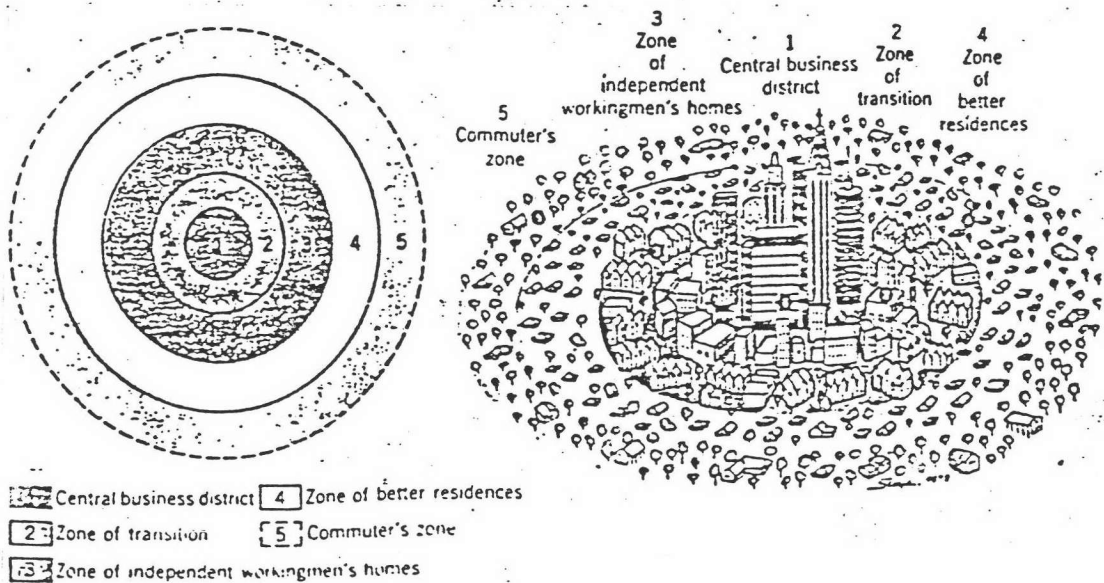


1.1 ทฤษฎีวงแหวนร่วม (Concentric Theory)

ผู้ทำการสังเกตศึกษา และเสนอทฤษฎีนี้ คือ Ernest W. Burgess (จักรชัย พงศ์ประยูร 2527 : หน้า 45-47) ศาสตราจารย์แห่งมหาวิทยาลัย Chicago ในช่วงปีค.ศ. 1920-30 โดยกล่าวถึง การที่เมืองขยายตัวถึงระดับหนึ่ง การใช้ที่ดินแต่ละชนิดของตัวเมืองจะจัดตัวเองเป็นวงแหวนเรียงซ้อนกัน (Concentric Zone) รวม 5 วงด้วยกัน แต่ละวงที่เรียงซ้อนกันนั้น จะเริ่มจากใจกลางเมืองออกมา หรือจากศูนย์กลางเมือง

(Central Business District) ในวงแหวนแต่ละวงจะแสดงถึงการใช้ที่ดินแต่ละชนิดอย่างเด่นชัด ผังทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจากการจัดรูปแบบทางสังคมของประชากรในเมืองของอเมริกาเหนือ โดยสรุปผลจากการวิเคราะห์เมือง Chicago ซึ่ง Burgess เชื่อว่าหลักการนี้คงนำไปใช้กับเมืองอื่น ๆ ได้ด้วย ตามแนวความคิดของเขาแบ่งเป็นเขตต่าง ๆ ดังนี้ (รูปที่ 1.2)

รูปที่ 1.2



1.1.1 ย่านธุรกิจการค้าของเมือง หรือศูนย์กลางเมือง (Central Business District) โดยทั่วไปเรียกกันว่า C.B.D หรือ Downtown อันนับเป็นศูนย์กลางของเมืองในด้านการค้า การสังคม และการคมนาคม ใจกลางจริง ๆ ของ เมือง ก็คือ ย่านขายปลีก ซึ่งเต็มไปด้วยร้านค้า ห้างสรรพสินค้า ร้าน หูร ๆ สำนักงานต่าง ๆ ธนาคาร โรงแรมชั้นหนึ่ง และที่ตั้งของสมาคมที่สำคัญของเมือง ตลอดจนเป็น ย่านโรงหนัง โรงละคร ในกรณีที่เมืองมีขนาดเล็ก การใช้ที่ดินต่าง ๆ เหล่านี้อาจจะมีปะปนกันไป ส่วนในกรณีที่เมืองมีขนาดใหญ่ กิจกรรมเหล่านี้จะปรากฏอยู่เป็นย่าน เช่น ย่านห้างสรรพสินค้า ย่านการเงิน การธนาคาร ย่านโรงพยาบาล และสถานีนขนส่ง เป็นต้น

1.1.2 ย่านปรับเปลี่ยน (Zone In Transition) เป็นบริเวณที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง มีการใช้ที่ดินหลาย ๆ อย่างปะปนกัน อยู่ถัดจากเขต Downtown ออกไป คือ เขตขายส่ง (Wholesale district) ซึ่งเป็นย่านโกดังเก็บของและคลังสินค้า บางตอนก็ปนอยู่กับย่านอุตสาหกรรมเบา (Light industries) ซึ่งอยู่รอบ ๆ C.B.D. โดยยึดเอาความได้เปรียบในเรื่องตลาด หรือบางแห่งเป็นเขตที่อยู่อาศัยที่ค่อนข้างต่ำในแง่คุณภาพและบริการ เป็นห้องให้เช่า เป็นแฟลตราคาถูก จึงมักจะเป็นที่มั่วสุมของอันธพาลและผู้ร้าย โดยทั่วไปมักจะเป็นเขตของผู้ที่เพิ่งอพยพมาอยู่ในเมืองใหม่ ๆ

1.1.3 ย่านอาศัยของผู้มีรายได้น้อยหรือคนงาน (Zone of Independent Workingmen's home) นับเป็นเขตที่ 3 ซึ่งถัดจากใจกลางเมืองออกไป เป็นที่อยู่อาศัยของกรรมกรโรงงาน ซึ่งเป็นแรงงานสำคัญของอุตสาหกรรมต่าง ๆ เป็นเขตที่อยู่อาศัยที่ขยายตัวออกมาจากเขตที่ 2 กลุ่มเหล่านี้ยึดเอาความสะดวกในการไปทำงาน ซึ่งส่วนมากมีโรงงานอยู่ในโซนถัดออกไป และบริเวณนี้ไม่ไกลจากการไปทำธุระในเมือง ซึ่งอยู่ในเขตใจกลางเมือง เป็นบริเวณที่มักพบที่อยู่อาศัยที่อยู่กันอย่างหนาแน่น จัดเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยระดับต่ำ (Low class residential area) จนกำหนดเป็นโซนได้เฉพาะ

1.1.4 ย่านที่อยู่อาศัยชั้นดี (Zone of better residence) อยู่ถัดจากเขตที่ 3 เป็นถิ่น ที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลางของอเมริกา และเป็นผู้ที่เกิดในประเทศนี้เอง ไม่ได้อพยพมาจากถิ่นอื่น บุคคลเหล่านี้ส่วนมากเป็นนักธุรกิจ เป็นผู้มีอาชีพต่าง ๆ กัน เช่น เสมียน พนักงาน เซลล์แมน และอื่น ๆ ส่วนมากอาศัยอยู่ในลักษณะเป็นครอบครัวเดี่ยว ต่อมาเมื่อมีแฟลตและโรงแรมแบบเป็นที่อาศัยขึ้นมาบ้างตามถนนสำคัญ ๆ พร้อมกับมีศูนย์กลางบริการเล็ก ๆ เกิดขึ้นด้วย เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจปานกลางไปจนถึงผู้มีฐานะดี

1.1.5 ย่านสัญจรเข้าเย็น (Commuter's Zone) อยู่นอกสุดเป็นเขตต่อระหว่างเมืองกับ ชนบท โดยทั่วไปอยู่นอกเขตเมืองออกไปตามเส้นทางสำคัญ ซึ่งรวมกันอยู่เป็นกลุ่มเล็ก ๆ หรือเป็นย่านที่อยู่อาศัยขนาดย่อม เป็นบริเวณของที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง ผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีหรือรายได้ดี ส่วนมากเป็นถิ่นอาศัยที่มีราคาแพง บุคคลเหล่านี้เดินทางเข้ามาทำงานในเขตใจกลางเมือง ในย่านธุรกิจการค้าของเมือง และการเดินทางไปทำงานก็อาศัยความสะดวกของเส้นทางคมนาคมหลักต่าง ๆ ที่สามารถให้ความ รวดเร็วในการเดินทางได้เป็นอย่างดี เช่น ทางด่วน รถไฟใต้ดิน การขนส่งมวลชน รถส่วนตัว และอื่น ๆ

บริเวณย่านทั้ง 5 เหล่านี้จะไม่อยู่นิ่งตายตัว มีการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงในแต่ละเขตตามลำดับไป ตามความเจริญของเมือง โดยเฉพาะเวลาเมืองขยายตัวออก โชนชั้นในจะถูกล้ำโชนชั้นนอก และชั้นถัด ๆ ไป จึงเกิดอาการกระเพื่อมคล้ายกับระลอกน้ำ เมื่อเราโยนก้อนหินลงไปเหนือน้ำ ในทำนองเดียวกัน ความเจริญเริ่มจากศูนย์กลางของเมือง (C.B.D.) ขยายวงออกไปเป็นรัศมีวงกลมซ้อนกันในรูปแบบลักษณะ *Concentric Zone*

ทฤษฎีนี้กล่าวถึงเฉพาะการใช้ที่ดินภายในเมือง Burgess สังเกตโดยยึดเอาสภาพของตัวเมือง Chicago ในปี ค.ศ. 1930 ย่อมต่างไปจากปี ค.ศ. 1980 อย่างไรก็ตาม ทฤษฎีนี้ยังไม่ตรงกับสภาพความเป็นจริงโดยทั่วไป ในกรณีที่เมืองนั้นมีอุปสรรคจากสภาพภูมิศาสตร์ เช่น เป็นภูเขาสูง ทะเลสาบ หรือหนองบึง เป็นต้น วงแหวนของการใช้ที่ดินอาจจะไม่เป็นรูปวงกลมทีเดียว ซึ่งเป็นการยากที่จะแบ่งโซนของการใช้ที่ดินแต่ละชนิดโดยมีเส้นแนวแบ่ง ไม่ว่าจะอาศัยระยะทางหรือการใช้ที่ดินแต่ละชนิดเป็นแนวทางในการแบ่งพรมแดนระหว่างโซน และการใช้ที่ดินในแต่ละโซนนั้น มิได้เป็นการใช้ที่ดินอย่างเดียวกันโดยตลอด (Homogeneity) หากแต่มีการใช้ที่ดินอย่างอื่น ๆ ปะปนอยู่ด้วย (Heterogeneity)

Babcock (1932) จึงได้ศึกษาต่อโดยให้มีเส้นทางขนส่งเข้ามามีบทบาทต่อการ ใช้ที่ดินแบบวงกลมนี้ คือ เมืองได้ขยายออกไปตามถนนสำคัญ คลอง หรือแม่น้ำ ทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินในเมือง มีลักษณะเป็นรูปดาวมีแฉกยื่นออกไปตามแนวเส้นทางขนส่ง หลักของเมืองซ้อนกันเป็นชั้นออกไปจาก ศูนย์กลาง (Star Shape) นอกจากนั้น M.R.Davie ได้สำรวจลักษณะการใช้ที่ดินในเมืองต่าง ๆ อีกหลายเมืองในสหรัฐ พบว่าเขต Downtown บริเวณศูนย์กลางของเมืองแทนที่จะมีรูปเป็นวงกลม กลับมีขนาดไม่แน่นอน และมีรูปลักษณะค่อนข้างไปทางสี่เหลี่ยม ส่วนเขตย่านการค้ามักขยายออกจากบริเวณกลางเมืองไปตามถนน สายสำคัญ และรวมกันอยู่เป็นหย่อม ๆ ตามจุดสำคัญ ๆ ซึ่งเป็นทำเลที่เหมาะสมกว่า เขตอุตสาหกรรมมักจะตั้งอยู่ใกล้ลำน้ำ หรือเส้นทางคมนาคมอื่น ๆ และที่สำคัญ คือ เขตที่อยู่อาศัย บ้านของคนที่มีรายได้น้อยจะอยู่ตามบริเวณที่มีโรงงานอุตสาหกรรม และการขนส่ง ส่วนบ้านของผู้มีรายได้ปานกลางและสูงนั้น พบเห็นได้ ทั่วไปในส่วนต่าง ๆ ของ เมือง

James A. Quinn ใช้การสังเกตอย่างธรรมดาพบว่า เมืองต่าง ๆ เข้ากับหลักทฤษฎีทั่วไปของ Burgess คือ ใจกลางของเมือง คือ ศูนย์กลางการค้า แหล่งเสื่อมโทรม จะอยู่รอบข้าง ๆ เขตนี้ ส่วนบ้านชั้นดีอยู่ไกลออกไป

สภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คือ การใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น ทำให้ตัวเมืองขยายอย่างรวดเร็ว นั่นหมายถึง การใช้ที่ดินก็เปลี่ยนแปลงไปด้วย ยิ่งไปกว่านั้นการพัฒนาปรับปรุงใจกลางเมือง ตลอดจนการรื้อถอนสร้างเมืองใหม่เป็นบางส่วน ทำให้โครงสร้างของเมืองเปลี่ยนไปบ้าง ด้วยเหตุนี้ทฤษฎีเดิมของ Burgess ก็เปลี่ยนแปลงไปด้วย หรือไม่สามารนำมาวิเคราะห์กับเมืองสมัยใหม่ได้ถูกต้องนัก

1.2 ทฤษฎีแบ่งส่วน (Sector Theory)

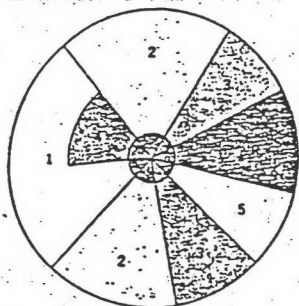
Homer Hoyt (1939) เป็นผู้เสนอทฤษฎีนี้ขึ้นมา โดยสรุปรูปแบบของเมืองในสหรัฐอเมริกาไม่ต่ำกว่า 142 เมือง (Homer Hoyt 1964 : 445-450) เสนอว่า การใช้ที่ดินในตัวเมืองนั้น จะมีบริเวณที่อยู่อาศัยจัดตัวเองเป็นแถบ กระจายเหมือนแนวรัศมีออกจาก ใจกลางเมืองหรือศูนย์กลางของเมืองไปตามถนนสายสำคัญ ความเจริญเริ่มต้นจากใจกลางเมืองออกไปทางใดทางหนึ่ง ตามแต่สภาพของราคาที่ดิน ถนน และความสะดวกในการพัฒนา ในกรณีที่เมืองขยายตัว การเคลื่อนที่ของเขตที่มีราคาแพง จึงเป็นแรงดึงดูดสำคัญ เพราะมีอิทธิพลดึงให้เมืองเจริญไปในทิศทางนั้นด้วย Hoyt กล่าวว่า เขตที่มีราคาแพง เริ่มขึ้นใกล้ย่านการค้าหรือสำนักงานต่าง ๆ เพราะเป็นที่ซึ่งพวกมีรายได้สูงทำงาน

Hoyt กล่าวถึงเฉพาะเขตที่อยู่อาศัยเท่านั้น คือ เขตที่อยู่อาศัยจะจัดรูปแบบในลักษณะเป็นเส้นหรือเป็นเสียง ๆ แบบรูปพัด โดยที่บริเวณที่อยู่อาศัยระดับต่าง ๆ คือ ระดับต่ำ กลาง และสูง (Low, Middle & High Class Residential area) จะแยกตัวเองออกจากกันเป็นคนละแถบ และความเจริญเติบโต จะขยายจากส่วนใดส่วนหนึ่งอย่างรวดเร็ว ตัวอย่างเช่น ที่อยู่อาศัยราคาแพงอาจสร้างขึ้นที่มุมข้างหนึ่งของ ศูนย์กลางธุรกิจ ส่วนมุมอีกข้างหนึ่งเป็นบ้านราคาถูกของผู้มีรายได้น้อย ซึ่งเขาแบ่งการใช้ที่ดินของเมืองออกเป็นเขตต่าง ๆ ดังนี้ (รูปที่ 1.3)

1. เป็นที่อยู่อาศัยที่มีค่าเช่าสูง
2. เป็นที่อยู่อาศัยที่มีค่าเช่าปานกลาง
3. เป็นที่อยู่อาศัยที่มีค่าเช่าต่ำ
4. เป็นเขตการศึกษาและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
5. เป็นเขตการคมนาคมขนส่ง
6. เป็นเขตอุตสาหกรรม
7. เป็นศูนย์กลางของเมือง

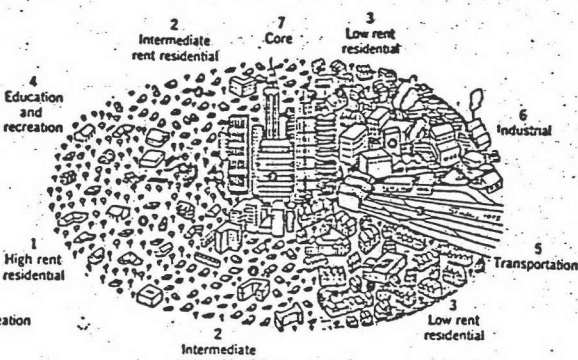


รูปที่ 1.3



- | | |
|---------------------------------|--------------------------|
| 1 High rent residential | Education and recreation |
| 2 Intermediate rent residential | 5 Transportation |
| 3 Low rent residential | Industrial |
| | Core |

A schematic and oblique view of Hoyt's sector model of urban structure.



The Harris-Ullman model of urban structure, involving a number of urban nuclei, shown schematically and at an oblique angle.

นอกจากนี้ Hoyt ชี้ให้เห็นว่า ค่าเช่าเป็นตัวแทนของคุณลักษณะอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัยทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงโครงสร้างของเขตที่อยู่อาศัยของแต่ละเมือง เขตเช่าต่าง ๆ กันนี้มิได้คงที่ แน่นนอน แต่อาจจะเปลี่ยนหรือย้ายที่ได้โดยขยายออกไปสู่เขตรอบนอก การขยายเขตออกไปสู่บริเวณ รอบนอกจึงเกิดขึ้นในหมู่ผู้ที่ร่ำรวย จึงเกิดย่านที่อยู่อาศัยของผู้ที่มีฐานะดีขึ้นตรงตามเมือง และอาจจะถูกขนาบข้างด้วยเขตที่มีคุณภาพรองลงมา เขาได้ระบุปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งทำให้เขตที่อยู่อาศัยชั้นดีเกิดขึ้น ที่สำคัญคือ เขตที่อยู่อาศัยราคาแพงจะเกิดขึ้น และขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคมที่สะดวกที่สุด หรือไปสู่จุดที่มีศูนย์กลางการค้า และอาคารอื่น ๆ อยู่ก่อนแล้ว แพลตให้เช่าราคาแพงจะสร้างอยู่ในเขตย่านการค้าเก่า การเคลื่อนที่ของสำนักงาน ธนาคาร และร้านค้า จะดึงเอาเขตที่อยู่อาศัยราคาแพงออกไปในทิศทางเดียวกัน

ในปี ค.ศ. 1960 Hoyt ได้มีโอกาสเห็นความเปลี่ยนแปลงของเมืองในสหรัฐอเมริกามานาน จึงทำการวัดผลใหม่ หลังจากที่เขาเสนอทฤษฎีไว้เมื่อปี ค.ศ. 1939 เขาพบว่ามีการใช้รถยนต์ส่วนตัวกันมาก เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว มีการขยายเส้นทางคมนาคมหลายชนิด ตลอดจนมีศูนย์กลางการค้าต่าง ๆ เกิดขึ้นหลายแห่ง แต่เขาก็ยังเห็นว่าเขตที่อยู่อาศัยราคาแพง ๆ ก็ยังเกาะกลุ่มกันอยู่เป็นรูปขนมพายอยู่นั่นเองในแต่ละเขตของเมือง

1.3 ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory)

ผู้เสนอแนวคิดทฤษฎีโครงสร้างของเมืองนี้เป็นของ Chauncy D. Harris และ Edward L. Ullman (Chauncy : 1959 161-189) ศาสตราจารย์ทางภูมิศาสตร์แห่งมหาวิทยาลัย Chicago ในปี ค.ศ. 1945 ได้รวมเอาข้อคิดของ Burgess และของ Hoyt เข้าด้วยกัน ผสมผสานออกมาเป็นแนวคิดใหม่ที่เรียกว่า แบบมีศูนย์กลางหลายแห่งขึ้นมา การพัฒนาของตัวเมืองจะไม่มาก จากจุดเริ่มต้นที่เป็นศูนย์ (Nucleus) เพียงแห่งเดียว (Nucleus หมายถึง ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอำนาจดึงดูดทำให้เกิดย่านที่อยู่อาศัย ย่านธุรกิจ และ อื่น ๆ ขึ้นมาภายในเมืองหนึ่ง ๆ ในบางเมืองจุดนิวเคลียสเหล่านี้คือต้นกำเนิดเดิมของเมือง และยืนยงอยู่ตลอดเวลา แม้ว่าเมืองนั้นขยายตัวออก) หากแต่ว่าจะมาจากศูนย์กลางหลาย ๆ แห่งเป็นจุดเริ่มของการขยายตัว และพัฒนาเขตตัวเมืองขึ้นเป็นศูนย์กลางต่าง ๆ อาจเป็นพวกย่านการค้า เป็นต้น แทนที่จะเป็นศูนย์กลางแห่งเดียวดังที่ Burgess เสนอไว้

เมืองตามแนวความคิดของทฤษฎีนี้ เป็นลักษณะของเมืองใหญ่ที่เกิดจากเมืองย่อย ๆ รวมกันเข้าหลายเมือง กล่าวคือ เมืองประกอบด้วยจำนวนพื้นที่ที่มีลักษณะต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน ซึ่งการพัฒนาความเจริญเติบโตของเมืองมีแนวโน้มแยกออกไปจากเขตศูนย์กลางไปยังเขตพื้นที่อื่น ๆ ถ้าพื้นที่บริเวณนั้นมีศักยภาพเพียงพอต่อการพัฒนาความเจริญได้มากกว่าศูนย์กลางเดิมที่เป็นอยู่ ดังนั้น รูปแบบโครงสร้างของเมืองจึงไม่ได้มีศูนย์กลางเดียว การใช้ที่ดินของกิจกรรมต่าง ๆ ก็ไม่ได้เป็นลักษณะวงกลมซ้อนกัน (Concentric Zone) รอบศูนย์กลางเมือง หรือการแบ่งส่วน (Sector) และมีการใช้ที่ดินหลายรูปแบบรอบ ศูนย์กลางนั้น มีสมมติฐานการเกิดศูนย์กลางย่อยดังกล่าวนี้ 4 ประการคือ

1.3.1 กิจกรรมต่าง ๆ ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษ หมายความว่า การลงทุนในกิจกรรมต่าง ๆ หรือการตั้งถิ่นฐานของกิจกรรมมักจะเลือกตั้งอยู่บริเวณที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ดีที่สุด หรือโครงสร้างด้านต่าง ๆ ที่พร้อม เช่น ย่านการค้าย่อย ต้องการบริเวณทำเลที่ตั้งซึ่งเข้าถึงสะดวก ที่สุด ย่านอุตสาหกรรมต้องการทำเลที่เหมาะสมในเรื่องขนาดของที่ดินอยู่ใกล้น้ำ และเส้นทางคมนาคม เป็นต้น

1.3.2 กิจกรรมบางอย่างที่เหมือนกันมักจะตั้งอยู่ใกล้กัน รวมตัวอยู่ในบริเวณเดียวกัน โดยยึดเอาความได้เปรียบร่วมกัน ทั้งนี้เพื่อผลประโยชน์ที่จะได้รับจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ข้างเคียง เช่น เขตร้านค้าย่อยอยู่ร่วมกันเพราะได้เปรียบจากลูกค้าร่วมกัน เขตที่อยู่อาศัยมักจะอยู่ใกล้เขตการค้า ย่านการเงินและธนาคารก็จะอยู่ร่วมกันในเขตเดียวกัน เพราะสะดวกในการติดต่อระหว่างกัน

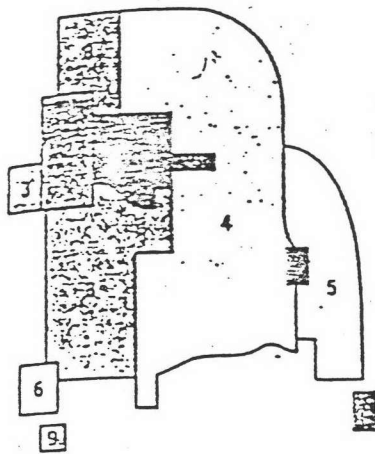
1.3.3 กิจกรรมที่ต่างกันไม่สามารถอยู่รวมกันได้ เนื่องจากจะเสียผลประโยชน์ ถ้ามาอยู่ รวมกัน เช่น เขตที่อยู่อาศัยชั้นดีไม่ควรอยู่ใกล้กับโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก เขตย่านการค้าย่อมเต็มไปด้วยคนเดินเท้าและรถยนต์ รถรางไม่ควรอยู่ในเขตที่ดินในด้านรถไฟ เป็นต้น

1.3.4 กิจกรรมบางอย่างไม่สามารถที่จะต่อสู้กับราคาหรือค่าเช่าที่ดินที่สูงขึ้น ในพื้นที่ที่เป็นที่ต้องการของกิจกรรมอื่น ๆ มากมาย จึงทำให้กิจกรรมบางอย่างต้องขยายตัวไปยังเขตพื้นที่ที่มีราคาหรือ ค่าเช่าที่ดินที่ต่ำกว่าหรือรกร้าง ๆ ลงไปเช่น เขตขายส่งต้องการบริเวณกว้าง เพราะต้องใช้ชั้นของลงของและพัสดุ แต่บางครั้งหาสถานที่ดังกล่าวไม่ได้ เป็นต้น

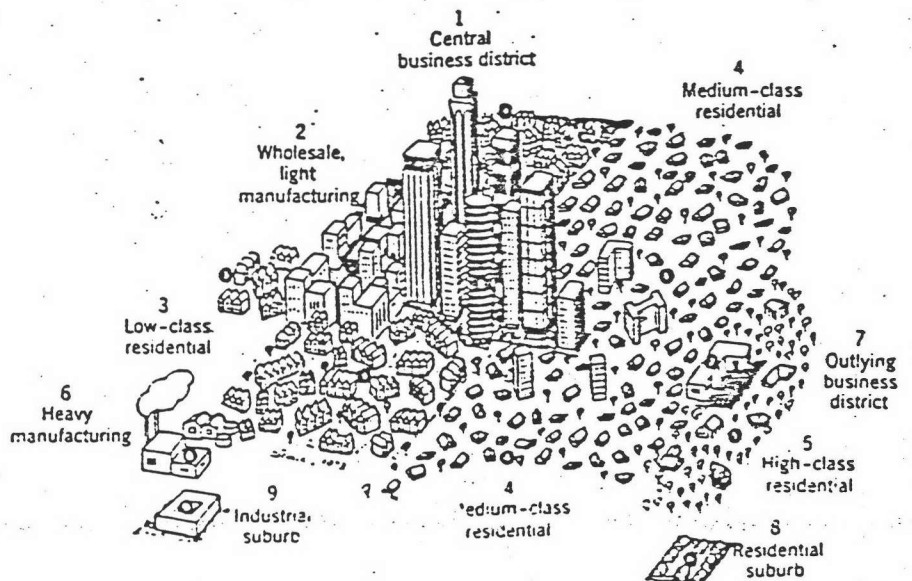
ซึ่งการเกิดศูนย์กลางย่อมมักจะปรากฏว่าจะมีการต่อเนื่องกับศูนย์กลางหลัก โดยเส้นทางคมนาคมสายหลัก โดยมีรูปแบบการใช้ที่ดิน ดังนี้ (รูปที่ 1.4)

1. เขตศูนย์กลางการค้าธุรกิจของเมือง C.B.D. (Central Business District)
2. เขตการค้าขายส่ง หัตถกรรมขนาดเล็ก
3. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นต่ำ
4. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง
5. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง
6. เขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่
7. เขตย่านการค้า ธุรกิจรอบนอก
8. เขตที่อยู่อาศัยชานเมือง
9. เขตอุตสาหกรรมชานเมือง

รูปที่ 1.4



- 1 Central business district
- 2 Wholesale, light manufacturing
- 3 Low-class residential
- 4 Medium-class residential
- 5 High-class residential
- 6 Heavy manufacturing
- 7 Outlying business district
- 8 Residential suburb
- 9 Industrial suburb



เขตการใช้ที่ดินของกิจกรรมเหล่านี้ จะเป็นศูนย์กลางหรือจุดที่กระตุ้นให้เกิดความเจริญเติบโตของเมือง ซึ่งชี้ให้เห็นถึงย่านต่าง ๆ นี้เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมต่าง ๆ ในเมืองของสหรัฐอเมริกา โดยทั่วไปเขตย่านการค้าเป็นนิวเคลียสที่ใหญ่ เพราะเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง เขตย่านการเงิน ย่านโรงพยาบาล ย่านหรือเขตที่ทำการของรัฐบาล เป็นต้น เขตการขายส่งมักจะอยู่ใกล้ ๆ กับเส้นทางรถไฟ เขตย่านอุตสาหกรรมหนักมักจะอยู่รอบนอกเมือง เพราะมีสถานที่กว้าง และมีถนนหนทางเข้าถึงสะดวก ส่วน เขตที่อยู่อาศัยก็ต้องการทำเลที่ตั้งเฉพาะ เช่น อยู่บนที่สูง ไกลจากเขตรถไฟ และย่านอุตสาหกรรม เป็นต้น

Harris และ Ullman (จักรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 50) ได้วิจารณ์เพิ่มเติมว่า เขต C.B.D. หรือ Downtown กำลังจะหมดความเป็นหนึ่งในแง่ปริมาณการขาย และจะกลายเป็นเขตธรรมดาอย่างหนึ่งของเมืองไป ทั้งนี้เพราะเกิดศูนย์การค้าหรือแหล่งกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ ขึ้นมารอบ ๆ เมือง และมีแนวโน้มว่าศูนย์รวมภาค (Regional Center) จะเกิดขึ้น เช่น เกิดนิวเคลียสใหม่รอบ ๆ ย่านการค้าใหม่ สนามบิน โรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์รวมการศึกษาและวัฒนธรรม ซึ่งทำให้ทฤษฎีของเขาเด่นชัดขึ้น

2 ทฤษฎีย่านศูนย์กลาง (Central Place Theory)

Walter Christaller ปี ค.ศ. 1898-1969 (Baskin 1966 : 33-69) ได้ศึกษาค้นคว้า หาข้ออธิบายของพื้นที่ศูนย์กลางและความเกี่ยวข้องในทางเศรษฐกิจ สังคมของการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งต่อมา แนวคิดของเขาถูกนำไปทดสอบ และขยายความขึ้นจนกลายเป็นทฤษฎีที่ใช้อธิบายระบบของเมือง และบทบาทหน้าที่ของเมือง เขาใช้คำว่า ย่านศูนย์กลาง หรือ แหล่งชุมชน โดยคิดเอาว่า คำว่า "Place" มีความหมายเป็นกลางดี เขาหมายถึงเมืองซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในด้านบริการสินค้าต่าง ๆ ต่อบริเวณ รอบนอก ทฤษฎีย่านศูนย์กลาง คือ หลักเกณฑ์ที่คิดขึ้นเพื่ออธิบายถึงลำดับความสำคัญของการตั้งถิ่นฐาน ในแง่ทำเลที่ตั้งเปรียบเทียบกัน โดยถือเอาจำนวน ขนาด บทบาทหน้าที่ และช่วงระยะห่างของแต่ละแห่งเป็นหลัก เขาเชื่อว่าผู้คนรวมกันอยู่ในเมืองเพราะต้องการแลกเปลี่ยนสินค้า บริการ และความคิด เมืองเกิดขึ้นเพราะเหตุผลทางเศรษฐกิจ คือ อำนาจความสะดวกในเรื่องการค้าและบริการ

ในปี ค.ศ. 1933 Christaller ได้วิเคราะห์การเกิดเมือง โดยตั้งคำถามว่าอะไรเป็นตัวกำหนดจำนวน ขนาด และการกระจายตัวของเมือง ตามความเห็นของเขานั้น หน้าที่หลักของเมือง คือ การเป็นศูนย์กลางของภาค แต่เมืองนั้นมีขนาดไม่เท่ากัน เขตรอบตัวเมืองก็ไม่เท่ากัน วิวัฒนาการของการเกิดเมืองโดยธรรมชาติจะต้องเริ่มต้นเป็นแหล่งชุมชนที่มีขนาดเล็กที่สุดก่อน ในรูปของหมู่บ้านเล็ก ๆ แล้ว กลายมาเป็นหมู่บ้านใหญ่ กลายมาเป็นตำบล อำเภอ และจังหวัด ในที่สุด ถ้าการกระจุกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีขนาดใหญ่มากขึ้น พื้นที่ในบริเวณนั้นก็ค่อย ๆ พัฒนาตัวเองขึ้นเป็นแหล่งชุมชนในที่สุด แหล่งชุมชนหรือย่านศูนย์กลางมีหลายขนาด และหน้าที่กว้างขวางแตกต่างกันออกไป เรียงตามลำดับความสำคัญ (hierachical functions) นั่นคือ อาจมีย่านศูนย์กลางอันดับหนึ่ง (first - order central place) อันดับสอง และอันดับสาม ฯลฯ แต่อย่างน้อยที่สุดจะต้องมี 4 ระดับ ได้แก่ แหล่งชุมชนที่เป็นเพียงหมู่บ้านเล็ก ๆ (Hamlets) จัดว่าเป็นอันดับหนึ่ง ใหญ่ขึ้นมากก็เป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่ (Village) ถือเป็นอันดับสอง เมื่อ หมู่บ้านเจริญมากขึ้น กิจกรรมในอาณาบริเวณมีมากขึ้น มีคนอยู่มากขึ้น นาน ๆ เข้าก็กลายเป็นเมืองเล็ก (Town) และในที่สุดก็เป็นเมืองใหญ่ (City) เฉพาะเมืองใหญ่เองนั้นก็ยังมีขนาดไม่เท่ากัน เมืองใหญ่ที่ใหญ่ขึ้น อันดับก็มากขึ้น กิจกรรมทุกอย่างมากขึ้นไปด้วย

ข้อสมมติของ Christaller (จักรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 40)

1. ลักษณะภูมิประเทศในบริเวณย่านศูนย์กลางนั้น จะต้องคล้ายคลึงกัน หรือเหมือนกัน คือ ไม่มีที่ใดได้เปรียบไปกว่ากัน เป็นที่ราบติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันตลอด

2. การเดินทางของประชากรสามารถกระทำได้ทุกทิศทาง ไม่มีขีดจำกัดทางด้านทิศทาง
3. การกระจายของประชากรมีเท่ากันในพื้นที่และประชากรเหล่านั้นมีกำลังซื้อเท่าเทียมกัน รสนิยมก็เหมือนกัน
4. การเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการของประชากรนั้นจะไปยังเมืองที่มีระยะทางไกลที่สุด
5. มีโครงข่ายของเส้นทางคมนาคมตัดผ่านเมืองต่าง ๆ โดยสะดวก มีเท่ากันทุกแห่ง
6. ขนาดของเมืองแบ่งตามลำดับศัภย์ของเมืองเป็น 4 ลำดับศัภย์ คือ City, Town, Village และ Hamlets

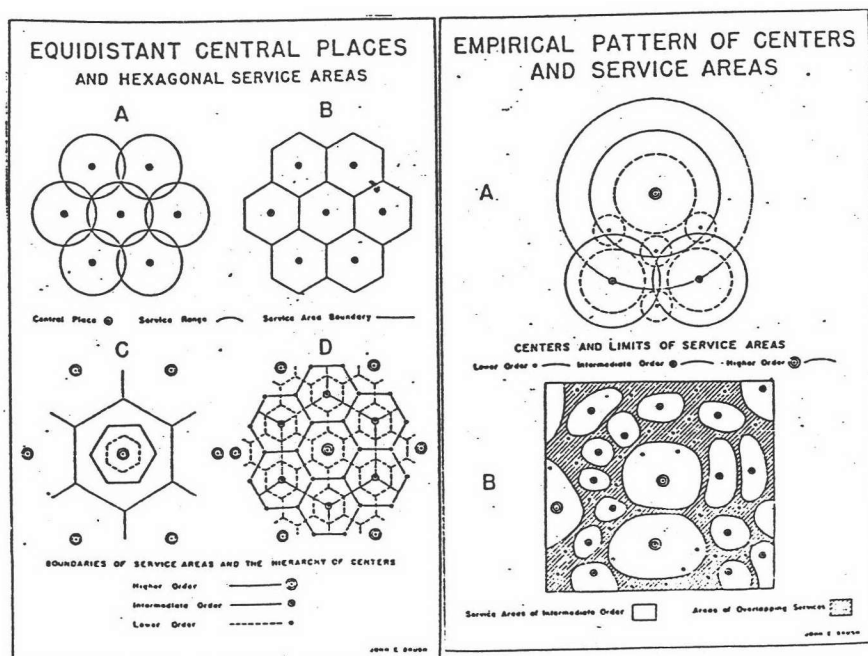
2.1 ลักษณะของย่านศูนย์กลาง (Central Place)

ย่านศูนย์กลางที่มีขนาดใหญ่ (เมืองขนาดใหญ่) จะมีพื้นที่ให้บริการ หรือเขตอิทธิพล หรือบริเวณตลาด (Service area or Market area) กว้างไกลกว่าย่านศูนย์กลางขนาดเล็ก วิวัฒนาการของย่านกลางนั้นขึ้นอยู่กับขนาดของย่านศูนย์กลางเอง ประกอบกับขนาดของบริเวณที่ให้บริการของเมืองนั้น ๆ ว่ากว้างไกลเพียงใด

สินค้าและบริการต่าง ๆ ที่มีอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองนั้น ถ้าเป็นสินค้าและบริการที่ต้องอาศัยความชำนาญ ความรู้ ความสามารถ เป็นสินค้าและบริการเฉพาะอย่าง (Higher order goods) จะมียุ่เฉพาะในย่านกลางขนาดใหญ่ที่มีประชากรมาก ๆ เท่านั้น แต่สินค้าที่เป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำรงชีพพื้นฐานของประชากร (Lower order goods) เช่น ข้าวของชำ เป็นต้น พบได้ตั้งแต่ย่านกลางขนาดเล็กที่มีจำนวนประชากรน้อย ไปจนถึง ย่านศูนย์กลางขนาดใหญ่ที่มีประชากรมาก

ปริมาณของสินค้าและบริการจะมีปริมาณมากในย่านกลางขนาดใหญ่ และมีปริมาณน้อยชนิดในย่านศูนย์กลางขนาดเล็ก การเดินทางไปเพื่อสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีพขั้นพื้นฐาน ประชากร จะเลือกเดินทางไปยังย่านศูนย์กลางที่ไกลที่สุด ส่วนการเดินทางเพื่อให้ได้สินค้าและบริการที่มีความพิเศษเฉพาะตัว เช่น ต้องอาศัยความรู้ความชำนาญมาก ๆ หรือสินค้าเฉพาะอย่าง ประชากรจะเลือกเดินทางไปยังเมืองใหญ่ และในแต่ละครั้งจะพยายามให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการหลาย ๆ ชนิดในครั้งเดียวกัน

รูปที่ 1.5



ย่านศูนย์กลางแต่ละแห่งจะบริการทั้งสินค้าและบริการให้กับผู้ที่อยู่รอบนอก เขตรอบ ๆ ย่านศูนย์กลางเรียก พื้นที่โครงการ (Complementary) ด้วยสินค้าต่าง ๆ จากศูนย์กลาง เช่น เสื้อผ้า อาหาร ยารักษาโรค หรือบริการต่าง ๆ เช่น โรงพยาบาล โรงภาพยนตร์ เป็นต้น ศูนย์กลางแต่ละแห่งจะผิตกันไปตามคุณลักษณะหน้าที่ คือ ศูนย์กลางขนาดใหญ่จะมีสินค้าและบริการมากกว่าศูนย์กลางรอง ๆ ลงมา ดังนั้น บริเวณเขตการค้าของแหล่งกลางแต่ละอันดับก็จะผิตกันไปด้วย ที่เป็นเช่นนี้เพราะคนเราจะใช้เวลาและเดินทางประหยัดที่สุด ในการไปรับบริการจากศูนย์กลางหนึ่ง ๆ จึงไปรับบริการจากแหล่งกลางที่ใกล้ที่สุด ความต้องการและระยะทางที่จะเดินทางไปรับบริการจึงแตกต่างกันไป และเป็นที่น่าอนว่าของปลีกย่อยจะมีขายทั่วไปหรือมีบริการทุกแห่ง แต่บริการบางอย่างที่อาศัยความชำนาญพิเศษจะมีอยู่เฉพาะแห่งเท่านั้น เช่น ด้าน การแพทย์ และการศึกษาชั้นสูง หรือการดับเพลิง เป็นต้น

2.2 ดัชนีที่แสดงถึงความเป็นย่านศูนย์กลาง

Christaller อธิบายความเป็นย่านศูนย์กลางของแหล่งหนึ่ง ๆ ว่า คือ อัตราส่วนระหว่างบริการที่เสนอต่อความต้องการของคนในเขตนั้น เมืองที่เป็นศูนย์กลางจะมีบริการต่อคนสูงด้วย เมืองที่มีลักษณะความเป็นศูนย์กลางต่ำก็จะมีบริการน้อยลงเช่นกัน ดัชนีที่ Christaller ใช้ คือ โทรศัพท์ ซึ่งเป็น ของจำเป็นมากในเยอรมันนีในขณะนั้น พบว่า แหล่งที่มีโทรศัพท์ต่อคนสูงจะเป็นย่านศูนย์กลางชั้นสูง ถ้าโทรศัพท์ต่อคนต่ำก็จะเป็นศูนย์กลางชั้นต่ำ

เมื่อทฤษฎีแพร่หลายขึ้น จึงได้มีผู้คิดดัชนีใหม่ ๆ มาใช้และอธิบายความเป็นแหล่งกลาง ในแนวใหม่ เช่น ใช้ปริมาณสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่มีอยู่ในที่หนึ่ง ๆ เป็นเครื่องวัด ระดับสินค้า ซึ่งมีตั้งแต่ต่ำสุด เรียกว่าระดับทรงตัว "Threshold" (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 41) คือ ขนาดตลาดที่เล็กที่สุด จะมีสินค้าบริการที่จำเป็นที่สุด สำหรับผู้คนในบริเวณรอบนอก ถ้าสินค้าน้อยกว่านั้น หรือลูกค้าน้อยกว่านั้น จะดำรงความเป็นย่านศูนย์กลางอยู่ไม่ได้ คือ ขายได้น้อย จะขาดทุน จะต้องเลิกกิจการไป แหล่งกลางนั้น จะค่อย ๆ เสื่อมลง เพราะการขายมีปริมาณน้อยจะไม่มีกำไร แหล่งศูนย์กลางจึงเกิดขึ้นไม่ได้ ระดับทรงตัวจึงกำหนดขอบเขตต่ำสุดของตลาด

ศูนย์กลางนั้นต้องเข้าถึงได้เต็มที่โดยการคมนาคมอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนั้น รัศมีไกลสุดของแหล่งกลางที่สินค้าจะไปถึง คือ พิสัยสินค้า (Range of a central goods) ก็วัดจากการเข้าถึงการคมนาคมไกลสุดที่ลูกค้ามารับบริการจากแหล่งกลาง ถ้าเลยระยะแหล่งกลางนั้นไป แหล่งกลางนั้นจะไม่สามารถบริการได้ ผู้คนอาจไปรับบริการจากแหล่งอื่น ๆ ทั้งนี้เพราะระยะไกลขึ้น สินค้าอาจแพงขึ้น

เนื่องจากการเข้าถึงการกระจายของลูกค้าและบริการเอง ทำให้ศูนย์บริการเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะอยู่รวมกันเพื่อรับผลประโยชน์ร่วมกัน บริการต่าง ๆ จึงเกิดอยู่ร่วมกันเป็นขนาดต่าง ๆ ขึ้นมา แหล่งบริการขนาดเล็กจะมีจำนวนมาก และช่วงระยะห่างก็อยู่ใกล้ชิดกันมาก แต่บริการมีไม่มาก แต่ละอย่างจะมีระดับทรงตัวแคบมาก นี่คือระดับของหมู่บ้านขนาดเล็ก (Hamlet) ในเยอรมันนี ซึ่ง Christaller อธิบายว่าใช้เวลาเดินทางถึงกันภายใน 2 ชั่วโมง เพราะชั่วโมงหนึ่งคนเราเดินปกติได้ราว $3 \frac{1}{2}$ ไมล์ 2 ชั่วโมงก็ได้ 7 ไมล์ นั่นคือทุก ๆ รัศมี $3 \frac{1}{2}$ ไมล์ จะมีหมู่บ้านอยู่ห่างกันเป็นช่วง ๆ แหล่งบริการที่ใหญ่ขึ้นก็จะอยู่ห่างกันมากขึ้น และบริการสินค้าจะมีระดับทรงตัวกว้างกว่า แต่จะมีจำนวนสถานบริการน้อยแห่ง ถัดจากหมู่บ้านเล็กก็เป็นหมู่บ้านใหญ่ (Village) เมือง (Town) นคร (City) และมหานคร (Metropolis) ตามลำดับ

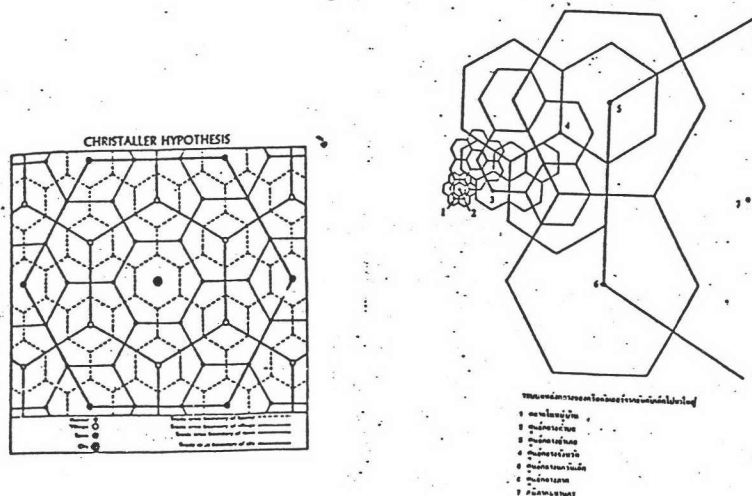
2.3 ลำดับชั้นของแหล่งบริการ (Hierarchy of Central Places)

Christaller ระบุการจัดขนาดความสำคัญของแหล่งกลางเป็นไปตามหลักการตลาด (Marketing Principle) คือ ระยะเวลาที่ลูกค้าจะไปรับบริการจากแหล่งกลางจะสั้นที่สุด เพราะเหตุว่าจำนวนแหล่งกลางในระดับหนึ่งมีมากด้วยกัน เขาเรียกระบบหลักการตลาดว่า $R = 3$ คือ ตัวแปรคงที่ ซึ่งหมายถึงเขตตลาดในอันดับศูนย์กลางหนึ่ง จะมีขนาดใหญ่เป็น $\sqrt{3}$ เท่าของเขตตลาดในอันดับศูนย์กลางที่ต่ำกว่า ส่วนระยะระหว่างตลาดใน อันดับนั้นจะเท่ากับ $3 \times$ ระยะห่างระหว่างศูนย์กลางของอันดับที่ต่ำกว่า ดังนั้น จำนวนแหล่งศูนย์กลางในแต่ละอันดับที่สูงขึ้นไปจะเพิ่มเป็น 3 เท่าเรื่อย ๆ สมมติว่าในบริเวณหนึ่งมีเมืองใหญ่ 2 เมือง บริเวณนั้นจะมีเมืองเล็ก 6 เมือง หมู่บ้าน 18 แห่ง และตำบล 54 แห่ง เป็นต้น

ในกรณีนี้ ลำดับชั้นของแหล่งบริการก็เกิดขึ้น แหล่งบริการของกลุ่มที่มีขนาดใหญ่จะทำหน้าที่บริการต่อแหล่งที่เล็กลงไปด้วย ประกอบกับบริการที่มีพิเศษสำหรับลำดับชั้นของตนโดยเฉพาะด้วย ซึ่งแหล่งกลางขนาดต่ำกว่าตนไม่มี ผลก็คือ เขตการค้าของแหล่งกลางชั้นต่ำจะซ้อนอยู่ในเขตของแหล่ง กลางชั้นสูงกว่า ด้วยเหตุนี้เองจึงเกิดลำดับชั้นของแหล่งกลางลดหลั่นกันตามขนาดลงมาตั้งแต่ใหญ่ที่สุด มีจำนวนน้อยที่สุด อยู่ห่างกันมากที่สุด ลงมาจนถึงเล็กที่สุด มีจำนวนมากที่สุด และอยู่ใกล้ชิดกันที่สุด เพื่อที่จะมิให้ขอบเขตของแหล่งกลางซ้อนกัน หรือปล่อยที่ว่างไว้ในกรณีที่ใช้รูปวงกลม Christaller จึงดัดแปลงใช้ รูปหกเหลี่ยมแทน เพื่อมิให้มีที่ว่างหรือแก้ปัญหาพื้นที่ซ้อนกันได้ ผลก็คือ กำหนดเขตตลาดได้พอดี ถ้ามองในแนวราบจะเห็นว่าซ้อนกัน คือ ศูนย์กลางขนาดเล็กรวมอยู่ในศูนย์กลางตลาดขนาดใหญ่ตามลำดับ

จากรูปที่ 1.6 จะเห็นลักษณะของลำดับความใหญ่โตของแหล่งชุมชนภายในรูป 6 เหลี่ยมนี้ ในรูปมีลำดับความใหญ่โต 4 ระดับ ๆ แรก ๆ เป็นอันดับหนึ่ง คือ หมู่บ้านเล็ก ๆ จะเห็นว่า มีจำนวนมาก ที่สุด ศูนย์กลางเล็ก ๆ นี้จะให้บริการเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่ตลาดของตน สินค้าและบริการของแหล่งชุมชนอันดับหนึ่งเป็นสิ่งที่ต้องการประจำวัน ซึ่งคนต้องการอยู่ตลอดเวลา ต่อมาหมู่บ้านเล็ก ๆ เหล่านี้ หนึ่งในจำนวนนั้น จะกลายเป็นหมู่บ้านใหญ่ขึ้น ตามทฤษฎีรอบหมู่บ้านใหญ่จะประกอบด้วยหมู่บ้านเล็ก ๆ 6 แห่ง ใน ลักษณะเดียวกันก็จะเกิดเมืองเล็กขึ้น ซึ่งพื้นที่โดยรอบ (Complementary area) ประกอบด้วย หมู่บ้านใหญ่ 6 แห่ง ต่อมาจึงเกิดเมืองใหญ่ ซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางอันดับสี่ ให้บริการเมืองเล็ก 6 แห่ง ต่อจากนี้เมืองจะขยายตัวไปเรื่อย ๆ เมืองใดเมืองหนึ่งในจำนวนหลายเมืองจะใหญ่ขึ้นเป็นเมืองใหญ่อันดับห้า และ สูงขึ้นไปเรื่อย ๆ ก็มีการต่าง ๆ ก็มากขึ้นเป็นลำดับ

รูปที่ 1.6



2.4 ระบบความสัมพันธ์ต่อพื้นที่ (Spatial Relationship)

Christaller ซึ่งให้เห็นถึงระบบความสัมพันธ์ต่อพื้นที่ของการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งเกี่ยวข้องกับลักษณะเศรษฐกิจ หรือบทบาทหน้าที่ของแหล่งกลางแต่ละแห่ง ซึ่งมีกฎเกณฑ์ ระเบียบ และสามารถอธิบายได้ ตัวอย่างเช่น ระบบแหล่งกลางสะท้อนให้เห็นบทบาท และโครงสร้างตลอดจนการติดต่อเคลื่อนไหวของ ลูกค้าสู่แหล่งกลางในอันดับต่าง ๆ การเข้าถึงระบบแหล่งกลางจึงช่วยให้ประมาณลักษณะการตั้งถิ่นฐานเป็นส่วนรวมทั้งหมด และสามารถทำนายล่วงหน้าถึงการขยายตัวเติบโตของเขตตั้งถิ่นฐานแต่ละแห่งของแหล่ง กลางได้ชัดเจนขึ้น ความคิดเกี่ยวกับแหล่งกลางจึงสามารถนำมาดัดแปลงใช้ได้ในโลกของความเป็นจริง กล่าวคือ เข้าใจในเรื่องอันดับความสำคัญของแหล่งตั้งถิ่นฐาน ทั้งสามารถเปรียบเทียบกิจกรรมของแต่ละขนาดได้ด้วย ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงเป็นระบบรวมทั้งหมด ไม่ใช่ที่หนึ่งทีใดโดยเฉพาะ มีผู้นำหลักดังกล่าวมา อธิบายลำดับความสำคัญของเขตการค้าในเมืองหนึ่ง ๆ ได้ตั้งแต่ศูนย์การค้าที่ใหญ่ที่สุดจนถึงเล็กที่สุด

ข้อบกพร่องของแบบจำลองของ Christaller มีมากมาย เช่น

1. ข้อสมมติที่ให้ประชากรกระจายตัวเท่ากันตลอดพื้นที่นั้น จะเป็นไปไม่ได้ เมื่อเกิดแหล่งชุมชนขึ้น
2. ในทางข้อเท็จจริง ค่าขนส่งไม่ได้เท่ากันในทุกเส้นทาง แต่จะมีอัตราที่ถูกกว่าตามเส้นทางคมนาคม เช่น ถนน ทางรถไฟ แม่น้ำลำคลอง เป็นต้น ดังนั้น พื้นที่ตลาดของแหล่งชุมชนจะไม่มีทางเป็นรูป 6 เหลี่ยมได้ การปฏิบัติในด้านการขนส่งจะทำให้แหล่งชุมชนบางแห่งเจริญขึ้น และทำให้บางแห่งด้อยความสำคัญลงไป
3. ข้อสมมติที่ว่า ให้พื้นดินเป็นที่ราบและเหมือนกันในทุกเส้นทางนั้น มีความหมายว่าทรัพยากรประเภทที่เคลื่อนที่ไม่ได้มีเหมือนกันทุกแห่ง และพื้นดินทุกจุด ต่างสามารถใช้เป็นที่อยู่อาศัย หรือทำกิจกรรมทุกประเภทของมนุษย์ได้ ข้อสมมตินี้เห็นได้ชัดเจนว่าไม่เป็นความจริง
4. พื้นที่ตลาดในทางปฏิบัติจะไม่มีเขตแดนแน่นอนอย่างที่ Christaller เสนอไว้ แต่จะคาบเกี่ยวกันไปหมด

แม้ว่าแบบจำลองการเกิดเมืองของ Christaller จะมีข้อบกพร่องมากมาย แต่ก็ให้ประโยชน์อย่างมาก ในการทำความเข้าใจวิวัฒนาการของการเกิดเมือง นอกจากนั้น แบบจำลองของเขาก็ไม่ได้ผิดพลาดไปเสียทั้งหมด เช่น พบว่าศูนย์กลางใหญ่ ๆ นั้น จะมีกิจกรรมมากมายยิ่งกว่าศูนย์กลางเล็ก ๆ และพื้นที่โดยรอบ (Complementary areas) ก็มีขนาดไม่เท่ากันอย่างที่ทฤษฎีบอกไว้ แบบจำลองของ Christaller ดูเหมือนจะใช้ได้กับกิจกรรมด้านบริการต่าง ๆ เท่านั้น

2.5 แนวความคิดของ Losch เกี่ยวกับแหล่งชุมชน

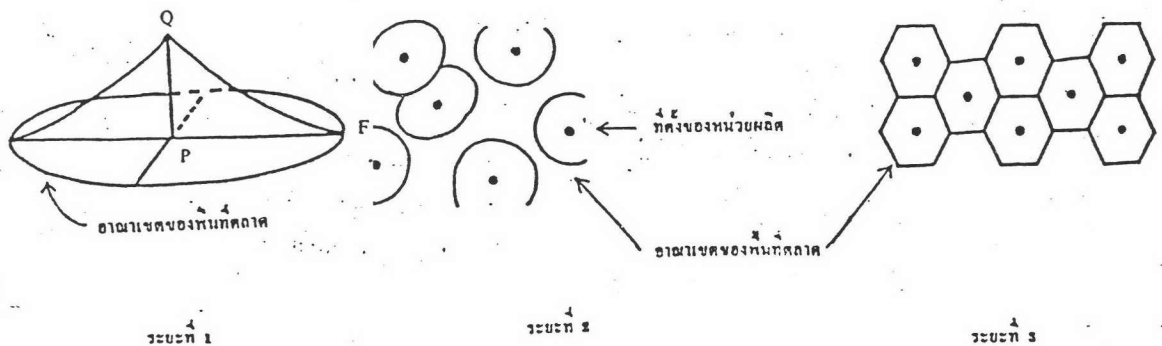
Losch (1943) (David M., Smith 1971 : 130) มีแนวความคิดคล้ายกับ Christaller ในเรื่องทฤษฎีศูนย์กลาง เพียงแต่ว่าจุดเริ่มในการวิเคราะห์ของ Losch เริ่มจากชนบท แต่จุดเริ่มของ Christaller เกิดในเมืองเลย อย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์ที่ออกมาเหมือนกัน ข้อสมมติฐานของทั้งสองคนก็เหมือนกัน เพื่อให้เกิดดุลยภาพในการใช้ที่ดิน Losch ได้กำหนดเงื่อนไข ดังนี้

1. ที่ตั้งทุกแห่งจะต้องให้ประโยชน์มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ประโยชน์ที่ได้คิดในแง่ผลกำไรสำหรับผู้ผลิต และในแง่ประโยชน์ที่ผู้บริโภคได้รับสูงสุด
2. ที่ตั้งแหล่งผลิตจะต้องเข้าครอบครองพื้นที่ทุกจุด โดยไม่มีที่ว่างเปล่า เหลืออยู่เลย ทั้งนี้เพื่อมิให้หน่วยผลิตเกิดขึ้นใหม่

3. ผลกำไรที่หน่วยผลิตได้รับจะเป็นกำไรปกติ (Normal Profits) เท่านั้น
4. แหล่งทรัพยากร แหล่งผลิต หรือแหล่งขายจะต้องมีขนาดเล็กที่สุด เท่าที่จะเป็นไปได้
5. ณ บริเวณที่อยู่กึ่งกลางระหว่างเขตพื้นที่ตลาดของหน่วยผลิต 2 แห่ง ผู้บริโภคย่อมพอใจสินค้าทั้ง 2 แหล่งเท่า ๆ กัน

เงื่อนไขเหล่านี้เท่านั้นที่จะทำให้เกิดดุลยภาพในการใช้ที่ดิน จากข้อสมมติดังกล่าว พื้นที่ตลาดจึงมีอยู่เต็มที แต่มีพื้นที่บางส่วนอยู่นอกเขตวงกลมของพื้นที่ตลาด จึงต้องปรับรูปร่างของพื้นที่ให้เป็นรูปหกเหลี่ยม เพื่อจะได้ครอบคลุมพื้นที่ทุกจุด เมื่อวิเคราะห์พื้นที่แต่ละประเภทในแต่ละชุมชนมาซ้อนลงบน แผนที่กราฟ จะพบว่ามีส่วนศูนย์กลางของสินค้าทุกประเภทเกิดขึ้น และศูนย์กลางที่มีจำนวนการผลิตรองลงมาจะเป็นศูนย์กลางขนาดรองลงไปตามลำดับ ระบบชุมชนในพื้นที่ประกอบด้วยชุมชนที่เจริญ (City Rich) และชุมชนที่ด้อยความเจริญ (City Poor) ชุมชนที่เจริญจะอยู่ใกล้กับเส้นทางคมนาคมหลัก ซึ่งติดต่อกับศูนย์กลางใหญ่ของพื้นที่ที่มีพื้นที่ตลาดกว้างมาก ส่วนชุมชนที่ด้อยความเจริญมีที่ตั้งอยู่ห่างจากเส้นทางคมนาคมหลัก และมีพื้นที่ตลาดแคบ (ดังรูปที่ 1.7)

รูปที่ 1.7
แสดงระบบพื้นที่ตลาดรูป 6 เหลี่ยม



ที่มา ; Based on Lisch, 1954, 106 and 110,

ทฤษฎีของ Losch มีข้อบกพร่องเช่นเดียวกับทฤษฎีของ Christaller คือ ส่วนหนึ่งไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง รูปร่างของพื้นที่ตลาดโดยทั่วไปจะไม่เป็นรูปหกเหลี่ยม และไม่สามารถแบ่งแยกได้โดยเด็ดขาด แต่จะมีรูปร่างต่างกันตามอาณาเขตทางการเมือง เส้นทางขนส่ง ลักษณะพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ ความหนาแน่นของประชากร และทรัพยากรต่าง ๆ แต่หลักการทฤษฎีมีประโยชน์ในการอธิบายความแตกต่างของชุมชน ในระดับต่าง ๆ และอธิบายลักษณะความสัมพันธ์ของชุมชนที่ต้องพึ่งพากันในทางเศรษฐกิจ

Garner (1966) (K.S.O.Beavon. 1972 : 21) เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจขั้นที่ 3 (Theory of Tertiary Activity) ซึ่งสนับสนุนแนวความคิดของ Christaller และ Losch ในเรื่องระบบชุมชน ซึ่งมีเนื้อหา ดังนี้

1. ศูนย์กลางระดับต่ำ จะให้บริการแต่สินค้าระดับต่ำ หรือสินค้าสำหรับชีวิตประจำวัน (Convenience Goods) ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้สม่ำเสมอ

2. ศูนย์กลางระดับสูง จะให้บริการทั้งสินค้าระดับต่ำ และสินค้าระดับสูง (Shopping Goods) ซึ่งต้องการตลาดกว้างขวาง เป็นสินค้าที่มีความต้องการนาน ๆ ครั้ง และบางประเภทลูกค้าต้องเดินทางในระยะทางไกลเพื่อไปซื้อหา
3. ศูนย์กลางระดับใดก็ตามจะให้บริการสินค้ามากกว่า มีจำนวนกิจกรรมมากกว่า มีประเภทกิจกรรมและขอบเขตการให้บริการกว้างกว่ามียอดการขายสูงกว่าศูนย์กลาง ในระดับที่ต่ำกว่าเสมอ
4. การให้บริการสินค้าและบริการจะมีประสิทธิภาพมาก ถ้าชุมชนมีที่ตั้งอยู่ใกล้กัน มีการเข้าถึงที่สะดวก และมีประเภทของสินค้าบริการจำนวนมาก อันเป็นที่ต้องการของชุมชนอื่น ทัศนวิสัยนี้เน้นให้เห็นความสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจขั้นที่ 3 ซึ่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่รวมตัวกันอยู่ในเขตชุมชนมากกว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทอื่น และสามารถนำมาใช้วัดความสำคัญและขนาดของชุมชน โดยเปรียบเทียบกันระหว่างจำนวนและประเภทของกิจกรรมในแต่ละชุมชน

2.6 หน้าทีของเมือง

เมืองเป็นสถานที่ที่เป็นศูนย์กลางในการรวบรวมสินค้าและกิจการบริการต่าง ๆ ไว้เป็นจำนวนมาก โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อบริการสินค้าและกิจการบริการเหล่านั้น ให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ใน ตัวเมือง และที่อาศัยอยู่ในบริเวณทุ่งเกษตรกรรมโดยรอบตัวเมือง เมืองทุกเมืองจะมีหน้าที่เช่นนี้เหมือน ๆ กัน นอกจากนี้เมืองบางเมืองยังแสดงหน้าที่เฉพาะประเภทอีกด้วย หน้าที่เฉพาะจะมีไม่เหมือนกันในทุก ๆ เมือง โดยแบ่งหน้าที่เฉพาะของเมืองออกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้ (เบญจวรรณ อารีสมาน 2530 : 35-36)

2.6.1 เมืองที่ทำหน้าที่ในการเป็นศูนย์กลางการบริหารและการปกครอง เมืองที่ทำหน้าที่นี้จะมีกิจกรรมต่าง ๆ เช่น สถานที่ราชการที่เป็นสำนักงานใหญ่ กระทรวง ทบวง กรมต่าง ๆ ที่มีชายางานครอบคลุมอยู่ทั่วประเทศ นอกจากนั้นยังมีสถานที่ราชการที่เป็นศูนย์รวมของการบริหารประเทศในด้านอื่น ๆ อีก เช่น สำนักนายกรัฐมนตรี ทำเนียบประธานาธิบดี หรือรัฐสภาแห่งชาติ เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้เป็นตัวชี้ให้ สังเกตและศึกษาได้ว่า เมืองจะมีหน้าที่พิเศษเป็นศูนย์กลางของการบริหารและการปกครองด้วย ตัวอย่าง ของเมืองที่มีหน้าที่ในการบริหารและการปกครอง เช่น กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานครของออสเตรเลีย กรุงลอนดอนของสหราชอาณาจักร เมืองเคซอนซิตีของฟิลิปปินส์ และ เมืองบราซิลของบราซิล เป็นต้น

2.6.2 เมืองที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางทางวัฒนธรรม เช่น ศูนย์กลางทางศาสนา ศูนย์กลางทางการศึกษา ศูนย์กลางทางศิลปะและวัฒนธรรม เป็นต้น เมืองที่มีหน้าที่ต่าง ๆ ดังกล่าวมาจะมีกิจกรรมที่ปรากฏในตัวเมืองเป็นตัวชี้ให้เข้าใจถึงหน้าที่ของเมืองนั้น เช่น เมืองที่เป็นศูนย์กลางทางศาสนา จะมีกิจกรรมที่ปรากฏในด้านของปูชนียวัตถุทางศาสนา ซึ่งเป็นที่เคารพนับถือของศาสนานั้น ๆ เมืองที่มีหน้าที่เป็นศูนย์กลางทางศาสนาของโลก ได้แก่ เมืองเมกกะในประเทศซาอุดีอาระเบีย ซึ่งเป็นศูนย์กลางของศาสนาอิสลาม นครวาติกัน ในกรุงโรมของอิตาลี ซึ่งมีมหาวิหารใหญ่โต เป็นศูนย์กลางของศาสนาคริสต์ นิกายโรมันคาทอลิก เป็นต้น

ส่วนเมืองที่มีหน้าที่เป็นศูนย์กลางทางการศึกษานั้น จะมีกิจกรรมของคนในเมืองที่เด่น เพื่อเสริมกับหน้าที่นี้ก็คือ สถานศึกษาใหม่ ๆ เช่น มหาวิทยาลัย และสถานศึกษาในรูปของสถาบันต่าง ๆ เมืองในลักษณะนี้มีในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหราชอาณาจักรมีเมืองออกฟอร์ด แสดงหน้าที่การเป็นศูนย์กลางในการศึกษาอย่างชัดเจน

2.6.3 เมืองที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการคมนาคมขนส่ง เมืองที่ทำหน้าที่นี้จะมีทำเลที่มีเส้นทางคมนาคมหลายสายมาบรรจบกัน เป็นศูนย์รวมของระบบคมนาคมขนส่ง ศูนย์รวมที่เรียกว่าชุมทาง เช่น

เมือง ชุมทางทุ่งสง เป็นต้น กิจกรรมของประชาชนในเมืองที่แสดงออกมา เช่น มีโกดังสำหรับเก็บสินค้า หรือสำหรับพักสินค้าเพื่อส่งต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ และจะมีคนในเมืองจำนวนหนึ่งทำงานด้านการคมนาคมขนส่ง

2.6.4 เมืองที่ทำหน้าที่ในการผลิต คือ เมืองที่มีการผลิตทางอุตสาหกรรม และมีผลผลิตหลักในด้านใดด้านหนึ่ง เช่น ผลิตรถยนต์ ผลิตเหล็กและเหล็กกล้า ผลิตภัณฑ์ ทางเคมี ผลผลิตหลักในด้านต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้จะเป็นตัวชี้ถึงหน้าที่ในการผลิตของเมืองนั้น ๆ ได้แก่ เมืองพิทสเบิร์กในสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีผลผลิตหลักทางอุตสาหกรรม เป็นเมืองสำคัญในการผลิตเหล็กและเหล็กกล้า เมืองดีทรอยต์ ที่มีอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์เป็นที่ขีดหน้าสุดของเมือง

2.6.5 เมืองที่ทำหน้าที่ในการป้องกันภัย เมืองที่ทำหน้าที่ในการป้องกันภัยนั้น ในอดีตอาจหมายถึงความถึงเมืองหน้าด่านก็ได้ ปัจจุบันเมืองที่มีหน้าที่หลักทางด้านการป้องกันภัยนั้น จะมีกิจกรรมที่เด่นชัด คือ ค่ายทหาร หรือฐานทัพประเภทต่าง ๆ เช่น ฐานทัพเรือ ฐานทัพอากาศ กองทัพภาค เป็นต้น เช่น เมืองสัตหีบเป็นที่รู้จักกันว่าเป็นฐานทัพเรือ และเมืองสัตหีบจะมีส่วนเสริมให้เป็นที่ยอมรับว่ามาจากภารกิจของฐานทัพเรือ ฐานทัพอากาศ ซึ่งเสริมให้เมืองดาดลีมีหน้าที่พิเศษในการป้องกันภัยทางอากาศ ในอดีตเมืองพิษณุโลก เคยถูกกำหนดหน้าที่ให้เป็นเมืองหน้าด่านของไทย

2.6.6 เมืองที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของการพักผ่อนหย่อนใจ กิจกรรมที่ปรากฏในตัวเมืองประเภทนี้ ได้แก่ โรงแรม สนามกีฬา สระว่ายน้ำ ภัตตาคาร หรือร้านอาหารจำนวนมาก และบริการ รดสาธารณะ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้จะเป็นกิจการที่เด่นที่สุดของเมือง ดังเช่น เมืองพัทยา ภูเก็ต หัวหิน เป็นต้น

2.6.7 เมืองที่ทำหน้าที่เป็นเมืองพักอาศัย ลักษณะเด่นของเมืองประเภทนี้ คือ การมีพื้นที่ส่วนใหญ่ของเมืองถูกใช้เป็นที่สร้างอาคารบ้านเรือนสำหรับพักอาศัยโดยตรง ในตัวเมืองจะมีร้านค้าและบริการส่วนหนึ่งสำหรับบริการให้แก่ประชากรในตัวเมือง ในเวลากลางวันจะมีประชากรเบาบาง เพราะประชากรส่วนมากจะออกเดินทางไปทำงานในเขตเมืองอื่น ๆ แต่ในเวลากลางคืนจะมีประชากรหนาแน่น เพราะกลับจากทำงานแล้ว ในประเทศไทยยังมีเมืองประเภทนี้ไม่เด่นชัดนัก แต่ที่พอจะเห็นได้บ้าง ก็คือ เมืองนนทบุรี ปทุมธานี ซึ่งประชากรส่วนหนึ่งเดินทางไปทำงานในกรุงเทพฯ และกลับมาเพื่อการพักผ่อนหลับนอนเท่านั้น สำหรับในประเทศอื่น ๆ เช่น ญี่ปุ่น มีเมือง Tama ซึ่งอยู่ใกล้กับมหานคร โตเกียว ดังนั้น เวลา กลางวันคนส่วนใหญ่จึงมิได้อยู่ในตัวเมือง Tama แต่ในเวลากลางคืนผู้คนจะเดินทางกลับไปยังเมือง Tama เพื่อการพักผ่อนหลับนอน

3 การใช้ที่ดินเพื่อการค้าภายในเมือง

การใช้ที่ดิน หมายถึง การใช้ประโยชน์จากพื้นที่ดินที่มีอยู่ในแต่ละชนิดนั้น ให้เกิด ประโยชน์มากที่สุด เกิดผลตอบแทนมากที่สุด โดยไม่เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม หรือมีผลกระทบน้อย ที่สุด (ชูศักดิ์ คงคานนท์ : 2522) เบญจวรรณ อารีสมาน (2530 : 28) ได้ให้ความหมายของการใช้ที่ดินว่า หมายถึง การใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง การใช้ที่ดินในตัวเมืองกับการใช้ที่ดินในชนบท มีความแตกต่างกัน โดยการใช้ที่ดินในชนบทมุ่งใช้เพื่อการผลิตทางการเกษตร เช่น การเพาะปลูก และการเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น ส่วนการใช้ที่ดินในเมืองมีการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การอุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย สถานที่ราชการ ถนน โรงเรียน หรือสาธารณะสถานต่าง ๆ

ทฤษฎีการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางเมือง (กุลวดี ตรีพัฒนา 2529 : 66)

เนื่องจากที่ดินซึ่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติมีจำนวนจำกัด และเคลื่อนย้ายไม่ได้ ตลอดจนความอุดมสมบูรณ์ของที่ดิน มีความแตกต่างกันในแต่ละท้องที่ จึงทำให้คนเราต้องมีการใช้ทรัพยากรที่ดินเพื่อก่อให้เกิด

ประโยชน์สูงสุดในเขตที่ตั้งของตัวเมือง ซึ่งเป็นแหล่งที่มีข้อได้เปรียบทางเศรษฐกิจสังคม เช่น พื้นที่ที่ศึกษา บริเวณบางรัก สีลม และ สุรวงศ์ มีผู้คนอพยพเข้ามาอาศัยอยู่รวดเร็วมาก ส่งผลให้ราคาที่ดินในบริเวณนั้นสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการใช้ที่ดินย่านกลางเมือง จึงมักจัดทำเป็น ย่านพาณิชย์ เพราะทำให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของการใช้ที่ดินสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการใช้ที่ดินประเภทอื่น

สาเหตุที่ราคาที่ดินภายในเมืองมีราคาสูง เนื่องจากที่ดินภายในเมืองเป็นบริเวณที่สามารถให้ผลตอบแทนได้สูงในแง่ของการค้าขาย เพราะในเมืองจะเป็นที่ที่มีประชากรอยู่หนาแน่น และยังมีผลทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการโฆษณาน้อย ดังนั้น กิจกรรมที่คุ้มค่าต่อการอยู่ชั้นในของเมือง จึงมีกิจการประเภท ศูนย์การค้า สำนักงาน ธนาคารขนาดใหญ่ และกิจการที่สามารถสร้างผลกำไรสูง แสดงให้เห็นว่ายิ่งใกล้ จุดศูนย์กลางของเมือง คือ ค่าเช่าที่ดิน (ผลตอบแทน) จะมีค่ามาก และในขณะเดียวกันราคาที่ดินก็จะสูงด้วย ในทางตรงกันข้ามยิ่งห่างจากศูนย์กลางเมืองเท่าใด ค่าเช่าที่ดินก็จะมีค่าลดลงตามลำดับ และราคาที่ดินที่มีราคาสูง และโอกาสของผลตอบแทนสูงนั้น จะต้องนำกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลตอบแทนได้สูงมาใช้ที่ดินนั้น ๆ

การใช้ที่ดินเพื่อการค้าหรือย่านการค้า เป็นประเภทหนึ่งของการใช้ที่ดินในตัวเมือง มีพื้นที่ไม่มากนักในตัวเมืองแต่มีความสำคัญมาก เพราะเป็นพื้นที่ซึ่งเปรียบเสมือนใจกลางของเมืองปัจจุบัน และพื้นที่ที่ทำให้เป็นย่านกลางของชุมชนโดยรอบตัวเมือง ในอเมริกาเหนือมีพื้นที่เพื่อเป็นย่านการค้าประมาณร้อยละ 3.7 แต่ในประเทศไทยมีพื้นที่ประมาณ 3.38 (เบญจวรรณ อารีสมาน 2530 : 36)

การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม Chapin (1972 : 370-375) มีแนวความคิดในการ กำหนดที่ตั้งของการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมว่า ย่านธุรกิจควรอยู่ใกล้เส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น มีที่ตั้งใกล้กับถนนสายประธานสองสายที่ผ่านย่านการค้า มีที่จอดรถเพียงพอ และมีที่สำหรับร้านค้าอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งมีร้านอาหาร สิ่งบันเทิงต่าง ๆ มีสาขาของธุรกิจ และบริการทางการเงินเพียงพอ สำหรับ ย่านการค้าควรอยู่ในบริเวณที่มีระบบคมนาคมเข้าถึงสะดวก โดยควรมีพื้นที่ด้านหน้าติดต่อกับถนน สายหลัก และมีทางเข้าถึงทางรถไฟได้สะดวกพอสมควร

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527 : 108) ได้กล่าวถึงทำเลที่ตั้งด้านการค้าว่า มักตั้งอยู่ตรงจุดหรือบริเวณที่เข้าถึงสะดวกที่สุด เพราะสะดวกสำหรับผู้ที่มีรถยนต์และผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนในระบบต่าง ๆ และยังคงสะดวกในการติดต่อกับแหล่งขายปลีก ขายส่ง ตลอดจนสถานประกอบการค้าและบริการที่ต้องพึ่งพาอาศัยกันอีกด้วย

การใช้ที่ดินเพื่อการค้าภายในเมืองจะมีน้อย คือ เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 5 ของพื้นที่ในเขตชุมชนทั้งหมด แต่กิจกรรมทางด้านการค้ามีบทบาทสำคัญต่อความเจริญของเมืองมากที่สุด เพราะเป็นอาชีพซึ่งมีแรงงานมาก เฉลี่ยเกินร้อยละ 40 ของแรงงานทั้งหมด ความสัมพันธ์ระหว่างที่ดินและการค้า จึงเป็นปัญหาที่น่าสนใจในสถานะที่แสดงออกซึ่งการใช้ที่ดินแบบเข้มข้น และการกระจายของกิจกรรมเหล่านี้ในพื้นที่ อันแคบทางด้านกายภาพ การค้าและบริการจะใช้บริเวณติดและอาคารสูงหลายชั้น ทำให้เมืองใหญ่ทั่วไป มีวิวัฒนาการของตึกสูง ๆ (Skvline) ในการศึกษาการใช้ที่ดินย่านการค้าแบ่งออกเป็นหัวข้อ ดังนี้

- 3.1 การกำหนดเขตการค้าของเมือง
- 3.2 ลำดับสำคัญของเขตการค้าภายในเมือง
- 3.3 ศูนย์กลางธุรกิจการค้า
- 3.4 ย่านการค้าแบบตามแนวถนน
- 3.5 ย่านธุรกิจพิเศษต่าง ๆ

3.1 การกำหนดเขตการค้าของเมือง

ในปี ค.ศ. 1937 Malcolm Proodfoot (จัดรัชย์ พงศ์ประยูร 2527 : 112) ได้ศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างทางการค้าของเมืองขนาดใหญ่ในสหรัฐอเมริกา และได้สรุปเขตการค้าออกมาดังนี้

3.1.1 เขตย่านการค้ากลาง (Central business district) หรือศูนย์กลางธุรกิจการค้า หรือ ต่อมารู้จักกันในนาม Downtown นับเป็นหัวใจของกิจการค้าภายในเมืองหนึ่ง ๆ เป็นศูนย์รวมของห้างร้านและธุรกิจบริการมากกว่าส่วนอื่นของเมือง อาจสังเกตศูนย์รวมของกิจการดังกล่าวได้โดยการค้นหาอาคารสูง ๆ หลายชั้น เป็นสถานประกอบการของห้างใหญ่ ๆ ดีพาร์ตเมนต์สโตร์ ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายรองเท้า ชายหญิง ร้านเพชรพลอย ร้านอาหาร โรงแรม และกิจการอื่น ๆ ส่วนบริการต่าง ๆ มักอยู่ในอาคารสูง ๆ

เขตใจกลางย่านการค้าสามารถดึงดูดลูกค้าได้ทั่วเมืองทั้งใกล้และไกล นอกจากจะเป็นลูกค้าแล้วบุคคลเหล่านี้ยังเป็นแรงงานที่สำคัญของเขตนี้ด้วย ปริมาณการขายในเขตนี้จึงเป็นที่รวมของการคมนาคมขนส่งทุกชนิด ตั้งแต่คนเดินเท้า รถยนต์ส่วนตัว รถราง รถไฟ หรือการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ใจกลางของย่านการค้า หรือ C.B.D. มีลักษณะพิเศษ คือ ประชากรหนาแน่นในตอนกลางวัน พอดกกลางคืนจำนวนประชากรลดลงมาก เพราะเขตนี้มิได้เป็นที่อยู่อาศัย

3.1.2 เขตการค้ารอบนอก (Outlying business center) นับเป็นส่วนจำลองของเขต C.B.D. สถานประกอบการจะรวมตัวกันอยู่เป็นแถบ ๆ และนำธุรกิจการค้าได้มาก แต่เป็นรองกว่าเขตชั้นใน คือ C.B.D. เขตนี้ไม่สามารถดึงดูดลูกค้าได้ทั่วเมือง แต่ก็สามารถดึงดูดลูกค้าจากระยะทางไกล ๆ เพราะบุคคลเหล่านั้นยึดเอาถนนสายสำคัญเป็นเส้นทางคมนาคม

3.1.3 ย่านธุรกิจสำคัญ (Principle business thoroughfare) มักตั้งอยู่บนถนนสำคัญ และเป็นย่านธุรกิจของแถบหนึ่งของเมือง มีถนนกว้างพอที่จะจอดรถได้ จำนวนสินค้าที่ขายประกอบด้วยสินค้าทั่วไป ส่วนมากอาศัยลูกค้าที่มาโดยรถส่วนตัว หรือรถประจำทาง

3.1.4 ถนนธุรกิจในละแวก (Neighbourhood business street) จัดเป็นเขตการค้าในละแวกหรือย่านหนึ่ง ๆ ของเมือง และดึงดูดลูกค้าทุกระดับที่อาศัยอยู่ในละแวกนั้น ภายในรัศมีเดินเท้าจึงเสนอ สินค้าที่มีระดับทรงตัว (Threshold) ต่ำ เช่น ร้านขายของชำ ตลาดเนื้อ ผลไม้ ผัก และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ บางครั้งร้านค้าอาจแผ่เข้าไปในเขตที่อยู่อาศัยก็ได้

3.1.5 กลุ่มร้านค้าโดด ๆ (Isolated store cluster) นับเป็นร้านค้าและบริการที่มีความสำคัญน้อยที่สุดภายในเมืองหนึ่ง ๆ มีร้านที่ต้องพึ่งพาซึ่งกันและกันอยู่ 2-3 ร้านตามมุมถนนในเขตรอบ ๆ เมือง สำหรับบริการแก่ผู้ที่อยู่ห่างไกลเมือง

เป็นที่น่าสังเกตว่าในสมัยที่ Proodfoot ศึกษาแบบการค้าของเมืองในสหรัฐอเมริกาอยู่นั้น แนวความคิดเกี่ยวกับย่านศูนย์กลางของ Christaller ยังไม่แพร่หลายนัก จนกระทั่ง ค.ศ. 1950 ไปแล้ว จึงได้มีผู้นำทฤษฎีของ Christaller มาอธิบายรูปแบบการค้าภายในเมืองด้วย

3.2 ลำดับศักยภาพของเขตการค้าภายในเมือง

เมื่อ Christaller เสนอลำดับศักยภาพของเมือง โดยยึดเอาบาทบาทหน้าที่ทางด้านการค้าและบริการเป็นเกณฑ์นั้น เขาพิจารณาในมาตราส่วนที่กว้างในระดับภูมิภาคหรือประเทศว่า เมืองเล็กหนึ่ง ๆ มีความสำคัญอย่างไร เขาสรุปว่าเมืองที่มีลำดับศักยภาพสูงจะมีสินค้าและบริการมากกว่าเมืองที่มีลำดับศักยภาพต่ำ เมืองในลำดับศักยภาพแต่ละกลุ่มจะแตกต่างกันในเรื่องเขตอิทธิพล หรือเขตการค้า พิสัยสินค้า และระดับทรงตัว องค์ประกอบต่าง ๆ เหล่านี้ก็มีอยู่เช่นกันในระดับเมืองเดียว ๆ ถ้าพิจารณาเขตการค้าของเมืองให้ถ่วงถี่ ก็จะได้แบบมีศูนย์กลาง (Nucleations) แบบตามแนวถนน (Ribbon) และแบบเขตพิเศษต่าง ๆ (Specialized areas)

ศูนย์การค้าแบบมีศูนย์กลาง คือ บริเวณที่รวมกลุ่มร้านค้าและบริการต่าง ๆ กลายเป็นศูนย์การค้าขึ้นมา ส่วนมากพบตามสี่แยกสำคัญ ๆ ภายในเมืองอันเป็นทางผ่านที่สำคัญ จึงมีทำเลอันเป็นจุดที่เข้าถึงสะดวก และมีความสัมพันธ์กับทำเลซึ่งที่ดินมีราคาแพงที่สุด ลำดับสำคัญของเขตการค้าในลักษณะนี้มักจะถูกครอบงำด้วยเขต C.D.B. นับเป็นจุดรวมที่ใหญ่ที่สุด รวมทั้งเป็นที่ตั้งของสำนักงาน ดิเกบริหาร ย่านเก็บสินค้า ตลอดจนแหล่งเริงรมย์ต่าง ๆ ซึ่ง Proudfoot เคยชี้ให้เห็นความสำคัญมาก่อน เลยเขต C.B.D. ออกไปยังมีเขตการค้าในลักษณะนี้อีก 4 แบบ เรียงลำดับศัภยจากสูงไปหาต่ำ ดังนี้ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527 :113-114)

1. ศูนย์การค้าของภูมิภาค (Regional centers)
2. ศูนย์การค้าของชุมชน (Community centers)
3. ศูนย์การค้าของละแวก (Neighborhood centers)
4. กลุ่มร้านค้าย่อย (Isolated store clusters)

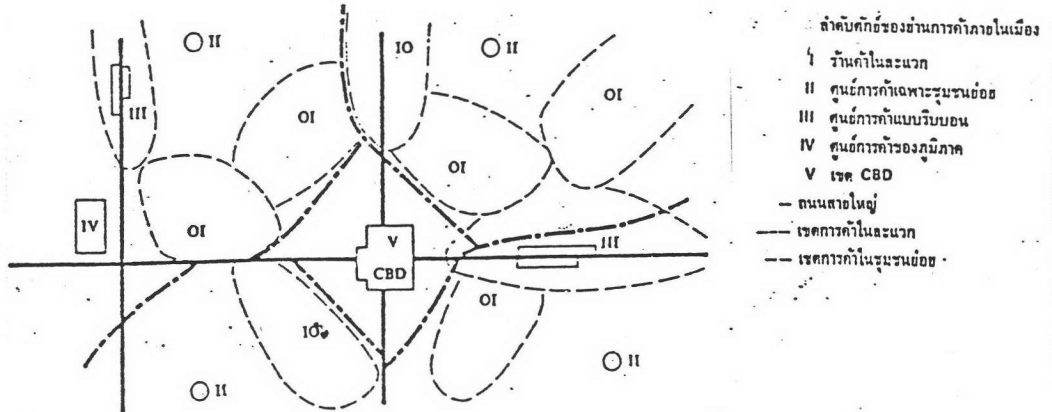
ศูนย์กลางธุรกิจการค้า มีกิจกรรมทางการค้าและธุรกิจเข้มข้นมากที่สุดของเมือง กิจกรรมทางการค้านั้นจะประกอบด้วยร้านขายปลีก และมีลักษณะจับกลุ่มกันต่อเนื่องอย่างหนาแน่นมากที่สุดของเขตตัวเมืองเป็นตำแหน่งของเมืองที่เป็นจุดรวมของยวดยาน และคนที่สัญจรไปมาในเขตเมืองมากที่สุด กิจกรรมทางการค้าและธุรกิจในเขตนี้จะบริการแก่ประชากรของตัวเมืองเอง และบริการแก่ประชากรโดยรอบในเขตเกษตรกรรมรอบเมือง เป็นเขตที่มีความเข้มของการใช้ที่ดินสูงสุดหนาแน่นที่สุด จะพบพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่า น้อยที่สุดเป็นเขตที่มีราคาที่ดินสูงที่สุดเช่นกันเมื่อเทียบกับเขตอื่น ๆ ของเมือง กิจกรรมทางการค้าและธุรกิจที่มีอยู่ เช่น ร้านค้าปลีก สำนักงานทางธุรกิจการค้า โรงแรม โรงภาพยนตร์ ศูนย์รวมของธุรกิจการเงินและการธนาคารและบริการชนิดอื่น ๆ

ตำแหน่งใจกลางของศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Core area) เป็นบริเวณที่มีลักษณะปลีกย่อยต่าง ๆ อันเป็นลักษณะพิเศษเฉพาะของตัวเมืองเกือบจะทุก ๆ เมือง มีลักษณะดังนี้ คือ

1. ในแง่ของความเข้มของการใช้ที่ดิน เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินที่เข้มข้นมากที่สุด และเป็นตำแหน่งที่มีความสลบซับซ้อนทางสังคมและเศรษฐกิจมาก อาคารก่อสร้าง จะถูกใช้ประโยชน์หลาย ๆ ด้าน การค้าในรูปของร้านค้าปลีกมีปริมาณสูงที่สุด นอกจากนั้น อาคารยังถูกใช้เป็นกิจการต่าง ๆ เช่น สำนักงาน ธนาคาร ศูนย์บริการทางการค้า และอื่น ๆ
2. ในแง่ของการขยายตัว จะมีการขยายตัวมากในแนวตั้ง หมายความว่า การขยายตัวจะพยายามขยายโดยการสร้างอาคารสูง ๆ เพื่อใช้ประโยชน์กับที่ดินให้คุ้มค่าที่สุด ในขณะที่การขยายตัวไปทางแนวนั้นค่อนข้างยาก เพราะที่ดินถูกใช้ประโยชน์เกือบจะไม่มีที่ว่างให้ขยายออกไป ฉะนั้นจึงทำให้สังเกตได้ง่ายจากการมองเข้าสู่เขตตัวเมือง บริเวณที่เต็มไปด้วยอาคารสูง ๆ มากมาย ย่อมแสดงให้เห็นว่าเป็นส่วนใจกลางของย่านธุรกิจการค้าของเมือง
3. เป็นบริเวณที่มีประชากรสัญจรกันหนาแน่น และจะมีการผสมผสานของลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจมากมาย ประชากรจะมีปริมาณมากและหนาแน่นที่สุดในระยะเวลากลางวัน
4. เป็นบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของระบบการขนส่งมวลชน เป็นตำแหน่งที่สามารถ เดินทางไปยังตำแหน่งอื่นของเมืองได้ ด้วยการอาศัยระบบของถนนและการขนส่ง ซึ่งเป็นศูนย์เริ่มของการกระจายออกไปสู่เขตอื่น ๆ ของเมืองได้สะดวก
5. เป็นที่น่าสังเกตว่าลำดับศัภยต่าง ๆ ของศูนย์การค้าเหล่านี้ ขึ้นอยู่กับขนาดของเมือง ในเมืองขนาดเล็ก C.B.D. อาจเป็นตัวแทนของศูนย์การค้าของภูมิภาคในเมืองใหญ่ ส่วนลำดับศัภยรองลงไป ก็ต้องปรับกันใหม่ตามลำดับ แต่ถ้าเป็นมหานครใหญ่ ๆ ลำดับศัภยทั้ง 4 จะมีการจัดลำดับศัภยของย่านการค้าภายในเมือง (รูปที่ 1.8)

1. ร้านค้าในละแวก
2. ศูนย์การค้าเฉพาะชุมชนย่อย
3. ศูนย์การค้าแบบ Ribbon
4. ศูนย์การค้าของภูมิภาค
5. เขต Central Business District

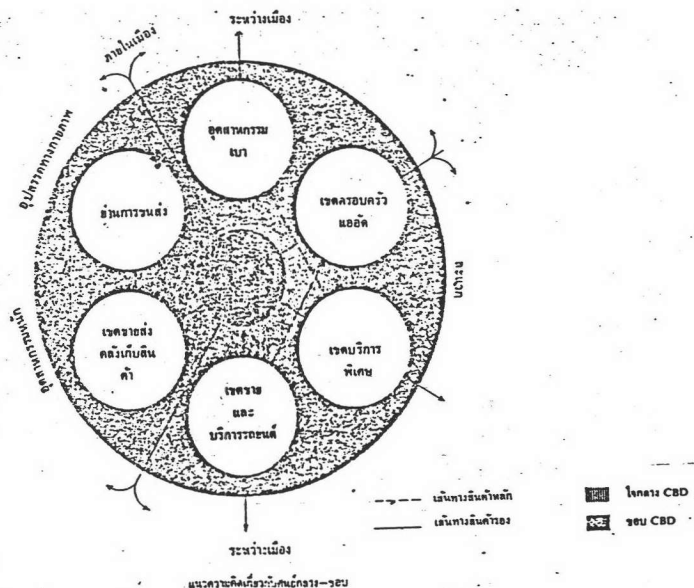
ในที่นี้เนื่องจากเขต C.B.D.เป็นแหล่งที่สำคัญที่สุดของเมืองจึงควรกล่าวอย่างละเอียดต่อไป
รูปที่ 1.8



3.3 ศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Central Business District)

ศูนย์กลางของเมืองสมัยใหม่ (เบญจวรรณ อารีสมาน 2530 : 34) ได้ให้ความหมายของเมืองสมัยใหม่ที่มีศูนย์กลาง หรือใจกลางเมืองอยู่ที่ย่านการค้า ที่เรียกว่า "ศูนย์กลางธุรกิจการค้าหลักของเมือง" เป็นพื้นที่ที่มีร้านค้าและบริการตั้งเรียงรายติดต่อกันอย่างกว้างขวางที่สุดของตัวเมือง เป็นพื้นที่ที่มีสินค้าและการบริการมากที่สุด เป็นศูนย์กลางการเดินทางของคนในเมือง เพราะมีโครงข่ายของถนนหนาแน่นที่สุด และมีความสะดวกในการเข้าถึงได้จากหลาย ๆ ทิศทาง ดังนั้นในเวลากลางวันจึงเป็นย่านที่มีผู้คน พลุกพล่านที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจการค้าหลักของเมือง จะมีปัญหาจราจรมากที่สุด เพราะเป็นศูนย์กลางของการเดินทางของประชากรในตัวเมือง

รูปที่ 1.9



ย่านที่เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจการค้าของเมือง คือ ย่านการค้าที่สำคัญ และธุรกิจที่ใหญ่ ที่สุดของเมือง และที่ศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองแห่งนี้ก็คือ ตำแหน่งที่เป็นเหมือนใจกลางเมือง หรือเป็นศูนย์กลางของเมืองในยุคปัจจุบัน ส่วนย่านการค้าอื่น ๆ นอกจากนั้นจะมีความสำคัญลดน้อยลงไป ดังรูปที่ 1.9 เป็นศูนย์กลางของกิจการธุรกิจการค้าทางด้านต่าง ๆ เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของธุรกิจการค้าต่าง ๆ ซึ่งมีหน้าที่ในการบริหารงานต่าง ๆ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางที่จะพบอาชีพพิเศษเฉพาะอย่างจำนวนมากเช่นกัน

กิจกรรมในเขต C.B.D. ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปได้ ก็เพราะเหตุว่า มีความ เกี่ยวโยงสัมพันธ์กันอย่างน้อย 5 แบบ ดังนี้

1. เกี่ยวข้องกันในเชิงแข่งขัน (Competitive linkage) ร้านค้าย่อยต่าง ๆ อยู่รวมกันเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน โดยการดึงดูดลูกค้ามาให้มากที่สุด แล้วก็แบ่งเขตตลาดกัน โดยที่ลูกค้ามีโอกาส เปรียบเทียบสินค้าและเกิดความพอใจ เช่น ร้านรองเท้า ร้านเสื้อผ้าชายหญิง แต่ร้านเหล่านี้มิได้มีความสัมพันธ์ในหมู่กันเองโดยตรง

2. เกี่ยวโยงกันในเชิงส่งเสริมกัน (Complementary linkage) หมายถึง ร้านค้าในเขตนี้จะดึงดูดธุรกิจอื่นให้มาตั้งอยู่ใน C.B.D. อันเป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เช่น การบริการให้กับสำนักงาน ต่าง ๆ วัสดุสำนักงาน การออกแบบ และบริการคอมพิวเตอร์ ธนาคาร ร้านอาหาร ที่ประชุมและสัมมนา เป็นต้น

3. เกี่ยวโยงเชิงร่วมสถานที่ (Commensal linkage) หมายถึง กิจกรรมที่ต้องพึ่งพาแหล่งบริการเหมือนกัน หรือต้องการตัวอาคารพื้นที่แบบเดียวกัน เช่น สำนักงาน ต้องการพื้นที่คล้ายกัน ตัวแทนจำหน่าย ร้านถ่ายรูปมักจะอยู่ในอาคารเดียวกับผู้ที่รับบริการ ทำนองเดียวกันบริษัทที่ปรึกษาวิศวกรรม สถาปัตยกรรม ก็มักตั้งอยู่ในแหล่งสำนักงาน

4. เกี่ยวโยงเชิงประกอบ (Acillary linkage) หมายถึง แหล่งบริการซึ่งอยู่ใกล้แหล่ง สำนักงาน เพื่อจัดหาสินค้าและบริการให้กับพนักงาน ซึ่งมีจำนวนมากด้วยกัน เช่น ร้านขายบัตรกำนัล ของขวัญวันสำคัญต่าง ๆ ร้านขายหนังสือพิมพ์ ขายดอกไม้ ร้านกาแฟ และบริการส่วนบุคคลอื่น ๆ

สรุปศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Central Business District) เรียกเขต C.B.D. คือ ศูนย์รวมพลังทางเศรษฐกิจของเมือง มีลักษณะความเป็นใจกลาง (Centrality) ทำให้ C.B.D. ได้เปรียบในเรื่องการ เข้าถึง จึงเป็นที่รวมของการคมนาคม และกิจกรรมเกือบทุกชนิด ที่สำคัญคือ มักเป็นศูนย์กลางที่ทำการของเมือง เป็นย่านที่เก่าแก่ของเมือง พัฒนาการมาหลายสมัยแล้ว ในสมัยปัจจุบันย่านศูนย์กลางธุรกิจเป็นที่รวมของตึกสูงหลาย ๆ ชั้นเป็นจำนวนมาก

3.4 ย่านการค้าแบ่งตามแนวถนน

ย่านการค้าแบบ Ribbon จัดเป็นศูนย์กลางการค้าแบบที่สองภายในเมืองที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนปรากฏอยู่ตามเส้นทางสายสำคัญ ๆ ธุรกิจเหล่านี้ไม่ต้องการทำเลในใจกลางเมือง แต่ยึดถือเอา การเข้าถึงเป็นสำคัญ จึงเป็นธุรกิจที่ปรากฏตามถนนสายภายในเมือง จำแนกออกเป็นแบบต่าง ๆ ดังนี้

1. ร้านค้าตามถนนหลวง มักเกิดขึ้นเป็นแนวยาวไปตามถนนสายหลัก โดยที่มุ่งบริการ ผู้เดินทางโดยเฉพาะ ยิ่งมีรถยนต์ผ่านตามเส้นทางสายหลักมาก ธุรกิจก็ยิ่งเจริญขึ้นเท่านั้น การขยายตัวของร้านเป็นไปตามธรรมชาติมิได้มีการวางแผนล่วงหน้า ธุรกิจที่เจริญในเขตนี้มีปั้มน้ำมันและบริการ ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ ร้านขายไอศกรีม โมเต็ล ร้านขายผักและผลไม้ ร้านเหล่านี้มิได้พึ่งพากันในเชิงบทบาทหน้าที่ของแต่ละกิจการ ส่วนมากบริการแก่ลูกค้าที่ผ่านมาผ่านไปเพียงครั้งเดียว

2. ร้านค้าตามถนนสายสำคัญ ประกอบด้วยกิจการต่าง ๆ ที่บริการแก่ชาวเมืองตาม ถนนสายสำคัญภายในเมืองเอง ธุรกิจประกอบด้วยร้านซ่อมรถยนต์ ร้านเครื่องเรือน ร้านเครื่องใช้ภายในบ้าน ร้านขาย

อุปกรณ์สำนักงาน ร้านขายไม้ ร้านขายแก๊ส ร้านเครื่องไฟฟ้า ที่วี-วิทยุ เป็นต้น ส่วนมากเป็นบริการที่ต้องใช้เนื้อที่มาก และส่วนมากเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการบ่อย ดังนั้น ทำเลที่ตั้งของกิจการแบบนี้ต้องเข้าถึงสะดวกสำหรับลูกค้าเป็นจำนวนมาก

3. ร้านค้าตามถนนเล็ก ๆ นับเป็นย่านการค้าที่เก่าแก่ของเมืองในทวีปอเมริกาเหนือ จัดเป็น Ribbon เพราะรูปแบบของร้านรวมกันอยู่ตามถนนเล็ก ๆ เป็นบริการขั้นต่ำสุด ธุรกิจส่วนมากเป็น ร้านของชำ ร้านขายยา ร้านซักรีด ร้านเสริมสวย ร้านตัดผม ส่วนมากบริการแก่ผู้คนที่อยู่ใกล้ ๆ ในละแวกนั้น

4. ร้านค้าตามถนนขนาดใหญ่ จัดเป็นศูนย์การค้าที่เพิ่งเกิดในระหะหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งรูปแบบการขยายตัวของเมืองได้เปลี่ยนไป เนื่องจากอิทธิพลของรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางการซื้อของและรับบริการ มีศูนย์การค้าแบบวางแผน (Planned shopping centers) เกิดขึ้นในบริเวณชานเมืองหลายแห่ง เพราะเส้นทางคมนาคมได้รับการปรับปรุง ทำให้การเข้าถึงสะดวกขึ้น

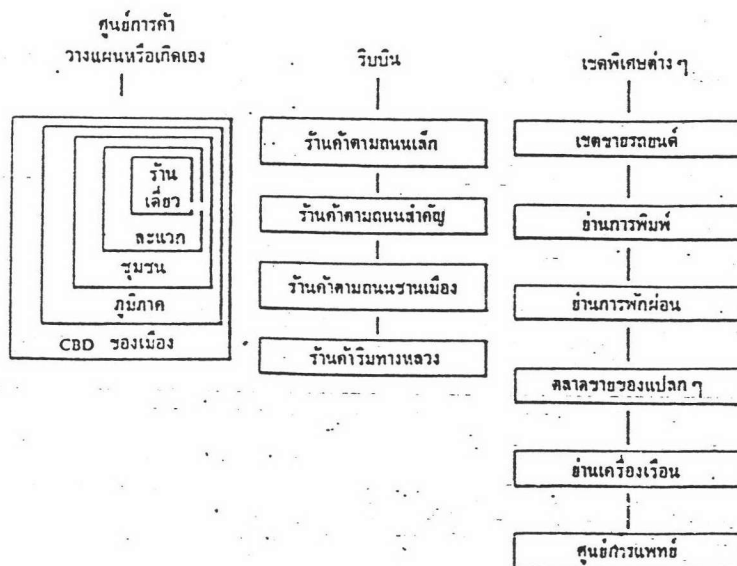
3.5 ย่านธุรกิจพิเศษต่าง ๆ

ย่านธุรกิจพิเศษ (Special areas) หมายถึง กลุ่มสถานประกอบการประเภทเดียวกัน หรือมีความสัมพันธ์กันในแง่ธุรกิจซึ่งอยู่ภายในเมืองตรงแถบไหนก็ได้ แต่มักจะอยู่ภายในเมืองตรงแถบไหนก็ได้ แต่มักจะอยู่ภายในรัศมีรอบ ๆ C.B.D. และภายใน C.B.D. เอง ส่วนมากคำนึงถึงความสะดวกของลูกค้ากลุ่มหนึ่ง ดังนั้น ในบางครั้งก็ตั้งอยู่ตามถนนตามถนนสายสำคัญภายในเมือง ส่วนมากเกิดขึ้นเองตามลำพัง มิได้มีการวางแผนใด ๆ

ธุรกิจกลุ่มนี้มีมานานชนิดแต่ส่วนมากในอเมริกา คือ ย่านขายรถยนต์ทั้งเก่าและใหม่ ร้านขายชิ้นส่วนรถยนต์ ร้านซ่อมและบริการรถยนต์ เป็นต้น ถ้าเมืองใหม่อาจมีย่านการแพทย์ มีคลินิก ร้าน หมอพื้น บริการการพิมพ์ ย่านขายเครื่องเรือน ร้านขายเครื่องใช้ภายในบ้าน นอกจากนี้ ยังมีร้านขายของถูกและเป็นร้านเอกเทศ ไม่ใช่อยู่ในเครือร้านขนาดใหญ่ทั้งหลาย ร้านเหล่านี้ได้เปรียบทางด้านขนาดมากกว่าที่จะเป็นธุรกิจพิเศษ และทั้งไม่เกี่ยวข้องกับร้านอื่น ๆ ในย่านเดียวกัน นอกจากนี้ มีย่านโรงภาพยนตร์ ย่านสถานเริงรมย์ และย่านร้านขายของต่างประเทศ เป็นต้น

จากรูปที่ 1.10 แสดงให้เห็นถึงลักษณะของศูนย์การค้าทั้ง 3 แบบภายในเมือง คือ ศูนย์กลางธุรกิจการค้า ย่านการค้าแบบ Ribbon และย่านธุรกิจพิเศษต่าง ๆ

รูปที่ 1.10

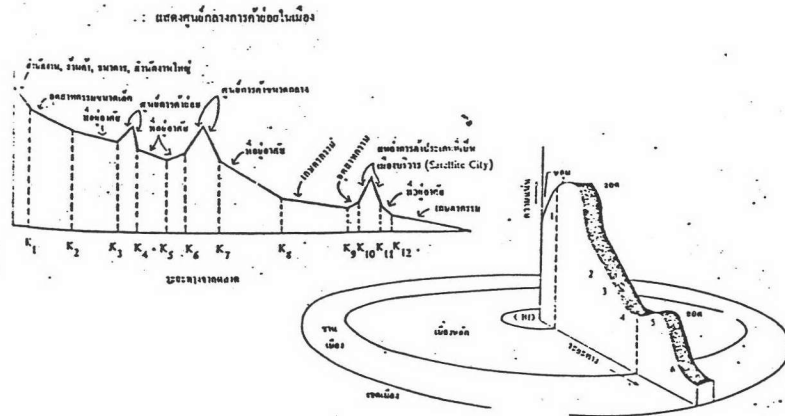


อำนาจค้าในเมืองขนาดใหญ่

Goodall (1972 : 91-93) พบว่า ราคาที่ดินของเมืองจะมีค่าสูงสุดบริเวณศูนย์กลาง และกิจกรรมที่ปรากฏบนพื้นที่จะเป็นธุรกิจการค้า ซึ่งสามารถเสนอราคาเช่าที่ดินในอัตราสูง เพื่อแลกกับลักษณะที่ตั้งที่เหมาะสม คือ เป็นศูนย์รวมของประชากร และเส้นทางคมนาคม และสามารถให้ผลตอบแทน สูงสุด ส่วนบริเวณที่อยู่อาศัยจะอยู่ห่างออกมาในบริเวณซึ่งราคาเช่าที่ดินต่ำกว่า เป็นการแข่งขันกันในการเลือกตั้งของกิจกรรมแต่ละประเภท ซึ่งสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับราคาที่ดิน

ในรูปที่ 1.11 เป็นการแสดงให้เห็นถึงเส้นแสดงค่าเช่าบนพื้นที่ (Rent Gradient) ใน ทิศทางเดียว จากใจกลางเมือง จะเห็นว่ามีศูนย์การค้าย่อย ๆ ถึง 3 แห่ง คือ ระหว่าง K₃ K₄ ซึ่งก่อตัวขึ้นในเขตที่อยู่อาศัย ศูนย์กลางนี้มีสินค้าชนิดต่าง ๆ ที่จำเป็น และอาจมีธนาคารเล็ก ๆ อยู่ด้วยก็ได้ เรียกว่า เป็นศูนย์การค้าย่อย (neighborhood shopping center) ระหว่าง K₆ K₇ เป็นศูนย์การค้าที่ใหญ่ขึ้นเรียกว่า เป็นศูนย์การค้าขนาดกลาง (Regional shopping center) เกิดขึ้นในเขตที่อยู่อาศัยเช่นกัน ศูนย์การค้าขนาดกลางนี้จะประกอบไปด้วยร้านสรรพสินค้าใหญ่ ๆ ลักหนึ่งร้าน มีสินค้ามากมายกว่าศูนย์การค้าย่อยระหว่าง K₁₀ K₁₁ เกิดศูนย์การค้าประเภทที่เป็นเมืองบริวารขึ้น ประกอบไปด้วยแหล่งการค้า อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย และแหล่งเกษตรกรรม แต่ไม่ว่าเมืองบริวาร (Satellite city) นี้ จะเจริญมากเพียงใด ค่าเช่าที่ดินสูงสุด ณ ศูนย์กลางการค้าเช่นนี้จะไม่สูงมากเท่ากับค่าเช่าที่ดินสูงสุดของศูนย์กลางใหม่ (H.O.Nourse 1968 : 120)

รูปที่ 1.11



จากการศึกษาทฤษฎี และแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ซึ่งได้แก่ ทฤษฎีผังโครงสร้างของเมือง มี 3 รูปแบบ คือ ทฤษฎีวงแหวนร่วม (Concentric Theory) ทฤษฎีแบ่งส่วน (Sector Theory) และทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Theory) ส่วนทฤษฎีย่านศูนย์กลาง (Centric Place Theory) ซึ่งเป็นทฤษฎีสำคัญเกี่ยวกับศูนย์กลาง ให้บริการทั้งสินค้าและบริการ นำมาใช้พิจารณาความสำคัญและขนาดของชุมชน โดยเปรียบเทียบจำนวนประเภทของกิจกรรมในแต่ละชุมชน รวมทั้งหน้าที่ของเมือง การใช้ที่ดินเพื่อการค้าภายในเมือง ศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Central Business District) และสภาพสังคมของเมืองดังกล่าวนี้ เหล่านี้มีความสำคัญกับเรื่องการศึกษา ซึ่งจะได้นำไปพิจารณาประกอบการวิเคราะห์ในบทที่เกี่ยวข้องต่อไป

ภาคผนวก(ต่อ)

ข. วิวัฒนาการและการขยายตัวของย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของกรุงเทพมหานคร

การศึกษาวิวัฒนาการของย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้า และบริการของกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องกล่าวถึงประวัติการขยายตัวของกรุงเทพฯ ในอดีตควบคู่กันไป เพราะมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกัน เริ่มตั้งแต่การสร้างเมืองกรุงเทพมหานคร เมื่อปี พ.ศ. 2325 การเติบโตและการขยายขอบเขตของเมือง การเพิ่มของประชากร การรับอารยธรรมตะวันตกเข้ามาพร้อมกับการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศชาวตะวันตก การขยายตัวของเมืองไปตามระบบสาธารณูปโภค การขุดคลองและตัดถนนหนทาง จุดกำเนิดของย่านการค้าธุรกิจจนกลายมาเป็นศูนย์กลางธุรกิจต่าง ๆ การศึกษาประวัติความเป็นมาของย่านการค้ารูปแบบต่าง ๆ วิวัฒนาการของย่านการค้า รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

1. ประวัติการขยายตัวของกรุงเทพฯ

กรุงเทพฯ ปรากฏขึ้นครั้งแรกราว 400 ปี ในสมัยอยุธยา คือ เป็นเมืองหน้าด่านทางทะเลแต่ไม่มีบทบาทสำคัญที่เด่นชัด ประวัติการเติบโตของกรุงเทพฯ ในศตวรรษที่ 17 และ 18 ก็ไม่ได้ล้ำหน้าเมืองอื่น ๆ ในประเทศ (หน่วยวิจัยสมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย 2519 : 36) ในช่วงระยะเวลา ดังกล่าวนี้นี้ กรุงเทพฯ เป็นเพียงชุมชนเมืองขนาดย่อมที่เป็นย่านการค้าขายกับชาวต่างประเทศ ตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช มีนามเดิมว่า “บางกอก” (มุสตี ทิพทัส และมานพ พงศทัต 2525 : 9) และเป็นเมืองด่านชั้นนอก มีป้อมปราการอยู่สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เมืองนี้เริ่มขยายใหญ่ขึ้นเมื่อมีผู้คนอพยพจากกรุงศรีอยุธยา มาตั้งบ้านเรือนอยู่กรุงธนบุรีและกรุงเทพฯ

ต่อมาในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ เริ่มมีความสำคัญในระยะต้นในฐานะที่เป็นเมืองยุทธศาสตร์ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงเลือกกรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวง เมื่อ พ.ศ. 2325 ด้วยเหตุผลทางยุทธศาสตร์เป็นประเด็นสำคัญ คือ สามารถเป็นชัยภูมิรบศึกได้อย่างดีที่กรุงธนบุรี เพราะมีแม่น้ำเป็นคูเมืองด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ และไกลออกไปทางทิศตะวันออกก็เป็นทะเลตม คือ แผ่นดินนุ่มดินอ่อนและโคลนเลน เป็นด่านป้องกันข้าศึกได้อย่างวิเศษ ส่วนด้านที่เหลื่อมปิดกันด้วยประตูและคูเมือง ทำให้น่าคิดว่ากรุงเทพฯ เกิดขึ้นด้วยเหตุผลทางการเมืองและการทหารมากกว่าเหตุผลทางเศรษฐกิจ (กนก วงษ์ตระหง่าน 2525 : 5) ในกรุงเทพฯ สมัยนั้นมีชาวจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานในบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวนมากแล้ว ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเป็นที่อยู่อาศัยและศูนย์กลางการค้าของชาวจีนแต่จิว สถานที่ซึ่งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระบรมมหาราชวังนั้น แต่เดิมเป็นที่ซึ่งพระยาราชเศรษฐี และบรรดาชาวจีนซึ่ง เข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารอยู่ในครั้งนั้นได้ตั้งเคหะสถานบ้านเรือนอาศัยอยู่ก่อนแล้ว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาราชเศรษฐี ยกพวกจีนลงไปตั้งบ้านเรือนใหม่ในที่สวนตั้งแต่คลองไผ่สามปลื้ม (วัดจักรวรรดี) ลงไปจนถึงคลองเหนือวัดสามเพ็ง (วัดปทุมคงคา) ซึ่งบริเวณนี้ได้กลายเป็นทำเลค้าขาย ใหญ่โต เรียกว่า “สำเพ็ง” ในปัจจุบัน (มุสตี ทิพทัส และมานพ พงศทัต : 14)

กรุงเทพฯ มีวิวัฒนาการของการเติบโตทางกายภาพ และการขยายตัวของชุมชนในเขตเมือง ตลอดจนจำนวนประชากรได้มากมาย สมัยพระเจ้าตากตั้งกรุงธนบุรี มีประชากรประมาณหมื่นคน (Penquin 1978) เมื่อเริ่มสร้างพระนคร กรุงเทพฯ มีขนาดเพียง 2,163 ไร่ (ท.กล้วยไม้ ณ อยุธยา 2524 : 29) ภายในเขตกำแพงเมือง ประกอบด้วยชุมชนหลายเชื้อชาติหลายภาษา เช่น จีน ญวน เขมร มอญ ลาว ไทย จำนวนประชากรเท่าใดแน่ไม่ปรากฏหลักฐาน ชุมชนเหล่านี้ประกอบการทำมาค้าขายและปลูกสร้างที่อยู่อาศัยทั้งบนบกและเรือนแพริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในสมัยรัชกาลที่ 2 ตัวแทนของรัฐบาลอังกฤษในอินเดีย จอห์น คอว์ฟอร์ด ซึ่งเดินทางมาเจรจาเรื่องการค้ากับไทย เมื่อ พ.ศ. 2364-2365 ประมาณว่ากรุงเทพฯ มีประมาณ 50,000 คน เมื่อ พ.ศ. 2371 ต้นสมัยรัชกาลที่ 3 บาดหลวง Jacob Tomlin รายงานว่าได้รับตัวเลขสำมะโนประชากรจากรัฐบาลสยาม มีประชากรประมาณ 79,300 คน เป็นจีน 31,000 คน ลูกจีน 5,000 คน ลาว 16,000 คน สยาม 8,000 คน มอญ 5,000 คน และอื่น ๆ อีก 12,300 คน (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ 2524 : 17-20)

ในระยะต้นรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่รัชกาลที่ 1 - ปลายรัชกาลที่ 3 พ.ศ. 2394 รวมเวลาได้ 70 ปี กรุงเทพฯ มีอาณาบริเวณที่เจริญเพียงอยู่ในเขตกำแพงพระนครนับเป็นส่วนใหญ่ อันได้แก่ บริเวณตามแนวคลองรอบกรุง ตั้งแต่ตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาจดคลองคูเมือง หรือคลองหลอด เป็นย่านพักอาศัยของเจ้านาย เสนาบดี ขุนนาง และราษฎรทั่วไป นอกกำแพงพระนครนับเป็นเขตชานเมืองมีสภาพเป็นสวน ร่มครึ้มเต็มไปด้วยต้นไม้ ส่วนบริเวณที่ห่างไกลออกไปก็เป็นท้องไร่ท้องนาและที่รกร้างว่างเปล่า กลุ่มพักอาศัยมักจะหนาแน่นบริเวณรอบ ๆ กำแพงวัง และเลยออกไปจนถึงใกล้ ๆ กับกำแพงพระนคร

ถนนหนทางสมัยนั้นยังเป็นทางเดิน ทางเดินเท้าที่ปรากฏมีปูเป็นอิฐและหิน ก็มีแต่ในบริเวณพระบรมมหาราชวัง ทางสัญจรนั้นมีแต่ทางน้ำ เส้นทางน้ำสายที่สำคัญ คือ คลองบางกอกน้อย คลองมอญ คลองบางหลวง แม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตก ทางฝั่งตะวันออกก็มีคูเมือง (คลองหลอด) คลองรอบกรุง (คลองบางลำภู และคลองโอรังอ่าง) การเดินบกมักจะใช้ทางเดินเท้า ช้าง ม้า และพาหนะที่ใช้สัตว์ลาก บ้านเรือนถ้าเป็นผู้คนที่อาศัยเดิมจะอยู่ทางฝั่งตะวันตก บ้านเจ้าขุนมูลนายมักจะเป็นเรือนไม้ หันหน้าลงคลองหรือแม่น้ำ หลังคาทรงสูง ยกพื้นกันน้ำท่วม มีนอกชานบ้าน ไพร่ฟ้าผู้ยากจนโดยทั่วไปมักจะ ก่อสร้างด้วยโครงสร้างไม้ไผ่ มุงด้วยใบจาก ฝาทำด้วยใบจาก ไพร่หลวงจำนวนมากปลูกเพิงรอบกำแพงวังด้านนอก โดยใช้กำแพงเป็นส่วนหนึ่งของฝา และกลุ่มเรือนแพจำนวนมากอพยพมาจากกรุงเก่าอาศัยตาม ริมแม่น้ำลำคลองทั่วไป (มานพ พงศทัต 2525 : 2)

สมัยนั้นได้มีการติดต่อกับพ่อค้าชาวตะวันตก และหมอสอนศาสนา สังฆราชปาลกัวซ เมื่อแรกมาถึงกรุงเทพฯ ใน พ.ศ. 2373 สมัยรัชกาลที่ 3 ได้เล่าถึงสภาพของพระนครว่า “ตั้งอยู่บนสองฝั่ง แม่น้ำท่ามกลางหมู่ต้นไม้ซึ่งเขียวชอุ่มอยู่ตลอดปีจึงงามน่าดูมาก ในแม่น้ำมีเรือเดินทะเลติดตรงจอดอยู่เป็นแถว..... มีแพเป็นร้านขายของจอดอยู่เป็นทิวแถว สองฝั่งแม่น้ำในแม่น้ำมีเรือขนาดต่าง ๆ นับพันแล่นผ่านไปมามิได้ขาด ผู้คนมีหลายชาติหลายภาษา..... ในกรุงเทพฯ ไม่มีรถสักคันเดียว ใครจะไปไหนก็ใช้เรือในกลางเมืองหรือในย่านการค้า นาน ๆ จะพบทางเดินปูอิฐแผ่นใหญ่ ๆ บ้าง (ท. กล้วยไม้ ณ อยุธยา 2524 : 21) บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองนั้นราษฎรทั่วไปต้องพึ่งทางน้ำในการดำรงชีวิต การคมนาคม การ ประกอบอาชีพ รวมทั้งเป็นทางสาธารณูปโภคอื่น ๆ ราษฎรส่วนใหญ่ใช้เรือเป็พาหนะ ด้วยเหตุนี้บ้านเรือนและเรือนแพที่อยู่อาศัยของราษฎร จึงมักปลูกหรือจอดอยู่ริมแม่น้ำลำคลองทั้งในและนอกพระนคร ความ หนาแน่นของบ้านเรือนจึงมีแต่เฉพาะริมแม่น้ำลำคลอง และห่างแม่น้ำลำคลองออกไปมักเป็นสวน เป็นทุ่ง เป็นป่า

ความกว้างขวางของพระนคร นับแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก คือ 2,163 ไร่นั้นเริ่มจะคับแคบไปเสียแล้ว เมื่อแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระราชดำริว่า ทุกวันนี้

บ้านเมืองเจริญขึ้น ผู้คนมากกว่าเมื่อแรกสร้างกรุงหลายเท่า ควรที่จะขยายพระนครออกไปให้ใหญ่กว้างอีกชั้นหนึ่ง จึงโปรดให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ว่าที่สมุหกลาโหมเป็นแม่กอง เจ้าหมื่นไวยวรนาถเป็นพนักงานจ่ายเงินจ้างจีนขุดคลองคูพระนครออกไปอีกชั้นหนึ่ง ปากคลองข้างทิศใต้ออกไปริมวัดแก้วฟ้า ข้างทิศเหนือออกไปริมวัดเทวราชกุญชร คลองนั้นกว้าง 10 วา ลึก 6 ศอก ยาว 137 เส้น 10 วา เริ่มขุดใน พ.ศ. 2394 หมดเงินไปถึง 391 ชั่ง 13 ตำลึง 1 บาท กับเศษอีก 1 เฟื้อง (27,500 บาท) สำเร็จในปีขาล 2397 เปิดคลองวันอาทิตย์ เดือนอ้ายแรม 1 ค่ำ พระราชทานนามว่า “คลองผดุงกรุงเกษม” (ท. กล้ายไม้ ณ อยุธยา 2524 : 22)

2. การรับอารยธรรมตะวันตก และการค้ากับต่างประเทศ

ใน พ.ศ. 2363 ผู้สำเร็จราชการโปรตุเกสที่เมืองถัง ได้แต่งตั้งให้ คาลโลส มานูเอล เดอ ซิลโรวา มาเจริญทางพระราชไมตรีกับไทย พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย โปรดให้ตั้งสถานกงสุลขึ้นในกรุงเทพฯ และได้ยกบ้านที่ท้องเชียงสีเคยหนีเข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารในสมัยต้นรัชกาลที่ 1 อยู่ที่บ้านต้นสำโรง ให้แก่กงสุลโปรตุเกส ปลูกบ้านเรือนและโรงสินค้า (ไชแสง ศุขวิวัฒน์ 2520 : 36-37) ในตรอกกับต้นบุข ซอยแยกจากถนนเจริญกรุง สี่พระยา ปัจจุบันซึ่งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา สถานกงสุลนี้ นับได้ว่าเป็นสถานกงสุลของชาวยุโรปแห่งแรกที่สร้างขึ้นในกรุงเทพฯ

ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรีย ทรงเป็นพระเจ้าแผ่นดินอังกฤษ และนายพลลัททการ์ เทเลอร์ เป็นประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา ต่างก็ส่งคณะเข้ามาในราชสำนักแห่งพระเจ้ากรุงสยามในเวลาไล่เลี่ยกัน เพื่อขอเจริญทางพระราชไมตรี และขอแก้ไขสนธิสัญญาการค้าขายบ้านเมืองต่อ ๆ เริ่มเปิดทำการค้ากับต่างประเทศ มีการตกลงทำสัญญาการค้าขายกับโปรตุเกส ในปี พ.ศ. 2361 กับบริษัทธิสท์อินเดีย ใน พ.ศ. 2369 และกับอเมริกาในปี พ.ศ. 2376 (ชัย เรื่องศิลป์ 2522 : 309-311) การทำสัญญาตกลงทางการค้านี้มีผลต่อความเปลี่ยนแปลงบางประการในทางเศรษฐกิจ บ้านเมืองมีความเจริญก้าวหน้าขึ้นกว่าแต่ก่อน เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเปิดเมืองไทยให้ชาวยุโรปเข้ามาอย่างเต็มที่ นับเป็นการดำเนินนโยบายต่างประเทศที่ก้าวหน้ามาก หลังจากที่ประเทศสยามมีสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษ ในปี พ.ศ. 2398 (1855) มีผลทำให้ระบบการผลิตของไทยได้เปลี่ยนจากการผลิตเพื่อการยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อการค้า การผลิตเพื่อการค้าในประเทศไทยได้เปลี่ยนจากการผลิตเพื่อการยังชีพ มาเป็นการผลิตเพื่อการค้า การผลิตเพื่อการค้าในประเทศไทยเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่ เพราะตีมาจากต่างประเทศเป็นการขยายการผลิต เพื่อสนองความต้องการของจักรวรรดินิยม ซึ่งแผ่อิทธิพลในรูปต่าง ๆ ทั้งเอเชีย (จักรทิพย์ นาดสุภา และสุธี ประศาสน์เศรษฐ์ 2523 : 5-7)

อาณาบริเวณที่เจริญของกรุงเทพฯ สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนี้ได้ขยายจากคลองคูเมืองหรือคลองหลอดออกไปจนจดคลองโอ่งอ่าง และคลองบางลำภู เป็นเขตความเจริญที่ขยายใหม่ พันจากคลองโอ่งอ่าง และคลองบางลำภูออกไปนั้นเรียกว่า “นอกเมือง” ซึ่งยังไม่เจริญและหนาแน่นนัก ชุมชนต่าง ๆ ก็ยังคงสภาพเดิม แต่ตัวเมืองได้ขยายออกมามากนอกคลองผดุงกรุงเกษมมากขึ้น การขยายอาณาบริเวณของกรุงเทพฯ นี้ก็เนื่องจากจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นประการหนึ่ง และอีกประการหนึ่ง คือ การได้รับอารยธรรมตะวันตกเข้ามามากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการพยายามก้าวไปสู่ความเป็นสมัยใหม่ (Modernization) ในรัชสมัยนี้นับเป็นสมัยที่รุ่งเรืองที่สุดในการพัฒนา ทำนุบำรุงบ้านเมือง กรุงเทพฯ ได้เจริญขึ้นกว่าในสมัยก่อนเป็นอันมาก ทั้งนี้เพราะอารยธรรมของชาติตะวันตกได้เริ่มแพร่เข้ามาอย่างไม่ขาดสาย ชาวต่างประเทศต้องการทำการค้าอย่างเสรี เข้ามาตั้งสถานกงสุล ทำให้รัชกาลที่ 4 ทรงเห็นความสำคัญที่จะหันมาสร้าง กรุงเทพฯ ให้ทันสมัยทัดเทียมกับประเทศตะวันตก ทั้งได้ส่งพระราชบุตร พระราชธิดา ให้ได้ศึกษาทั้งภาษาและวัฒนธรรมของชาว

ตะวันตก อิทธิพลของอารยธรรมตะวันตกได้ก่อให้เกิดการตัดถนนสายใหม่ขึ้นหลายสาย มีสะพานแบบใหม่ ริเริ่มนำแบบตึกแถวในสิงคโปร์มาใช้ปลูกริมถนน อาคารเหล่านี้มีลักษณะพิเศษอยู่ประการหนึ่ง คือ ทางเท้าเดินทะลุติดต่อกันได้ชั้นสองของอาคาร ทำให้เกิดความร่มเย็น และสนุกสนานในการเดินเที่ยวเตร่ชมสินค้า ตลอดจนปลอดภัยจากยวดยานต่าง ๆ บนถนน การก่อสร้างอาคารแบบฝรั่ง เช่น พระที่นั่งอนันตสมาคมหลังเดิมในพระบรมมหาราชวัง และวังสราญรมย์ สร้างอยู่ต่อเรือสมัยใหม่ เรือกลไฟสมัยใหม่ โรงสีสมัยใหม่ และมีข้าวของเครื่องใช้สมัยใหม่สำหรับใช้สอยและบริโภค ย่านการค้าเดิมซึ่งเคยมี เรียงรายอยู่ตามริมแม่น้ำลำคลองก็เริ่มก่อตัวตามริมถนนอย่างประปราย เพราะคนสัญจรไปมาตามท้องถนนมากขึ้น (ไชแสง สุวัณณะ 2524 : 10-12) จากการที่ได้เริ่มมีการตัดถนนหนทางให้รถและยวดยานทางบกวิ่ง แทนการใช้เรือแพเช่นแต่ก่อน ราษฎรที่เคยอยู่และทำมาค้าขายในเรือนแพริมน้ำ ก็เริ่มมีพัฒนาการตั้งถิ่นฐานใหม่ โดยยกเรือนแพขึ้นมาปลูกบนบก

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงนำกรุงรัตนโกสินทร์ไปสู่ความเจริญ แขนงใหม่ ต่อเนื่องจากพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยการดำเนินนโยบายการพัฒนากรุงเทพฯ เป็นโครงการริบด่วน ในการที่จะแสดงออกแห่งความเจริญในทางวัฒนธรรมและศิลปอันเก่าแก่สูงส่งของชาติ การพัฒนากรุงเทพฯ ให้เป็นนครที่ทันสมัยทัดเทียมเมืองในประเทศตะวันตกก็เริ่มขึ้น เป็นยุคที่สร้างเมืองให้มีความสวยงาม สะอาด สะดวกสบาย น่าอยู่น่าอาศัย มีการตัดถนนหนทางจำนวนมาก และปลูกต้นไม้เลียบฝั่งคลองทั้ง 2 ด้าน สร้างสถานที่ราชการ สร้างสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่จำเป็นของเมืองไว้แทบทั้งหมด มีการขุดคลองเพื่อการขนส่งและการประปา มีการสร้างอาคารร้านค้า และที่อยู่อาศัยรวมกันอย่างมีระเบียบ มีการสร้างสวนสาธารณะทั้งในบริเวณชานนครและภายในนครใช้พักผ่อนในฤดูร้อน เช่น Royal Sport Club สนามหลวง สนามน้ำจืดข้างโรงพยาบาล เจลิมกรุง และสนามทุ่งวัดโคกใกล้ห้าแยกพลับพลาชัย กำหนดบริเวณศูนย์การค้าของเมือง คือ บริเวณถนนเยาวราช จัดสร้างสถานีรถไฟหัวลำโพง ในบริเวณชานนครเขตเมืองสมัยนั้น กำหนดเขตการศึกษาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดสร้างบริการด้าน ไฟฟ้า การเดินรถราง โรงพยาบาล และบริการอื่น ๆ สำหรับเมือง ฯลฯ (ท. กล้วยไม้ ณ อยุธยา 2524 : 23)

กรุงเทพฯ ในยุคนั้นได้มีการพัฒนาเมืองที่มีการวางแผนผัง และโครงการสร้างสรรคให้เมืองมีลักษณะสวยงาม การใช้ที่ดินบริเวณต่าง ๆ ของเมืองเป็นส่วนที่ถูกต้องกับระบบการใช้สอย บริเวณของเมืองมีความร่มรื่นสะดวกสบาย เต็มไปด้วยคูคลอง ซึ่งใช้เป็นทางสัญจรไปมาแทนถนนมาตั้งแต่เริ่มสร้างพระนคร เป็นที่รู้จักกันดีทั่วไประหว่างชาวต่างประเทศว่ากรุงเทพฯ คือ เวนิชแห่งตะวันออก การพัฒนากรุงเทพฯ ในยุคนี้ ซึ่งเป็นยุคเดียวกับการพัฒนาเมืองต่าง ๆ ในยุโรป และอเมริกา ในระบบเมืองที่ประกอบด้วยสวน ที่ร่มรื่น (Garden City)

ถนนที่ตัดขึ้นเป็นสายแรก ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นพัฒนาการของกรุงเทพฯ ในสมัยนั้น คือ เมื่อ พ.ศ. 2400 พวกฝรั่งที่เข้ามาตั้งห้างค้าขายอยู่ในกรุงเทพฯ ทำหนังสือยื่นต่อกรมท่าว่า สถานที่ตั้ง ห้างค้าขายทางริมแม่น้ำข้างใต้พระนคร เรือค้าขายของฝรั่งจะขึ้นมาค้าขายถึงพระนครต้องทวนน้ำเสียเวลา ลำบากเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูหนาวน้ำ พวกพ่อค้าฝรั่งคิดจะจะไปตั้งห้างค้าขายกันที่ใต้ ปากคลองพระโขนงลงไปถึงบางนา ขอให้รัฐบาลช่วยสงเคราะห์ขุดคลอง และทำถนนเป็นทางลัดให้ไปมา ค้าขายถึงพระนครได้โดยสะดวก ตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษมตรงหัวลำโพงลงไปต่อคลองพระโขนง ท่านเสนาบดีปรึกษากันแล้วกราบทูลว่า ถ้าพ่อค้าฝรั่งยกกันไปตั้งอยู่ที่บางนาได้ ความทุกข์หยิกเค็ดร้อนรำคาญต่าง ๆ ก็จะน้อยลง จึงโปรดให้ขุดคลองขึ้นยาว 207 เส้น 2 วา 3 ศอก กว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก (กรม ศิลปากร 2500 : 286) โปรดให้เจ้าพระยาทิพากรวงศ์เป็นแม่กองขุดคลองต่อจากคลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งนอกตรงหัวลำโพงลงไปต่อคลองพระโขนง เมื่อปีมะเส็ง 2400 ดินที่ได้จากการขุดคลองนี้ได้นำมาถม แต่ทางฝั่งคลองข้างเหนือฝั่งเดียว แล้วปราบทำเป็นถนนขนานไปกับคลองในชื่อเดียวกัน ลี้นค้าจ้างทั้งขุดคลองถมถนนเบ็ดเสร็จ 16,633

บาท โปรดให้เรียกชื่อคลองว่า “คลองถนนตรง” แล้วแต่คลองพระโขนง แต่ที่ต่อคลองนี้ไปจนออกแม่น้ำด้วย แต่ภายหลังพวกฝรั่งหาได้ย้ายลงไปตั้งห่างตามที่คิดไว้ไม่ ท่าน เจ้าพนักงานต่อว่า พวกฝรั่งก็ว่าไกลนัก จะขอยู่ที่เดิม รัชกาลที่ 4 ก็ไม่ทรงว่าอะไร เพราะเป็นประโยชน์ต่อบ้านเมืองโดยส่วนรวม ซึ่งย่อมต้องทำให้มีขึ้น (ปิยนาด บุญนาค และคณะ : 48)

การขุดคลองถนนตรงนี้ ในช่วงด้านให้บริเวณปากคลองพระโขนงออกสู่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งพวกพ่อค้าฝรั่งจะลงไปตั้งห่างค้าขายนั้นเป็นบริเวณที่ของวัดเก่า 3 แห่งด้วยกัน คือ วัดเงิน วัดทอง และวัดหน้าพระธาตุ จึงโปรดเกล้าฯ ให้เวนคืนที่ดินโดยการทำราชผาติกรรมที่ดินบริเวณนั้นในการขุดคลองถนนตรง แล้วตั้งวัดใหม่ขึ้นบริเวณอำเภอพระโขนง เรียกชื่อใหม่ว่า วัดธาตุทอง ส่วนถนนตรงปัจจุบันเรียกว่า ถนนพระรามที่ 4 (นิจ หิณชิรันนัทน์, สัมภาษณ์)

ถนนเจริญกรุงเป็นถนนสำคัญสายที่สองที่ตัดขึ้นในเวลาต่อมา เป็นผลสืบเนื่องจากชาวยุโรปเช่นเดียวกัน ดังปรากฏในพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ สมัยรัชกาล ที่ 4 ความว่า เหตุที่จะสร้างถนนเจริญกรุงตอนใต้ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ กล่าวว่า “เดิมกงสุลต่างประเทศเข้าชื้อกันทำเรื่องราวถวายว่า ชาวยุโรปที่เคยขี่ม้าเที่ยวตากอากาศได้ความสบายไม่มีไข้เจ็บ เข้ามาอยู่ที่กรุงเทพฯ ไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าไปเที่ยวพากันเจ็บไข้เนื่อง ๆ ครั้นได้ทรงทราบหนังสือแล้ว ทรงพระราชดำริเห็นว่าพวกยุโรปเข้ามาอยู่ในกรุงมากขึ้นทุก ๆ ปี ด้วยประเทศบ้านเมืองเขามีถนนหนทางก็เรียบรื่นสะอาดไปทุกบ้านทุกเมือง บ้านเมืองของเราก็มีแต่รกเรี้ยว หนทางก็เป็นตรอกเล็กชอกน้อย หนทางใหญ่ก็เปราะเปื้อนไม่เป็นที่เจริญตา ขายหน้าแก่ชาวนานาประเทศ เขาว่าเข้ามาเป็นการเตือนสติเพื่อจะให้บ้านเมืองงดงามขึ้น” ดังนั้นจึงโปรดให้สร้างถนนขึ้นดังกล่าวแล้ว การที่สร้างถนนครั้งนั้นเข้าใจว่า คงกะแผนที่ถนนพร้อมกันหมดทุกสาย เป็นแต่ลงมือสร้างก่อนและทีหลังกัน โดยลำดับ ที่สร้างถนนเจริญกรุงตอนใต้ก่อนตอนในเมืองก็เพราะจะให้ฝรั่งได้มี ที่ขี่ม้าเที่ยวเล่นได้สมปรารถนาที่ได้กราบทูลร้องทุกข์ (กรมศิลปากร 2500 : 292-293)

การสร้างถนนเจริญกรุงนั้น รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ที่สมุหพระ กลาโหมเป็นแม่กอง พระอินทราชาธิบดีสี่ท้าวรองเมืองเป็นนายงาน ตัดถนนตั้งแต่คลองคูพระนครชั้นในที่ริมวังเจ้าเขมร ตรงไปต่อกับถนนตรงไปพระโขนง ที่คลองผดุง-กรุงเกษมตรงหัวลำโพงสาย 1 ณ วันพุธ เดือน 3 ขึ้น 6 ค่ำ (วันอาทิตย์ที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2404) ตัดถนนแยกจากถนนตัดใหม่ที่เข้ามาแล้วที่เหนือวัด สามจีน ทำถนนลงไปข้ามคลองผดุงกรุงเกษมที่ได้วัดตะเคียนแล้วตรงลงไปทางหลังบ้านฝรั่ง จนตกแม่น้ำ ที่ตำบลดาวคนองสาย 1 แล้วให้ขุดคลองขวางแต่บางรักถึงถนนตรงศาลา (แดง) ที่เจ้าพระยาทิพากรวงศ์สร้างไว้ ทั้งดินทางฝั่งได้ทำเป็นถนนอีก 1 สาย ชื่อถนนที่พระราชทานว่า “ถนนเจริญกรุง” แต่แรกคนเรียกกันแต่ว่าถนนใหม่ “New Road” ต่อมาเมื่อฝรั่งคิดตั้งสี่ลมขึ้นที่ถนนขวาง จึงพากันเรียกถนนนั้นว่า “ถนนสี่ลม” ถนนทั้ง 3 สาย 211 เส้น 5 วา ค่าจ้างทำถนนเป็นเงิน 28,038 บาท ค่าจ้างขุดคลอง (ถนนสี่ลม) เป็นเงิน 8,194 บาท (กรมศิลปากร 2500 : 287-288)

3. วิวัฒนาการของย่านการค้าใน กทม.

เขตของกรุงเทพฯ ในยุคปลายสมัยรัชกาลที่ 5 พ.ศ. 2443 ได้ขยายไปถึงคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งเป็นแนวคลองคูเมืองชั้นนอก ทำให้เพิ่มพื้นที่เขตเมืองออกได้อีกเกือบเท่าตัว มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 13.3 ตารางกิโลเมตร หรือ 8,330 ไร่ มีประชากรทั้งหมดประมาณ 600,000 คน การพัฒนา กรุงเทพฯ ได้เป็นไปอย่างกว้างขวางอันเนื่องมาจากความเจริญในด้านสังคม และการเศรษฐกิจ มีการติดต่อกับชาวต่างประเทศในยุโรป และอเมริกามากขึ้น การขยายตัวของกรุงเทพฯ ได้เริ่มจากบริเวณสี่พระยาจนถึงถนนตก เนื่องจาก

เริ่มมีชุมชนฝรั่งชาติตะวันตกเข้ามาตั้งห้างค้าขายทางตอนใต้ของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งประกอบด้วย 3 บริเวณด้วยกัน คือ บริเวณที่พักอาศัย บริเวณถนนสีลม บางรัก และสาทร บริเวณการค้า จะขยายตัวไปบน 2 ฝากถนนตก และบริเวณอุตสาหกรรมขยายตัวเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณดังกล่าวนี้ เรียกว่า เขตชาวตะวันตก (European Section) (ประทีป จันทรเขตต์ 2516 : 370) สำหรับบริเวณด้านเหนือของกรุงเทพฯ นั้น ประชากรส่วนใหญ่จะตั้งบ้านเรือนอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา อาชีพทั่วไปเป็นชาว กสิกรรม บริเวณย่านการค้าภายในศูนย์กลางของเมืองประกอบด้วยอาคารร้านค้า ตึกแถวแบบยุโรป แถบย่านถนนเยาวราช สำเพ็ง เป็นย่านคนจีน (Chinese Section) อีกบริเวณย่านการค้าที่ประกอบการทำอุตสาหกรรมภายในคริวเรือน คือ บริเวณบางลำภู เป็นบริเวณศูนย์กลางสำหรับจำหน่ายสิ่งของต่าง ๆ ซึ่งเป็นของพื้นเมือง หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งก็คือ ศูนย์การค้าแบบไทย (Thai Style Shopping Center) เมื่อพิจารณาคุณภาพการขยายตัวของกรุงเทพฯ จะเห็นว่ากรุงเทพฯ ในช่วงเวลานั้น ประกอบด้วย 3 บริเวณ ย่านการค้าดังกล่าว คือ (สุนทร ภิมรัมย์ รื่น 2517 : 22)

1. บริเวณถนนเยาวราช (Chinese Section)
2. บริเวณบางรัก (European Section)
3. บริเวณบางลำภู (Thai Section)

ทั้ง 3 บริเวณจะมีลักษณะแยกออกจากกันโดยเด็ดขาด ประกอบด้วยบริเวณที่พักอาศัย พาณิชยกรรม และบริเวณอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ซึ่งมีการใช้ที่ดินปะปนกับบริเวณอื่น ๆ

ย่านธุรกิจการค้าของกรุงเทพฯ ในอดีตนั้นเกาะกลุ่มกันอยู่ตามแนวเส้นทางถนนสายสำคัญ เช่น ถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง และเฟื่องนคร ซึ่งเป็นถนนที่ตัดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ดังกล่าวมาบ้างแล้ว คือ ในปี พ.ศ. 2404 โปรดเกล้าให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์สร้างถนนจากวัดพระเชตุพนผ่านย่านสามเพ็งของ ชาวจีนไปย่านบางรักของชาวตะวันตกจนถึงบางคอแหลม พระราชทานนามว่า “ถนนเจริญกรุง” และ ทรงสร้างตึกแถวชั้นเดียวสองฝากถนนเป็นระยะ ๆ โดยตึกแถวเหล่านี้ชาวจีนและชาวตะวันตกเช่าจากพระราชโอรส พระราชธิดา ทำห้างร้านค้าขาย ทั้งนี้ รัชกาลที่ 4 ได้ทรงปรับปรุงถนนเดิมครั้งรัชกาลที่ 1 จากพระบรมมหาราชวังถึงตลาดเสาชิงช้า ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าขณะนั้น (ทองต่อ กล้ายไม้ ณ อยุธยา 2527 : 2) ให้เป็นถนนสมัยใหม่กว้างขวาง มีท่อระบายน้ำ พระราชทานนามว่า ถนนบำรุงเมือง และโปรดให้สร้างถนนเฟื่องนคร จากกำแพงเมืองด้านใต้จากใต้ปากคลองตลาดผ่านบ้านหม้อ บ้านญวนตัดกับถนนเจริญกรุงเป็นสี่แพร่ง เรียก สี่ก๊กพระยาศรี และตัดถนนบำรุงเมือง เรียก สี่ก๊กเสาชิงช้า ผ่านวัดมหรณพาราม โรงเลี้ยงวัว สวนหลวง ไปจดกำแพงเมืองที่ข้างวัดบวรนิเวศวิหาร ถนนทั้งสองสายนี้ก่อสร้างในปี พ.ศ. 2406 ถนนเจริญกรุง - บำรุงเมือง - เฟื่องนคร จึงกลายเป็นถนนสายสำคัญของกรุงรัตนโกสินทร์สมัยนั้น

ถนนทั้ง 3 สายนี้ เชื่อมต่อย่านการค้าตั้งแต่ปากคลองตลาด - เสาชิงช้า และ บางลำภู ซึ่งให้เห็นว่าย่านการค้าเดิมที่อยู่ใกล้พระบรมมหาราชวัง เชื่อมต่อด้วยเส้นทางคมนาคมทางบก ถือเป็นยุค แรก ๆ ของการเกิดย่านการค้า ชาวเมืองในกรุงเทพฯ ยังไม่มากนัก ในชุมชนหนึ่ง ๆ ผู้ประกอบอาชีพผลิตสินค้าประเภทใดก็มักจะนำสินค้าประเภทนั้น ออกมาค้าขายกันทั้งย่าน ทำให้แต่ละย่านมีแหล่งสินค้า หรือของดีที่มีชื่อเสียงติดปากเป็นที่รู้จักกันของผู้ซื้อ ถึงกับบางย่านได้รับการขนานนามชื่อของผลิตภัณฑ์เป็นชื่อแหล่งธุรกิจ ประชาชนต้องการซื้อสินค้าประเภทใดก็มุ่งหน้าไปยังย่านธุรกิจนั้น ๆ ได้ทันที มีสินค้าให้เลือกซื้อได้เหมือนกันทั้งย่านที่เดียว เช่น บ้านบุ (ทำชั้นลงหินทองเหลือง) บ้านบาตร (ทำบาตรพระ) บ้านช่างหล่อ (หล่อพระพุทธรูป) บ้านตีทอง (ทำทองคำเปลว) บ้านพะเนียง (ทำดอกไม้ไฟและผลไม้ต่าง ๆ) บ้านหม้อ บ้านดินสอ และบ้านดอกไม้ ฯลฯ

ต่อมาเมื่อเริ่มมีการตัดถนนหนทางเพิ่มขึ้นในเขตกรุงเทพฯ จึงเริ่มมีการปลูกตึกแถวริมถนนที่ตัดใหม่นั้นขึ้นทำการค้า แต่เพราะความที่ขอบเขตของเมืองขยายออกไป จึงเริ่มเป็นความไม่สะดวกของประชาชน ใน

การที่จะต้องเดินทางตรงไปซื้อหาสินค้าที่ต้องการถึงในย่านแหล่งผลิต มีผู้ไปรับสินค้าจากแหล่งผลิตนำมาขาย ต่อเป็นการให้บริการ และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ซื้อมากขึ้น อีกทั้งยังช่วยทำให้ผู้ซื้อได้มีโอกาสเลือกซื้อผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ได้ในเวลาเดียวกันด้วย โดยไม่จำเป็นต้องแวะเวียนไปมาในแต่ละย่านของแหล่งผลิตเช่นแต่ก่อน ความสำคัญของย่านการค้าในอดีตจึงค่อย ๆ หดไป การค้าขายในร้านค้า ดึกแถว ริมถนนจึงเริ่มเข้ามาแทนที่

ย่านการค้าในกรุงเทพฯ ก่อกำเนิดมาจากระบบตึกแถวริมถนนก่อนดังกล่าวมาแล้ว ต่อมาได้แพร่หลายไปอย่างรวดเร็วมาก มีการตัดถนนใหม่เข้าไปในย่านใด 2 ข้าง ถนนใหม่นั้นก็จะมีตึกแถวปลูกสร้างขึ้นใหม่ ผู้ที่เข้าไปจับจองใช้ทั้งอยู่อาศัยและค้าขาย คือ ชั้นล่างใช้เป็นที่ทำมาค้าขาย ชั้นบนใช้เป็นที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะคนจีนนิยมการค้าขายในระบบตึกแถวมาก เนื่องจากการค้าขายทุกชนิดสามารถบรรจุเข้าในตึกแถวได้หมด จึงอาจกล่าวได้ว่า ย่านการค้าในยุคแรก ๆ นั้น ก็คือ บรรดาอาคารพาณิชย์ที่เป็นตึกแถว ริมถนนที่ระบดไปทั่วทุกมุมถนน แล้วก็เริ่มวิวัฒนาการขั้นที่สอง คือ นำตึกแถวที่จำหน่ายสินค้าประเภท ต่าง ๆ มารวมไว้เป็นหมวดหมู่ในละแวกเดียวกัน ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถเลือกซื้อสินค้าต่าง ๆ ได้ตามความต้องการ โดยไม่ต้องเดินทางไปในที่หลาย ๆ แห่ง ทำเลที่ตั้งของกิจการค้าแบบนี้อยู่ในย่านต่าง ๆ มีลักษณะกระจุกตัวตามถนนเจริญกรุง เริ่มต้นที่สี่กั๊กพระยาศรีเข้าสู่สำเพ็ง พาหุรัด วังบูรพา เวียงนครเกษม เขาวราช ตลาดน้อย และบางรัก เรียกว่า เกิดการแพร่กระจายจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดอื่น ๆ อย่างค่อยเป็นค่อยไป ตามลำดับ ในทิศทางต่าง ๆ คือ ทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ ซึ่งมีถนนสามเสนเชื่อมจากย่านการค้าบางลำภูไปเทเวศน์ ศรียาน และบางกระบือ ขณะที่ทางทิศตะวันออกเชื่อมต่อจากคลองผดุงกรุงเกษมตรงคลองมหานาค เกิดย่านการค้าเชื่อมต่อจากเสาชิงช้า สวนมะลิ ตลาดไม้เบญ และตลาดมหานาค

เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2455 ย่านวังบูรพาเป็นต้นกำเนิดของย่านการค้า คือ ได้มีพ่อค้าจีนซื้อวังบูรพา มาทำเป็นศูนย์การค้า โดยประยุกต์แนวความคิดแบบฝรั่ง พัฒนาระบบการค้าเนินงานแบบห้างสรรพสินค้าขึ้น ในย่านวังบูรพา กิจการได้พัฒนาเจริญก้าวหน้าขึ้นมาเรื่อย ๆ ทำเลที่ตั้งของย่านการค้าได้เปลี่ยนแปลงไปจากย่านเขาวราชมาเป็นวังบูรพา ทั้งนี้เพราะขณะนั้นย่านสะพานหัน พาหุรัด นับว่าเป็นแหล่งการค้าที่มีคนนิยมมาก และวังบูรพาก็อยู่ใกล้ ๆ กับพาหุรัด จึงทำให้เกิดการค้าต่อเนื่องได้ง่าย นับเป็นศูนย์การค้ารุ่นแรกที่จับตึกแถวเข้ามารวมเป็นหมวดหมู่ โดยการนำเอาโรงภาพยนตร์ 3 แห่ง เข้ามาเป็นตัวดึงดูด (Magnet) คือ โรงภาพยนตร์คิงส์ ควินส์ และแกรนด์ ทำให้มีการซื้อขายตึกแถวในแหล่งชุมชนนั้นในราคาสูง ซึ่งย่านวังบูรพาเป็นตัวอย่างอันดีที่เกิดขึ้นมาขณะนั้น ประชาชนให้การต้อนรับเต็มที่ ย่านวังบูรพาจึงได้กลายเป็นย่านธุรกิจใหม่ที่มีความเจริญรุ่งเรืองมากที่สุดในยุคหนึ่ง ความนิยมในการค้าแบบนี้ ส่งผลให้เกิดห้าง สรรพสินค้าขึ้นอีกหลายแห่ง เช่น ห้างโตไฟฟ้า ห้างไนติงเกลโอลิมปิก และห้างแมวดำ ที่มีชื่อเสียงมาถึงปัจจุบัน คือ ห้างเซ็นทรัล (ซึ่งเปิดทำการแห่งแรกที่วังบูรพา ปี พ.ศ. 2501) รวมอยู่ในศูนย์การค้าย่านวังบูรพา และนับเป็นยุคแรกของห้างสรรพสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในเวลานั้น

ตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2475 เป็นต้นมา อาณาเขตชุมชนเมืองของกรุงเทพฯ ได้ขยายออกไปเป็นอันมาก ข้อมูลที่มีอยู่นั้นปรากฏว่าปริมาณการขยายตัวของประชากรที่เพิ่มขึ้นคือ 26,970 ไร่ (43 ตารางกิโลเมตร) มีประชากร 650,000 คน ใน พ.ศ. 2479 ต่อมาในปี พ.ศ. 2496 ขยายพื้นที่ออกเป็น 41,735 ไร่ (67 กม²) ประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 964,000 คน และในปี พ.ศ. 2501 พื้นที่กรุงเทพฯ ขยายเป็น 60,230 ไร่ (96 กม²) จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นถึงจำนวนหลักล้านเป็นครั้งแรก คือ 1,622,000 คน นับตั้งแต่นั้นมา เริ่มเข้าสู่ยุคของการพัฒนาเศรษฐกิจในทุกทิศทาง อันเป็นสาเหตุให้อาณาเขตของกรุงเทพฯ ได้รับการขยายออกไปกว้างขวางยิ่งขึ้น ให้เพียงพอรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นทั้งของกรุงเทพฯ และที่อพยพจากถิ่นอื่น เข้ามาตั้งหลักแหล่งทำมาหากินใหม่ในกรุงเทพฯ จำนวนมาก ชุมชนของเมืองขยายตัวออกไปตามพื้นที่ที่มี

เส้นทางคมนาคม สาธารณูปโภคและสาธารณูปการพร้อมมากกว่าย่านที่เป็นชุมชนหนาแน่น และบริเวณย่านการค้ามักจะเกิดขึ้นควบคู่กันด้วยเสมอ

ต่อมาเมื่อความเจริญของชุมชนเคลื่อนย้ายกระจายออกไปจากจุดศูนย์กลางของเมือง ย่านเยาวราช วังบูรพา เสาชิงช้า พาหุรัด ปากคลองตลาด เคลื่อนทำเลไปทางตะวันออกของกรุงเทพฯ ย่านการค้าก็ขยายตามออกไปตั้งผู้คนในทิศทางนั้นด้วย ก่อให้เกิดย่านการค้าราชประสงค์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นศูนย์การค้าทันสมัยแห่งแรกของกรุงเทพฯ มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ไทยโดมารูของญี่ปุ่นเข้ามาเปิดกิจการ ด้วยระบบของห้างสรรพสินค้าปรับอากาศทั้งอาคาร มีบันไดเลื่อนตัวแรกที่สร้างความแปลกใหม่ให้คนกรุงเทพฯ มาก ศูนย์การค้าย่านราชประสงค์เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2507 ทำให้ย่านนี้มีประชากร หนาแน่นมากขึ้น และการที่ทำเลที่ตั้งได้เปลี่ยนจากย่านวังบูรพามาเป็นย่านราชประสงค์ เนื่องจากความ คับแคบของทำเลที่ตั้งเดิม และปัญหาจราจร

ในช่วงปี พ.ศ. 2510 ประชากรเพิ่มขึ้นประมาณ 2,801,848 คน (2.8 ล้านคน) เพิ่มขึ้นเท่าตัวในเวลา 10 ปี พื้นที่ขยายออกมากขึ้นถึง 181,656.25 ไร่ (290.65 กม.²) ซึ่งมากกว่า 3 เท่าตัว กรุงเทพฯ มีการเปลี่ยนแปลงเป็นอันมาก นับแต่ย่านการค้าเก่าแก่ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ คือ ย่านบางรัก เนื่องจากเป็นเขตที่มีชาวต่างประเทศมาอยู่รวมกันมากตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน และเป็นบริเวณที่มีโรงแรมขนาดใหญ่สำหรับชาวต่างประเทศที่เข้ามาท่องเที่ยวพักผ่อน หรือเข้ามาประกอบอาชีพต่าง ๆ จึง ทำให้พื้นที่ย่านบางรัก เจริญรุ่งเรือง และสีลม มีพัฒนาการของการใช้ที่ดินเป็นย่านการค้ามากขึ้น ทำเลที่ตั้งเหมาะที่จะลงทุนทำการค้าขนาดใหญ่ ดังนั้น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลที่เคยเป็นเจ้ายุทธจักรดั้งเดิมในย่าน วังบูรพา ก็เริ่มมีการเคลื่อนไหวขยายสาขาในย่านนี้ ตั้งขึ้นบนถนนสีลมตอนปลายที่จะไปบรรจบกับถนน เจริญกรุง ในเวลาเดียวกันบริเวณปทุมวัน ในที่ดินของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้เปิดดำเนินการศูนย์การค้าสยามสแควร์ ซึ่งมีอาคารพาณิชย์ที่เป็นตึกแถวพาณิชย์ประมาณ 100 คูหา ภายในตัดถนนกว้างใหญ่ พอเพียงสำหรับจอดรถ ย่านการค้าแห่งนี้ใช้โรงภาพยนตร์ชั้นหนึ่ง 3 แห่งเป็นตัวดึงดูด (Magnet) ซึ่งเป็น โรงภาพยนตร์สมัยใหม่ ที่นั่งสะดวกสบาย คือ สยาม ลิโด้ และสกาลา ทำให้ย่านการค้าวังบูรพาเริ่มโรยราไปบ้าง แต่กระนั้นย่านการค้าทั้ง 3 แห่งนี้ (วังบูรพา ราชประสงค์ และสยามสแควร์) ก็ยังคงมีรูปแบบลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ เป็นอาคารพาณิชย์ตึกแถว รายล้อมห้างสรรพสินค้า นอกจากนี้ ย่านการค้าสยามสแควร์ยังสามารถจอดรถได้ถึงประมาณ 1,000 คัน มีบริเวณกว้างขวาง ใหญ่โต ไม่มีลานจอดรถเป็นกิจลักษณะ แนนอนนอกจากริมถนนเท่านั้น

ต่อจากนั้นไม่นานในย่านประตูน้ำก็มีศูนย์กลางค้าอินทรา ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2512 ซึ่งอยู่ภายในบริเวณโรงแรมอินทรา มีทั้งโรงภาพยนตร์ ห้างสรรพสินค้า และร้านค้าย่อย 100 ร้านเช่นกัน ต่อจากย่านประตูน้ำมาทางถนนราชดำริ ผ่านย่านราชประสงค์ถึงสี่แยกเลี้ยวซ้ายไปทางถนนสุขุมวิท ได้มีศูนย์การค้าเพลินจิตอาเขตเกิดขึ้น ในปี พ.ศ. 2513 ซึ่ง ช่วงนี้ประชากรกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเป็น 3,516,829 คน (3.5 ล้านคน) ศูนย์การค้าเพลินจิตมีลักษณะคล้ายคลึงกับศูนย์การค้าสยาม เพียงแต่ว่าศูนย์การค้าเพลินจิตไม่มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ไว้ดึงดูดคน แต่กลับมีซูเปอร์มาร์เก็ตไว้ให้คนจับจ่ายซื้อหาสินค้าเครื่องอุปโภคและบริโภคที่จำเป็นแทน

ความคับแคบและขยายไม่ออกของย่านการค้าราชประสงค์ ได้กลายเป็นสาเหตุให้มีผู้ คิดลงทุนก่อสร้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่แห่งใหม่ที่ได้มาตรฐาน ณ ผังตรงข้ามย่านการค้าเดิม และนี่ก็คือที่มาของศูนย์การค้าราชดำริอาเขต ซึ่งเป็นศูนย์การค้าแห่งแรกของกรุงเทพฯ ที่สร้างขึ้นอย่างสวยงามตามความหมายของคำว่า ศูนย์การค้าขนาดใหญ่อย่างแท้จริง โดยมีอาคารร้านค้า สำนักงาน ภัตตาคาร และสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมมูล เช่น ลิฟท์ บันไดเลื่อน และลานจอดรถขนาดใหญ่ อยู่ภายใต้อาคารขนาดใหญ่อาคารเดียว ที่ เรียกว่า อาคารสรรพกิจ (Complex) (กุลวลี ตรีพัฒนา 2529 : 66) ที่มีระบบเครื่องปรับอากาศเย็นสบายตลอด

ทั่วตัวอาคาร การเปิดดำเนินธุรกิจของศูนย์การค้าย่านราชดำริแห่งนี้ คือ ในช่วงปี พ.ศ. 2515 โดยมีห้างร้านอีกมากมายประมาณ 100 ร้าน ซึ่งแทบทุกร้านตกแต่งอย่างสวยงาม มีร้านอาหารและภัตตาคารที่เป็นแม่เหล็กใหญ่ดึงดูดชาวเมืองกรุงเทพฯ ความสำเร็จของศูนย์การค้าราชดำริอาเขต ได้เป็นแรงบันดาลใจให้มีผู้หันมาลงทุนทำธุรกิจเหล่านี้เพิ่มขึ้นอีกหลายแห่งในละแวกที่ไม่ห่างไกลกันเท่าใดนัก ย่านการค้าที่ใกล้เคียงเชื่อมโยงต่อเนื่องด้วยเส้นทางถนนสายหลัก ซึ่งมีรถประจำทางติดต่อไปมาถึงกันสะดวก แต่อาจจะมียุทธการจรรดิดขัดบ้างในเวลาที่คนออกมาใช้บริการในย่านการค้านี้

ประชากรในปี พ.ศ. 2515 เพิ่มขึ้นประมาณ 3,793,763 คน (3.8 ล้านคน) พื้นที่ การปกครองเป็น 980,460,625 ไร่ (1,568.737 กม²) เนื่องจากการรวมเขตนครหลวงกรุงเทพฯ กับนครหลวงธนบุรีเดิมเป็นกรุงเทพมหานคร แบ่งเขตการปกครองเป็น 24 เขต แนวโน้มการเพิ่มประชากรสูงขึ้น สาเหตุสำคัญคือ ประชากรจากชนบทอพยพเข้ามาหางานทำในเมืองหลวงมากขึ้นทุกที ความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพฯ สูงขึ้น สภาพชุมชนแออัดเกิดขึ้นภายในกรุงเทพฯ ทั่วไป โดยเฉพาะเขตชั้นในต่าง ๆ ในขณะเดียวกันก็มีการขยายตัวของย่านการค้าขนาดใหญ่ออกไปในพื้นที่ที่คาดว่าจะกลายเป็นย่านความเจริญ และเป็นแหล่งชุมชนของคนเมืองหลวง เช่น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ขยายสาขาใหม่บนถนนเพลินจิต เรียก สาขาชิดลม เปิดดำเนินการขึ้นในปี พ.ศ. 2517 ซึ่งในช่วงนี้ที่ประชากร กรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเป็น 4 ล้านคน (4,129,609 คน) และนับแต่นั้นมา รูปแบบของศูนย์การค้าที่ทันสมัยและขนาดยักษ์ใหญ่ก็กลายเป็นที่รู้จักของคนกรุงเทพฯ อย่างกว้างขวางขึ้นทุกที เป็นที่พิก่อนหย่อนใจของชาวเมือง จนทุกวันนี้อาจกล่าวได้ว่า ไม่มีใครไม่ว่าจะอยู่ในกรุงเทพฯ หรือต่างจังหวัดที่ไม่รู้จักห้างสรรพสินค้า และศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในย่านการค้าของเมือง เพราะไม่ใช่เฉพาะแต่กรุงเทพฯ เท่านั้นที่มีพัฒนาการของธุรกิจนี้อย่างรวดเร็ว ในจังหวัดใหญ่ของแต่ละภาคก็มีการลงทุนก่อสร้างศูนย์การค้า และห้างสรรพสินค้ากันหลายแห่งเช่นกัน

ย่านการค้าที่เกิดขึ้นในช่วงที่ผ่านมาดังกล่าวแล้วนี้ จะเห็นได้ว่าย่านพาณิชย์กรรมได้มีวิวัฒนาการจากห้องแถว เพื่อการพาณิชย์มาเป็นห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า จนกระทั่งกลายเป็นรูปอาคารสรรพกิจ (Complex) ตามลำดับ วิวัฒนาการทางการพาณิชย์ที่เกิดขึ้นมักส่งผลกระทบต่อการพาณิชย์รูปแบบเดิมให้ซบเซาลง เนื่องจากรูปแบบการค้าพาณิชย์สมัยใหม่มักจะมีเทคนิคใหม่ ๆ ในการสนองสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดใจลูกค้าอยู่เสมอ รูปแบบพาณิชย์สมัยใหม่ซึ่งค่อนข้างจะมีบทบาทในปัจจุบัน ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า และอาคารสรรพกิจ ที่รวมทั้งสำนักงานให้เช่าและที่พักอาศัยอยู่ด้วยกัน ซึ่งเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ และมีการเลียนแบบแข่งขันกัน สร้างขึ้นมากมายหลายแห่ง จนอาจเกิดปัญหาในอนาคตได้

4. การเปลี่ยนแปลงย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าในปัจจุบัน

พื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันเป็นแหล่งที่ตั้งของย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญมานาน ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อกรุงเทพฯ เป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางคมนาคมสายหลักทั้งหมดเป็นที่ตั้งของสถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ เป็นแหล่งพักอาศัยที่สำคัญรองลงมาจากเขตชั้นกลางด้วย และเหมาะเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ ลักษณะการขยายตัวจะขยายออกจากส่วนที่เป็นย่านการค้าเดิม คือ บริเวณที่อยู่โดยรอบพระบรมราชวังออกมาเรื่อย ๆ ด้วยเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ และย่านการค้าเก่าจะทรุดโทรมลง ประชาชนนิยมไปใช้สอยในย่านการค้าใหม่ที่ทันสมัยกว่า ส่วนย่านการค้าเดิมกลายเป็นย่านการค้าเก่าที่มีลักษณะเฉพาะตัว ซึ่งก็ยังได้รับความนิยมอยู่ในปัจจุบัน เช่น ย่านบ้านหม้อ ลีเก็ดพระยาศรี เป็นย่านการค้าชายเพชรพลอย ย่านพารุวัต สำเพ็ง บางลำภู เป็นตลาดผ้าและเครื่องประดับ เป็นต้น

ในส่วนที่เป็นย่านการค้าใหม่ ที่มีส่วนบริการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้สอยมีการพัฒนามากขึ้นในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา โดยจะเกาะกลุ่มรวมตัวกันหนาแน่นในพื้นที่เขตปทุมวัน รอยต่อเขตพญาไท และเขตบางรัก เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพฯ ถือเป็นย่านธุรกิจการค้าศูนย์กลางเมือง (Central Business District) ที่สำคัญ มีการพัฒนาในระยะต่อมาอย่างรวดเร็ว บริเวณเดิมมีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลง เนื่องจากทำเลที่ตั้งเปลี่ยนแปลงไป ขณะเดียวกันมีการกระจายออกไปยังจุดต่าง ๆ ขยายตัวด้านการค้าออกไปตามรูปแบบการขยายตัวของที่อยู่อาศัย

ปัจจุบันกรุงเทพฯ มีการขยายตัวของชุมชนเมืองออกไปอย่างกว้างขวาง โครงข่ายและชุมชนด้านการจราจรขนส่ง เมืองหลวงเกิดขึ้นใหม่ ย่านการค้าก็ขยายตัวตามออกไปในพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางชุมชนนั้นสาเหตุหนึ่งเนื่องจากการคมนาคมขนส่งทางบกทำให้การค้าขยายตัวอย่างรวดเร็ว รูปแบบของการใช้อาคารแต่เดิมที่เป็นตึกแถวสองข้างถนน เปลี่ยนแปลงเป็นศูนย์การค้าที่มีที่จอดรถยนต์เป็นสัดส่วน ต่างหาก ซึ่งจะพบในย่านราชประสงค์ ราชดำริ ประตูน้ำ สยามสแควร์ และเพลินจิต ในขณะที่เดียวกันก็เกิดย่านการค้าขึ้นตามศูนย์กลางชุมชนรอบ ๆ กรุงเทพฯ เช่น ทางทิศเหนือ บริเวณทางทิศเหนือสะพานใหม่ ทางทิศตะวันออกเจียงเหนือ บริเวณสะพานควาย ทางทิศตะวันออก บริเวณลาดพร้าว บางกะปิ และ รามคำแหง ทางทิศตะวันออกเจียงใต้ บริเวณพระโขนง คลองเตย คลองตัน สุขุมวิท ทางฝั่งธนบุรี ทางด้านทิศตะวันตก บริเวณวงเวียนใหญ่ และบางแค ทางทิศตะวันตกเจียงใต้ บริเวณดาวคะนอง แต่ก็ยังคงเป็น รูปแบบตึกแถวสองข้างถนน เชื่อมโยงต่อเนื่องกันระหว่างย่านการค้าต่าง ๆ เหล่านี้ โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นโครงข่ายสำคัญ

ย่านการค้าของสมัยนี้เป็นยุคของย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่จะมีองค์ประกอบสำคัญ คือ ศูนย์การค้าที่อยู่ภายใต้อาคารใหญ่หลังเดียว (Shopping Complex) มีการใช้ระบบปรับอากาศทั้งศูนย์ และ Magnet ของศูนย์ก็เปลี่ยนไป โดยนำเอาซูเปอร์มาเก็ตและดีพาร์ทเมนต์สโตร์มาเป็นตัวดึงดูดให้ประชาชนสนใจ ซึ่งมีลักษณะแตกต่างจากศูนย์การค้าระบบตึกแถวที่เห็นได้ชัด การที่ศูนย์การค้าพัฒนาขึ้นมาอยู่ในอาคารหลังเดียว โดยแบ่งห้องเป็นร้านค้าย่อยขนาดโดยประมาณห้องละ 50 ตารางเมตร บางแห่งก็พยายามจัดหา Facilities อย่างอื่นประกอบด้วยห้องแสดงสินค้า หรือห้องประชุม (Convention Hall) บางแห่งก็มีโรงแรมขนาดใหญ่เป็นตัวดึงดูด หรืออาคารสำนักงาน ถ้าสถานที่ใหญ่พอก็รวมทุกอย่างไว้ในโครงการทั้งหมด ซึ่งจะได้เปรียบแห่งอื่น ๆ มาก จึงเห็นได้ชัดว่าศูนย์การค้าประเภทนี้ นอกจากจะให้ความสะดวกสบายแล้ว ยังมีความสมบูรณ์ในตัวเองมากที่สุด ก็นับได้ว่าสังคมรอบด้านและความเจริญของบ้านเมือง รวมถึงการค้าการแข่งขัน ตลอดจนสภาวะแวดล้อมมีส่วนเกี่ยวข้องอย่างมาก เช่น การจอดรถริมถนนทำได้ยาก หรือทำไม่ได้อีกแล้ว ในถนนบางสาย การจราจรติดขัดไปไหนมาไหนไม่สะดวก การเดินทางไปเลือกซื้อสินค้า หลาย ๆ อย่างในหลาย ๆ ที่ไม่คุ้มเวลาและค่าใช้จ่าย สภาพเศรษฐกิจรัดตัวทำให้แต่ละคนต้องทำงานมากขึ้น และเวลาว่างก็ย่อมน้อยลง ฉะนั้นศูนย์การค้าที่เป็นอาคารหลังเดียวแบบอาคารสรรพกิจ (Complex) จึง เหมาะกับยุคสมัยนี้

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 เป็นต้นมา ประชากรกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นมากเป็น 5 ล้านคน (5,153,902 คน) ในช่วงนี้มีย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่หลายแห่ง โดยมีศูนย์การค้าใหญ่ ๆ เป็นตัวดึงดูด เริ่มจากย่านใจกลางเมือง คือ ย่านวังบูรพาภิรามย่านพารุศ ซึ่งเป็นย่านการค้าที่ยังไม่ชบเซา กลับมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบใหม่ ปรับปรุงโรงภาพยนตร์ดิงส์เป็นห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นใหม่ใช้ชื่อว่า เมอร์คิงส์ พื้นที่ถัดขึ้นไปทางเหนือของกรุงเทพฯ ย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิมีห้างสรรพสินค้าโรบินสัน ย่านสะพานควายมีศูนย์การค้าเมอร์คิงส์ ย่านพระโขนงเกิดศูนย์การค้าไทยไดมารู และห้างสรรพสินค้าอาเชียน ทางฝั่งธนบุรีใกล้สามแยกไฟฉายก็มีศูนย์การค้านครหลวงใกล้กับห้างใต้ฟ้า ย่านวงเวียนใหญ่ เช่นทรลมาเปิดสาขาลาดหญ้าในปี พ.ศ. 2524 ส่วนบริเวณเขตชั้นในถนนเยาวราชซึ่งเป็นย่านการค้าดั้งเดิม มีห้างคาเธ่ย์ดีพาร์ทเมนต์สโตร์เปิดดำเนินการ เช่นเดียวกับย่านบางลำภูมีห้างสรรพสินค้าบางลำภูตั้งขึ้นใหม่กกลางย่านนี้ บนถนนเพชรบุรีมี

ศูนย์การค้าเมโทร และย่านราชดำริเป็นย่านศูนย์กลางการค้าที่สำคัญดึงดูดประชาชนมากขึ้น เมื่อเปิดห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ขึ้นรวมศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ในปี พ.ศ. 2524 นี้ จำนวน 6 แห่ง

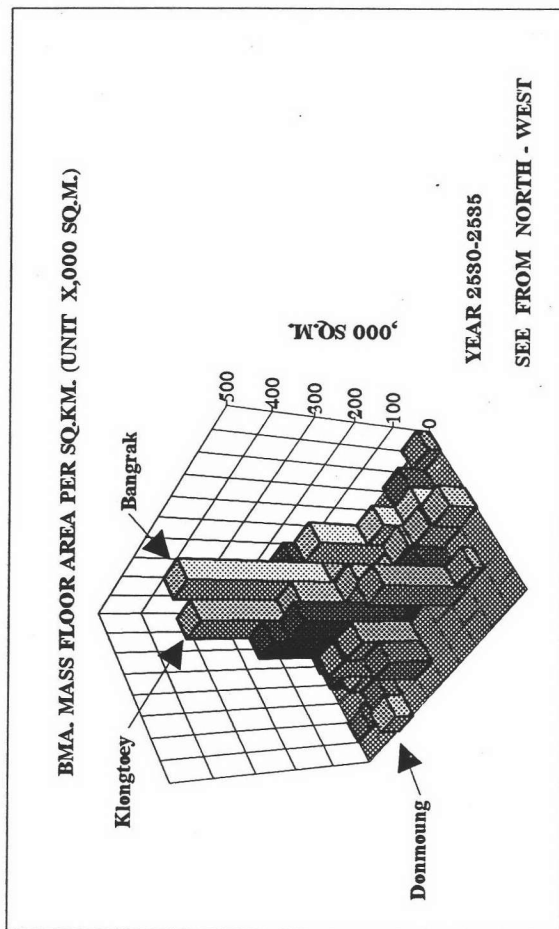
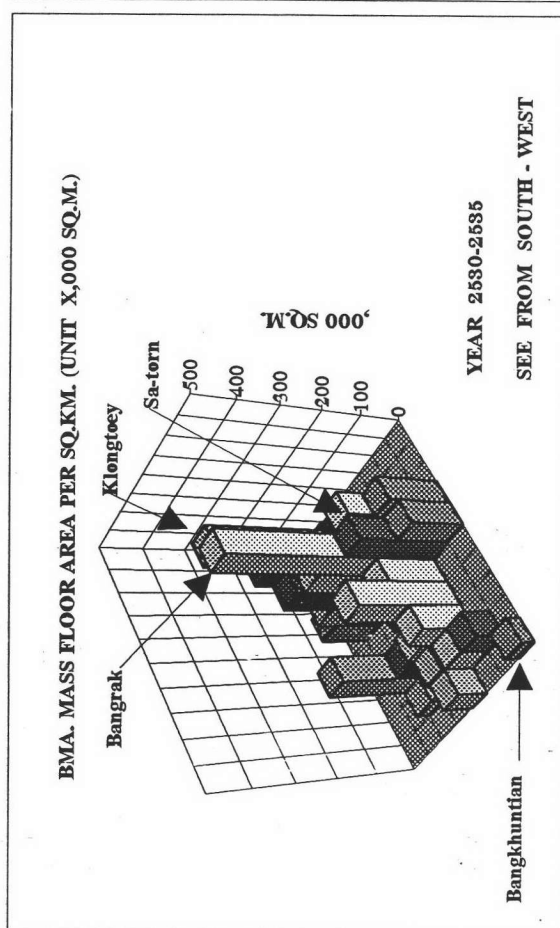
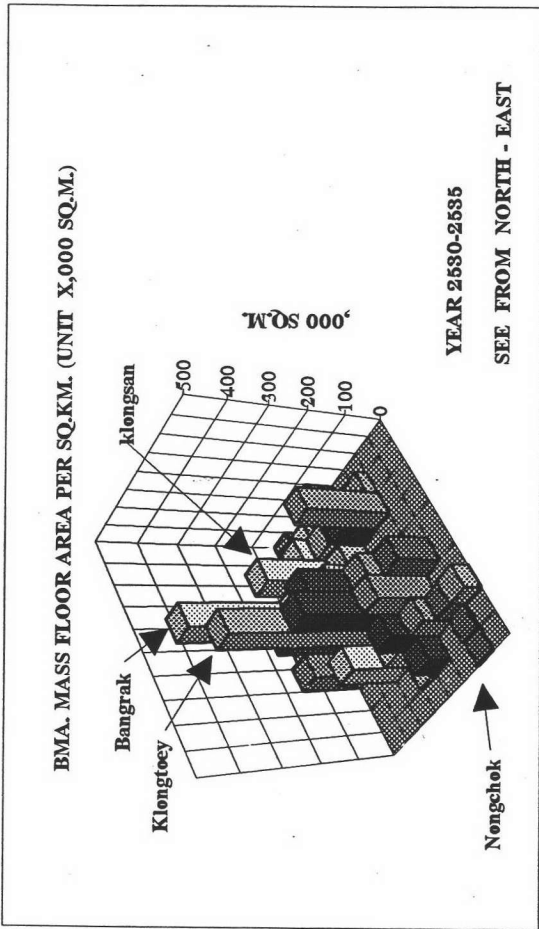
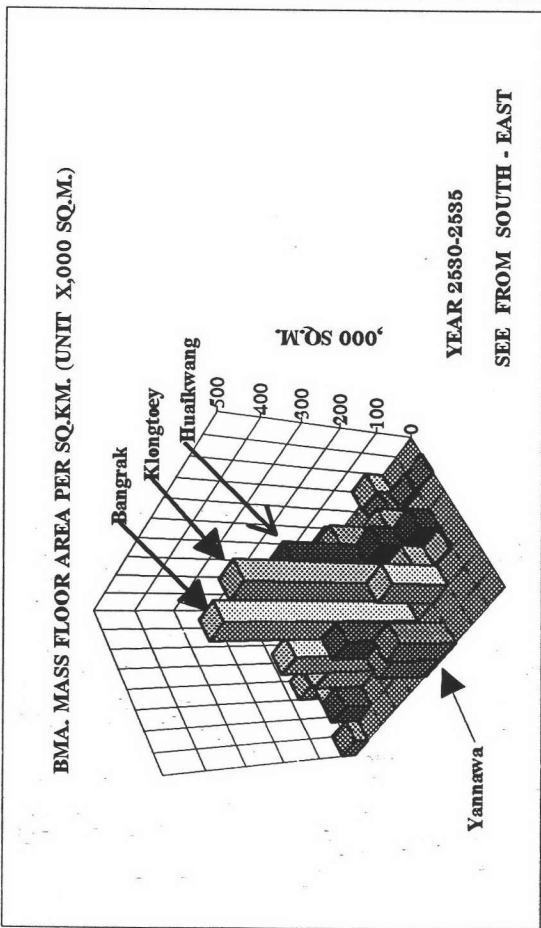
ต่อมาในปี พ.ศ. 2525 ย่านบางลำภูเพิ่มศูนย์การค้าขึ้นอีกแห่ง คือ ห้างแก้วฟ้าพลาซ่า ในพื้นที่ที่ขยายออกไปในที่เดิม จุดที่คาดว่าจะมีการพัฒนาเป็นย่านการค้าในอนาคต เช่น บริเวณลาดพร้าว ก็มีห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่าตั้งขึ้นเพื่อตักผู้คนที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณชานเมือง แถบย่านบางกะปิซึ่งเป็นย่านอยู่อาศัย บ้านจัดสรรแหล่งใหญ่ โดยไม่จำเป็นต้องเข้ามาใช้สอยยังศูนย์กลางเมือง ขณะเดียวกันก็มี ห้างสรรพสินค้าบางกะปิเกิดขึ้นอีกแห่งหนึ่ง ในย่านราชดำริมีห้างโรบินสันเปิดกิจการใหม่ ส่วนฝั่งธนบุรี ย่านปิ่นเกล้ามีการขยายตัวด้านพาณิชย์มากขึ้น เนื่องจากมีถนนตัดผ่าน เกิดห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ คือ พาต้า ซึ่งมีทั้งโรงพยาบาลนตร์ ภัตตาคาร สวนสนุก สวนสัตว์ ซึ่งทำให้ย่านเชิงสะพานปิ่นเกล้าหนาแน่นขึ้นด้วยประชาชนและมีปัญหาจราจรคับคั่งเกิดขึ้น

ถึงแม้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2525 จำนวนประชากรเพิ่มสูงมาก คือ ประมาณ 5,468,286 คน (5.5 ล้านคน) ตามรายงานทะเบียนราษฎร และลดลงเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2528 คือ ประมาณ 5,358,733 (5.4 ล้านคน) และ 5,620,591 คน (5.6 ล้านคน) ในปี พ.ศ. 2534 สภาพความเป็นจริงแล้ว ขนาดประชากรในกรุงเทพฯ ดูเหมือนจะมีความหนาแน่นมากขึ้น เนื่องจากมีการเดินทางติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ ที่อยู่ในภาคต่าง ๆ ของประเทศเข้ามา ทำธุรกิจต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ การเคลื่อนไหวทางประชากรมีสูงมากขึ้น จึงทำให้ขนาดประชากรมีความสัมพันธ์กับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในด้านเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด

จากการพิจารณาที่ตั้งของย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าในกรุงเทพฯ นับจากย่านดั้งเดิม บางลำภู เยาวราช วังบูรพา บางรัก สีลม ราชประสงค์ ประตูน้ำ ราชดำริ สยาม เพลินจิต จะเห็นว่ามีกรรวมตัวกันเป็นกลุ่มของศูนย์การค้าในย่านต่าง ๆ กล่าวคือ ย่านราชประสงค์ ประกอบด้วยศูนย์การค้าราชดำริ ซึ่งมีห้างโตมารูเป็นตัว Magnet ที่สำคัญในอดีต ศูนย์การค้าราชประสงค์ ซึ่งมีห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์เป็น Magnet ในอดีต และห้างสรรพสินค้าโรบินสัน และ Peninsula Plaza บริเวณย่านสยามสแควร์ประกอบด้วยศูนย์การค้าสยาม และศูนย์การค้ามาบุญครองที่ตั้งขึ้นใหม่ โดยมีห้างสรรพสินค้า Tokyu เป็น Magnet บริเวณเพลินจิต อาเขตก็มีห้างสรรพสินค้าไอโก้ อัมรินทร์พลาซ่า เป็น Magnet บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาประกอบด้วยศูนย์การค้าริเวอร์ไซด์ ศูนย์การค้า Changrila เมื่อมาพิจารณาในบริเวณใกล้เคียงกับถนนสีลม-สุรวงศ์ ศูนย์การค้าธุรกิจแห่งใหม่ คือ สีลมเซ็นเตอร์ ซึ่งมีห้างสรรพสินค้าโรบินสัน อยู่หัวมุมถนนสีลม ซาญอริสเทาวเวอร์ เป็น Magnet ให้ซึ่งกันและกัน ส่วนปลายถนนสีลมมีห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลตั้งอยู่ เป็น Magnet ที่สำคัญนานมาแล้ว ซึ่งเป็นศูนย์การค้าและห้างสรรพสินค้าที่ทำให้เกิดย่านการค้ากลุ่มใหม่ ขึ้นบริเวณหัวถนนสีลม นอกจากนี้ยังเป็นบริเวณที่ต่อเชื่อมระหว่างย่านการค้าบริเวณราชประสงค์ ประตูน้ำ สยามสแควร์ กับย่านการค้าบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาอีกด้วย ในปัจจุบันย่านศูนย์กลางการค้าแถบราชประสงค์ มีโครงการขนาดใหญ่เรียกว่า ศูนย์การค้านานาชาติ เวิร์ลเทรดเซ็นเตอร์ ตั้งขึ้นในพื้นที่ที่เป็นย่านการค้าราชประสงค์เดิม ซึ่งก็นับว่าอยู่ในกลุ่มของศูนย์การค้าในย่าน เหล่านี้

จากการที่ลักษณะย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าของกรุงเทพฯ ในปัจจุบันได้พัฒนาการจากตึกแถวมาเป็นอาคารขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า อาคารสำนักงานที่ทันสมัยดังเช่นที่เป็นอยู่ในขณะนี้ เป็นรูปแบบศูนย์การค้าที่ทันสมัย มีขนาดใหญ่โตมากขึ้นอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน และเป็นที่รู้จักของคนกรุงเทพฯ อย่างกว้างขวางขึ้นทุกที ผู้ลงทุนประกอบธุรกิจนี้สามารถมองเห็นแนวโน้มการลงทุนธุรกิจประเภทนี้เป็นการแข่งขันกันระหว่างเอกชน ซึ่งลักษณะของกิจกรรมมีอิทธิพลต่อชีวิตประจำวันของประชาชนผู้อาศัยใช้ชีวิตอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นอย่างมาก

แผนภูมิ ผ 2 แสดงการใช้สอยอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างรายละเอียดในกรุงเทพมหานคร ในอัตราส่วนพื้นที่อาคาร ต่อ ตร.กม. ระหว่างปี 2530-2535

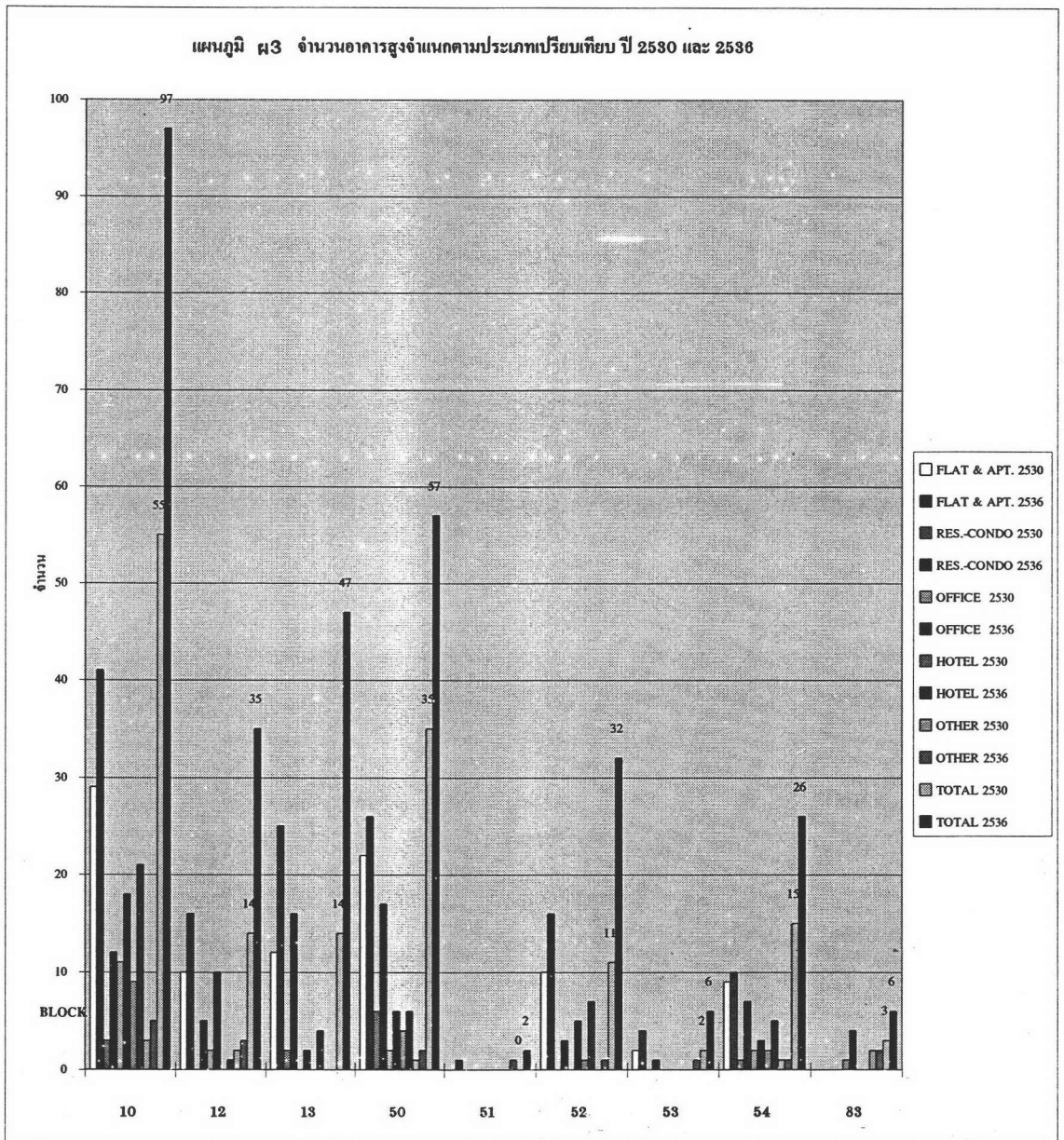




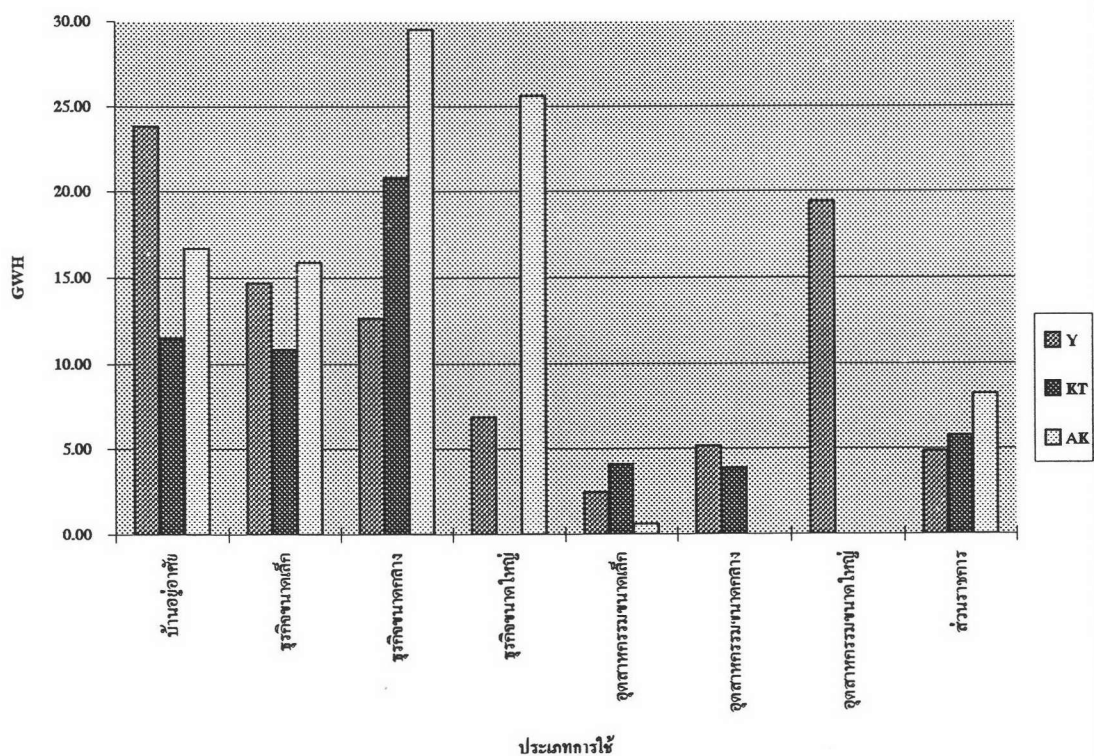
แสดงจำนวนอาคารสูง จำแนกตามประเภทและช่วงชั้นความสูง ราย Block ในพื้นที่ศึกษา 2530 และ 2536

BLOCK NO.	FLAT & APT.		RES.-CONDO		OFFICE		HOTEL		OTHER		TOTAL	
	2530	2536	2530	2536	2530	2536	2530	2536	2530	2536	2530	2536
10	29	41	3	12	11	18	9	21	3	5	55	97
12	10	16	0	5	2	10	0	1	2	3	14	35
18	12	25	2	16	0	2	0	4	0	0	14	47
50	22	26	6	17	2	6	4	6	1	2	35	57
51	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
52	10	16	0	3	0	5	1	7	0	1	11	32
53	2	4	0	1	0	0	0	0	0	1	2	6
54	9	10	1	7	2	3	2	5	1	1	15	26
83	0	0	0	0	1	4	0	0	2	2	3	6
รวมพื้นที่ศึกษา	94	139	12	61	18	48	16	44	9	16	149	308

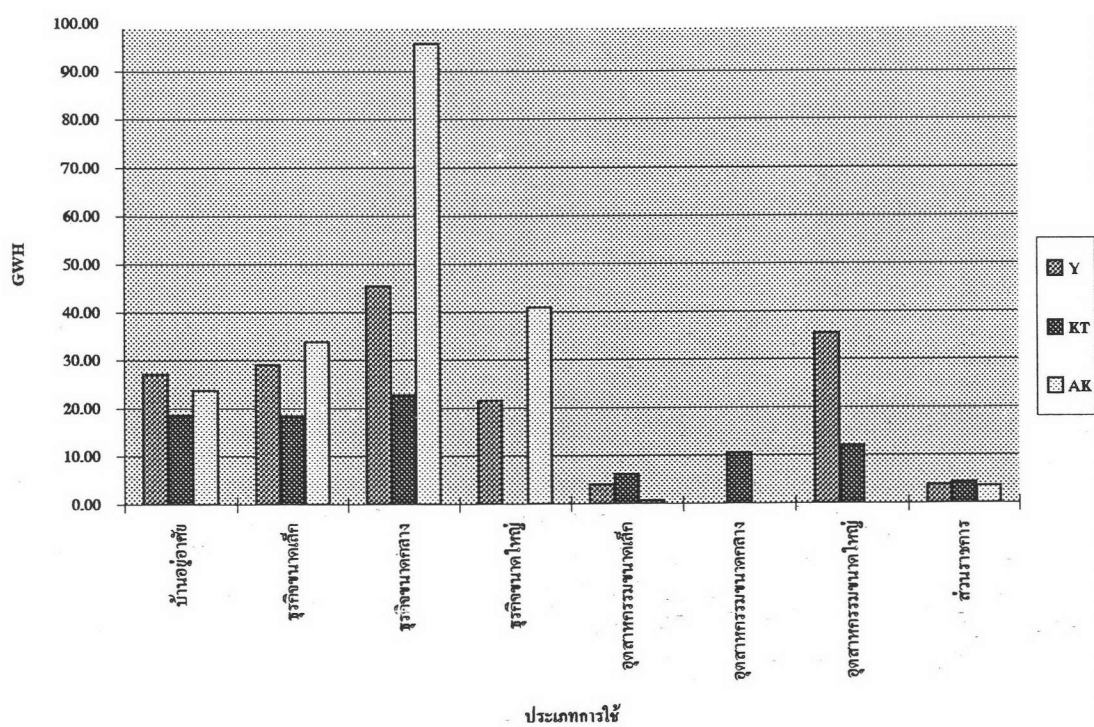
ที่มา : งานสถิติและข้อมูล ฝ่ายแผนงานและประเมินผล กองผังเมือง กทม. และการสำรวจภาคสนาม

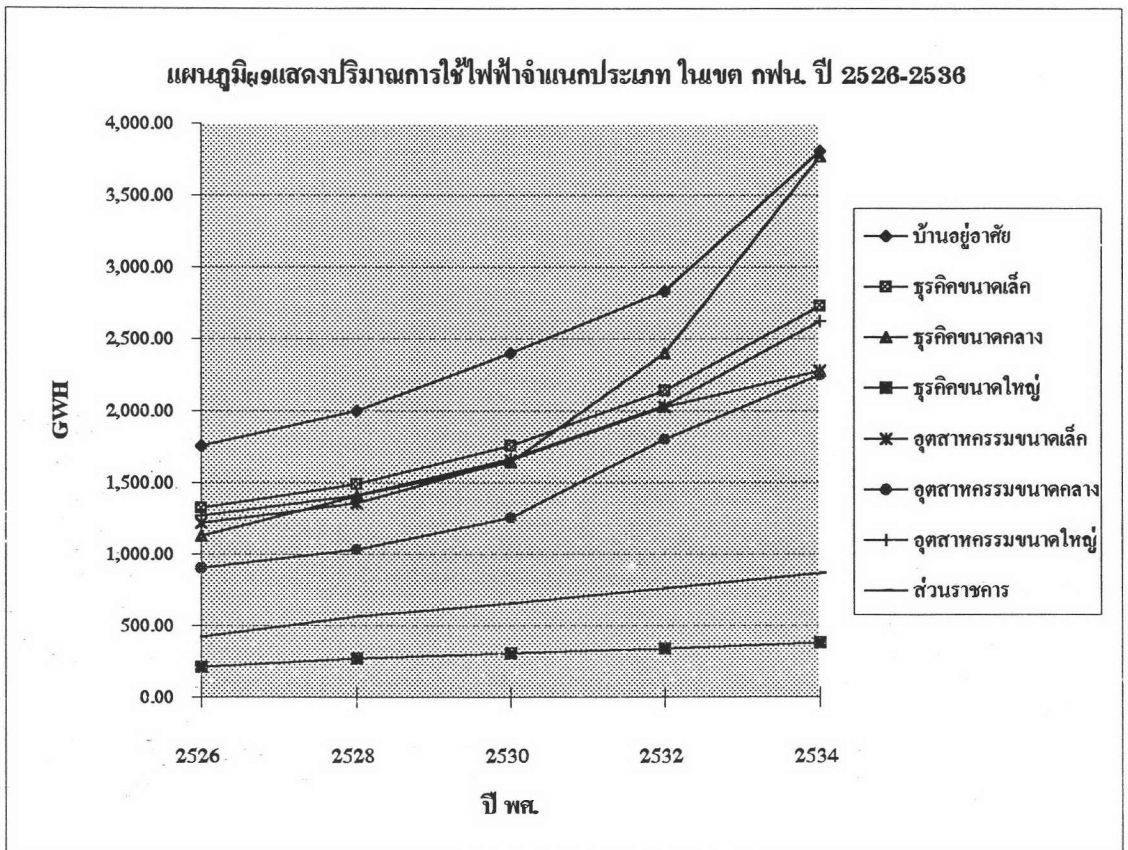
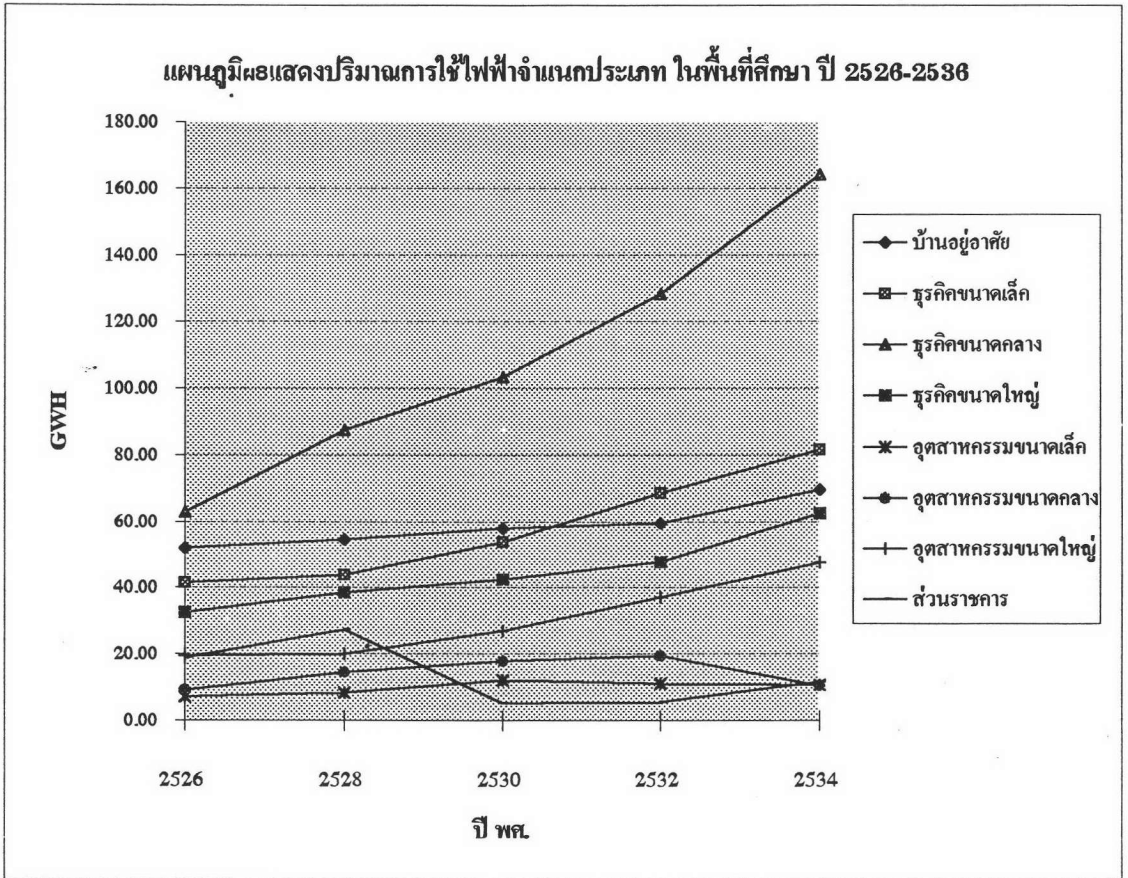


ผ6 ปริมาณการใช้ไฟฟ้าจํานกตามประเภท ในพื้นที่ศึกษา รายBLOCK ปี 2528

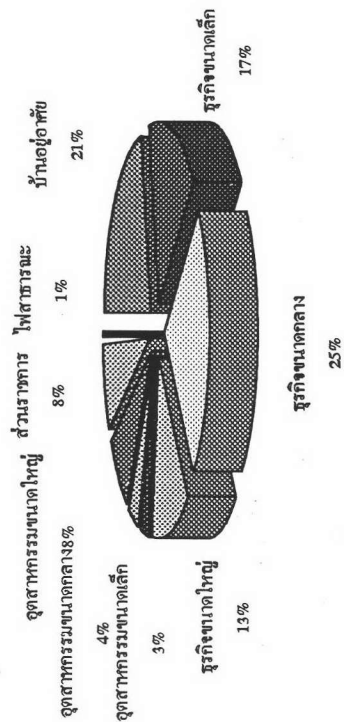


ผ7 ปริมาณการใช้ไฟฟ้า จํานกตามประเภท ในพื้นที่ศึกษา ราย BLOCK ปี2534

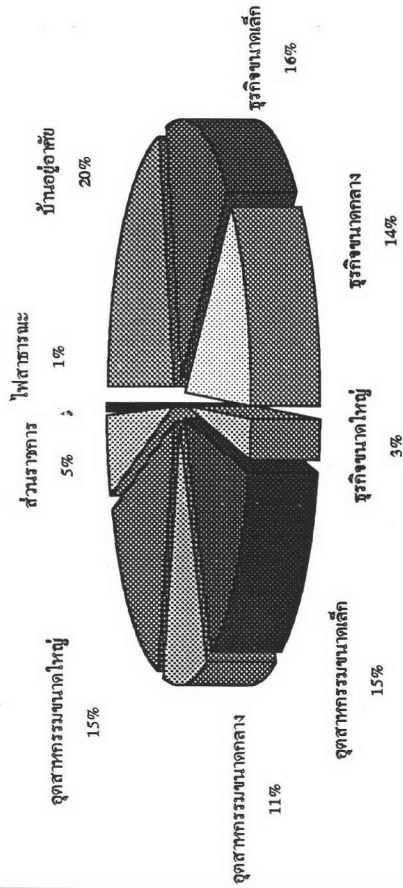




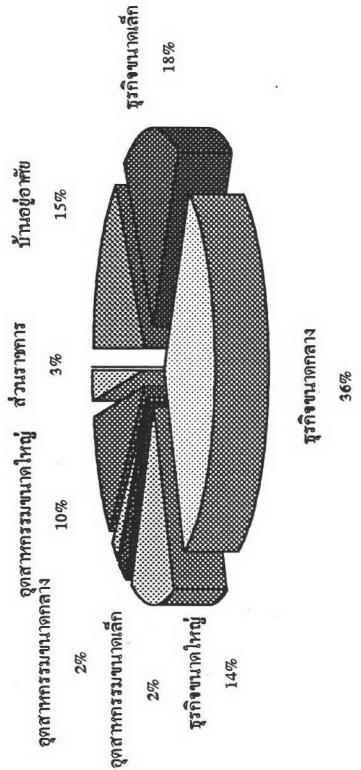
สัดส่วนการใช้ไฟฟ้าแต่ละประเภท ในพื้นที่ศึกษา ปี 2528



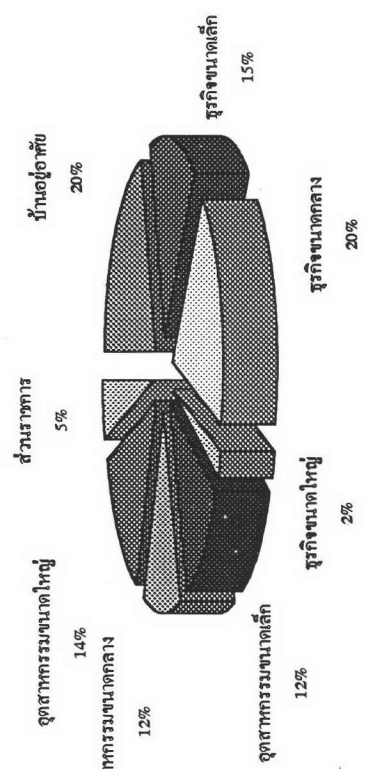
สัดส่วนการใช้ไฟฟ้าแต่ละประเภทในเขต กทม. ทั้งหมด ปี 2528



สัดส่วนการใช้ไฟฟ้าแต่ละประเภท ในพื้นที่ศึกษา ปี 2534



สัดส่วนการใช้ไฟฟ้าแต่ละประเภท ในเขต กทม. ทั้งหมด ปี 2534



#11

LAND AREA OF ALL NEIGHBORHOOD COMMUNITY FACILITIES COMPONENT USES AND AGGREGATE AREA, BY TYPE OF DEVELOPMENT AND POPULATION OF NEIGHBORHOOD

TYPE OF DEVELOPMENT	NEIGHBORHOOD POPULATION					SHARE
	5000 PERSONS					
	ACRES	RAI	SQ.KM.	SQ.M.	%	
MULTIFAMILY DEVELOPMENT						
AREA INCOMPONENT USES						
1)ACRES IN SCHOOL SITE	2.20	5.50	0.0088	8,800	12	
2)ACRES IN PLAYGROUND	6.00	15.00	0.0240	24,000	31	
3)ACRES IN PARK	6.00	15.00	0.0240	24,000	31	
4)ACRES IN SHOPPING CENTRE	3.00	7.50	0.0120	12,000	16	
5)ACRES IN GENERAL COMMUNITY FACILITIES	1.90	4.75	0.0076	7,600	10	
AGGREGATE AREA						
6)ACRES TOTAL	19.10	47.75	0.0764	76,400	100	
7)ACRES PER 1000 PERSONS	3.82	9.55	0.0153	15,280		

8)SQUARE FEET PER FAMILY

610.00

TYPE OF DEVELOPMENT	NEIGHBORHOOD POPULATION				
	1000 PERSONS				
	ACRES	RAI	SQ.KM.	SQ.M.	
MULTIFAMILY DEVELOPMENT					
AREA INCOMPONENT USES					
1)ACRES IN SCHOOL SITE	0.44	1.10	0.0018	1,760	
2)ACRES IN PLAYGROUND	1.20	3.00	0.0048	4,800	
3)ACRES IN PARK	1.20	3.00	0.0048	4,800	
4)ACRES IN SHOPPING CENTRE	0.60	1.50	0.0024	2,400	
5)ACRES IN GENERAL COMMUNITY FACILITIES	0.38	0.95	0.0015	1,520	
AGGREGATE AREA					
6)ACRES TOTAL	3.82	9.55	0.0153	15,280	
7)ACRES PER 1000 PERSONS	3.82	9.55	0.0153	15,280	

LA HOUSTON NEW YORK

2,966,850	1,595,138	7,071,639	POPULATION (PERSON)
464	550	303	AREA (SQ.MILE)
1,188	1,408	776	AREA (SQ.KM.)
6,395	2,869	23,285	POP.DENSITY (POP./SQ.MILE)
2,498	1,133	9,117	POP.DENSITY (POP./SQ.KM.)
0.33	0.12	0.37	FREEWAY KM. (/SQ.KM.)
13,200	4,800	14,800	
13.85	NA	19.76	STREET KM. (/SQ.KM.)
415,500	592,800		
NA	1.255	2.065	SOLID WASTE (TON/YEAR/CAPITA)
4.88	3.6	3.6	

SOURCE : COMMITTEE ON HYGIENE OF HOUSING , AMERICAN PUBLIC HEALTH ASSOCIATION , PLANNING THE NEIGHBORHOOD

(CHICAGO : PUBLIC ADMINISTRATIVE SERVICE , 1960) , TABLE 11 , P.53

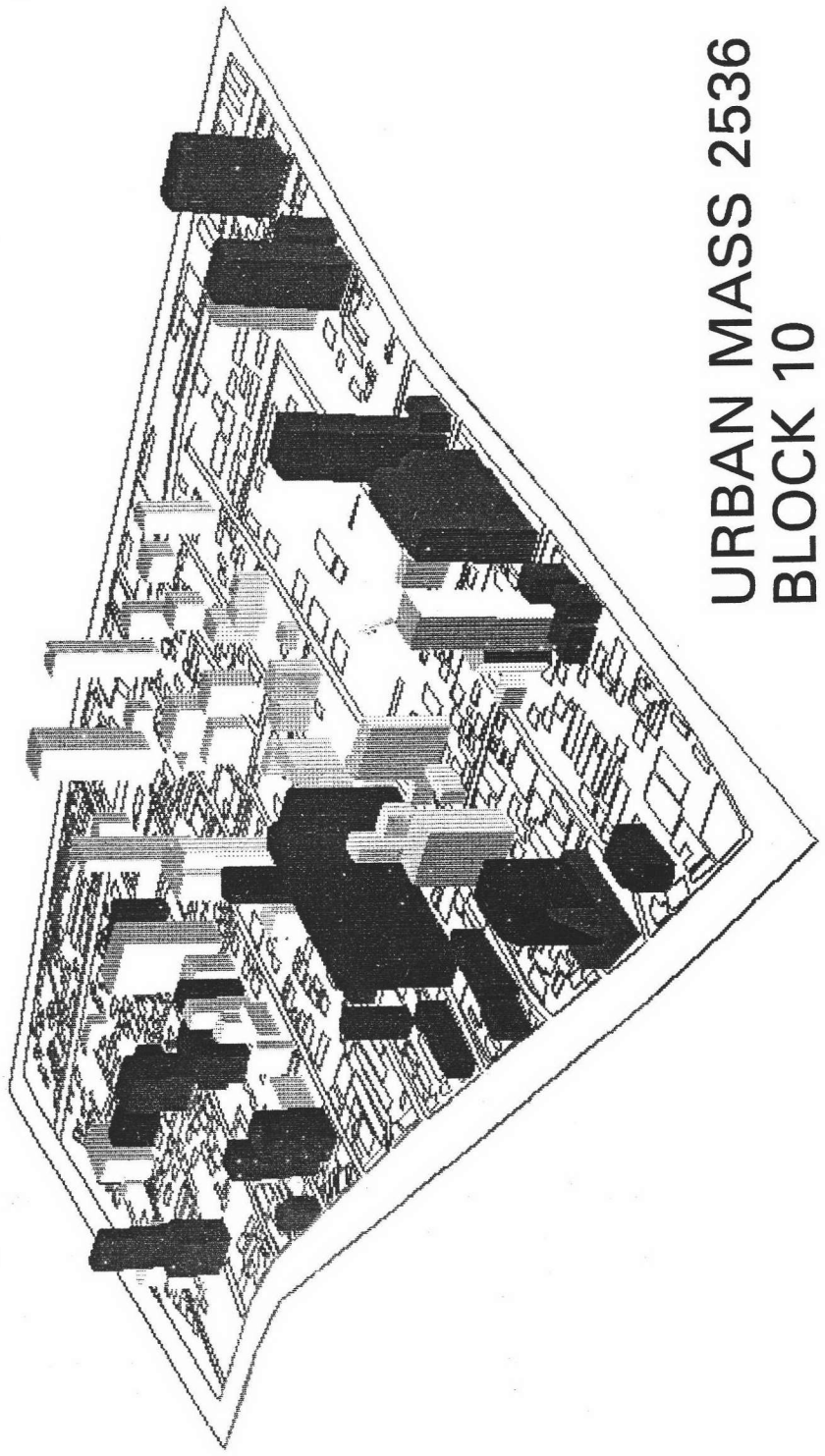
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA,
ROAD, OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 10

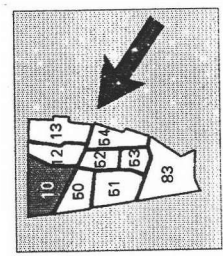
TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	1,236,125	43.03
COMMERCIAL	815,206	28.37
HOTEL	674,093	23.46
PUBLIC FACILITIES	59,700	2.08
EDUCATION	75,900	2.64
INDUSTRY&W-HOUSE	10,700	0.37
RELIGIOUS	1,300	0.05
TOTAL FLOOR AREA	2,873,024	100.00
B.C.A. TOTAL	458,368	39.18
ROAD & PEDESTRIAN	131,000	11.20
OPEN SPACE	580,632	49.63
TOTAL GROUND AREA	1,170,000	100.00
POPULATION(DAILY)	107,499	91,879
FOR ALL & FARI/CA	2.77	6.27

แสดง

URBAN MASS & BUILDING
BLOCK 10 2536



URBAN MASS 2536
BLOCK 10



LEGEND

-  RESIDENTIAL CONDOMINIUM
-  LOW RISE BUILDING
-  OFFICE BUILDING
-  HOTEL
-  INFRASTRUCTURE
-  EDUCATION

#12

นิติ นายวิรัตน์ รัตตการ
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA ,
ROAD , OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 12

TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	407,458	35.02
COMMERCIAL	532,485	46.77
HOTEL	23,700	2.04
PUBLIC FACILITIES	21,960	1.89
EDUCATION	177,900	15.29
INDUSTRY&W-HOUSE	0	0.00
RELIGIOUS	0	0.00
TOTAL FLOOR AREA	1,163,503	100.00
B.C.A. TOTAL	167,632	22.96
ROAD & PEDESTRIAN	90,000	12.33
OPEN SPACE	472,368	64.71
TOTAL GROUND AREA	730,000	100.00
POPULATION(ALLDAY)	51,406	70.419
FAR ALL & FAR/BCA	1.82	6.94

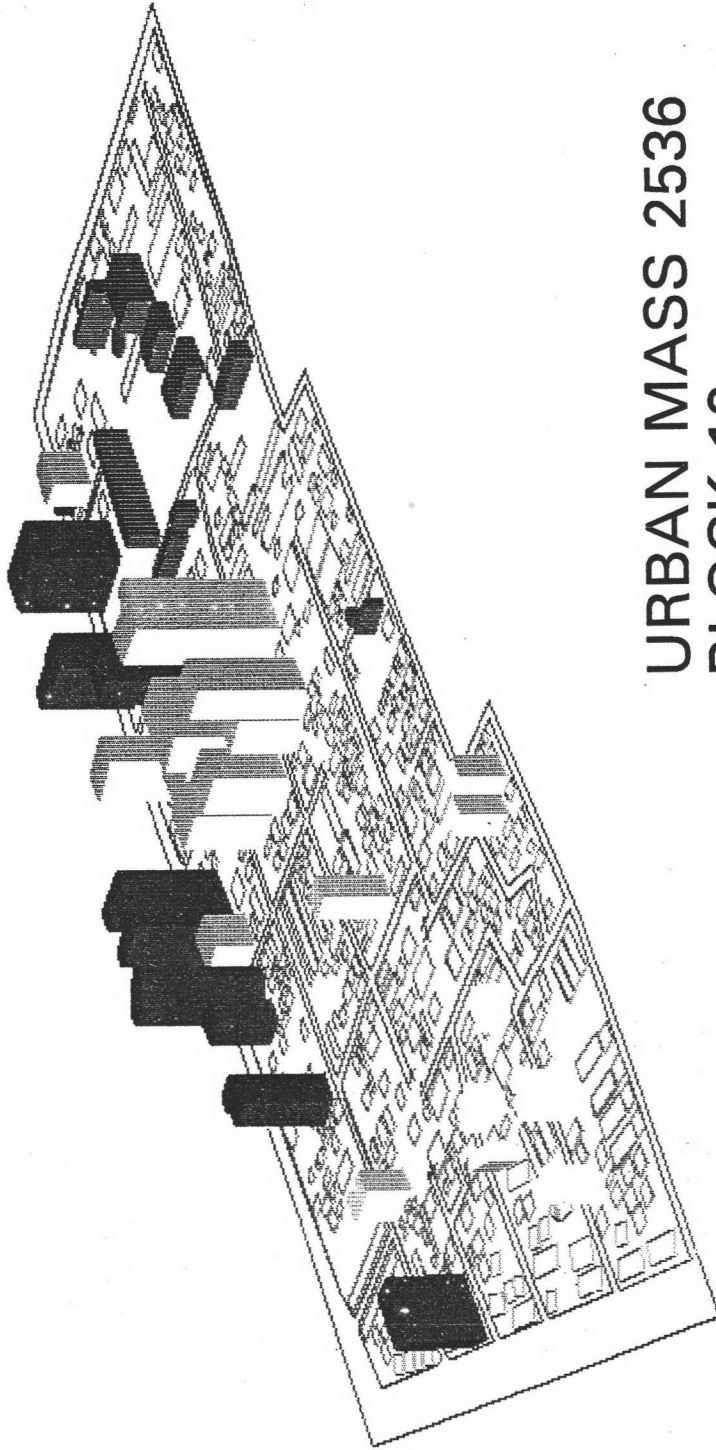
แนสดง

URBAN MASS & BUILDING.
BLOCK 12 2536

M13


นิสิต นามวิรัตน์ รัตตการ
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

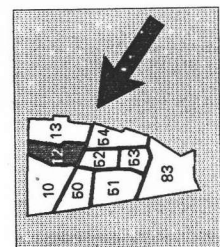
ภาควิชา การวางแผนนาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



URBAN MASS 2536 BLOCK 12

LEGEND

-  RESIDENTIAL CONDOMINIUM
-  LOW RISE BUILDING
-  OFFICE BUILDING
-  HOTEL
-  INFRASTRUCTURE
-  EDUCATION



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA ,
ROAD , OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 13

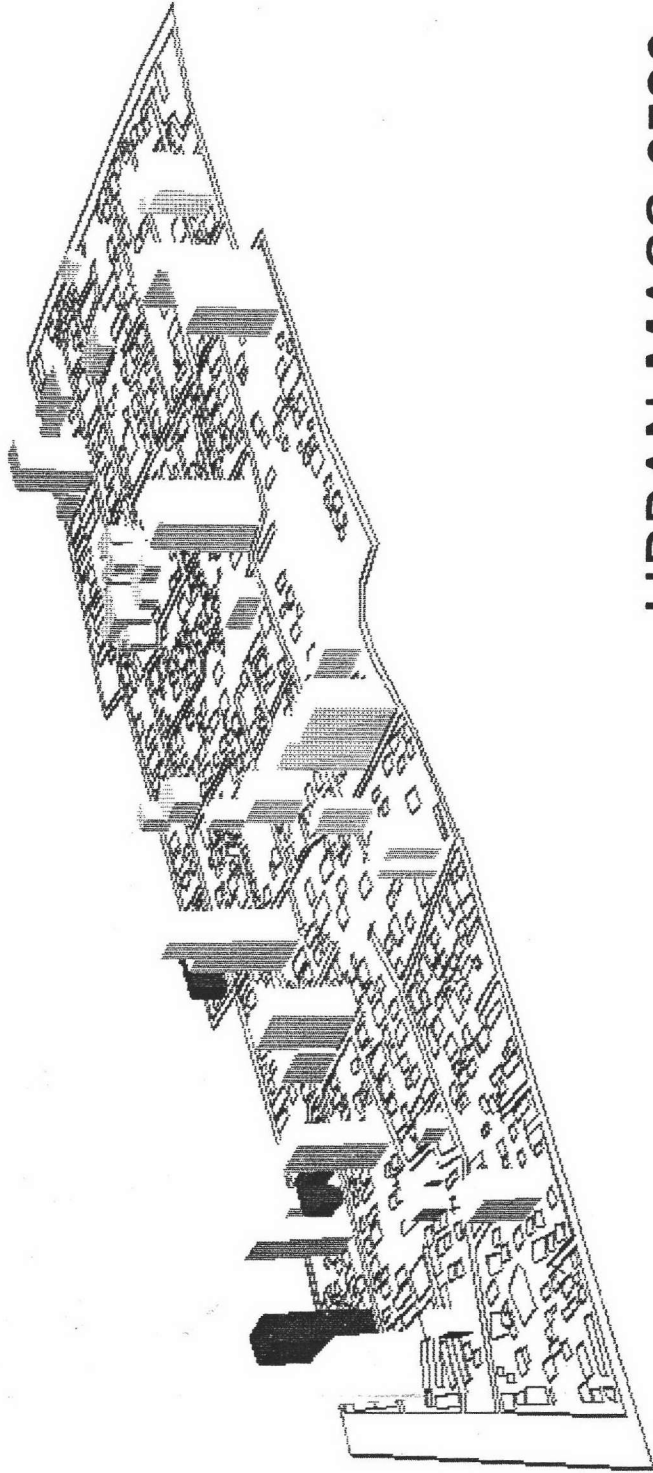
TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	1,682,924	84.81
COMMERCIAL	216,890	10.93
HOTEL	78,180	3.94
PUBLIC FACILITIES	0	0.00
EDUCATION	1,800	0.09
INDUSTRY&W-HOUSE	4,600	0.23
RELIGIOUS	0	0.00
TOTAL FLOOR AREA	1,984,394	100.00
B.C.A. TOTAL	579,452	53.16
ROAD & PEDESTRIAN	109,000	10.00
OPEN SPACE	401,548	36.84
TOTAL GROUND AREA	1,090,000	100.00
POPULATION(ALLDAY)	60,653	55.645
FAR ALL & FAR/BCA	2.02	3.42

แนสดง

URBAN MASS & BUILDING
BLOCK 13 2536

ผลิต นามวิรัตน์ รัตตการ
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
#14

ภาควิชา การวางแผนขนาดและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



URBAN MASS 2536 BLOCK 13

LEGEND

- RESIDENTIAL CONDOMINIUM
- LOW RISE BUILDING
- OFFICE BUILDING
- HOTEL
- INFRASTRUCTURE
- EDUCATION

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA,
ROAD, OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 50

TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	913,989	63.25
COMMERCIAL	325,450	22.52
HOTEL	169,126	11.70
PUBLIC FACILITIES	14,400	1.00
EDUCATION	15,600	1.08
INDUSTRY&W-HOUSE	500	0.03
RELIGIOUS	6,000	0.42
TOTAL FLOOR AREA	1,445,065	100.00
B.C.A. TOTAL	275,794	38.84
ROAD & PEDESTRIAN	78,000	10.99
OPEN SPACE	356,206	50.17
TOTAL GROUND AREA	710,000	100.00
POPULATION(ALLDAY)	49,983	70,399
FAR ALL & FAR/BCA	2.29	5.24

แสดง

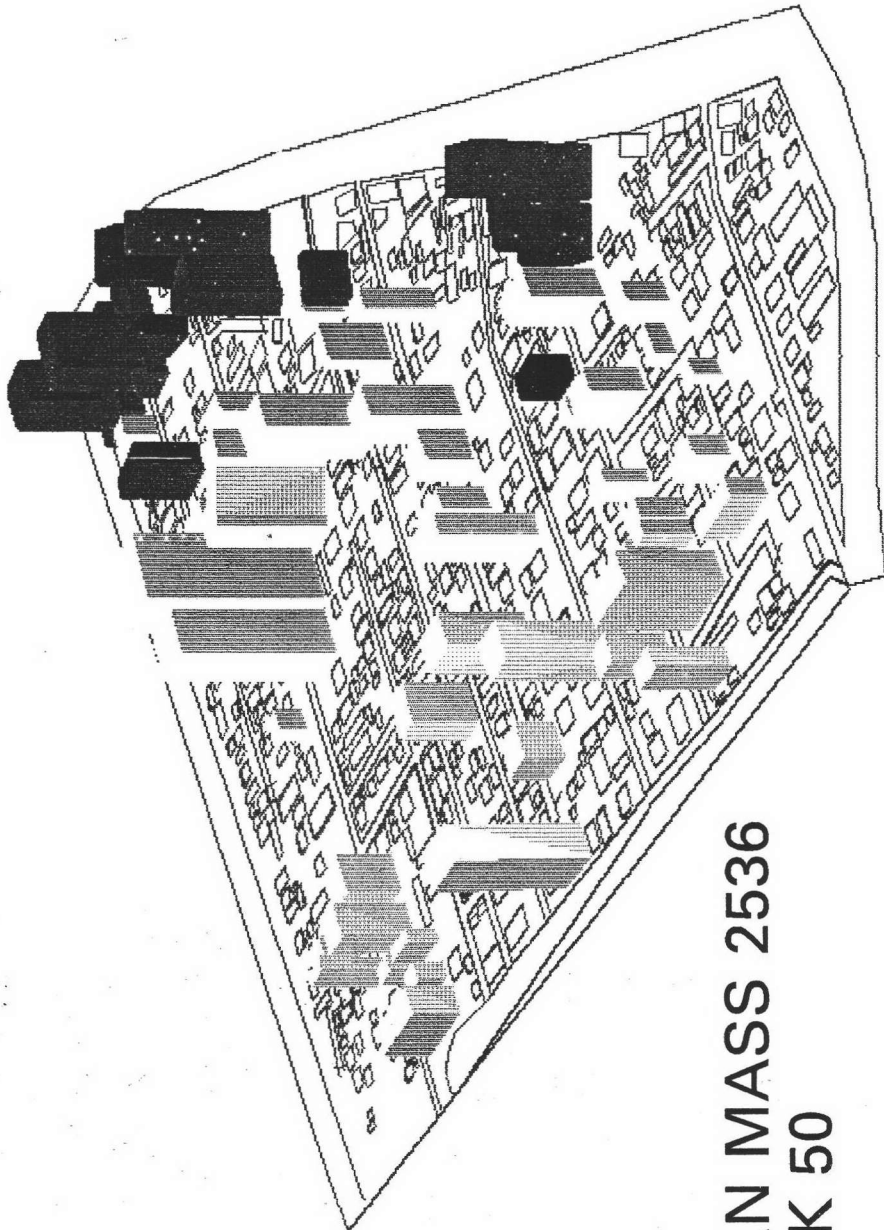
URBAN MASS & BUILDING.
BLOCK 50 2536

#15

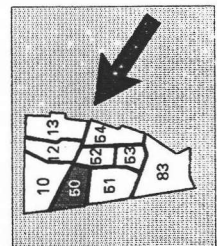
นิติกร นายวิรัตน์ รัตตภา

รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



URBAN MASS 2536 BLOCK 50



LEGEND

-  RESIDENTIAL CONDOMINIUM
-  OFFICE BUILDING
-  INFRASTRUCTURE
-  LOW RISE BUILDING
-  HOTEL
-  EDUCATION

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงโศภน-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA,
ROAD, OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 51

TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	447,200	49.51
COMMERCIAL	51,600	5.71
HOTEL	0	0.00
PUBLIC FACILITIES	187,200	20.73
EDUCATION	7,800	0.86
INDUSTRY&W-HOUSE	209,400	23.18
RELIGIOUS	0	0.00
TOTAL FLOOR AREA	903,200	100.00
B.C.A. TOTAL	498,700	42.99
ROAD & PEDESTRIAN	219,000	18.88
OPEN SPACE	442,300	38.13
TOTAL GROUND AREA	1,160,000	100.00
POPULATION(ALLDAY)	14,636	12.617
FAR ALL & FARBCA	0.96	1.81

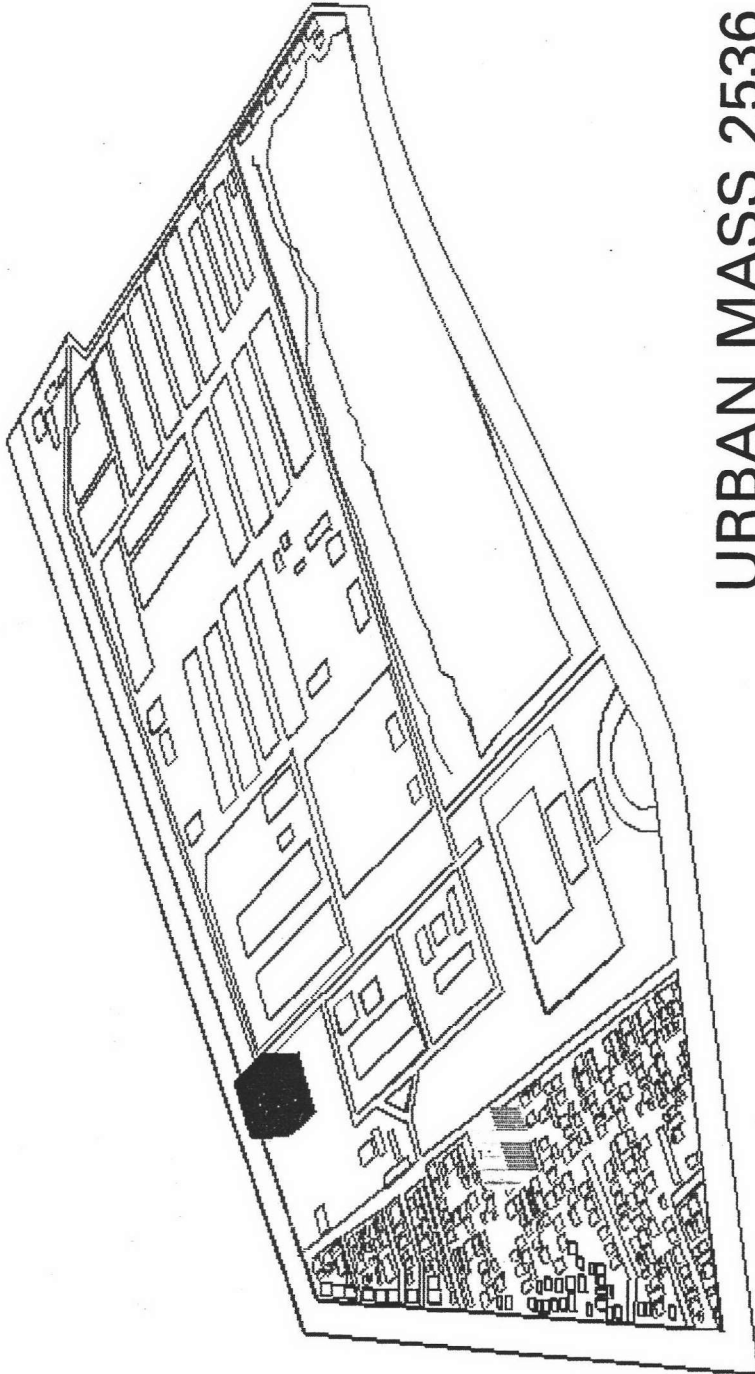
แนวดง

URBAN MASS & BUILDING
BLOCK 51 2536

#16

นิติ นามวิรัตน์ รัตนกา
รหัส C438521 ปีการศึกษา 2537

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



URBAN MASS 2536 BLOCK 51



LEGEND

-  RESIDENTIAL CONDOMINIUM
-  LOW RISE BUILDING
-  OFFICE BUILDING
-  HOTEL
-  INFRASTRUCTURE
-  EDUCATION

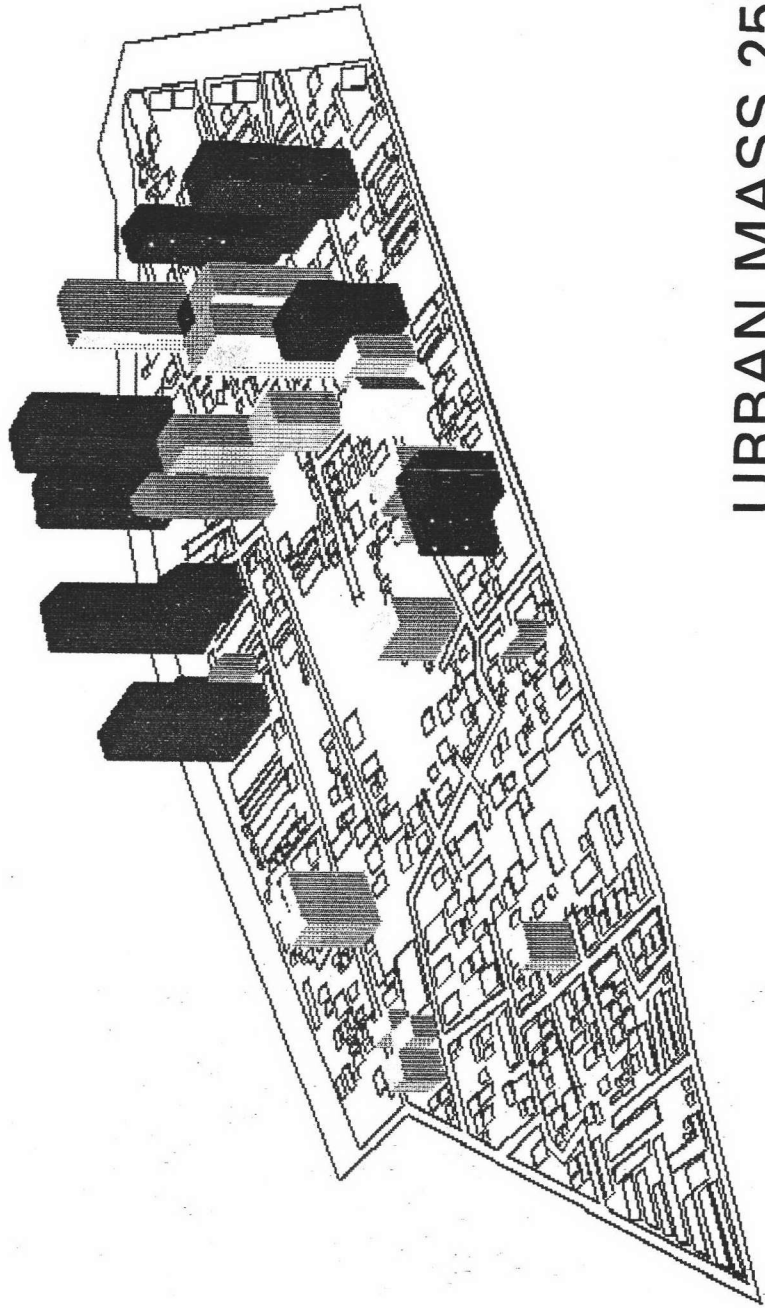
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงโศภิตา-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA ,
ROAD , OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 52

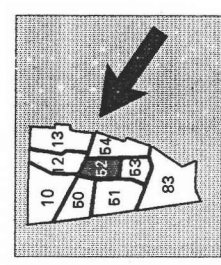
TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	444,886	41.46
COMMERCIAL	392,400	36.57
HOTEL	206,465	19.24
PUBLIC FACILITIES	0	0.00
EDUCATION	29,400	2.74
INDUSTRY&W-HOUSE	0	0.00
RELIGIOUS	0	0.00
TOTAL FLOOR AREA	1,073,150	100.00
B.C.A. TOTAL	151,515	32.94
ROAD & PEDESTRIAN	65,000	14.13
OPEN SPACE	243,485	52.93
TOTAL GROUND AREA	460,000	100.00
POPULATION(DAY)	42,473	92.333
FAR ALL & FAR/BCA	2.72	7.08

แนสดง







URBAN MASS & BUILDING
BLOCK 52 2536



URBAN MASS 2536
BLOCK 52



LEGEND

-  RESIDENTIAL CONDOMINIUM
-  LOW RISE BUILDING
-  OFFICE BUILDING
-  HOTEL
-  INFRASTRUCTURE
-  EDUCATION

นิติคน นานวิรัตน์ รัดดาการ
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#17

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

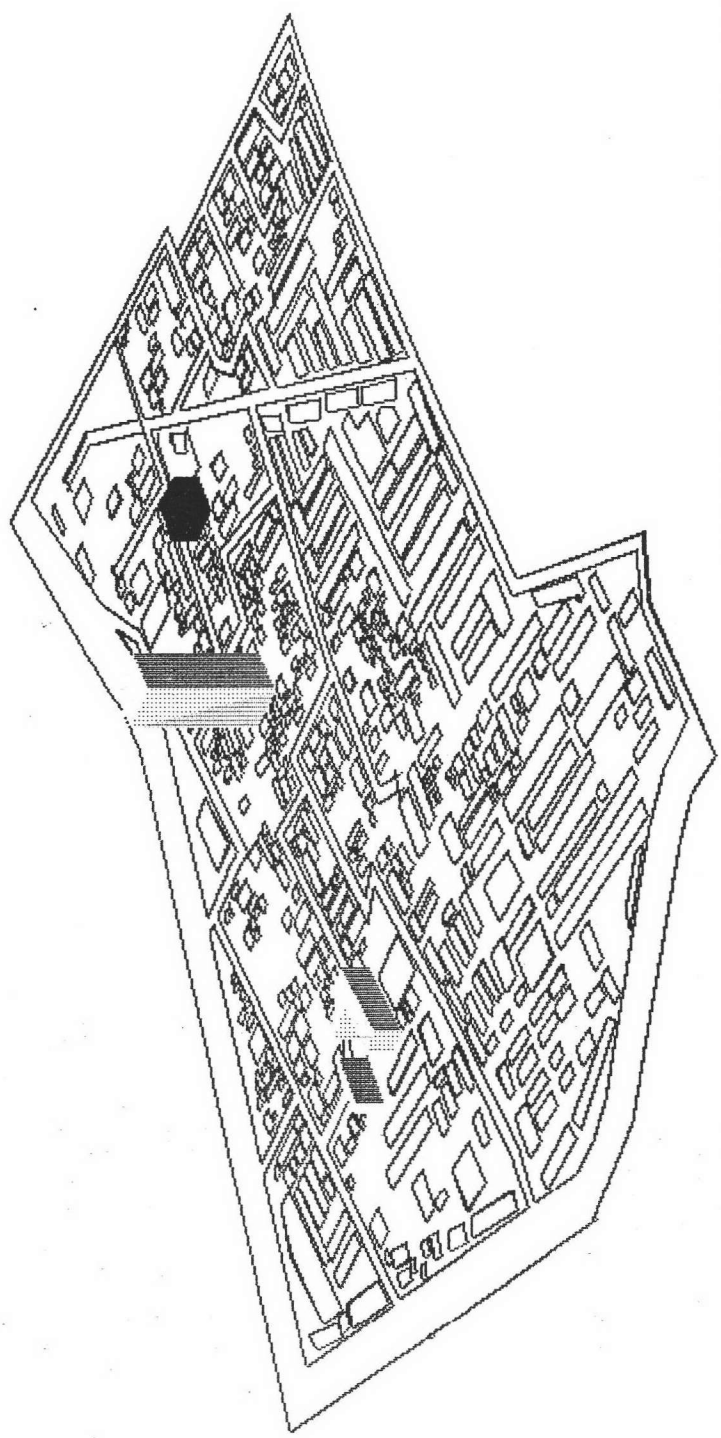
DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA,
ROAD, OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 53

TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	412,065	71.62
COMMERCIAL	138,000	23.98
HOTEL	0	0.00
PUBLIC FACILITIES	1,800	0.31
EDUCATION	8,400	1.46
INDUSTRY&W-HOUSE	15,120	2.63
RELIGIOUS	0	0.00
TOTAL FLOOR AREA	575,375	100.00
B.C.A. TOTAL	244,019	58.10
ROAD & PEDESTRIAN	56,000	13.81
OPEN SPACE	117,981	28.09
TOTAL GROUND AREA	420,000	100.00
POPULATION(ALLDAY)	18,637	44.374
FAR ALL & FAR/BCA	1.59	2.36

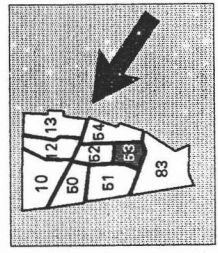
แนสดต

URBAN MASS & BUILDING
BLOCK 53 2536







ผลิต นามวิรัตน์ รัตนตการ
รหัส C.435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางนแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



URBAN MASS 2536
BLOCK 53



LEGEND

-  RESIDENTIAL CONDOMINIUM
-  LOW RISE BUILDING
-  OFFICE BUILDING
-  HOTEL
-  INFRASTRUCTURE
-  EDUCATION

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA ,
ROAD , OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 54

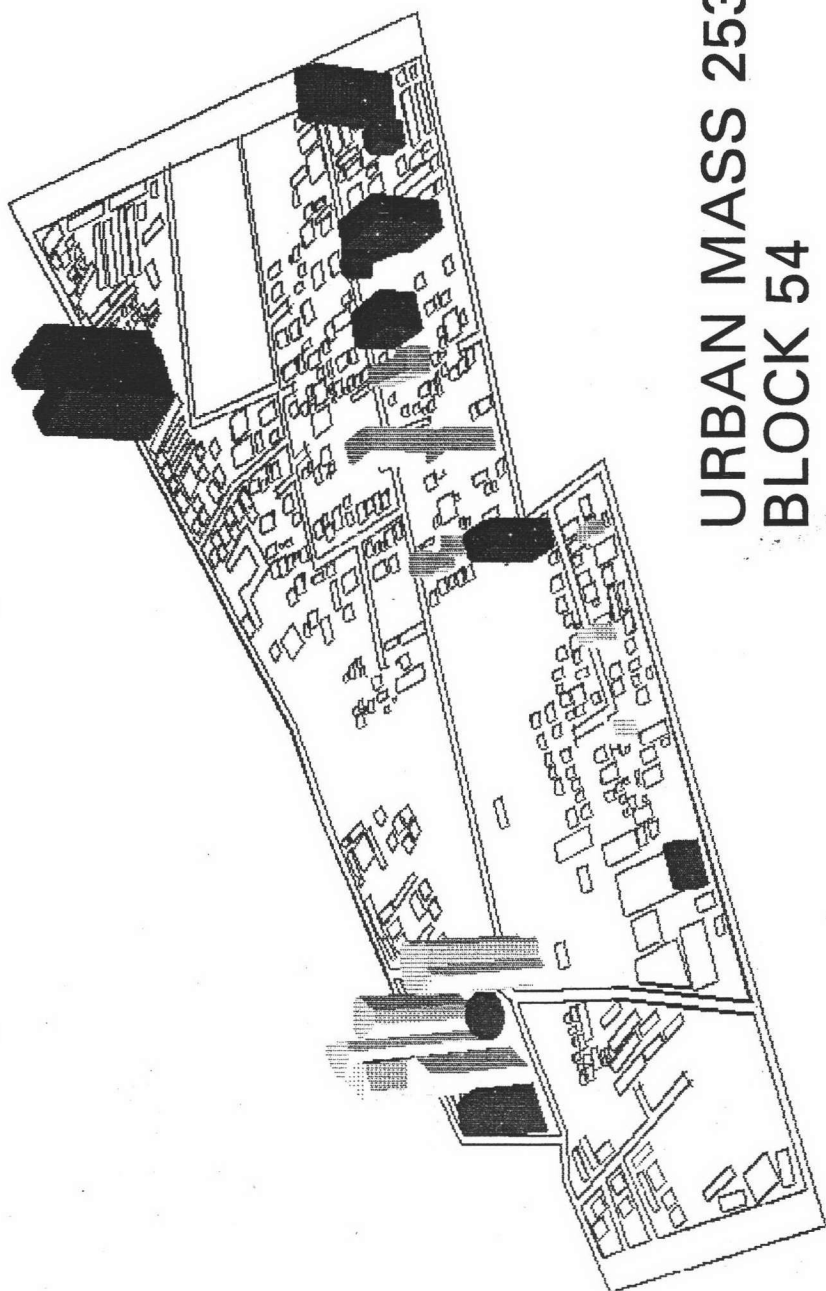
TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	552,320	45.32
COMMERCIAL	303,460	24.90
HOTEL	336,760	27.63
PUBLIC FACILITIES	1,200	0.10
EDUCATION	12,800	1.03
INDUSTRY & W-HOUSE	12,400	1.02
RELIGIOUS	0	0.00
TOTAL FLOOR AREA	1,218,740	100.00
B.C.A. TOTAL	236,750	34.31
ROAD & PEDESTRIAN	52,000	7.54
OPEN SPACE	401,250	58.15
TOTAL GROUND AREA	690,000	100.00
POPULATION(DAILY)	44,709	64.796
FAR ALL & FAR/BCA	1.91	5.15

แนสดต

URBAN MASS & BUILDING
BLOCK 54 2536

#19

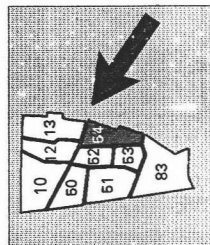
นิสิต มหาวิทยาลัย รัชดาภิเษก
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางผังเมืองและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



URBAN MASS 2536
BLOCK 54

LEGEND

- RESIDENTIAL CONDOMINIUM
- LOW RISE BUILDING
- OFFICE BUILDING
- HOTEL
- INFRASTRUCTURE
- EDUCATION



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนว
ถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
URBAN RENEWAL CONCEPT FOR
INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

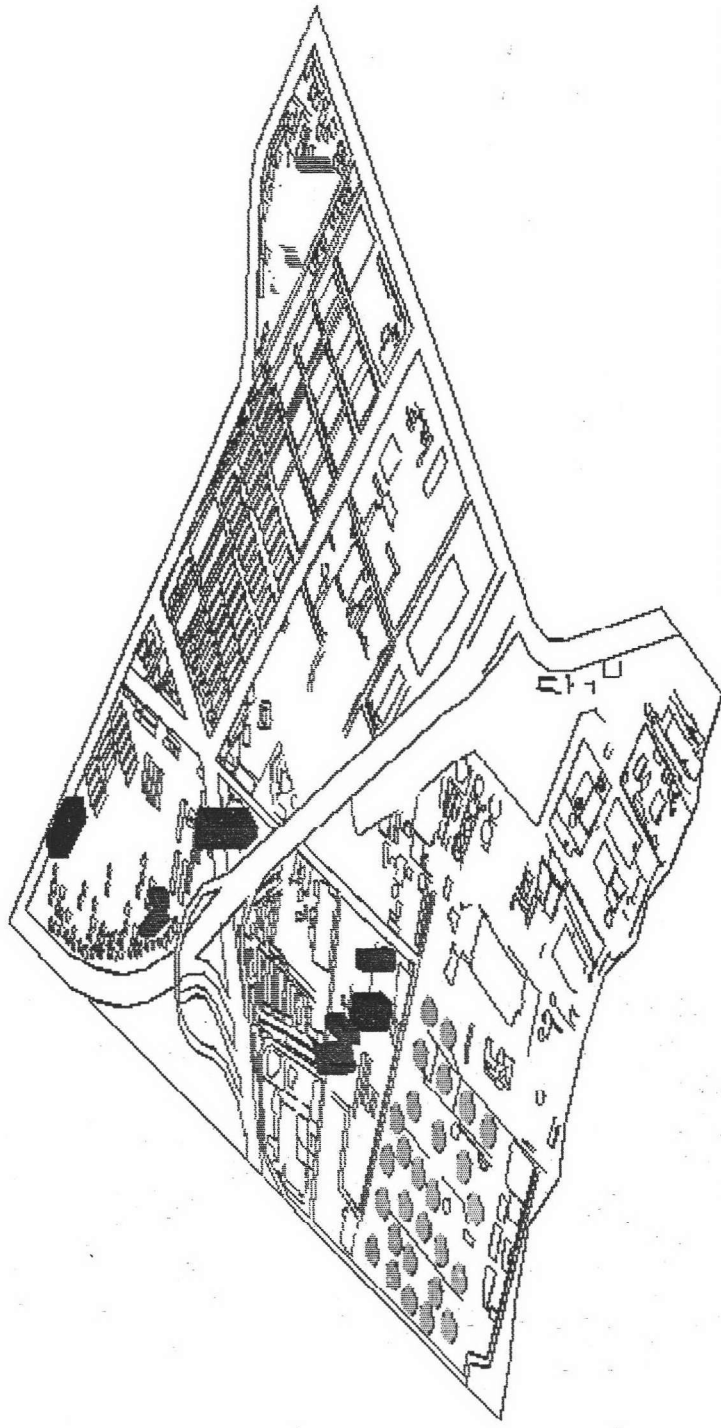
DESCRIPTION OF MASS FLOOR AREA,
ROAD, OPEN SPACE & POPULATION
EXISTING ON YEAR 2536 OF BLOCK 83

TYPE	AREA	SHARE
RESIDENTIAL	568,100	45.32
COMMERCIAL	495,456	24.90
HOTEL	0	27.63
PUBLIC FACILITIES	56,325	0.10
EDUCATION	62,400	1.03
INDUSTRY&W-HOUSE	242,400	1.02
RELIGIOUS	11,200	0.00
TOTAL FLOOR AREA	1,435,881	100.00
B.C.A. TOTAL	719,829	47.99
ROAD & PEDESTRIAN	343,000	22.87
OPEN SPACE	437,171	29.14
TOTAL GROUND AREA	1,500,000	100.00
POPULATION(DAILY)	28,484	18,989
FAR ALL & FAR/BCA	1.24	1.99

แนสดัง

URBAN MASS & BUILDING
BLOCK 83 2536

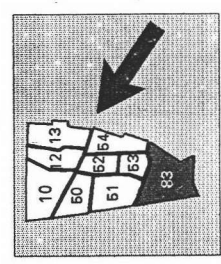
นิติ นายวิรัตน์ รัตตการ
รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

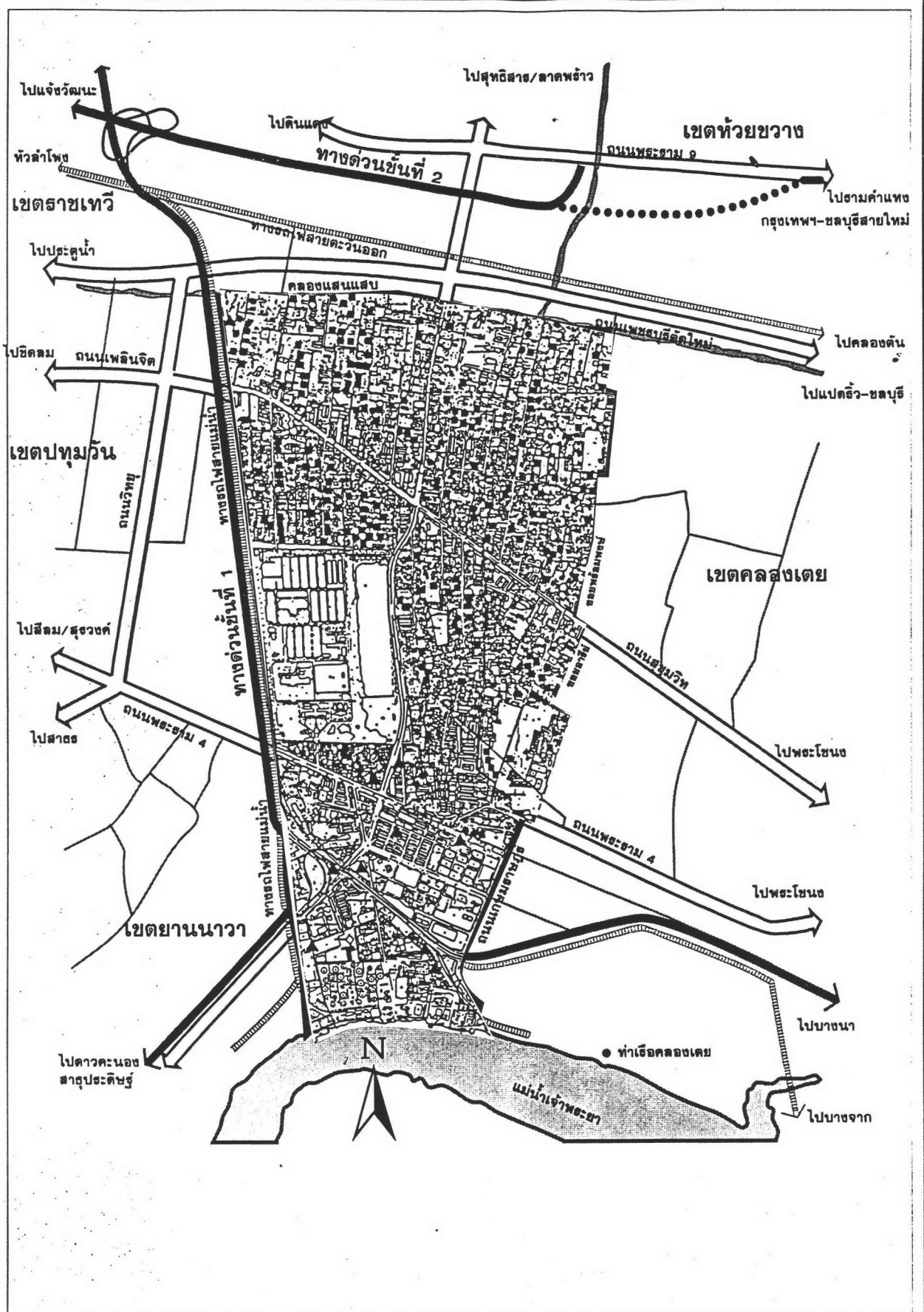


URBAN MASS 2536 BLOCK 83

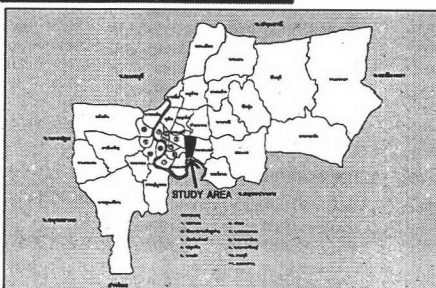
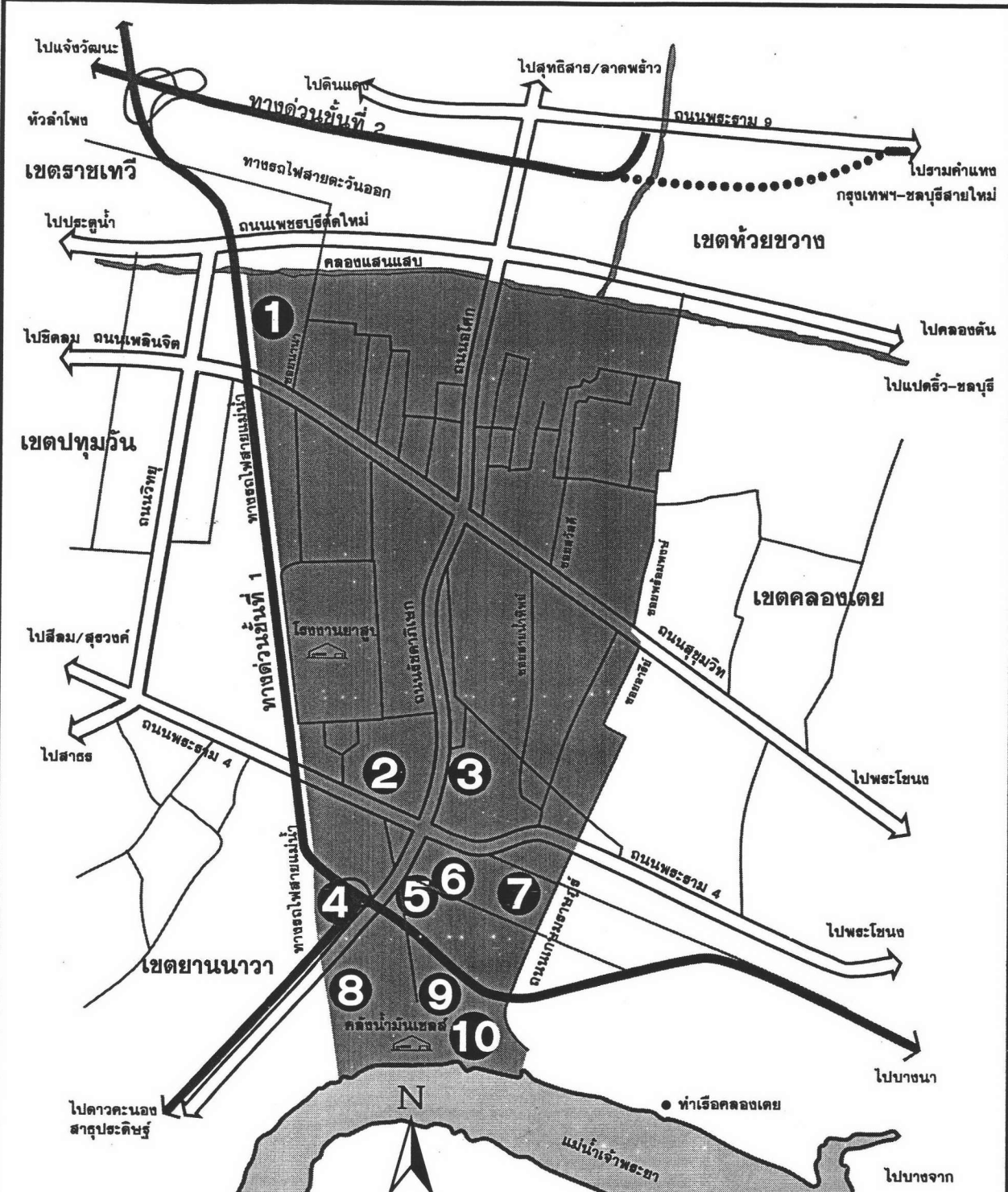
LEGEND

- RESIDENTIAL CONDOMINIUM
- LOW RISE BUILDING
- OFFICE BUILDING
- HOTEL
- INFRASTRUCTURE
- EDUCATION

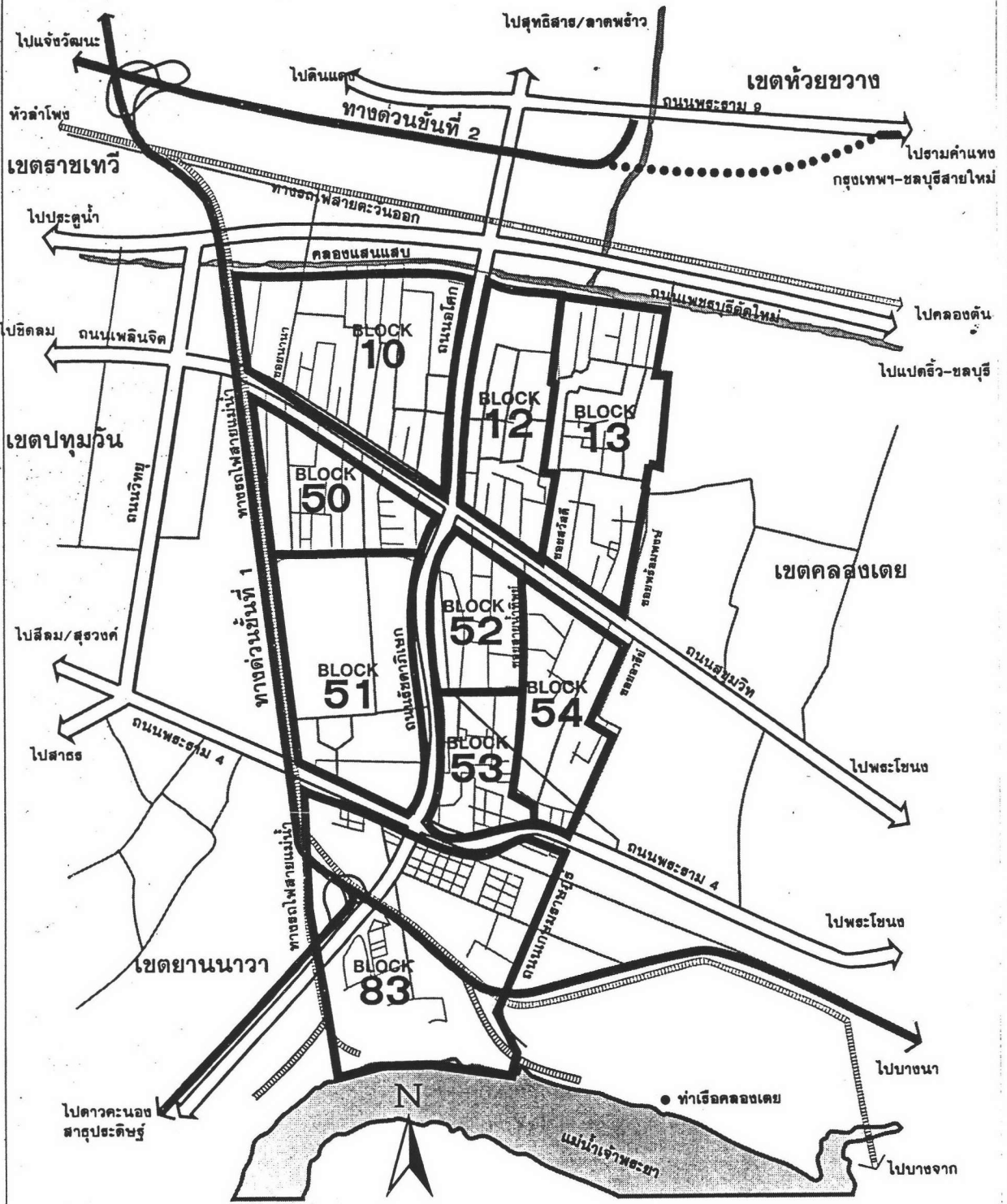





<p>LEGEND</p>	<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY</p>
<p>■ อาคารพักอาศัยสูง 6 ชั้นขึ้นไป</p> <p>● อาคารพักอาศัยสูง 4-5 ชั้น</p> <p>▲ ชุมชนแออัด</p>	<p>แสดง : การกระจายตัวของที่อยู่อาศัยหนาแน่นปี พ.ศ. 2536</p>
<p>นิสิต นายวิรัตน์ ธีตดากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537</p>	
<p>ภาควิชา การวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	



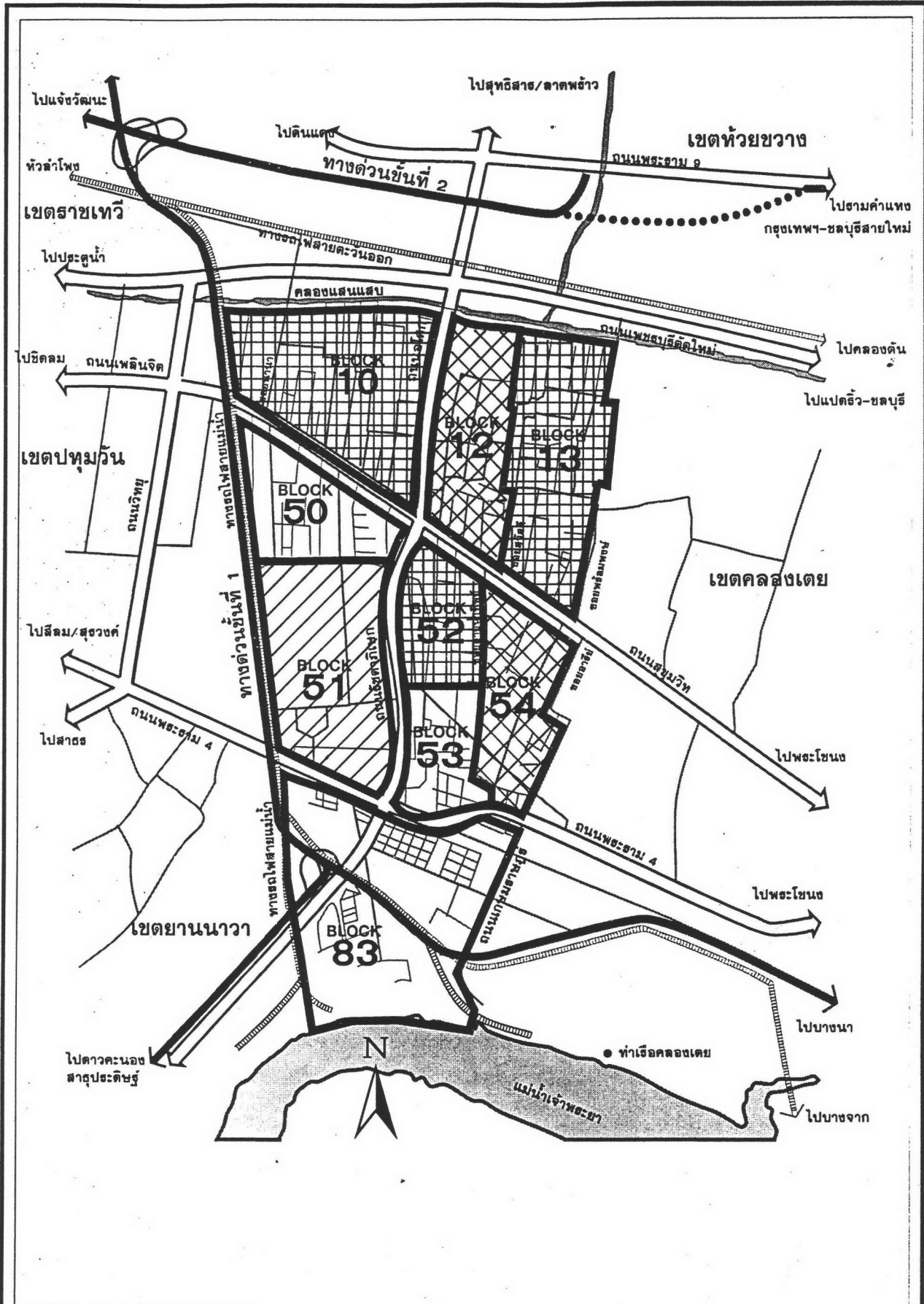
<p>LEGEND</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ชุมชนแอ่งลิมอนูสโธล์ 2. ชุมชนเทพประทาน 3. ชุมชนคลองไผ่ฉิ่งสีด 4. ชุมชนริมหาดรถไฟท่าเรือ 5. ชุมชนตลาดปิ่น 6. ชุมชนตลาดท่าเรือคลองเตย 7. ชุมชนพัฒนาใหม่ 8. ชุมชนพัฒนาเอเชีย 9. ชุมชนวัดคลองเตยใน 1 10. ชุมชนวัดคลองเตยใน 2 	<p>แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY</p>	
	<p>แสดง :</p>	
	<p>ที่ตั้งชุมชนแออัด</p>	
	<p>๘22</p>	
<p>นิตินายวิรัตน์ อัครดาธ รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537</p>		
<p>ภาควิชา การวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>		







หมายเหตุ. BLOCK 10, 12, 13 อยู่ใน ZONE O1
 BLOCK 50, 51, 52, 53, 54, 83 อยู่ใน ZONE O5

LEGEND  BLOCK พื้นที่บริการประจำ	แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงจตุจักร-คลองเตย URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY	ผ 23
	แสดง : การแบ่ง ZONE พื้นที่บริการประจำ การประจำสาขา พระโขนง	
นิสิต นายวิรัตน์ ธีตดาธ รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537		
ภาควิชา การวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย		

ที่มา : การประปานครหลวง สาขาพระโขนง



LEGEND

-  > 16.0% / ปี
-  13-16.0% / ปี
-  10-13.0% / ปี
-  5-8.0% / ปี

ที่มา: การประปานครหลวง ฉาษาพระโขนง

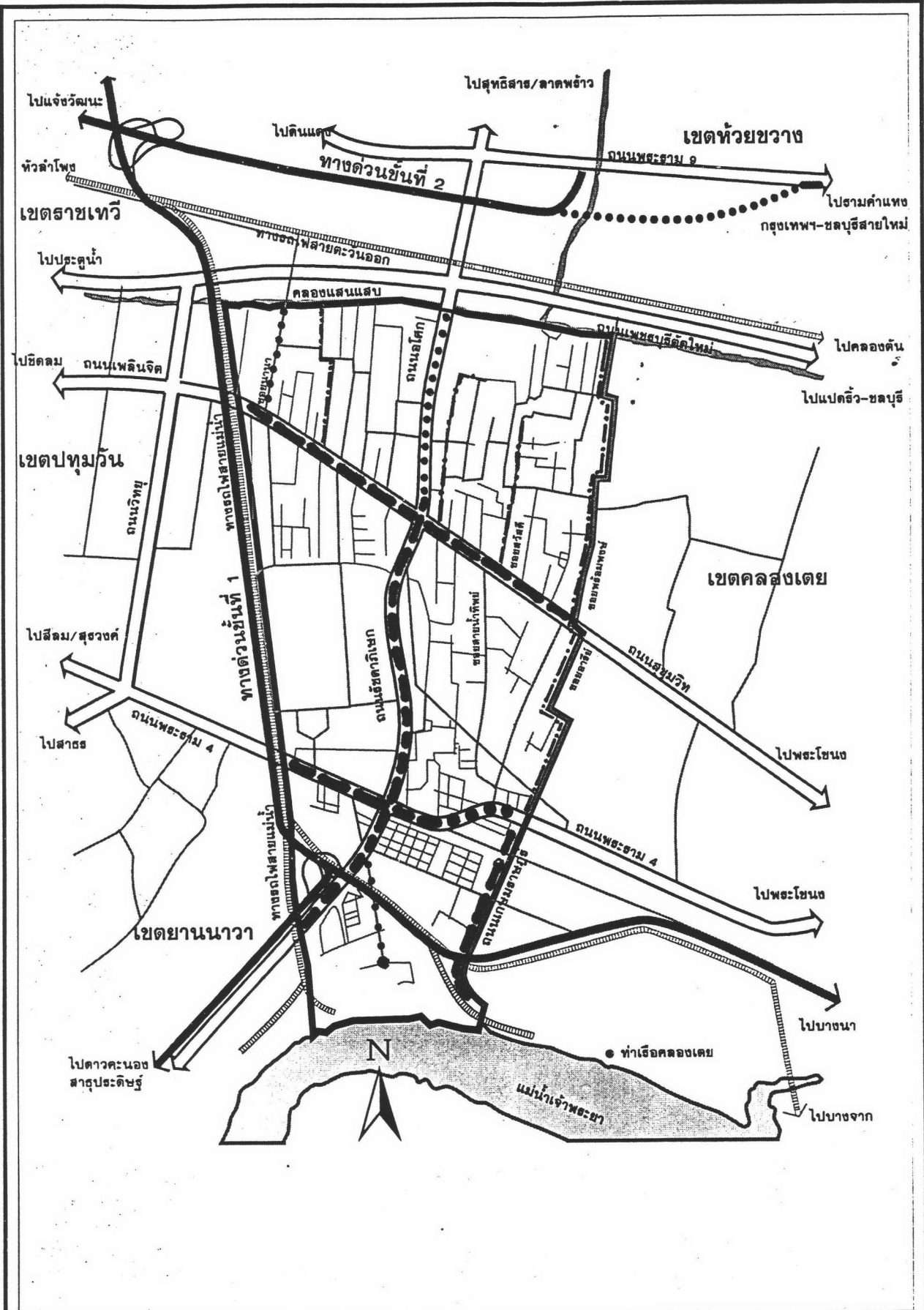
แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย
 URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
 AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

แสดง :
 อัตราการขยายตัวของการใช้ที่ประปาปีพ.ศ. 2532-2534

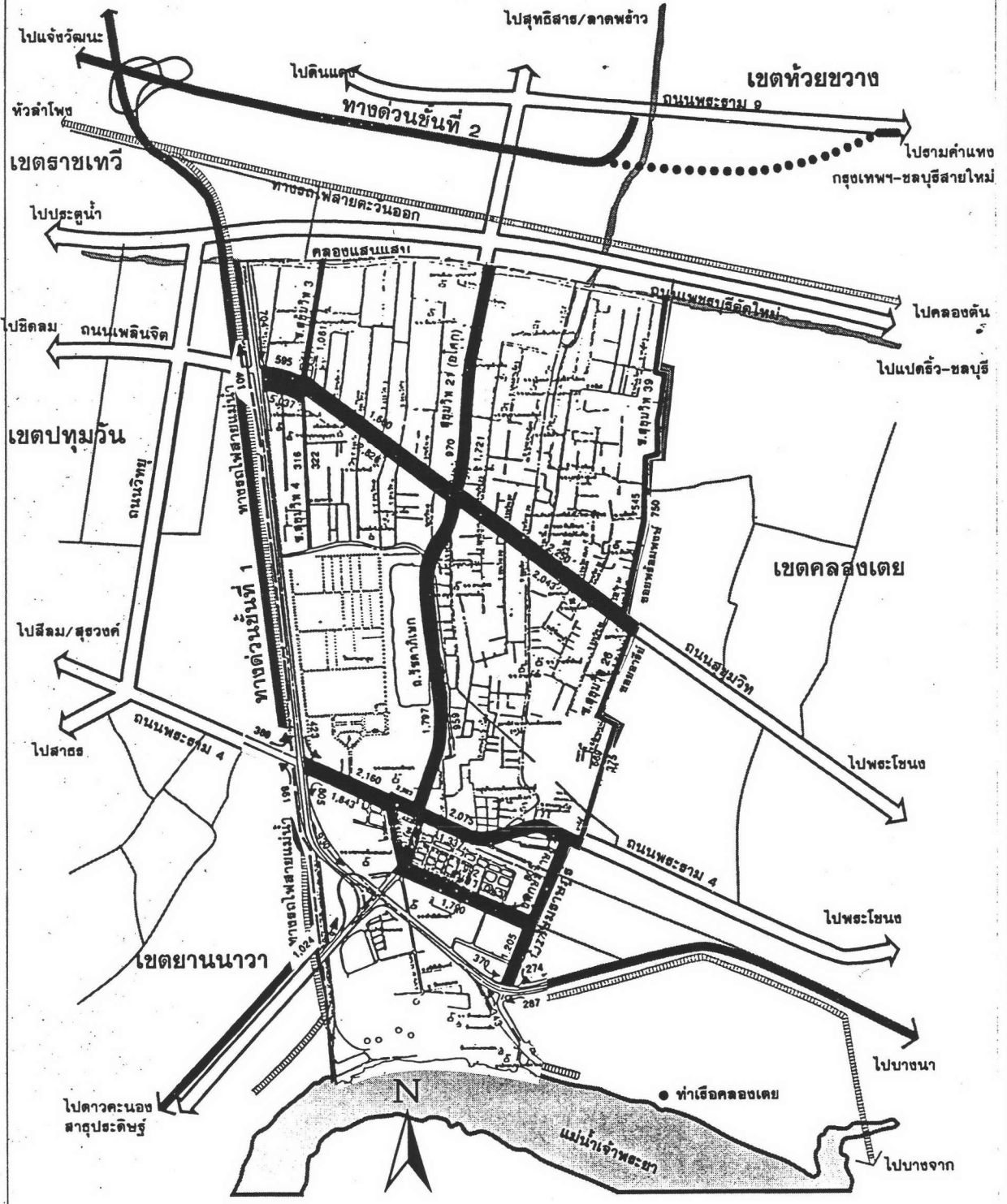
ผ24

นิสิต นายวิรัตน์ ธีตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537

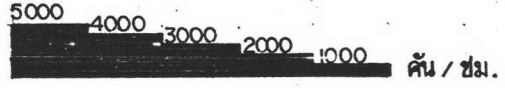
ภาควิชา การวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



<p>LEGEND</p> <p>— < 6.0 เมตร</p> <p>- - - 6.1 - 10.0 เมตร</p> <p>••••• 10.1 - 15.0 เมตร</p> <p>●●●●● 15.01 - 20.0 เมตร</p> <p>- - - x 20.0 เมตร</p>	<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงจตุจักร-คลองเตย</p> <p>URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY</p>	
	<p>แสดง :</p> <p>ความกว้างผิวจราจร</p>	<p>ผ25</p>
	<p>นิสิต นายวิรัตน์ ธีตตาทอง รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537</p>	
	<p>ภาควิชา การวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	
	<p>ทำเมื่อ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๓๗</p>	



LEGEND



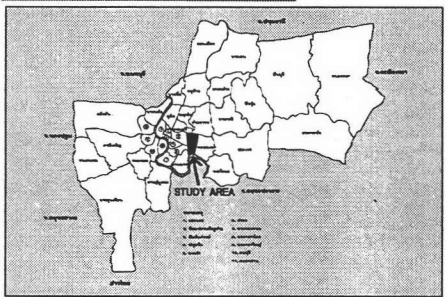
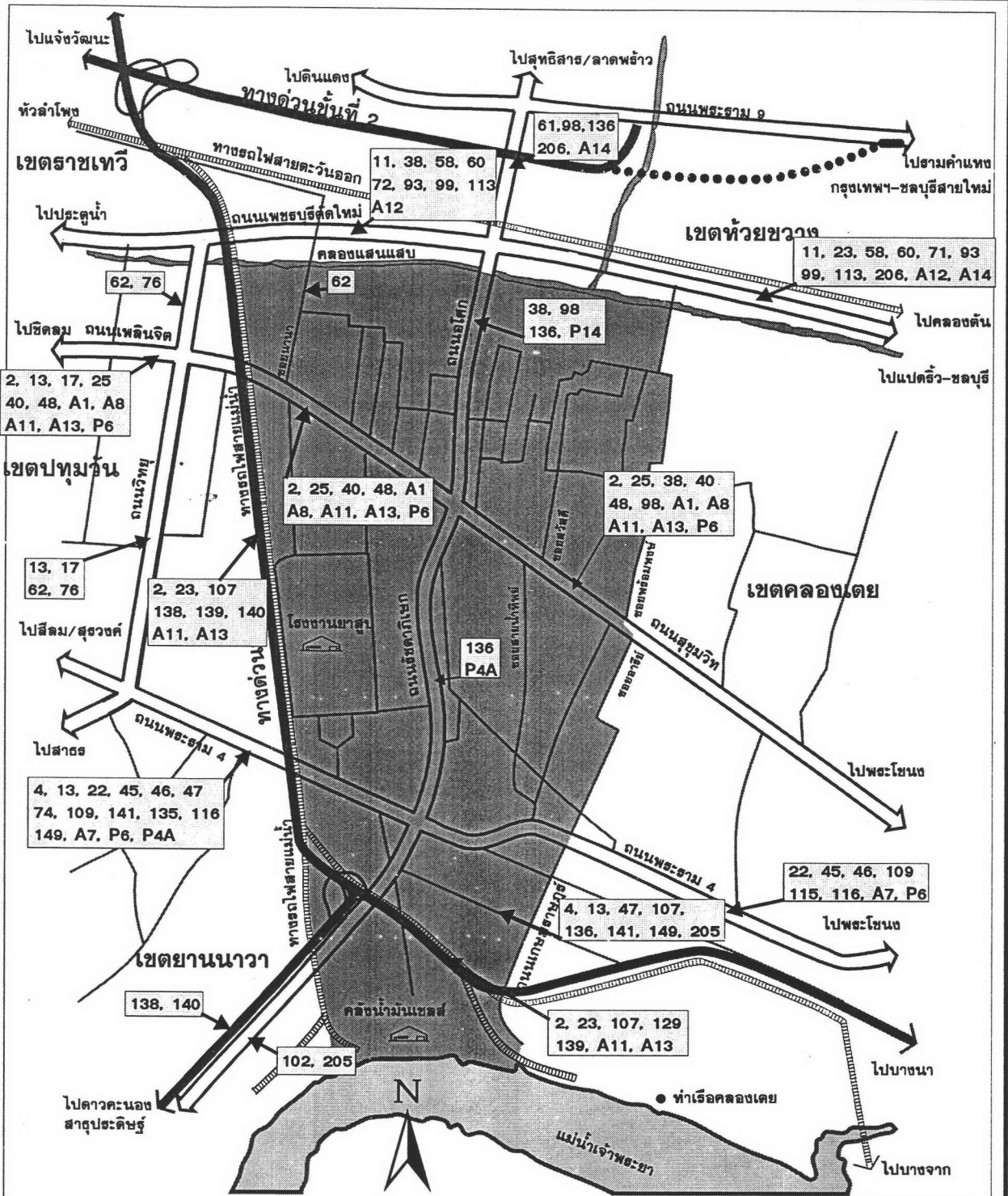
x,xxx = ปริมาณการจราจร คืบ / ชม.
 ที่มา: กองวิศวกรรมจราจร กทม.
 กรรทางพิเศษแห่งประเทศไทย

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวนอนชั้นคาบิเขต ช่วงอโศก-คลองเตย
 URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK)
 AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY

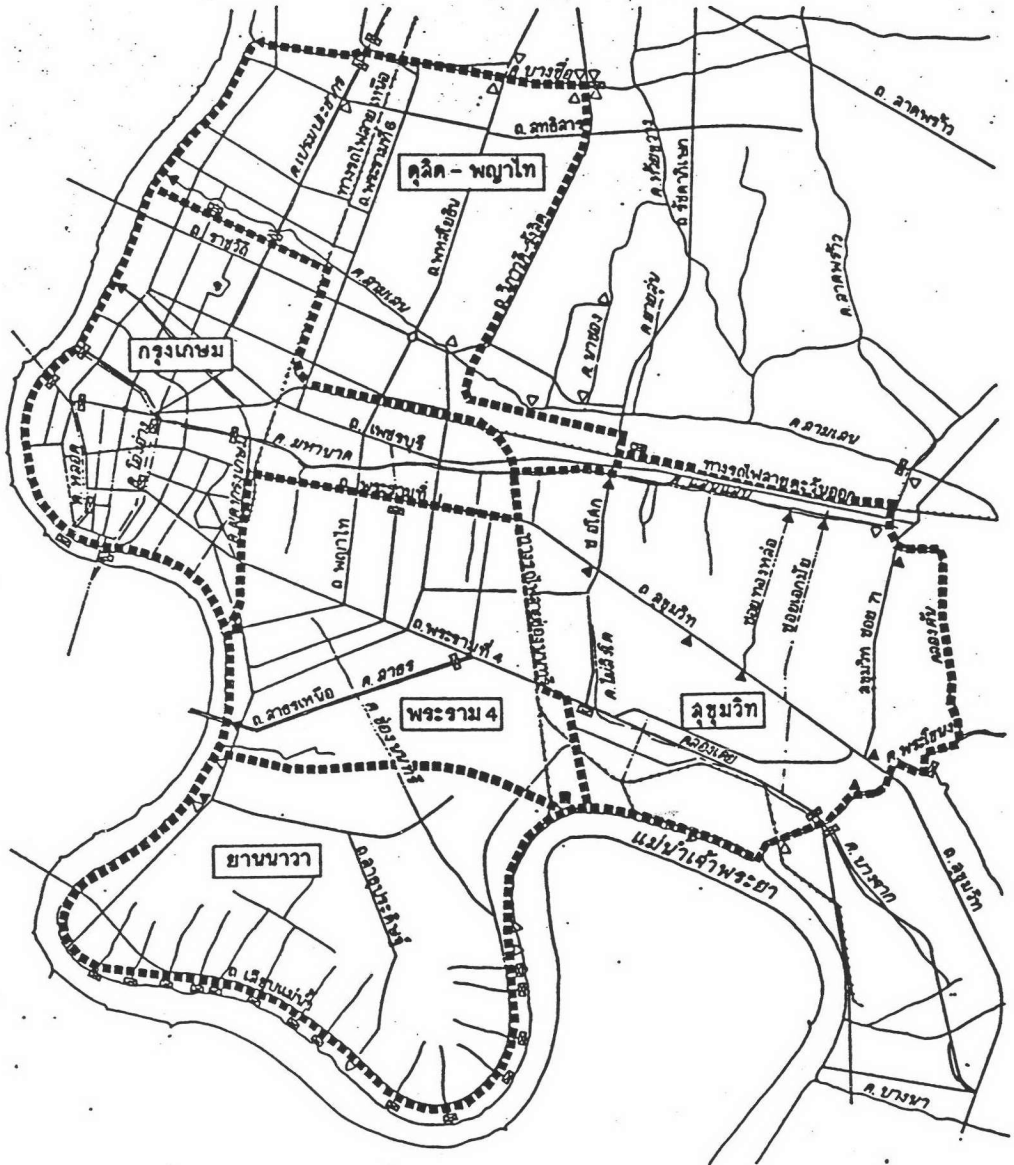
แสดง : ปริมาณการจราจร (PCU) พ.ศ. 2533

นักคิด นายวิรัตน์ รัตนากษ รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537
 ภาควิชา ภาวชวตแนนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผ26



<p>LEGEND</p> <p>2, 25 40 = ORDINARY BUS</p> <p>A1, A17 = AIR-CONDITIONED BUS</p> <p>P6 = MICRO BUS</p>	<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงจตุจักร-คลองเตย URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY</p> <p>แสดง :</p> <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold;">เส้นทางรถประจำทาง</div> <p>ชนิด นายวิรัตน์ อดตากง รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537</p> <p>ภาควิชา การวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>
--	---



<p> ■▲ สถาปัตยกรรมแบบดาว △ สถาปัตยกรรมแบบเครื่องยี่ห้อ ☒ ประตูระบายน้ำและบังคับน้ำ ■■■■■ รอยเขตที่ดินที่ปิดล้อม บริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด ที่มา: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี </p>	<p>แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย URBAN RENEWAL CONCEPT FOR INNER RING ROAD (RAJCHADAPISEK) AREA BETWEEN ASOKE AND KLONGTOEY</p>
<p>แสดง:</p>	<p>ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม พื้นที่สีในกรุงเทพฯฝั่งตะวันออก</p>
<p>นิสิต นายวิวัฒน์ รัตตากร รหัส C435521 ปีการศึกษา 2537</p>	<p>ภาควิชา การวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

ประวัติผู้เขียน

นายวิรัตน์ รัตตากร เกิดวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2504 ที่อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษาจาก รร.อุดมวิทยา อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี การศึกษาระดับมัธยมศึกษา จาก รร.สวนกุหลาบวิทยาลัย ปีการศึกษา 2522 การศึกษาระดับปริญญาตรี จากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าจลาดกระบัง เมื่อปีการศึกษา 2528 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตร การวางผังภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2534 ปัจจุบันประกอบอาชีพส่วนตัวด้านสถาปัตยกรรม และเป็นอาจารย์พิเศษมหาวิทยาลัยรังสิตและมหาวิทยาลัยกรุงเทพ.