

แนวทางการพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี กรณีศึกษา : ย่านบางแค

นายสมชาติ วิจิตรการลิขิต

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-14-3349-2

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

DEVELOPMENT GUIDELINES FOR COMMERCIAL ZONE : A CASE STUDY OF
BANGKAE DISTRICT, THONBURI

Mr. Somchat Wijitrakarnlikit



สถาบันวิทยบริการ

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2005

ISBN 974-14-3349-2

สมชาติ วิจิตรการลิขิต : แนวทางการพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี : กรณีศึกษาย่านบางแค.
 (DEVELOPMENT GUIDELINES FOR COMMERCIAL ZONE : A CASE STUDY OF BANG
 KHAE DISTRICT, THONBURI) อ.ที่ปรึกษา : รศ.ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ, 218หน้า.
 ISBN 974-14-3349-2.

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) วิเคราะห์สภาพปัญหา สาเหตุ และผลกระทบตลอดจนความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้นของพื้นที่
 ย่านตลาดบางแคและบริเวณโดยรอบ 2) ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาของพื้นที่เพื่อตอบสนองกิจกรรมการค้า 3) ศึกษาถึงศักยภาพ
 ทรัพยากร ข้อจำกัด แนวโน้มการพัฒนา และการขยายตัวกิจกรรมการค้าในพื้นที่ 4) เสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ โดยวิธีการศึกษาใช้ การสำรวจ
 ภาคสนาม การสังเกต และการสัมภาษณ์ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการในพื้นที่ด้วยแบบสอบถามจำนวน 400 ตัวอย่าง ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ
 โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ส่วน คือพื้นที่บริเวณศูนย์การค้าฟิวเจอร์ปาร์ครังบางแค พื้นที่บริเวณตลาดสด และพื้นที่บริเวณศูนย์การค้าเดอะมอลล์บาง
 แค เพื่อทราบถึง พฤติกรรมของผู้มาใช้บริการ ปัญหา และนำมาวิเคราะห์บทบาทการค้า ด้วยทฤษฎีแหล่งกลางและกฎแรงดึงดูดของการค้าปลีก

ผลการศึกษาพบว่า ย่านบางแคมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการค้าในระดับภูมิภาคของฝั่งธนบุรี โดยมีรัศมีการให้บริการ 5.65 กม. และ มี
 องค์ประกอบกิจกรรมศูนย์การค้า 5 แห่ง ตลาดสด 5 แห่ง โดยสินค้าที่สร้างแรงดึงดูดทางการค้า คือ อาหารสด และการบริการยานยนต์ ประกอบ
 กับที่ตั้งสามารถติดต่อกันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ มีสภาพแวดล้อมร่มรื่น มีรูปแบบ
 สถาปัตยกรรมเรือนแถว ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่า และราคาเช่าที่ดินที่ไม่แพง จึงทำให้ย่านนี้มีศักยภาพในการพัฒนาสูง ส่วนแนวโน้มของย่านกลับ
 มีการเติบโตลดลง เนื่องจากการกระจุกตัวของกิจกรรมก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ การจางจืดจาง ขาดที่จอดรถ อาคารทิ้งร้างรอการพัฒนา ทำให้การ
 รื้อขายไม่สะดวก ผู้ซื้อ ผู้ขายจึงย้ายไปใช้บริการในย่านการค้าอื่น ทำให้การค้าในย่านบางแคได้ผลไม่คุ้มค่ากับการลงทุนเงินต้องทยอยปิดตัว การ
 ค่าในย่านชบเซาและเสื่อมลง ทั้งนี้หากโครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ เกิดขึ้นในอนาคต จะช่วยให้ย่านการค้าบางแค กลับมามีชีวิตชีวา
 อีกครั้ง เนื่องจากเกิดการพัฒนาดิน แหล่งงาน และแหล่งพักอาศัยตามมา ทำให้ผู้คนเดินทางเข้ามาในพื้นที่มากขึ้นการค้าจึงมีปริมาณมากขึ้น
 ตามไปด้วย

ในการพัฒนาพื้นที่ เสนอให้ย่านบางแคเป็นศูนย์กลางคมนาคมเมืองต่อเนื่องศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ และเป็นแหล่งงาน แหล่ง
 อาศัยที่มีคุณภาพ มีแนวความคิด 1) จัดระเบียบการใช้ที่ดินให้รองรับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตโดยวางแผนการใช้ที่ดิน
 โดยเฉพาะแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานีเสนอให้เป็นพื้นที่สำนักงาน และศูนย์การค้าสมัยใหม่ ส่วนบริเวณพื้นที่ตอนในเสนอให้เป็นพื้นที่พัก
 อาศัยหนาแน่นสูง 2) ส่งเสริมพื้นที่ให้เกิดแหล่งงานและที่พักอาศัยที่สมดุล โดยพัฒนาย่านธุรกิจการค้าบริการ ในส่วนร้านค้าเสนอให้ปรับ
 ปูรณกรรมการออกแบบและการใช้อาคาร จัดกลุ่มร้านค้าตามประเภทสินค้าให้มีการดึงดูดซึ่งกัน ส่วนตลาดสดพิจารณาถึงรูปแบบที่เหมาะสมใน
 การออกแบบ ได้แก่ ทิศทางคนเดินเท้า รูปแบบอาคาร ระบบแสงสว่าง และระบายอากาศ ส่วนบริเวณที่ต้องทำการรื้อร้างสร้างใหม่ ควรขอ
 แบบให้มีความกลมกลืนกันทั้งในรูปแบบและความสูงของอาคาร สำหรับอาคารเดิมที่ไม่มีปัญหาด้านการใช้ประโยชน์แต่สภาพทรุดโทรม ต้องได้
 รับการปรับปรุง ทาสี ตกแต่งภายใน กรณีที่มีปัญหาเรื่องการใช้สอยอาคาร จะต้องพิจารณาการกำหนดรูปแบบการใช้สอยอาคารใหม่ กำหนดค่า
 ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน ส่งเสริมกิจกรรมที่เหมาะสมกับพื้นที่คือ ตลาดกลางค้าส่งสินค้าเกษตร และตลาดน้ำ 3) ส่งเสริมการเดินทางด้วย
 ระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ ให้มีความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายระหว่างระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ โดยจัดระบบโครงข่ายให้เชื่อมโยง
 กันระหว่างท่ารถโดยสาร รถไฟฟ้า ท่าเรือ จัดพื้นที่จอดรถรวม ปรับปรุงทางเดิน 4) ส่งเสริมปรับปรุงสภาพแวดล้อมของเมือง พัฒนาคุณภาพชีวิต
 ของคนทำงานและผู้อยู่อาศัย โดยปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมพื้นที่ริมน้ำ สภาพภูมิทัศน์เมืองให้สวยงาม พัฒนาให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
 ส่งเสริมให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวตลาดน้ำที่สำคัญของฝั่งธนบุรี

ภาควิชา.....การวางแผนภาคและเมือง.....ลายมือชื่อนิสิต.....
 สาขาวิชา.....การวางผังเมือง.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
 ปีการศึกษา 2548.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4574201625 MAJOR URBAN PLANNING

KEYWORD : DEVELOPMENT GUIDELINES / COMMERCIAL ZONE

SOMCHAT WIJITRAKARNLIKIT : DEVELOPMENT GUIDELINES FOR COMMERCIAL ZONE : A CASE STUDY OF BANG KHAE DISTRICT, THONBURI. THESIS ADVISOR : ASSOC.PROF.SAKCHAI KIRINPANU, Ph.D. 218 pp. ISBN 974-14-3349-2.

The objectives of this research are to 1) analyze the problems, the causes and the impacts on commercial activities in Bangkhae and surrounding areas 2) study and analyze area problem solving guideline to respond to commercial activities 3) study potential, limitation, development trends and expansion of trade activities in the area 4) suggest development guideline. The study methods were field survey, observation and interviews a sample group of 400 consumers in the area using questionnaires. The sample was selected by random. The area is divided into 3 parts i.e. the area within the Future Park Bangkhae Shopping Mall, the fresh market and the Mall Bangkhae Shopping Center to study consumer behaviors, problems and to complement the analysis of commercial activities by using central place theory and the law of retail gravity model.

Research results found that the Bangkhae zone has a role of regional trade center on Thonburi bank with the service radian of 5.65 kilometers with 5 shopping centers, 5 fresh markets. The products that make attraction trade are fresh food and transportation services as well as the location which can be connect to the adjacent area easily. The location is along the klong with beautiful scenery of old architecture of the old commercial center and the rent is not high resulted in high potential for development. However, the development trends for the area has been decreasing because of concentration of activities which cause many problems such as traffic jam, lack of parking space, blind area, abundant building awaiting for development making the trade uneasy. Therefore both buyers and sellers moved to other areas make trading in Bangkhae area not worth the cost as a result businesses had to closed down reduced the trading traffic. In the future, if the Bangkok Southern Transport Center (BSTC) actually take place, it would help bring trading in Bangkhae area back to live again because of land development, work places and residential areas that follow, hence more people coming to the area, trading also increases.

In term of area development, the study suggests to make Bangkhae zone the Suburb Transport Center, extended from the BSTC and quality work place and residential area with the ideas 1) systemized land use to support mass transportation network that will take place in the future by the land use plan that suitable with the economic value especially along the sky train line and stations should be utilized as offices and new shopping center, and the inner area should be used as highly concentrated residential area; 2) Promote the area for a balanced work place and residential by develop service business zone. The store should improve design and building usage, group stores according to product types that attract on another. The design of fresh market should consider its appropriate patterns i.e. direction of sidewalk, building pattern, lighting system, air circulation. For the areas that have to be dismantled and rebuilt, the new design should be in line with one another both in form of pattern and height. The existing buildings which worn-out but have no usage problem should be renovated, repainted, and redecorate the interior. If there are problems with the building usage, it should consider a new building usage, promote activities that suit the area which are agricultural whole sale central market and floating market; 3) Promote transportation with various mass transportation for a convenience interchange between different mass transportation modes by efficiently systemized the network linkage, set up a central parking lot, improve pavement and dead end street to dilute traffic; 4) Promote environmental improvement of the area, improve quality of life of workers and resident by improve environment in area along the river for a beautiful landscape, develop a recreation area, promote the area as a tourist attractive place and an important floating market on the Thonburi Bank.

Department Urban and Regional Planning, Student's signature 

Field of study, Urban Planning, Advisor's signature 

Academic year, 2005, Co-advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาช่วยเหลือ ตลอดจนให้คำปรึกษาจาก รศ.ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ ซึ่งได้กรุณาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์อย่างมาก ผศ.ดร.ดุษฎี ทายตะคุ ซึ่งได้กรุณาเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.ระหัตถ์โรจนประดิษฐ์ และคุณชูขวัญ นิลศิริ ซึ่งได้กรุณาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมทั้งอาจารย์ท่านอื่นๆในภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้ให้ ซึ่งผู้วิจัยต้องขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

นอกจากนี้ต้องขอขอบคุณหน่วยงานทุกแห่งที่ได้ให้ความร่วมมือในการเอื้อเฟื้อข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ รวมทั้งประชากรกลุ่มตัวอย่างและประชากรในย่านที่ให้ความร่วมมือและสละเวลาในการตอบแบบสอบถามและให้สัมภาษณ์ในเรื่องต่างๆที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัยครั้งนี้

ท้ายที่สุดขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาผู้ซึ่งเป็นกำลังใจ และคอยให้ความช่วยเหลือสนับสนุน และส่งเสริมในทุกๆด้าน ตลอดจนญาติพี่น้อง และเพื่อนๆทุกคนที่มีส่วนช่วยให้วิทยานิพนธ์เรื่องนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฎ
สารบัญแผนภูมิ	ฅ
สารบัญแผนที่	ณ
1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา	2
1.4 วิธีการดำเนินการศึกษา	3
1.5 ข้อจำกัดในการศึกษา	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
2 แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4
2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับศูนย์กลางชุมชน	4
2.1.1 ทฤษฎีแหล่งกลาง	4
2.1.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการวัดเขตอิทธิพลย่านการค้า	8
2.1.3 แนวความคิดในการจัดระดับศูนย์กลางชุมชน	10
2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับย่านการค้า	11
2.2.1 ลักษณะของย่านการค้า	11
2.2.2 รูปแบบการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมในเมือง	12
2.2.3 รูปแบบที่ตั้ง และการขยายตัวของกิจกรรมทางการค้า	16
2.2.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	18
2.2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับตลาดและศูนย์การค้า	19

	หน้า
2.3 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่าน.....	22
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	23
2.5 สรุปแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	26
3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	29
3.1 พัฒนาการ และการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา	29
3.1.1 พัฒนาการของกรุงเทพมหานคร ฝั่งธนบุรี	29
3.1.2 การขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานคร.....	42
3.1.3 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของย่าน.....	45
3.2 ลักษณะทางกายภาพ	51
3.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต.....	51
3.2.2 กรรมสิทธิ์ที่ดิน	54
3.2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	55
3.2.4 ระบบโครงข่ายถนน	64
3.2.5 ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ.....	67
3.2.6 การเข้าถึงพื้นที่	69
3.2.7 ระบบคมนาคมทางน้ำ	70
3.2.8 ปริมาณการจราจรและปัญหา.....	71
3.2.9 สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ.....	74
3.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจ.....	75
3.3.1 ด้านพาณิชย์กรรม	75
3.3.2 ด้านอุตสาหกรรม	80
3.3.3 ด้านเกษตรกรรม	82
3.3.4 การจัดเก็บภาษี	84
3.4 ลักษณะทางสังคม.....	86
3.4.1 จำนวนและการกระจายตัวของประชากร.....	86
3.4.2 โครงสร้างประชากร.....	95
3.4.3 การคาดการณ์ประชากรย่านบางแค ระหว่างปีพ.ศ.2546-2556.....	98
3.4.4 การรวมกลุ่มของสังคมและชุมชน	100

3.4.5 สรุปสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	103
4 บทบาททางการค้า	104
4.1 กิจกรรมทางการค้าและบริการ	104
4.1.1 ห้างสรรพสินค้า	104
4.1.2 ตึกแถว อาคารพาณิชย์	108
4.1.3 ตลาดสด	113
4.1.4 หาบเร่ แผงลอย	123
4.2 รูปแบบการค้าในย่านบางแค	125
4.3 กิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา	127
4.4 ลักษณะพฤติกรรมการซื้อขายสินค้า การใช้พื้นที่ และทัศนคติของผู้ซื้อ ผู้ขาย	128
4.4.1 ผลจากแบบสอบถามผู้ขาย	129
4.4.2 ผลจากแบบสอบถามผู้ซื้อ	139
4.5 บทบาททางการค้าและบริการของพื้นที่	152
4.5.1 เขตการค้า	153
4.5.2 ระดับของศูนย์กลางการค้า (ลำดับศักยภาพ)	156
4.5.3 ปริมาณพื้นที่ใช้สอย	160
4.6 สรุปบทบาท และสภาพปัจจุบันทางการค้าและบริการ	161
5 ศักยภาพ แนวโน้มการพัฒนา และประเด็นปัญหาของพื้นที่ย่านบางแค	162
5.1 การวิเคราะห์พื้นที่เชิงกายภาพ	162
5.1.1 พื้นที่ย่อย	162
5.1.2 ความหนาแน่นของอาคาร	164
5.1.3 ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน	165
5.1.4 การวิเคราะห์สภาพอาคาร และพื้นที่	167
5.2 การวิเคราะห์ปัญหาของพื้นที่	169
5.2.1 ปัญหาทางด้านระบบคมนาคม	169
5.2.2 ปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	170
5.2.3 ปัญหาทางด้านภูมิทัศน์ และความเป็นระเบียบของย่าน	171

5.2.4 ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ.....	171
5.2.5 ปัญหาทางด้านสังคม.....	172
5.2.6 ผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถาม.....	172
5.3 การวิเคราะห์นโยบาย แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา.....	173
5.3.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542.....	173
5.3.2 ศูนย์กลางการคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้.....	175
5.3.3 แผนพัฒนาด้านระบบคมนาคมขนส่งอื่นๆ ในอนาคตของพื้นที่ศึกษา.....	175
5.4 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา.....	183
5.4.1 จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ (Strength)	183
5.4.2 จุดอ่อน (Weakness)	184
5.4.3 โอกาสของย่านบางแค (Opportunity)	184
5.4.4 ภาวะคุกคาม (Threat)	185
5.5 แนวโน้มของย่าน.....	186
5.5.1 แนวโน้มทางด้านกายภาพ	186
5.5.2 แนวโน้มทางด้านเศรษฐกิจ	187
5.5.3 แนวโน้มทางด้านสังคม.....	187
5.6 สรุปศักยภาพ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง.....	187
6 กรอบแนวทางการพัฒนาพื้นที่.....	189
6.1 บทบาทของพื้นที่ศึกษา.....	189
6.2 เป้าหมาย และแนวคิดในการวางแผนพัฒนา.....	192
6.2.1 เป้าหมายของการพัฒนาย่าน.....	192
6.2.2 แนวคิดในการวางแผนพัฒนาพื้นที่.....	193
6.2.3 แนวทางการแก้ปัญหา.....	197
6.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่.....	198
6.3.1 กลยุทธ์ในการปฏิบัติตามแนวทางพัฒนา.....	199
6.3.2 แผนพัฒนาพื้นที่ด้านการใช้ที่ดิน.....	199
6.3.3 แผนพัฒนาพื้นที่ด้านการคมนาคมขนส่ง.....	201
6.3.4 แผนพัฒนาพื้นที่ด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมและสวนสาธารณะ.....	202

	หน้า
6.4 แผนงานในการพัฒนา และปรับปรุงฟื้นฟู.....	205
6.5 สรุปแนวทางการพัฒนา.....	205
6.6 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	206
รายการอ้างอิง.....	207
ภาคผนวก.....	211
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	218



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
2.1 การกำหนดลำดับของย่านกลางแนวคิดของคริสทอลเลอร์.....	5
2.2 แสดงประเภทของการบริการ กับจำนวนประชากรประเดิม ของ Yeates	6
3.1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่พัฒนาเมือง (Built-up Area) ในกรุงเทพมหานคร.....	43
3.2 แสดงสัดส่วนพื้นที่ย่าน และพื้นที่เขตการปกครอง ปี พ.ศ.2545.....	52
3.3 แสดงข้อมูลพื้นที่เขตการปกครอง เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค.....	54
3.4 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545.....	58
3.5 แสดงพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านบางแค จำแนกตามแขวง พ.ศ.2545.....	60
3.6 เปรียบเทียบสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ย่านบางแคระหว่าง ปี พ.ศ.2529 กับ พ.ศ.2545.....	61
3.7 แสดงพื้นที่อาคารขนาดใหญ่ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างจำแนกตามประเภทพื้นที่เขตต่อเมือง และชานเมืองตะวันออกของกรุงเทพฯ ระหว่างปี พ.ศ.2534-2543.....	63
3.8 แสดงจำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนใน เขตต่อเมืองตะวันตก กรุงเทพมหานคร ระหว่าง ปี พ.ศ.2534-2543.....	64
3.9 แสดงระยะเวลาในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนบนถนนเพชรเกษม พ.ศ.2545.....	73
3.10 แสดงจำนวนสถานประกอบการ และจำนวนลูกจ้าง ระหว่าง พ.ศ.2542 และ 2544.....	76
3.11 แสดงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในเขตบางแคและภาษีเจริญ พ.ศ.2540และ 2545.....	77
3.12 แสดงสถิติการจดทะเบียนธุรกิจของเขตบางแค และเขตภาษีเจริญ.....	77
3.13 แสดงการเปลี่ยนแปลงของโรงงานอุตสาหกรรม พ.ศ.2542 กับ พ.ศ.2545.....	80
3.14 แสดงสถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาต ณ สิ้นปี พ.ศ.2545.....	81
3.15 แสดงจำนวนโรงงาน คนงาน และเงินทุน ในเขตบางแคและภาษีเจริญ พ.ศ.2545.....	82
3.16 แสดงพื้นที่การเกษตรในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ปี พ.ศ.2543.....	83
3.17 แสดงการจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ เขตพื้นที่ฝั่งธนบุรี พ.ศ.2542-2545.....	84
3.18 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลง การจัดเก็บภาษีเขตบางแค และเขตภาษีเจริญ ระหว่าง ปี พ.ศ.2542 กับ 2545.....	85
3.19 แสดงการจัดเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดิน เขตพื้นที่ฝั่งธนบุรี พ.ศ.2542-2545.....	85
3.20 แสดงจำนวนประชากร และการเปลี่ยนแปลง ระหว่างปี พ.ศ.2541 – 2545.....	87
3.21 แสดงจำนวนประชากร พื้นที่ และความหนาแน่น เขตภาษีเจริญ ปีพ.ศ.2545.....	89
3.22 แสดงจำนวนประชากร พื้นที่ ความหนาแน่น จำนวนบ้าน เขตบางแค ปี พ.ศ.2545.....	89

ตาราง	หน้า
3.23 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรรายแขวง ระหว่าง พ.ศ.2541 กับ 2545.....	90
3.24 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2545.....	91
3.25 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2541.....	92
3.26 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2542.....	92
3.27 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2543.....	92
3.28 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2544.....	93
3.29 แสดงสรุปการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของย่าน ปี พ.ศ.2541 - 2545.....	93
3.30 แสดงจำนวนประชากรเฉลี่ยต่อบ้าน พ.ศ.2545.....	93
3.31 แสดงจำนวนประชากรในย่านบางแค จากการประมาณค่าวิธีที่ 2.....	94
3.32 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาระหว่างปี พ.ศ.2541-2545.....	94
3.33 แสดงประชากรจำแนกตามหมวดอายุ เขตบางแค พ.ศ.2545.....	97
3.34 แสดงจำนวนประชากรในขนาดของพื้นที่ย่านบางแค จากการคาดการณ์ โดยแบบจำลองเส้นตรง.....	99
3.35 แสดงจำนวนประชากร คริวเรือน ชุมชนในเขตภาษีเจริญและบางแค พ.ศ.2545.....	100
3.36 แสดงจำนวนประชากร คริวเรือน ประเภทชุมชนภายในย่านบางแค พ.ศ.2545.....	101
4.1 สรุปรายละเอียดการใช้ที่ดิน อาคารศูนย์การค้าในพื้นที่ศึกษา.....	107
4.2 แสดงประเภทการใช้ประโยชน์อาคารริมถนนเพชรเกษม บริเวณพื้นที่ศึกษา.....	108
4.3 แสดงจำนวน และประเภทของสินค้าในอาคารพาณิชย์บริเวณพื้นที่ศึกษา.....	109
4.4 แสดงจำนวน ร้านค้าที่ให้บริการในพื้นที่ศึกษา.....	110
4.5 สรุปจำนวน และสัดส่วนแผงค้าทั้งหมดของตลาดในย่านบางแค.....	121
4.6 แสดงจำนวนผู้ค้าแผงลอยภายในย่านบางแค.....	125
4.7 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขายในย่านบางแค.....	130
4.8 ข้อมูลการค้าเนินการค้า และการอยู่อาศัย.....	132
4.9 ทักษะคติต่อการค้าภายในย่าน.....	137
4.10 ข้อมูลทั่วไปของผู้ซื้อในย่านบางแค.....	140
4.11 แสดงประเภทของสินค้าและแหล่งที่ไปใช้บริการของผู้ซื้อในย่านบางแค.....	142
4.12 แสดงความถี่ในการไปใช้บริการในย่านการค้าโดยรอบของกลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อ.....	143
4.13 ลักษณะการเดินทางของผู้ซื้อในย่านบางแค.....	143
4.14 พฤติกรรมการซื้อสินค้าและบริการของผู้ซื้อสินค้าน่า่านบางแค.....	144

ตาราง	หน้า
4.15 สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านสถานที่.....	147
4.16 สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านสินค้า.....	148
4.17 สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านผู้ขาย.....	149
4.18 ทักษะติดต่อการพัฒนา.....	151
4.19 แสดงการวิเคราะห์ขอบเขตของการค้าของพื้นที่ศึกษา ตามแนวคิด LAW OF RETAIL GRAVITY MODEL ตัวแปรพื้นที่พาณิชย์กรรม.....	154
4.20 แสดงการวิเคราะห์ขอบเขตของการค้าของพื้นที่ศึกษา ตามแนวคิด LAW OF RETAIL GRAVITY MODEL ตัวแปรจำนวนสถานประกอบการ.....	154
4.21 แสดงความหนาแน่นประชากรของเขตพื้นที่โดยรอบปี พ.ศ.2545.....	156
4.22 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะเฉพาะของศูนย์กลางการค้าภูมิภาคในแนวคิดต่างๆ.....	157
4.23 แสดงปริมาณพื้นที่ทำการค้าและบริการภายในย่านบางแค.....	160
5.1 แสดงสัดส่วนพื้นที่ว่าง และอาคารปกคลุมในพื้นที่ศึกษา.....	164
5.2 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพอาคารและพื้นที่ ของกลุ่มพื้นที่ย่อย.....	169
6.1 แสดงทัศนคติของผู้ใช้พื้นที่ต่อบทบาทและรูปแบบกิจกรรม.....	192

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิ	หน้า
2.1 แสดงกรอบแนวความคิดในการศึกษาวิจัย.....	27
3.1 แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินย่านบางแค จำแนกตามประเภทการใช้ที่ดิน พ.ศ.2545.....	59
3.2 แสดงการเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ.2529 , 2536 และ 2545.....	62
3.3 แสดงจำนวนลูกจ้าง จำแนกตามเขตพื้นที่ชานเมืองตะวันตก ปี พ.ศ.2544.....	76
3.4 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2545 ในเขตบางแค.....	78
3.5 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2545 ในเขตภาษีเจริญ.....	78
3.6 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2545 ในเขตภาษีเจริญและเขตบางแค.....	79
3.7 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2540 ในเขตภาษีเจริญ.....	79
3.8 แสดงโครงสร้างประชากร ในเขตภาษีเจริญ พ.ศ.2545.....	96
3.9 แสดงโครงสร้างประชากร ในเขตบางแค พ.ศ.2545.....	96
3.10 แสดงการคาดการณ์ประชากรในย่านบางแค โดยแบบจำลองเชิงเส้นตรง.....	99
4.1 แสดงจำนวนร้านค้าในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545.....	109
4.2 แสดงสัดส่วนสินค้าและบริการภายในตลาดธนาคม.....	113
4.3 แสดงสัดส่วนสินค้า ที่จำหน่ายภายในตลาดใหม่บางแค.....	116
4.4 แสดงสัดส่วนสินค้าและบริการภายในตลาดศูนย์การค้าบางแค.....	118
4.5 แสดงสัดส่วนสินค้าและบริการภายในตลาดแสงฟ้า.....	119

สารบัญแผนที่

แผนที่	หน้า
3.1 แสดงเขตในกรุงเทพมหานคร.....	44
3.2 แสดงคลองขุดใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5	47
3.3 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา และเขตการปกครอง.....	53
3.4 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545.....	56
3.5 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545.....	57
3.6 แสดงโครงข่ายถนน โดยรอบพื้นที่ศึกษา.....	65
3.7 แสดงที่และขนาดชุมชนในพื้นที่ศึกษา.....	102
4.1 แสดงที่ตั้งห้างสรรพสินค้าในพื้นที่ศึกษา.....	105
4.2 แสดงกิจกรรมการค้าและบริการในพื้นที่ศึกษา.....	112
4.3 แสดงที่ตั้งและการเข้าถึงทางรถยนต์บริเวณตลาดสด.....	115
4.4 แสดงที่ตั้งแผงลอย และตลาดนัดโดยรอบ.....	126
4.5 แสดงเขตการค้าจากแนวคิด GRAVITY MODEL	158
4.6 แสดงเขตการค้าจากผลแบบสำรวจผู้ซื้อ.....	159
5.1 แสดงกลุ่มพื้นที่ศึกษา.....	166
5.2 แสดงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง.....	178
5.3 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพ กฎกระทรวง ฉบับที่ 414.....	179
5.4 แสดงแนวคิดในการวางผังเมืองรวมกรุงเทพ เรื่องศูนย์ชุมชนชานเมือง.....	180
5.5 แสดงแผนพัฒนาการขนส่งมวลชน.....	181
5.6 แสดงเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าวงแหวนในเขตชานเมืองกรุงเทพฯ.....	182
6.1 แสดงแนวความคิดเบื้องต้นในการกำหนดกิจกรรม.....	196
6.2 แสดงผังเสนอแนะการปรับปรุงด้านการคมนาคมในบริเวณที่มีปัญหา.....	204

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมด้านต่างๆ มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในทุกๆ ด้าน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนรูปแบบวิถีชีวิต รวมไปถึงการปรับตัวของพื้นที่ย่านชุมชน เพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้ หรือหากไม่สามารถปรับตัวก็อาจเสื่อมโทรมลง และล่มสลายไป

พื้นที่ย่านบางแค ตั้งอยู่ในเขตต่อเมืองฝั่งตะวันตก ของกรุงเทพมหานคร (ฝั่งธนบุรี) ได้รับผลกระทบจากการขยายตัวของเมือง โดยมีการเปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะการเติบโตของกรุงเทพมหานคร จากอดีตย่านบางแค มีการตั้งถิ่นฐานบริเวณจุดตัดคลองราชมนตรีกับคลองภาษีเจริญ ซึ่งขุดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2415 เชื่อมต่อแม่น้ำท่าจีน กับคลองบางกอกใหญ่ เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้า ระหว่างหัวเมืองในลุ่มน้ำท่าจีนกับกรุงเทพฯ มีการนำสินค้าเกษตรและสินค้าพื้นเมืองออกมาจำหน่ายจำนวนมาก จนหนาแน่น และกลายเป็นตลาดน้ำ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2500 มีการก่อสร้างถนนเพชรเกษม เพื่อเป็นเส้นทางหลักมุ่งสู่ภาคใต้และภาคตะวันตกของประเทศ ส่งผลให้บทบาทย่านบางแคมีความสำคัญมากขึ้น จนมีชื่อเรียกกันว่า “ตลาดท่าเกษตร” เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าทางการเกษตรที่มาจากชนเมือง และบริเวณทลฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีพ่อค้า แม่ค้า ประชาชนมาจับจ่ายซื้อขายสินค้ากันอย่างคับคั่ง เนื่องจากความได้เปรียบของที่ตั้ง ที่สามารถเข้าถึงได้ทั้งทางน้ำ และทางบก และเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างเมือง กับชนเมือง รวมถึงบริเวณทล กลายเป็น แหล่งตลาดการค้าที่สำคัญของฝั่งธนบุรี

ด้วยศักยภาพของพื้นที่ส่งผลให้ย่านตลาดบางแคมีการขยายตัวอย่างมาก โดยมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ 3 แห่ง ศูนย์การค้าขนาดกลาง 3 แห่ง ร้านค้าแผงลอยอีกจำนวนมาก โรงภาพยนตร์ ท่ารถและท่าเรือโดยสาร และส่วนสำคัญที่สุดคือ ตลาดสด ที่มีมากถึง 5 ตลาด ทำให้พื้นที่มีกิจกรรมที่หลากหลาย และมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว กลายเป็นศูนย์กลางชุมชนชนเมืองที่สำคัญของฝั่งธนบุรี

จากสภาพการเติบโตอย่างรวดเร็วของย่าน โดยขาดการวางแผนควบคุมที่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดการแออัดทางกายภาพของพื้นที่ เกิดปัญหาต่างๆตามมา ในปัจจุบันย่านตลาดบางแคที่เคยมีกิจกรรมการค้าที่หนาแน่น กลับมีสภาพที่เสื่อมโทรมลง อาคารถูกทิ้งร้าง ตลาดสด ร้านค้าบางแห่งไม่มีผู้ซื้อ ผู้ขาย จนต้องปิดตัวลง ชุมชนริมน้ำที่เคยคึกคักกลับเงียบเหงามีแต่บ้านร้างไร้ผู้คน

การจราจรติดขัดเนื่องจากการขนถ่ายสินค้า ความไม่เป็นระเบียบของแผงขายสินค้า ปัญหาขยะ การระบายน้ำ และการรुक้าการสัญจรทางเท้า การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ตอนใน ที่ไม่สามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามศักยภาพ รวมไปถึงการเข้ามาแทนที่ของศูนย์การค้า และห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ ปัญหาทั้งหลายเหล่านี้ ล้วนส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิต และการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ ศูนย์กลางชุมชนบางแค

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงมุ่งเพื่อแก้ไขสภาพปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น และนำเสนอแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม ตามศักยภาพของพื้นที่ ส่งเสริมกิจกรรมที่ตอบสนองต่อบทบาทหน้าที่ และพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับการขยายตัวของประชากร และกิจกรรมของพื้นที่รองรับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น โดยจะส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรวมของเมือง และสามารถรองรับปัญหาต่างๆภายในเมืองได้ เพื่อให้ย่านตลาดบางแคย่านการค้าที่สำคัญของฝั่งธนบุรี สามารถดำรงคงอยู่ได้ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหา สาเหตุ และผลกระทบ ตลอดจนความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้นของพื้นที่ย่านตลาดบางแคและบริเวณโดยรอบ
- 2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญหาของพื้นที่ศึกษา
- 3) เพื่อศึกษาถึงศักยภาพ ข้อจำกัด แนวโน้มการพัฒนา และการขยายของตัวพื้นที่ศึกษา
- 4) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1) ขอบเขตทางด้านเนื้อหา - ศึกษาถึงกิจกรรมทางการค้าของย่านและสภาพทางกายภาพของย่านเป็นหลัก เพื่อหาบทบาททางด้านพาณิชยกรรมของย่าน รวมถึงวิธีทำให้บริการสภาพปัญหาที่พบ เพื่อทราบถึงแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะเกิด และนำไปกำหนดแนวทาง และข้อเสนอแนะที่เหมาะสมในการพัฒนาย่านการค้าบางแค

2) ขอบเขตทางด้านพื้นที่ - ย่านบางแค ตั้งอยู่ในพื้นที่การปกครองของเขตบางแค และเขตภาษีเจริญ ตามแนวถนนเพชรเกษม ในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาตั้งแต่แนวคลองบางหว้า ไปจนถึง ถนนกาญจนาภิเษก(ถนนวงแหวน) ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 4.024 ตารางกิโลเมตร ทั้งนี้การกำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษาจะอาศัยความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้าและทางสัญจรเป็นหลัก

1.4 วิธีการดำเนินการศึกษา

- 1) ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัย และเอกสารหลักฐานจากหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานนำไปสู่การสร้างกรอบแนวความคิดในการศึกษา
- 2) เก็บรวบรวมข้อมูลทางปฐมภูมิ จากการใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ การสำรวจ และการสังเกต
- 3) เก็บรวบรวมข้อมูลทางทุติยภูมิ จากสถิติและข้อมูลจากหน่วยงานราชการ เอกชน และข้อมูลเอกสารจากแหล่งต่างๆ โดยเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร ตลอดจนลักษณะทางวัฒนธรรม
- 4) การวิเคราะห์ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม
- 5) สรุปปัญหา แนวโน้มและศักยภาพในการพัฒนา
- 6) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

1.5 ข้อจำกัดในการศึกษา

- 1) การสำรวจเป็นการสำรวจเฉพาะพื้นที่ ยังไม่เคยมีการสำรวจมาก่อน จึงไม่มีข้อมูลทุติยภูมิเฉพาะพื้นที่ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลในระดับเขตและแขวงมาประกอบกันในการศึกษา
- 2) ผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อมูลที่ไม่ครบถ้วน อาจทำให้ข้อมูลที่ได้มีความคลาดเคลื่อน
- 3) ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร ทำให้ไม่สามารถเก็บข้อมูลได้จากแหล่งข้อมูลที่แท้จริง จึงต้องอาศัยการรวบรวมจากแหล่งข้อมูลอื่นหรือการอนุมาน ซึ่งอาจเกิดความผิดพลาดในการศึกษาและวิเคราะห์ได้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงพัฒนาการของพื้นที่ศึกษา ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม
- 2) ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหา รูปแบบ และบทบาททางด้านพาณิชยกรรมของย่านบางแค
- 3) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านบางแค เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่
- 4) ผลของการศึกษาอาจนำไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนากับย่านการค้าอื่นๆ

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาแนวทางการพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี กรณีศึกษา ย่านบางแค ซึ่งมีบทบาททั้งในด้าน ย่านการค้า , ตลาด , ศูนย์การค้า และศูนย์กลางชุมชน จำเป็นต้องศึกษาทฤษฎีหลักการ แนวความคิด เพื่อให้เป็นแนวทางในการดำเนินการศึกษา และอ้างอิง นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึง รูปแบบการใช้ที่ดิน การขยายตัวของเมือง และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินพาณิชยกรรม โดยประกอบด้วยทฤษฎีดังต่อไปนี้

2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับศูนย์กลางชุมชน

2.1.1 ทฤษฎีแหล่งกลาง

ทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory) มีอิทธิพลต่อการศึกษาในเรื่องย่านการค้าอย่างมาก ทฤษฎีนี้เป็นการอธิบายถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจชั้นที่ 3 คือการค้าและบริการ โดยพยายามอธิบายถึงความหลากหลายของขนาด จำนวนตำแหน่งที่ตั้ง การกระจาย ความถี่ห่าง และบทบาทหน้าที่ของแหล่งกลาง หรือชุมชนเมือง ที่ทำหน้าที่ให้บริการแก่ชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบ

ทฤษฎีแหล่งกลาง¹ ได้มีการพัฒนามาจากแนวคิดของบุคคลสำคัญ คือ VON THUNEN , CHRISTALLER และ LOSCH โดยเห็นว่าแหล่งชุมชน หรือย่านศูนย์กลางมีหลายขนาด และหน้าที่กว้างขวางแตกต่างกันออกไป เรียงตามลำดับความสำคัญ (Hierarchical Function) นั่นคืออาจมีย่านศูนย์กลางอันดับหนึ่ง (First – Order Central Place) อันดับสอง และอันดับสาม ฯลฯ แต่อย่างน้อยที่สุดจะต้องมี 4 ระดับ ได้แก่

- ศูนย์กลางอันดับหนึ่ง เป็นแหล่งชุมชนที่เป็นเพียงหมู่บ้านเล็กๆ (Hamlets)
- ศูนย์กลางอันดับสอง เป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่ (Village)
- ศูนย์กลางอันดับสาม เมื่อหมู่บ้านเจริญขึ้น อาณาบริเวณมากขึ้น เป็นเมืองเล็กๆ (Town)
- ศูนย์กลางอันดับสี่ เมืองใหญ่ (City)

¹ Robert Margaret, An Introduction to Town Planning Technique.(Great Britain: R.J.Acford Scot.Ltd., 1974), p.303.

กล่าวคือเมื่ออันดับมากขึ้น กิจกรรมทุกอย่างก็มากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งเขตการให้บริการพื้นที่โดยรอบ (Complementary Area) ของแหล่งชุมชนแต่ละลำดับก็จะไม่เท่ากัน เช่น แหล่งชุมชนขนาดเล็กจะสามารถบริการเฉพาะประชาชน ในเขตพื้นที่ตลาดของตนเท่านั้น สิ่งให้บริการได้คือสิ่งจำเป็นในชีวิตประจำวัน ส่วนแหล่งชุมชนที่ใหญ่ขึ้น สามารถให้บริการด้านต่างๆ มากชนิดขึ้น และสามารถให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่มากขึ้นด้วย ดังรายละเอียดตารางที่ 2.1²

ตารางที่ 2.1 การกำหนดลำดับของย่านกลางแนวคิดของคริสทอลเลอร์ (Status of Town in Christaller System)

ลำดับ	ย่านกลาง	ระยะทางของ ย่านกลาง (กม.)	ประชากรที่ ย่านกลาง (คน)	บริเวณบริการ (กม.) ²
1	Market Hamlet	7	800	47
2	Town Center	12	1,500	135
3	Country Seat	21	3,500	400
4	District City	36	9,000	1,200
5	Small State Capital	62	27,000	3,600
6	Provincial Head City	108	90,000	10,800
7	Regional Capital City	186	300,000	32,400

การที่จะเข้าใจลำดับความสำคัญของแหล่งกลางนั้น ต้องพิจารณาหน้าที่ต่าง ๆ ภายในเมืองตลอดจนการกระจายของแหล่ง กลางภายในบริเวณนั้น กล่าวคือ พิจารณาจากระดับทรงตัวของสินค้าและบริการว่ามีขนาดใหญ่เล็กเพียงใดคือ ระดับทรงตัว และพิสัยสินค้า³

ระดับทรงตัว (Threshold) หมายถึง เขตตลาดขั้นต่ำที่แคบที่สุดสำหรับกิจการค้าและบริการที่สามารถทรงตัวอยู่ได้ ถ้าระดับต่ำกว่านั้นจะดำเนินกิจการไม่ได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือจำนวนเงินที่ธุรกิจห้างร้านได้รับจากการเสนอขายสินค้าและบริการ ทำให้ผู้ลงทุนสามารถดำเนินกิจการอยู่ได้ สินค้าบางอย่างเช่นเสบียงอาหาร ต้องซื้อย่อยจากร้านค้าปลีกทั่วไป สินค้าที่ต้องการซื้อหาบ่อยเรียกว่า สินค้าธรรมดา (Lower order goods) จึงมีเขตตลาดแคบเพราะกำลังซื้อต่ำ

² Pertter Haggett, *Geography : A Modern Synthesis* (Singapore: Times Printers Sdn. Bhd., 1972), p.289.

³ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, *แนวความคิดทางภูมิศาสตร์* (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527), หน้า156-157.

สินค้าบางอย่าง เช่น รถยนต์หรือเครื่องบิน หรือบริการบางอย่างเช่น โรงพยาบาลเป็น สินค้าพิเศษ (Higher order goods) จึงมีเขตตลาดกว้าง เพราะต้องการระดับทรงตัวที่กว้างจึงจะอยู่รอด สินค้าและบริการพิเศษเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องซื้อหาบ่อย เพราะราคาสูงกว่าสินค้าธรรมดา ผู้เสนอบริการต้องใช้ทุนสินเปลืองมากกว่า ด้วยเหตุผลดังกล่าวสินค้าและบริการทำนองนี้จึงมีเฉพาะในเมืองใหญ่เท่านั้น เขตตลาดจึงต้องกว้างใหญ่และระดับทรงตัวก็ต้องกว้างด้วย

การคำนวณหาประชากรในพื้นที่ระดับทรงตัว (Threshold Population) สามารถทำได้โดยเอาจำนวนประชากรทั้งหมดในบริเวณบริการหารด้วยจำนวนการบริการประเภทนั้น ๆ และค่าที่ได้จะปรับให้เป็นจำนวนเต็ม

การศึกษาของ Yeates⁴ ในเขตตอนใต้ของรัฐออนตาริโอ ประเทศแคนาดา พบว่าจำนวนประชากร มีความแตกต่างกันตามประเภทของบริการ ดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 แสดงประเภทของการบริการ กับจำนวนประชากรประเดิม ของ Yeates

ประเภทของบริการ	ประชากรประเดิม (คน)
ร้านขายของทั่วไป	65
ร้านขายเสื้อผ้าทั่วไป	85
ธนาคาร	727
สำนักงานทางกฎหมาย	742
คลินิกทันตแพทย์	1,734
คลินิกจักษุแพทย์	2,890

จากตารางที่ 2.2 พบว่า จำนวนสินค้าและบริการแต่ละประเภท จะมีจำนวนประชากรประเดิม แตกต่างกัน สินค้าและบริการที่มีความสลับซับซ้อนหรือต้องใช้ความสามารถพิเศษหรือเป็นบริการเฉพาะอย่างจะต้องมีประชากรประเดิมจำนวนสูงกว่าสินค้าบริการทั่วไป ทั้งนี้เพราะร้านค้าที่ขายสินค้าทั่วไปนั้นมักจะเป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวันและมีจำนวนสินค้าหลายชนิด ดังนั้นผู้มาใช้บริการ 1 คน สามารถซื้อสินค้าในร้านเดียวกันนี้หลายอย่าง ร้านค้าเหล่านี้จะขายสินค้าได้มากชนิดแม้ว่าจะมีประชากรประเดิมจำนวนน้อยก็สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้

⁴ Maurice H. Yeates, *An Introduction to Quantitative Analysis in Economic Geography* (New York: McGraw Hill Book Company, 1968), p.105.

พิสัยสินค้า (Range of goods) คือ เขตตลาดของแหล่งกลาง กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ระยะทางที่ผู้ซื้อต้องเดินทางไปรับสินค้าและบริการ ซึ่งอาจขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าที่ต้องการ ราคา สินค้า ค่าโดยสาร ความจำเป็นของสินค้า ตลอดจนรสนิยมของผู้ซื้อ พิสัยสินค้าจะประกอบด้วย เขตรอบนอกอันไกลที่สุดซึ่งผู้ซื้อจะมาใช้บริการยังแหล่งกลางแหล่งซื้อ ถ้าเลยเขตนั้นออกไปลูกค้าจะไปซื้อสินค้าและบริการที่อื่น หรือไม่ก็ต้องพึ่งตัวเอง

ระเบียบการจัดขนาดและอันดับของแหล่งกลาง คริสทอลเลอร์ระบุว่ากฎการวัดขนาด ความสำคัญของแหล่งกลาง เป็นไปตามหลักการตลาด (Marketing Principle) คือระยะทางที่ ลูกค้าจะไปรับบริการจากแหล่งกลาง จะสั้นที่สุด เพราะเหตุว่าจำนวนแหล่งกลางในระดับหนึ่ง มี มาก คริสทอลเลอร์เรียกระบบหลักการตลาดว่า $K=3$ K คือตัวแปรคงที่ (Constant) เขตตลาด อันดับแหล่งกลางหนึ่งจะมีขนาดใหญ่เป็น 3 เท่าของตลาดแหล่งกลางในอันดับแหล่งกลางที่ต่ำกว่า ส่วนระยะห่างระหว่างตลาดในอันดับนั้น จะเท่ากับ $\sqrt{3} \times$ ระยะห่างระหว่างแหล่งกลางของ อันดับที่ต่ำกว่า ดังนั้น จำนวนแหล่งกลางในแต่ละอันดับที่สูงขึ้นไปจะเพิ่มเป็น 3 เท่าเรื่อย ๆ สมมติว่าในบริเวณหนึ่งมีเมืองใหญ่ 2 เมือง จะมีเมืองเล็ก 6 เมือง หมู่บ้าน 18 แห่ง และ ตำบล 54 แห่ง เป็นต้น

สรุปแนวคิดของทฤษฎีแหล่งกลาง อธิบายลำดับขั้นของเมืองอย่างเป็นระบบที่ไม่อาจ เป็นจริงในโลกได้ ทั้งนี้เพราะทฤษฎีดังกล่าวตั้งอยู่บนข้อสมมุติ ซึ่งมีผลทำให้แบบแผนการเลือก ที่ตั้งเป็นไปในลักษณะของการตัดสินใจโดยหน่วยธุรกิจที่ผูกพันกับตลาด โดยมีข้อสมมุติดังนี้

- (1) กิจกรรมทางเศรษฐกิจตั้งอยู่บนพื้นราบที่เหมือนกันทุกประการ หมายความว่าต้นทุน การผลิตไม่ถูกกระทบโดยทรัพยากรธรรมชาติ
- (2) ต้นทุนค่าขนส่งเท่ากันทุกทิศทุกทาง
- (3) ตลาดมีการกระจายอย่างสม่ำเสมอทั่วทั้งบริเวณ
- (4) ปัจจัยที่ไม่ใช่ทางเศรษฐศาสตร์ไม่มีความสำคัญกับพัฒนาการของเมือง

ในข้อเท็จจริงแล้ว ต้นทุนค่าขนส่งจะถูกลงบนเส้นทางที่สะดวก และอาณาเขตตลาดจะ ขยายไปตามเส้นทางดังกล่าว ขณะที่ต้นทุนค่าขนส่งจะสูงขึ้นถ้าต้องเดินทางผ่านอุปสรรค ผลก็คือ อาณาเขตตลาดจะแคบลง นอกจากนี้การคิดค่าขนส่งแบบขั้นบันได มีผลทำให้อาณาเขตตลาดเกิด ความเหลื่อมล้ำกัน รวมไปถึงการประหยัดจากการขนส่งระยะไกลด้วย

อย่างไรก็ตาม มีการศึกษาเปรียบเทียบทฤษฎีแหล่งกลางกับสภาพความเป็นจริงจำนวนมาก และพบว่าจำนวนของเมืองเล็กมีมากกว่าเมืองใหญ่จริง เมืองขนาดใหญ่ตั้งห่างจากกัน มากกว่าเมืองเล็กและให้บริการที่หลากหลายกว่า เหมือนที่แนวความคิดดังกล่าวเสนออยู่ ข้อสรุป ที่ได้จากการศึกษา กล่าวได้ดังนี้

- (1) ทฤษฎีแหล่งศูนย์กลางสามารถอธิบายขนาด และการกระจายทางพื้นที่ของเมืองในภูมิภาคที่มีความเหมือนกันได้ดี แต่ไม่เหมาะที่จะอธิบายแบบแผนของเมืองในภูมิภาคที่สลับซับซ้อน
- (2) ทฤษฎีแหล่งศูนย์กลางสามารถอธิบายการกระจายตัวของกิจกรรมบริการได้ค่อนข้างดี
- (3) เมื่อทดสอบแนวคิดกับศูนย์การค้าในมหานครพบว่า มีลำดับขั้นของศูนย์การค้าเกิดขึ้น แม้ว่าจะมีกิจกรรมการค้าในศูนย์การค้ารูปแบบเดียวกัน ซึ่งทฤษฎีไม่ได้อธิบาย⁵

2.1.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการวัดเขตอิทธิพลย่านการค้า

แนวความคิดเกี่ยวกับอาณาเขตตลาด หรือ บริเวณใต้อิทธิพล (hinterland) สามารถวัดหรือประเมินได้จาก แบบจำลองแรงโน้มถ่วง และกฎแรงดึงดูดของการค้าปลีก มีรายละเอียดดังนี้ แบบจำลองแรงโน้มถ่วง (Gravity model)⁶ คือ แนวความคิดที่นำมาจากวิชาฟิสิกส์ที่ว่าด้วยแรงโน้มถ่วงของวัตถุสองอย่าง ซึ่งจะเท่ากับมวลของวัตถุนั้นหารด้วยระยะทางระหว่างวัตถุดังกล่าว โดยปฏิริยาระหว่างการเดินทาง การติดต่อ หรือปริมาณการค้าระหว่างสถานที่สองแห่งที่ใกล้กันย่อมมีมากกว่าที่อีกสองแห่งที่อยู่ไกลกัน ที่เป็นเช่นนี้เพราะความเข้มของการเคลื่อนที่หรือปฏิริยาระหว่างสถานที่สองแห่งจะค่อยๆลดลงตามระยะทางที่เพิ่ม

นักภูมิศาสตร์ได้นำความคิดนี้มาใช้ โดยแทนที่ด้วยตัวแปรต่างๆ เช่น ขนาดเศรษฐกิจของเมือง จำนวนประชากร หรือกำลังซื้อ ส่วนระยะทางอาจคิดเป็นกิโลเมตร หรือ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง หรือ เงินที่ใช้ในการคมนาคม อาจเขียนสมการได้ดังนี้

$$T_{ij} = \frac{k O_i D_j}{d^{2ij}}$$

เมื่อ T_{ij} = ปริมาณการติดต่อระหว่างเมืองต้นทาง – ปลายทาง

O_i = เมืองต้นทาง

D_j = เมืองปลายทาง

d = ระยะทางระหว่าง O, D

k = ค่าคงที่

⁵ John P. Blair, *Urban & Regional Economics*(New York: Richard D. Irwin., 1991), pp.82-91.

⁶ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, *แนวความคิดทางภูมิศาสตร์* (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527), หน้า162-163.

การนำแบบจำลองแรงโน้มถ่วง มาคำนวณหาเขตอิทธิพลทางการค้าปลีกของเมืองต่างๆ สามารถทำได้ แต่จุดอ่อนของแนวความคิด อยู่ที่ว่าตามหลักการเดิม ดวงดาวสามารถใช้แรงดึงดูดเท่าเดิม(คงที่) ต่อมวลวัตถุทุกอย่างโดยไม่สิ้นเปลืองพลังงาน ซึ่งแตกต่างจากความเป็นจริงของมนุษย์ ต่อมาได้มีความพยายามในการวัดเขตอิทธิพล โดยใช้เทคนิคการสำรวจ จากผลิตภัณฑ์ที่ขายได้ในเมืองหรือศูนย์กลางอื่นๆ เช่น หนังสือพิมพ์ ยอดซื้อตู้รถไฟ การขนส่งสินค้า จำนวนโทรศัพท์ ผลจากการศึกษาพบว่าดัชนีแต่ละตัวแสดงอาณาบริเวณที่แตกต่างกัน

Berry และ Parr ⁷ ได้กำหนดกฎเกณฑ์กว้างๆ เกี่ยวกับการวัดเขตอิทธิพล ดังนี้

1. สัดส่วนของผู้บริโภคที่จับจ่ายที่แหล่งศูนย์กลางหนึ่งๆ จะผันแปรผกผันกับระยะทางจากบริเวณศูนย์กลางการค้านั้น
2. สัดส่วนของผู้บริโภคผันแปรกับขนาดของบริเวณศูนย์กลางการค้านั้น
3. ระยะทางที่ผู้บริโภคยอมเดินทาง ผันแปรกับประเภทที่แตกต่างกันของผลิตภัณฑ์
4. แรงดึงดูดของบริเวณศูนย์กลางการค้าจะถูกระงับจากบริเวณศูนย์กลางการค้าที่เป็นคู่แข่ง

กฎเกณฑ์ในสองข้อแรกสอดคล้องกับกฎแรงดึงดูดของการค้าปลีก มีรายละเอียดดังนี้ วิลเลียม ไรลีย์ (William Reilly) ⁸ ได้เสนอกฎแรงดึงดูดของการค้าปลีกขึ้น (Law of retail gravity) ซึ่งหมายความว่า ความถี่ซึ่งลูกค้าในบริเวณหนึ่งจะไปซื้อของ ณ เมืองใดเมืองหนึ่ง จะเป็นสัดส่วนโดยตรงกับขนาดประชากรของเมืองทั้งสอง และจะผกผันกับระยะทางยกกำลังสองระหว่างเมืองทั้งสองได้ จากกรณีดังกล่าว จึงสามารถกำหนดเขตแสดงอิทธิพลทางการค้าระหว่างเมืองทั้งสองได้ ดังสมการต่อไปนี้

$$BP = \frac{\text{distance between city A and B}}{1 + \sqrt{\text{Pop.A} / \text{Pop.B}}}$$

สรุปแนวคิดเกี่ยวกับกฎแรงดึงดูดของการค้าปลีกแม้ว่าจะมีการนำไปใช้อย่างกว้างขวาง แต่ยังมีจุดบกพร่อง คือ

1. ไม่ได้แสดงแรงดึงดูดของตลาดก่อนและหลังเส้นแบ่งเขตการตลาด ในข้อเท็จจริง อิทธิพลของจุดศูนย์กลางจะค่อยๆ ลดลงตามระยะทาง
2. ตัววัดระยะทางหนึ่งๆ อาจไม่มีอิทธิพลต่อการเดินทางเพื่อซื้อของทุกประเภท
3. เวลาและต้นทุนการเดินทางอาจเหมาะสมกว่าระยะทาง

⁷ Brian Berry, Market Centers and Retail Locations (Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1988), p.11.

⁸ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, แนวความคิดทางภูมิศาสตร์(กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527), หน้า162-163.

2.1.3 แนวความคิดในการจัดระดับศูนย์กลางชุมชน

F. STUART CHAPLIN (1965) ได้กล่าวถึง ที่ตั้งและแบบอย่างของศูนย์กลางชุมชนแต่ละระดับ ที่ได้รับการวางแผนแล้วดังนี้คือ

(1) ศูนย์กลางที่ให้บริการแก่ชุมชนระดับหมู่บ้าน (Neighbourhood Serving Center)

ศูนย์กลางระดับนี้ จะให้บริการประชาชนที่อยู่ในรัศมีที่เดินมาถึงได้ ร้านค้ามีประมาณ 7-15 ร้าน ซึ่งมีประเภทร้านขายของเบ็ดเตล็ด ร้านขายยา ร้านซักรีด ร้านซักแห้ง ร้านเสริมสวย ซ่อมรองเท้า ร้านตัดผม ร้านขายของที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน ซึ่งสามารถให้บริการประชาชนประมาณ 3,000 คน

(2) ศูนย์กลางที่ให้บริการแก่ชุมชนระดับตำบล (Community Serving Center)

ศูนย์กลางระดับนี้จะตั้งอยู่ตรงมุมของย่านการค้าบนถนนเอก (Major Through Fare) มีประชากรในเขตบริการประมาณ 15,000-30,000 คน หรือบริการประชาชนที่อยู่ในรัศมี 1-3 ไมล์ ร้านค้ามีประมาณ 16-35 ร้าน มีสินค้าประเภทที่ไม่จำเป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวันมากขึ้นคือ สินค้าประเภท เฟอร์นิเจอร์ วิทยุ โทรทัศน์ ร้านขายอาหาร ร้านขายเครื่องแต่งกายสตรี เครื่องมือเย็บผ้า นอกจากนี้ยังมีสำนักงานอาชีพ (Professional Office) ตั้งอยู่ด้วย ศูนย์กลางลำดับนี้ที่มีได้รับการวางแผนมาก่อนมักจะมีโรงภาพยนตร์อยู่ด้วยซึ่งเป็นการไม่เหมาะสม ก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมามากมายเนื่องจากขาดที่จอดรถและระบบถนนโดยรอบที่ดี

(3) ศูนย์กลางชุมชนชานเมือง (Suburban or Outlying Central City Center)

ศูนย์กลางที่สามารถให้บริการประชาชนประมาณ 30,000-100,000 คน มีร้านค้าประมาณ 25-30 ร้าน จะให้บริการเขตชานเมืองใหญ่ๆ แห่งหนึ่ง ลูกค้าประจำมักมาจากชุมชนใหญ่ๆ 1-2 แห่ง และจากบริเวณพื้นที่โดยรอบ ศูนย์กลางระดับนี้มิได้มีการควบคุมมาก่อน เนื่องจากลักษณะธรรมชาติจึงดูเหมือนเป็นส่วนย่อยของเมืองใหญ่ คือมีลักษณะเป็นย่านพลุกพล่าน (Downtown) ของเมืองไปเสียเลย อันจะมีปัญหาต่างๆ ของเมืองตามมา เช่น เกิดการติดขัดของจราจรในช่วงเวลาคับคั่ง และเป็นปัญหาที่จอดรถไม่พอ เป็นต้น ซึ่งเหตุการณ์เช่นนี้ทำให้แรงดึงดูดประชากรให้มาศูนย์กลางนี้ลดน้อยไป

(4) ศูนย์กลางค้าระดับภาค (Regional Serving Business Center)

ศูนย์กลางระดับนี้จะตั้งอยู่บนถนนสายประธาน (Arterial Highway) มีเนื้อที่จอดรถให้กับลูกค้ามากกว่า 2,000 คัน (อย่างน้อย 40 เอเคอร์) มีร้านค้าและบริการต่างๆ มากพอที่จะให้ลูกค้าใช้เวลาอยู่ที่ศูนย์กลางนี้ได้หลายๆ ชั่วโมง และสามารถให้บริการประชาชนตั้งแต่ 100,000-1,000,000 คน หรือให้บริการประชาชนที่อยู่ในรัศมีที่จะขับรถมาถึงได้ในเวลา 30 นาทีหรือมากกว่า เนื่องจากมีสินค้าและบริการมากมายหลายชนิด ที่ดึงดูดประชาชนมากกว่าศูนย์กลางระดับอื่นๆ นอกจากย่านการค้าในเมือง (CBD)

2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับย่านการค้า

2.2.1 ลักษณะของย่านการค้า

Horwood and Boyce⁹ ได้กำหนดว่า CBD ของเมืองประกอบด้วย 2 ส่วน คือ เขตศูนย์กลางและเขตขอบนอก แนวความคิดนี้เป็นการพิจารณาถึงความแตกต่างของทั้ง 2 ส่วน ในด้านความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน ความสูงของอาคาร ความพลุกพล่านของผู้คน ความเป็นศูนย์กลางของการขนส่ง และการเน้นเฉพาะของกิจกรรม

1. เขตศูนย์กลาง (Core) เขตนี้มีความหมายและลักษณะตรงกับ CBD โดยมีลักษณะดังนี้

- มีการใช้ที่ดินอย่างเข้มข้นและหลายประเภท ประกอบด้วยตึกสูงๆ มีการค้าปลีก สำนักงานบริการต่างๆ โรงแรม โรงละคร และธนาคารหรือสถาบันการเงินต่างๆ
- มีการแผ่ขยายในทางตั้ง ดังจะสังเกตเห็นอาคารสูงๆมากมาย การติดต่อกับอาศัยลิฟต์
- มีการขยายตัวในทางราบน้อย ปกติจะมีความกว้างหรือความยาวในทางราบต่ำกว่า 1 ไมล์ หรือ 1.6 กิโลเมตร เพื่อความสะดวกในการเดินเท้า
- มีการเปลี่ยนแปลงในทางราบน้อย โซนแผ่ขยายและโซนละทิ้งเพิ่มขึ้นหรือลดลงเพียงไม่กี่บล็อกถนนในช่วงเวลายาวนาน
- มีคนหนาแน่นและพลุกพล่านมากในช่วงกลางวัน บริเวณนี้เป็นศูนย์กลางของคนเดินเท้า คนที่อาศัยอยู่ถาวรในเขตนี้มีน้อย
- เป็นศูนย์กลางหรือชุมทางของการขนส่งมวลชนภายในเมือง บริเวณนี้มีขบวนรถขนส่งที่บริการภายในชุมชนเมืองผ่านหลายสาย
- มีกิจกรรมหรือบทบาทหน้าที่เน้นเฉพาะในด้านต่างๆมากมาย

2. เขตขอบนอก (Frame) เขตนี้มีลักษณะที่สำคัญ ดังนี้

- การใช้ที่ดินเข้มข้นน้อยกว่าเขตศูนย์กลาง อาคารร้านค้าต่างๆมีความสูงไม่มาก
- ธุรกิจร้านค้ามีน้อยชั้นกว่า และมีการขยายตัวไปในทิศทางที่บ้านเรือนทรุดโทรม
- บริเวณขอบด้านใน ประกอบด้วยธุรกิจหลากหลาย เช่น การค้าส่ง มีโกดังเก็บสินค้าสำรอง มีโรงงานอุตสาหกรรมเบา ร้านขายรถยนต์และบริการรถยนต์ บริการทางการแพทย์ มีที่อยู่อาศัยแบบอาคารสูงปะปนด้วย และมีสถานีปลายทางของเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองและที่ทำการของรัฐ

⁹ Horwood E. and Boyce R., Studies of the Central Business District and Urban Freeway Development. (Seattle: University of Washington Press, 1959), p.21.

- บริเวณขอบด้านนอก ประกอบด้วยอาคารสูงซึ่งเป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย และเขตเคหะชุมชน
- มีการแผ่ขยายของกิจกรรมในทางราบ กิจกรรมเหล่านี้มีที่จอดรถของผู้มาใช้บริการ การติดต่อระหว่างธุรกิจต่างๆ ในเขตขอบนอกนี้ใช้รถยนต์เป็นส่วนใหญ่
- กิจกรรมในเขตนี้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับเขตศูนย์กลาง และกับเขตรอบนอกออกไป

2.2.2 รูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมภายในเมือง

การใช้ที่ดินเพื่อการค้าหรือย่านการค้า เป็นประเภทหนึ่งของการใช้ที่ดินในตัวเมือง มีพื้นที่ไม่มากนักในตัวเมือง แต่มีความสำคัญเพราะเป็นพื้นที่เปรียบเสมือนใจกลางของเมืองปัจจุบัน และพื้นที่ที่ให้เป็นย่านกลางของชุมชนโดยรอบตัวเมือง

F. STUART CHAPIN JR.¹⁰ ได้ศึกษาถึงย่านการค้า (Commercial Land Use) ว่ามีพื้นที่โดยเฉลี่ยประมาณ 2 - 5 % ของพื้นที่ชุมชน มักจะอยู่ในบริเวณที่ดินราคาสูง ค่าเช่าที่ดินและอาคารจะแพง มีการคมนาคมสะดวก และมีบริการสาธารณะ การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมควรอยู่ใกล้กับเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น มีที่ตั้งใกล้กับถนนสายประธานสองสายที่ผ่านย่านการค้า มีที่จอดรถเพียงพอและมีที่สำหรับร้านค้าอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งมีร้านอาหารสิ่งบันเทิงต่างๆ มีสาขาของธุรกิจและบริการทางการเงินเพียงพอ สำหรับย่านการค้าส่ง ควรอยู่ในบริเวณที่มีระบบคมนาคมเข้าถึงสะดวก โดยควรมีพื้นที่ด้านหน้าติดกับถนนสายหลัก และมีทางเข้าถึงทางรถไฟได้สะดวกพอสมควร

¹¹การใช้ที่ดินย่านการค้าในเมือง มีเพียง 3.7% ของพื้นที่เมืองเท่านั้น และควรจะถูกจัดรวมกันเป็นกลุ่มเดียว หรือกระจายตัวไปในบริเวณต่างๆของเมือง ซึ่งการใช้ที่ดินในเชิงพาณิชยกรรม จะครอบคลุมพื้นที่เมืองน้อย แต่จัดเป็นประเภทการใช้ที่ดินที่ให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และมักตั้งอยู่ตรงจุดหรือบริเวณที่เข้าถึงสะดวกที่สุด เพราะสะดวกสำหรับผู้ที่มีรถยนต์และผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนในระบบต่างๆ และยังสะดวกในการติดต่อกับแหล่งขายปลีก ขายส่ง ตลอดจนสถานประกอบการค้าและบริการ ที่พึ่งพาอาศัยกันอีกด้วย

โดยย่านธุรกิจการค้าจะเป็นที่รวมของสินค้าและบริการต่างๆ เพื่อบริการแก่ประชาชนโดยรอบ ซึ่งตำแหน่งของธุรกิจการค้ามักจะมีที่เหมาะสมในแง่ที่เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคม

¹⁰ F. STUART CHAPIN JR., *Urban Land use Planning* (Illinose: University of Illinose press, 1972), pp.370 – 375.

¹¹ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, *ภูมิศาสตร์เมือง* (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527), หน้า108.

ทำให้ง่ายต่อการเข้าถึงและเป็นบริเวณที่ประชากรมีการสัญจรอย่างหนาแน่น ซึ่งจะช่วยเอื้ออำนวยต่อการประกอบกิจการค้าขาย โดยทั่วไปแล้วทำเลที่ตั้งที่มีความเหมาะสมดังกล่าวนี้จะมีราคาที่ดินในอัตราที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและบริการจึงยอมรับเงื่อนไขในเรื่องค่าเช่าที่ดินดังกล่าว เพื่อแลกกับที่ตั้งที่เหมาะสมและสามารถให้กำไรได้สูงสุด

ประพันธ์ เศวตนันท์¹² ได้กล่าวถึงหลักการใช้ที่ดินทางการค้าว่า ผลกำไรทางการค้าขึ้นขึ้นอยู่กับความใกล้ไกลกับตลาดจำหน่ายร้านค้าปลีก ธนาคาร บริษัทโฆษณา สำนักงานใหญ่ของบริษัทต่างๆ และที่ทำการของรัฐบาล จะสามารถได้ผลกำไรหรือมีประสิทธิภาพมากที่สุดถ้าตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางที่ดีที่มีประชาชนอยู่อย่างหนาแน่น การตั้งที่อยู่ห่างไกลออกไปจากตลาดจะทำให้ปริมาณการขายหรือการติดต่อน้อยลงไปด้วยโดยปริยาย เหตุผลง่ายๆ คือการตั้งที่ทำการในใจกลางเมืองนั้นมีประชาชนเดินทางสัญจรผ่านไปมามากมาย และถึงแม้ว่าการใช้ที่ดินทางการค้าภายในเมืองจะมีน้อย คือ เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 5 ของพื้นที่ในเขตชุมชนทั้งหมด แต่กิจกรรมทางด้านการค้ามีบทบาทสำคัญต่อความเจริญของเมืองมากที่สุดเพราะเป็นกิจกรรมที่มีแรงงานมากเฉลี่ยเกิน 40% ของแรงงานทั้งหมด

M. J. Proudfoot¹³ ได้ศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างทางการค้าปลีกของเมือง Philadelphia และได้จำแนกประเภทโครงสร้างการค้าปลีกออกเป็น 5 ประเภทดังนี้

1. เขตย่านการค้ากลาง (central business district) หรือ ต่อมารู้จักกันในนามดาวน์ทาวน์ (Downtown) นับเป็นหัวใจของกิจการค้าภายในเมืองหนึ่งๆ เป็นศูนย์กลางของห้างร้านและธุรกิจบริการมากกว่าส่วนอื่นของเมือง อาจสังเกตศูนย์กลางของกิจการดังกล่าวได้โดยการค้นหาอาคารสูงๆ หลายชั้น เป็นสถานประกอบการของห้างใหญ่ๆ ดีพาร์ตเมนต์ สโตร์ ร้านขายเสื้อผ้า รองเท้า ชายหญิง ร้านเพชรพลอย ร้านอาหาร โรงแรมและกิจการอื่นๆ ส่วนบริการต่างๆ มักอยู่ในอาคารสูงๆ

เขตใจกลางย่านการค้าสามารถดึงดูดลูกค้าได้ทั่วเมืองทั้งใกล้และไกล นอกจากจะเป็นลูกค้าแล้วบุคคลเหล่านี้ยังเป็นแรงงานที่สำคัญของเขตนี้ด้วย ปริมาณการขายในเขตนี้จึงสูงกว่าเขตอื่นๆ ภายในเมือง ทั้งนี้เพราะบริเวณนี้เป็นจุดที่เข้าถึงสะดวกที่สุด เขตนี้จึงเป็นที่รวมของการคมนาคมขนส่งทุกชนิด ตั้งแต่คนเดินเท้า รถยนต์ส่วนบุคคล รถราง รถไฟหรือการขนส่งมวลชนทุกแบบ ใจกลางของย่านการค้า หรือ CBD มีลักษณะพิเศษ คือ ประชากรหนาแน่นในตอนกลางวัน พอดตกกลางคืน จำนวนประชากรลดลงมาก เพราะเขตนี้มิได้เป็นที่อยู่อาศัย

¹² ประพันธ์ เศวตนันท์, เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ดวงกมล, 2520), หน้า 38-59.

¹³ Proudfoot M. J., "City Retail Structure," *Economic Geography* 13 (January 1937): pp.18-34.

2. เขตการค้ารอบนอก (outlying business center) นับเป็นส่วนจำลองของเขต CBD สถานประกอบการจะรวมตัวกันอยู่เป็นแถบๆ และทำธุรกิจการค้าได้มาก แต่เป็นรองกว่าเขตชั้นใน คือ CBD เขตนี้ไม่สามารถดึงดูดลูกค้าได้ทั่วเมือง แต่ก็สามารถดึงดูดลูกค้าจากระยะทางไกลๆ เพราะบุคคลเหล่านั้นยึดเอาถนนสายสำคัญเป็นเส้นทางคมนาคม

3. ย่านธุรกิจสำคัญ (principal business thoroughfare) มักตั้งอยู่บนถนนสำคัญและเป็นย่านธุรกิจของแถบหนึ่งของเมือง มีถนนกว้างพอที่จะจอดรถได้ จำนวนสินค้าที่ขายประกอบด้วยสินค้าทั่วไป ส่วนมากอาศัยลูกค้าที่มาโดยรถส่วนตัว หรือรถประจำทาง

4. ถนนธุรกิจในละแวก (neighborhood business street) จัดเป็นเขตการค้าในละแวกหรือย่านหนึ่งของเมือง และดึงดูดลูกค้าทุกระดับที่อาศัยอยู่ในละแวกนั้น ภายในรัศมีเดินเท้าจึงเสนอสินค้าที่มีระดับทรงตัว (threshold) ต่ำ เช่น ร้านขายของชำ ตลาดเนื้อ ผลไม้ ผักและสินค้าจำเป็นอื่นๆ บางครั้งร้านค้าอาจแผ่เข้าไปในเขตที่อยู่อาศัยก็ได้

5. กลุ่มร้านค้าโดดๆ (isolated store cluster) นับเป็นร้านค้าและบริการที่มีความสำคัญน้อยที่สุดภายในเมืองหนึ่งๆ มีร้านที่ตั้งอยู่ห่างกันและกันอยู่ 2-3 ร้าน ตามมุมถนนในเขตรอบๆ เมือง สำหรับบริการแก่ผู้ที่อยู่ห่างไกลเมือง

เสน่ห์ ญาณสาร¹⁴ กล่าวว่า ที่ดินที่ใช้เพื่อการค้า หมายถึง พื้นที่ที่ใช้สำหรับการขายสินค้าและบริการประเภทต่างๆ ที่ดินประเภทนี้ครอบคลุมพื้นที่ส่วนน้อยของเมือง คือ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณร้อยละ 4-5 ของพื้นที่ทั้งหมดของเมือง แต่ผลกระทบหรืออิทธิพลของการใช้ที่ดินประเภทนี้ ถ้าพิจารณาทางด้านกรจางงานและปริมาณการขายแล้วจะสูงมาก ที่ดินที่ใช้เพื่อการค้าและบริการประกอบด้วยที่ดินและทรัพย์สินสิ่งปลูกสร้างที่มีราคาสูง และพบมากบริเวณใจกลางเมืองที่มีราคาที่ดินสูง เช่น เขตธุรกิจการค้ากลาง (CBD) บริเวณศูนย์กลางการค้าในตัวเมืองและแถบชานเมือง เขตการค้าสองฟากถนนและทางหลวง เป็นต้น และจะมีลักษณะรวมตัวกันเป็นกลุ่มก่อนมีการกระจายไม่มากนักและมีแนวคิดที่ว่า รูปแบบย่านการค้าจะมีความสัมพันธ์กับการเจริญเติบโตของเมือง และมีแนวโน้มว่ากิจกรรมประเภทเดียวกันจะรวมกลุ่มกันมากขึ้น และร้านค้าขนาดเล็กจะมีจำนวนลดน้อยลงไป ซึ่งรูปแบบย่านการค้าจะประกอบด้วยเขตธุรกิจการค้า 2 ส่วน คือ

1. เขตธุรกิจการค้าแบบดั้งเดิม (traditional sector) จะมีตลาดสดเป็นศูนย์กลาง และมีร้านค้าแบบห้องแถวอยู่รายรอบ เมื่อเมืองเจริญขึ้นส่วนที่เป็นเขตการค้าดั้งเดิมจะได้รับการพัฒนา

¹⁴ เสน่ห์ ญาณสาร, ภูมิศาสตร์เมือง, (เอกสารประกอบการสอน ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542), หน้า 235-236.

ปรับปรุง ทำให้บทบาทหน้าที่เปลี่ยนไป คือ มีกิจกรรมหรือธุรกิจใหม่ๆเพิ่มเติมเข้าไป ทำให้ร้านค้าขนาดเล็กลดจำนวนลงไป นอกจากนั้นกิจการค้าปลีกยังมีบทบาทหน้าที่เด่นในปัจจุบัน ซึ่งก่อนนั้นเขตนั้นนอกจากจะเป็นเขตการค้าปลีกแล้ว ยังเป็นเขตการค้าส่ง เขตอุตสาหกรรมและเขตที่อยู่อาศัยด้วย เขตธุรกิจการค้าดั้งเดิมนี้จะพลุกพล่าน จอแจ และมีชีวิตชีวามากในช่วงกลางวัน แต่จะเงียบเหงาในช่วงกลางคืน เขตการค้าดั้งเดิมนี้อาจให้บริการแก่ผู้คนหลายระดับ และยังให้บริการแก่คนชนบทที่เดินทางเข้ามาในเมืองด้วย

2.เขตธุรกิจการค้าสมัยใหม่ (modern sector) เขตนี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมเข้ามาในตอนหลัง นับตั้งแต่ประมาณทศวรรษ 1960 เป็นต้นมา ส่วนนี้มีรูปแบบที่ค่อนข้างจะคล้ายคลึงกับ CBD ของเมืองในซีกโลกตะวันตก คือ มีถนนหนทางกว้างขวาง ประกอบด้วย ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า อาคารจอดรถ ตลาดหุ้น ธนาคารขนาดใหญ่ โรงแรมชั้นหนึ่ง โรงภาพยนตร์ ร้านขายของที่ระลึก ไนต์คลับ ภัตตาคาร และสายการบินต่างๆ ฯลฯ อย่างไรก็ตาม ในส่วนนี้ก็ยังมีธุรกิจขนาดเล็ก และธุรกิจที่ไม่เป็นทางการปะปนอยู่ด้วย เขตการค้าแบบใหม่นี้ให้บริการส่วนใหญ่แก่ผู้ที่มีฐานะปานกลางและฐานะดี ตลอดจนนักท่องเที่ยว

ดำรงศักดิ์ ชัยสนิท (อ้างถึงใน จุมพล หมอยาดี¹⁵) ได้จำแนกรูปแบบของย่านการค้าออกเป็น 5 ประเภท โดยแบ่งตามลักษณะการเลือกทำเลที่ตั้ง คือ

1. ย่านการค้าในเมือง (Down Town Area or Central Business District) เหมาะสำหรับเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้า ร้านขายสินค้าเฉพาะอย่าง มีลูกค้าไปมาหนาแน่น มีร้านให้เลือกมากมาย

2. ย่านการค้าชั้นสอง (Secondary Shopping District) เป็นย่านการค้าที่ประชาชนหนาแน่นรองจากย่านการค้าในตัวเมือง ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในย่านการค้าชั้นสองจะขายสินค้าที่มีลักษณะเหมือนกับย่านการค้าในตัวเมืองแต่ขนาดของร้านจะเล็กลงและจะมุ่งขายสินค้าให้ประชาชนบางส่วนในเมืองเท่านั้น ย่านการค้าลักษณะนี้จะต้องตั้งอยู่บนทำเลที่ประชาชนนิยมไปซื้อสินค้ามากพอสมควรและมักมีตลาดสดขายอาหารอยู่ด้วย

3. ย่านการค้าที่ใกล้บ้านพักอาศัย หรือย่านการค้าที่อยู่ในชนบท (Neighborhood Shopping District) ตั้งอยู่ในย่านที่ประชาชนพักอาศัย โดยมุ่งที่จะขายสินค้าให้ประชาชนที่อยู่ในย่านนั้น ร้านค้าจะมีขนาดเล็ก เช่น ร้านขายของเบ็ดเตล็ด ร้านขายของชำ ร้านกาแฟ

¹⁵ จุมพล หมอยาดี, “ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้า บริการ ในเขตเทศบาลชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 17.

4. ย่านการค้าตามแนวถนน (String Streets) ลักษณะจะเป็นย่านการค้าที่มีร้านค้าที่เชื่อมไปสู่ตัวเมือง มุ่งที่จะขายสินค้าให้แก่ลูกค้าที่เดินทางผ่านไปมา ได้แก่ ร้านอาหาร ร้านผลไม้ ปูนน้ำมัน เป็นต้น

5. ศูนย์การค้า (Planned Shopping Center) มักตั้งอยู่ในย่านการค้าในเมือง ประกอบไปด้วยห้างสรรพสินค้า ร้านขายสินค้าเฉพาะอย่าง ที่พักผ่อนหย่อนใจ โรงภาพยนตร์ ที่รวมของสินค้าและบริการทุกชนิด อำนวยความสะดวกแก่ผู้ซื้อในเรื่องสถานที่จอดรถและบริการทุกชนิด

2.2.3 รูปแบบที่ตั้ง และการขยายตัวของกิจกรรมทางการค้า

F. Stuart Chapin JR.¹⁶ ได้ศึกษาถึงย่านการค้า กล่าวว่า พื้นที่โดยเฉลี่ยประมาณ 2-4% ของพื้นที่ชุมชน มักจะอยู่ในบริเวณราคาที่ดินสูง ค่าเช่าที่ดินและอาคารจะแพง มีการคมนาคมสะดวกและมีบริการสาธารณะ การกำหนดที่ตั้งควรมีส่วนประกอบดังนี้ คือ

- (1) สามารถติดต่อได้ง่าย และมีถนนกว้างพอที่จะใช้รถยนต์ต่างๆได้สะดวก
- (2) มีที่จอดรถพอเพียง มีการติดต่อได้สะดวกโดยรถเมล์
- (3) มีการติดต่อกับบริเวณอื่นๆ เพื่อบริการลูกค้าและลูกจ้างที่ทำงานในย่านการค้าได้สะดวก
- (4) อยู่ในบริเวณที่มีสถาบันการเงิน มีการประกอบอาชีพการค้า มีการบริการด้านต่างๆ มีบริการสาธารณะพร้อมมูล เพื่อบริการย่านการค้า

(5) มีความลาดเอียงไม่ควรเกิน 5% สามารถปรับระดับโดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

(6) อยู่บนที่สูง ซึ่งสามารถทำการระบายน้ำไหลโครกได้ดี

จุฑาภรณ์ สุวรรณเพชร¹⁷ กล่าวไว้เกี่ยวกับลักษณะการเกิดย่านการค้าว่า ไม่ว่าจะย่านที่พักอาศัยจะไปอยู่ ณ ที่ใด การค้าจะต้องขยายตัวตามออกไปเสมอ ส่วนใหญ่ย่านการค้าจะเกิดขึ้น ณ

- (1) ศูนย์กลางชุมชน
- (2) ตรงถนนสายหลักตัดกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและความปลอดภัย
- (3) เกิดขึ้น 2 ฝั่งถนนสายหลัก และขยายตัวตามถนนออกไปเรื่อยๆ ทำให้เกิดปัญหา

¹⁶ F. STUART CHAPIN JR., *Urban Landuse Planning*, (Illinose: University of Illinose press, 1965), P.280.

¹⁷ จุฑาภรณ์ สุวรรณเพชร, “ผลกระทบของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ชานเมืองต่อการใช้ที่ดินและการจราจรบริเวณใกล้เคียง : กรณีศึกษาเซ็นทรัลพลาซ่า,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า22.

การจราจรคับคั่ง เป็นอันตรายจากยานพาหนะที่ใช้ถนน ลดประสิทธิภาพของถนน และทำให้การขนส่งล่าช้า เป็นต้น

รูปแบบที่ตั้งของการค้าและบริการพบได้ 2 รูปแบบ คือ

(1) แบบแผนกระจายตัว (Dispersed Pattern) แบบแผนนี้เกิดขึ้นเพราะความจำเป็นที่ต้องอยู่ห่างกัน ด้วยเหตุผลว่า

- กิจกรรมทางการค้า / บริการ ต้องใช้ทรัพยากรที่หายาก ขาดแคลน เป็นทรัพยากรที่มีในท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่ง จึงต้องกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ที่มีทรัพยากรหรือวัตถุดิบที่ต้องใช้
- กิจกรรมทางการค้า / บริการนั้นมีความจำเป็น ที่ต้องอยู่ใกล้ตลาด และตลาดผู้บริโภคกระจายกันออกไป เพราะฉะนั้นกิจกรรมทางการค้าประเภทที่ต้องกระจายกันไปตามที่ตั้งต่างๆ ซึ่งมีประชาชนอยู่มากๆ อาทิ ร้านขายของชำ จะไม่พยายามตั้งร้านให้อยู่ใกล้กับร้านอื่นๆ จะทำให้ลูกค้าน้อยลงไป เพราะลูกค้าจะเลือกใช้บริการร้านที่อยู่ใกล้ที่สุด

สามารถสรุปได้ว่ารูปแบบกระจายตัว แต่หน่วยกิจกรรมจะอยู่ห่างกันเพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขันระหว่างกัน โดยมีสาเหตุที่ต้องตั้งห่างกัน เนื่องจากมีการแข่งขันเพื่อแย่งปัจจัยในการผลิตที่มีอยู่จำกัด อีกสาเหตุมาจากกิจกรรมนั้นเป็นกิจการที่ต้องอาศัยกลุ่มลูกค้า จากการที่ลูกค้ากระจายตัวออกไป ทำให้กิจการต้องกระจายตัวตามไปด้วย

นอกจากนั้นยังพบว่า การกระจายตัวของธุรกิจการค้า จะอยู่ในลักษณะที่เป็นแถบยาวไปตามเส้นทางคมนาคม (Ribbon) โดยธุรกิจการค้าจะคำนึงถึงการเข้าถึง (Accessibility) จากภายนอกเป็นสำคัญ ซึ่งร้านค้าที่มีรูปแบบที่ตั้งแบบกระจายตัว จะได้แก่ ร้านค้าตามถนนหลวง (ร้านค้าแบบนี้จะไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า) , ร้านค้าตามถนนภายในเมือง , ร้านค้าตามถนนชานเมือง

(2) แบบแผนกระจุกตัว (Clustered Pattern) ซึ่งแบบแผนนี้จะแตกต่างจากแบบแรกโดยสิ้นเชิง กิจกรรมประเภทนี้จะต้องตั้งอยู่ใกล้ตลาด และปรากฏว่าตลาดผู้บริโภคมารวมกันอยู่ไม่กี่แห่ง เช่น กิจกรรมบางอย่างน่าจะต้องมีการแข่งขันกันมากแต่กลับต้องอยู่ใกล้กัน เช่น บริษัทที่มีสาขาหลายแห่งเป็นร้านค้าปลีกจะพยายามตั้งสาขาสัก 1 แห่งให้ใกล้กับบริษัทคู่แข่งให้มากที่สุด หรือตั้งห้องแสดงสินค้าประเภทเดียวกันบนถนนสายเดียวกัน ในบางครั้งกินความไปถึงศูนย์กลางทางการเงิน แหล่งเที่ยวเตร่ในเวลากลางคืน สถานที่ราชการ แหล่งซื้อขายของคนชั้นสูง เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้มักตั้งในเขตเดียวกันหรือใกล้ๆกัน ลักษณะการรวมตัวกันของกิจกรรมดังกล่าวเป็นเพราะว่าแต่ละบริษัท ห้างร้าน เห็นว่าที่ตั้งนั้นเป็นประโยชน์กับตน เพราะมีบริษัทห้างร้านอื่นมารวมกันอยู่มากแล้ว

2.2.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

สุวิทย์ เปี้ยผ่อง¹⁸ ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม 5 ประการ ดังต่อไปนี้

- (1) พฤติกรรมของผู้ซื้อสินค้า
- (2) ทางเดินเท้าของผู้ซื้อสินค้า จากกฎของ “Rule of Thumb” กล่าวว่า “ ยิ่งมีทางสัญจรทางเท้ามากเท่าใด ก็ยิ่งจะมีธุรกิจการค้ามากขึ้นเท่านั้น “ นอกจากนี้พิจารณาถึงทางเดินเท้าแล้ว ยังต้องศึกษาถึง

2.1) จำนวนของผู้สัญจร

2.2) เพศ และช่วงอายุของผู้สัญจร

2.3) ช่วงเวลาที่มีการสัญจร

- (3) ทำเลของพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับพาณิชยกรรมในรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้พื้นที่เกิดการประหยัดจากการกระจุกตัว

(4) ความสามารถในการเข้าถึงได้สะดวก โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง

- (5) ลักษณะของสภาพแวดล้อม ลักษณะของสภาพแวดล้อมที่ดีจะนำมาสู่ความน่าสนใจและดึงดูดในการเดินจับจ่ายซื้อสินค้า

นอกจากนี้ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พิจารณาได้ดังนี้¹⁹

- (1) ปัจจัยด้านกายภาพ ซึ่งประกอบไปด้วย

- ระบบการคมนาคม มีความสำคัญโดยเป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจ เป็นตัวนำ อาหาร วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตอื่นๆ มาสู่เมือง และกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินด้วย เช่น การปรากฏของห้องแถวหรืออาคารขายสินค้า และบริการ ให้แก่ผู้ที่สัญจรไปมาหลังจากที่มีการตัดถนนขึ้นใหม่

- ระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็น ได้แก่ ถนน ไฟฟ้า ประปา การสื่อสาร และโทรคมนาคม การขนส่ง ฯลฯ จะเห็นได้ว่าพื้นที่ใดในเขตเมือง ที่มีความพร้อมในด้านเครือข่ายสาธารณูปโภคสูง พื้นที่นั้นจะมั่งคั่งไปด้วยธุรกิจต่างๆ

- ประเภทที่ดินในบริเวณข้างเคียง ซึ่งการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทจะส่งเสริมหรือ

¹⁸ สุวิทย์ เปี้ยผ่อง, การค้าส่งและการค้าปลีก (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์การศาสนา, 2535), หน้า 71-73.

¹⁹ กิจฐเขต ไกรवास, “อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), หน้า 21-25.

เป็นอุปสรรคซึ่งกันและกัน โดยทั่วไปแล้วผู้ประกอบการจะเลือกตั้งร้านค้าอยู่ในบริเวณที่มีการใช้ที่ดินที่จะส่งเสริมหรือเอื้อโอกาสทางการค้า

- ความสะดวกในการเข้าถึง จะหมายถึงความสะดวกในการเดินทาง มอเตอร์ไซด์ รถยนต์ เป็นต้น ถ้าร้านค้าสามารถเข้าถึงได้มากกว่าจะถือว่ามีสามารถในการเข้าถึงสูง ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับ วิธีการที่จะเข้าสู่ร้านค้า , เส้นทางเดินทางโดยสาธารณะ , ความใกล้ไกลจากถนนสายหลักของเมือง , ความกว้างของช่องทางจราจร , ขนาดพื้นที่จอดรถ ทิศทางของถนนที่เข้าสู่ร้านค้า ความคล่องตัวบนผิวจราจร และสภาพพื้นผิวจราจร เป็นต้น

(2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ จะประกอบไปด้วย

- ราคาที่ดิน การเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดิน จะชี้ให้เห็นถึงสภาพการพัฒนาและแนวโน้มการที่ดินในพื้นที่นั้น

- ค่าเช่า โดยทั่วไปร้านค้าต้องการจ่ายค่าเช่าที่ถูกๆ ซึ่งค่าเช่าของแต่ละร้านจะแตกต่างกันไปมากน้อยขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของร้านนั้น ทำเลที่ดี จะมีราคาค่าเช่าที่ค่อนข้างสูง

- เงินลงทุน ผู้ประกอบการที่มีเงินลงทุนมากย่อมมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสูง เช่น ลงทุนซื้อที่ดินเป็นศูนย์การค้า , คอนโดมิเนียม เป็นต้น

- ผลตอบแทนและผลประโยชน์ที่ได้รับ

- ความเกี่ยวข้องกันเชิงแข่งขันหรือส่งเสริมกัน

(3) ปัจจัยด้านสังคม

- ประชากร (ลูกค้า) จำนวนประชากร การเพิ่มโดยธรรมชาติ และการอพยพจะเป็นปัจจัยที่มีผลกับที่ตั้งของกิจกรรมทางการค้า เพราะพื้นที่ที่ประชากรมากจะเอื้อโอกาสในการทำการค้าได้มากกว่า

- ลักษณะประชากร จะมีส่วนสำคัญต่อการประกอบกิจกรรมทางการค้า เช่น ทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้มหาวิทยาลัย จะเอื้อโอกาสในการขายสินค้าและบริการให้กับนักศึกษา

- ความปลอดภัย ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องคำนึงถึงโดยมุ่งไปที่ความปลอดภัยจากผู้ร้ายเป็นสำคัญ

2.2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับตลาดและศูนย์การค้า

เกียรติ จิวะกุล และคณะ (2525)²⁰ ได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับตลาด หมายถึง สถานที่แห่งใดแห่งหนึ่ง หรือหลายสถานที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กัน ในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง มีทำเลเหมาะสมเป็น

²⁰ เกียรติ จิวะกุลและคณะ, ตลาดในกรุงเทพมหานคร: การขยายตัวและพัฒนาการ (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), หน้า1.

องค์ประกอบของพื้นที่ชุมชน ในด้านเป็นย่านศูนย์กลาง (Central Place) มีหน้าที่ใช้สอยเพื่อการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการเป็นประจำ เป็นเรื่องทางเศรษฐกิจ การทำมาหากิน และจับจ่ายใช้สอยของประชาชนในพื้นที่ชุมชนหนึ่ง ตลาดยังมีฐานะเป็นส่วนหนึ่งของสังคม เป็นแหล่งแลกเปลี่ยนข่าวสาร ความรู้ความคิดต่างๆ เนื่องจากเป็นสถานที่แห่งเดียวที่ประชาชนแทบทุกชั้นมีส่วนร่วมในการใช้สอย

นอกจากนี้ ยังได้จัดลำดับตลาดตามลักษณะของสินค้า กิจกรรมการค้า และขนาดของชุมชนดังนี้

1. ตลาดระดับชุมชนขนาดเล็ก ได้แก่ ตลาดหน้าปากซอย ขายสินค้าอุปโภคบริโภค จำนวนน้อยแต่มาชนิด เป็นสินค้าที่อยู่ใกล้บ้าน เช่น น้ำแข็ง บุหรี่ ถ่าน ขนมครก กาแฟ เป็นลักษณะตลาดปรับตัวตามบ้านเหมาะแก่การเดินทางไปจับจ่ายได้ดี

2. ตลาดระดับกลุ่มชุมชน ริมนนสานสำคัญ ได้แก่ อาคารตลาดสด ตึกแถวอาคารพาณิชย์ หาบเร่แผงลอย สินค้าและบริการเริ่มหลากหลายเฉพาะเจาะจง เช่น ขายผักชนิดเป็นมัด-กอง มีสุขภัณฑ์ เฟอร์นิเจอร์ แก๊ส เครื่องใช้ไฟฟ้าพื้นฐาน ยารักษาโรค อาหาร โรงหนัง อยู่บนถนนสายหลัก ผู้คนผ่านไปมาประจำ

3. ตลาดสี่มุมเมือง เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการขนาดใหญ่เด่นชัด รับหน้าที่เป็นศูนย์กลางของพื้นที่เมืองใหญ่แบ่ง เป็นส่วน เป็นทิศทาง ประกอบด้วย ตลาดสดหลายๆ ตลาด ตึกแถว อาคารพาณิชย์เป็นร้อยๆ ห้อง หาบเร่แผงลอย กิจกรรมค้าผลิตและบริการจาก หลากหลาย เฉพาะอย่างมากขึ้น และอาจรับหน้าที่เฉพาะตัวเกาะกลุ่มกันไปเป็นย่าน เช่น ร้านตัดเย็บเสื้อผ้า รองเท้า ย่านเครื่องใช้ไฟฟ้า รวมอยู่ใกล้กันเป็นกลุ่ม ฯลฯ และยังมีกิจการการค้าเฉพาะตัวอย่าง มากปรากฏให้เห็น เช่น ร้านทอง โรงรับจำนำ คลินิกเฉพาะโรค โรงพยาบาลเอกชน ยากแก่การชี้กำหนดว่าของเขตอยู่ตรงไหน

ฉัตรชัย พงษ์ประยูร (2527)²¹ ได้ลำดับเขตการค้าที่เลยจาก CBD ใหญ่ของเมือง ออกไปมีลักษณะเป็น 3 ลักษณะ คือ

1. ศูนย์การค้าแบบมีศูนย์กลาง คือบริเวณที่รวมกลุ่มร้านค้าและบริการต่างๆ กลายเป็น ศูนย์การค้าขึ้นมา ส่วนมากพบตามสี่แยกสำคัญๆ ภายในเมืองอันเป็นทางผ่านที่สำคัญ จึงมีทำเล อันเป็นจุดที่เข้าถึงสะดวก และมักจะสัมพันธ์กับทำเลอันที่ดินมีราคาแพงที่สุด โดยเรียงลำดับศักยภาพ จากต่ำไปสูงดังนี้

²¹ ฉัตรชัย พงษ์ประยูร, ภูมิศาสตร์เมือง (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527), หน้า 113-

1.1 กลุ่มร้านค้าย่อย (Isolated Store Clusters) ร้านค้าตามริมถนน นับเป็นกลุ่มร้านค้าที่ปรากฏทั่วไปภายในเมืองหนึ่งๆ มักจะปะปนอยู่ในย่านที่อยู่อาศัยเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าที่อยู่ในรัศมี 2-3 บล็อก มักประกอบด้วยธุรกิจ 3-4 อย่าง ซึ่งมีระดับคึกคักน้อยที่สุด เช่น ร้านขายของจิปาถะ ร้านขายของชำอาจรวมกับ ร้านดริสโตรี่ (ในอเมริกาไม่ได้ ขายยาอย่างเดียว แต่รวมสิ่งอื่นๆ ด้วย เช่น ของใช้ในห้องน้ำ หนังสือพิมพ์ และมุมขายเครื่องดื่ม)

1.2 ศูนย์การค้าของละแวก (Neighborhood Centers) เป็นการรวมกลุ่มร้านค้าที่ขายของจิปาถะ แต่มีระดับทรงตัวสูงขึ้น คือเสนอขายสิ่งจำเป็นต่างๆ แก่ลูกค้าที่อาศัยอยู่ในละแวกต่างๆ ของเมือง ร้านขายของชำ ซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดเล็ก ร้านขายขนมปัง ร้านซักรีดซักแห้ง ร้านตัดผม ร้านเสริมสวย และร้านอาหารขนาดเล็ก

กลุ่มการค้าที่สูงกว่าระดับนี้ จะเพิ่มสินค้าประเภทถาวรเข้าไป นอกเหนือจากสินค้าจิปาถะในระดับต่ำที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้ยังเสนอบริการส่วนบุคคลและบริการอาชีพอีกหลายอย่าง

1.3 ศูนย์การค้าของชุมชน (Community Centers) ประกอบด้วย ร้านเสนอขายสินค้านานาชนิด เช่น เสื้อผ้า เครื่องเรือน เครื่องใช้ภายในบ้าน ร้านดอกไม้ ร้านเครื่องประดับ เพชรพลอย ร้านตัวแทนบ้านจัดสรรที่ดิน เงินกู้ และบางแห่งมีโปรษณีย์สาขา โรงภาพยนตร์ ธนาคาร และร้านบริการต่างๆ

1.4 ศูนย์การค้าของภูมิภาค (Regional Centers) ชนิดของร้านค้าและธุรกิจ คล้อยลงในร้านย่านชุมชน แต่มีจำนวนมากขึ้น เพราะบริการสำหรับลูกค้าในเขตกว้าง และธุรกิจต่างๆ เหล่านี้ต้องเน้นทางด้านพิเศษต่างๆ เช่นคุณภาพ แบบนำเสนอ เป็นต้น เช่น ดีพาร์ตเมนต์สโตร์ ร้านรองเท้า ร้านถ้านรูป ร้านเครื่องกีฬา ร้านสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น เครื่องดนตรี บริการอาชีพต่างๆ

2. ศูนย์การค้าแบบเกาะตัวตามแนวถนน

ศูนย์การค้าแบบเกาะตัวตามแนวถนนหรือแบบริบบอน จัดเป็นศูนย์การค้าแบบที่สองภายในเมืองที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพราะปรากฏอยู่ตามเส้นทางสายสำคัญๆ ธุรกิจเหล่านี้ไม่ต้องการทำเลในใจกลางเมืองแต่ยึดเอาการเข้าถึงเป็นใหญ่ จึงเป็นธุรกิจที่ปรากฏตามถนนหลายสายภายในเมือง

2.1 ร้านค้าตามถนนหลวง มักเกิดขึ้นเป็นแนวยาวไปตามถนนสายหลัก โดยมุ่งที่จะบริการผู้เดินทางโดยเฉพาะ ยิ่งมีรถยนต์ผ่านมากธุรกิจก็ยิ่งดีขึ้นเท่านั้น การขยายตัวของร้านเป็นไปตามธรรมชาติมิได้มีการวางแผนล่วงหน้า ธุรกิจที่เจริญในเขตนี้มีปั้มน้ำมันและบริการร้านอาหาร โรงหนังกลางแจ้ง ร้านขายไอศกรีม โมเต็ล ร้านขายผัก-ผลไม้ ร้านเหล่านี้มิได้พึ่งพากันในเชิงบทบาทหน้าที่ของแต่ละกิจการส่วนมากบริการแก่ลูกค้าที่ผ่านผ่านไปเพียงครั้งเดียว

2.2 ร้านค้าตามถนนสายสำคัญ ประกอบด้วยกิจการต่างๆ ที่บริการแก่ชาวเมืองตามถนนสายสำคัญภายในเมืองเอง ธุรกิจประกอบด้วย ร้านซ่อมรถยนต์ ร้านเครื่องเรือน ร้านเครื่องใช้ภายในบ้าน ร้านขายอุปกรณ์สำนักงาน ร้านขายไม้ ขายแก๊ส ร้านเครื่องไฟฟ้า ที่วิ-วิทยุ เป็นต้น ส่วนมากเป็นบริการที่ต้องใช้เนื้อที่มาก และส่วนมากเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการบ่อย ดังนั้นทำเลที่ตั้งของกิจการแบบนี้ต้องเข้าถึงสะดวกสำหรับลูกค้าเป็นจำนวนมาก

2.3 ร้านค้าตามถนนเล็กๆ นับเป็นย่านการค้าที่เก่าแก่ของเมืองในทวีปอเมริกาเหนือจัดเป็นริบบอน เพราะรูปแบบของร้านรวมกันอยู่ตามถนนเล็กๆ เป็นบริการขั้นต่ำสุด ธุรกิจส่วนมากเป็นร้านของชำ ดรักสโตรร้านซักรีด ร้านเสริมสวย ร้านตัดผม ส่วนมากบริการแก่ผู้คนที่อยู่ใกล้ๆ

2.4 ร้านค้าตามถนนชานเมือง จัดเป็นศูนย์การค้าที่เพิ่งเกิดในระยะหลังสงครามโลกครั้งที่สอง มักอยู่ตามถนนตัดใหม่รอบเมืองโดยทั่วไปตามชานเมืองที่เกิดใหม่ หน้าที่ของร้านค้าต่างๆ เหล่านี้มีไว้เพื่อบริการลูกค้าในเขตชานเมือง ชนิดของสินค้าก็เหมือนกับที่อยู่ตามถนนสายสำคัญ ส่วนมากเป็นแบบ Drive-In คือทำธุระโดยไม่ต้องลงจากรถ

3. ย่านธุรกิจพิเศษต่างๆ

ย่านธุรกิจพิเศษ (Specialized Areas) หมายถึง กลุ่มสถานประกอบการประเภทเดียวกัน หรือมีความสัมพันธ์กันในแง่ธุรกิจที่ตั้งอยู่ภายในเมืองตรงแถบไหนก็ได้ แต่มักจะอยู่ในรัศมีรอบๆ CBD และภายใน CBD เอง ส่วนมากคำนึงถึงความสะดวกของลูกค้ากลุ่มหนึ่ง ดังนั้นในบางครั้งก็ตั้งอยู่ตามถนนสายสำคัญภายในเมือง ส่วนมากเกิดขึ้นเองตามลำพัง มิได้มีการวางแผนใดๆ

ธุรกิจกลุ่มนี้มีมานานานชนิด แต่ส่วนมากในอเมริกา คือย่านขายรถยนต์ทั้งเก่าและใหม่ ร้านขายชิ้นส่วนรถยนต์ ร้านซ่อมและบริการรถยนต์ เป็นต้น ถ้าเมืองใหญ่อาจมีย่านการแพทย์ มีร้านหมอ ร้านหมอฟัน บริการการพิมพ์ ย่านขายเครื่องเรือน ร้านขายเครื่องใช้ภายในบ้าน นอกจากนี้ ยังมีร้าน Discount Store ขายของถูกและเป็นร้านเอกเทศ ไม่ใช่อยู่ในเครือร้านขนาดใหญ่ทั้งหลาย ร้านเหล่านี้ได้เปรียบทางด้านขนาดมากกว่าที่จะเป็นธุรกิจพิเศษ และทั้งไม่เกี่ยวข้องกับร้านอื่นๆ ในย่านเดียวกัน นอกจากนี้ย่านโรงพยาบาลนตรี หรือร้านขายของต่างแดน

2.3 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่าน

Anthony James Catanese ได้กล่าวว่า การวางแผนพัฒนาย่านและการวางแผนพัฒนาพื้นที่ที่มีจุดมุ่งหมายในการตอบสนองความต้องการในการวางแผนของพื้นที่เฉพาะ ซึ่งจะต้องมี

การศึกษาในเรื่องต่างๆดังต่อไปนี้(อ้างถึงใน กำพล สีกา²²)

1. สภาพแวดล้อมของพื้นที่ เช่น ขนาดพื้นที่โดยรอบที่เกี่ยวข้อง และความเกี่ยวข้อง
 2. แผนหรือรายการ เช่น ด้านการเงิน การปกครอง ความต้องการของคนในพื้นที่เกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาที่ต้องการ
 3. สภาพของพื้นที่ศึกษา สภาพภูมิศาสตร์ วิวัฒนาการ รูปแบบทางกายภาพ ฯลฯ
- ที่สามารถนำไปสู่ความเข้าใจต่อการวางแผนพัฒนา และแผนที่เสนอควรจะต้องแสดงให้เห็นถึงความต้องการการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต โครงข่ายการจราจร โครงข่ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และภูมิทัศน์แวดล้อมในอนาคต และควรจะมีที่หมายในแผนช่วง 5-10 ปี

บุคคลที่จะได้รับผลกระทบ หรือมีส่วนร่วมในการวางแผน คือ ประชากรผู้อยู่อาศัย เจ้าของที่ดิน พ่อค้าหรือเจ้าของร้านค้า และนักลงทุน ซึ่งควรจะมีการสอบถามความคิดเห็นหรือมีการประชุมเพื่อขอความเห็นในการที่จะให้บุคคลที่ได้รับผลกระทบเหล่านี้ให้ความไว้วางใจต่อแผน ซึ่งนำมาสู่การประสบความสำเร็จของแผนในอนาคต

การศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินในเมืองนั้น ส่วนหนึ่งที่จะต้องทำความเข้าใจก็คือ ลักษณะของเมือง (Character of Urban Area) ต้องศึกษาสภาพปัจจุบันของเมือง (Existing) ให้ละเอียดซึ่งความรู้ที่จะต้องค้นคว้าศึกษาและวิเคราะห์อย่างลึกซึ้งชัดเจนคือ กำเนิดของชุมชน ความเจริญเติบโตว่ามีความเป็นมาอย่างไรและทำไมถึงเจริญรุ่งเรืองได้ เพราะจะทำให้ทราบถึงสภาพลักษณะของเมืองและสามารถคาดประมาณไปถึงอนาคตได้ และเนื่องจากสภาพลักษณะของเมืองนั้นสามารถเปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้นควรศึกษาสภาพลักษณะของเมืองตั้งแต่เมืองกำเนิดจนถึงปัจจุบันและคาดการณ์สภาพลักษณะของเมืองในอนาคตได้ด้วยเพราะแผนการใช้ที่ดินที่ดีและมีความเป็นไปได้มากที่สุดจะต้องสอดคล้องกับสภาพลักษณะของเมืองนั้นๆ

การศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินว่าต้องมีข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับลักษณะที่ดิน (Land Characteristic) และกิจกรรม (Activities) บนพื้นที่ดินบริเวณที่จะวางผังข้อมูลเหล่านี้ใช้ในการวิเคราะห์รูปแบบการใช้ที่ดินที่ผ่านมาในอดีต และการใช้ที่ดินจะต้องประกอบด้วยลักษณะ (Characteristic) คุณภาพ (Quality) และรูปแบบ (Pattern) ของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพสำหรับกิจกรรมต่างๆภายในพื้นที่วางผัง นอกจากนี้การวางผังการใช้ที่ดินจะขึ้นอยู่กับ

²² กำพล สีกา, "การศึกษาเพื่อเป็นแนวทางพัฒนาย่านการค้าและบริการ : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองขอนแก่น," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 21.

1. การคาดประมาณประชากรที่เชื่อถือได้
2. การคาดประมาณเศรษฐกิจที่มีเหตุผล
3. ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินประเภทต่างๆในเมือง

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เกียรติ จิวะกุล และคณะ (2525) ได้ทำการศึกษาตลาดในกรุงเทพมหานคร โดยแสดงถึงความเป็นมาของตลาดที่สัมพันธ์กับวิวัฒนาการ การเติบโตของกรุงรัตนโกสินทร์ จนถึงการขายตัวของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน โดยพบว่า ตลาดจะมีการวิวัฒนาการไปตามการขายตัวของกาที่ตั้งถิ่นฐานจากการค้าขายโดยเรือพาย จากตลาดนัดมาเป็นตลาดที่ถาวรบริเวณริมคลองสำคัญๆ ต่อมาเมื่อถนนเริ่มมีบทบาทมากตลาดจึงมาปรากฏหนาแน่นริมถนน รูปแบบการค้าขายเปลี่ยนจากเรือเร่มาเป็นหาบเร่ แผงลอยริมถนนและแผงลอยในตลาด จากห้างร้านมาเป็นศูนย์สรรพสินค้า ตลาดสดเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เปิดโล่ง มาเป็นแผงสินค้าใต้หลังคาเดียวกัน และล้อมรอบด้วยตึกแถวที่เกิดแทรกตามถนน มีหาบเร่แผงลอยเป็นส่วนประกอบที่สำคัญ ท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงของเมือง ตลาดสดได้ปรับตัวเพื่อคงแรงดึงดูด ในหน้าที่ใช้สอยด้านศูนย์กลางทางการค้าและบริการ ตลาดที่ยังคงอยู่ได้เปลี่ยนแปลงทั้งลักษณะ ขนาด และที่มาของสินค้าบริการ ตลอดจนผู้ประกอบการค้า ลูกค้า สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ที่ชัดเจนคือเวลาของกิจกรรมได้ยืดออกไป ตลาดบางแห่งมีกิจกรรมหมุนเวียนเพื่อเสนอสินค้าบริการต่อประชาชนตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้เป็นการปรับตัว เพื่อการใช้อาคารและที่ดินให้ได้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากที่สุด แต่พัฒนาการของตลาดมีข้อจำกัดต่างกันตามสภาพทำเลที่สัมพันธ์กับลูกค้าที่มาจากชุมชนใกล้เคียง แหล่งงาน รูปแบบการเดินทาง ขนส่ง ตลอดจนความสนใจของทางราชการผู้บริหารส่วนท้องถิ่น ในด้านการให้บริการแก่ชุมชน และความสนใจของผู้ลงทุนในภาคเอกชนที่จะแข่งขันสร้างเสริมแรงดึงดูดทางเศรษฐกิจให้กับชุมชนแต่ละย่าน

ในการศึกษาตลาดในแต่ละแห่งได้ทำการสำรวจโดยพิจารณาตามประเด็นที่สำคัญดังนี้

- สภาพทางกายภาพ การคมนาคมขนส่งและการเข้าถึง
- สภาพสังคม ได้แก่ เวลาประกอบการ ของผู้ซื้อ ผู้ค้า และผู้ขนส่ง
- สินค้าและที่มา
- รูปแบบการซื้อขาย
- การใช้พื้นที่ตลาด

ในกรณีที่เป็นตลาดหลายกลุ่มรวมกันภายในย่านเดียว จะทำการสรุปลักษณะร่วมและลักษณะเฉพาะของตลาดภายในย่าน ในส่วนด้านสถาปัตยกรรมได้แสดงให้เห็นว่า ตลาดจะประกอบไปด้วยอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นตัวตลาด อาคารพาณิชย์ - พักอาศัยรอบบริเวณตลาด ส่วนประกอบอื่นๆ เช่นที่ว่าง ซึ่งเป็นส่วนรองรับตลาด ได้แก่ การจอดรถ หาบเร่ ตลาดนัดต่างๆ

วิชัย หล่อฉัตรนพคุณ (2538) ได้ศึกษาแนวทางการวางแผนพัฒนาศูนย์กลางชุมชนชานเมือง ชุมชนบางแค ผลจากการศึกษาพบว่า ศูนย์กลางชุมชนบางแค เป็นศูนย์กลางทางการค้าและบริการ เนื่องจากบทบาทการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่ง โดยมีรูปแบบของศูนย์กลางในลักษณะ Ribbon Development มีกิจกรรมการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน โดยมีแนวโน้มการเติบโตไปตามแนวยาวของถนนเพชรเกษม มีลักษณะทางเศรษฐกิจที่สำคัญคือ กิจกรรมการค้าและบริการที่หลากหลาย และมีระดับการบริการที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมพาณิชย์กรรมโดยรวม ศูนย์กลางชุมชนบางแคจัดเป็นศูนย์กลางชุมชนที่มีบทบาทและความสำคัญในระดับภูมิภาคฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ในด้านข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนามีแนวทางดังนี้

- ด้านการใช้ที่ดิน ควรควบคุมการใช้ที่ดิน จัดระเบียบและปรับปรุงพื้นที่ที่มีกิจกรรมไม่เหมาะสมกับลักษณะสภาพของพื้นที่ที่มีอยู่ โดยยึดแนวคิดที่จะส่งเสริมให้ศูนย์กลางชุมชนบางแคเป็นศูนย์กลางทางการค้า
- ด้านโครงข่ายการคมนาคม ควรมีการพัฒนาระบบจราจรควบคู่กับนโยบายการใช้ที่ดินเพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งแก่ประชาชน และเปิดพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้สามารถพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ให้มีบริการด้านการศึกษา สาธารณสุข โดยได้เสนอให้มีโรงพยาบาลของรัฐ และปรับปรุงศูนย์บริการสาธารณสุขต่างๆ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในด้านสิ่งแวดล้อมเสนอให้มีการควบคุมกิจกรรมประเภทอุตสาหกรรม เพื่อลดมลพิษ ให้มีสวนสาธารณะ ให้มีการสร้างสนามเด็กเล่น และศูนย์กีฬาเพื่อออกกำลังกาย และเน้นทางการแก่ประชาชน

สาริยา ศรีเชื้อ (2540) ได้ศึกษาถึงแนวทางการวางแผนพัฒนาย่านการค้าหลักในเขตบางกะปิ ซึ่งเป็นเขตหนึ่งในพื้นที่ชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร โดยการศึกษาพบว่า ย่านการค้าหลักในเขตบางกะปิมีอยู่ 3 แห่งคือ ย่านการค้าบางกะปิ ย่านการค้ารามคำแหง และย่านการค้าโชคชัยสี่ ย่านการค้าแต่ละแห่งจะมีวิวัฒนาการและลักษณะเฉพาะแตกต่างกันไป โดยมีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการให้แก่พื้นที่โดยรอบ ซึ่งศักยภาพและแนวโน้มในการพัฒนาย่านการค้า

นั้นจะมีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน การคมนาคมและลักษณะประชากรภายในเขตอิทธิพล และได้เสนอแนวทางการวางแผนพัฒนาย่านการค้าหลักในเขตบางกะปิ โดยให้ย่านการค้าบางกะปิ และย่านการค้ารามคำแหงเป็นศูนย์กลางระดับสูง และย่านการค้าโชคชัยสี่เป็นศูนย์กลางระดับต่ำ เพื่อให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องเหมาะสมกับวิถีชีวิตของประชาชน และสภาพพื้นที่เมือง

สุภา รุจิรกุล (2545) ได้ทำการศึกษาถึงแนวทางการฟื้นฟูศูนย์กลางเก่า กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่ จากการศึกษาค้นคว้าพัฒนาการของพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ พบว่าเคยมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและแหล่งการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรี เนื่องมาจากการก่อสร้างสะพานพุทธยอดฟ้า (พ.ศ.2475) การคมนาคมเชื่อมต่อกับย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญของฝั่งพระนครทำได้โดยสะดวก จึงทำให้เกิดการขยายตัวทางด้านธุรกิจการค้า แหล่งที่พักอาศัย และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญของฝั่งธนบุรี ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มขึ้น และเมืองมีการขยายตัวออกสู่ชานเมืองมากขึ้น ทำให้เกิดย่านพาณิชยกรรมใหม่หลายแห่งที่มีบทบาทเชื่อมโยงกับย่านวงเวียนใหญ่ โดยเฉพาะย่านบางแค จากการเกิดศูนย์การค้าขนาดใหญ่หลายแห่งในบริเวณนี้ ประกอบกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ได้แก่ การจราจรติดขัด อาคารบ้านเรือนแออัด การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า ทำให้อ่านวงเวียนใหญ่ ชบเซา และเสื่อมโทรมลง

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ ศึกษาสภาพปัญหา ตลอดจนแผนนโยบาย แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา พบว่าย่านวงเวียนใหญ่มีศักยภาพสูง จากตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ความเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงเครือข่ายถนน และโครงการศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ ซึ่งประกอบด้วย รถไฟฟ้าBTS รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถไฟความเร็วสูง ทำให้พื้นที่ศึกษามีแนวโน้มจะกลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนาดใหญ่ จะส่งผลให้ธุรกิจการค้าที่เคยชบเซาลับขยายตัว รวมทั้งมีการลงทุนมากขึ้น ทั้งนี้จำเป็นต้องปรับปรุงฟื้นฟูสภาพทางกายภาพให้สอดคล้องรับกับโครงการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยกำหนดแนวความคิดในการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ ได้แก่ แนวความคิดในการปรับปรุงการใช้ที่ดิน แนวความคิดในการปรับปรุงด้านการออกแบบและการใช้อาคาร แนวความคิดในการปรับปรุงทัศนียภาพ และแนวความคิดในการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่ง

2.5 สรุปแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาทฤษฎี และแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง พบว่าย่านการค้ามีพัฒนาการ การเปลี่ยนแปลง และการขยายตัว เป็นไปในหลายแนวทาง โดยมีปัจจัยชี้้นำที่สำคัญ คือ ทำเลที่ตั้ง การคมนาคม และการเข้าถึง โดยพิจารณาถึงแนวความคิดเกี่ยวกับย่านการค้า แนวความคิดเกี่ยวกับ

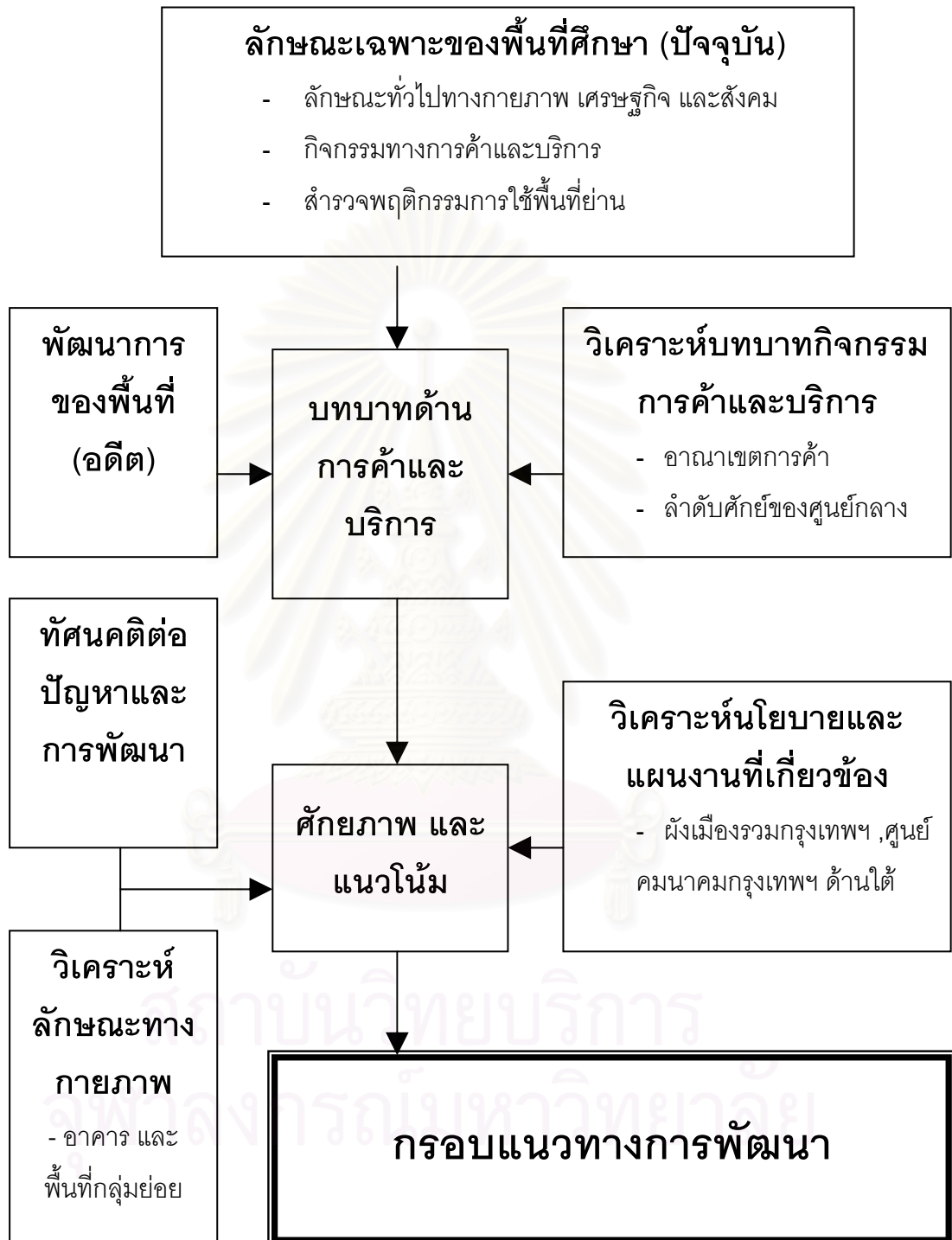
การวางแผนพัฒนาย่านการค้า เป็นแนวความคิดที่สำคัญในการศึกษา รวมทั้งยังมีแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับเมือง แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาสนับสนุน

สำหรับงานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี กรณีศึกษา : ย่านบางแค ในขั้นแรก จะทำการศึกษาถึง สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงลักษณะของย่านในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ทั้งในอดีต ปัจจุบัน เพื่อจะได้ใช้พิจารณาประกอบวางแผนพัฒนาย่านในอนาคตได้อย่างถูกต้องเพราะแผนพัฒนาที่ดีและมีความเป็นไปได้มากที่สุดจะต้องสอดคล้องกับสภาพลักษณะของย่านนั้นๆ ในขั้นที่2 จะศึกษาถึงบทบาทการค้าและบริการของย่าน โดยจะใช้แนวความคิดหลัก คือ ทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory) เพื่อวิเคราะห์ถึงระดับของบทบาทการค้าในพื้นที่ โดยพิจารณาร่วมกับแนวคิด แบบจำลองแรงโน้มถ่วง และกฎแรงดึงดูดของการค้าปลีก (Law of retail gravity) เพื่อให้ทราบถึงขอบเขตของการให้บริการ หรืออาณาเขตตลาด (Hinterland) เนื่องจากแบบจำลองทั้งสอง มีความน่าเชื่อถือ เป็นที่ยอมรับในการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าและบริการ รวมทั้งมีความชัดเจนในด้านระยะทาง ซึ่งสามารถนำไปเป็นพื้นฐานในการศึกษาขั้นต่อไป โดยในขั้นที่3 จะวิเคราะห์ศักยภาพ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลง และสภาพปัญหาของพื้นที่ เพื่อกำหนดเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านที่เหมาะสม และสามารถรองรับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากกิจกรรมการค้าของย่านได้ต่อไป

นอกจากนี้ในการศึกษาบทบาทการค้า และการวิเคราะห์ศักยภาพ จะใช้ข้อมูลสถิติจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม มาประกอบด้วย เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางพัฒนา และช่วยให้ผลของการวิจัยมีความสมบูรณ์ น่าเชื่อถือ มากยิ่งขึ้น และนำไปสู่ความสำเร็จของแผนพัฒนาที่ดีในอนาคต

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 2.1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย



บทที่ 3

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ ย่านการค้าบางแค นั้นเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง ทั้งในระดับเมือง และภูมิภาค โดยเฉพาะภาคมหานคร กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีการเจริญเติบโต อย่างรวดเร็ว และต่อเนื่องมาโดยตลอด ในบทนี้จะกล่าวถึงพัฒนาการของพื้นที่ศึกษา ทั้งในระดับมหภาค และจุลภาคที่มีความเชื่อมโยงกัน ทั้งในด้าน กายภาพ เศรษฐกิจ สังคม โดยจะเน้นรายละเอียดทางด้านกายภาพเป็นหลัก

3.1 พัฒนาการ และการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา

3.1.1 พัฒนาการของกรุงเทพมหานคร ผังธนบุรี

ในการศึกษาการพัฒนา เปลี่ยนแปลงของสภาพพื้นที่ย่านบางแค จำเป็นต้องกล่าวถึงประวัติความเป็นมา และการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพมหานคร ควบคู่กันไป โดยแบ่งการศึกษา ออกเป็นช่วงเวลา โดยใช้การเปลี่ยนแปลงของสภาพทางกายภาพ เป็นตัวกำหนดช่วงเวลาในการศึกษา สามารถแบ่งออกเป็น 4 ช่วงเวลาดังนี้

ช่วงที่ 1 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 1976 – 2394

สมัยกรุงศรีอยุธยา ถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3
เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่ย่านบางแค ยังไม่เกิดการตั้งถิ่นฐาน

ช่วงที่ 2 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 2394 – 2467

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 – รัชกาลที่ 6
เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่ย่านบางแค เริ่มมีการตั้งถิ่นฐาน

ช่วงที่ 3 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 2468 – 2529

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 7 – รัชกาลที่ 9
เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่ย่านบางแค มีบทบาทที่สำคัญด้านศูนย์กลางพาณิชยกรรมชานเมือง ของผังธนบุรี

ช่วงที่ 4 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 2530 – ปัจจุบัน

เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่ย่านบางแค ลดบทบาทความเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมชานเมืองของผังธนบุรีลง พื้นที่ประสบปัญหาต่างๆ และเริ่มเสื่อมลง

- ช่วงที่ 1 พ.ศ.1976 – 2394 พื้นที่ย่านบางแค ยังไม่เกิดการตั้งถิ่นฐาน
ช่วงปี พ.ศ.1976 – 2310 สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี

สภาพพื้นที่ของกรุงเทพมหานครในอดีต ก่อนปี พ.ศ.2310 กล่าวได้ว่า มีอาณาเขตบริเวณโดยรวมตั้งแต่เขตเมืองนนทบุรีเรื่อยลงมาจนถึงบริเวณนครเขื่อนขันธ์ (ปัจจุบันคืออำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ) โดยมีลำน้ำเจ้าพระยาเป็นแนวศูนย์กลางของพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก บริเวณดังกล่าวนี้เป็นที่เรียกกันทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติว่าบางกอก (Bangkok) ส่วนที่มาและความหมายของชื่อบางกอกนั้นมีการสันนิษฐานไว้หลายประการ ประการหนึ่งคือสถานที่แม่น้ำเจ้าพระยาไหลเป็นรูปโค้งเกือกม้า (Oxbow Lake) คดเคี้ยววนไปมาคล้ายคล้ายเกาะหลายขนาดซ้อนกันอยู่ทั่วบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะฝั่งตะวันตกเนื่องจากมีคลองมากมายอยู่ ในขณะที่ฝั่งตะวันออกเป็นแผ่นดินทะเลตมและท้องทุ่ง คำว่า “บางกอก” ในภาษาต่างประเทศสมัยโบราณมักเขียนว่า BANCOK BANGOK BANGKOK ฯลฯ หากสังเกตชื่อคำว่า “บ้าน” ในภาษาต่างประเทศจะใช้ BAN จึงเป็นเหตุผลอีกประการหนึ่งที่พอจะเชื่อถือได้ว่า คำว่าบางกอก ก็คือ บ้านโคก (BANCOK) บ้านเกาะ (BANGOK)หรือบ้านมะกอก (BANGKOK) ตามลักษณะของพื้นที่นั่นเอง

สมัยกรุงศรีอยุธยา ชุมชนที่เรียกกันว่า บางกอก เป็นชุมชนสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นชุมชนที่เชื่อว่ามีมาก่อนกรุงศรีอยุธยา หรืออย่างช้าก็มาตั้งแต่แรกสถาปนากรุงศรีอยุธยา เมื่อ พ.ศ.1893 การติดต่อค้าขายกับชาวต่างชาติกับกรุงศรีอยุธยาต้องอาศัยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ โดยมี ลำเกาจัน สลุปแขก และกำปั่นฝรั่ง ที่จะไปยังพระนครศรีอยุธยาจะต้องผ่านชุมชนบางกอก ซึ่งเป็นย่านพักสินค้าที่ดีที่สุดเพราะเส้นทางที่จะผ่านต่อไปต้องเสียเวลาเดินทางนานเนื่องจากกระยะทางไกลและแม่น้ำคดเคี้ยวมาก ยิ่งทำให้ย่านบางกอกมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น และชุมชนก็มีการขยายตัวใหญ่ขึ้นตามไปด้วย

จากการที่มีการติดต่อค้าขายกับประเทศต่างๆหลายประเทศ ซึ่งการติดต่อค้าขายในสมัยนั้นต้องอาศัยเส้นทางเดินเรือเพียงทางเดียวเท่านั้น และเส้นทางเดินเรือที่มาจากต่างประเทศจะไปกรุงศรีอยุธยาจะต้องเดินเรือในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านบางกอกขึ้นไปตามลำน้ำจนถึงอยุธยา ซึ่งในสมัยก่อนการขุดคลองลัดแม่น้ำเจ้าพระยามีความคดเคี้ยวไปมาก ทำให้การเดินทางต้องใช้เวลาอย่างมาก จนมาถึงแผ่นดินสมเด็จพระไชยราชาธิราช ทรงโปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกใหญ่ตรงส่วนที่คอดแคบที่สุด ซึ่งคลองที่ขุดปัจจุบันคือแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อยผ่านสถานีรถไฟบางกอกน้อย โรงพยาบาลศิริราช มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วังหน้า วังหลัง และวัดอรุณราชวรารามจนถึงปากคลองบางกอกใหญ่และแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมเปลี่ยนไปเป็นชื่อคลองบางกอกน้อยและคลองบางกอกใหญ่ คลองลัดดังกล่าวเรียกโดยทั่วไปว่าคลองลัดบางกอก

ภายหลังมีการขุดคลองบางกอกเสร็จในปีพ.ศ.2085 แล้ว ย่านบางกอกจึงถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง ฝั่งตะวันออก (ฝั่งพระนคร) และฝั่งตะวันตก (ฝั่งธนบุรี) โดยฝั่งตะวันออกพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ลุ่มต่ำล้นด้วยหนองบึง แต่ฝั่งตะวันตกเป็นที่ดอน

เมืองธนบุรีปรากฏชื่อครั้งแรกในกฎหมายสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ ระหว่างปี พ.ศ. 2091 – 2111 โดยมีชื่อเรียกว่า “ธนบุรีศรีมหาสมุทร” ต่อมาได้เรียกว่า “ธนบุรี” ซึ่งจัดว่าเป็นเมืองหน้าด่านของกรุงศรีอยุธยา

ช่วงปี พ.ศ. 2310 – 2325 สมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี

ในปี พ.ศ.2310 ประเทศไทยได้เสียกรุงศรีอยุธยาเป็นครั้งที่ 2 ให้แก่พม่าและต่อมาในปีเดียวกันสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (ในสมัยดำรงตำแหน่งพระยาวชิรปราการหรือเจ้าตาก) ได้กอบกู้อิสรภาพกลับคืนมาได้สำเร็จและได้เลือกเอากรุงธนบุรีเป็นราชธานี ประชาชนชาวไทยได้อัญเชิญพระยาวชิรปราการขึ้นเถลิงถวัลราชสมบัติและปราบดาภิเษกเป็นพระมหากษัตริย์ปกครองกรุงธนบุรี ทรงพระนามว่าพระบรมราชาที่ 4 แต่ประชาชนเรียกกันว่า “สมเด็จพระเจ้าตากสิน”

ในช่วงปี พ.ศ.2310 – 2325 (สมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานีและมีพระเจ้าตากสินเป็นพระมหากษัตริย์) บริเวณพื้นที่ฝั่งพระนคร (ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา) สภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่องนา ความเจริญของชุมชนมีน้อยกว่าฝั่งธนบุรี (ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา) เนื่องจากมีกรุงธนบุรีเป็นเมืองหลวง ชุมชนตั้งถิ่นฐานอยู่อย่างกระจัดกระจาย โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ในช่วงสมัยกรุงธนบุรี ภายในกำแพงพระนครธนบุรี (ฝั่งตะวันตก) มีความเจริญมากกว่าฝั่งตะวันออก โดยปรากฏชุมชนหลากหลายเชื้อชาติหนาแน่นกว่าส่วนอื่น ๆ ของเมือง (อาทิ แขก โปรตุเกส จีน ไทย ฯลฯ) เนื่องจากเป็นที่ตั้งของพระราชวัง (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของกองบัญชาการทหารเรือ พระราชวังเดิม) อาณาเขตของพระราชวังขยายออกไปจรดคลองนครบาล มีวัดในเขตพระราชฐานถึง 2 วัด คือวัดแจ้งและวัดท้ายตลาด ถัดขึ้นไปตั้งแต่เขตคลองนครบาลจนถึงคลองมอญเป็นที่ตั้งของวังเจ้านายและคุก ช่วงคลองมอญถึงวัดบางหว้าใหญ่ (วัดระฆังโฆสิตาราม) เป็นนิวาสนสถานของขุนนางผู้ใหญ่ อาทิ บ้านเจ้าพระยาจักรี (บริเวณกรมคู่มือทหารเรือ) ซึ่งต่อมาปราบดาภิเษกเป็นพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก เหนือวัดระฆังฯ ขึ้นไปจนถึงปากคลองบางกอกน้อยเป็นสุดเขตกำแพงกรุงธนบุรีฝ่ายเหนือ ส่วนภายในกำแพงฝั่งพระนครฝั่งตะวันออกมีชุมชนเบาบาง ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนและชาวญวนที่ถูกกวาดต้อนอพยพมา นอกกำแพงเมืองพระนครทั้งสองฝั่งเป็นสวนผลไม้และทะเลตม

จากการที่เมืองธนบุรีศรีมหาสมุทร ตั้งอยู่บนดินดอนตะกอนปากแม่น้ำส่งผลให้ผืนดินส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นดินเหนียวสีเทาเหมาะแก่การเพาะปลูกมาก และจากความแตกต่างใน

คุณสมบัติของดินที่เกิดจากตะกอนน้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม ซึ่งเหมาะกับพืชพันธ์ต่างๆหลายชนิด จึงทำให้กลายเป็นแหล่งที่มีพันธุ์พืชหลากหลายชนิดที่สุดแห่งหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่จะปลูกมากในฟากฝั่งตะวันตกมากกว่าฟากฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะมีคือนอยู่หนาแน่นมากกว่าและมีคลองเข้าถึงพื้นที่ทั่วทั้งเกาะมากกว่า

จากเหตุผลข้างต้นทำให้ฝั่งตะวันตก (ฝั่งธนบุรีในปัจจุบัน) ตั้งแต่สมัยธนบุรีเป็นต้นมา จึงมีการตั้งหลักแหล่งของชุมชนชาวสวนมีการขุดลำกระโดงหรือคลองส่งน้ำเล็กๆ ขนาดกว้างสองวาบ้าง สามวาบ้าง นับร้อยนับพันสายเพื่อชักน้ำไปยังสวนผัก สวนผลไม้ ซึ่งมักทำเป็นสวนยกทรงเพื่อกักน้ำจืดและกั้นน้ำเค็ม

ช่วงปี พ.ศ. 2325 – 2394 สมัยรัชกาลที่ 1 ถึง รัชกาลที่ 3

ในช่วงปี พ.ศ.2325 – 2352 สมัยกรุงเทพมหานคร เป็นราชธานี และมีพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช (รัชกาลที่ 1) ทรงขึ้นครองราชย์และเป็นปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี ได้ทรงย้ายเมืองหลวงจากกรุงธนบุรีไปยังฝั่งพระนคร

เหตุผลสำคัญในการย้ายราชธานีมายังฝั่งตะวันออก สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) เพื่อความเหมาะสมในด้านยุทธศาสตร์ กล่าวคือราชธานีใหม่มีลักษณะเป็นพื้นที่เป็นหัวแหลมโอบล้อมด้วยแม่น้ำถึง 3 ด้าน ทั้งยังมีคลองคูเมืองเดิมครั้งธนบุรีเป็นด่านป้องกันด่านแรกอยู่แล้ว ถ้าขุดคูเมืองเพื่อขึ้นอีกแนวหนึ่งก็จะสามารถป้องกันเมืองได้ดียิ่งขึ้น และเมื่อสร้างป้อมปราการรอบเมืองแล้วก็จะมีความเหมาะสมในด้านยุทธศาสตร์มากกว่า ส่วนนอกคูเมืองฝั่งตะวันออกของพระนครยังเป็นทะเลตมยากที่ข้าศึกจะบุกประชิดเมืองทางนี้
- 2) ความเหมาะสมในด้านภูมิศาสตร์ ด้วยเมืองทางฝั่งตะวันตกของกรุงธนบุรีเป็นโค้งด้านนอกของแม่น้ำที่ไหลเชี่ยวจากทางเรือ จึงทำให้ตลิ่งทรุดพังเร็วกว่าฝั่งตะวันออก
- 3) ความเหมาะสมในการพัฒนาเมืองเนื่องจากการใช้ที่ดินของฝั่งธนบุรีฝั่งตะวันตกหนาแน่นมากและเป็นชุมชนกว่า โดยเฉพาะเขตพระราชวังซึ่งขยายตัวไม่ได้เพราะถูกขนาบด้วยวัดแจ้งและวัดท้ายตลาด ในขณะที่ฝั่งตะวันออกเป็นพื้นที่ใหม่มีเพียงชุมชนชาวจีนและชาวจีนญวนเท่านั้น เมื่อโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายไปแล้วก็ได้พื้นที่กว้างใหญ่สามารถสร้างพระนครให้เป็นศูนย์กลางการปกครองเทียบเคียงกับกรุงศรีอยุธยาได้

พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชได้ทรงขนานนามว่า กรุงเทพมหานคร อมรรัตนโกสินทร์ฯ โดยทรงตั้งพระทัยให้พระราชวังเป็นศูนย์กลางเมืองทางฝั่งพระนคร ในการย้ายพระนครมาฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยานี้ ทรงมีปณิธานอันแรงกล้าที่จะทำนุ

บำรุงพระนครให้รุ่งเรืองเหมือนครั้งกรุงศรีอยุธยา โดยโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระนครและพระราชนิเวศน์มณฑลที่ธรณีสถานใหม่ในลักษณะคล้ายกรุงศรีอยุธยา

สำหรับการขุดคลองคูเมืองและสร้างกำแพงป้อมปราการป้องกันพระนครนั้น โปรดเกล้าฯ ให้รื้อจากป้อมบางกอกเดิมกับกำแพงเมืองครั้งกรุงธนบุรีลง เพื่อขยายกำแพงและคูพระนครใหม่ให้กว้างออกไป โดยให้ขุดขนานไปกับแนวคูเมืองเดิม เริ่มจากปากคลองบางลำภูลงไปออกปากคลองแม่น้ำข้างใต้บริเวณเหนือวัดสามปลื้ม (วัดจักรวรรดิราชาวาส) หรือเรียกว่า “คลองโองอ่าง” โดยพระราชทานนามรวมของ 2 คลองนี้ว่า “คลองรอบกรุง” รวมเป็นความยาวของคลองรอบพระนครใหม่ได้ 7.2 กิโลเมตร นอกจากนี้ โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองเล็ก 2 สาย เพื่อเชื่อมคลองคูเมือง และคลองรอบกรุง (คลองหลอด) คือ “คลองหลอดวัดเทพธิดาราม” และ “คลองหลอดวัดราชบพิธ” ส่วนนอกเขตกำแพงเมืองใกล้วัดสะแก (วัดสระเกศ) โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองมหานาคทอดออกไปเป็นเส้นทางติดต่อกับชนบทด้านตะวันออกของพระนคร

การย้ายพระนครมาอยู่ที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงแม้ว่าจะใช้พื้นที่ฝั่งตะวันตก (ธนบุรี) เป็นอาณาเขตของเมืองด้วยก็ตาม แต่การกระจายของอาณาเขตพระนครฝั่งนี้เป็นไปได้ได้น้อยมาก หลังจากมีการย้ายศูนย์กลางการปกครองมาทางฝั่งตะวันออก ได้เกิดการขยายตัวมากขึ้น เหตุผลสำคัญประการหนึ่งเนื่องจากยังมีอาณาบริเวณที่จะขยายได้โดยไม่มีที่สิ้นสุด ทำให้เกิดชุมชนเก่าและชุมชนใหม่ที่มีความหลากหลายทางภาษาและวัฒนธรรม

จากการย้ายกรุงธนบุรีมาอยู่ฝั่งพระนครทำให้ลดบทบาทของความเป็นศูนย์กลางอำนาจและเศรษฐกิจลง กรุงธนบุรีจึงเป็นเพียงเมืองบริวารของกรุงเทพฯ เท่านั้น โดยรัชการที่ 1 ยังคงบทบาทความสำคัญของกรุงธนบุรีในระยะแรกให้เป็นจุดยุทธศาสตร์ในระหว่างการก่อสร้างพระนครแห่งใหม่ ภายหลังจากก่อสร้างพระนครแห่งใหม่เสร็จแล้ว จึงเป็นเพียงที่ประทับของพระเจ้าลูกยาเธอและพระเจ้าหลานเธอ โดยพระองค์ทรงทำการปรับปรุงพระราชวังที่มีอยู่เดิมตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี และปรับปรุงพระนิเวศน์เดิมของพระองค์และพระราชวังของผู้ใหญ่หลายพระองค์ยกขึ้นเป็นวัง อีกทั้งทรงสร้างวังใหม่เพิ่มขึ้นทางฝั่งธนบุรีอีกเพื่อทำหน้าที่ป้องกันรักษาพระนครตามแผนยุทธศาสตร์

การขยายตัวของชุมชนต่างๆยังคงขยายตัวตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย เป็นต้น โดยการขยายตัวของเมืองขยายทางฝั่งตะวันออก (ฝั่งพระนคร) มากกว่าฝั่งตะวันตก (ฝั่งธนบุรี)

ในปี พ.ศ.2352 – 2367 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (รัชกาลที่ 2) ได้มีการขยายเขตพระราชฐานในพระบรมมหาราชวังให้ใหญ่ขึ้นไปถึงวัดพระเชตุพน ในช่วงสมัยนี้ ความเจริญเติบโตของชุมชนยังคงมีอย่างต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพระนครเป็นไปอย่างช้าๆตามแนวทางที่วางไว้ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 การพัฒนาที่สำคัญคือสมัยรัชการที่ 2

มีการขยายพระบรมมหาราชวังจนจรดวัดโพธิ์ โดยมีถนนทำวังคั่นกลางและมีการขุดคลองปากลัดเชื่อมกับกรุงเทพฯ และมีพระราชบัญชาให้กรมพระราชวังบวรมหาเสนาบดีรักษาราชการเป็นแม่กองไปสร้างเมืองนครเขื่อนขันธ์ขึ้นที่ปากลัด (ปัจจุบันคืออำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ) ซึ่งอยู่ทางใต้ของกรุงเทพมหานคร

รัชกาลที่ 2 ได้ทรงฟื้นฟูพระพุทธศาสนาอย่างมากมาย ได้ทรงให้ดำเนินการสร้างวัดสุทัศน์เทพวรารามในฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรีได้โปรดให้สร้างวัดใหม่เพิ่มเติมขึ้นอีก เช่น วัดชัยพฤกษ์มาลา วัดโมลีโลกยาราม (วัดท้ายตลาด) รวมทั้งทรงให้ทำการปฏิสังขรณ์วัดอรุณราชวราราม (วัดแจ้ง) โดยทำการสร้างพระอุโบสถและพระวิหารขึ้นใหม่และกำหนดให้เป็นพระอารามหลวง ความเจริญของตัวเมืองคงมีการขยายตัวต่อเนื่องจากรัชสมัยรัชกาลที่ 1 แต่เป็นไปอย่างช้าๆ ส่วนใหญ่ขยายตัวทางฝั่งตะวันออก สำหรับฝั่งธนบุรีคงมีการขยายตัวของชุมชนแต่เพียงช้าๆ ราษฎรส่วนใหญ่ยังคงอาศัยอยู่บนแพและบ้านริมน้ำตามลำน้ำเจ้าพระยาและลำคลองต่างๆ

ปี พ.ศ. 2367 – 2394 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) ได้ทรงปฏิสังขรณ์วังและทรงสร้างวัดหลายแห่ง ในช่วงสมัยนี้ความเจริญเติบโตได้ขยายออกไปจากยุคแรกที่มีการตั้งถิ่นฐานกระจุกตัวอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองที่แยกออกไป โดยอาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก รูปแบบของเมืองเป็นแบบกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone) โดยมีพระราชวังเป็นศูนย์กลางปกครอง ขอบเขตของเมืองถูกกำหนดโดยคลองคูเมืองเดิม และคลองรอบพระนคร พระราชานิเวศน์มณฑลเทียรสถานใหญ่โตและงดงามตามแบบอย่างพระราชวังแห่งกรุงศรีอยุธยา โดยมีการก่อสร้างพระที่นั่งมโหสิฐประสาทและพระที่นั่งอื่นอีก 12 หลัง และยังได้ทำการขุดคลองแสนแสบเชื่อมกับคลองบางกะปิจนถึงบางขนาก ใช้เส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการเดินทัพไปรบกับญวนและยังมีประโยชน์ในการคมนาคมและการชลประทานอีกด้วย

การเจริญเติบโตของฝั่งธนบุรียังคงดำเนินไปอย่างช้า ๆ ซึ่งเข้าใจว่าฝั่งพระนคร ชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานส่วนใหญ่จะเป็นชุมชนดั้งเดิม จะมีชุมชนเกิดใหม่แต่ไม่มากนัก เรียงรายอยู่ตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อยและคลองบางกอกใหญ่ ลักษณะของบ้านเรือนส่วนใหญ่เป็นแพริมน้ำและบ้านริมน้ำ

กล่าวโดยสรุปว่าในช่วงสมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3 มีชุมชนบ้านเรือนและเรือนแพ ตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสายต่าง ๆ กระจุกตัวหนาแน่นบริเวณแนวคลอง คูเมืองเดิม คลองรอบกรุง คลองบางกอกน้อย และคลองบางกอกใหญ่ มีวังเป็นศูนย์กลางโดยรอบพระบรมราชวังเป็นบ้านเสนาบดี และบ้านเรือนราษฎรรอบวัดจะล้อมรอบด้วยชุมชนเมืองมีตลาดสดอยู่บริเวณชุมชนหนาแน่น และมีตลาดในลักษณะย่านการค้าที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าตลาดย่านชาวตะวันตกบริเวณถนนเจริญกรุง

- ช่วงที่ 2 พ.ศ.2394 – 2467 พื้นที่ย่านบางแค เริ่มมีการตั้งถิ่นฐาน
ช่วงปี พ.ศ. 2394 – 2467 สมัยรัชกาลที่ 4 ถึง รัชกาลที่ 6

ในปี พ.ศ. 2394 – 2411 รัชสมัยสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4)

สนธิสัญญาเบาว์ริง มีผลกระทบอย่างมากต่อประเทศไทย จึงทำให้ต้องเร่งรีบพัฒนาประเทศ โดยมีการพัฒนาระบบสาธารณูปการในเมืองหลวงอย่างกว้างขวาง มีการขุดคลองผดุงกรุงเกษมและตัดถนนหลายสาย ได้แก่ ถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง เพ็ญนคร สี่ลมพระรามสี่ซลฯ ทำให้รูปแบบและโครงข่ายของเมืองเปลี่ยนแปลง เมืองมีการขยายตัวออกมาทางด้านตะวันออกตามริมถนนและริมคลองไปทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรูปรัศมีจากศูนย์กลางเมือง ส่วนการขยายตัวของเมืองฝั่งธนบุรียังเป็นไปได้ช้า เนื่องจากมีแม่น้ำเจ้าพระยาคั่นกลาง ในช่วงนี้รูปแบบของเมืองยังคงเป็นแบบกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone)

ชุมชนได้มีการย้ายจากริมแม่น้ำ ลำคลองต่าง ๆ ขึ้นมาอยู่ริมถนนสายต่าง ๆ ส่งผลให้จำนวนเรือแพนับพันหลังลดน้อยลงในช่วงรัชกาลที่ 4 และได้มีการก่อสร้างสะพานรถไฟเชื่อมต่อระหว่างหัวลำโพงลงสู่ภาคใต้ข้ามผ่านฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก ได้แก่ สะพานพระรามหก

ผลจากการสร้างถนนได้ก่อให้เกิดการก่อสร้างอาคารเป็นตึกแถวสูง 1 – 2 ชั้น เป็นครั้งแรกเพื่อการค้าขายและอยู่อาศัย นับเป็นการพัฒนาชุมชนเมืองแบบใหม่บนบกที่เป็นต้นแบบของการพัฒนาในเวลาต่อมาพร้อมๆ กันนั้นก็ได้มีการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนตามแบบอย่างตะวันตกกันโดยทั่วไป ตามนโยบายบ้านเมืองให้ทันสมัยเพื่อรับรองกระแสความเจริญเติบโตของเมืองอย่างชาญฉลาด ภาพลักษณ์กรุงเทพฯ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเมืองแบบไทยมาเป็นเมืองสมัยใหม่ที่เน้นรูปแบบสถาปัตยกรรมตามแบบตะวันตก

พ.ศ. 2411 – 2453 รัชสมัยสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ได้ทรงส่งเสริมความเจริญและการพัฒนากรุงเทพฯ โดยเฉพาะด้านการพัฒนาเมือง มีการขุดคลองและตัดถนนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก มีการขยายตัวเมืองส่วนใหญ่ไปทางทิศเหนือ ในสมัยนี้รูปแบบการสัญจรและการคมนาคมขนส่งเปลี่ยนแปลงจากการสัญจรทางน้ำมาเป็นสัญจรทางบกมากขึ้น ได้แก่ การคมนาคมด้านทางรถไฟ และรถยนต์

สมัยรัชกาลที่ 5 นับเป็นการเข้าสู่ยุคสยามใหม่ (New siam) อย่างเต็มตัว ในช่วงสมัยพระองค์ได้มีการก่อสร้างถนน และระบบสาธารณูปโภคมากมายหลายอย่าง เช่น รถไฟไปรษณีย์โทรเลข และถนนอีกหลายสาย ในสมัยนี้มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยที่เคยอาศัยอยู่ในเรือนแพตามริมแม่น้ำ ลำคลอง ขึ้นไปอาศัยอยู่บนริมฝั่งถนนที่ตัดใหม่ มีการเปลี่ยนแปลงการคมนาคมทางน้ำไปเป็นคมนาคมทางบกมากขึ้น มีการใช้รถยนต์ รถจักรยาน รถลาก เป็นต้น

บริเวณถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง เพ็ญนคร ซึ่งเป็นถนนที่มีการสร้างตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 แต่ได้มีการปรับปรุงให้สวยงามขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยทรงโปรดให้มีการขยายถนนให้กว้างขึ้น รื้อห้องแถวเดิมบางส่วนทิ้งเพื่อตัดถนนที่ยังคดเคี้ยวไม่มีระเบียบให้ได้แนวตรง พร้อมทั้งสร้างตึกแถวสองแถวสองชั้นขึ้นใหม่ริมสองฝั่งถนน ตึกแถวที่สร้างขึ้นใหม่เป็นที่ทำมาค้าขายและอยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นชาวจีนและแขก

ในช่วงนี้นับว่ามีการเปลี่ยนแปลงวิถีความเป็นอยู่ของชาวกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมากเนื่องจากมีการก่อสร้างถนนหลายสายมากกว่ารัชกาลใด ๆ ในอดีต ถนนมีขนาดทั้งเล็กและใหญ่ ทั้งยังมีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองต่อจากถนนดังกล่าวด้วย เมื่อเกิดถนนมีการก่อสร้างตึกรามบ้านช่องตลอดริมสองฝั่งถนน ทำให้เกิดการเดินทาง แต่เดิมส่วนใหญ่ใช้คมนาคมทางน้ำ (ทางเรือ) เป็นหลัก เปลี่ยนมาใช้ทางบก โดยมีการนำรถจักรยายน และรถยนต์เข้ามาในเมืองไทยครั้งแรก

ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 5 ได้มีการขยายตัวของชุมชนไปทางทิศเหนือ ตะวันออก ทิศใต้ จากแนวกำแพงเมืองจนถึงคลองผดุงกรุงเกษม โดยทางใต้ของคลองเป็นย่านชาวจีน มีถนนเจริญกรุง และถนนยาวราชเป็นถนนสายหลัก ส่วนถนนเจริญกรุงด้านใต้เป็นย่านของชาวยุโรป ในช่วงนี้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงแบบของตลาด คือตลาดน้ำสู่ยุคของตลาดบก เนื่องจากการเกิดขึ้นของระบบคมนาคมทางบก โดยมีการเกาะตัวตามแนวถนนลักษณะกลุ่มอาคารร้านค้า เช่น ตลาดเสาชิงช้า ตลาดท่าเตียน เป็นต้น

ในส่วนของพื้นที่ฝั่งธนบุรี ยังคงมีการขยายตัวตามแนวริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางหลัก โดยเฉพาะบริเวณที่มีชาวต่างชาติเข้ามาค้าขาย มีการพัฒนาบริเวณแนวคลองคูเมืองเดิม และขยายตัวมาทางตอนใต้มากขึ้น และมีชาวไทยมุสลิมจากทางภาคใต้ มาตั้งหลักแหล่งอยู่ ภายหลังมีชาวต่างชาติเข้ามาอาศัย เช้าบ้าน ปลูกบ้านจากชาวไทยมุสลิมมากขึ้น จนกลายเป็นชุมชนแขก การสัญจรเดินทางระหว่างฝั่งพระนครใช้ทางน้ำได้ทางเดียว จึงเป็นความลำบาก ทำให้กลายเป็นลักษณะของชุมชนที่ต้องพึ่งพาอาศัยกันเองในเกาะธนบุรี จะเห็นได้ว่าเกาะธนบุรีมีทั้งแหล่งผลิต แหล่งค้าขาย แหล่งบันเทิง เบ็ดเสร็จภายในเกาะ การติดต่อกับฝั่งพระนครสำหรับชาวบ้านทั่วไปจึงเป็นเฉพาะโอกาสพิเศษ ทำให้สภาพพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ในช่วงนี้ยังคงมีการพัฒนาพื้นที่น้อยมาก

ปี พ.ศ. 2453 – 2474 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ในสมัยรัชกาลที่ 6 ชุมชนได้ขยายตัวในย่านบางรัก สีพระยา สุรวงศ์ สีลม และสาทร ซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งของสถานกงสุลหลายแห่ง ห้างร้านและที่อยู่อาศัยของชาวต่างประเทศ กิจกรรมและการสัญจร คับคั่งในถนนสุรวงศ์ และเจริญกรุง ซึ่งเป็นย่านธุรกิจของชาวจีนและ

ชาวต่างชาติ ริมแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าเทียบเรือต่างประเทศ รวมทั้งย่านธุรกิจที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้อ่อน เรียงรายตามถนนสาทรลงไปทางใต้ พื้นที่ใกล้เคียงส่วนใหญ่เป็นนาข้าวและที่รกร้าง มีถนนที่สำคัญ ได้แก่ ถนนราชดำเนินนับว่าเป็นการเปิดพื้นที่เมือง ทั้งทางด้านทิศเหนือ ทิศใต้ และทิศตะวันออกตามแนวถนนสายหลักจากศูนย์เมือง อาทิ ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร และถนนราชดำเนิน ทำให้การขยายตัวเปลี่ยนจากรูปแบบของเมืองแบบกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone) เป็นแบบ Sector Zone ส่วนในสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการก่อสร้างถนนสายสำคัญทางฝั่งพระนคร ได้แก่ ถนนสุขุมวิทและถนนพหลโยธิน โดยถนนสุขุมวิทเชื่อมต่อไปยังสมุทรปราการทางตะวันออกและสำหรับถนนพหลโยธินเชื่อมต่อไปทางทิศเหนือ

ในส่วนของพื้นที่กรุงเทพมหานคร นับตั้งแต่มีการย้ายเมืองหลวงมาฝั่งพระนครแล้วบริเวณที่อยู่อาศัยของฝั่งธนบุรีก็ยังคงอยู่ตามแนวคลองดั้งเดิม และลักษณะเป็นชุมชนริมน้ำที่อาศัยคูคลองเป็นเส้นทางสัญจรหลัก การขยายตัวจะขยายไปทางตอนใต้ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่มีชาวต่างชาติมาจอดเรือค้าขายและสร้างโกดังเก็บสินค้า

ฝั่งธนบุรีในช่วงนี้มี “ตลาดพลู” ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นศูนย์กลางแหล่งค้าขาย มีข้าวของเครื่องใช้มากมายมาตั้งร้านค้าขายกัน และยังเป็นย่านบันเทิงของคนแถบนั้น คือ มีโรงบ่อนขนาดใหญ่สำหรับเล่นถั่ว เล่นโบ ติดกับตลาดพลูต่อมาเป็นลานกว้างใหญ่ ยาวไปตามริมคลองเป็นที่สำหรับซื้อขายพลู มีเรือจอดเรียงรายเป็นตลาดค้าขายพลูที่สำคัญของกรุงรัตนโกสินทร์

บริเวณตลาดพลูนี้ จัดได้ว่าเป็นย่านชุมชนสำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานครที่มีความสำคัญตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี เพราะบริเวณนี้เป็นบริเวณที่ตั้งวัดสำคัญในสมัยเจ้ากรุงธนบุรี คือ วัดบางยี่เรือนอก และวัดบางยี่เรือใต้ (วัดอินทาราม) ต่อจากวัดจะมีโรงซ่อมเรือ (หรือ “คานเรือ”) ขนาดใหญ่และในบริเวณนี้เป็นบ้านคหบดี และบ้านข้าราชการชั้นผู้ใหญ่อยู่เป็นจำนวนมาก อาทิ บ้านพ่อค้าพลูรายใหญ่ ต้นสกุลทั้งสบตุร บ้านหรือวังหม่อมเจ้าตุ้ม ผู้บัญชาการทหารเรือ บ้านพระยาชลธาร นายทหาร ต้นสกุล ชลานุเคราะห์ และวังกรมหมื่นพิทยาลงกรณ์ (น.ม.ส.) เป็นต้น

- **ช่วงที่ 3 พ.ศ. 2468 – 2529 พื้นที่ย่านบางแค มีบทบาทที่สำคัญด้านศูนย์กลาง พาณิชยกรรมชานเมือง ของฝั่งธนบุรี**

เป็นช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชเป็นระบอบประชาธิปไตย ในสมัยสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) จนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล (รัชกาลที่ 8) ต่อเนื่องถึงสมัยรัชกาลที่ 9 (พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช)

ปี พ.ศ. 2475 – 2491 (รัชกาลที่ 7 - รัชกาลที่ 9)

ในปี พ.ศ. 2475 สะพานพุทธยอดฟ้าก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเชื่อมพื้นที่ฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาให้สามารถไปมาหากันได้ด้วยระบบคมนาคมทางบกที่สะดวก สบายขึ้นกว่าแต่ก่อน ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2475 เป็นต้นมาเป็นจุดเปลี่ยนแปลงอันสำคัญของความเจริญของชุมชนทางฝั่งธนบุรี โดยทางราชการมีนโยบายก่อสร้างถนน 11 สาย ในพื้นที่ต่าง ๆ ทางฝั่งธนบุรี ถนนที่สำคัญ เช่น ถนนประชาธิปไตยต่อจากสะพานพุทธฯจนถึงวงเวียนเล็ก (ปัจจุบันคือแยกถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา) ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกขึ้นไปทางทิศเหนือของเขตคลองสาน ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา (เชื่อมถนนประชาธิปไตยจากทางตะวันออกถึงปลายคลองสาน) ถนนลาดหญ้า (จากปากคลองสานมายังทิศตะวันตกถึงวงเวียนใหญ่) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ต่อจากถนนพระปกเกล้าที่วงเวียนเล็กถึงวงเวียนใหญ่) ถนนท่าดินแดง (จากแม่น้ำเจ้าพระยามาถึงถนนลาดหญ้า) หลังจากนั้นมีการก่อสร้างถนนเจริญนคร ถนนเจริญรัก ถนนกรุงธนบุรี ต่อจากสะพานสาทร ไปถึงถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินช่วงทางด้านทิศใต้ของวงเวียนใหญ่

การก่อสร้างถนนเหล่านี้มีผลทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่เคยเกาะตัวเรียงรายตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองต่าง ๆ กลายมาเป็นที่ตั้งถิ่นฐานที่เกาะตัวตามถนนทุกสายที่มีการก่อสร้างเสร็จแล้ว รูปแบบชนิดของอาคารพักอาศัย ได้ถูกสูงก็พัฒนามาเป็นอาคารพาณิชย์ 2 – 4 ชั้น และมากกว่า 4 ชั้น ในเวลาต่อมา วิวัฒนาการของชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตจากชนบทและชาวสวนมาเป็นชาวเมือง

สภาพโดยทั่วไป หลังจากมีการสร้างและเปิดใช้สะพานพุทธยอดฟ้า ในสมัยรัชกาลที่ 7 พ.ศ.2475 ได้ไม่ถึง 2 เดือน ก็เกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครอง จากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย มีการแยกจังหวัดธนบุรีออกจากความเป็นปริมณฑลทางการปกครองของเมืองกรุงเทพฯ ให้ใช้ระบอบบริหารส่วนภูมิภาค เช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ ตามหัวเมืองในสมัยรัชกาลที่ 8 พระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล หลังจากที่มีการออกพระราชบัญญัติจัดระเบียบเทศบาล เรียกกันว่าเทศบาลนครกรุงเทพฯ ซึ่งมีอำเภอมหานคร ป้อมปราบปราม สัมพันธวงศ์ ดุสิต ปทุมวัน พญาไท บางรัก และบางส่วนของอำเภอยานนาวา ขึ้นกับเทศบาลนครกรุงเทพฯ พร้อมกันนั้นก็ยกเขตอำเภอชั้นนอก – ชั้นในลง

ในปี พ.ศ. 2492 - 2504 ในรัชกาลปัจจุบัน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชมหาราช มีการสร้างถนนจรัลสนิทวงศ์ จากแยกท่าพระจนถึงสะพานพระราม 6 เพื่อเป็นการขยายพื้นที่ทางตอนเหนือให้มีการพัฒนาต่อเนื่องจากแนวถนนที่วางไว้ในรัชกาลที่ 7 เมื่อมีการสัญจรทางบกได้เข้ามาแทนที่บทบาทของการสัญจรทางน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยาได้กลายมาเป็นแนว

ตัดขวางการขยายตัวของเมืองจากฝั่งพระนครไปสู่ฝั่งธนบุรี จึงได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นหลายสะพาน เพื่อขยายการเติบโตไปยังฝั่งธนบุรี

กรุงเทพมหานครทางฝั่งพระนครในช่วงนี้ มีการขยายตัวออกไปในเกือบทุกทิศทุกทาง แต่เน้นไปทางทิศเหนือและทิศตะวันออก ซึ่งเป็นทิศทางการขยายตัวที่สืบเนื่องจากอดีตสาเหตุสำคัญที่ขยายตัวออกไปทางทิศเหนือและทิศตะวันออกมากกว่าทิศตะวันตกคือฝั่งธนบุรี เนื่องจากว่าทางฝั่งธนบุรียังขาดการพัฒนาด้านถนน สาธารณูปโภค และบริการของรัฐในด้านต่าง ๆ อยู่มาก ซึ่งแต่ก่อนนั้นมีเพียงสะพานพุทธ เท่านั้นซึ่งเป็นสะพานแคบ ๆ ไม่สอดคล้องกับจำนวนรถยนต์ ทำให้การคมนาคมไม่สะดวก อีกประการหนึ่งคือ พื้นที่ทางฝั่งธนบุรีส่วนใหญ่ เป็นผลไม้ ซึ่งเจ้าของสวนส่วนใหญ่มีฐานะค่อนข้างดี ทำให้การหาซื้อที่ดินเพื่อมาทำการพัฒนาในด้านอื่น ๆ เป็นไปได้ยากและราคาแพงกว่าทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่นา

อย่างไรก็ดี ในช่วงนี้ ทางด้านทิศตะวันตกหรือฝั่งธนบุรี ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก โดยมีการพัฒนาที่ดินในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะบ้านจัดสรรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เนื่องจากการสร้างถนนและสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสายใหม่ ๆ ขึ้นอีกหลายแห่ง เพื่อเชื่อมต่อกับฝั่งพระนครด้วย จากการใช้ถึงของระบบคมนาคมทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนจรลสนิทวงศ์ที่ตัดผ่านเข้าสู่ฝั่งธนบุรี โดยในช่วงแยกท่าพระที่มีการตัดผ่านระหว่างถนนเพชรเกษมและถนนจรลสนิทวงศ์ ทำให้ตลาดพลูมีความเจริญมาก ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางของการค้า การบริการของพื้นที่ฝั่งธนบุรีในช่วงนี้ นอกจากนี้ยังมีย่านที่สำคัญได้แก่ ย่านวงเวียนเล็ก แต่ในช่วงนี้พื้นที่วงเวียนใหญ่ยังคงสภาพส่วนใหญ่ยังเป็นสวนผลไม้ โดยมีบ้านเรือนราษฎรกระจุกตัวเฉพาะบริเวณริมสองฟากถนนที่เกิดขึ้นใหม่ ส่วนพื้นที่ด้านในยังคงเป็นพื้นที่สวน มีย่านการค้าบริการริมทางรถไฟที่เกิดขึ้นเนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านจากการขนส่งสินค้าประเภทอาหารทะเลจากมหาชัยไปยังคลองสาน แต่ในขณะนั้นยังมีลักษณะเป็นเพียงแค่อุโมงค์เล็ก ๆ สองข้างริมทางรถไฟเท่านั้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 - 2509) ถึง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - 2524)

ทิศทางการพัฒนาจากภาคเกษตรสู่ภาคอุตสาหกรรม ส่งผลให้โรงงานเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ผู้คนจากชนบทอพยพเข้ามาทำงานในเขตเมือง ประกอบกับเป็นช่วงที่การเพิ่มประชากรสูง อันเป็นผลมาจากการพัฒนาสาธารณสุข ทำให้จำนวนประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ความต้องการที่พักอาศัยเพิ่มขึ้น มีผลทำให้พื้นที่เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว โดยปี พ.ศ.2501 มีพื้นที่เมือง 96.4 ตร.กม. และในปี พ.ศ.2511 พื้นที่เมืองขยายตัวถึง 209 ตร.กม. โดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 1.69 ต่อปี เมื่อมีการถมคูคลอง และตัดถนนอีกหลายสาย การ

ปรับปรุงโครงข่ายและการขยายเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้ไกลออกไป ทำให้เกิดการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยออกไปในเขตชานเมือง พร้อมทั้งเกิดย่านการค้าหลัก หรือศูนย์กลางธุรกิจใหม่ขึ้นรอบศูนย์กลางเดิม ตามบริเวณต่างๆของพื้นที่ที่ขยายออกไป ทั้งทางฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี โดยเฉพาะเขตบางกะปิ ลาดพร้าว รามอินทรา พระโขนง ส่วนทางด้านฝั่งธนบุรี ได้แก่ วงเวียนใหญ่ บางแค ดาวคะนอง ราษฎร์บูรณะ ซึ่งส่งผลให้รูปแบบโครงสร้างของเมืองมีการขยายตัวเป็นแบบหลายจุดศูนย์กลาง (Multiple Nuclei)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529)

พื้นที่ด้านทิศเหนือ และด้านตะวันออกเฉียงเหนือยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องมากกว่าด้านอื่นๆ ที่พักอาศัยบริเวณชานเมืองขยายตัวออกไปถึงรังสิต จังหวัดปทุมธานี ประกอบกับโครงการตัดถนนวงแหวนรอบนอก มีส่วนทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินไกลออกไป การเติบโตสองฟากถนนมีขึ้นอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะอาคารพาณิชย์สองข้างทาง ถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ที่เชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ทำให้การสัญจรจากชานเมืองเข้าสู่ย่านกลางเมืองทำได้เร็วขึ้น โดยในปี พ.ศ.2527 พื้นที่เมืองขยายตัวออกไป 1,500 ตร.กม. มีประชากร 5,100,000 คน

- **ช่วงที่ 4 พ.ศ. 2530 – ปัจจุบัน พื้นที่ย่านบางแค ลดบทบาทความเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมชานเมือง ของฝั่งธนบุรีลง พื้นที่ประสบปัญหาต่างๆ และเริ่มเสื่อมลง**

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534)

ได้มีการกำหนดให้กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่เป็นศูนย์กลางที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง คือ บริเวณแจ้งวัฒนะ ซึ่งทำให้มีแหล่งงาน ที่พักอาศัย และบริการพื้นฐานที่จำเป็น นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงโครงข่ายการจราจร ได้แก่ ทางด่วนสายบางโคล่ – แจ้งวัฒนะ ถนนเลียบบคลองเปรมประชากร และถนนประชาชื่นตอนที่ 3 เลียบคลองประปา ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมถูกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยมากขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - 2539)

ได้วางแผนให้กรุงเทพมหานครเป็นการพัฒนาโครงข่ายการจราจร มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหลายสาย การพัฒนาในช่วงนี้ ทำให้มีการตัดถนน และสร้างถนนโดยเฉพาะโครงการทางด่วนสายคลองเตย – ดาวคะนอง ที่เปิดให้บริการในปี พ.ศ.2530 ส่งผลให้เมืองขยายตัวออกไปทางตะวันตกมากขึ้น และขยายตัวออกไปยังบริเวณชานเมือง ในช่วงปี พ.ศ.2538 มีการเพิ่มขึ้น

ของประชากร และการลงทุนในภาคเศรษฐกิจ ทำให้มีความต้องการพื้นที่เพื่อใช้ในการประกอบกิจการเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ขอบเขตพื้นที่การพัฒนาเมืองเพิ่มมากขึ้น โดยมีการขยายตัวออกไปในเขตปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง โดยการขยายตัวของเมืองเป็นไปตามแนวถนนสายหลัก ทางทิศเหนือขยายตัวตามแนวถนนรังสิต-ปทุมธานี ครอบคลุมย่านบางชัน บางพลู ตามแนวถนนรังสิตคลอง 13 ครอบคลุมอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี และอำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันออก ขยายตัวไปตามแนวถนนนิมิตรใหม่ ถนนฉลองกรุง-เจ้าคุณทหาร ถนนสุขุมวิท ถนนพัฒนาการ ถนนอ่อนนุช ถนนศรีนครินทร์ และถนนพระราม 9 ตัดใหม่ ด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ขยายตัวตามแนวถนนรัตนานิเบศร์-ท่าอิฐ วงแหวนรอบนอกครอบคลุมย่านบางบัวทอง ไทรน้อย และถนนตลิ่งชัน-สุพรรณบุรี และทิศตะวันตกเฉียงใต้ ขยายตัวตามแนวถนนพระราม 2 ถนนเพชรเกษม ถนนเอกชัย-บางบอน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) และในช่วงต้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545-2549)

ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นเขตมหานครที่เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพและมีระเบียบ โดยมีมุ่งหมายเพื่อเป็นการจัดการและขึ้นนำการเติบโตของกรุงเทพฯ โดยฟื้นฟูบูรณะและจัดระเบียบเมืองในเขตเมืองชั้นใน และการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากใจกลางเมือง และยังคงให้กรุงเทพฯ เป็นฐานเศรษฐกิจด้านการเงิน การค้า และศูนย์ข้อมูลข่าวสารของประเทศ ซึ่งแนวทางการพัฒนาได้จัดให้มีการพัฒนา 3 รูปแบบ ได้แก่

รูปแบบที่ 1 ชุมชนใจกลางเมืองโดยพัฒนาพื้นที่ปทุมรัตนโกสินทร์ตามแผนแม่บท ซึ่งรวมกับการฟื้นฟูชุมชนเมืองเดิมที่เสื่อมสภาพ

รูปแบบที่ 2 ชุมชนมหานคร โดยกำหนดให้เขตเมืองชั้นในเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจหลักของภาค ส่งเสริมให้มีการลงทุนทางด้านสาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางจากศูนย์กลางของเมืองซึ่งเป็นแหล่งงาน ไปสู่เขตเมืองชั้นกลาง และชั้นนอกที่เป็นแหล่งพักอาศัย โดยมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อเชื่อมโยงชุมชนกับพื้นที่ใจกลางมหานคร รวมทั้งจัดโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานเพื่อรองรับแหล่งที่อยู่อาศัย ตลอดจนเป็นศูนย์ธุรกิจการค้าที่รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในการบรรเทาความแออัดของมหานครได้

รูปแบบที่ 3 ชุมชนใหม่รอบนอกกรุงเทพฯ โดยเน้นชุมชนเมืองใหม่ที่มีศักยภาพ เป็นแหล่งจ้างงานและสามารถรองรับการกระจายกิจกรรมและการลงทุนจากกรุงเทพฯ และยังมี

การพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (สนามบินสุวรรณภูมิ) โดยมีการจัดโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานสากล และคำนึงถึงคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดี

แนวทางดังกล่าว มีแนวทางการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ที่มุ่งหมายให้มีการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคต่อไป และในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ได้มุ่งเน้นการปรับโครงสร้างการพัฒนาให้มีคุณภาพ โดยเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาในเชิงปริมาณมาสู่การพัฒนาเชิงคุณภาพ สร้างความเป็นธรรมในสังคม เพิ่มความสามารถให้ก้าวทันโลก เพื่ออำนวยความสะดวกต่อคนส่วนใหญ่ของประเทศ

3.1.2 การขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวของพื้นที่เมืองอย่างรวดเร็วตามภาวะการเติบโตของเศรษฐกิจโดยเพิ่มขึ้นจาก 347.39 ตารางกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2529 เป็น 585.54 ตารางกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2538 อย่างไรก็ตามภายหลังจากการประกาศใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีนโยบายควบคุมการพัฒนาเมืองให้อยู่ในบริเวณที่มีศักยภาพจากบริการสาธารณูปโภคภายในแนวถนนวงแหวนรอบนอกและสงวนรักษาบริเวณชานเมืองให้เป็นพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมเพื่อการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ การเติบโตของเมืองยังคงขยายออกไปในพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ในปี พ.ศ.2543 พื้นที่พัฒนาเมืองได้เพิ่มเป็น 672.33 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 42.88 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครทิศทางการขยายตัวทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยายังคงมากกว่าทางฝั่งตะวันตก โดยมีพื้นที่ 492.37 และ 179.96 ตารางกิโลเมตร ตามลำดับ

การพัฒนาของพื้นที่เมืองได้ขยายตัวออกไปตามแนวถนนสายหลักทางด้านเหนือและตะวันออกโดยเพิ่มมากที่สุดบริเวณเขตต่อเมืองตะวันออกถึง 41.05 ตารางกิโลเมตร โดยเฉพาะในเขตบางเขน เขตสายไหม และชานเมืองตะวันออกในเขตมีนบุรี และเขตคลองสามวา เป็นการขยายตัวของที่อยู่อาศัยซึ่งได้รุดล้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองที่ยังขาดบริการสาธารณูปโภคและมีความเสี่ยงต่อภาวะน้ำท่วมในช่วงฤดูน้ำหลากเนื่องจากอยู่นอกแนวคันป้องกัน สำหรับบริเวณชั้นในเมืองซึ่งมีพื้นที่พัฒนาเมืองเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.90 เป็นการพัฒนามนพื้นที่ว่าง โดยมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์และเพิ่มความหนาแน่นให้เหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจของที่ดิน สำหรับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกมีพื้นที่พัฒนาเมืองเพิ่มขึ้น 27.06 ตารางกิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาของโครงการที่อยู่อาศัยในเขตต่อเมืองตะวันตกในเขตภาษีเจริญ เขตตลิ่งชัน และเขตทวีวัฒนา ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม เนื่องจากปัจจัยความสะดวกของโครงข่ายถนนและสะพานที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ฝั่งตะวันออกและโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงระหว่าง

ถนนสายหลักในพื้นที่ ในขณะที่บริเวณด้านใต้ ในเขตบางขุนเทียน มีการขยายตัวของแหล่งอุตสาหกรรมตามแนวถนนพระรามที่ 2 ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมโยงกับจังหวัดในภูมิภาคทางทิศใต้ของประเทศ

จากการศึกษาเปรียบเทียบการขยายตัวของพื้นที่พัฒนาเมืองระหว่างปี พ.ศ. 2538-2543 บริเวณที่มีการขยายตัวของพื้นที่พัฒนาเมืองสูงส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ต่อเมืองซึ่งยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ว่าง ซึ่งสามารถรองรับการขยายตัวจากพื้นที่เมืองชั้นในที่มีการพัฒนามาตามแนวถนนสายหลัก เขตที่มีพื้นที่พัฒนาเมืองเพิ่มมากที่สุด ได้แก่ เขตสายไหมซึ่งเดิมอยู่ในพื้นที่เขตบางเขน โดยพื้นที่พัฒนาเมืองทั้ง 2 เขต รวมกันเพิ่มขึ้น 16.48 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 60.47 โดยมีเขตมีนบุรี เขตดอนเมือง และเขตหลักสี่ มีพื้นที่พัฒนาเมืองเพิ่มขึ้นในลำดับรองลงมา

ตารางที่ 3.1 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่พัฒนาเมือง (Built-up Area) ในกรุงเทพมหานคร

กลุ่มเขต	พื้นที่พัฒนาเมือง (ตร.กม.)			การเปลี่ยนแปลง (ตร.กม.)	
	2529	2538	2543	2529-2538	2538-2543
เขตเมืองชั้นในตะวันออก	120.41	153.04	154.42	32.63	1.38
เขตเมืองชั้นในตะวันตก	24.65	33.36	34.97	8.71	1.61
เขตต่อเมืองตะวันออก	98.24	198.98	240.03	100.74	41.05
เขตต่อเมืองตะวันตก	47.91	92.65	112.95	44.74	20.3
เขตชานเมืองตะวันออก	40.72	80.61	97.92	39.89	17.31
เขตชานเมืองตะวันตก	15.46	26.90	32.04	11.46	5.14
รวมฝั่งตะวันออก	259.36	432.63	492.37	173.27	59.74
รวมฝั่งตะวันตก	88.02	152.90	179.96	64.88	27.06
กรุงเทพมหานคร	347.39	585.54	672.33	238.15	86.79

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

3.1.3 ประวัติความเป็นมา และวิวัฒนาการของย่านบางแค

บางแค เป็นย่านการค้าเก่าแก่ ที่อยู่คู่กับกรุงเทพมหานคร และฝั่งธนบุรีมานาน ซึ่งจะมี ความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันมาตลอด เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงพัฒนาการและบทบาทของย่าน ในช่วงต่างๆ ได้เป็นอย่างดี ในการศึกษาเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของย่านบางแค จึงได้มี จึงได้ แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ตั้งแต่ พ.ศ.2394 – พ.ศ.2467 (รัชกาลที่ 4 – รัชกาลที่ 6) เป็นช่วงเวลาที่ย่าน บางแค เริ่มมีการตั้งถิ่นฐาน

ช่วงที่ 2 ตั้งแต่ พ.ศ.2468 – พ.ศ.2529 (รัชกาลที่ 7 – แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติฉบับที่ 5) เป็นช่วงเวลาที่ย่านบางแค มีบทบาทที่สำคัญด้านศูนย์กลางพาณิชยกรรมชาน เมือง ของฝั่งธนบุรี

ช่วงที่ 3 ตั้งแต่ พ.ศ.2530 – ปัจจุบัน (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 – แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9) เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่ย่านบางแค ลดบทบาท ความเป็นศูนย์กลาง พาณิชยกรรมชานเมือง ของฝั่งธนบุรีลง พื้นที่ประสบปัญหาต่างๆ และเริ่ม เสื่อมโทรมลง

ช่วงที่ 1 ตั้งแต่ พ.ศ.2394 – พ.ศ.2467 ย่านบางแค เริ่มมีการตั้งถิ่นฐาน

นับตั้งแต่สิ้นสุดสงครามครั้งสุดท้ายกับพม่าในสมัย รัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา สภาพปลอด การรุกรานของเพื่อนบ้าน จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และแรงกดดันจากชาติตะวันตกที่มองหา แหล่งผลิตสินค้าเกษตร อันเป็นปัจจัยสำคัญให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจของไทยอย่าง มหาศาล โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ข้าว และน้ำตาล เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้พื้นที่รอบนอกของ ธนบุรีที่นอนหลับอยู่ ค่อยๆ ลืมตาขึ้น

ภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาวริง กับรัฐบาลอังกฤษ พ.ศ.2398 รัฐบาลไทยจึง เปลี่ยนนโยบายเปิดชายข้าวอย่างไม่จำกัด ดังหมายประกาศของรัฐบาล ปีมะเมีย นพศก มีความ ตอนหนึ่งว่า ” บัดนี้ผู้ใหญ่นอกกรุง พร้อมใจกันยอมเปิดให้ลูกค้าต่างประเทศซื้อเข้าไปนอกประเทศได้ ราษฎรเปนอันมากก็ตื่นกันค้าขายมาก ชาวนาก็ทำมากไม่มีว่างทุกแห่งทุกตำบล “ ด้วยเหตุนี้ พื้นที่อยู่อาศัยในธนบุรี ซึ่งเคยกระจายตัวไม่ห่างจากริมน้ำมากนัก ก็ขยายตัวกว้างขวางออกไป มากกว่าเดิม

ต่อมากการค้าน้ำตาลเจริญรุ่งเรืองขึ้นมาก น้ำตาลเป็นสินค้าที่ชาวตะวันตกต้องการมาก มี ความต้องการอ้อยและน้ำตาลจากแหล่งผลิตใหญ่ แถบแม่น้ำนครชัยศรีเข้าสู่พระนคร อีกทั้ง เส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำ ตามแนวคลองเดิมมีเส้นทางคดเคี้ยว การเดินทางลำบาก และใช้ เวลาในการเดินทางนาน ประกอบกับสามารถเปิดพื้นที่นาสองฝั่งคลองเป็นจำนวนมาก รัชกาลที่ 4

จึงโปรดฯ ให้พระภิกษุสมมติบริวารณ์ (เจ้สัว๋ยม) เป็นแม่กลองชุดคลอง เริ่มชุดตั้งแต่ พ.ศ.2409 สำเร็จบริวารณ์ พ.ศ.2415 มีความยาว 620 เส้น กว้าง 7 วา ลึก 6 ศอก เป็นเงิน 112,000 บาทและพระราชทานนามว่า คลองภาษีเจริญ โดยเริ่มชุดจากคลองบางกอกใหญ่ ริมวัดปากน้ำ ไปออกแม่น้ำท่าจีนที่ตำบลดอนไก่อดี แขวงเมืองสมุทรสาคร

ความสำคัญของคลองภาษีเจริญ คือ นอกจากเป็นคลองที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก กับแม่น้ำท่าจีน แล้วยังไปเชื่อมกับ คลองดำเนินสะดวก ซึ่งเป็นคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำนครชัยศรี (แม่น้ำท่าจีน) กับแม่น้ำแม่กลอง ด้วยลักษณะที่ตั้งที่ติดต่อกันของคลองภาษีเจริญ และคลองดำเนินสะดวกเช่นนี้ทำให้การเดินทางติดต่อกันของชุมชนในระหว่างหัวเมืองบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำนครชัยศรีและแม่น้ำแม่กลอง อันได้แก่เมืองราชบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร นครชัยศรี และกรุงเทพฯ เป็นไปโดยสะดวกทั่วถึงกันตลอด และเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่วัดเมืองดังกล่าวอีกด้วย

เมื่อคลองเป็นเส้นทางในการสัญจรไปมาหาสู่กัน จึงเกิดการ “นัด ” เพื่อแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าระหว่างกัน ของชาวสวนเกิดขึ้นบนท้องน้ำ หรือหากไม่ใช่วันนัดตามริมลำคลองก็มีร้านค้าเปิดขายหรือเรือแม่ค้าเร่ ล่องมาขายของ เกิดตลาดน้ำหลายแห่งตามปากคลองสำคัญๆ หรือจุดตัดของคลองซอยโดยมีตลาดน้ำที่ใหญ่มาก คือที่ปากคลองบางกอกน้อย เนื่องจากเป็นคลองขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญ เป็นย่านที่อยู่อาศัย และศูนย์กลางการค้าขายตั้งแต่ต้นรัตนโกสินทร์

จากการชุดคลองดังกล่าว ส่งผลให้เกิดพื้นที่นาสองฝั่งคลองเพิ่มขึ้นหลายหมื่นไร่ รัชกาลที่ 4 ทรงโปรดเว้นค่านา ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 มีรายงานของทางราชการเมื่อ พ.ศ.2438 ระบุว่า มีผู้คนเข้าไปทำนาจนเต็มพื้นที่ ถึงกับมีการลุกกล้าที่ดินเกิดขึ้น ในรายงานของพระยาวิเศษโกชนาที่ออกไปตรวจสภาพคลองภาษีเจริญ เมื่อปี พ.ศ.2452 บันทึกไว้ว่า “ การทำนาในอำเภอภาษีเจริญ อำเภอหนองแขม อำเภอกระทุ่มแบน ซึ่งอยู่ในบริเวณคลองภาษีเจริญ นับว่าเป็นการดีได้ แต่หลักห้า ไปหาหลักหก สองฝั่งคลองมีไร่อ้อย อ้อยยืนขึ้นไปสูง 3 เส้น 4 เส้นพันขึ้นไปก็เปนนุ่นาอีกเหมือนกัน.”

ช่วงเวลานี้เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่ย่านบางแค เริ่มต้นมีการตั้งถิ่นฐาน ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนดั้งเดิมจึงอาศัยอยู่ตามสองฟากฝั่งคลอง เพื่อความสะดวกในการดำรงชีวิตทั้งอุปโภคบริโภคตลอดจนการคมนาคม โดยมีชุมชนหนาแน่นบริเวณวัด, ตลาด, หรือปากคลอง ชุมชนที่สำคัญ ได้แก่ ชุมชนปากคลองภาษีเจริญ ชุมชนวัดรางบัว บริเวณวัดบางแค (วัดนิมมานรดี สร้างขึ้นใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ปี พ.ศ. 2451) เป็นต้น จากบทบาทการคมนาคมทางน้ำยังมีความสำคัญ และเด่นอยู่มาก เมื่อสังเกตจากที่ตั้งของวัด สถานที่ราชการ อาคาร บ้านเรือน ตลาดจะตั้งอยู่ติดคลองทั้งสิ้น โดยมีศูนย์กลางด้านการค้าขายจะอยู่ที่ปากคลองภาษีเจริญ ซึ่งรองรับ

อุปโภคบริโภคจากจังหวัดต่างๆ ผ่านมาแวะจำหน่ายสินค้าอยู่บริเวณดังกล่าว การเดินทางมาจับจ่ายสินค้า ผู้คนสมัยนั้นจะใช้เรือเป็นพาหนะ พร้อมกันนั้นก็ให้นำสินค้าเกษตรของตนออกมาจำหน่ายด้วย จนเกิดความหนาแน่นของการค้าทางน้ำกลายเป็นตลาดน้ำขึ้น และส่งผลให้เกิดชุมชนการค้า สองฝั่งคลองราชมนตรี รวมถึงชุมชนบางแคในสมัยนั้นด้วย นอกจากนี้ บริเวณริมฝั่งคลองภาษีเจริญยังถูกใช้เป็นท่าขนส่งสินค้าเกษตรจากบริเวณนี้ส่งไปขายยังที่อื่นๆ จนกลายเป็นย่านการค้าของสินค้าเกษตร มีชื่อว่าท่าเกษตรอีกด้วย

ช่วงที่ 2 ตั้งแต่ พ.ศ.2468 – พ.ศ.2529 ย่านบางแค มีบทบาทที่สำคัญด้าน ศูนย์กลางพาณิชยกรรมชานเมือง ของฝั่งธนบุรี

ในช่วงเวลานี้ ขณะที่ทางฝั่งธนบุรีเพิ่งจะเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง แต่ทางฝั่งพระนครมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก มีการสร้างถนนเพิ่มขึ้นมากมาย บริเวณสองฟากของถนนจะเป็นร้านค้าติดต่อกันโดยเป็นตึกแถวหรือเรือนแถว ฝั่งพระนครมีการพัฒนาและเจริญขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะทางด้านการคมนาคมที่ในอดีตจะอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลักมาเปลี่ยนเป็นอาศัยการคมนาคมทางบกแทนซึ่งทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้จะทำให้เกิดการขยายตัวทางด้านการคมนาคมขนส่งแล้วยังทำให้เกิดการขยายตัวทางด้านอาคาร และกิจกรรมการค้าด้วยเช่นกัน

ดังประกาศในพระบรมราชโองการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าว่า “ การขยายตัวของฝั่งพระนครขยายต่อ ออกไปทางท้องทุ่งข้างตะวันออกจนห่างไกล แต่ทางฝั่งธนบุรีฝากตะวันตกที่อยู่ใกล้พระนครยังร่วงรอยอยู่มาก เพราะเหตุที่ไปมาถึงกันไม่ได้ด้วยทางบก คงจะถึงเวลาต้องทำสะพานข้ามแม่น้ำขยายพระนครไปทางธนบุรี ถ้าทำเสียแต่บัดนี้ก็เป็นประโยชน์โดยเร็ว “ ทำให้การสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า หรือสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ ในปี พ.ศ.2475 มาพร้อมกับความเปลี่ยนแปลงการดำเนินชีวิตของผู้คน วิถีชีวิตของชาวสวน ในฝั่งธนบุรี โดยการเปลี่ยนแปลงในระยะเริ่มต้นเริ่มจากเขตชั้นใน โดยเฉพาะบริเวณที่สะพานตัดเชื่อมมาถึง ได้แก่ย่านบ้านสมเด็จเจ้านางเวียงเล็ก นอกจากนี้ยังมีการสร้างถนนใหม่ขึ้นอีก 11 สายในฝั่งธนบุรี รวมถึงการตั้งอนุสาวรีย์พระเจ้าตากสิน ในปี พ.ศ.2497

ในช่วงเวลานี้ ระยะเริ่มแรกย่านบางแคยังไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง แต่อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2500 ได้มีการก่อสร้างถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินผ่านสู่ภาคใต้และภาคตะวันตกของประเทศ ก็มีการก่อสร้างถนน ซอย ต่างๆ เพิ่มขึ้น ทั้งถนนสุขาภิบาล 1 ถนนสุขาภิบาลบางแค (ซอยเพชรเกษม 88) และถนนเข้าหมู่บ้านเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดชุมชนใหม่ขึ้นตามถนนสายนี้ และสายย่อยอื่นๆ ที่ตัดใหม่ขึ้น เช่นชุมชนบางแค ชุมชนบางหว้า ชุมชน 2 ฟากถนนเทอดไทย ชุมชนซอยแสงเพชร และโดยเฉพาะชุมชนหมู่บ้านเศรษฐกิจ (สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2500) ซึ่งเป็นชุมชนใหญ่แสดงถึงรูปแบบของการเป็นชุมชนที่มีการคมนาคมทางบกอย่าง

ชัดเจน เมื่อการคมนาคมขนส่งทางบกมีความสำคัญมากขึ้น ความหนาแน่น และบทบาทของชุมชนริมถนน (Ribbon Development) ก็มีมากขึ้น การรวมตัวของที่อยู่อาศัย กิจกรรมการค้าบริการมากขึ้น (เพิ่มยศ เจริญวงศ์, 2528)

ประกอบกับในช่วงเวลานี้เริ่มเปิดให้มีการเดินรถโดยสารต่างจังหวัดขึ้น โดย บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) โดยเส้นทางสายใต้ในระยะแรก วิ่งจาก กทม.- จังหวัดชุมพร โดยจัดสร้างสถานีขนส่งสายใต้ ขึ้นบริเวณสามแยกไฟฉาย ถ.เจริญนิวัติวงศ์ โดยเส้นทางเดินรถจำเป็นต้องผ่าน ถ.เพชรเกษม และบริเวณตลาดบางแค ทำให้จากเดิมที่ตลาดน้ำหน้าวัดนิมข เป็นตลาดเล็กๆ เป็นที่รู้จักมากขึ้น เมื่อได้รับความนิยม จึงเกิดการขยายตัวมาถึงแนวถนนเพชรเกษม ต่อมาในปี พ.ศ. 2516 จึงได้มีการสร้างตลาดทวีทรัพย์ ขึ้นบริเวณริมถนนเพชรเกษมฝั่งขาออกติดกับคลองราชมนตรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางบกและทางน้ำ บทบาททางการค้าบริเวณปากคลองราชมนตรี และบริเวณริมคลองภาษีเจริญก็เริ่มลดลง ตลาดน้ำได้เคลื่อนตัวมาหนาแน่นอยู่บริเวณด้านข้างของตลาดทวีทรัพย์ ซึ่งจะมีชื่อเรียกอีกอย่างว่าตลาดน้ำทวีทรัพย์ โดยมีการรวมตัวหนาแน่นตั้งแต่เชิงสะพานคลองราชมนตรีไปจนถึงวัดบางแค การเคลื่อนตัวของตลาดน้ำนี้ ทำให้ตลาดแฝงลอยบริเวณช่วง สองริมฝั่งปากคลองราชมนตรี ช่วงปากคลองกลายเป็นเพียงชุมชนอยู่อาศัย ย่านการค้ามากระจุกตัวอยู่บริเวณริมถนนเพชรเกษมโดยถัดจากตลาดทวีทรัพย์ไปตั้งแต่สะพานข้ามคลองราชมนตรีไปจนถึงแยก ถนนสุขุมวิท 1 ต่อมาในปี พ.ศ. 2518 - 2520 มีการสร้างศูนย์การค้าองค์วิสิฐ (พ.ศ.2518) ตลาดศูนย์การค้าบางแค (พ.ศ.2519) และตลาดใหม่บางแค (พ.ศ.2520) ทำให้ย่านบางแคมีความหลากหลายของสินค้าและบริการ โดยกลายเป็นแหล่งตลาดผสมระหว่าง ตลาดสดกับตลาดเสื้อผ้า แฟชั่น โรงภาพยนตร์ พร้อมกับท่ารถโดยสารสายท้องถิ่น นอกจากนี้ยังมีการเปิดให้บริการห้างสรรพสินค้าขนาดกลางขึ้นหลายแห่งตามมา ได้แก่ ห้างคาร์เธย์ ห้างวันเดอร์ดีพาร์ทเมนท์สโตร์

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 - 5 และแผนพัฒนากรุงเทพฯและปริมณฑล ที่มุ่งลดความหนาแน่นของเขตชั้นใน โดยการกระจายอุตสาหกรรมออกไปยังชานเมืองและภูมิภาค ส่งผลให้ทุ่งนา สวนผักและผลไม้ ย่านบางแค และชานเมืองฝั่งธนบุรี กลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมแห่งแรกสุด ส่วนใหญ่เป็นโรงงานห้องแถว เพราะอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ การขนส่งสินค้าทางรถที่ทำได้โดยสะดวก รวดเร็ว รวมทั้งยังมีที่ว่างและราคาถูก ตลอดจนมีแรงงานและสาธารณูปโภครองรับอย่างทั่วถึง ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ขยายตัวไปตามแนวถนนเพชรเกษม เกิดการอพยพย้ายถิ่นฐานของแรงงานจำนวนมากมาสู่พื้นที่ด้วย เจ้าของที่นา และสวนหันมาปลูกตึกแถว ห้องเช่า หอพัก เพื่อรองรับแรงงานที่อพยพตามมา ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลงตามไปด้วย

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เป็นจุดเชื่อมโยงและศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ ระหว่างเมืองปริมณฑลในท้องถิ่น ประกอบกับการอพยพเข้ามาของแรงงานจำนวนมาก จึงส่งผลให้ย่านบางแค กลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชานเมืองธนบุรี ณ. ช่วงเวลานั้น

ช่วงที่ 3 ตั้งแต่ พ.ศ.2530 – ปัจจุบัน ช่วงเวลาที่พื้นที่ย่านบางแค ลดบทบาทความเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม ของชานเมืองฝั่งธนบุรีลง พื้นที่ประสบปัญหาต่างๆ และเริ่มเสื่อมลง

ในช่วงตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา บทบาทการคมนาคมทางน้ำลดบทบาทลง ประกอบกับ ชุมชนบางแคจะประสบกับมลภาวะทางน้ำ เกิดสภาพน้ำเน่าเสียในลำคลอง เนื่องจากโรงงานอุตสาหกรรม ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของเขตภาษีเจริญ อย่างเห็นได้ชัด พื้นที่เกษตรลดลง ส่งผลให้ตลาดน้ำ ย่านการค้าริมน้ำเสื่อมลง และเลิกไปในที่สุด ย่านการค้าเดิมริมคลองราชมนตรีในปัจจุบันคงเหลือเพียงในบริเวณอาคารไม้ริมคลองฝั่งบ้านพักคนชราบางแค ที่ประกอบการค้า เป็นอาคารไม้ชั้นเดียวประมาณ 30 คูหา ซึ่งส่วนใหญ่จะจำหน่ายของเล่นสำหรับเด็ก เครื่องกีฬา ร้านตัดผม เปิดให้บริการแก่นักเรียนวัดนิมุฯ ส่วนร้านค้าขายเครื่องเพชรที่เคยรุ่งเรือง เปิดให้บริการแก่ชาวสวน ริมคลองก็ลดน้อยลงไปตามความต้องการของตลาด ตลาดทวีทรัพย์ที่เคยมีประชาชนมาจับจ่ายสินค้ามากที่สุด ต้องประสบกับภาวะตลาดซบเซา ปิดกิจการลง ถึงแม้ว่าจะมีความพยายามรื้อฟื้น โดยการก่อสร้างอาคารตลาดหลังใหม่ขึ้นแทนที่ ในลักษณะตลาดติดแอร์ เพื่อดึงดูดค้าให้มาใช้บริการ คือตลาดใหม่ธนาคมขึ้นมาแทนที่ แต่กลับไม่ประสบความสำเร็จ

จากความสำคัญของการคมนาคมทางบกที่มีมากขึ้น จึงมีการก่อสร้างถนนขนาดใหญ่หลายสายเพื่อการเดินทางที่สะดวกสบาย และรวดเร็วกว่า รองรับความแออัดของเมือง เช่น ถนนพระราม 2 ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี และทำให้พื้นที่เมืองในฝั่งธนบุรี เกิดการขยายตัวไปตามแนวถนนสายเหล่านั้น โดยเฉพาะการย้ายสถานีขนส่งสายใต้ ไปอยู่บริเวณถนนบรมราชชนนี (ปีพ.ศ.2532) และการสร้างถนนพระราม 2 ซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินรถสายต่างจังหวัดที่มุ่งลงภาคใต้ ที่มีระยะทางที่สั้นกว่า และเดินทางได้สะดวกสบายกว่า เกิดเป็นศูนย์กลางการค้าขึ้นใหม่ตามแนวถนน ได้แก่ ย่านปิ่นเกล้า-ตลิ่งชัน และย่านพระราม 2 ปัจจัยเหล่านี้ล้วนส่งผลกระทบให้ย่านบางแคถูกลดบทบาทจากศูนย์กลางการค้าชานเมืองฝั่งธนบุรีลง

ประกอบกับกิจกรรมที่กระจุกตัวอยู่ในศูนย์กลางชุมชนบางแค ที่มีการรวมตัวกันอย่างผสม ประปนกันทั้งกิจกรรมการค้าและบริการ กับกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ ทั้งที่พักอาศัย

และอุตสาหกรรม ที่หนาแน่นไปตามแนวถนนเพชรเกษม และถนนซอยที่สำคัญ รวมถึงการ
หลังไหลของแรงงานต่างจังหวัด และแรงงานต่างด้าว ทำให้ย่านบางแค เกิดความแออัด รวมถึง
ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนเพชรเกษม และสี่แยกท่าพระ ที่มีปัญหาอย่างมาก จนต้องมี
การแก้ปัญหาโดยก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยก และอุโมงค์ลอดทางแยก ประชาชนเกิดความเบื่อ
หน่าย ไม่อยากเดินทางมา จึงลดความนิยมการมาใช้บริการในย่านบางแค และหันไปใช้บริการ
ศูนย์การค้าชานเมืองอื่นๆ ที่มีการเดินทางที่สะดวกสบายกว่า

ในขณะเดียวกันกับย่านบางแคเกิดรูปแบบการค้าสมัยใหม่ ที่มีขนาดใหญ่ มีความสวยงาม
สะอาด และสะดวกสบายกว่า ได้เข้ามาแทนที่ มีการเปิดให้บริการห้างสรรพสินค้า ขนาดใหญ่ เพื่อ
รองรับประชากรในชุมชน และปริมณฑลโดยรอบ โดยขยายตัวไปตามแนวถนนเพชรเกษม ได้แก่
ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์ปาร์ค และห้างสรรพสินค้าเทสโก้ โลตัส ส่งผลให้
ย่านการค้าดั้งเดิม บริเวณตลาดสด เริ่มเสื่อมลง โดยศูนย์การค้ารูปแบบเก่า (รูปแบบที่ปรับปรุงจาก
อาคารตึกแถว) รวมถึงอาคารพาณิชย์ ที่จำหน่ายสินค้าประเภทเดียวกับที่มีในห้างสรรพสินค้า
ขนาดใหญ่ ได้รับผลกระทบจนถึงขั้นปิดตัวลง ได้แก่ ห้างคาเธ่ย์ และศูนย์การค้าองค์วิเศษฐ์

จากปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ปัจจุบัน ย่านการค้าบางแคเสื่อมลง ขาดการพัฒนาอย่าง
ต่อเนื่อง ตลาดสด ศูนย์การค้าที่เคยคึกคักต้องปิดตัวลง เกิดพื้นที่ทิ้งร้าง สภาพอาคารเสื่อมโทรม
ปัญหาหาบเร่แผงลอย รกติด ฯลฯ

สรุปความเป็นมา และวิวัฒนาการของย่านการค้าบางแค เป็นย่านการค้าเก่าแก่ ที่อยู่คู่
กับชาวธนบุรีมานาน จากการขุดคลองเพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ทำให้เกิดการเปิดพื้นที่ กลาย
สภาพเป็นพื้นที่สวน ที่นา ต่อมาเริ่มมีการค้าขายเกิดขึ้นตามแนวคลองและทางแยก ติดตลาด
กลายเป็นตลาดน้ำ และพัฒนาเป็นตลาดบกเนื่องจากบทบาทการคมนาคมที่เปลี่ยนแปลงไป
ได้รับความนิยมเรื่อยมา จนปัจจุบันห้างสรรพสินค้าได้เข้ามาแทนที่ ในขณะที่เมืองมีการ
เจริญเติบโต รูปแบบการค้าของย่านบางแคก็ได้มีการปรับตัวเพื่อให้สามารถดำรงคงอยู่ รองรับ
และให้บริการ ตอบสนองความต้องการของชาวธนบุรีต่อไปในอนาคต

3.2 ลักษณะทางกายภาพ

3.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

ศูนย์กลางชุมชน ย่านบางแค ตั้งอยู่บริเวณเขตต่อเมืองตะวันตกของกรุงเทพฯ เป็นพื้นที่
ราบลุ่ม โดยมีแนวลำคลองไหลผ่าน เชื่อมโยงเป็นโครงข่าย ใช้ประโยชน์เป็นเส้นทางคมนาคมและ
ระบายน้ำเป็นหลัก ลำคลองที่สำคัญ ได้แก่ คลองภาษีเจริญ คลองบางหว้า คลองบางแค และ
คลองราชมนตรี

พื้นที่ย่านบางแค ตั้งอยู่บริเวณจุดตัด คลองราชมนตรี กับ สองฝั่งถนนเพชรเกษม โดยอยู่ในช่วงถนนเพชรเกษม ตั้งแต่แนวคลองบางหว่า ไปจนถึงแยกต่างระดับถนนวงแหวน ตัดกับถนนเพชรเกษม มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	จรดแนวคลองบางจาก
ทิศใต้	จรดคลองภาษีเจริญ และคลองบางแค
ทิศตะวันออก	จรดแนวคลองบางหว่า
ทิศตะวันตก	จรดถนนวงแหวนรอบนอก

แต่เดิมย่านบางแคตั้งอยู่ในพื้นที่เขตการปกครองของ เขตภาษีเจริญ ต่อมาในปี พ.ศ. 2540 ได้มีการเปลี่ยนแปลง โดยประกาศกระทรวงมหาดไทย ลง วันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2540 จัดตั้งเขตใหม่เรียกว่าเขตบางแค โดยการแบ่งพื้นที่บางส่วนของเขตภาษีเจริญ ทำให้ ย่านบางแคอยู่บนรอยต่อของพื้นที่เขตการปกครอง 2 เขต ได้แก่ เขตบางแค (แขวงบางแค และแขวงบางแคเหนือ) กับเขตภาษีเจริญ (แขวงบางหว่า และแขวงบางด้วน) มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 4.024 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,515 ไร่ โดยมีสัดส่วนพื้นที่ในเขตการปกครองต่างๆ ตามตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 แสดงสัดส่วนพื้นที่ย่าน และพื้นที่เขตการปกครอง ปี พ.ศ. 2545

เขตการปกครอง	แขวง	พื้นที่ย่าน ตร.กม. (ไร่)	ร้อยละของ พื้นที่แขวง และเขต	ร้อยละของ พื้นที่ย่าน
พื้นที่เขต ภาษีเจริญ	บางด้วน	0.277 (173.13)	11.02	6.88
	บางหว่า	0.915 (571.88)	17.92	22.74
รวมพื้นที่ในเขตภาษี เจริญ		1.192 (745)		29.62
พื้นที่เขต บางแค	บางแคเหนือ	1.000 (625)	9.09	24.85
	บางแค	1.832 (1145)	10.96	45.53
รวมพื้นที่ในเขตบางแค		2.832 (1,770)		70.38
รวมพื้นที่ย่านทั้งหมด		4.024 (2,515)		100

ที่มา : จากการสำรวจ

แผนที่ 3.3 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา และเขตการปกครอง



3.2.2 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นของเอกชนรายใหญ่ มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ได้แก่ บริเวณ ตลาดสด ห้างสรรพสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม คลังสินค้า และโรงพยาบาล รวมถึงบริเวณพื้นที่ ที่อยู่ตอนใน การพัฒนายังเข้าไม่ถึง พื้นที่โล่ง พื้นที่ว่าง ซึ่งมีอยู่จำนวนมากในพื้นที่ ส่วนพื้นที่ริม ถนนเพชรเกษม ส่วนใหญ่เป็นของเอกชนรายย่อย มีแปลงที่ดินขนาดเล็ก มาจากการพัฒนาที่ดิน ของเอกชนรายใหญ่ โดยการสร้างตึกแถว และอาคารพักอาศัยแบ่งขาย จึงทำให้กรรมสิทธิ์ที่ดินถูก แบ่งออกเป็นแปลงเล็กๆจำนวนมาก ในส่วนกรรมสิทธิ์ที่ดินของภาครัฐ ได้แก่ บริเวณสถาน สงเคราะห์คนชราบ้านบางแค สถานีกาชาด ที่ 11 สำนักงานเขตภาษีเจริญ สถานีตำรวจนคร บาลภาษีเจริญ สถานีตำรวจดับเพลิงบางแค

ตารางที่ 3.3 แสดงข้อมูลพื้นที่เขตการปกครอง เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค

เขต	แขวง	หมู่บ้าน	พื้นที่แขวง (ตร.กม.)	ประชากร	ความหนาแน่น คน/ตร.กม.	จำนวน บ้าน
ภาษีเจริญ	บางด้วน	15	2.514	32,232	12,821	8,213
	บางหว้า	15	5.105	41,817	8,191	13,080
	บางแวก	11	3.022	21,175	7,007	6,985
	คลองขวาง	7	2.992	9,444	3,156	2,997
	บางจาก	7	1.394	7,550	5,416	2,365
	ปากคลองภาษีฯ		1.898	20,607	10,857	6,817
	คูหาสวรรค์		0.909	7,429	8,173	1,836
รวมเขตภาษีเจริญ		55	17.834	140,254	7,864	42,293
บางแค	บางแคเหนือ	7	11.000	48,922	4,447	16,298
	บางแค	10	10.963	59,662	5,442	26,207
	บางไผ่	10	14.150	37,081	2,621	11,457
	หลักสอง	7	8.343	34,471	4,132	12,069
	รวมเขตบางแค		34	44.456	108,136	4,052
รวม		89	62.290	248,390	11,916	108,324

ที่มา : สถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2545

ด้านราคาประเมินที่ดินของย่านบางแค โดยสำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2543 - 2546 มีพิสัยตั้งแต่ 2,000 ต่อตารางวา ขึ้นไปจนถึง 100,000 บาทต่อตารางวา โดยบริเวณที่มีราคา สูง มักเป็นบริเวณที่อยู่ใกล้ถนนสายหลัก มีความสะดวกในการเข้าถึงสูง ได้แก่ ริมถนนเพชรเกษม มีราคาสูงสุด ราคาตารางวาละ 100,000 บาท บริเวณถนนสายรอง ราคาตารางวาละ 30,000- 50,000 บาท ส่วนพื้นที่ด้านในและริมถนนสายย่อย ซอย ตารางวาละ 10,000- 30,000 บาท ที่ดิน

ที่มีการเข้าถึงไม่สะดวก หรือขาดทางเข้าออก จะมีราคาประเมินต่ำสุดระหว่าง 2,000 – 10,000 บาท ทั้งนี้ราคาซื้อขายในปัจจุบันมีราคาที่สูงกว่าราคาประเมินมาก เช่น อาคารพาณิชย์ที่อยู่ริมถนนสายหลัก มีการซื้อขายราคาห้องละ 5-10 ล้านบาท ส่วนอาคารพาณิชย์ที่อยู่ในซอยจะมีราคา ลดลง เหลือประมาณ 3-5 ล้านบาท

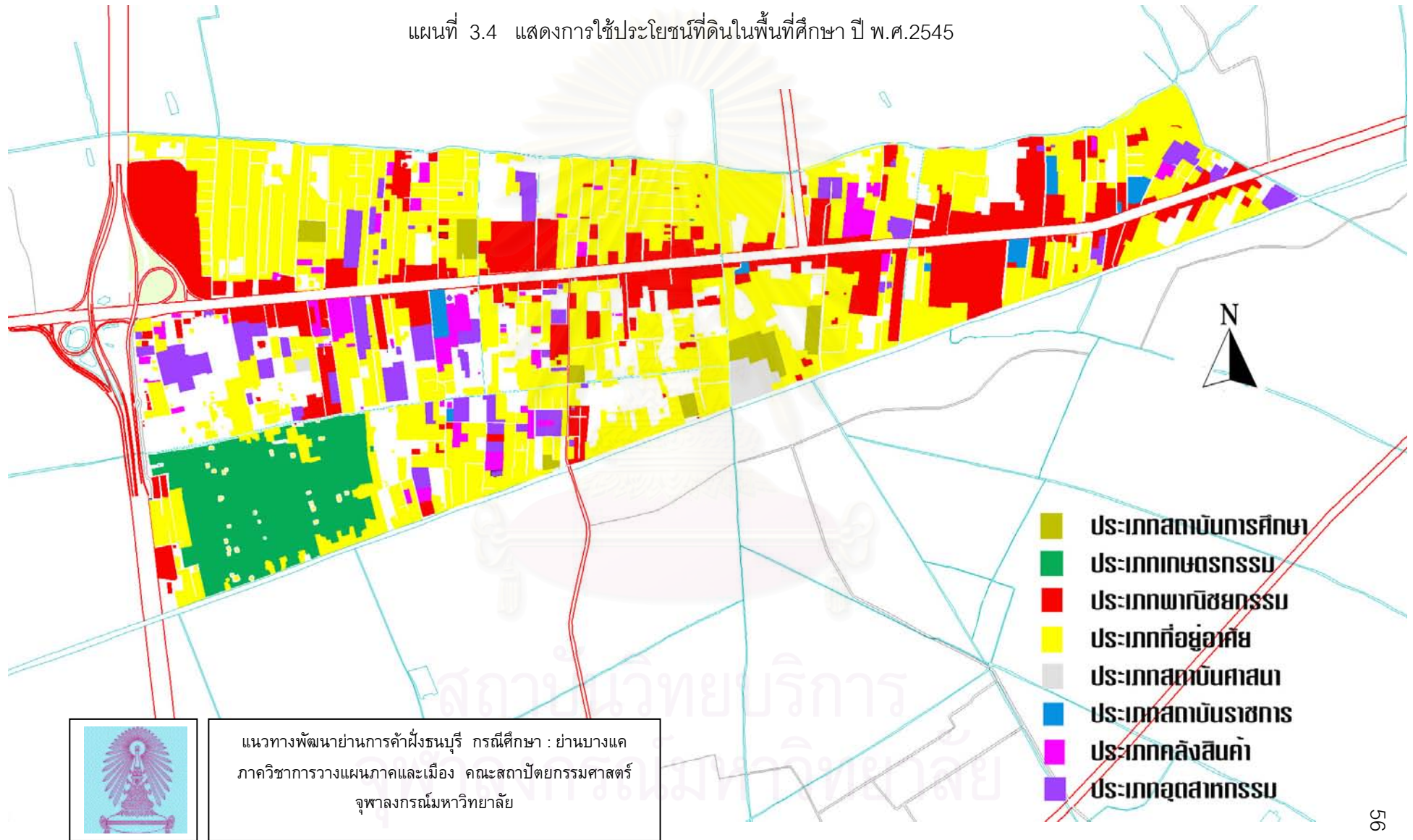
3.2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางชุมชนย่านบางแค ในปี พ.ศ.2545 มีพื้นที่ปลูกสร้างอาคาร (Built-up area) 825 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 32.80 ของพื้นที่ศึกษา โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการพักอาศัย ร้อยละ 37.12 ส่วนใหญ่มีการรวมตัวอยู่ตามแนวถนน และคลองในพื้นที่ โดยมีการปลูกสร้างบริเวณ สองฝั่งถนนเพชรเกษม ถนนสุขาภิบาล 1 และคลองภาษีเจริญ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่แขวงบางแคและบางแคเหนือ รองลงมาได้แก่ พื้นที่ว่าง ร้อยละ 32.01 ส่วนใหญ่อยู่ในแขวงบางแค และบางแคเหนือ การใช้ที่ดินลำดับต่อมา พาณิชยกรรม ที่ว่างและถนน,เกษตรกรรม และอุตสาหกรรม โดยมีรายละเอียดการใช้ที่ดินดังนี้

ที่ดินประเภทที่พักอาศัย เป็นการใช้ที่ดินที่มากที่สุดที่ย่านบางแค มีพื้นที่ประมาณ 934.94 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 35.17 ของพื้นที่ศึกษา โดยพื้นที่ส่วนใหญ่จะรวมตัวอยู่ในบริเวณที่มีการเข้าถึงสะดวก การปลูกสร้างอาคารที่พักอาศัยค่อนข้างหนาแน่น บริเวณถนนเพชรเกษม ถนนสุขาภิบาล1 และถนนซอยต่างๆ โดยจะอยู่บริเวณพื้นที่ด้านในถัดจากแนวถนน พื้นที่พักอาศัยส่วนใหญ่อยู่ในแขวงบางแค และบางแคเหนือ โดยมีประเภทของอาคารที่พักอาศัยที่พบได้แก่ บ้านพักอาศัย อพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม และหมู่บ้านจัดสรร

ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มีพื้นที่ 420.06 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 16.70 ของพื้นที่ศึกษา เป็นลำดับที่ 3 รองจากประเภทพื้นที่ว่าง พื้นที่พาณิชยกรรมมีการกระจายตัวไปตามแนวยาวริมถนนสายสำคัญ คือ ริมถนนเพชรเกษม ส่วนใหญ่อยู่ในแขวงบางหว้าและบางแคเหนือ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ ศูนย์การค้าเดอะมอลล์ , พิวเจอร์ปาร์ค , ไอทีแกรนด์ และ เทสโก้ โลตัส ส่วนในแขวงบางแค มีตลาดสดบางแค และห้างสรรพสินค้าวันเดอร์ โดยอาคารพาณิชยกรรมริมถนน ส่วนใหญ่เป็นตึกแถวความสูง 2-5 ชั้น

แผนที่ 3.4 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545



แผนที่ 3.5 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545



แนวทางพัฒนายานการค้ำฝั่งธนบุรี กรณีศึกษา : ย่านบางแค
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า มีพื้นที่ 106.90 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.25 ของพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นโรงงานที่มีมาแต่เดิมในอดีต ส่วนใหญ่อยู่ในแขวงบางแค ซึ่งเป็นโรงงานขนาดใหญ่ ได้แก่ โรงงานนันทยาง โรงงานซีคอน โรงงานปั้นนุ่น โรงงานเย็บผ้า ส่วนโรงงานขนาดเล็ก นิยมใช้อาคารพาณิชย์เป็นสถานประกอบการ ได้แก่ โรงงานเย็บผ้า

ที่ดินประเภทเกษตรกรรม คงเหลือพื้นที่อยู่ในแขวงบางแค เพียงแขวงเดียว ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ตอนในถัดจากแนวถนนเข้าไป อยู่ระหว่างแนวคลองราชวรสามัคคี และคลองภาษีเจริญ มีพื้นที่ 202.87 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 8.06 มีพื้นที่มากเป็นลำดับที่ 4 ปัจจุบันยังคงมีการทำการเกษตร ปลูกพืชสวน และผัก

ตารางที่ 3.4 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545

ประเภทของการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	อัตราส่วนร้อยละ
พักอาศัย	934.94	37.17
พาณิชย์กรรม	420.07	16.70
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	106.91	4.25
เกษตรกรรม	202.88	8.07
ราชการ	19.66	0.78
สถาบันการศึกษา	35.54	1.41
ศาสนา	15.83	0.63
ถนน ตรอก ซอย	251.07	9.98
ที่โล่งว่าง	528.10	21.01
รวมพื้นที่ทั้งหมด	2,515.00	100.00

ที่มา : จากการสำรวจและวิเคราะห์ภาพถ่ายทางอากาศ

ที่ดินประเภทสถาบันราชการ มีพื้นที่ 19.66 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.78 ของพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย สำนักงานเขตภาษีเจริญ สถานีตำรวจนครบาลภาษีเจริญ สถานีกาชาด11 สถานีตำรวจดับเพลิงเพชรเกษม และสถานสงเคราะห์คนชรา บ้านบางแค

ที่ดินประเภทศาสนา มีพื้นที่ 15.83 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.63 ของพื้นที่ศึกษา บริเวณพื้นที่ศึกษา มีศาสนสถาน เพียงแห่งเดียว คือ วัดนิมมานรดี ซึ่งเป็นวัดที่เก่าแก่ ตั้งอยู่บริเวณริมคลองภาษีเจริญ นอกจากนี้มีเพียงศาลเจ้าจีน ตามแหล่งชุมชน และตลาด

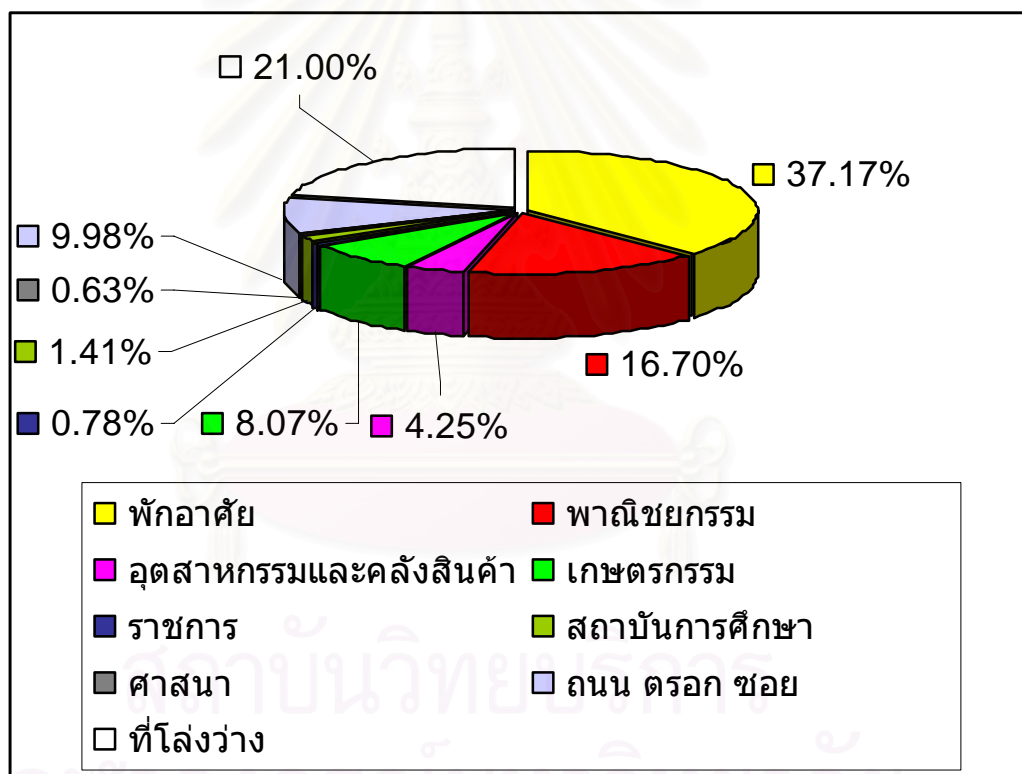
ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา มีพื้นที่ 35.54 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.41

ของพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย โรงเรียน ในระดับอนุบาล ประถม และมัธยม 7 แห่ง อยู่ในสังกัด เอกชน จำนวน 4 แห่ง และเป็นโรงเรียนในสังกัดรัฐบาล จำนวน 3 แห่ง นอกจากนี้ ยังมีโรงเรียน ระดับอาชีวศึกษาของเอกชน จำนวน 2 แห่ง และระดับอุดมศึกษาของเอกชน 1 แห่ง

ที่ดินประเภทที่ว่าง ไม่ได้ใช้ประโยชน์ มีพื้นที่ 528.10 ไร่ คิดเป็น

ร้อยละ 21.01 ของพื้นที่ศึกษา มีพื้นที่มากเป็นลำดับที่ 2 การใช้ที่ดินประเภทนี้มีกระจายอยู่ทั่วไป ในพื้นที่ศึกษา โดยมีทั้งแปลงที่ดินขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก ส่วนใหญ่เป็นการทิ้งร้างรอโอกาส พัฒนาพื้นที่

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินย่านบางแค จำแนกตามประเภทการใช้ที่ดิน พ.ศ.2545



ที่มา : จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 3.5 แสดงพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านบางแค จำแนกตามแขวง พ.ศ.2545

ประเภทของการใช้ที่ดิน	บางหัว		บางด้วน		บางแคเหนือ		บางแค		รวมพื้นที่(ไร่)
	พื้นที่(ไร่)	L %	พื้นที่(ไร่)	L %	พื้นที่(ไร่)	L %	พื้นที่(ไร่)	L %	
พักอาศัย	198.52	21.23	103.75	11.10	314.38	33.63	318.30	34.04	934.94
พาณิชยกรรม	158.78	37.80	15.28	3.64	136.80	32.57	109.21	26.00	420.07
อุตสาหกรรม	26.62	24.90	10.83	10.13	26.88	25.14	42.58	39.83	106.91
เกษตรกรรม	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	202.88	100.00	202.88
ราชการ	12.55	63.84	0.86	4.39	0.00	0.00	6.24	31.76	19.66
สถาบันการศึกษา	17.81	50.11	0.00	0.00	11.50	32.36	6.23	17.53	35.54
ศาสนา	2.08	13.14	0.00	0.00	0.00	0.00	13.75	86.86	15.83
ที่ว่างและถนน	155.52	19.96	42.41	5.44	135.45	17.38	445.80	57.22	779.17
รวม	571.88	16.55	173.13	5.20	625.00	19.47	1145.00	27.80	2515.00

L% หมายถึง สัดส่วนของพื้นที่ย่านแบ่งตามแขวงเมื่อเทียบกับพื้นที่ของย่านในแต่ละประเภทของการใช้ที่ดิน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ

ตารางที่ 3.6 เปรียบเทียบสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ย่านบางแค ระหว่างปี พ.ศ.2529 กับ พ.ศ.2545

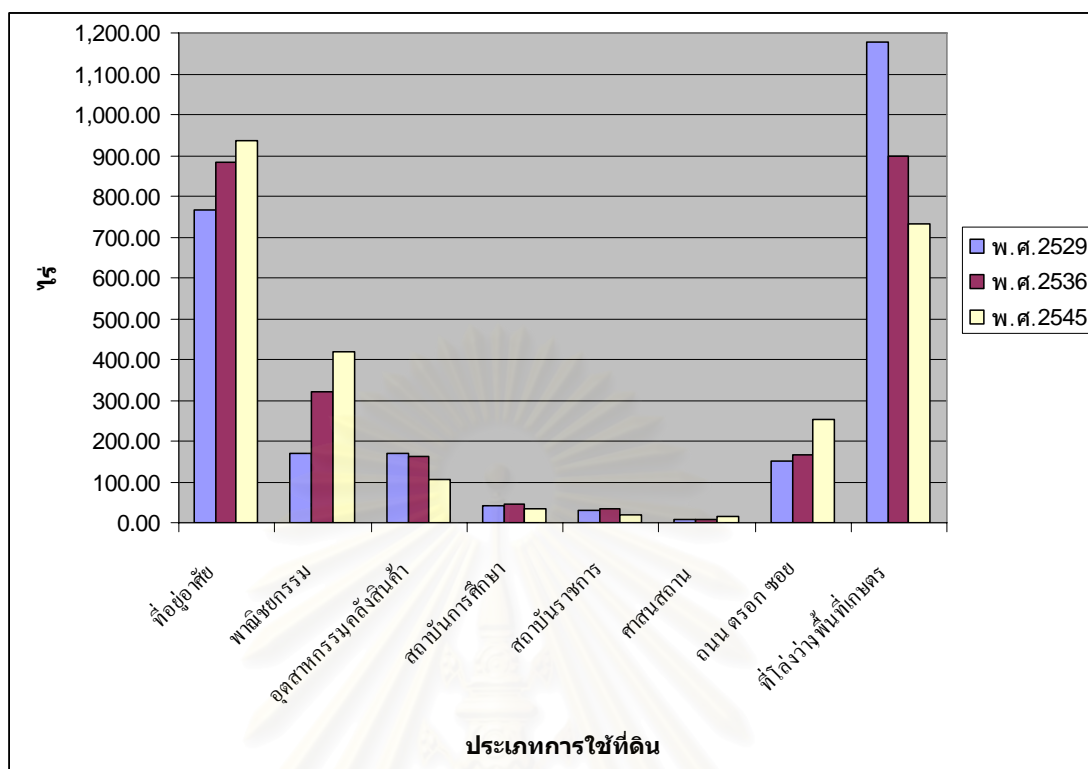
ประเภทการใช้ที่ดิน	พ.ศ.2529		พ.ศ.2536		พ.ศ.2545		การเปลี่ยนแปลง		
	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ (L%)	ร้อยละ (A%)
ที่อยู่อาศัย	764.50	30.40	881.51	35.05	934.94	37.17	170.44	22.29	6.78
พาณิชยกรรม	169.75	6.75	320.91	12.76	420.07	16.70	250.32	147.46	9.95
อุตสาหกรรม, คลังสินค้า	170.75	6.79	163.22	6.49	106.91	4.25	-63.84	-37.39	-2.54
สถาบันการศึกษา	39.75	1.58	43.51	1.73	35.54	1.41	-4.21	-10.59	-0.17
สถาบันราชการ	30.94	1.23	33.70	1.34	19.66	0.78	-11.28	-36.46	-0.45
ศาสนสถาน	8.13	0.32	8.80	0.35	15.83	0.63	7.70	94.71	0.31
ถนน ตรอก ซอย	152.50	6.06	166.74	6.63	251.07	9.98	98.57	64.64	3.92
ที่โล่งว่าง, พื้นที่เกษตร	1,178.68	46.87	896.35	35.64	730.98	29.08	-447.70	-37.98	-17.80
รวม	2,515	100.00	2,515	100.00	2,515	100.00	0.00		0.00

L% หมายถึง สัดส่วนของพื้นที่เมื่อเทียบกับพื้นที่ของประเภทการใช้ที่ดินเดียวกัน

A% หมายถึง สัดส่วนของพื้นที่เมื่อเทียบกับพื้นที่ของประเภทการใช้ที่ดินทั้งหมด

ที่มา : จากการวิเคราะห์แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ

แผนภูมิที่ 3.2 แสดงการเปรียบเทียบใช้ประโยชน์ที่ดิน ระหว่างปีพ.ศ.2536 กับ พ.ศ.2545



ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากตารางที่ 3.6 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการใช้ที่ดินระหว่างปี พ.ศ.2529 กับ ปี พ.ศ.2545 โดยประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมากที่สุด ได้แก่ พื้นที่พาณิชยกรรม เพิ่มขึ้น 250.32 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 147.46 ของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม รองลงมาได้แก่พื้นที่พักอาศัย เพิ่มขึ้น 170.44 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 22.29 ในส่วนพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงลดลงมากที่สุดคือ พื้นที่โล่งว่าง พื้นที่เกษตร ลดลง 447.70 ไร่ คิดเป็น ร้อยละ 37.98 รองลงมาพื้นที่อุตสาหกรรม คลังสินค้า ลดลง 63.84 คิดเป็น ร้อยละ 37.39

ในด้านแนวโน้มการก่อสร้างอาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษา ไม่มีข้อมูลละเอียดในระดับพื้นที่ย่าน แต่จากสถิติพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างในระดับเขต สามารถแสดงให้เห็นภาพแนวโน้มการก่อสร้างอาคารในอดีตของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบได้เป็นอย่างดี

เขตพื้นที่ศึกษามีการขยายตัวด้านการก่อสร้างอย่างมาก พิจารณาจากการได้รับการอนุญาตปลูกสร้างอาคาร โดยเปรียบเทียบกับพื้นที่ในเขตต่อเมืองและเขตชานเมือง ฟังตะวันตก รวม 10 เขต พบว่า พื้นที่ศึกษา (เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค) มีพื้นที่อาคารที่ได้รับการอนุญาตปลูกสร้าง มากเป็นอันดับ 2 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 24.09 เมื่อพิจารณาถึงประเภทอาคารที่ได้รับอนุญาต พบว่าอาคารพักอาศัย ได้รับอนุญาตมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 54.26 ลำดับต่อมาคืออาคารพาณิชยกรรม มีสัดส่วนร้อยละ 36.13

ตารางที่ 3.7 แสดงพื้นที่อาคารขนาดใหญ่ที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างจำแนกตามประเภท พื้นที่เขต ต่อเมืองและชานเมืองตะวันออกของกรุงเทพฯ ระหว่างปี พ.ศ.2534-2543 (ตร.ม.)

เขตปกครอง	พาณิชย์	พักอาศัย	พาณิชย์กึ่ง พักอาศัย	อุตสาหกรรม	อื่นๆ	รวม
ราษฎร์บูรณะ	2,332,823	1,041,410	8,647	10,010	68,752	3,461,642
ภาษีเจริญ	850,161	1,276,598	16,585	7,719	175,150	2,326,213
บางขุนเทียน	884,352	648,214	31,861	313,895	92,053	1,970,375
จอมทอง	133,046	455,844	8,918	97	154,270	752,175
หนองแขม	28,068	437,585	28,406	123,941	74,258	692,258
ตลิ่งชัน	156,978	236,015	13,727	5,399	98,887	511,006
บางแค*	2,282	3,718	1,990	0	25,125	33,115
บางบอน*	955	3,868	0	3,241	16,371	24,435
ทวีวัฒนา*	10,628	0	789	0	930	12,347
ทุ่งครุ*	2,441	400	769	0	4,405	8,015

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร * เป็นเขตจัดตั้งใหม่

จำนวนการจดทะเบียนที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้น จะแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ว่ามีมากหรือน้อยอย่างไร จากการกระจายตัวพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ แบ่งพื้นที่ออกเป็น เขตเมืองชั้นใน เขตต่อเมือง และเขตชานเมือง พิจารณาเขตบางแค และภาษีเจริญ ซึ่งอยู่ในเขตต่อเมืองฝั่งตะวันตก เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่เขตต่อเมืองและเขตชานเมืองฝั่งตะวันตก รวม 10 เขต พบว่าเขตภาษีเจริญมีการขยายตัวของจำนวนที่อยู่อาศัยอย่างมาก โดยมากเป็นลำดับที่ 2 มีสัดส่วนร้อยละ 18.73 แต่ถ้ารวมกับเขตบางแค ที่ถูกแยกเขตการปกครองออกจากเขตภาษีเจริญ เมื่อปี พ.ศ. 2540 จะมีปริมาณมากที่สุดคือ ร้อยละ 19.96 ซึ่งให้เห็นถึงการขยายตัวอย่างสูง ของการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

สรุปการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงไม่มาก เนื่องจากไม่มีปัจจัยชี้้นำ หรือโครงการพัฒนาขนาดใหญ่เกิดขึ้นเพิ่มเติมในพื้นที่ มีเพียง โครงการถนนพุทธมณฑลสาย 1 ซึ่งเป็นการเปิดพื้นที่ตอนใน ระหว่างถนนเพชรเกษม ถึงถนนบรมราชชนนี แต่เนื่องจากโครงการยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ ในช่วงบรมราชชนนี ถึงถนนบางแวก ซึ่งยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ การเปลี่ยนแปลงจึงยังไม่โดดเด่นชัดเจน จึงมีเพียงปัจจัยจากภายในพื้นที่เอง โดยมีแนวโน้มของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท

พาณิชย์กรรม และพักอาศัยที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนที่โล่งว่าง พื้นที่เกษตรกรรม และอุตสาหกรรม และคลังสินค้า ก็มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน กล่าวคือพื้นที่ย่านบางแค มีสภาพความเป็นเมืองเพิ่มมากขึ้นนั่นเอง

ตารางที่ 3.8 แสดงจำนวนที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียนใน เขตต่อเมืองตะวันตก กรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ.2534-2543

เขตปกครอง	บ้านจัดสรร		ห้องชุด		รวม	
	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ
บางขุนเทียน	25,409	21.64	2,050	8.00	27,459	19.19
ภาษีเจริญ	22,591	19.24	4,210	16.42	26,801	18.73
ราษฎร์บูรณะ	22,822	19.43	1,547	6.04	24,369	17.03
ตลิ่งชัน	19,080	16.25	4,022	15.69	23,102	16.15
หนองแขม	16,105	13.71	2,489	9.71	18,594	13.00
จอมทอง	7,175	6.11	7,278	28.39	14,453	10.10
บางบอน*	1,030	0.88	1,419	5.54	2,449	1.71
ทวีวัฒนา*	1,039	0.88	1,009	3.94	2,048	1.43
ทุ่งครุ*	1,228	1.05	816	3.18	2,044	1.43
บางแค*	962	0.82	793	3.09	1,755	1.23
รวม	117,441	100.00	25,633	100.00	143,074	100.00

ที่มา : ธนาคารอาคารสงเคราะห์ * เป็นเขตจัดตั้งใหม่

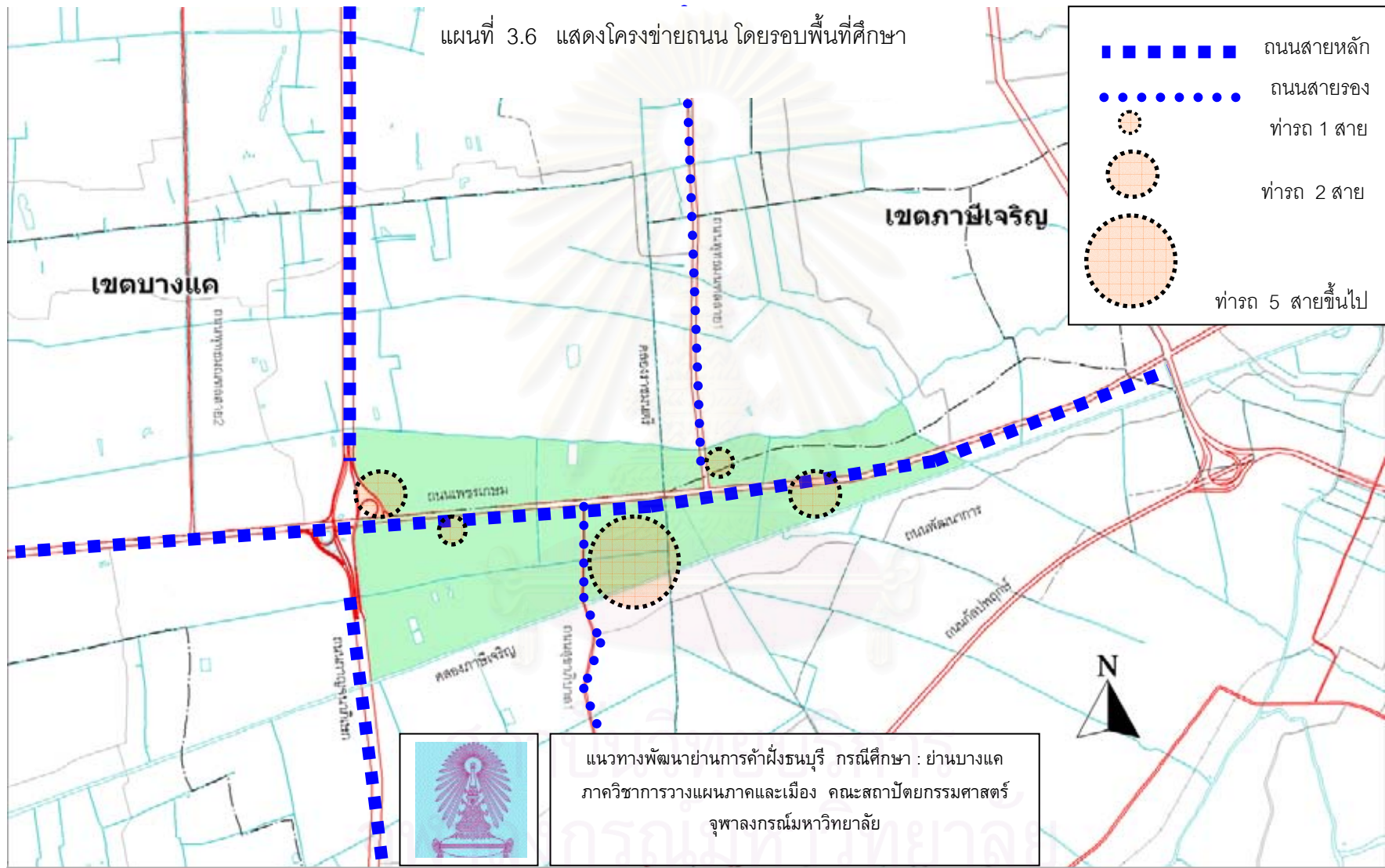
3.2.4 ระบบโครงข่ายถนน

พื้นที่ศึกษา มีถนนสายหลักที่ผ่านกลางพื้นที่ คือ ถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนทางเข้าหลักของพื้นที่ ร่วมกับถนนสายรองและสายย่อย ได้แก่ ถนนกาญจนาภิเษก ถนนสุขาภิบาล1 ถนนพุทธมณฑล สาย1 และถนนซอยต่างๆ ทำให้การเข้าถึงพื้นที่ย่านบางแคทำได้โดยสะดวก

ย่านบางแคมีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกประเภทเดียว คือ ทางถนน ประกอบด้วยถนนสายสำคัญหลายสาย โดยแบ่งออกเป็นถนนภายในพื้นที่ศึกษา และถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดของถนนดังนี้

- 1) ถนนสายประธานหรือสายหลัก เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคกับปริมณฑล

แผนที่ 3.6 แสดงโครงข่ายถนน โดยรอบพื้นที่ศึกษา



แนวทางพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี กรณีศึกษา : ย่านบางแค
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- ถนนเพชรเกษม (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4) เป็นถนนสายหลักในการเดินทางจากกรุงเทพฯสู่ภาคใต้ จุดเริ่มต้นที่สี่แยกท่าพระ มีเขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร ผิวจราจร กว้าง 26 เมตร ขนาด 6 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจร 2 ทิศทางข้างละ 3 ช่องจราจร มีเกาะกลาง และทางเท้า กว้าง 4 เมตร มีการเพิ่มจำนวนช่องจราจรบริเวณที่การจราจรติดขัด ได้แก่ ทางแยกต่างระดับบางแค และหน้าศูนย์การค้าเดอะมอลล์ มี 8 ช่องจราจร เพิ่มขึ้นฝั่งละ 1 ช่องทาง ส่วนบริเวณหน้าตลาดสด มี 4 ช่องจราจร เพิ่มขึ้น 1 ช่องทาง

- ถนนวงแหวนรอบนอก เป็นทางหลวงพิเศษ ใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองที่เชื่อมโยงทุกภาคของประเทศ โดยไม่ต้องผ่านเข้าไปในใจกลางกรุงเทพฯ และเป็นเส้นทางระหว่างเมือง เชื่อมศูนย์กลางชุมชนโดยรอบ กรุงเทพฯแบ่งออกเป็น ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ด้านตะวันตก และด้านใต้ มีผิวจราจร 10-12 ช่องจราจร โดยแบ่งออกเป็นช่องทางหลักข้างละ 3 ช่องจราจร และช่องทางคู่ขนาน 2 ช่องจราจร รวมระยะทาง 164 กม.

2) ถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายหลัก ได้แก่

- ถนนสุขาภิบาล 1 มีเขตทางกว้าง 9.20 เมตร ผิวจราจรกว้าง 6 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจรทางเท้ากว้างประมาณ 1.20 – 2.00 เมตร เริ่มจากจุดเชื่อมถนนเพชรเกษม บริเวณบางแค ถึงคลองภาษีเจริญ จุดสิ้นสุดที่คลองบางโคลด์ เขตบางขุนเทียน ยาวประมาณ 2,960 เมตร

- ถนนพุทธมณฑล สาย1 เขตทางกว้าง 50 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร เริ่มต้นจากถนนเพชรเกษม ผ่านถนนพณิชยการธนบุรี สิ้นสุดที่ถนนบางกอกน้อยนครชัยศรี ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร

3) ถนนสายย่อย อันได้แก่ ตรอก ซอยต่างๆ ที่ใช้ติดต่อภายในท้องถิ่น และเป็นทางลัดที่สำคัญ โดยส่วนใหญ่จะเป็นซอยต้นขาดความเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยมีเพียงบางซอยที่สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนของพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ถนนซอยวัดนิมานรดี เริ่มต้นจากถนนสุขาภิบาล 1 ถึงคลองราชมนตรี เขตทางกว้าง 6–10 เมตร ระยะทาง 846 ม. ไม่มีทางเท้า , ซอยเพชรเกษม 48 ออกไปถนนจรัญสนิทวงศ์ 13

นอกจากนี้ยังมีถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งออกเป็น ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนซอย ได้ดังนี้

- ถนนสายประธานหรือสายหลักรอบพื้นที่ศึกษา เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคกับปริมณฑล ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนเอกชัย

- ถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก กับถนนสายหลัก ได้แก่

ถนนพาณิชย์การธนบุรี (เจริญสนิทวงศ์ 13) มีเขตทางกว้าง 15.00 เมตร เริ่มจากคลองบางกอกใหญ่ ถึงถนนพุทธมณฑลสาย 2 ยาวประมาณ 8,100 เมตร

- ถนนเทอดไท มีเขตทางกว้าง 16.00 เมตร เริ่มจากแขวงปากคลองฯ ถึงคลองประตู ยาวประมาณ 1,500 เมตร

- ถนนพุทธมณฑลสาย 2 มีเขตทางกว้าง 7.00 เมตร เริ่มจากจุดเชื่อมถนนเพชรเกษมที่บางแคเหนือ ไปจรดคลองบางเชือกหนัง ยาวประมาณ 4,580 เมตร

- ถนนพัฒนาการ มีเขตทางกว้าง 12.50 เมตร เริ่มจากจุดเชื่อมถนนเพชรเกษม ไปสิ้นสุดคลองวัดประตู ยาวประมาณ 2,500 เมตร

- ถนนเลียบบคลองบางแวก มีเขตทางกว้าง 12.00 เมตร เริ่มจากถนนวงแหวน มาสิ้นสุดที่คลองบางจาก

- ถนนสายย่อย ได้แก่ตรอก ซอย ต่างๆ ที่ใช้ติดต่อภายในท้องถิ่น และเป็นทางลัดที่สำคัญโดยเชื่อมโยงกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนซอยคลองหนองใหญ่ เริ่มต้นจาก ถนนสุขุมวิท 1 ถึง ถนนกาญจนาภิเษก เขตทางกว้าง 10-12 เมตร ระยะทาง 1.88 กิโลเมตร , ซอยวัดม่วง , ถนนหมู่บ้านทรัพย์สิน , ถนนซอยเพชรเกษม 23 ลัดไปออกตลาดพลู (ทำนน้ำภาษีเจริญ) , ซอยยิ้มประยูร

3.2.5 ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

ย่านบางแค มีการให้บริการรถโดยสารขนส่งมวลชน ทั้งบริการรถโดยสารต่างจังหวัด รถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารท้องถิ่น โดยมีศูนย์รวมอยู่บริเวณย่านบางแค โดยถนนเพชรเกษมมีบริการมากที่สุด นอกจากนี้การบริการรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารสายท้องถิ่น มีให้บริการ หลายสายและมีจำนวนมาก รวมถึงมีการให้บริการรถตลอดคืนอีกด้วย ทำให้ประชาชนที่อยู่อาศัยในย่านบางแค และผู้ที่มาจับจ่ายใช้สอยได้รับความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ มีรายละเอียดดังนี้

1) รถโดยสารต่างจังหวัด

ให้บริการรถโดยสารสู่ 6 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม สมุทรสาคร ราชบุรี กาญจนบุรี สุพรรณบุรี เพชรบุรี ซึ่งใช้ถนนเพชรเกษมเป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทาง รถโดยสารระหว่างจังหวัดเหล่านี้จะแบ่งเป็นสายย่อยแยกตามรายอำเภอใหญ่ๆ อีกด้วย โดยมีจุดจอดรถอยู่บริเวณหน้าตลาดบางแค ซึ่งมีผู้โดยสารจำนวนมากมาต่อรถในบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้แล้วยังมีรถโดยสารประจำทางต่างจังหวัดสู่จังหวัดภาคใต้อื่นๆ เช่นจังหวัดสมุทรสงคราม ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ที่ใช้ถนนวงแหวนรอบนอกเป็นเส้นทางผ่านโดยจะหยุดรับส่งผู้โดยสารบริเวณเชิงสะพานทางแยกต่างระดับเพชรเกษมอีกเป็นจำนวนมาก

2) รถโดยสารขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.)

ย่านบางแคอยู่ในพื้นที่เขตการเดินรถที่ 6 ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ฝั่งธนบุรี บริเวณย่านมีการให้บริการรถโดยสารขนส่งมวลชนจำนวนมาก ถึง 24 สาย แบ่งออกเป็นรถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถโดยสารปรับอากาศ รถโดยสารประจำทาง มีรถโดยสารประจำทางธรรมดาให้บริการทั้งหมด 17 สาย ได้แก่สาย 7, 7ก, 80, 80ก, 81, 84, 84ก, 91, 91ก, 101, 146, 147, 157, 163, 164, 174 และ 175 ส่วนรถโดยสารปรับอากาศมีให้บริการ อีก 7 สาย ได้แก่ 509, 533, 547, ปอ.7, ปอ.พ.5, ปอ.พ.10 และ ปอ.พ. 12 รถโดยสารที่วิ่งให้บริการตลอดทั้งคืน มีอยู่ 4 สาย คือ 7, 80, 84, และ 91

3) รถโดยสารท้องถิ่น

มีศูนย์กลางการให้บริการอยู่ที่ศูนย์กลางชุมชนบางแค ทั้งหมด 9 สาย โดยมีจุดจอดรถอยู่บริเวณโดยรอบกลุ่มตลาดบางแค 6 สาย และบริเวณอื่นๆ อีก 5 สาย รายละเอียดดังนี้

ท่ารถบริเวณด้านข้างตลาดศูนย์การค้าบางแคมีรถโดยสารท้องถิ่นทั้งหมด 7 สาย ประกอบด้วย สายบางแค-บางบอน บางแค-คลองหนองใหญ่ บางแค-ศิริเกษม บางแค-วัดสิงห์ บางแค-วัดรางบัว บางแค-ชอยยิ้มประยูร และ บางแค-ทวีวัฒนา

ท่ารถบริเวณตลาดบ่อหลา มีรถโดยสารประจำทางท้องถิ่นทั้งหมด 1 สาย บางแค-บางแว วังจากถนนเพชรเกษม เข้าชอย 58 ซึ่งสามารถเชื่อมกับถนนบางแว (พาณิชย์การธนบุรี)

ท่ารถบริเวณป้อมแก๊ส เยื้องห้างเดอะมอลล์ มีรถสองแถวขนาดเล็กให้บริการ สาย เดอะมอลล์บางแค-พระราม 2 จากถนนเพชรเกษมวิ่งไปถึงทางแยกเลี้ยวไปถนนกาญจนาภิเษก

4) รถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ให้บริการในจุดที่สำคัญๆ โดยมีท่ารถอยู่ตามศูนย์การค้าต่างๆ มีรายละเอียดดังนี้

เส้นทาง ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ บางแค – บางบัวทอง – รัตนาธิเบศร์

เส้นทาง ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ บางแค – อนุเสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

เส้นทาง ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ปาร์ค บางแค – มหาชัย

เส้นทาง ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ปาร์ค บางแค – ฟิวเจอร์ปาร์ค รังสิต

นอกจากนี้ยังมีการให้บริการรถโดยสารประเภทเฉพาะกิจ คอยให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่อีกด้วย เช่น ในช่วงงานวัดไร่ขิง จะมีรถมารับผู้โดยสารที่หน้าตลาดสดบางแค หรือในช่วงปีใหม่ ที่มีรถตู้ต่างจังหวัดวิ่งคอยให้บริการ ด้วยทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่า การเข้าถึงย่านบางแค โดยรถโดยสารประจำทาง สาธารณะ เป็นวิธีหนึ่งที่มีความสะดวกเนื่องจากปริมาณรถโดยสารประจำทางที่ผ่านย่านบางแคมีจำนวนค่อนข้างมาก และมีหลายสายให้เลือก รวมทั้งมีบริการที่ครอบคลุม

ทุกระดับ ตั้งแต่ ระดับท้องถิ่น ไปจนถึงระดับจังหวัด จากการทำยานบางแคเป็นจุดต่อรถที่สำคัญ จึงส่งผลให้ยานบางแคได้รับประโยชน์ในด้านกิจกรรมการค้าในพื้นที่ กลายเป็นย่านการค้าที่สำคัญตามไปด้วย

3.2.6 การเข้าถึงพื้นที่

ในปัจจุบันการเข้าถึงพื้นที่ยานบางแคทางบก สามารถเข้าถึงได้โดยรถโดยสารขนส่งมวลชน และพาหนะส่วนตัว แบ่งออกเป็นเส้นทางสายหลัก และเส้นทางสายรอง มีรายละเอียดการเข้าถึงดังนี้

- เส้นทางสายหลัก

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ศึกษามาก และสะดวกที่สุด ได้แก่

เส้นทางที่ 1 เส้นทางที่มาจากถนนเพชรเกษมขาเข้าเมือง ผ่านเข้ามาทางบริเวณแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก-เพชรเกษม เป็นเส้นทางหลักของผู้คนที่อยู่อาศัยในเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพฯ และจังหวัดปริมณฑล ได้แก่ เขตหนองแขม และเขตทวีวัฒนา แถบพุทธมณฑลสาย 2 , สาย 3 , สาย 4 , ถนนเลียบคลองทวีวัฒนา ส่วนต่างจังหวัดได้แก่ จังหวัดนครปฐม แถบอ้อมน้อย อ้อมใหญ่ ราชบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี

เส้นทางที่ 2 เส้นทางที่มาจากถนนเพชรเกษมขาออกเมือง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสายหลักหลายสาย ได้แก่ บริเวณ สี่แยกท่าพระ เชื่อมต่อจากถนนอินทพิทักษ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ และถนนรัชดาภิเษก เป็นเส้นทางหลักของผู้คนที่อยู่เขตเมืองชั้นในและเขตต่อเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพฯ ได้แก่ แถบ วงเวียนใหญ่ พุรามนุก คลองสาน ธนบุรี บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางพลัด นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับเส้นทางหลักที่สำคัญ คือ ถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ สามารถเชื่อมต่อไปยังจุดสำคัญหลายจุด ได้แก่ พระราม 2 สะพานสารธร ตากสิน ปิ่นเกล้า ดลิ่งชัน สะพานพระราม 5 และจังหวัดนนทบุรี ปัจจุบันถนนทั้ง 2 สายนี้ยังไม่มีรถโดยสารขนส่งมวลชนให้บริการ จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากเป็นเส้นทางใหม่เพิ่งเปิดให้บริการ แต่เป็นเส้นทางที่เดินทางได้สะดวก รวดเร็ว

เส้นทางที่ 3 เส้นทางที่มาจากบริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก-เพชรเกษม ผ่านเข้ามาทางถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอก) เป็นเส้นทางเลียบเมือง โดยไม่ต้องผ่านเข้าไปในใจกลางกรุงเทพฯ และเป็นเส้นทางระหว่างเมือง เชื่อมศูนย์กลางชุมชนที่สำคัญโดยรอบ ศูนย์กลางชุมชนชานเมืองดลิ่งชัน บางบอน บางขุนเทียน นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงไปถึงถนนรัตนภิเษก บางบัวทอง และถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก

- เส้นทางรอง

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณเข้าถึงน้อยกว่าทางหลัก และไม่สะดวก เนื่องจากสภาพถนนที่เล็ก และมีรถโดยสารให้บริการน้อยส่วนใหญ่จะเป็นรถโดยสารสายท้องถิ่น(รถสองแถว)

เส้นทางที่ 1 เส้นทางที่มาจากสามแยกท่าเกษตร เข้ามาทางถนนสุขาภิบาล 1 และถนนพัฒนาการโดยถนนสุขาภิบาล 1 จะเชื่อมต่อกับ ถนนเอกชัย บางบอน พระราม 2 และถนนบางขุนเทียน เป็นเส้นทางที่นิยมใช้สำหรับผู้ที่อาศัยในพื้นที่ย่าน บางบอน หนองใหญ่ และก้านันแก่นัน ส่วนถนนพัฒนาการ เป็นเส้นทางสายเก่าของชุมชนที่อยู่ด้านในถัดจากแนวถนนเพชรเกษม ได้แก่ ย่านรางบัว ตลาดพุด สภาพถนนเล็ก มีแนวท่อระบายน้ำอยู่บนผิวถนน ทำให้ไม่สามารถทำความเร็วได้ เส้นทางนี้สามารถเชื่อมไปยัง ถนนเทอดไท และถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนตากสิน สะพานสารธร นอกจากนี้ เส้นทางนี้ยังเชื่อมต่อกับซอยวัดนิมานรดี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของผู้ซื้อขายสินค้า และเป็นเส้นทางวิ่งของรถโดยสารสายท้องถิ่นหลายสายโดยเชื่อมต่อกับบริเวณที่จอดรถด้านหลังตลาดสดศูนย์การค้าบางแค

เส้นทางที่ 2 เส้นทางที่มาจากถนนพุทธมณฑลสาย 1 เชื่อมต่อกับถนนพาดิษยการธนบุรี และถนนจรัญสนิทวงศ์ เป็นถนนตัดใหม่สภาพ 2 ข้างทางยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม การจราจรยังไม่หนาแน่น ปัจจุบันยังก่อสร้างไม่เสร็จโดยมีแนวถนนตัดออกไปถึงถนนตลิ่งชัน-บางกอกน้อย มีรถโดยสารสองแถวขนาดเล็กให้บริการ

ในส่วนการเข้าถึงพื้นที่ตลาดสด ย่านการค้าเดิม ซึ่งอยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางของพื้นที่ศึกษา มีการสัญจรไปมาของผู้คนมากที่สุด การเข้าถึงทางรถยนต์ จักรยานยนต์ สามารถใช้ถนนสายหลัก (ถนนเพชรเกษม) หรือ ถนนสายรอง (ถนนสุขาภิบาล 1) ช่วยให้การเดินทางคล่องตัวไม่ติดขัดจนเกินไป ส่วนการเข้าถึงโดยอาศัยรถโดยสารประจำทาง สามารถทำได้โดยสะดวกเนื่องจากมีจุดรับส่งผู้โดยสาร(ป้ายรถเมล์) อยู่ถึง 3 จุด ผู้โดยสารสามารถเลือกจุดขึ้น-ลง ที่อยู่ใกล้ที่สุดได้ นอกจากนี้ บริเวณตลาดสดยังเป็นท่ารถโดยสารสายท้องถิ่น ให้ความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้มาใช้บริการตลาดได้อีกด้วย

3.2.7 ระบบคมนาคมทางน้ำ

พื้นที่ศึกษามีโครงข่ายคลองจำนวนมากมีรายละเอียดคลองที่สำคัญของย่านบางแค โดยแบ่งตามบทบาทหน้าที่ทางด้านคมนาคมขนส่งได้ดังนี้

- คลองที่เป็นเส้นทางคมนาคมหลัก ได้แก่ คลองบางกอกใหญ่ (คลองบางหลวง) คลองราชมนตรี คลองภาษีเจริญ คลองบางแวก

- คลองที่เป็นเส้นทางคมนาคมรอง ได้แก่ คลองบางไผ่ คลองบางซี้แก้ว

คลองบางด้วน คลองบางหว่า คลองบางโคลัด คลองบางสาย คลองลัด

- คลองที่เป็นเส้นทางคมนาคมเบาบาง ได้แก่ คลองบางจาก คลองราษฎร์สามัคคี (คลองบางแค) คลองบางอ้าย คลองหนองใหญ่
- คลองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ทางด้านคมนาคม ได้แก่ คลองบางประทุน คลองรางบัว คลองบางจาก (ช่วงที่ผ่านแขวงบางด้วน บางจาก คูหาสวรรค์)

ปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำในพื้นที่ได้รับความนิยมน้อยลง โดยการใช้งานส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อเข้า-ออกจากร้านพัก ที่สวน ของประชาชนที่ไม่มีเส้นทางถนนเข้าถึง นอกจากนี้ยังมีการตัดถนน สะพานข้ามคลองโดยไม่คำนึงถึงระดับความสูงทำให้การคมนาคมทางน้ำทำได้ลำบาก ไม่สามารถแล่นเรือลอดผ่านไปได้ ต้องวิ่งอ้อม ทำให้ปัจจุบันการเข้าถึงทางน้ำเหลือการให้บริการเดินเรือโดยสาร เพียง 2 สายคือ

1) คลองราชมนตรี บางแค – คลองบางแวก

ให้บริการโดยใช้เรือโดยสารแบบเรือยนต์เพลลาใบจักรยาว (เรือหางยาว) ขนาดบรรทุกผู้โดยสาร 20 คน มีให้บริการประมาณ 10 ลำ วิ่งรับส่งผู้โดยสาร จากตลาดบางแค (ด้านทิศเหนือ) ไปตามคลองราชมนตรี ถึงคลองบางแวก อัตราค่าโดยสาร 5 บาทตลอดสาย การให้บริการเรือจะออกเมื่อผู้โดยสารเต็มลำ ช่วงเวลาให้บริการตั้งแต่ 05.00 – 21.00 น.ทุกวัน

2) คลองภาษีเจริญ วัดม่วง - บางแค - ทำน้ำภาษีเจริญ

ปัจจุบันวิ่งรับส่งผู้โดยสารในช่วงเวลาเช้าและเย็น อัตราค่าโดยสาร 5 บาทตลอดสาย ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นอกจากนี้ยังมีการให้บริการจ้างเหมา ไปตามเส้นทางน้ำที่สำคัญ ได้แก่ คลองบางกอกใหญ่ เพื่อไปออกสู่น้ำเจ้าพระยา

3.2.8 ปริมาณการจราจรและปัญหา

1) ปริมาณการจราจร

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรของสำนักวิศวกรรมจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ที่ได้สำรวจไว้เมื่อปี พ.ศ. 2544 - 2545 แล้วนำมาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย และจัดช่วงของปริมาณจราจรได้ดังนี้

- บริเวณแยก เพชรเกษม-ท่าพระ มีรายละเอียดการจราจรดังนี้ ถนนเพชรเกษม มีปริมาณรถ 38,256 คันต่อวัน เฉลี่ย 3,188 คันต่อชั่วโมง เดิมการจราจรบริเวณนี้ค่อนข้างติดขัด มีปริมาณรถมาก มีการแก้ปัญหาโดยสร้างสะพานลอยข้ามแยกระหว่าง ถนนเพชรเกษม กับถนน อินทรพิทักษ์ ซึ่งมุ่งหน้าไปทางวงเวียนใหญ่ อีกทั้ง ในปีที่เก็บข้อมูล อยู่ระหว่างการก่อสร้างอุโมงค์ ลอดใต้ทางแยก ระหว่าง ถนนจรัญสนิทวงศ์ กับถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยให้การจราจรในบริเวณ คล่องตัวมากยิ่งขึ้น

- บริเวณแยก เพชรเกษม-พุทธมณฑลสาย 1 ถนนพุทธมณฑลสาย 1 เป็นถนน สายรองขนาดใหญ่มีช่องจราจร จำนวน 6 ช่อง เพื่อเข้าถึงพื้นที่ด้านใน ซึ่งยังมีสภาพเป็นพื้นที่ เกษตรกรรม สวนผลไม้ อยู่ สามารถเชื่อมไปยังถนนพาดนิคมการชนบุรีได้ สภาพถนนยังก่อสร้างไม่ เสร็จ เนื่องจากติดปัญหาการเวนคืน จึงไม่ค่อยนิยมใช้ ถนนพุทธมณฑลสาย 1 มีปริมาณรถ 7,608 คัน/วัน เฉลี่ย 634 คัน/ชั่วโมง ส่วนถนนเพชรเกษมบริเวณนี้ มีปริมาณการจราจร 70,008 คัน/วัน เฉลี่ย 5,834 คัน/ชั่วโมง

- บริเวณแยก เพชรเกษม-สุขาภิบาล 1 ถนนสุขาภิบาล 1 เป็นถนนสายรอง สามารถใช้เชื่อมต่อไปยังถนนสายต่างๆ ได้มากมาย เช่น ถนนราชพฤกษ์ ถนนเอกชัย ถนน พัฒนาการ แต่เนื่องจากสภาพถนนที่ไม่ค่อยสมบูรณ์ มีแนวท่อระบายน้ำผ่านกลาง และความกว้าง เพียง 2 เลน จึงไม่สามารถทำความเร็วได้ ถนนสุขาภิบาล 1 มีปริมาณรถ 14,376 คัน/วัน เฉลี่ย 1,198 คัน/ชั่วโมง ส่วนถนนถนนเพชรเกษม มีปริมาณรถ 78,000 คัน/วัน เฉลี่ย 6,500 คัน/ชั่วโมง

- บริเวณแยก กาญจนภิเษก-เพชรเกษม ถนนกาญจนภิเษก สามารถใช้ เชื่อมต่อกับถนนบรมราชชนนี และถนนพระราม 2 ได้ จึงมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง โดยถนน กาญจนภิเษก มุ่งหน้าพระราม 2 มีปริมาณการจราจร 51662 คัน/วัน ฝั่งขาเข้ามีปริมาณ 44852 คัน/วัน ส่วนถนนเพชรเกษมขาเข้า มีปริมาณการจราจร 52091 คัน/วัน ส่วนขาออก มีปริมาณ 36782 คัน/วัน รวม 88873 คัน/วัน เฉลี่ย 7406 คัน/ชั่วโมง

- บริเวณแยก เพชรเกษม-พุทธมณฑลสาย 2 ถนนพุทธมณฑลสาย 2 เป็นถนนสายรองที่ใช้คมนาคม ระหว่าง ศูนย์กลางชุมชนบางแค และพื้นที่ตอนใน ซึ่งการใช้ที่ดิน ส่วนใหญ่ เป็นที่อยู่อาศัยมีโครงการจัดสรรที่ดินจำนวนมาก ในถนนพุทธมณฑลสาย 2 มีปริมาณ การจราจร 9,720 คัน/วัน เฉลี่ย 810 คัน/ชั่วโมง ถนนเพชรเกษมมีปริมาณรถ 80,400 คันต่อวัน เฉลี่ย 6,700 คันต่อชั่วโมง

ตารางที่ 3.9 แสดงระยะเวลาในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน บนถนนเพชรเกษม ปี พ.ศ.2545

ช่วงเวลา	ถนน	แยกพุทธมณฑลสาย 2	แยกวงแหวน	แยกเดมะมอลด์	แยกบางแค	แยกรัชดา-เพชรเกษม	แยกท่าพระ	รวมเวลา (วินาที)	ความเร็ว เฉลี่ย (กม./ ชม.)
07.00-09.00 น.	เข้าเมือง	0	125	122	252	965	171	1635	20.48
	ออกเมือง	179	132	112	834	221	0	1478	22.65
16.00-18.00 น.	เข้าเมือง	0	64	75	249	526	137	1051	31.86
	ออกเมือง	95	107	126	501	136	0	965	34.69
ระยะทาง (กม.)		0	0.9	0.5	1.5	4.3	2.1	รวมระยะทาง 9.3 กม.	

ที่มา : สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สรุปปริมาณการจราจรบนถนนเพชรเกษม ตลอดเส้นทางตั้งแต่แยกท่าพระ – แยกพุทธมณฑลสาย 2 เฉลี่ย 5,925 คัน/ชั่วโมง ความเร็วเฉลี่ย ช่วงเช้า 21.56 กม./ชม. ส่วนความเร็วเฉลี่ยในช่วงเย็น 33.27 กม./ชม. โดยความเร็วรถขาเข้าเมืองจะทำความเร็วได้มากกว่า

2) ปัญหาการจราจร

ย่านบางแค มีถนนสายหลักที่สำคัญคือถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนในแนวรัศมีมีมุ่งเข้าสู่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร และเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดต่างๆ ซึ่งมีปริมาณการจราจรที่แออัดหนาแน่นตลอดทั้งวัน เนื่องจากมีกิจกรรมการใช้ที่ทับซ้อนกันระหว่างถนนในระดับภูมิภาคกับถนนของเมืองที่มีการจราจรแออัดตลอดเวลา โดยจะเป็นปัญหาการจราจรติดขัดตามจุดกลับรถต่างๆ และย่านที่มีผู้คนมารวมกันอยู่หนาแน่น เช่น หน้าห้างสรรพสินค้า และบริเวณหน้าตลาดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยมีจุดที่เป็นปัญหาสำคัญหลักดังต่อไปนี้

จุดที่ 1 บริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก – เพชรเกษม เป็นจุดที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก เนื่องจากเป็นถนนสายหลัก ทั้ง 2 สาย เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคกับปริมนทล และอยู่ใกล้กับที่ตั้งของศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางแค โดยผู้มาใช้บริการศูนย์การค้าเดอะมอลล์ ที่เดินทางมาจากถนนเพชรเกษมขาออก ต้องมากลับรถที่จุดนี้ ยิ่งส่งผลให้การจราจรบริเวณนี้ติดขัดมากขึ้น

จุดที่ 2 บริเวณทางแยกถนนสุขาภิบาล 1 – เพชรเกษม ใกล้หน้าตลาดสดบางแค จะมีการชะลอตัวของรถที่ผ่านบริเวณดังกล่าว เป็นผลเนื่องมาจากบริเวณหน้าตลาดที่มีการจอดรถรับส่งสินค้า โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนมีการจอดรถ รับส่งผู้โดยสาร รถรับจ้าง และรถรับส่งสินค้า ทำให้มีการจอดรถกีดขวางช่องทางจราจรถึง 2 ช่องจราจร

จุดที่ 3 จุดกลับรถบริเวณหน้าทางแยกพุทธมณฑลสาย 1 ใกล้ตลาดบางแค เป็นจุดที่ผู้เดินทางมาจากชานเมือง และบริเวณทล (มาจากถนนเพชรเกษมขาเข้าเมือง) กลับรถเพื่อไปใช้บริการตลาดสด ประกอบกับ บริเวณหน้าตลาดสด มีปัญหาการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน เนื่องมาจากการจอดรถเพื่อรับส่งสินค้า ทำให้การจราจรคับคั่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดต่อเนื่องเป็นแนวยาวไปจนถึงบริเวณจุดกลับรถจุดนี้

จุดที่ 4 จุดกลับรถบริเวณปากซอยเพชรเกษม 33 เป็นจุดกลับรถเพื่อจะมาใช้บริการใน ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์คบางแค และเป็นจุดกลับรถเพื่อไปตลาดบางแคหรือออกไปนอกเมือง โดยในช่วงเวลาเร่งด่วน เวลา 15.00-20.00 น. จะมีปริมาณรถมาก

3.2.9 สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

ย่านบางแค อยู่ในเขตพื้นที่การปกครองของ เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค โดยมีความพร้อมในการให้บริการด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ มีรายละเอียดดังนี้

- 1) ด้านบริการสาธารณสุข ในพื้นที่ศึกษามีสถานบริการด้านสาธารณสุขของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน หลายแห่ง คือ โรงพยาบาลเอกชน 2 แห่ง เป็นโรงพยาบาลขนาดเล็ก คือโรงพยาบาลเพชรเกษม และโรงพยาบาลโรคภูมิแพ้ ในส่วนสถานบริการของภาครัฐ มีสถานีกาชาด ที่ 11 เป็นหน่วยงานของสภากาชาดไทย ให้บริการรักษาโรคทั่วไป รวมทั้งมี คลินิกเอกชน ร้ายขายยา ทันตคลินิก ให้บริการประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้พื้นที่บริเวณโดยรอบ ยังมีโรงพยาบาลขนาดใหญ่ ได้แก่ โรงพยาบาลพญาไท3 และโรงพยาบาลเกษมราษฎร์
- 2) ด้านศาสนา ในพื้นที่ศึกษา มีวัดเพียงแห่งเดียว คือวัดนิมมานรดี ซึ่งเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมทางศาสนาของชาวบางแค นอกจากนี้ยังมีโบสถ์คริสต์ 1 แห่ง ทั้งนี้บริเวณโดยรอบพื้นที่ศึกษา ยังมีศาสนสถานที่สำคัญของชาวธนบุรี ได้แก่ วัดปากน้ำ ภาษีเจริญ ศาลขุนด่าน เจ้าพ่อเสือ ศาลเจ้าแม่ทับทิม เป็นต้น
- 3) ด้านการศึกษา ในพื้นที่ศึกษามีการให้บริการการศึกษาทุกระดับ โดยประกอบด้วยระดับอนุบาล ประถม และมัธยมศึกษา โดยมีสถานศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ โรงเรียนวัดนิมมานรดี โรงเรียนวัดรางบัว โรงเรียนพณิชยการภาษานุสรณ์ โรงเรียนบุศยรัตน์พณิชยการ นอกจากนี้พื้นที่โดยรอบยังมีสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษาขนาดใหญ่ ได้แก่ มหาวิทยาลัยสยาม และมหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ รวมถึงการศึกษาเฉพาะทางอย่างเนติบัณฑิตยสภา
- 4) ด้านการให้บริการไฟฟ้า เขตพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตพื้นที่การให้บริการไฟฟ้า ของ การไฟฟ้าสาขาย่อย หนองแขม และสถานีไฟฟ้าย่อย ภาษีเจริญ

- 5) ด้านการบริการประปา เขตพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตการให้บริการน้ำประปา ของสำนักงานประปา สาขาภาษีเจริญ

3.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจ

เขตภาษีเจริญ และเขตบางแคเป็นเขตพื้นที่ชั้นกลางทางด้านผังธนบุรีของกรุงเทพมหานคร มีการพัฒนาในลักษณะกึ่งชนบทกึ่งชุมชนเมือง ประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ พาณิชยกรรม อุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็ก รับราชการและรับจ้างทั่วไป นอกจากนั้นยังมีอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เป็นผลมาจากการขยายตัวของเมืองมีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้นสามารถพิจารณาได้จาก โครงสร้างทางเศรษฐกิจ ได้แก่ พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม

3.3.1 ด้านพาณิชยกรรม

จากตารางที่ 3.10 ทำการเปรียบเทียบจำนวนสถานประกอบการและลูกจ้าง ในเขตพื้นที่ ผังธนบุรี ระหว่างปี พ.ศ.2542 – 2544 โดยในปี พ.ศ.2544 เขตบางแคมีจำนวนลูกจ้างมากเป็นอันดับ 2 จากพื้นที่ในเขตชานเมืองผังธนบุรี 10 เขต และมีสัดส่วนเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1.5 ส่วนในเขตภาษีเจริญ มีแนวโน้มลดลง เมื่อทำการเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรภายในเขต เพื่อทราบถึงอัตราการจ้างงานต่อประชากรในพื้นที่ เขตบางแคมีสัดส่วน 0.34 และเขตภาษีเจริญ มีสัดส่วน 0.30

จากข้อมูล สัมมะโนธุรกิจทางการค้าและธุรกิจทางการบริการ ตารางที่ 3.11 พบว่าในปี พ.ศ.2545 เขตพื้นที่ศึกษา มีจำนวนสถานประกอบการรวม 12,500 ราย กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ เป็นกิจกรรมการขายปลีก 8,521 ราย และการผลิต 3,350 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการส่วนบุคคล มีจำนวนคนทำงาน 1-4 คน มีรายละเอียดดังตารางที่ 3.11

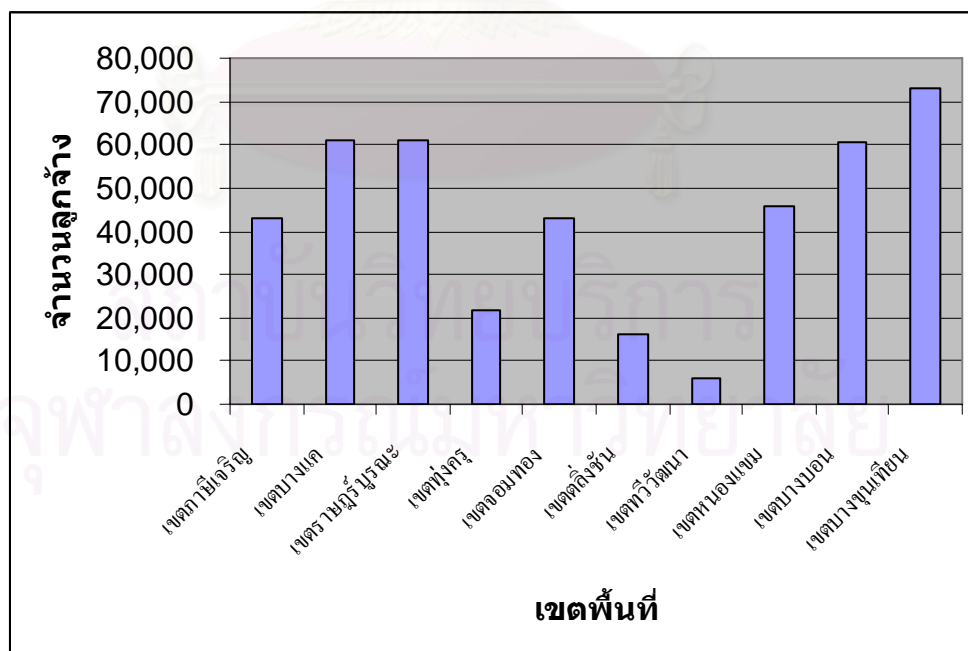
พื้นที่เขตภาษีเจริญ มีจำนวนสถานประกอบการ 5,890 ราย กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ ได้แก่ การผลิต จำนวน 1,815 ราย และการขายปลีก จำนวน 1,713 ราย ส่วนกิจกรรมที่น้อยที่สุด ได้แก่ คอมพิวเตอร์ และการก่อสร้าง จำแนกตามรูปแบบการจัดตั้งตามกฎหมาย ได้ดังนี้ ส่วนบุคคล 5,238 ราย ห้างหุ้นส่วนจำกัด 172 ราย บริษัทจำกัด 473 ราย ส่วนราชการ 7 ราย จำแนกตามจำนวนคนทำงาน ได้ดังนี้ คนงาน 1-4 คน จำนวน 4,591 ราย คนงาน 5-9 คน จำนวน 744 ราย และ คนงาน 10-19 คน จำนวน 306 ราย คนงานมากกว่า 20 คน จำนวน 259 ราย

ตารางที่ 3.10 แสดงจำนวนสถานประกอบการ และจำนวนลูกจ้าง ระหว่างพ.ศ.2542 , 2544

เขตการปกครอง	พ.ศ.2542				พ.ศ.2544				การเปลี่ยนแปลง	
	สปก.	%	ลูกจ้าง	%	สปก.	%	ลูกจ้าง	%	สปก.	ลูกจ้าง
เขตภาษีเจริญ	3355	13.9	44899	10.8	3217	13.3	43184	10.0	-138	-1715
เขตบางแค	3755	15.5	60407	14.5	3630	15.0	61268	14.0	-125	861
เขตราษฎร์บูรณะ	3439	14.2	67090	16.1	3470	14.4	60929	14.0	31	-6161
เขตทุ่งครุ	1084	4.4	20857	5.0	1210	5.02	21933	5.0	126	1076
เขตจอมทอง	3460	14.3	43326	10.4	3516	14.5	42950	9.9	56	-376
เขตตลิ่งชัน	1289	5.3	16656	4.0	1267	5.26	16093	3.7	-22	-563
เขตทวีวัฒนา	388	1.6	4610	1.1	468	1.9	6205	1.4	80	1595
เขตหนองแขม	2027	8.4	37809	9.1	1937	8.04	45598	10.5	-90	7789
เขตบางบอน	3249	13.4	53764	12.9	3299	13.6	60710	14.0	50	6946
เขตบางขุนเทียน	2091	8.6	65419	15.7	2086	8.66	73151	16.9	-5	7732
รวม	24137	100	414837	100	24100	100	432021	100	-37	17184

ที่มา : กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

แผนภูมิที่ 3.3 แสดงจำนวนลูกจ้าง จำแนกตามเขตพื้นที่ชานเมืองตะวันตก ปีพ.ศ.2544



ที่มา : กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

พื้นที่เขตบางแคมีจำนวนสถานประกอบการ 6,610 ราย กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ ได้แก่ การขายปลีก จำนวน 2,144 ราย และการผลิต จำนวน 1,535 ราย กิจกรรมที่น้อยที่สุดได้แก่ กิจกรรมทางคอมพิวเตอร์ จำนวน 16 ราย และการก่อสร้าง จำนวน 71 ราย จำแนกสถานประกอบการ ตามรูปแบบการจัดตั้งตามกฎหมาย ได้ดังนี้ ส่วนบุคคล 5,612 ราย ห้างหุ้นส่วน จำกัด 231 ราย บริษัทจำกัด 764 ราย และ ส่วนราชการ 3 ราย จำแนกตามจำนวนคนทำงาน ได้ดังนี้ คนงาน 1-4 คน จำนวน 4,963 ราย คนงาน 5-9 คน จำนวน 913 ราย และ คนงาน 10-19 คน จำนวน 396 ราย คนงานมากกว่า 20 คน จำนวน 338 ราย

ตารางที่ 3.11 แสดงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในเขตบางแค และภาษีเจริญ ปี พ.ศ.2540 และ 2545

เขต	ธุรกิจทางการค้า และการบริการ	การผลิต	การ ก่อสร้าง	การขนส่งและ ท่องเที่ยว
ภาษีเจริญ พ.ศ.2545	3787	1815	47	241
บางแค พ.ศ.2545	4734	1535	71	270
รวมทั้งสองเขต	8521	3350	118	511
ภาษีเจริญ พ.ศ.2540	6258	3663	77	576
การเปลี่ยนแปลง(ร้อยละ)	36.16	-8.54	53.25	-11.28

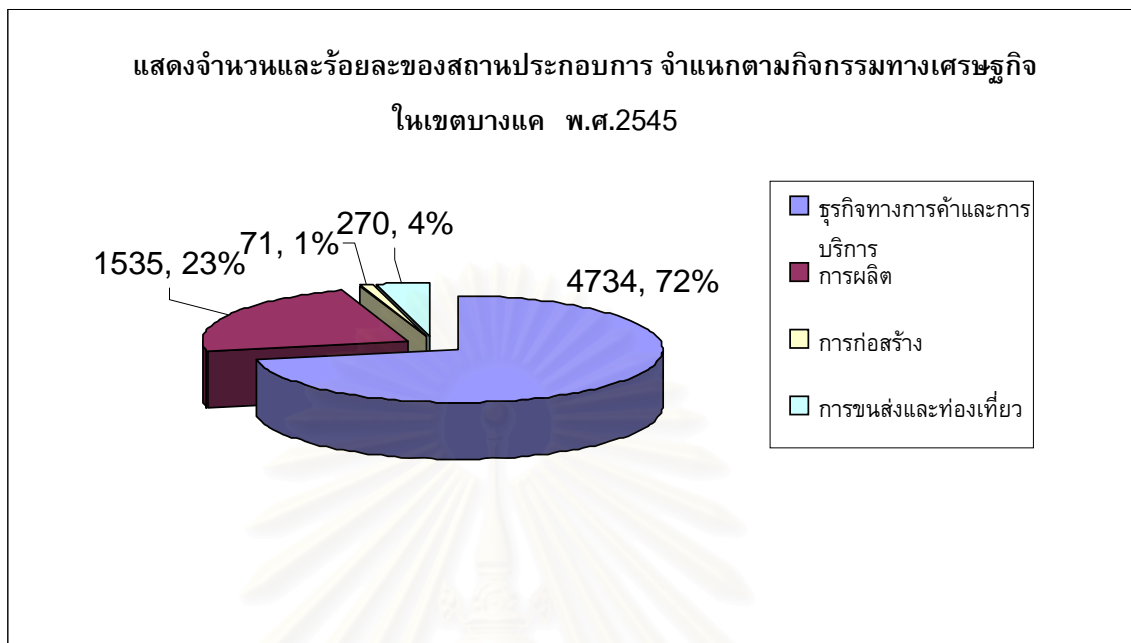
ที่มา : สำนะโนธุรกิจทางการค้าและธุรกิจทางการบริการ พ.ศ.2545 และสำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2540 สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ตารางที่ 3.12 แสดงสถิติการจดทะเบียนธุรกิจของเขตบางแค และเขตภาษีเจริญ

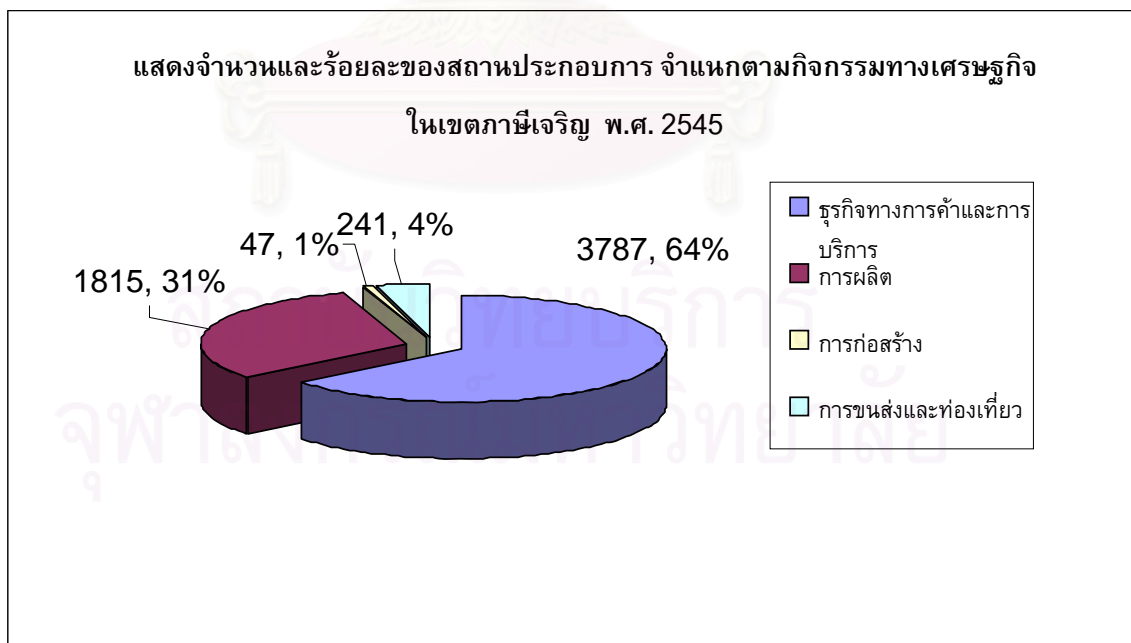
ประเภท	พ.ศ. 2537	พ.ศ. 2543	พ.ศ. 2543	เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค พ.ศ.2543	ร้อยละการ เปลี่ยนแปลง
	เขตภาษี เจริญ	เขตภาษี เจริญ	เขตบางแค		
บริษัท จำกัด	427	317	252	569	33
ห้างหุ้นส่วน จำกัด	179	118	68	186	4
ห้างหุ้นส่วน นิติบุคคล	1	3	2	5	400
บริษัท มหาชน จำกัด	1	1	-	1	-

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

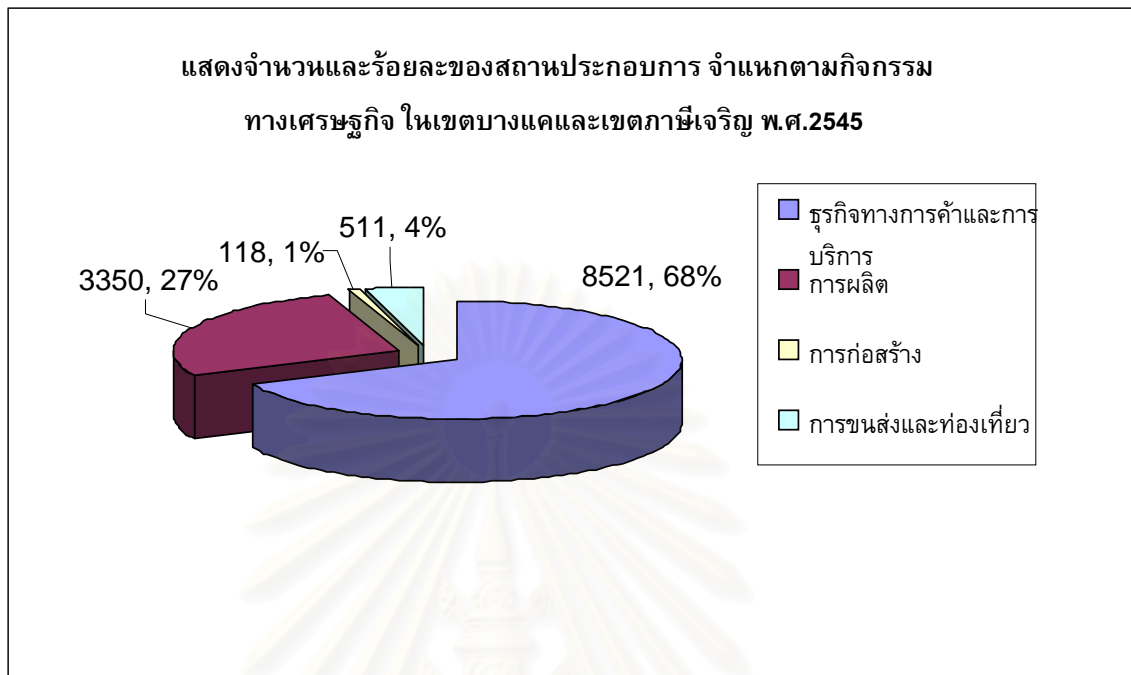
แผนภูมิที่ 3.4 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2545
ในเขตบางแค



แผนภูมิที่ 3.5 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2545
ในเขตภาษีเจริญ

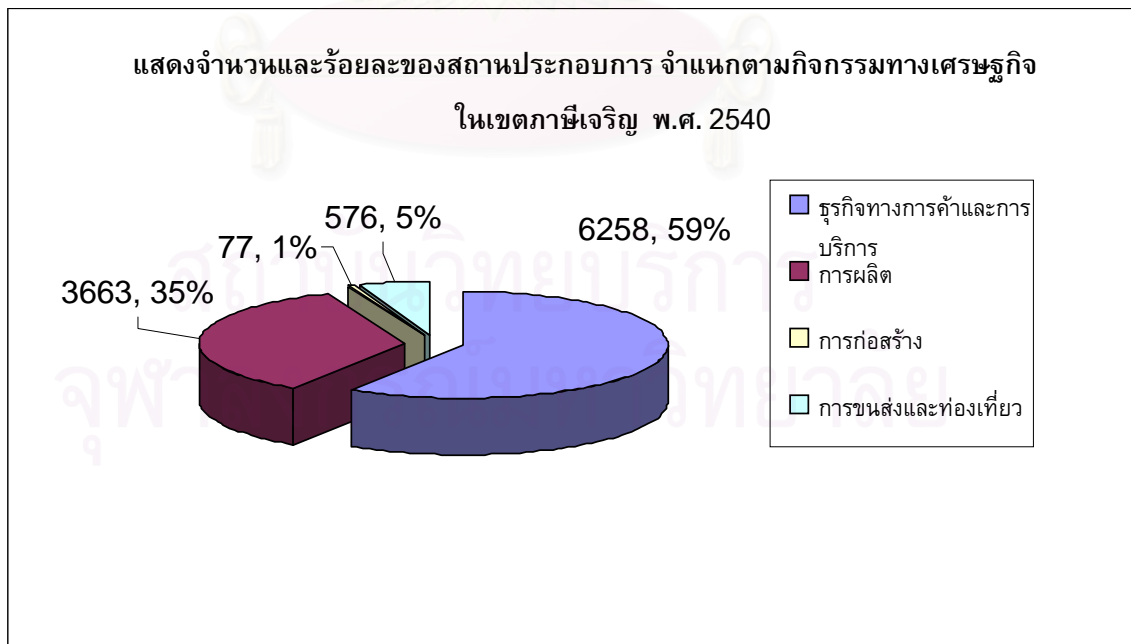


แผนภูมิที่ 3.6 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2545
ในเขตภาษีเจริญและเขตบางแค



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

แผนภูมิที่ 3.7 แสดงสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2540
ในเขตภาษีเจริญ



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

3.3.2 ด้านอุตสาหกรรม

เขตพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตชานเมืองของกรุงเทพฯ ปัจจุบันมีการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากในพื้นที่ โดยเขตบางแคมีจำนวนโรงงาน มากเป็นอันดับที่ 6 และเขตภาษีเจริญมีโรงงานมากเป็นอันดับ 9 จาก จำนวนเขต 50 เขตในกรุงเทพฯ เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในปี พ.ศ.2542 เขตบางแคมีโรงงาน 997 โรง และเขตภาษีเจริญมีโรงงาน 775 โรง พบว่าจำนวนโรงงานในเขตบางแคและภาษีเจริญมีจำนวนลดลง โดยเขตบางแคมีการเปลี่ยนแปลงที่สูงมาก ร้อยละ 29.99 เนื่องจากมีการขยายตัวของเมืองสูงกว่า ขณะที่จำนวนโรงงานในเขตภาษีเจริญ ยังคงมีแนวโน้มลดลงเพียงเล็กน้อย ร้อยละ 9

จากสถิติ กรมโรงงานอุตสาหกรรม ในปี พ.ศ.2545 เขตบางแค มีโรงงานที่จดทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 772 โรง จำนวนคนงาน 21,051 คน เงินลงทุน 7,818.94 ล้านบาท แขนงที่มีมากที่สุด คือ แขนงบางแค จำนวน 405 โรง และบางแคเหนือ จำนวน 199 โรง

เขตภาษีเจริญ มีโรงงานที่จดทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 711 โรง จำนวนคนงาน 19,670 คน เงินลงทุน 2,242,662,338 บาท แขนงที่มีโรงงานมากที่สุด คือ แขนงบางหว้า จำนวน 230 โรง และบางด้วน จำนวน 180 โรง

ตารางที่ 3.13 แสดงการเปลี่ยนแปลงของโรงงานอุตสาหกรรม พ.ศ.2542 กับ พ.ศ.2545

เขต	ข้อมูล	พ.ศ.2542	พ.ศ.2545	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง
เขตบางแค	จำนวนโรงงาน	997	767	-23.07
	คนงาน	27,441	21,051	-23.29
	เงินทุน	5,539,720,000	7,818,941,188	41.14
เขตภาษีเจริญ	จำนวนโรงงาน	775	711	-8.26
	คนงาน	20,439	19,670	-3.76
	เงินทุน	2,339,720,000	2,242,662,338	-4.15

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ตารางที่ 3.14 แสดงสถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาต ณ สิ้นปี พ.ศ.2545

ลำดับที่	เขต	จำนวน โรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)	คนงาน ชาย	คนงาน หญิง	คนงาน รวม
1	บางบอน	1,427	10,731	18,720	19,968	38,688
2	บางขุนเทียน	1,408	18,941	25,142	26,030	51,172
3	จอมทอง	1,333	3,335	12,013	11,752	23,765
4	ราษฎร์บูรณะ	905	6,323	11,027	13,716	24,743
5	ยานนาวา	717	10,893	11,236	13,702	24,938
6	บางแค	762	9,520	9,997	9,823	19,820
7	ทุ่งครุ	736	3,889	7,424	7,236	14,660
8	บางคอแหลม	711	5,300	8,007	12,003	20,010
9	ภาษีเจริญ	707	3,113	9,330	11,907	21,237
10	ธนบุรี	669	1,726	4,942	5,509	10,451
11	สาทร	521	2,529	4,243	4,828	9,071
12	คลองสาน	561	2,226	5,414	9,798	15,212
13	คลองเตย	500	23,595	7,468	7,496	14,964
14	หนองแขม	443	10,547	10,695	11,631	22,326
15	ประเวศ	493	6,041	8,409	5,820	14,229
16	บางกอกใหญ่	504	2,507	4,191	5,626	9,817
17	บางซื่อ	455	4,027	4,193	2,316	6,509
18	สวนหลวง	367	3,731	4,055	4,090	8,145
19	บางนา	392	4,632	7,700	7,945	15,645
20	ลาดกระบัง	335	20,355	11,471	15,279	26,750

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ตารางที่ 3.15 แสดงจำนวนโรงงาน คนงาน และเงินทุน ในเขตบางแค และภาษีเจริญ ปี พ.ศ.2545

เขต	จำนวนโรงงาน	จำนวน คนงาน	เงินลงทุน
บางแค	767	21,051	7,818,941,188
บางแค	405	11,661	5,574,918,401
หลักสอง	132	3,866	1,207,085,022
บางแคเหนือ	199	4,616	941,096,765
บางไผ่	31	908	95,841,000
ภาษีเจริญ	711	19,670	2,242,662,338
บางหว่า	230	8,232	778,279,502
คลองขวาง	13	472	57,475,000
คูหาสวรรค์	13	412	77,800,000
บางจาก	40	814	176,288,000
บางด้วน	180	4,127	464,443,836
บางแวก	94	1,960	251,469,000
ปากคลองภาษีฯ	141	3,653	436,907,000

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม

3.3.3 ด้านเกษตรกรรม

พื้นที่ย่านบางแค แต่เดิมเป็นพื้นที่เพื่อการเกษตรทั้งสิ้น ด้วยสภาพพื้นที่ที่เป็น ที่ราบลุ่ม ดินดี มีลำคลองหลายสาย เหมาะแก่การเพาะปลูก ในอดีตพื้นที่ย่านนี้ถือว่าเป็นแหล่งผลิตพืช พันธุ์ ธัญญาหารที่อุดมสมบูรณ์ เต็มไปด้วยสวนผลไม้และไร่นา ปัจจุบันแม้ว่าพื้นที่การเกษตรได้ลดน้อยลงไปมาก แต่ย่านบางแคยังคงได้ชื่อว่าเป็นแหล่งผลิตผลทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ พืชผักสวนครัวต่างๆ ไม้ดอก ไม้ประดับ และไม้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง แหล่งผลิตกล้วยไม้ และผลไม้

ทั้งนี้ภาครัฐบาล ยังคงส่งเสริมและอนุรักษ์พื้นที่เกษตรเหล่านี้ให้คงอยู่ต่อไป ได้สนับสนุนให้ความช่วยเหลือเกษตรกร โดยมีโครงการต่างๆ เช่น โครงการสร้างระบบบำบัดน้ำเพื่อการเกษตร , โครงการส่งเสริมการจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตร โดยให้ความสำคัญว่าพื้นที่การเกษตรในฝั่งธนบุรีเปรียบเสมือนปอดของกรุงเทพฯ

ตารางที่ 3.16 แสดงพื้นที่การเกษตรในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ปี พ.ศ.2543

เขต	จำนวน ครัวเรือน เกษตรกร (ครัวเรือน)	พื้นที่ทำการ เกษตร ทั้งหมด (ไร่)	พื้นที่การเกษตร (ไร่)						
			นาข้าว	สวนผลไม้	สวนผัก	สวนไม้ดอก ไม้ประดับ	เลี้ยงสัตว์	ประมง	ไร่อัญญา
ตลิ่งชัน	1,223	5,115	-	2,405	2,245.50	442	-	22.5	-
บางขุนเทียน	1,045	29,118.45	-	1,188.75	32	337.2	130	27,560.50	-
ทวีวัฒนา	955	5,511.75	540.75	420	2,921	2596	-	34	-
บางแค	738	4820	-	1,001	1,280.25	2519	-	19.75	-
ภาษีเจริญ	490	2,350.70	-	1,908.20	313.5	125	4	-	-
หนองแขม	409	3715	15	11.5	354.5	2562	17	55	-
จอมทอง	409	2,297.50	-	1,905.75	189.25	187.5	2	13	-
บางบอน	275	2628	-	909	133	1365	8	213	-
ทุ่งครุ	257	1,762.50	-	1,762.50	-	-	-	-	-
ราษฎร์บูรณะ	95	677.6	-	596.69	10.5	70.35	-	0.05	-
รวมฝั่งตะวันตก	5,896	57,997	556	12,108	7,480	10,204	161	27,918	0
รวม กทม.	14,051	216,289.62	115,463	24,942.86	8,282.75	10,454.90	814.5	47,495.08	3,710

ที่มา : กรมส่งเสริมการเกษตร

3.3.4 การจัดเก็บภาษี

การศึกษาในด้านการจัดเก็บภาษี สามารถแสดงถึงศักยภาพ การใช้ประโยชน์ของพื้นที่เขต ด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ พบว่า เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่เขตในฝั่งธนบุรีทั้ง 15 เขต พบว่าภาษี โรงเรือนและที่ดิน เขตบางแคจัดเก็บได้มากเป็นอันดับ 2 และเขตภาษีเจริญ จัดเก็บได้มากเป็น อันดับ 4 ในด้านภาษีบำรุงท้องที่ เขตบางแคจัดเก็บได้มากเป็นอันดับ 2 ส่วนเขตภาษีเจริญ กลับ เก็บได้เป็นอันดับ 13 นอกจากนี้ ระหว่างปี พ.ศ.2542 กับ พ.ศ.2545 ทั้งเขตภาษีเจริญ และเขตบาง แแค มีอัตราการเปลี่ยนแปลง เพิ่มสูงขึ้น ทั้งสองเขต โดยเขตบางแคมีการเปลี่ยนแปลงสูงมากกว่าทั้ง ภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีโรงเรือนและที่ดิน

เมื่อพิจารณาภาพรวมของพื้นที่ทั้งสองเขต พบว่า การจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ มีแนวโน้ม เพิ่มขึ้นโดยเพิ่มขึ้นสัดส่วน ร้อยละ 2.22 ต่อปี ส่วนในด้านการจัดเก็บภาษีโรงเรือน พบว่ามี แนวโน้มเพิ่มขึ้นมากกว่า โดยเพิ่มขึ้นสัดส่วนร้อยละ 4.21 ต่อปี

ตารางที่ 3.17 แสดงการจัดเก็บภาษีบำรุงท้องที่ เขตพื้นที่ฝั่งธนบุรี พ.ศ.2542-2545

เขต	2542	2543	2544	2545
บางขุนเทียน	2,250,588	2,191,670	2,323,407	2,629,291
บางแค	2,028,365	1,968,382	2,048,155	2,243,667
ตลิ่งชัน	1,721,560	1,697,753	1,645,361	1,687,811
บางกอกน้อย	1,496,447	1,461,102	1,518,675	1,584,452
หนองแขม	1,602,189	1,456,328	1,415,534	1,535,948
ทวีวัฒนา	1,139,744	1,311,065	1,421,870	1,483,690
ราษฎร์บูรณะ	1,174,839	1,266,991	1,413,647	1,380,060
บางพลัด	1,292,349	1,288,930	1,323,107	1,361,176
คลองสาน	1,337,194	1,303,220	1,204,841	1,319,566
ทุ่งครุ	1,267,212	1,408,907	1,307,687	1,288,375
ธนบุรี	1,351,291	1,247,081	1,178,981	1,286,253
จอมทอง	1,095,011	1,166,979	1,187,035	1,187,250
ภาษีเจริญ	952,238	968,437	975,727	1,002,649
บางบอน	821,510	723,935	737,609	980,210
บางกอกใหญ่	923,498	950,854	917,394	904,051

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.18 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลง การจัดเก็บภาษีเขตบางแค และเขตภาษีเจริญ ระหว่างปี พ.ศ.2542 กับ 2545

พ.ศ.	ภาษีบำรุงท้องที่		ภาษีโรงเรือนและที่ดิน	
	ภาษีเจริญ	บางแค	ภาษีเจริญ	บางแค
2542	952,238	2,028,365	65,445,231	63,102,728
2543	968,437	1,968,382	66,515,077	66,944,163
2544	975,727	2,048,155	69,250,695	70,268,819
2545	1,002,649	2,243,667	72,312,402	77,922,962
อัตราการเปลี่ยนแปลง 2542 - 2545	5.29	10.61	10.49	23.49

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.19 แสดงการจัดเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดิน เขตพื้นที่ฝั่งธนบุรี พ.ศ.2542-2545

เขต	2542	2543	2544	2545
บางกอกน้อย	58,733,953	67,096,448	75,987,596	83,905,253
บางแค	63,102,728	66,944,163	70,268,819	77,922,962
ธนบุรี	76,815,547	73,219,679	73,338,184	75,567,590
ภาษีเจริญ	65,445,231	66,515,077	69,250,695	72,312,402
บางพลัด	54,728,900	53,545,068	55,879,107	63,462,695
ราษฎร์บูรณะ	53,083,485	55,947,189	59,534,426	62,544,678
คลองสาน	58,210,135	56,362,298	61,305,173	62,260,618
บางขุนเทียน	41,754,775	47,243,906	54,695,230	59,468,207
จอมทอง	41,578,854	44,107,928	46,371,819	53,121,190
หนองแขม	32,550,684	40,811,809	46,213,075	46,432,451
บางบอน	31,236,080	34,344,336	39,440,414	42,015,113
บางกอกใหญ่	30,766,958	29,207,870	30,200,926	31,256,785
ทุ่งครุ	15,219,856	18,477,527	21,442,073	22,271,390
ตลิ่งชัน	8,992,227	9,856,449	11,435,985	12,888,307
ทวีวัฒนา	6,294,387	8,071,277	8,126,904	9,605,913

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

สรุปสภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ โครงสร้างทางเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษาขึ้นอยู่กับ สาขาเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ การค้าบริการ และอุตสาหกรรม ขณะที่สาขาเกษตรกรรมมีบทบาทลดลง พื้นที่เกษตรกรรมถูกแทนที่ด้วยพื้นที่เมือง โดยเฉพาะที่พักอาศัย และส่งผลให้ธุรกิจการค้าและบริการขยายตัวเพิ่มตามไปด้วย โดยพบว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจในสาขาพาณิชยกรรม ขณะที่มีการลดลงในสาขาอุตสาหกรรม โดยมีการเปลี่ยนแปลงในเขตบางแค มากกว่าพื้นที่เขตภาษีเจริญ

3.4 ลักษณะทางสังคม

3.4.1 จำนวน และการกระจายตัวของประชากร

ในการศึกษาด้านจำนวนประชากร ได้แบ่งระดับของพื้นที่ศึกษาออกเป็น ทั้งในระดับเขต พื้นที่การปกครอง ได้แก่ เขตภาษีเจริญ เขตบางแค และในระดับย่านบางแค โดยพิจารณาจำนวนประชากรตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2541 - 2545 เนื่องจากก่อนหน้านั้น พื้นที่เขตบางแค ยังไม่มีการจัดตั้งเป็นเขตการปกครอง นอกจากนี้การศึกษาด้านจำนวนประชากร ยังได้แบ่งประชากร ออกเป็น 2 ประเภท คือ ประชากรในทะเบียน และประชากรนอกทะเบียน หรือประชากรแฝง โดยมีผลการศึกษาดังนี้

1) **ระดับเขตพื้นที่การปกครอง** แบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1) เขตภาษีเจริญ ในปี พ.ศ.2545 มีประชากรตามทะเบียนราษฎร 140,254 คน มากเป็นลำดับที่ 14 จาก 50 เขต ของกรุงเทพฯ โดยประชากรส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ใน แขวงต่างๆดังนี้ แขวงบางหว้า 41,418 คน (ร้อยละ 29.81) แขวงบางด้วน 32,232 คน (ร้อยละ 22.98) แขวงบางแวก 21,175 คน (ร้อยละ15.09) แขวงปากคลองภาษีเจริญ 20,607 คน (ร้อยละ 14.69) แขวงคลองขวาง 9,444 คน (ร้อยละ 6.73) แขวงบางจาก 7,550 (ร้อยละ 5.38) และแขวงคูหาสวรรค์ 7,429 คน (ร้อยละ 5.29)

ในด้านความหนาแน่น ในปี พ.ศ. 2545 เขตภาษีเจริญ มีความหนาแน่นประชากร 7,864 คน / ตร.กม. โดยลดลงจากเดิมเล็กน้อย (ร้อยละ 1.71) โดยในปี พ.ศ.2541 เขตภาษีเจริญ มีความหนาแน่นประชากร 8,001 คน / ตร.กม และสูงกว่าความหนาแน่นเฉลี่ยของกรุงเทพฯ ที่มีความหนาแน่นประชากร 3,601 คน / ตร.กม. โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเขตต่างๆในกรุงเทพฯ พบว่าเขตภาษีเจริญมีความหนาแน่นประชากรอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง (ลำดับที่19)

ในด้านการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร ระหว่างปี พ.ศ.2541-2545 มีแนวโน้มลดลง ทุกๆปี เฉลี่ยร้อยละ 0.34 ต่อปี รายละเอียดในตารางที่ 3.20

ตารางที่ 3.20 แสดงจำนวนประชากร และการเปลี่ยนแปลง ระหว่างปี พ.ศ.2541 - 2545

เขต	2541	2542	2543	2544	2545	ร้อยละ การเปลี่ยนแปลงต่อปี
บางแค	169,615	172,026	174,466	177,003	180,136	1.24
ธนบุรี	193,783	188,610	184,181	180,867	177,938	-1.64
บางเขน	165,357	168,060	170,089	173,558	175,190	1.19
จอมทอง	176,309	174,611	172,863	173,184	172,815	-0.40
จตุจักร	170,901	170,408	169,943	170,717	171,868	0.11
บางซื่อ	163,245	161,393	160,755	159,466	159,217	-0.49
ดินแดง	168,552	166,187	162,002	159,570	157,896	-1.26
สายไหม	136,103	141,713	145,892	150,906	155,252	2.81
บางกอกน้อย	167,171	162,502	160,035	157,170	155,251	-1.43
ดอนเมือง	140,562	143,737	146,525	150,914	154,832	2.03
คูสิต	160,243	157,331	155,744	152,872	151,511	-1.09
บางกะปิ	141,308	142,347	143,046	144,896	147,434	0.87
บึงกุ่ม	135,851	136,617	137,184	139,424	141,017	0.76
ภาษีเจริญ	142,694	142,174	141,063	140,293	140,254	-0.34
คลองเตย	144,595	142,029	138,803	136,467	134,802	-1.35
ประเวศ	115,697	118,330	121,459	125,836	130,383	2.54
ลาดกระบัง	108,017	112,967	116,844	121,739	126,792	3.48
หลักสี่	117,075	117,644	117,883	119,644	120,760	0.63
หนองแขม	106,202	109,320	112,579	115,560	119,380	2.48
บางขุนเทียน	101,728	105,616	109,723	113,865	118,611	3.32
บางพลัด	167,171	123,035	120,200	118,748	117,561	-5.94
สวนหลวง	109,797	111,047	111,898	113,396	115,086	0.96
บางคอแหลม	121,853	120,388	118,485	117,327	114,638	-1.18
ลาดพร้าว	106,704	107,372	108,125	109,619	114,067	1.38
มีนบุรี	92,480	98,303	102,375	105,877	109,241	3.62
วังทองหลาง	104,800	106,563	107,903	109,844	109,942	0.98

ตารางที่ 3.20 (ต่อ) แสดงจำนวนประชากรและการเปลี่ยนแปลง ระหว่างปี พ.ศ.2541 - 2545

เขต	2541	2542	2543	2544	2545	ร้อยละ การเปลี่ยนแปลงต่อปี
คลองสามวา	82,445	88,957	95,481	102,601	109,156	6.48
คลองสาน	115,794	113,817	112,012	109,773	108,426	-1.27
สาทร	112,227	110,491	109,014	108,148	107,136	-0.91
ตลิ่งชัน	98,550	99,695	100,509	101,600	103,020	0.91
ราชเทวี	108,085	106,728	104,816	102,997	102,663	-1.00
หนองจอก	84,481	88,095	92,180	97,381	102,564	4.28
บางนา	99,312	100,201	100,312	100,854	102,125	0.57
พระโขนง	101,757	100,071	100,481	100,497	100,878	-0.17
ปทุมวัน	111,052	104,066	102,776	99,919	98,532	-2.25
ราษฎร์บูรณะ	95,564	94,620	93,482	96,130	97,690	0.44
ทุ่งครุ	84,561	87,609	90,427	93,496	97,164	2.98
ยานนาวา	94,019	93,774	93,403	93,032	92,649	-0.29
พญาไท	92,852	91,616	91,091	90,780	90,492	-0.51
บางกอกใหญ่	91,584	89,763	88,809	87,201	86,134	-1.19
บางบอน	69,829	72,726	76,040	79,765	84,660	4.25
วัฒนา	80,601	80,930	80,905	81,427	82,098	0.37
คันนายาว	74,979	76,535	77,610	79,570	81,048	1.62
ห้วยขวาง	79,070	78,593	78,595	79,404	79,871	0.20
พระนคร	83,742	82,921	81,687	80,118	78,351	-1.29
สะพานสูง	69,787	71,629	72,745	74,990	77,482	2.21
ป้อมปราบฯ	78,376	76,602	75,220	73,979	73,240	-1.31
บางรัก	64,345	63,038	61,994	61,175	60,775	-1.11
ทวีวัฒนา	50,066	52,099	53,801	55,705	58,004	3.17
สัมพันธวงศ์	38,628	37,593	36,925	36,899	36,127	-1.29
รวม	5,647,799	5,662,499	5,680,380	5,726,203	5,782,159	0.48

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.21 แสดงจำนวนประชากร พื้นที่ และความหนาแน่น เขตภาษีเจริญ ปีพ.ศ.2545

สำนักงานเขต/แขวง	ประชากร			พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม)	จำนวนบ้าน
	รวม	ชาย	หญิง			
เขตภาษีเจริญ	140,254	67,347	72,907	17.83	7,864	42,293
แขวงบางหว้า	41,817	20,365	21,452	5.11	8,191	13,080
แขวงบางด้วน	32,232	15,504	16,728	2.51	12,821	8,213
แขวงบางแวก	21,175	10,036	11,139	3.02	7,007	6,985
แขวงปากคลองภาษีเจริญ	20,607	9,856	10,751	1.90	10,857	6,817
แขวงคลองขวาง	9,444	4,482	4,962	2.99	3,156	2,997
แขวงบางจาก	7,550	3,528	4,022	1.39	5,416	2,365
แขวงคูหาสวรรค์	7,429	3,576	3,853	0.91	8,173	1,836

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

1.2) เขตบางแค เขตบางแคมีประชากรมากที่สุดในกรุงเทพฯ แต่มีความหนาแน่นไม่สูงนัก โดยจัดอยู่ในอันดับที่ 36 จาก 50 เขต พื้นที่ตอนกลางของเขต ในแขวงบางแค และแขวงบางแคเหนือ เป็นบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นที่สุด เนื่องจากอยู่ในแนวถนนหลัก (ถ.เพชรเกษม) รองลงมาได้แก่ พื้นที่ด้านเหนือและด้านตะวันตกของเขต ในแขวงบางไผ่ และแขวงหลักสอง ซึ่งมีการขยายตัวเนื่องจากโครงการบ้านจัดสรร และที่อยู่อาศัย จึงมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างต่อเนื่องต่อไปในอนาคต

ตารางที่ 3.22 แสดงจำนวนประชากร พื้นที่ ความหนาแน่น จำนวนบ้าน เขตบางแค พ.ศ.2545

สำนักงานเขต/แขวง	ประชากร			พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม)	จำนวน บ้าน
	รวม	ชาย	หญิง			
เขตบางแค	180,136	85,514	94,622	44.46	4,052	66,031
แขวงบางแค	59,662	28,424	31,238	10.96	5,442	26,207
แขวงบางแคเหนือ	48,922	22,965	25,957	11.00	4,447	16,298
แขวงบางไผ่	37,081	17,818	19,263	14.15	2,621	11,457
แขวงหลักสอง	34,471	16,307	18,164	8.34	4,132	12,069

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

เขตบางแค มีประชากรตามทะเบียนราษฎร 180,136 คน ในปี พ.ศ.2545 มากเป็นลำดับที่ 1 ของกรุงเทพฯ โดยกระจายตัวอยู่ในแขวงต่างๆ ดังนี้ แขวงบางแค 59,662 คน (ร้อยละ 33.12) แขวงบางแคเหนือ 48,922 คน (ร้อยละ 27.15) แขวงบางไผ่ 37,081 คน (ร้อยละ 20.58) แขวงหลักสอง 34,471 คน (ร้อยละ 19.13)

ในด้านความหนาแน่นประชากร ในปี พ.ศ. 2545 เขตบางแคมีความหนาแน่นประชากร 4,052 คน / ตร.กม. โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมเล็กน้อย (ร้อยละ 6.21) โดยในปี พ.ศ.2541 เขตบางแค มีความหนาแน่นประชากร 3,815 คน / ตร.กม และสูงกว่าความหนาแน่นเฉลี่ยของกรุงเทพฯ ที่มีความหนาแน่นประชากร 3,601 คน / ตร.กม. โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเขตต่างๆในกรุงเทพฯ พบว่า เขตบางแคมีความหนาแน่นประชากรอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างต่ำ

ในด้านการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร ระหว่างปี พ.ศ.2541 – 2545 พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดทุกปี โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.24 ต่อปี รายละเอียดในตารางที่ 3.23

ตารางที่ 3.23 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรรายแขวง ระหว่าง พ.ศ.2541 กับ 2545

เขต/แขวง	ประชากร พ.ศ.2545	ประชากร พ.ศ.2541	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	บ้าน พ.ศ.2545	บ้าน พ.ศ.2541	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
เขตบางแค	180,136	169,615	6.20	66,031	61,793	6.86
แขวงบางแค	59,662	55,270	7.95	26,207	24,171	8.42
แขวงบางแคเหนือ	48,922	47,821	2.30	16,298	15,441	5.55
แขวงบางไผ่	37,081	35,259	5.17	11,457	10,742	6.66
แขวงหลักสอง	34,471	31,265	10.25	12,069	11,439	5.51
เขตภาษีเจริญ	140,254	142,694	-1.71	42,293	41,160	2.75
แขวงบางหว้า	41,817	42,807	-2.31	13,080	12,877	1.58
แขวงบางด้วน	32,232	32,782	-1.68	8,231	7,992	2.99
แขวงบางแวก	21,175	21,343	-0.79	6,985	6,816	2.48
แขวงปากคลองฯ	20,607	22,133	-6.89	6,817	6,776	0.61
แขวงคลองขวาง	9,444	8,756	7.86	2,997	2,713	10.47
แขวงบางจาก	7,550	7,120	6.04	2,365	2,180	8.49
แขวงคูหาสวรรค์	7,429	7,753	-4.18	1,836	1,806	1.66

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

2) ระดับย่านบางแค

จำนวนประชากร ที่อยู่อาศัยในระดับย่านบางแคปัจจุบัน ไม่มีการจัดเก็บข้อมูล จึงจำเป็นต้องใช้การคาดการณ์จำนวนประชากร จากข้อจำกัดทางด้านข้อมูลประชากร จำเป็นต้องใช้ข้อมูลในช่วงปี พ.ศ.2541 – 2545 เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลง เขตพื้นที่การปกครองใหม่ ในปี พ.ศ.2540 มีรายละเอียดการคาดการณ์ดังนี้

1. ประชากรตามทะเบียน ได้แก่แหล่งข้อมูลที่จัดเก็บจำนวนประชากรที่สำคัญ คือ “ทะเบียนราษฎร” ดำเนินการโดย สำนักบริหารทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย นำมาทำการคาดการณ์โดยอาศัยการอ้างอิง 2 วิธีเพื่อนำผลลัพธ์มาทำการเปรียบเทียบ

วิธีที่ 1 อ้างอิงประชากรกับเขตพื้นที่ในย่าน คือใช้ค่าความหนาแน่นของประชากรของพื้นที่ระดับแขวง คูณกับขนาดพื้นที่ในย่าน ดังแสดงในตาราง 3.24

ตารางที่ 3.24 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2545

เขต	แขวง	จำนวนประชากร (คน)	พื้นที่(ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	พื้นที่ในย่าน (ตร.กม.)	ประชากรในย่าน(คน)
ภาษีเจริญ	บางด้วน	41,817	2.51	12,821	0.277	3,551
	บางหว้า	32,232	5.11	8,191	0.915	7,495
บางแค	บางแคเหนือ	48,922	11.00	4,447	1	4,447
	บางแค	59,662	10.96	5,442	1.832	9,970
ประชากรในย่าน				6,376	4.024	25,463

ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากการประมาณค่าประชากร พบว่าในปี พ.ศ.2545 ความหนาแน่นประชากรในย่าน 6,376 คน/ตร.กม. โดยเขตบางแค แขวงบางแค เป็นพื้นที่ที่มีจำนวนประชากรและขนาดพื้นที่มากที่สุด เมื่อพิจารณาหาค่าประชากรในปี พ.ศ.2541 – 2545 นำมาคำนวณหาค่าประชากรพบว่า ประชากรในทุกแขวงมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ อย่างต่อเนื่อง ยกเว้นแขวงบางแคที่มีแนวโน้มประชากรเพิ่มขึ้นอย่างมากและต่อเนื่อง ทำให้ภาพรวมของประชากรภายในย่านมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.48 ต่อปี ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.24 – 3.28

ตารางที่ 3.25 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2541

เขต	แขวง	จำนวน ประชากร (คน)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความ หนาแน่น (คน/ตร.กม.)	พื้นที่ในย่าน (ตร.กม.)	ประชากร ในย่าน(คน)
ภาษีเจริญ	บางด้วน	32,782	2.51	13,061	0.277	3,618
	บางหว้า	42,807	5.11	8,377	0.915	7,665
บางแค	บางแคเหนือ	47,821	11.00	4,347	1	4,347
	บางแค	55,270	10.96	5,043	1.832	9,239
รวมประชากรในย่าน				6,180	4.024	24,869

ที่มา : จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 3.26 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2542

เขต	แขวง	จำนวน ประชากร (คน)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความ หนาแน่น (คน/ตร.กม.)	พื้นที่ในย่าน (ตร.กม.)	ประชากรใน ย่าน(คน)
ภาษีเจริญ	บางด้วน	32,490	2.51	12,924	0.277	3,580
	บางหว้า	42,587	5.11	8,342	0.915	7,633
บางแค	บางแคเหนือ	48,346	11.00	4,395	1	4,395
	บางแค	55,820	10.96	5,092	1.832	9,329
รวมประชากรในย่าน				6,252	4.024	24,936

ที่มา : จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 3.27 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2543

เขต	แขวง	จำนวน ประชากร (คน)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความ หนาแน่น (คน/ตร.กม.)	พื้นที่ในย่าน (ตร.กม.)	ประชากรใน ย่าน(คน)
ภาษีเจริญ	บางด้วน	32,295	2.51	12,867	0.277	3,564
	บางหว้า	42,209	5.11	8,260	0.915	7,558
บางแค	บางแคเหนือ	48,236	11.00	4,385	1	4,385
	บางแค	57,186	10.96	5,218	1.832	9,559
รวมประชากรในย่าน				6,252	4.024	24,936

ที่มา : จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 3.28 แสดงการคำนวณจำนวนประชากรในย่านเป็นรายพื้นที่แขวง พ.ศ.2544

เขต	แขวง	จำนวนประชากร (คน)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	พื้นที่ในย่าน (ตร.กม.)	ประชากรในย่าน(คน)
ภาษีเจริญ	บางด้วน	32,163	2.51	12,814	0.277	3,549
	บางหว้า	42,002	5.11	8,220	0.915	7,521
บางแค	บางแคเหนือ	48,229	11.00	4,384	1	4,384
	บางแค	58,464	10.96	5,334	1.832	9,772
รวมประชากรในย่าน				6,252	4.024	24,936

ที่มา : จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 3.29 แสดงสรุปการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของย่าน ปี พ.ศ.2541 - 2545

เขตพื้นที่	พ.ศ.2541	พ.ศ.2542	พ.ศ.2543	พ.ศ.2544	พ.ศ.2545	เปลี่ยนแปลงต่อปี (ร้อยละ)
บางด้วน	3,618	3,580	3,564	3,549	3,551	-0.37
บางหว้า	7,665	7,633	7,558	7,521	7,495	-0.44
บางแคเหนือ	4,347	4,395	4,385	4,384	4,447	0.46
บางแค	9,239	9,329	9,559	9,772	9,970	1.58
รวมประชากรย่าน	24,869	24,937	25,066	25,226	25,463	0.48

ที่มา : จากการวิเคราะห์

วิธีที่ 2 โดยการนำจำนวนบ้านมาคำนวณ เป็นการหาค่าประชากรโดยเอาจำนวนประชากรเฉลี่ยในบ้าน ของแต่ละแขวง มาคูณกับจำนวนบ้านในพื้นที่ โดยจำนวนบ้านในพื้นที่ มาจากการนับหน่วยอาคารที่เป็นอาคารที่อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยอาศัยแผนที่ฐาน ของกรุงเทพฯ ปีพ.ศ. 2545 แล้วนำมาเปรียบเทียบกับ การคาดการณ์ในวิธีที่ 1

ตารางที่ 3.30 แสดงจำนวนประชากรเฉลี่ยต่อบ้าน พ.ศ.2545

แขวง	จำนวนบ้าน	ประชากร	ประชากรเฉลี่ย/บ้าน
แขวงบางแค	26,207	59,662	2.277
แขวงบางแคเหนือ	16,298	48,922	3.002
แขวงบางหว้า	13,080	41,817	3.197
แขวงบางด้วน	8,213	32,232	3.925

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพฯ

ตารางที่ 3.31 แสดงจำนวนประชากรในย่านบางแค จากการประมาณค่าวิธีที่ 2

แขวง	จำนวนบ้านในพื้นที่ศึกษา	ประชากรเฉลี่ย/บ้าน	จำนวนประชากร ในพื้นที่ศึกษา
แขวงบางแค	2,221	2,277	5,056
แขวงบางแคเหนือ	2,783	3,002	8,354
แขวงบางหว้า	2,190	3,197	7,001
แขวงบางด้วน	1,251	3,925	4,910
รวม	8,445		25,321

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เนื่องจากไม่สามารถทราบถึงจำนวนบ้านในอดีต ของย่านบางแค (ไม่มีการจัดเก็บข้อมูล) รวมถึงผลจากการประมาณค่าประชากรใน วิธีที่ 2 (อ้างอิงจำนวนบ้าน) ได้ค่าที่ใกล้เคียงกับ วิธีที่ 1 (อ้างอิงกับพื้นที่) จึงใช้ข้อมูลจากการประมาณค่าประชากรในวิธีที่ 1 เพื่อเป็นฐานในการคาดการณ์ประชากรในอนาคตต่อไป

เมื่อนำข้อมูลด้านจำนวนประชากร ทั้งในระดับ กรุงเทพมหานคร ระดับเขต และระดับย่านมาทำการเปรียบเทียบในช่วงปี พ.ศ.2541-2545 พบว่าจำนวนการเปลี่ยนแปลงประชากรเฉลี่ยต่อปี ของประชากรในย่านบางแค และประชากรกรุงเทพมหานคร มีค่าที่เท่ากัน คือ การเปลี่ยนแปลงเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 0.48 ต่อปี รายละเอียดในตาราง 3.32

ตารางที่ 3.32 แสดงการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาระหว่างปี พ.ศ.2541-2545

ระดับของพื้นที่		ปี พ.ศ. 2541	ปี พ.ศ.2545	เปลี่ยนแปลง เฉลี่ยต่อปี	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร		5,662,499	5,782,159	26,872	0.48
เขต	ภาษีเจริญ	142,174	140,254	-488	-1.35
	บางแค	172,026	180,136	2,104	4.71
แขวง (เฉพาะ พื้นที่ศึกษา)	บางด้วน	32,490	32,232	-110	-0.79
	บางหว้า	42,587	41,817	-198	-1.81
	บางแคเหนือ	48,346	48,922	220	1.19
	บางแค	55,820	59,662	878	6.88
ย่าน (พื้นที่ศึกษา)		25,031	25,531	119	0.48

ที่มา : จากการวิเคราะห์

3.4.2 โครงสร้างประชากร

1) ลักษณะโครงสร้างประชากร เขตภาษีเจริญ

ในปี พ.ศ. 2545 ประชากรส่วนใหญ่ อยู่ในวัยแรงงาน อายุ 15 – 60 ปี จำนวน 94,831 คน ร้อยละ 69.4 ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยมีประชากรวัยพึ่งพิง คือวัยเด็ก อายุ 0 – 14 ปี จำนวน 28,114 คน ร้อยละ 20.5 และวัยชรา อายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 13,672 คน ร้อยละ 10.0

2) ลักษณะโครงสร้างประชากร เขตบางแค

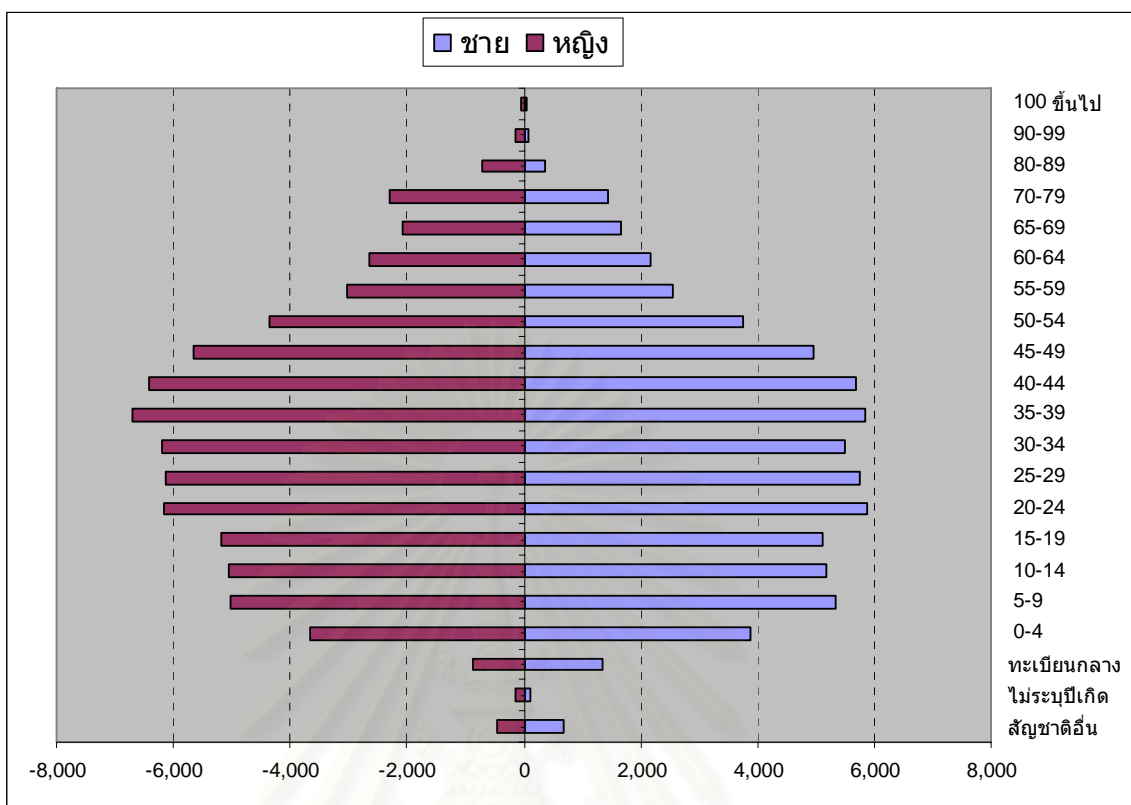
ในปี พ.ศ. 2545 ประชากรส่วนใหญ่ อยู่ในวัยแรงงาน อายุ 15 – 60 ปี จำนวน 124,446 คน ร้อยละ 69.9 ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยมีประชากรวัยพึ่งพิง คือวัยเด็ก อายุ 0 – 14 ปี จำนวน 37,851 คน ร้อยละ 21.2 และวัยชรา อายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 15,498 คน ร้อยละ 8.7

เมื่อทำการวิเคราะห์ภาพรวมของโครงสร้างประชากรในพื้นที่ทั้งสองเขต พบว่า ประชากรส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน โดยพิจารณาช่วงอายุ 15 – 60 ปี โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 69.4 ของประชากรทั้งหมด

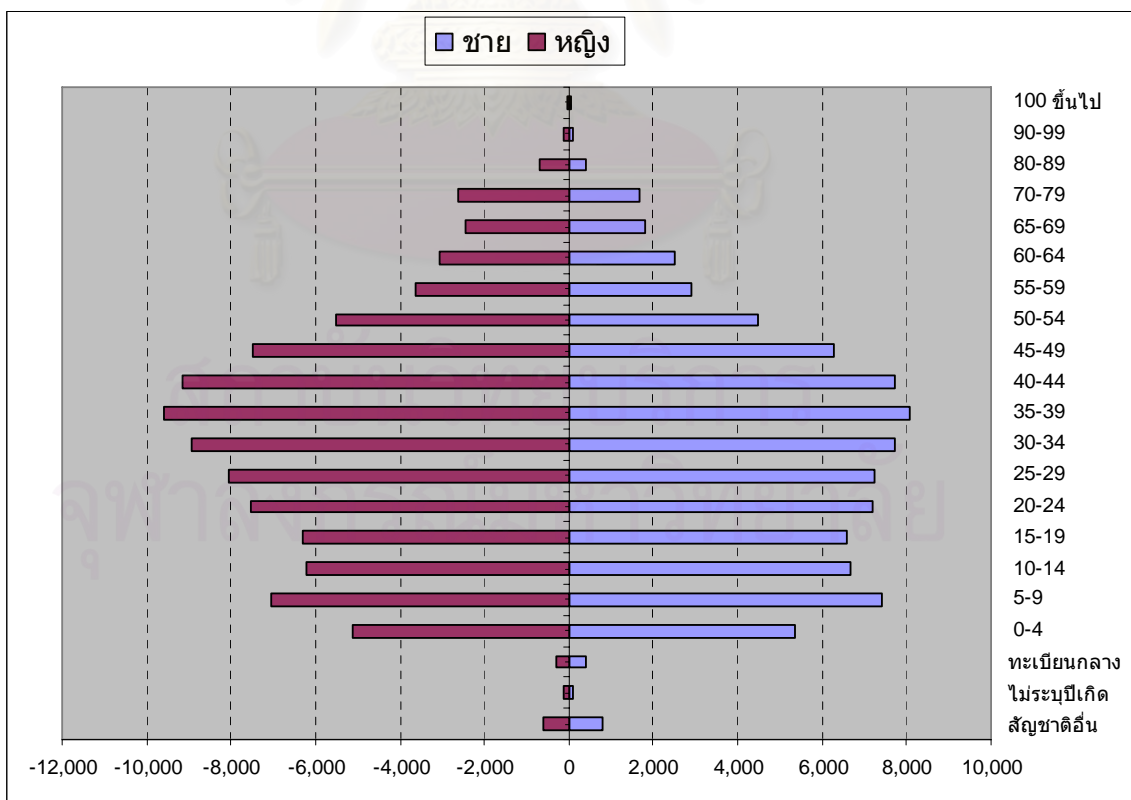
จากลักษณะโครงสร้างประชากรในปัจจุบัน สามารถคาดการณ์ได้ว่าในอนาคต โครงสร้างประชากรในเขตพื้นที่ศึกษา จะยังคงมีลักษณะใกล้เคียงกับที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน คือ มีผู้ที่อยู่ในวัยทำงาน และวัยเรียนในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง ขณะที่เด็กเล็ก และคนชรา มีอยู่น้อยกว่า และคาดการณ์การเพิ่มของประชากรในพื้นที่ศึกษาน่าจะมาจากกรย้ายเข้าเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะนำไปสู่การคาดการณ์แนวโน้ม ทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 3.7 แสดงโครงสร้างประชากร ในเขตภาษีเจริญ พ.ศ.2545



แผนภูมิที่ 3.8 แสดงโครงสร้างประชากร ในเขตบางแค พ.ศ.2545



ที่มา : สถิติกรุงเทพฯ 2545

ตารางที่ 3.33 แสดงประชากรจำแนกตามหมวดอายุ เขตบางแค พ.ศ.2545

กลุ่มอายุ	เขตภาษีเจริญ			เขตบางแค		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
0-4	3,889	3,672	7,561	5,359	5136	10,495
5-9	5,323	5,006	10,329	7,426	7030	14,456
10-14	5,175	5,049	10,224	6,688	6212	12,900
15-19	5,128	5,185	10,313	6,598	6318	12,916
20-24	5,890	6,153	12,043	7,210	7531	14,741
25-29	5,737	6,131	11,868	7,238	8057	15,295
30-34	5,493	6,201	11,694	7,717	8953	16,670
35-39	5,841	6,709	12,550	8,093	9603	17,696
40-44	5,684	6,409	12,093	7,707	9131	16,838
45-49	4,944	5,641	10,585	6,296	7495	13,791
50-54	3,748	4,356	8,104	4,457	5508	9,965
55-59	2,550	3,031	5,581	2,910	3624	6,534
60-64	2,184	2,637	4,821	2,513	3048	5,561
65-69	1,674	2,074	3,748	1,794	2442	4,236
70-79	1,439	2,293	3,732	1,676	2630	4,306
80-89	360	700	1,060	398	686	1,084
90-99	73	144	217	81	145	226
100 ขึ้นไป	48	46	94	33	52	85
รวม	65,180	71,437	136,617	84,194	93601	177,795
สัญชาติอื่น	695	464	1,159	804	590	1,394
ไม่ระบุปีเกิด	116	148	264	93	143	236
ทะเบียนกลาง	1,356	858	2,214	423	288	711

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

3.4.3 การคาดการณ์ประชากรย่านบางแค ระหว่างปี พ.ศ.2546 – 2556

การคาดการณ์ประชากรในอนาคตของ พื้นที่ศูนย์กลางชุมชนบางแค พิจารณาจากข้อมูลประชากรตามทะเบียนราษฎร์ตามแนวโน้มปัจจุบัน โดยจำนวนประชากรในอนาคตที่คาดการณ์ได้ นี้ จะนำไปพิจารณาร่วมกับนโยบายและโครงการพัฒนาของรัฐ และจำนวนประชากรนอกทะเบียน ในการกำหนดประชากรเป้าหมายสำหรับการวางแผนพัฒนาต่อไป

จากการวิเคราะห์ ข้อมูล ขนาด ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงประชากรย่านบางแค ในช่วงอดีตที่ผ่านมา 5 ปี สามารถสรุปประเด็นสำคัญเพื่อช่วยในการคาดการณ์ประชากรได้ดังนี้

1. อัตราการเพิ่มจำนวนของประชากรมีลักษณะที่ก้าวหน้า หรือมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.48 ต่อปี
2. โครงสร้างประชากร ที่มีผู้อยู่ในวัยแรงงานมาก ถึงร้อยละ 74 ทั้งนี้เนื่องจากการขยายตัวของแหล่งงาน ในภาคการค้าและบริการ จึงเป็นตัวดึงดูดให้คนในวัยทำงาน เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการขยายตัวของที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับครอบครัวของประชากรในวัยทำงาน ทำให้แนวโน้มเหล่านี้ยังคงอยู่ต่อไป

จากข้อสมมุติฐานข้างต้น ประกอบกับข้อมูลประชากรในอดีต จากตารางที่ 3.28 แสดงจำนวนประชากรของย่านบางแค ระหว่าง พ.ศ.2541-2545 พบว่าการเติบโตของประชากรในย่านบางแค มีลักษณะค่อนข้างเป็นเส้นตรง ดังนั้น แบบจำลองเชิงเส้นตรง (Linear Model) จะให้ความถูกต้องในการคาดการณ์มากที่สุด จึงได้เลือกใช้แบบจำลองดังกล่าวในการคาดการณ์ ดังมีผลการคาดการณ์แสดงใน แผนภูมิที่ 3.9 และตารางที่ 3.33

สมการของแบบจำลองเชิงเส้นตรง คือ $Y_c = a + bX$

เมื่อ Y_c = ประชากรคาดการณ์ในปีที่ X

a = ประชากรในปีเริ่มต้น

b = ประชากรที่เพิ่มขึ้นต่อปี

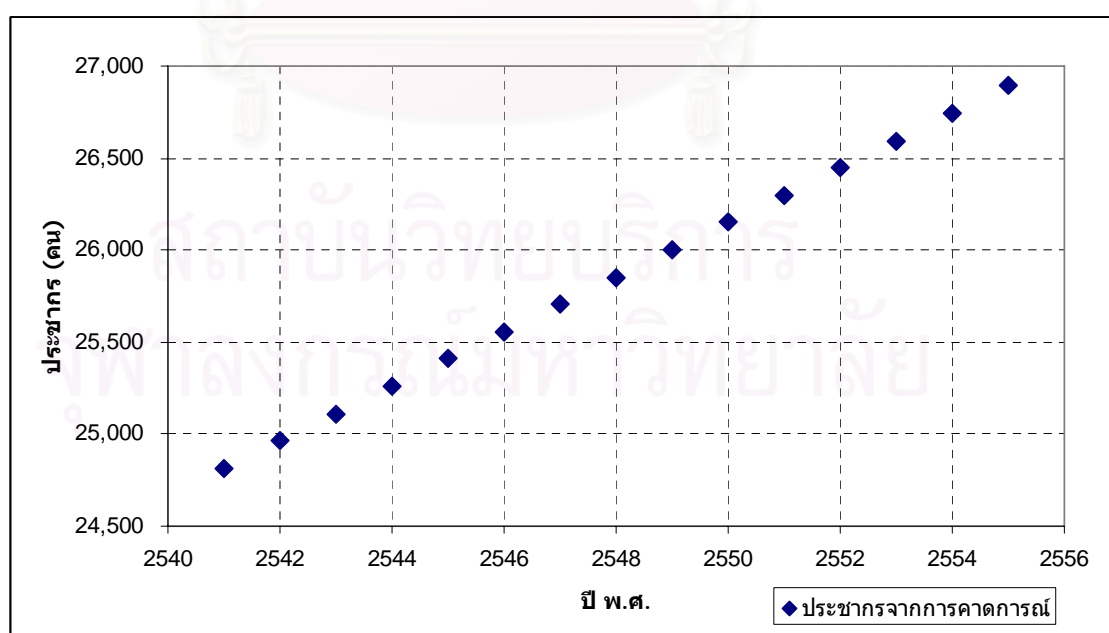
X = ช่วงเวลา (ปี) จากปีเริ่มต้น

ตารางที่ 3.34 แสดงจำนวนประชากรในขนาดตของพื้นที่ย่านบางแค จากการคาดการณ์โดยแบบจำลองเส้นตรง

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร (คน)	ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร (คน)
2546	25,557	2556	27,039
2547	25,706	2557	27,188
2548	25,854	2558	27,336
2549	26,002	2559	27,484
2550	26,150	2560	27,632
2551	26,298	2561	27,780
2552	26,447	2562	27,929
2553	26,595	2563	28,077
2554	26,743	2564	28,225
2555	26,891	2565	28,373

ที่มา : จากการคาดการณ์

แผนภูมิที่ 3.9 แสดงการคาดการณ์ประชากรในย่านบางแค โดยแบบจำลองเชิงเส้นตรง



ที่มา : จากการคาดการณ์

3.4.4 การรวมกลุ่มของสังคม และชุมชน

1) ชุมชนในเขตภาษีเจริญ

เขตภาษีเจริญ มีชุมชนทั้งสิ้น 40 ชุมชน เป็นชุมชนแออัดมากที่สุด จำนวน 33 ชุมชน ส่วนใหญ่ เป็นชุมชนแออัด จำนวน 33 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 82.5 รองลงมาได้แก่ ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร จำนวน 4 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 10 โดยกระจายตัวอยู่ในแขวงบางหว้า มากที่สุด จำนวน 17 ชุมชน รองลงมาได้แก่ แขวงบางด้วน จำนวน 12 ชุมชน แขวงที่มีชุมชนน้อยที่สุด คือ แขวงปากคลองภาษีฯ จำนวน 1 ชุมชน

ตารางที่ 3.35 แสดงจำนวนประชากร ครั้วเรือน ชุมชนในเขตภาษีเจริญ และบางแค พ.ศ.2545

เขต	ประเภทชุมชน	จำนวนชุมชน	ร้อยละ	จำนวนประชากร			ครั้วเรือน	บ้าน
				ชาย	หญิง	รวม		
ภาษีเจริญ	เคหะชุมชน	0	0	0	0	0	0	0
	ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร	4	10	482	687	1169	244	215
	ชุมชนชานเมือง	1	2.5	725	816	1541	385	355
	ชุมชนเมือง	2	5	496	661	1157	350	240
	ชุมชนแออัด	33	82.5	10971	11995	22966	3969	2875
	รวม	40	100	12674	14159	26833	4948	3685
บางแค	เคหะชุมชน	0	0	0	0	0	0	0
	ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร	5	12.5	2067	2102	4169	1125	1105
	ชุมชนชานเมือง	9	22.5	3279	4088	7367	1899	1257
	ชุมชนเมือง	0	0	0	0	0	0	0
	ชุมชนแออัด	26	65	6642	7201	13843	4348	2922
	รวม	40	100	11988	13391	25379	7372	5284

ที่มา : ฝ่ายพัฒนาชุมชน เขตบางแค และภาษีเจริญ

2) ชุมชนในเขตบางแค

เขตบางแค มีชุมชนทั้งสิ้น 40 ชุมชน เป็นชุมชนแออัดมากที่สุด จำนวน 26 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 65 รองลงมาได้แก่ ชุมชนชานเมือง จำนวน 9 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 22.5 โดย

กระจายตัวอยู่ในแขวงบางแคมากที่สุด จำนวน 14 ชุมชน รองลงมาได้แก่ แขวงบางแคเหนือ และหลักสอง จำนวนแขวงละ 10 ชุมชน และแขวงบางไผ่ มีชุมชนน้อยที่สุด จำนวน 6 ชุมชน

3) ชุมชนในพื้นที่ศึกษา ย่านบางแค

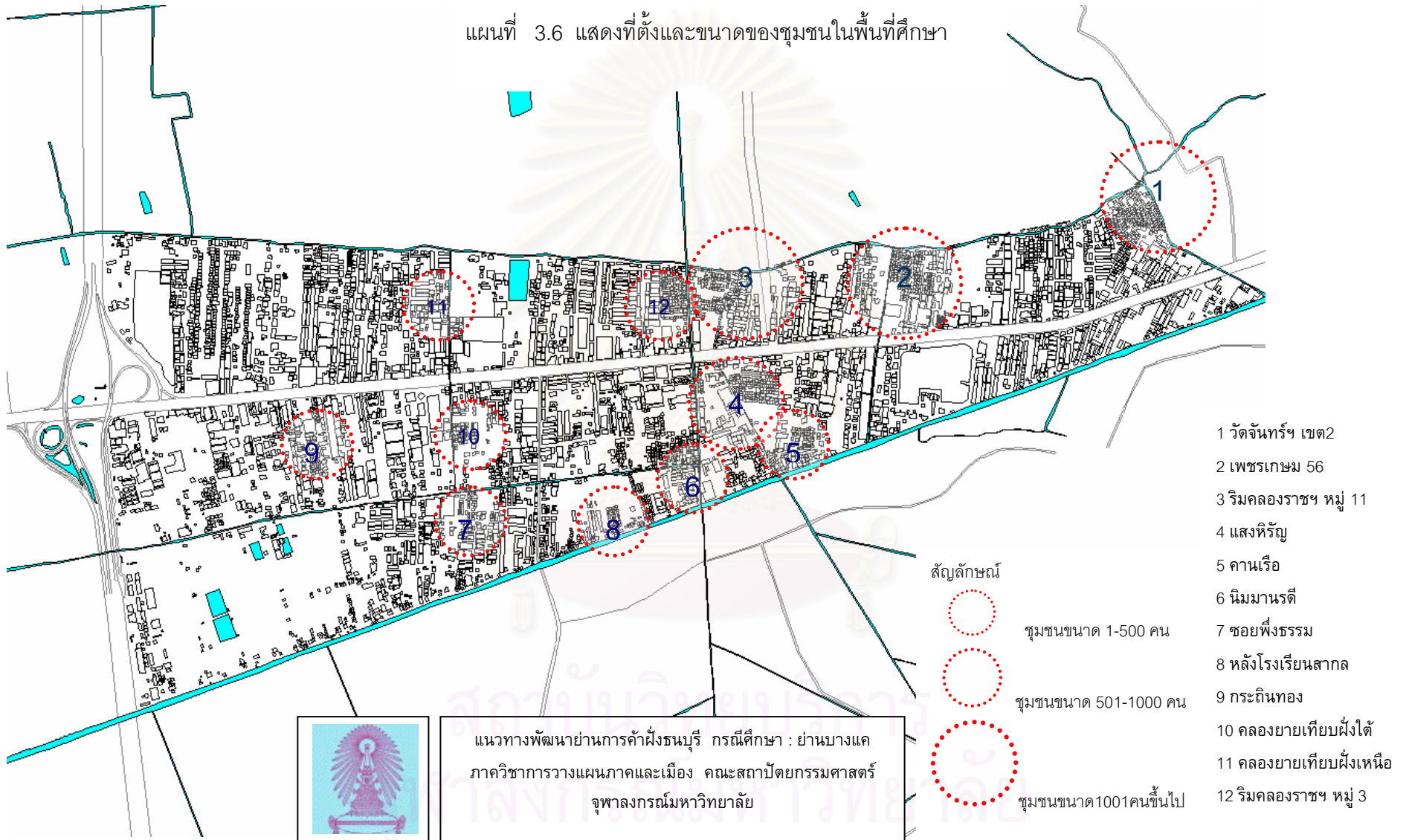
ย่านบางแค มีจำนวนชุมชนทั้งสิ้น 12 ชุมชน อยู่ในพื้นที่เขตการปกครอง เขตภาษีเจริญ มีจำนวน 5 ชุมชน และอยู่ในเขตการปกครอง เขตบางแค จำนวน 7 ชุมชน ส่วนใหญ่เป็นชุมชนแออัด ขนาดกลาง มีประชากรไม่เกิน 500 คน พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ทางด้านนอกของพื้นที่ศึกษา ส่วนชุมชนที่อยู่ด้านในของพื้นที่ศึกษา มีชุมชนขนาดใหญ่ มีประชากรเกิน 1,000 คน ถึงจำนวน 3 ชุมชน โดยชุมชนที่มีขนาดใหญ่ที่สุด คือชุมชนริมคลองราชมนตรี หมู่ 11 มีประชากร 1,250 คน รายละเอียดแสดงในตาราง 3.36

ตารางที่ 3.36 แสดงจำนวนประชากร ครั้วเรือน ประเภทชุมชน ภายในย่านบางแค พ.ศ.2545

เขต / แขวง	ประเภทชุมชน	ชื่อ	จำนวนประชากร			ครั้วเรือน	บ้าน
			ชาย	หญิง	รวม		
ภาษีเจริญ/บางด้วน	แออัด	วัดจันทร์ฯ เขต2	680	540	1,220	310	270
ภาษีเจริญ/บางด้วน	แออัด	เพชรเกษม 56	530	680	1,210	241	145
ภาษีเจริญ/บางด้วน	แออัด	ริมคลองราชฯ หมู่ 11	613	637	1,250	200	160
ภาษีเจริญ/บางหว้า	แออัด	แสงหิรัญ	177	193	370	81	80
ภาษีเจริญ/บางหว้า	แออัด	คานเรือ	411	518	929	280	182
	รวม		2,411	2,568	4,979	1,112	837
บางแค/บางแค	แออัด	นิมมานรดี	179	212	391	232	147
บางแค/บางแค	แออัด	ชอยพื้งธรรม	104	101	205	130	117
บางแค/บางแค	แออัด	หลังโรงเรียนสากล	182	183	365	75	53
บางแค/บางแค	แออัด	กระถิ่นทอง	123	148	271	188	69
บางแค/บางแค	แออัด	คลองยายเทียบฝั่งใต้	96	102	198	102	50
บางแค/บางแคเหนือ	แออัด	คลองยายเทียบฝั่งเหนือ	52	48	100	62	42
บางแค/บางแคเหนือ	แออัด	ริมคลองราชฯ หมู่ 3	216	258	474	280	179
	รวม		952	1,052	2,004	1,069	657

ที่มา : ฝ่ายพัฒนาชุมชน เขตบางแค และภาษีเจริญ

แผนที่ 3.6 แสดงที่ตั้งและขนาดของชุมชนในพื้นที่ศึกษา



ในด้านการรวมกลุ่มของคนในย่าน พบว่ามีการรวมกลุ่ม จำนวนไม่มาก โดยส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ความช่วยเหลือด้านต่างๆ แก่สมาชิกในกลุ่ม นอกจากนี้ยังมีเหตุผลในด้านผลประโยชน์ทางการค้าระหว่างกัน ได้แก่ กลุ่มพ่อค้า-แม่ค้าตลาดบางแค กลุ่มเกษตรกรบางแค และสมาคมมิตรภาพบางแค

3.4.5 สรุปสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ในการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาย่านบางแค ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ทำให้ทราบได้ถึงความเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งโดยตรงและทางอ้อมต่อกิจกรรมการค้าในพื้นที่ย่านการค้าบางแคดังนี้

จากความสามารถในด้านกายภาพ ย่านบางแค มีที่ตั้งที่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกทั้งจาก เขตเมืองชั้นใน และเขตชานเมือง ปริมาณพล รวมไปถึงมีระบบคมนาคมที่มีความสะดวก ทั้งจากระบบขนส่งมวลชน ที่มีการให้บริการหลากหลายรูปแบบ และโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมไปยังศูนย์กลางชุมชนที่สำคัญๆ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว รวมถึงพื้นที่ว่างภายในย่านที่ยังมีอยู่มากเพียงพอต่อการนำมาพัฒนา จึงทำให้กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ ภายในพื้นที่เกิดการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีแหล่งจ้างงานจำนวนมากเกิดขึ้น ทั้งจากสาขาการค้าบริการและสาขาการผลิต จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน พื้นที่โล่งว่าง พื้นที่เกษตรกรรมลดลง เกิดอาคารพาณิชย์-กรรม และอาคารพักอาศัยเพื่อรองรับแรงงานจำนวนมาก ความเป็นเมืองเพิ่มมากขึ้น

ในขณะที่ย่านบางแค มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลง และการขยายตัวอย่างมาก โดยเป็นไปในลักษณะ การพัฒนาตามยุทธกรรม ไร้ทิศทางขาดการวางแผนรองรับที่เหมาะสม จึงส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาเช่นกัน ทางด้านการจราจรติดขัด การพัฒนาไม่ทั่วถึงเกิดพื้นที่ตาบอด และพื้นที่ทิ้งร้าง การใช้ที่ดินสิ้นสนไร้ระเบียบ เกิดสภาพพื้นที่ทรุดโทรม เรือนแถวไม่มั่นคง (ย่านพาณิชย์กรรมเก่า) ถูกปล่อยให้ว่างเปล่า ไร้ผู้คน เพื่อรองรับการขยายตัวและสามารถแก้ไข ปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นได้ ในบทที่ 4 จึงได้ทำการศึกษาถึงกิจกรรมการค้าของย่าน เพื่อให้ทราบถึงบทบาททางด้านการค้าซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะ และเป็นบทบาทที่สำคัญของย่าน เพื่อนำใช้เป็นข้อมูลประกอบในการกำหนดแนวทางพัฒนาที่เหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของพื้นที่ย่านบางแค

บทที่ 4

บทบาททางการค้า

ย่านการค้าบางแค มีวิวัฒนาการไปตามการขยายตัวของที่ตั้งถิ่นฐาน เช่นเดียวกับย่านการค้าอื่นๆ ในกรุงเทพมหานคร ภายในย่านยังประกอบไปด้วยกิจกรรมการค้าต่างๆ ที่หลากหลาย เพื่อรองรับและดึงดูดให้ผู้คนต่างๆ เข้ามาสู่ตัวย่าน ในการศึกษาเพื่อกำหนดบทบาทของกิจกรรมทางการค้าและบริการของย่านบางแค เป็นการศึกษาถึง ขนาด ประเภท ปริมาณของกิจกรรมการค้าในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา เพื่อนำไปกำหนดถึงกิจกรรมที่มีความเหมาะสม สามารถสร้างการพัฒนาที่ยั่งยืนได้ต่อไปในอนาคต

ในบทนี้จะทำการศึกษาถึงองค์ประกอบของกิจกรรมทางการค้าและบริการ รูปแบบการค้าและกิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา รวมถึงนำผลการวิเคราะห์แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างมาสรุปเพื่อทราบถึงลักษณะพฤติกรรมการซื้อขายสินค้าในพื้นที่ และนำไปเป็นพื้นฐาน ในการวิเคราะห์บทบาททางการค้าของย่านในปัจจุบัน โดยพิจารณาตัวแปร ลำดับศักระยะของศูนย์กลางการค้า และขอบเขตทางการค้า โดยใช้ทฤษฎีแหล่งกลาง และกฎเกณฑ์ทางการค้าปลีก มีรายละเอียดดังนี้

4.1 กิจกรรมทางการค้าและบริการ

กิจกรรมทางการค้าและบริการในย่านบางแค มีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป แต่จะปรากฏให้เห็นเด่นชัดอยู่ 4 รูปแบบด้วยกัน คือ ห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ ตลาดสด และหาบเร่แผงลอย กิจกรรมดังกล่าวจะกระจายตัวอยู่ริมถนนเพชรเกษม โดยจะกระจุกตัวเป็นบางบริเวณ ในแนวจุดตัดกันของถนน คลอง ซึ่งสภาพของกิจกรรมการค้าและบริการในรูปแบบต่างๆ มีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 ห้างสรรพสินค้า

พื้นที่ย่านบางแค มีพัฒนาการทางด้านกิจกรรมการค้า ประเภทศูนย์การค้ามานาน โดยในระยะแรกเป็นศูนย์การค้าแบบห้องแถว โดยศูนย์การค้าแรกที่สร้างขึ้นคือ ศูนย์การค้าองคิวิสิฐ มีจุดขายคือ สินค้าแฟชั่น ปลาตู้ เครื่องเสียง และโรงภาพยนตร์ ในปัจจุบันได้ปิดทำการแล้ว เนื่องจากเหตุผลส่วนตัวของเจ้าของกิจการ โดยประกาศขายพื้นที่ และสภาพอาคารทรุดโทรม จนไม่สามารถทำการค้าได้ แต่ยังคงทิ้งร่องรอยพื้นที่การค้าไว้ โดยมีผู้ขายที่นำสินค้าแฟชั่น ปลาตู้ เครื่องเสียง มาวางจำหน่ายบริเวณทางเท้าแทน ลักษณะทางกายภาพ เป็นอาคารศูนย์การค้าล้อมรอบด้วยอาคารห้องแถว พื้นที่ทำการค้าประมาณ 6,000 ตารางเมตร นับได้ว่าศูนย์การค้านี้เป็นศูนย์การค้าในระยะแรกที่ทำให้ย่านบางแคเริ่มมีชื่อเสียง ต่อมาจึงมีการเปิดศูนย์การค้าทั้งขนาดเล็ก ใหญ่ มากมายตามมา มีรายละเอียดดังนี้

แผนที่ 4.1 แสดงที่ตั้งห้างสรรพสินค้าในพื้นที่ศึกษา



1) ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค

ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกถนนเพชรเกษมตัดกับถนนวงแหวน อยุธยา ถนนเพชรเกษม ฝั่ง
 ขาเข้า ครอบคลุมพื้นที่ 47 ไร่ อาคารมีความสูง 8 ชั้น มีพื้นที่ทำการค้า 80,000 ตารางเมตร เป็น
 ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ที่ครบวงจร มีหลายแผนก ทั้งส่วนจำหน่ายสินค้าของทางห้างเอง
 (Department) และส่วนร้านค้า (Plaza) สินค้าจึงมีความหลากหลาย ทั้งสินค้ายังชีพ สินค้า
 เฉพาะ และสินค้านอกเหนือจากชีวิตประจำวัน นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ศูนย์
 อาหาร โรงภาพยนตร์ สวนสนุก สวนน้ำ โถงจัดแสดงงาน ลานแสดงคอนเสิร์ต คลินิก ธนาคาร
 สำนักงาน ขायรถยนต์ จนถึงบำรุงรักษารถยนต์ รวมถึงการให้บริการที่จอดรถ เปิดทำการตั้งแต่
 เวลา 10.00 น. – 22.00 น.

2) ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส

ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษม ฝั่งขาเข้า เปิดให้บริการ ในปี 2543 มีพื้นที่ทำการค้า
 ประมาณ 45,000 ตารางเมตร เป็นศูนย์การค้าที่จำหน่ายทั้งสินค้าอุปโภค และบริโภค อาคารมี
 ความสูง 3 ชั้น บริเวณชั้นล่างแบ่งพื้นที่ไว้สำหรับเช่า ได้แก่ อาหารฟาสต์ฟู้ด , ศูนย์เช่าวิดีโอ ,
 รองเท้า , แวนตา , โทรศัพท์มือถือ , ไปรษณีย์ และที่จอดรถ บริเวณชั้นจัดเป็นพื้นที่สำหรับ
 จำหน่ายสินค้าของทางศูนย์การค้าในลักษณะทั้งปลีก และส่ง ส่วนบริเวณชั้น 3 จัดพื้นที่เป็นสวน
 อาหาร สวนสนุก ร้านหนังสือ และโรงเรียนสอนดนตรี เปิดทำการตั้งแต่เวลา 08.00 น. – 23.00 น.
 มีพนักงานรวมทั้งสิ้นประมาณ 300 คน

3) ห้างสรรพสินค้าวันเดอร์

ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษม ฝั่งขาออก บริเวณหน้าตลาดใหม่บางแค มีลักษณะที่แทรก
 ตัวขึ้นมาแทนตึกแถว อาคารมีความสูง 4 ชั้น เป็นห้าง สรรพสินค้า ขนาดเล็กที่มีสินค้าครอบคลุม
 เกือบทุกประเภท ลักษณะคล้ายกับซูเปอร์มาร์เก็ต พื้นที่ขายสินค้ามีจำนวน 3 ชั้น โดยชั้นบนสุด
 จะเป็นส่วนสำนักงาน และคลังสินค้า มีพื้นที่ทำการค้าประมาณ 5,000 ตารางเมตร

4) ห้างสรรพสินค้า ไอที แกรนด์

ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษม ฝั่งขาเข้า ตรงข้ามกับตลาดใหม่บางแค สร้างขึ้นแทนที่
 ห้างสรรพสินค้าคาเธ่ย์ มีลักษณะเป็นห้างสรรพสินค้าเฉพาะอย่าง โดยเน้นสินค้าประเภท ไอทีและ
 คอมพิวเตอร์ มีจุดเด่นที่สินค้ามีราคาถูก และมีตัวเลือกให้ลูกค้ามากกว่า โดยมีร้านค้ามากกว่า
 100 ร้านค้า มีพื้นที่ทำการค้า ประมาณ 4,000 ตารางเมตร พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่
 ที่จอดรถ และศูนย์อาหาร เปิดทำการตั้งแต่เวลา 10.00 น. – 20.00 น.

5) ศูนย์การค้าฟิวเจอร์ปาร์ค บางแค

ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษมขาออก ตรงข้ามสำนักงานเขตภาษีเจริญ (ซอยเพชรเกษม

54) ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ 30 ไร่ เป็นพื้นที่ทำการค้าประมาณ 90,000 ตารางเมตร ประกอบด้วยห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง คือ ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน กับ ห้างคาร์ฟูร์ ร่วมกับร้านค้าย่อยจำนวนมาก ทำให้ศูนย์การค้ามีความหลากหลาย ตั้งแต่สินค้า ทั้งสินค้ายังชีพ สินค้าเฉพาะอย่าง และสินค้านอกเหนือจากชีวิตประจำวัน สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ศูนย์อาหาร โรงภาพยนตร์ สวนสนุก คลินิก ธนาคาร สำนักงาน

นอกจากนี้ยังมีสถานที่ราชการภายในศูนย์การค้าด้วย ได้แก่ สำนักงานสรรพากร สำนักงานประกันสังคม สำนักงานจัดหางาน ในเขตพื้นที่ ดุสิต เขตบางแค ภาษีเจริญ หนองแขม ทวีวัฒนา ตลิ่งชัน เป็นตัวดึงดูด ทำให้มีผู้มาใช้บริการในศูนย์การค้ามากขึ้น

ตารางที่ 4.1 สรุปรายละเอียดการใช้ที่ดิน อาคารศูนย์การค้าในพื้นที่ศึกษา

ศูนย์การค้า	พื้นที่ (ตรม.)	พื้นที่ชั้นล่าง (ตรม.)	ความสูง (ชั้น)	พื้นที่การค้า (ตรม.)	FAR	BCR(%)
เดอะมอลล์ บางแค	91,600	20,000	4	80,000	0.8734	21.83
เทสโก้ โลตัส	32,600	15,000	3	45,000	1.3804	46.01
วันเดอร์ ดีพาร์ทเมนต์	5,000	1,250	4	5,000	1	25
ไอที แกรนด์	6,200	1,000	4	4,000	0.6452	16.12
ฟิวเจอร์ปาร์คบางแค	64,600	22,500	4	90,000	1.3932	34.82

ที่มา : จากการสำรวจ

ในการวิเคราะห์หาพื้นที่อาคารปกคลุมดิน (Building Coverage Ratio) จากตารางที่พบว่าห้างเทสโก้ โลตัส มีสัดส่วนอาคารปกคลุมดิน สูงสุด หรือมีพื้นที่ว่างน้อยที่สุด โดยมีสัดส่วน 46.01 % ในส่วนการวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้จาก อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio) พบว่า ศูนย์การค้าฟิวเจอร์ปาร์ค บางแค มีอัตราส่วนสูงที่สุด ค่า FAR.= 1.39 รองลงมาคือห้างเทสโก้ โลตัส

สรุปองค์ประกอบกิจกรรมการค้าประเภทห้างสรรพสินค้า

พื้นที่ย่านบางแคมีการกระจุกตัว ของกิจกรรมการค้าประเภทห้างสรรพสินค้า ถึง 5 แห่ง โดยมีพื้นที่ก่อสร้างห้างสรรพสินค้าทั้งหมด จำนวน 200,000 ตารางเมตร (125 ไร่) เป็นพื้นที่ทำ

การค้ำ 224,000 ตารางเมตร ค่า FAR. = 1.12 โดยสามารถแบ่งห้างสรรพสินค้าออกตามขนาด และประเภทสินค้า ได้ 2 ประเภท

ห้างสรรพสินค้า ขนาดเล็ก ห้างวันเดอรัตี้พาร์ทเมนท์สโตร์ มีสินค้าในระดับจำเป็นพื้นฐาน และ สินค้าเฉพาะเจาะจง ระดับต้นไว้บริการ ในลักษณะที่ เข้าถึงง่าย สะดวก รวดเร็ว

ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ ห้างเดอะมอลล์บางแค ห้างพิวเจอร์ปาร์ค ห้างเทสโก โลตัส และห้างไอที แกรนด์ ครอบคลุมพื้นที่ 100 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 24 ของพื้นที่พาณิชย์กรรม ทั้งหมด ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมการค้าภายในศูนย์การค้าทั้งสี่แห่ง ซึ่งมีกิจกรรมอันประกอบไปด้วย ห้างสรรพสินค้าหลัก มีสินค้าบริการตั้งแต่สิ่งจำเป็นพื้นฐานในชีวิตประจำวัน ถึง บริการเฉพาะเจาะจงที่ต้องการความรู้ความชำนาญ สินค้าที่มีความทนทาน สามารถรองรับบริการแก่ ประชาชนที่อยู่ในรัศมีที่จะเดินทางมาโดยรถยนต์ในเวลา 30 นาที จึงจัดได้ว่าศูนย์การค้าทั้ง 4 แห่ง เป็นศูนย์การค้าในระดับภูมิภาคสามารถให้บริการได้กว้างไกลครอบคลุมพื้นที่ด้านตะวันตกของ กรุงเทพมหานคร

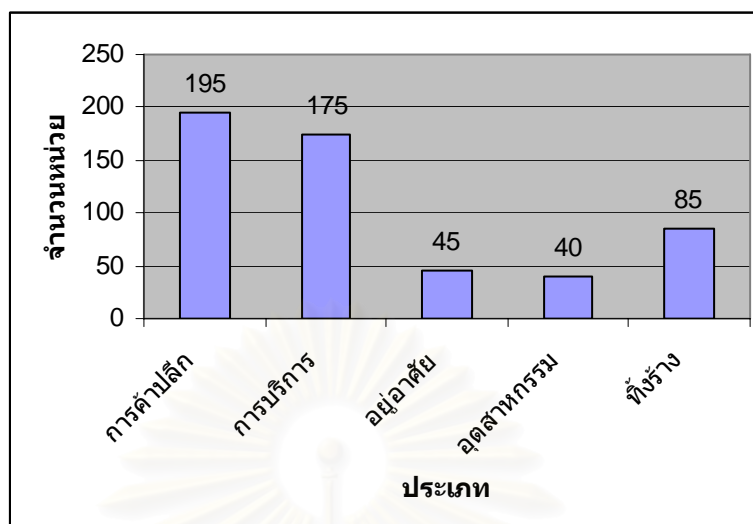
4.1.2 ตึกแถว อาคารพาณิชย์

เป็นอาคารใช้เพื่อประกอบกิจกรรมด้านการค้าและบริการ ตามสองฟาก ถนนเพชรเกษม โดยส่วนใหญ่ร้านค้าจะใช้พื้นที่อาคาร จำนวน 2 – 4 ห้อง จัดเป็นกิจการในระดับกลาง และเป็น เจ้าของอาคารในการเปิดดำเนินการเอง จากการสำรวจพบว่า มีอาคารพาณิชย์ จำนวน 540 หน่วย แบ่งออกเป็น ด้านการค้า จำนวน 20 ประเภท ด้านการบริการ จำนวน 27 ประเภท อาคารพาณิชย์ที่ใช้เพื่ออยู่อาศัย จำนวน 45 หน่วย ร้อยละ 8.3 นอกจากนี้ยังมีอาคารพาณิชย์ว่าง ถูกปล่อยร้างถึง 85 หน่วย ร้อยละ 15.7 ในส่วนนี้อาคารที่มีสภาพทรุดโทรม ไม่สามารถใช้งานต่อได้มี ถึง 35 หน่วย อยู่บริเวณฝั่งตรงข้ามตลาดสด สามารถแบ่งรายละเอียดดังนี้ ตารางที่ 4.2 แสดงประเภท การใช้ประโยชน์อาคารริมถนนเพชรเกษม บริเวณพื้นที่ศึกษา

การใช้ประโยชน์อาคาร	จำนวน	ร้อยละ
การค้าปลีก	195	36.1
การบริการ	175	32.4
อยู่อาศัย	45	8.3
อุตสาหกรรม	40	7.4
ทิ้งร้าง	85	15.7
รวม	540	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงจำนวนร้านค้าในพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ.2545



ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม

1) ด้านการค้า

แบ่งตามลักษณะของสินค้า ได้แก่ สินค้าที่จำเป็นพื้นฐาน และสินค้าที่นอกเหนือจากความจำเป็นพื้นฐาน ร้านค้าที่พบในศูนย์กลางย่านบางแค มีจำนวนทั้งสิ้น 20 ชนิด รวม 195 ร้าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน และประเภทของสินค้าในอาคารพาณิชย์บริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ	ที่	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ
1	เครื่องมือ+อุปกรณ์	27	13.8	11	เฟอร์นิเจอร์	7	3.6
2	เครื่องใช้ไฟฟ้า	25	12.8	12	อาหารสัตว์	6	3.1
3	ยา	20	10.3	13	รถยนต์ มอเตอร์ไซด์	5	2.6
4	ทองคำ	19	9.7	14	หนังสือ	3	1.5
5	เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย	17	8.7	15	เครื่องนอน	3	1.5
6	ของชำ	15	7.7	16	จักร	2	1.0
7	สังกะสี	12	6.2	17	ข้าวสาร	2	1.0
8	แก๊ส เชื้อเพลิง	11	5.6	18	ปลาสดขาม	1	0.5
9	เครื่องกล โลหะ	10	5.1	19	จักรยาน	1	0.5
10	แว่นตา	8	4.1	20	กันสาด	1	0.5

ที่มา : จากการสำรวจ

ร้านค้าที่พบมากที่สุด ได้แก่ ร้านเครื่องมือ และวัสดุอุปกรณ์ช่าง พบมากที่สุด ถึง 27 ร้าน พบมากในพื้นที่แขวงบางแคเหนือ รองลงมาได้แก่ ร้านขายเครื่องใช้ไฟฟ้า มีจำนวน 25 ร้าน จำหน่ายเครื่องใช้ไฟฟ้า ทั้งในลักษณะเงินสด และเงินผ่อน ครอบคลุมทั้ง ประเภทสินค้า ระดับ ราคา และคุณภาพสินค้า ลำดับต่อมา ได้แก่ ร้านขายยา ร้านทอง ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายของชำ (ร้านสะดวกซื้อ) และ ร้านขายสังฆภัณฑ์

2) ด้านการบริการ

แบ่งตามลักษณะการให้บริการ ได้แก่ บริการพื้นฐานในชีวิตประจำวัน บริการด้านช่างฝีมือ บริการด้านโรงเรียนสอนอาชีพ บริการด้านการเงิน ร้านค้าที่พบในศูนย์กลางย่านบางแค มีทั้งสิ้น 25 ประเภท จำนวน 175 ร้าน มีรายละเอียดดังนี้

ร้านค้าที่พบมากที่สุด ได้แก่ ร้านบริการเกี่ยวกับรถยนต์ จำนวน 48 ร้าน ซึ่งเป็นบริการที่มีความโดดเด่นในย่านนี้โดยส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงบางหว้า รองลงมาได้แก่ ร้านบริการอาหาร 24 ร้าน ร้านบริการความงาม 18 ร้าน คลินิกรักษาโรค 15 ร้าน ธนาคาร 13 แห่ง ร้านทำโลหะ 13 ร้าน ร้านตัดผม 13 ร้าน

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนร้านค้าที่ให้บริการในพื้นที่

ด้านบริการทั่วไป		จำนวน	ร้อยละ	ด้านบริการเฉพาะเจาะจง		จำนวน	ร้อยละ
1	อาหาร	24	12.3	4	ทัวร์	1	0.5
2	ความงาม	18	9.2	5	ซ่อมดนตรี	1	0.5
3	รักษาโรค	15	7.7	6	ชุดเจ้าสาว	1	0.5
4	ตัดผม	13	6.7	ด้านบริการการเงิน		จำนวน	ร้อยละ
5	ถ่ายรูป	8	4.1	1	ธนาคาร	13	6.7
6	งานพิมพ์	5	2.6	2	จำหน่าย	6	3.1
7	อินเทอร์เน็ต	3	1.5	ด้านบริการวิชาชีพ		จำนวน	ร้อยละ
8	ประกันภัย	2	1.0	1	ซ่อมรถ	48	24.6
9	ซักรีด	2	1.0	2	โลหะ	13	6.7
10	เช่าหนังสือ	5	2.6	3	เสื้อผ้า	9	4.6
ด้านบริการเฉพาะเจาะจง				4	ทำผม	2	1.0
1	ภาพยนตร์	2	1.0	5	คอมพิวเตอร์	1	0.5
2	ออกกำลังกาย	1	0.5	6	สอนขับรถ	1	0.5
3	อสังหาริมทรัพย์	1	0.5				
รวมบริการทั้งหมด						195	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

3) ด้านอุตสาหกรรม

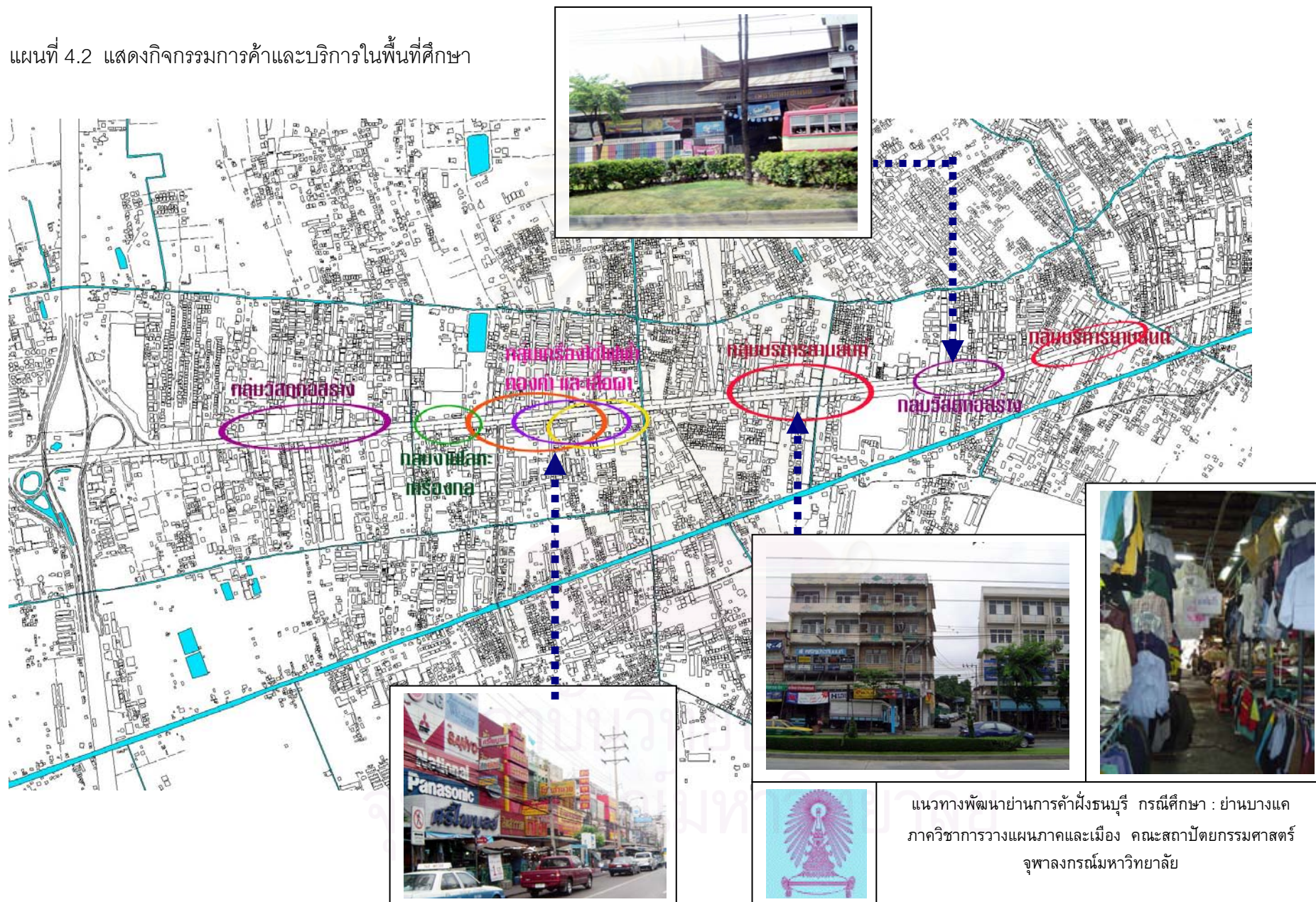
เป็นตึกแถว อาคารพาณิชย์ ที่ใช้เพื่อการอุตสาหกรรม (Factory House) พบมากถึง 40 หน่วย ไม่สามารถจำแนกประเภทได้ เนื่องจากการดำเนินกิจการลักษณะนี้ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะปิดประตูชั้นล่างที่ปิดหมด โดยจะเปิดทำการบริเวณชั้นบน การสังเกตทำได้เพียงมองจากภายนอกขึ้นไป โดยสังเกตจากการจัดระบบแสงสว่างในอาคารที่มีลักษณะเป็นแถวๆ มีความน่าจะเป็นโรงงานเย็บเสื้อผ้า และขึ้นส่วนรองเท้าซึ่งรับช่วงมาจากโรงงานขนาดใหญ่ในพื้นที่กิจกรรมประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมสะอาด ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชน ทั้งยังช่วยสร้างการจ้างงานให้กับแรงงานในพื้นที่เป็นจำนวนมาก รวมถึงกลุ่มแม่บ้านที่นิยมมารับงานเพื่อกลับไปทำที่บ้านโดยใช้เวลาวางให้เป็นประโยชน์

สรุปองค์ประกอบกิจกรรมการค้าประเภทตึกแถว อาคารพาณิชย์

กิจกรรมการค้า ที่กระจายตัวตามอาคารตึกแถว มีความหลากหลายครอบคลุมเกือบทุกประเภทของสินค้าและบริการ สินค้าและบริการบางประเภท จัดอยู่ในประเภท High Order ตามแนวคิดของ Christaller แสดงถึงความสามารถด้านการบริการที่กว้างไกล เนื่องจากกิจการประเภทนี้ต้องมีลูกค้าจำนวนมากถึงจะอยู่ได้ และไม่จำเป็นต้องซื้อบ่อยครั้ง นอกจากนี้กิจกรรมดังกล่าว ยังมีการรวมกลุ่ม เป็นย่านการค้าเฉพาะเจาะจง แบบแผนกระจุกตัว (Clustered Pattern) ตลอดแนวถนนเพชรเกษม ได้แก่ กลุ่มบริการยานยนต์ กลุ่มวัสดุก่อสร้าง กลุ่มร้านขายทองคำ กลุ่มเครื่องสำอางภัณฑ์ กลุ่มเครื่องกลและโลหะ เป็นต้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.2 แสดงกิจกรรมการค้าและบริการในพื้นที่ศึกษา



ปัจจุบันผลการดำเนินของกิจการไม่ประสบความสำเร็จ ปัจจุบันตลาดติดแอร์ ชั้น 2 ไม่ได้เปิดให้บริการแล้ว ส่วนจำนวนผู้ค้าที่เช่าแผงขายสินค้าภายในตลาดก็ทยอย ย้ายออกไปขายยังตลาดอื่น ปัจจุบันเหลือเพียง 10 แผง สินค้าในตลาดแห่งนี้ จะเน้นไปทางผลไม้ และเนื้อสัตว์ กิจกรรมการค้าในส่วนนี้ที่ได้รับความนิยม คือบริเวณด้านหน้าตลาด คือ แผงลอยที่อยู่ด้านหน้าตลาด จำนวน 34 แผง สินค้าส่วนใหญ่ได้แก่ เนื้อหมู ผักสด ปลาทะเล ส่วนอาคารพาณิชย์ด้านติดถนนเพชรเกษม ที่มีถึง 17 หน่วย ใช้งานจริง 13 หน่วย วาง 4 หน่วย ส่วนใหญ่ขายทองคำ และใช้เก็บสินค้า ทำให้สภาพภายนอกด้านหน้าตลาดมีกิจกรรมการค้าคึกคัก ส่วนในตลาดกลับเงียบเหงา รายได้ส่วนใหญ่จึงมาจากค่าเช่าที่จอดรถ และค่าเช่าที่เก็บแผงของแม่ค้าแผงลอยริมถนน

จากการสอบถามถึงสาเหตุที่ทำให้ไม่ได้รับความนิยม เนื่องจาก การวางผังของตลาดที่ด้านหน้าถูกปิดทึบด้วยตึกแถวสูง 5 ชั้น ทำให้ผู้มาใช้บริการไม่สามารถมองเห็นกิจกรรมการซื้อขายสินค้า ในตลาด จึงขาดความน่าสนใจ ไม่ดึงดูดให้เข้าไปใช้บริการ ถึงแม้จะมีความพยายามจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ตลาด เช่น การจัดแสดงดนตรี คอนเสิร์ต นักร้องลูกทุ่ง รวมถึงการปิดทางม้าลายด้านหน้าตลาด ทำให้ผู้ซื้อที่มาจากชานเมือง ต้องเดินเท้าไกลมากขึ้น ไปข้ามสะพานลอยที่อยู่ใกล้กับตลาดใหม่บางแค ประเด็นนี้จึงมีส่วนให้ผู้มาใช้บริการในตลาดสดแห่งนี้ลดน้อยลง

2) ตลาดใหม่บางแค (ตลาด กทม.)

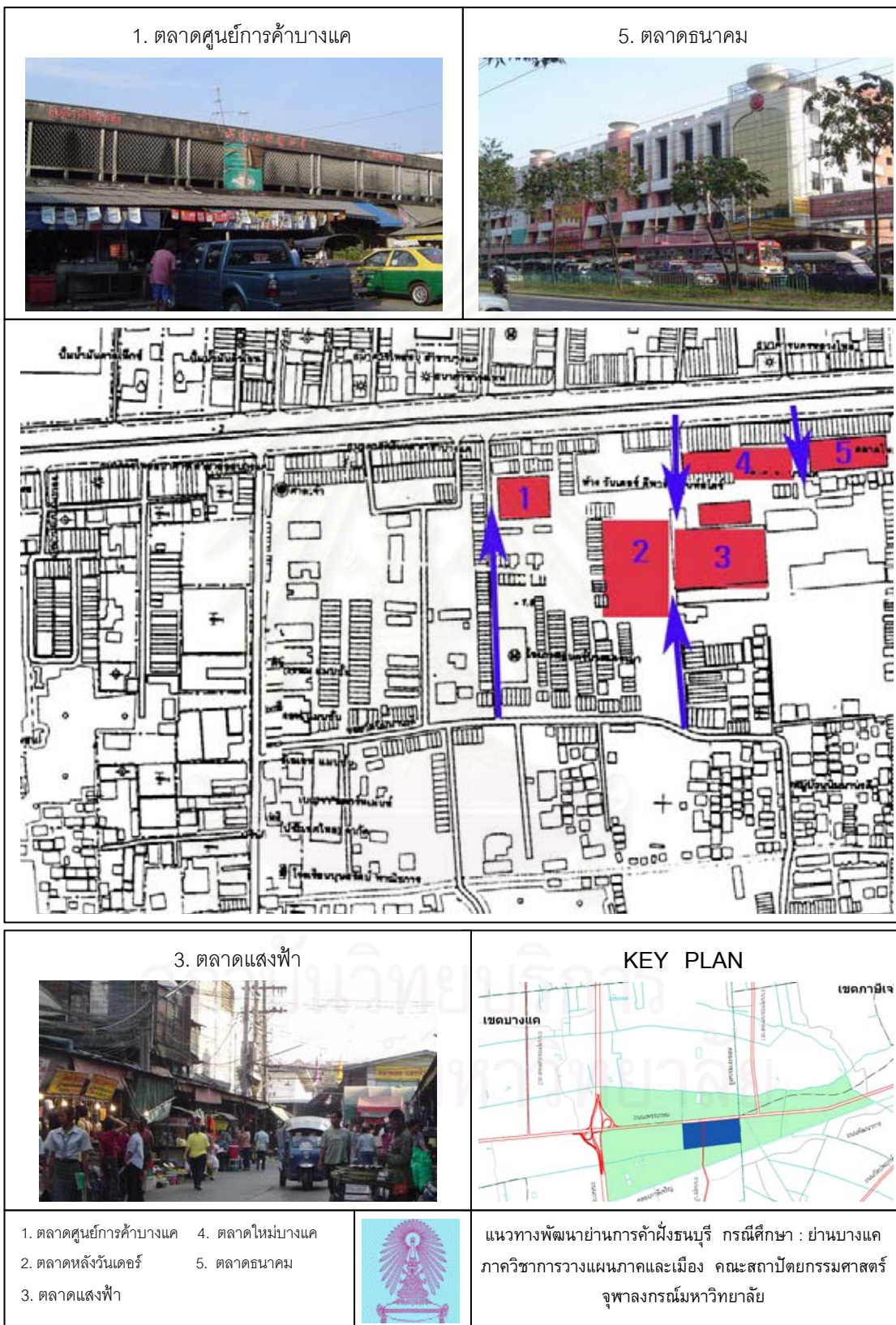
ที่ตั้ง ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษม อยู่ถัดจากตลาดธนาคม

เวลาติดตลาด ช่วงเวลา 03.00 – 18.00 น.

ทำเลที่ตั้งอยู่กึ่งกลางบริเวณย่านตลาด สามารถเดินต่อเนื่องไปติดต่อกับตลาด

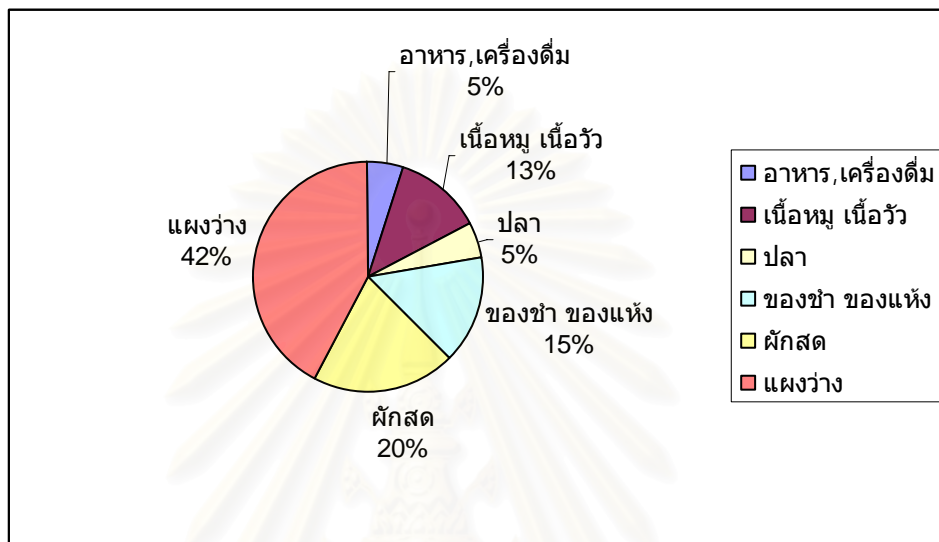
โดยรอบได้โดยสะดวก และอยู่ติดกับสะพานลอย ป้ายรถเมล์ ตลาดนี้จึงมีผู้มาใช้บริการจำนวนมากเช่นกัน สภาพอาคารเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก ล้อมรอบด้วยตึกแถว มีระบบระบายน้ำ ไม่สามารถระบายอากาศได้ดีเพราะ ด้านบนจัดเป็นชั้นลอยสำหรับเก็บสินค้า และห้องเช่าพักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวกภายในตลาด มีข้อจำกัด เนื่องจากถูกล้อมรอบด้วยตึกแถว และข้อจำกัดของพื้นที่ จึงไม่มีพื้นที่จอดรถ ผู้มาใช้บริการจำเป็นต้องจอดรถริมถนน หรือไปเช่าพื้นที่จอดรถของตลาดข้างเคียง คือตลาดธนาคม และตลาดแสงฟ้าแทน แต่มีที่ตั้งใกล้ป้ายรถเมล์ และสะพานลอยช่วยเพิ่มความสะดวกแก่ ผู้ใช้บริการที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้ในการจอดรถขนส่งสินค้า รวมถึงพื้นที่จัดเก็บขยะก็ทำได้ลำบาก ไม่มีพื้นที่ในบริเวณตลาด ต้องมาใช้พื้นที่ทางเท้าในการวางที่รองรับขยะ(กระบะของรถขนขยะ) เมื่อเต็มก็ต้องให้รถขยะมาทำการเก็บไป ทำให้บริเวณนี้มีทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม รวมถึงกลิ่นที่ส่งกลิ่นเหม็นออกมาตลอดเวลา

แผนที่ 4.3 แสดงที่ตั้งและการเข้าถึงทางรถยนต์บริเวณย่านตลาดสด



จำนวนสินค้าและบริการ ภายในตลาดมีแผงค้าถาวร แผงค้าขายประมาณ 200 แผง มีการขายสินค้าเกือบตลอดวัน เป็นลักษณะขายปลีก ผู้ซื้อส่วนใหญ่ คือลูกค้าประจำที่เป็นพ่อบ้าน แม่บ้าน สินค้าที่โดดเด่น ได้แก่ สินค้าสัตว์น้ำทะเล โดยกลุ่มพ่อค้าจากจังหวัดเพชรบุรี

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงสัดส่วนสินค้าที่จำหน่ายภายในตลาดใหม่บางแค



ที่มา : จากการสำรวจ

สาเหตุที่ถูกรเรียกว่า ตลาด กทม. เนื่องจากได้รับการสนับสนุนจาก กทม. ในการจัดตั้งตลาด โดยมีแนวคิดย้ายผู้ค้าแผงลอยที่อยู่ริมทางเท้า ให้เข้ามาอยู่ในตลาดเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย แต่ปรากฏว่าปัจจุบันผู้ค้าแผงลอยริมทางเท้ายังมีอยู่โดยเป็นผู้ค้ารายใหม่เข้ามาแทนที่

สินค้าและบริการบริเวณตลาดใหม่บางแค ภายในตลาดมีแผงค้าประมาณ 200 แผง พื้นที่ถูกล้อมด้วยตึกแถวด้านหน้าและด้านหลังตลาดจัดเป็นตึกแถว 3 ชุด ชุดละ 10 ห้อง รวม 30 ห้อง จำหน่ายสินค้าประเภทของชำ อาหารแห้งเป็นส่วนใหญ่

จุดเด่นของตลาด คือ เปิดขายสินค้าตลอดทั้งวันตั้งแต่เช้ามีด ถึงหัวค่ำ ลักษณะเป็นการขายปลีก เน้นสินค้าประเภท ปลา ผักสด และของชำ อาหารแห้ง และสามารถเข้าถึงสะดวก และเชื่อมไปยังตลาดอื่นได้

3) ตลาดศูนย์การค้าบางแค

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษม ถัดมาจากห้างสรรพสินค้าวันเดอร์

เวลาติดตลาด 04.00 – 18.00 น.

ลักษณะทางกายภาพ เป็นอาคารถาวรโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก สร้างเมื่อปี พ.ศ.2519 มีลักษณะโปร่งโล่ง สามารถระบายอากาศได้ดี ประกอบด้วยแผงค้าถาวร เป็นสัดส่วน มีระบบระบายน้ำ และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่จอดรถ อยู่บริเวณด้านหลังตลาด

ลักษณะของสินค้าเป็นตลาดผสมระหว่างตลาดสดกับตลาดเสื้อผ้า โดยบริเวณด้านหน้าตลาด ถัดจากตึกแถวริมถนน จะเป็นแผงจำหน่ายเสื้อผ้า สำเร็จรูป มีลักษณะแบ่งเป็นห้องประมาณ 60 แผง นอกจากนี้ยังมีแผงจำหน่ายสินค้าสดและแห้ง ประมาณ 120 แผง

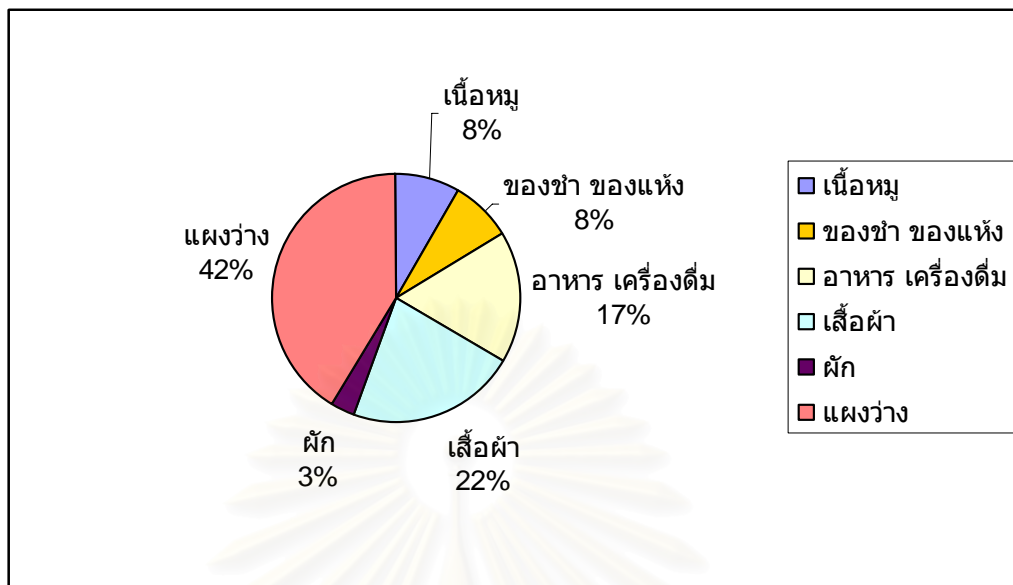
บริเวณโดยรอบตลาดมีตึกแถวล้อมรอบ มีจำนวนถึง 118 ห้อง ส่วนใหญ่ใช้อาคารเพื่อการอยู่อาศัย ร้อยละ 15 ขายของชำ ร้อยละ 10 ขายอาหารร้อยละ 8.5 และมีอาคารว่าง ไม่มีการใช้งาน ร้อยละ 25 อาคารเหล่านี้มีสภาพทรุดโทรมขาดการบำรุงรักษา



ภาพที่ 4.1 โรงภาพยนตร์ บางแคราม่า แหล่งบันเทิงของย่าน ปัจจุบันมีสภาพเสื่อมโทรมลง

นอกจากนี้ตลาดแห่งนี้ยังเป็นที่ตั้งของท่ารถโดยสารสายท้องถิ่น ทำให้มีผู้เข้ามาใช้บริการในตลาดแห่งนี้เป็นจำนวนมาก เป็นเหมือนแม่เหล็กที่สามารถดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้บริการตลาด โดยผู้ซื้อสามารถใช้เพื่อเป็นจุดต่อรถได้อีกด้วย รวมถึงด้านหลังตลาดยังเป็นที่ตั้งโรงภาพยนตร์บางแคราม่า ซึ่งเป็นกิจกรรมเพื่อการพักผ่อนแก่ผู้มาใช้บริการ โดยในอดีตมีบทบาทสำคัญในการดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาใช้บริการตลาดสด แต่ปัจจุบันมีสภาพเสื่อมโทรม ขาดการบำรุงรักษา ทำให้บทบาทในการเป็นแม่เหล็กดึงดูดให้ผู้คนมาใช้บริการตลาดสดแห่งนี้ลดน้อยลง แต่ยังมีผู้มาใช้บริการอยู่บ้าง จากองค์ประกอบต่างๆในตลาด ทั้งด้านสินค้าที่หลากหลาย มีการจำหน่ายสินค้าที่ชัดเจน เฉพาะอย่าง (Specialty) คือตลาดเสื้อผ้า รวมถึงท่ารถโดยสาร และโรงภาพยนตร์ ทำให้ตลาดศูนย์การค้าบางแคจึงยังคงได้รับความนิยมจากผู้ที่มาใช้บริการในปัจจุบัน

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงสัดส่วนสินค้าและบริการภายในตลาดศูนย์การค้าบางแค



ที่มา : จากการสำรวจ



ภาพที่ 4.2 ท่ารถบางแค เป็นศูนย์รวมการคมนาคมขนส่งภายในย่าน ตั้งอยู่ภายในบริเวณตลาดศูนย์การค้าบางแค

4) ตลาดแสงฟ้า (5 แพะ)

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ด้านในถัดมาจากตลาดธนาคม

เวลาติดตลาด ตั้งแต่ 03.00 – 15.00 น.

โครงสร้างโดยทั่วไปของตลาด

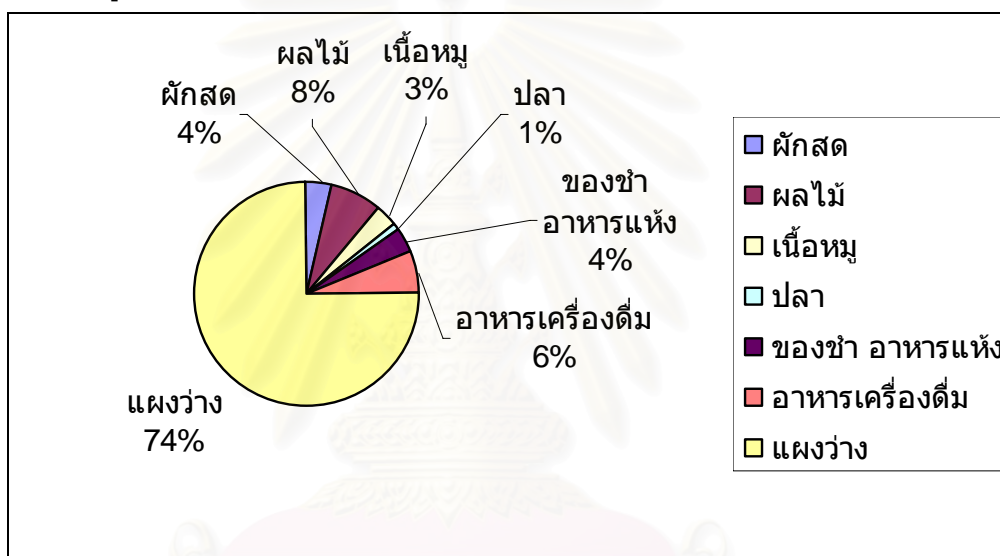
ลักษณะทางกายภาพ เป็นตลาดถาวร ขนาดใหญ่ รองรับแผงค้าได้ถึง 200 แผง

พื้นที่ขายสินค้า 2,000 ตารางเมตร โดยมีลักษณะเป็นแผงถาวร มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคที่เพียงพอ ได้แก่ รางระบายน้ำ ระบบแสงสว่าง และมีการระบายอากาศที่ดี ทางเดินทางกว้างขวาง ลักษณะเป็นตลาดค้าส่ง ผลไม้ โดยมีสัดส่วนของแผงขายผลไม้มากที่สุด

การเข้าถึงทำได้ยาก สามารถเข้าถึงได้ทางเดียว จึงไม่ค่อยได้รับความนิยมจากประชาชน ทำให้ผู้ค้ามีปริมาณลดลงตามไปด้วย ปัจจุบันมีผู้ค้าประมาณ 52 แผง เนื่องจากที่ตั้งอยู่ด้านใน และอยู่ติดกับตลาดหลังวันเดอร์ ที่มีผู้มาใช้บริการมาก ผู้ใช้บริการบางส่วนจึงมาใช้บริการในตลาดแห่งนี้บ้าง รายได้หลักของตลาดเป็นรายได้ที่มาจากค่าธรรมเนียมค่าบริการจอดรถ และเช่าพื้นที่เก็บแผง และสินค้า

ส่วนเหตุผลที่ชาวบ้านมักเรียกชื่อตลาดแห่งนี้ว่า ตลาดห้าแพะ เพราะวก่อนหน้านี้พื้นที่ตลาดนี้เคยเป็นโรงงานผลิตถ่านไฟฉายห้าแพะ ภายหลังทำการปรับปรุงและสร้างเป็นตลาดในปัจจุบัน

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงสัดส่วนสินค้าและบริการภายในตลาดแสงฟ้า



ที่มา : จากการสำรวจ

5) ตลาดหลังห้างวันเดอร์

ที่ตั้ง ตั้งอยู่ด้านหลังห้างสรรพสินค้าวันเดอร์

เวลาติดตลาด ตั้งแต่ 03.00 – 15.00 น.

โครงสร้างโดยทั่วไปของตลาด

ลักษณะทางกายภาพ เป็นตลาดชั่วคราว ยังไม่ได้จดทะเบียนกับทาง สำนักงานเขต ไม่มีอาคารโครงสร้างถาวร มีเพียงโครงหลังคาเหล็กเต็นท์ผ้าใบขนาดใหญ่ พื้นที่ขายสินค้า 8,000 ตารางเมตร แผงขายสินค้าสามารถแบ่งออกได้ 2 ประเภท คือ แผงค้าถาวร มีจำนวนประมาณ 600 แผง แผงค้าเหล่านี้มีผู้ค้าที่แน่นอน มีการซื้อขายสิทธิและต้องเสียค่าเช่าในแต่ละเดือน ส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะการขายปลีก มีสินค้าครบทุกประเภท แผงค้าอีกประเภท คือแผงชั่วคราว มี

จำนวนประมาณ 400 แผง ลักษณะเป็นการขายสินค้าแบบเทกอง โดยวางสินค้าบนพื้นที่มีการปูด้วยหนังสือพิมพ์ หรือผ้าใบ ส่วนใหญ่เป็นรูปแบบการขายแบบขายส่ง สินค้าประเภทผักและผลไม้ แผงค้าถาวรจะตั้งอยู่ด้านหน้าของตลาด เพื่อรองรับผู้ที่มาใช้บริการที่โดยสารรถประจำทาง และรถรับจ้าง ส่วนแผงชั่วคราวจะอยู่ด้านหลังติดกับลานจอดรถ เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการซื้อขายในปริมาณมากๆ

ตลาดหลังวันเดอรัปัจจุบัน เป็นตลาดที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากสินค้ามีราคาถูก ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ค้า ซื้อสินค้าเพื่อนำไปจำหน่ายต่อ หรือไปแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ ได้แก่ พ่อค้า แม่ค้ารายย่อย ที่นำสินค้าไปขายต่อในตลาดเย็น หรือพ่อค้ารถเร่ ที่มาเติมสินค้าเพื่อไปเร่ขายในหมู่บ้าน หรือชุมชนโดยรอบ โดยผู้ซื้อส่วนนี้มีมากถึง 150 – 200 คน นอกจากนี้ยังมีความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้งที่สามารถเข้าถึงได้ทุกทิศทุกทาง สามารถเชื่อมโยงไปยังตลาดโดยรอบได้ ทำให้ตลาดนี้ได้รับความนิยมอย่างมาก

สินค้าที่จำหน่ายส่วนใหญ่ เป็นสินค้าประเภท ผักสด รัยละ 60 รองลงมาได้แก่ เนื้อหมู และปลา ส่วนแผงว่างไม่มี เนื่องจากได้รับความนิยม ลักษณะโดยทั่วไปของตลาดแห่งนี้ มีสภาพที่ไม่ค่อยดีนัก เนื่องจากเป็นตลาดนัดชั่วคราว จึงไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภค ที่เพียงพอต่อผู้มาใช้บริการ ได้แก่ ระบบระบายน้ำ ที่มีเพียงร่องน้ำเล็กที่ขุดขึ้นโดยรอบ ไม่มีระบบกำจัดน้ำเสีย ไม่มีระบบระบายอากาศ สภาพอากาศขณะที่ทำการค้าขาย มีลักษณะอบอ้าว มีกลิ่นเหม็น แต่เนื่องจากที่ตั้งที่อยู่ด้านในทำให้มีพื้นที่มาก โดยเฉพาะด้านหลัง มีพื้นที่เก็บขยะที่เพียงพอ รวมถึงจัดพื้นที่เป็นลานจอดรถ เก็บค่าบริการชั่วโมงละ 10 บาท สามารถจอดรถได้ 300 คัน และสามารถรองรับรถบรรทุกสิบล้อที่ขนส่งสินค้ามาจากต่างจังหวัดได้อย่างดี

จากสภาพทางกายภาพและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมของตลาดแห่งนี้ ทำให้เคยถูกสั่งปิดมาแล้วโดยทางสำนักงานเขตบางแคเนื่องจากไม่ทำการขออนุญาตอย่างถูกต้อง และไม่มีสาธารณูปโภคที่เพียงพอ แต่ปัจจุบันยังคงเปิดดำเนินการอยู่ และได้รับความนิยมมากที่สุดในย่านบางแค

6) ตลาดสดสีมะอารีย์

เป็นตลาดสดขนาดเล็กรองรับชุมชนโดยรอบ ที่ตั้งอยู่บริเวณซอยเพชรเกษม 52

ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างอาคารเป็นอาคารถาวร ก่อสร้างด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก สภาพทั่วไป โปร่งโล่ง ระบายอากาศได้ดี มีแผงถาวรเป็นสัดส่วน มีจำนวน 30 แผง ว่าง 10 แผง พื้นที่ 250 ตารางเมตร สร้างมานานกว่า 30 ปี

นอกจากกิจกรรมการค้าที่พบในตลาดสดแล้ว ยังพบกิจกรรมอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกับกิจกรรมการค้าในตลาดแห่งนี้ ได้แก่ บริการรถเข็น ซึ่งเป็นบริการที่ช่วยอำนวยความสะดวกทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย พบมากในย่านตลาดบางแค มีลักษณะเหมือนวินรถ โดยจะมีเบอร์ล้อเพื่อช่วยในการจดจำ มีจำนวนมากถึง 300 คน การให้บริการอาศัยความคุ้นเคยกัน หรือเป็นลูกค้าเก่า ที่เคยใช้บริการ อัตราค่าบริการครั้งละ 10 – 15 บาท นอกจากนี้ยังมีบริการขายน้ำ เครื่องดื่ม ข้าว อาหารสำเร็จรูป อีกด้วย

ตารางที่ 4.5 สรุปจำนวน และสัดส่วนแผงค้าทั้งหมดของตลาดในย่านบางแค

ตลาดสด	จำนวน		สัดส่วน		แผงที่ใช้งาน	ร้อยละ
	แผง	ร้อยละ	แผงว่าง	ร้อยละ		
ตลาดธนาคม	200	10.36	190	95.00	10	5.00
ตลาดใหม่บางแค	200	10.36	84	42.00	116	58.00
ตลาดศูนย์การค้าบางแค	180	9.33	75	41.67	105	58.33
ตลาดแสงฟ้า	200	10.36	150	75.00	50	25.00
ตลาดหลังวันเดอรั	1000	51.81	0	0.00	1000	100.00
ตลาดสีมะอารีย์	30	1.55	10	33.33	20	66.67
ตลาดนัดในพื้นที่	120	6.22	0	0.00	120	100.00
รวม	1930	100.00	509	26.37	1421	73.63

ที่มา : จากการสำรวจ

7) ตลาดนัด

เป็นกิจกรรมทางการค้าที่มีความเกี่ยวข้องกับตลาดสด อีกกิจกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมาก คือ กิจกรรมตลาดนัด ซึ่งเป็นตลาดที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับการให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่ในบริเวณที่ไม่สามารถเข้าถึงตลาดสดได้อย่างสะดวก หรืออยู่ในบริเวณแหล่งงาน สถานประกอบการขนาดใหญ่ จำหน่ายสินค้าทั่วไป ทั้งอาหารสด อาหารสำเร็จรูป เสื้อผ้า จากการสำรวจพบว่า มีกิจกรรมตลาดนัดในพื้นที่อยู่ 2 จุดใหญ่ๆ ในพื้นที่ และโดยรอบพื้นที่ 3 ตลาด

ตลาดนัดจุดที่ 1 ตลาดนัดนนยาง รองรับกลุ่มแรงงานจากโรงงานนนยาง ซึ่งเป็นโรงงานขนาดใหญ่ในพื้นที่ มีแรงงานจำนวนมาก มีแผงค้าประมาณ 60 แผง

ตลาดนัดจุดที่ 2 ตลาดนัดซีพีจี รองรับกลุ่มแรงงานจากโรงงานอุตสาหกรรม โรงงานเย็บผ้า อยู่บริเวณตอนในของพื้นที่ มีแผงค้าประมาณ 60 แผง

ตลาดนัดจุดที่ 3 ตลาดนัดวัดจันทร์ รองรับประชาชน และชุมชนโดยรอบวัดจันทร์และวัดรางบัว มีแผงค้าประมาณ 80 แผง

ตลาดนัดจุดที่ 4 ตลาดนัดคำหยาด รองรับประชาชนโดยรอบย่านบางแค บริเวณถนนพัฒนาการ ที่ตั้งอยู่ในจุดตัดทางแยกพัฒนาการ มีแผงค้าประมาณ 60 แผง

ตลาดนัดจุดที่ 5 ตลาดนัดท่าเกษตร รองรับประชาชนโดยรอบย่านบางแค บริเวณถนนสุขาภิบาล 1 ได้แก่ กลุ่มโรงงาน และที่พักอาศัยบริเวณถนนสุขาภิบาล 1 และย่านบางบอน

สรุปองค์ประกอบกิจกรรมการค้าประเภทตลาดสด และตลาดนัด

องค์ประกอบกิจกรรมค้าภายในตลาดสดของพื้นที่ย่านบางแค ส่วนใหญ่มีลักษณะชบเซา ได้แก่ บริเวณตลาดธนาคม ตลาดแสงฟ้า โดยพิจารณาจากสัดส่วนแผงว่าง ภายในตลาด ที่มีสัดส่วนแผงว่างเกิน ร้อยละ 50 เป็นเกณฑ์

จากการที่กิจการเติบโตไม่เท่าเทียมและทั่วถึงกัน ทำให้เกิดการแข่งขัน สร้างจุดขายแก่ตัวเอง ตลาดศูนย์การค้าบางแค มีท่ารถ และโรงพยาบาลเป็นแม่เหล็กในการดึงดูดลูกค้า ตลาดใหม่บางแค มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง สามารถเชื่อมต่อกับตลาดโดยรอบได้อย่างสะดวก อีกทั้งอยู่ใกล้ป้ายรถโดยสาร และสะพานลอย ตลาดหลังวันเดอร์ มีจุดแข็งที่ตัวสินค้า และลักษณะการขายแบบขายส่ง สินค้ามีราคาถูก ตลาดที่ไม่สามารถแข่งขันได้ ย่อมต้องเสื่อมลง และเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้งานไป ตลาดธนาคม และตลาดแสงฟ้า กลายเป็นสถานที่เก็บสินค้า และแผงขายสินค้า ให้การบริการสถานที่จอดรถ

สรุปลักษณะปัญหาต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าบริเวณย่านตลาดสด

1. การห้ามจอดรถสองฟากถนนเพชรเกษม เนื่องจากการจราจรติดขัด รวมถึงที่จอดรถอยู่ไกล ไม่สะดวกในการใช้งาน เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ย่านการค้าชบเซา
2. การที่ค่าเช่าแผงมีราคาแพง เมื่อหมดสัญญาเช่า ผู้ประกอบการมักย้ายกิจการไปยังตลาดอื่น ที่มีค่าเช่าถูกกว่า เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ตลาดชบเซา
3. ผู้ซื้อมีทางเลือกในการซื้อสินค้ามากขึ้น โดยเลือกใช้บริการจากแหล่งที่มีความสะดวกและใกล้บ้าน จากปัญหาเหล่านี้ทำให้กิจการค้าประเภท หาบเร่แผงลอย และตลาดนัดชั่วคราวใกล้บ้าน ได้รับความนิยม เนื่องจาก การซื้อขายสินค้าทำได้สะดวก รวดเร็ว มีชนิดสินค้าขายเหมือนในตลาด ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้การค้าภายในตลาดชบเซา
4. ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างตลาดไม่ต่อเนื่อง เกิดการปิดล้อมพื้นที่ ได้แก่ ตลาดธนาคมที่ตั้งอยู่โดดเดี่ยว ไม่สามารถเชื่อมต่อกับ ตลาดข้างเคียงได้ หากได้มีการปรับปรุงทางเดินทำให้ต่อเนื่องและมีความสะดวกสบาย สะอาด ก็จะช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมการค้าขยายตัวออกไปตามเส้นทางสัญจร ตามแนวคิดของกฎ Rule of Thumb ที่กล่าวว่า ยังมีทางสัญจรทางเท้ามากเท่าใด ก็ยิ่งจะมีธุรกิจการค้ามากขึ้นเท่านั้น

5. จากการที่การค้าขายยตัวตามแนวถนน แบบ Linear Growth ซึ่งไม่มีมาตรการอันใด มาควบคุม ทำให้เกิดการปิดล้อมพื้นที่ด้านใน การใช้ที่ดินทำได้ไม่เต็มที่ เสียประโยชน์ และทำการค้าไม่ได้ กลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรมในที่สุด

4.1.4 หาบเร่แผงลอย

หาบเร่แผงลอยเป็นรูปแบบการค้าที่พบมากเป็นอันดับ 2 รองมาจากร้านค้าอาคารพาณิชย์ในบริเวณศูนย์กลางชุมชนย่านบางแค มีหาบเร่แผงลอยอยู่ 6 จุดใหญ่ๆ โดยอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของงานเทศกิจเขตภาษีเจริญ และเขตบางแค ทั้งหมด 3 จุดผ่อนผัน และอยู่ในบริเวณนอกจุดผ่อนผัน 3 จุด ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โดยมีจุดผ่อนผัน 3 จุด มีจำนวนผู้ค้าทั้งสิ้น 764 ราย โดยมีร้านค้าประเภทแผงลอยมากที่สุดถึงร้อยละ 85.73 ของร้านค้าในบริเวณจุดผ่อนผัน รองลงมาเป็นรถเข็นขายสินค้าและตั้งโต๊ะเก้าอี้ ในจำนวนนี้มีผู้ค้าอาหารสดจำพวกผักผลไม้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.97 รองลงมาเป็นประเภทอาหารสำเร็จรูป ร้อยละ 25.79 ประเภทสินค้าที่มีการขายน้อยที่สุดแก่ประเภทอาหารแห้งเพียงร้อยละ 1.18 โดยมีรายละเอียดในแต่ละจุดดังนี้

จุดที่ 1 บริเวณหน้าตลาดบางแค ริมถนนเพชรเกษมฝั่งขาออก ตั้งแต่บริเวณซอยเพชรเกษม 39/1 หน้าบ้านพักคนชราบางแคจนถึงทางแยกถนนสุขาภิบาล 1 กว้างประมาณ 8 เมตร มีหาบเร่แผงลอยตั้งซ้อนกันถึง 2 แนว ไม่รวมแผงลอยในส่วนของร้านค้าริมถนนมีจำนวนผู้ค้าทั้งสิ้น 490 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.14 ของบริเวณจุดผ่อนผันทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทอาหารสดผักผลไม้จำนวน 225 ราย รองลงมาเป็นอาหารสำเร็จรูป 124 ราย และสินค้าเบ็ดเตล็ดต่างๆ จำนวน 83 ราย นอกนั้นเป็นสินค้าจำพวกเสื้อผ้า ของใช้ และสินค้าอื่นๆ ปะปนอยู่เล็กน้อย โดยมีการขายตั้งแต่ช่วงเวลา 05.00-24.00 น. ทุกวัน หาบเร่แผงลอยในบริเวณนี้มีบทบาทสำคัญสำหรับกิจกรรมการค้าในศูนย์กลางชุมชนย่านบางแค เนื่องจากเป็นจุดที่มีประชาชนมาจับจ่ายสินค้าเป็นจำนวนมาก อันเนื่องมาจากการอยู่ติดถนนสายหลัก คือเมื่อลงจากรถประจำทางก็สามารถจับจ่ายสินค้าได้โดยประกอบกับมีประเภท จำนวนของสินค้า กิจกรรมของตลาด และอาคารพาณิชย์ส่งเสริมซึ่งกันละกัน จึงทำให้บริเวณย่านการค้าดังกล่าวมีผู้คนหนาแน่นอยู่ตลอดทั้งวัน

จุดที่ 2 บริเวณริมถนนเพชรเกษมฝั่งขาเข้า ตรงข้ามตลาดบางแค (ตลาดผ้า) บริเวณหน้าธนาคารกรุงเทพ สาขาบางแค ไปจนถึงเชิงสะพานคลองราชมนตรี เป็นระยะทางประมาณ 600 เมตร ซึ่งมีบริเวณทางเท้ากว้างประมาณ 3 เมตร มีจำนวนผู้ค้าทั้งสิ้น 212 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 27.75 ของบริเวณจุดผ่อนผันทั้งหมด โดยจะมีสินค้าแตกต่างไปจากแผงลอยกลุ่มอื่นๆ ที่ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำเป็นพื้นฐาน แต่ที่บริเวณนี้จะเป็นสินค้าที่นอกเหนือจากความจำเป็นพื้นฐาน เช่น เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย ซึ่งมีรูปแบบที่หลากหลายตามรสนิยม และเป็นสินค้าตามสมัยนิยม

มากกว่าเสื้อผ้าที่พบบริเวณตลาด แต่มีราคาถูกกว่าในห้างสรรพสินค้าทั่วไป นอกจากนั้นยังมีสินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้า เทป แวนตา และนาฬิกาที่มีรูปแบบตามสมัย มีราคาถูก แต่มาตรฐานของสินค้าต่ำกว่าสินค้าตามร้านค้าทั่วไป มีร้านค้าประเภทนี้ทั้งสิ้น 106 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 50 เนื่องจากเป็นที่ตั้งของป้ายรถเมล์ และจุดต่อรถสายต่างๆ เพื่อเข้าสู่เมือง นอกจากนี้ยังมีอาหารสำเร็จรูป สินค้าเบ็ดเตล็ด และบริการต่างๆ เช่น ร้านซ่อมรองเท้า เครื่องใช้ไฟฟ้า นาฬิกา และช่างทำกุญแจ โดยการค้าขายจะมีตั้งแต่ช่วงเวลา 8.00-20.00 น.

จุดที่ 3 บริเวณหน้าบริษัทนายนางอุตสาหกรรม (รอบเช้า และเย็น) ติดถนนเพชรเกษมฝั่งขาออก เป็นบริเวณจุดผ่อนผันให้ค้าขายเพื่อรองรับคนงานและพนักงานต่างๆ มีจำนวนร้านค้าทั้งสิ้น 20 ร้าน ลักษณะเป็นทางเท้ากว้างประมาณ 2 เมตร ซึ่งแต่ละร้านเป็นประเภทรถเข็นขายสินค้าทั้งสิ้น สินค้าที่ขายส่วนใหญ่เป็นสินค้าอาหารสำเร็จรูป เพื่อบริการแก่พนักงานภายในโรงงานนายนาง ที่ต้องการความสะดวก และไม่มีเวลาในการเตรียมอาหาร นอกนั้นเป็นร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด และร้านขายอาหารสดผักผลไม้อย่างละ 1 ร้าน ช่วงเวลาในการจำหน่ายสินค้าจะเป็นช่วงเช้า ก่อนเข้างาน และตอนเย็นหลังเลิกงาน

จุดที่ 4 บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค บริเวณนี้เป็นบริเวณที่มีความคึกคักมากจุดหนึ่งเนื่องจากเป็นบริเวณป้ายรถเมล์ตรงข้ามห้างเดอะมอลล์ จึงเริ่มมีร้านค้าต่างๆ มาตั้งบริเวณนี้ ซึ่งเริ่มตั้งแต่ปีน้ำมันเชลล์ ไปจนถึงสุดไฟเขียวไฟแดงแยกเดอะมอลล์ โดยมีจำนวนร้านค้าทั้งสิ้น 10 ร้าน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะรถเข็นขายสินค้า โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นจำพวกอาหารสำเร็จรูป โดยเริ่มขายตั้งแต่เวลา 9.00-22.00 น.

จุดที่ 5 บริเวณถนนเพชรเกษมขาออก ตั้งแต่ถนนสุขาภิบาล 1 เรื่อยลงมาจนถึงหน้าห้างเดอะมอลล์จะมีหาบเร่แผงลอยที่อยู่นอกบริเวณจุดผ่อนผัน ตั้งร้านอยู่ประปรายตามหน้าซอยต่างๆ อยู่ประมาณ 24 ร้าน โดยส่วนใหญ่จะเป็นร้านขายอาหารสำเร็จรูป

จุดที่ 6 บริเวณถนนเพชรเกษมขาเข้า ตั้งแต่หน้าห้างเดอะมอลล์ เรื่อยมาจนถึงป้ายรถประจำทาง จะมีร้านค้าประเภทหาบเร่แผงลอยตั้งขายอยู่บริเวณทางเท้า และหน้าปั้มน้ำมันเป็นจำนวนมาก สินค้าที่ขายมีหลายประเภทตั้งแต่อาหารสำเร็จรูป เสื้อผ้า ของใช้ และเครื่องประดับ

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ กิจกรรมหาบเร่แผงลอย ได้แก่ที่เก็บแผงสินค้า และรถเข็นสินค้า กลุ่มผู้ค้าจะเช่าพื้นที่อาคารตึกแถวริมถนน และอาคารตึกแถวด้านหลัง พื้นที่ลานว่างเพื่อใช้เก็บแผง หรือรถเข็นขายสินค้า โดยจะมีที่ตั้งที่ไม่ไกลจากจุดที่จำหน่ายสินค้า และต้องสามารถมีความสะดวกในการขนย้าย แผง หรือรถเข็น

สรุปองค์ประกอบกิจกรรมหาบเร่ แผลงลอย ในพื้นที่ พบว่ากิจกรรมหาบเร่แผลงลอยมีจำนวนมาก และได้รับความนิยมจากผู้มาใช้บริการเนื่องจากความสะดวก โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางโดยสารรถประจำทาง พบว่ามีความสัมพันธ์กันระหว่างที่ตั้ง กับประเภทของสินค้า โดยในพื้นที่ย่านบางแค พบว่ามีจุดผ่อนผันให้จำหน่ายสินค้าได้ 2 จุดใหญ่ คือบริเวณตลาดสด ส่วนใหญ่จำหน่ายสินค้าประเภท อาหารสด ผัก ผลไม้ และบริเวณฝั่งตรงข้ามตลาดสด ที่จำหน่ายสินค้าประเภท ของใช้ เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนผู้ค้าแผลงลอยภายในย่านบางแค

บริเวณที่ตั้ง	จำนวน	ประเภทสินค้า					
		อาหารสด	อาหารแห้ง	อาหารสำเร็จรูป	ของใช้ เสื้อผ้า	งานบริการ	เบ็ดเตล็ด
ตลาดบางแค	490	225	8	124	47	3	83
ตรงข้ามตลาดบางแค	212	-	-	17	106	16	73
หน้าโรงงานนันทยาง	20	1	-	9	-	-	1
ตรงข้ามเดอะมอลล์	10	-	-	10	-	-	-
ถ.เพชรเกษมขาออก	24	-	-	23	-	-	1
ถ.เพชรเกษมขาเข้า	12	-	-	12	-	-	-
รวม	768	226	8	195	153	19	158

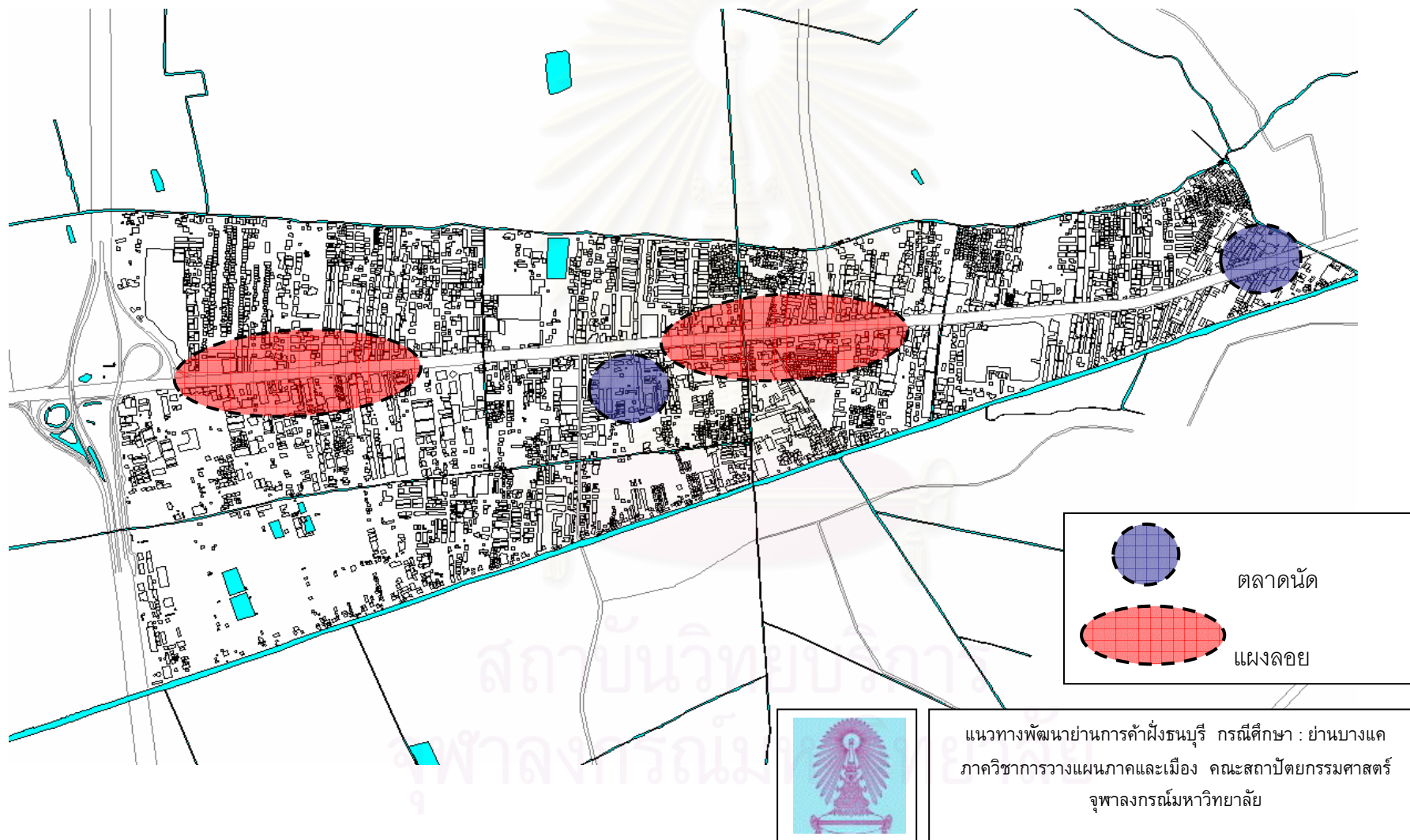
ที่มา : สำนักงานเขตบางแค

4.2 รูปแบบการค้าในย่านบางแค

การประกอบธุรกิจการค้าในย่าน มี 3 รูปแบบ คือ

1) การค้าปลีก เป็นการค้าที่ซื้อขายสินค้ากันในจำนวนน้อย ซึ่งส่วนใหญ่จะมีจำนวนไม่เกิน 6 ชิ้นหรือครึ่งโหล แต่จะมีราคาแพงกว่าการค้าส่ง และเป็นการค้าที่ได้ค่าตอบแทนดี ต้องอาศัยลูกค้ามาก จึงต้องเป็นตำแหน่งที่มีทางเท้าอย่างต่อเนื่อง การคมนาคมสะดวก สามารถเข้าถึงได้โดยง่าย เพื่อจะได้ดึงดูดลูกค้าให้เข้ามาสู่ตัวย่าน ลักษณะนี้เป็นรูปแบบการค้าที่พบมากที่สุดภายในย่าน

แผนที่ 4.4 แสดงที่ตั้งแผงลอย และตลาดนัดโดยรอบ



2) การค้าส่ง เป็นการค้าที่ซื้อขายสินค้ากันในจำนวนมาก จะมีจำนวนตั้งแต่ 6 ชิ้น หรือครึ่งโหลขึ้นไป ทำให้มีราคาถูกลงกว่าการค้าปลีก การค้าส่งเป็นการค้าที่ได้รับค่าตอบแทนดี เช่นกัน แต่ไม่ต้องอาศัยลูกค้าที่สัญจรมาหนักเพราะไม่ได้ขายโดยตรงต่อคนเดินเท้าแต่จะขายส่งเป็นจำนวนมากๆให้กับพ่อค้าคนกลาง การค้าในลักษณะนี้พบเพียงจุดเดียว คือ การค้าส่งพืชผลเกษตรกรรม บริเวณตลาดสด

3) การค้าปลีกและส่ง คือ ร้านค้าที่มีการค้าปลีกและการค้าส่งรวมอยู่ด้วยกัน ซึ่งลูกค้าสามารถเลือกซื้อสินค้าในรูปแบบใดก็ได้ตามความพึงพอใจของตนเอง

สรุปรูปแบบการค้าในย่านบางแค ส่วนใหญ่เป็นรูปแบบการค้าปลีก โดยมีสินค้าและบริการที่หลากหลาย ผู้ซื้อสามารถเลือกเปรียบเทียบราคาได้มาก ส่วนรูปแบบการค้าส่ง จะมีอยู่ในจำนวนที่น้อยกว่า เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ ไม่สะดวกในการไปใช้บริการ ประกอบกับสินค้าที่จำหน่ายเป็นสินค้าอาหารสด จึงต้องพิจารณาปัจจัยด้านช่วงเวลาที่เกี่ยวข้องต่อไป

4.3 กิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา

1) ร้านค้า

ร้านค้าในย่านบางแคจะเปิดทำการตั้งแต่เวลา 8.00 – 18.00 น.โดยประมาณ ยกเว้นร้านค้าที่อยู่ในบริเวณที่มีการสัญจรหนาแน่น จะเปิดทำการถึงเวลา 21.00 น. โดยการค้าจะคึกคักในช่วงเวลา เช้า และเย็น เท่านั้น โดยร้านที่เปิดทำการในช่วงดึกจะเป็นร้านค้าขายอาหารสำเร็จรูปที่รองรับประชากรแรงงานที่ไม่สะดวกในการประกอบอาหารกินเองที่บ้าน

3) หาบเร่แผงลอย

หาบเร่แผงลอยในย่านบางแค จะตั้งแผงเวลา 8.00 – 18.00 น. โดยประมาณ ซึ่งเป็นเวลาใกล้เคียงกับเวลาที่ร้านค้าเปิดทำการ และจะตั้งแผงทุกวันโดยเฉพาะวันอาทิตย์และวันหยุดเทศกาลต่างๆ จะมีหาบเร่แผงลอยมากกว่าวันธรรมดา เพราะร้านค้าจะปิดทำการจึงทำให้มีพื้นที่ขายและบริเวณตั้งแผงเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นนอกจากร้านค้าแล้วหาบเร่แผงลอยยังเป็นตัวดึงดูดผู้คนให้เข้ามาสู่ตัวย่านด้วยเช่นกัน จึงทำให้ในช่วงกลางวันย่านมีความหนาแน่นและความคึกคักอยู่ตลอดเวลาโดยเฉพาะบริเวณย่านตลาดสด

สำหรับช่วงเวลาที่ปิดแผงคือ 18.00 – 8.00 น. โดยประมาณ ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับที่ร้านค้าปิดทำการเช่นกัน ดังนั้นในช่วงเวลาประมาณ 18.00 – 8.00 น. ย่านจะเงียบเหงาไม่คึกคักเหมือนกับตอนกลางวัน และยังมีจำนวนประชากรลดน้อยลงอย่างมาก ซึ่งประชากรที่อาศัยอยู่ส่วนใหญ่มักจะเป็นประชากรแฝงและเป็นแรงงานให้กับย่านเท่านั้น

4) ตลาดสด

กิจกรรมตลาดสด โดยส่วนใหญ่จะเริ่มตั้งแต่เวลาเช้ามีด และตลาดจะวายในช่วงสาย ตลาด ในช่วงเวลาเช้ามีดนี้จะรองรับกลุ่มผู้ซื้อที่เป็นกลุ่มพ่อค้า แม่ค้า ที่มาซื้อขายสินค้าเพื่อนำไปเป็นสินค้าจำหน่ายต่อ หรือนำสินค้าไปประกอบอาหารเพื่อจำหน่ายต่อ โดยจะเน้นสินค้าที่มีคุณภาพ มีความสด ใหม่ สวยงาม ตลาดเช้าจะเริ่มติดตลาดตั้งแต่ เวลา 03.00 - 10.00 น. ตลาดสดทุกตลาดจะเปิดจำหน่ายในช่วงเวลานี้ นอกจากนี้ยังมีตลาดสดที่สามารถเปิดจำหน่ายสินค้าต่อไปจนถึงเวลาเย็น เพื่อรองรับกลุ่ม พ่อบ้าน แม่บ้าน เพื่อนำสินค้าไปประกอบอาหารบริโภคกันในครอบครัว ตลาดที่จำหน่ายสินค้าในช่วงเวลานี้ ได้แก่ ตลาดศูนย์การค้าบางแค และ ตลาดใหม่บางแค

จากการศึกษากิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา พบว่า ภายในย่านบางแคมีกิจกรรมการค้าและบริการเกือบตลอด 24 ชั่วโมง โดยช่วงเวลาที่มียิจกรรมคึกคักมากที่สุด คือช่วงกลางวัน 8.00 - 18.00 น. ส่วนในช่วงเวลากลางคืน ภายในย่านส่วนใหญ่เงียบเหงา กลับมียิจกรรมคึกคักหนาแน่น บริเวณตลาดสด และตลาดค้าส่งสินค้าเกษตร โดยสามารถอาศัยผลจากแบบสอบถามในหัวข้อที่ 4.4 เพื่อช่วยให้เข้าใจ ถึงกิจกรรมการค้าในพื้นที่ศึกษาได้ดียิ่งขึ้น

4.4 ลักษณะพฤติกรรมกรรมการซื้อขายสินค้า การใช้พื้นที่ และทัศนคติของผู้ซื้อ – ผู้ขาย

ในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมในการใช้บริการในพื้นที่ และให้งานวิจัย มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น จึงใช้ข้อมูลในส่วนที่ได้มาจากการออกแบบสอบถาม (ตัวอย่างในภาคผนวก) เพื่อประกอบการสรุปลักษณะของรูปแบบในการซื้อขายสินค้า การใช้พื้นที่ และทัศนคติ กลุ่มประชากรที่ทำการสำรวจ จะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มแรก ได้แก่ กลุ่มผู้ซื้อสินค้า ผู้มาใช้บริการในพื้นที่ และกลุ่มที่สอง ได้แก่ ร้านค้าที่ทำการอยู่ในพื้นที่ หรือเรียกว่ากลุ่มผู้ขาย โดยการสุ่มตัวอย่างในพื้นที่ เป็นจำนวนกลุ่มตัวอย่างละ 200 ตัวอย่าง รวม 400 ตัวอย่าง

ลักษณะหน่วยในการสุ่มตัวอย่าง ในส่วนของร้านค้า นับ 1 ร้านค้า เป็น 1 หน่วย ในส่วนของผู้ซื้อนับ ผู้ซื้อ 1 คนเป็น 1 หน่วย โดยกระจายทั่วพื้นที่ที่กำหนด เป็นลักษณะแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) และโดยการอาศัยความร่วมมือจากร้านค้า

การกำหนดโครงสร้างแบบสอบถาม ทั้งในส่วนของผู้ซื้อ และผู้ขาย มีข้อมูลดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการใช้พื้นที่

ตอนที่ 3 ทัศนคติต่อการค้าในพื้นที่

ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างทั้งผู้ชาย และผู้หญิงไม่มีเวลาในการให้ข้อมูล ในส่วนหนึ่งมีลักษณะการตอบอย่างเร่งรีบ จึงส่งผลให้ข้อมูลที่ได้อาจมีความคลาดเคลื่อนสูง และบางส่วนไม่ได้รับข้อมูลเลย

นอกจากนี้ ผลที่ได้จากการวิเคราะห์แบบสอบถามจะนำไปประกอบ การวิเคราะห์ขอบเขตของการให้บริการ (อาณาเขตการค้า) เพื่อทราบถึงปริมาณผู้มาใช้บริการ ตามแนวคิด กฎแรงดึงดูดของการค้าปลีก ในหัวข้อที่ 4.5 ต่อไป

4.4.1 ผลจากแบบสอบถามผู้ชาย

- 1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ชาย ดูรายละเอียดตารางที่ 4.7
 - เพศ ผู้ชายในย่าน ร้อยละ 51.0 เป็นเพศหญิง รongลงมาร้อยละ 49.0 เป็นเพศชาย
 - อายุ ผู้ชายในย่านบางแค ร้อยละ 39.5 มีอายุระหว่าง 36 – 45 ปี รongลงมาร้อยละ 25.5 มีอายุระหว่าง 26 – 35 ปี
 - รายได้ต่อเดือน
 - ผู้ชายในย่านบางแค ร้อยละ 38.5 มีรายได้ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท
 - rongลงมาร้อยละ 17.5 มีรายได้ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท
 - ระดับการศึกษา
 - ผู้ชายในย่านการค้าบางแค ร้อยละ 46.0 มีการศึกษาระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า รongลงมาร้อยละ 24.0 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี
 - ที่อยู่ปัจจุบัน
 - ผู้ชายในย่านบางแค ร้อยละ 93.0 มีที่อยู่ปัจจุบันในกรุงเทพมหานคร โดยร้อยละ 52.5 อาศัยอยู่ในเขตบางแค รongลงมาร้อยละ 40.5 อาศัยอยู่ในเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 7.0 อาศัยอยู่ในต่างจังหวัด โดยร้อยละ 6.5 อาศัยอยู่ในจังหวัดนนทบุรี และร้อยละ 0.5 อาศัยอยู่ในจังหวัดนครปฐม

สรุปลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้ชาย

กลุ่มตัวอย่างผู้ชายในย่านบางแค มีสัดส่วนระหว่างเพศหญิง และเพศชายใกล้เคียงกัน มีอายุระหว่าง 36 – 45 ปี โดยส่วนใหญ่มีรายได้ มีรายได้ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท ด้านระดับการศึกษา ร้อยละ 46.0 มีการศึกษาระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ด้านที่พักอาศัยกลุ่มตัวอย่างผู้ชาย มีที่พักอยู่ในกรุงเทพมหานคร กว่าร้อยละ 93.0 โดยส่วนใหญ่ พักอาศัยในเขตบางแค และเขตภาษีเจริญ มีผู้ชายจำนวนเล็กน้อยที่เดินทางมาจากต่างจังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดนครปฐม

ตารางที่ 4.7 ข้อมูลทั่วไปของผู้ชายในย่านบางแค

(n = 200)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	98	49.0
หญิง	102	51.0
2. อายุ		
16 – 25 ปี	23	11.5
26 – 35 ปี	51	25.5
36 – 45 ปี	79	39.5
45 – 60 ปี	36	18.0
มากกว่า 60 ปี	11	5.5
3. รายได้ต่อเดือน		
น้อยกว่า 10,000 บาท	17	8.5
10,001 – 20,000 บาท	35	17.5
20,001 – 30,000 บาท	77	38.5
30,001 – 40,000 บาท	31	15.5
40,001 – 50,000 บาท	34	17.0
มากกว่า 50,001 บาท	6	3.0
4. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	92	46.0
มัธยมศึกษาตอนต้น	33	16.5
มัธยมศึกษาตอนปลาย	25	12.5
ปริญญาตรี	48	24.0
สูงกว่าปริญญาตรี	2	1.0
5. ที่อยู่ปัจจุบัน		
ในกรุงเทพมหานคร	186	93.0
เขตบางแค	105	52.5
เขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร	81	40.5
ต่างจังหวัด	14	7.0
นนทบุรี	13	6.5
นครปฐม	1	0.5

5) การดำเนินกิจการ ดูรายละเอียด ตารางที่ 4.8

- รูปแบบของร้านค้า
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 49 มีร้านค้าเป็นตึกแถว รองลงมาร้อยละ 25.5 เป็นแผงลอย รถเข็น
- ลักษณะของกรรมสิทธิ์ในร้านค้า
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 38.0 มีกรรมสิทธิ์ในร้านค้าด้วยการเช่า รองลงมาร้อยละ 29.5 มีกรรมสิทธิ์ในร้านค้าด้วยการเช่า
- วันที่ขายของในแต่ละสัปดาห์
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 61.5 ขายของทุกวัน รองลงมาร้อยละ 25.5 ขายของทุกวัน ยกเว้นวันจันทร์
- ช่วงเวลาในการขายสินค้า
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 24.3 ขายในช่วงเวลา 08.00 – 12.00 น. รองลงมาร้อยละ 21.1 ขายในช่วงเวลา 12.00 – 16.00 น.
- ระยะเวลาดำเนินการค้า
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 27 ดำเนินการค้ามาแล้ว 1 – 3 ปี รองลงมาร้อยละ 24.0 ดำเนินการค้ามาแล้ว 7 – 9 ปี
- บริเวณที่ทำการค้าเดิม
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 51.5 เคยค้าขายที่บริเวณอื่น ๆ มาก่อน โดยร้อยละ 41.0 เคยค้าขายในย่านอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 10.5 เคยค้าขายในต่างจังหวัด สาเหตุที่ทำให้ไม่ดำเนินการค้าต่อในบริเวณเดิม ร้อยละ 18.5 คือ ค่าเช่าที่มีราคาแพง รองลงมาร้อยละ 14.5 คือ ลูกคามีจำนวนน้อย ค้าขายไม่ดี
- สาเหตุที่เลือกทำการค้าในบริเวณนี้
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 35.4 เลือกทำการค้าในบริเวณนี้เนื่องจากใกล้ที่พัก รองลงมาร้อยละ 32.7 เลือกทำการค้าในบริเวณนี้เนื่องจากมีลูกค้ามาก
- แหล่งของสินค้าที่นำมาขาย
 - ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 66.5 รับมาจากพ่อค้าส่ง โดยร้อยละ 42.5 เป็นพ่อค้าส่งในต่างจังหวัด รองลงมาร้อยละ 25.5 รับมาจากผู้ผลิต โดยร้อยละ 17.5 เป็นผู้ผลิตในต่างจังหวัด

ตารางที่ 4.8 ข้อมูลการดำเนินการค้า และการอยู่อาศัย

(n = 200)

ข้อมูลการดำเนินการค้า	จำนวน	ร้อยละ
1. รูปแบบของร้านค้า		
บ้านเดี่ยว	13	6.5
ตึกแถว	98	49.0
ห้องแถว	34	17.0
ทาวน์เฮ้าส์	4	2.0
แผงลอย รถเข็น	51	25.5
2. ลักษณะกรรมสิทธิ์ในร้านค้า		
เป็นเจ้าของอาคาร	18	9.0
เป็นเจ้าของอาคารและที่ดิน	47	23.5
เช่า	59	29.5
เช่า	76	38.0
3. วันที่ขายของในแต่ละสัปดาห์		
ทุกวัน	123	61.5
ทุกวันยกเว้นวันอาทิตย์	17	8.5
ทุกวันยกเว้นวันจันทร์	51	25.5
ทุกวันยกเว้นวันพุธ	9	4.5
4. ช่วงเวลาในการขายสินค้า*		
04.00 – 08.00 น.	61	17.6
08.00 – 12.00 น.	84	24.3
12.00 – 16.00 น.	73	21.1
16.00 – 20.00 น.	61	17.6
20.00 – 24.00 น.	48	13.9
24.00 – 04.00 น.	18	5.2
5. ระยะเวลาดำเนินการค้า		
ต่ำกว่า 1 ปี	5	2.5
1 – 3 ปี	54	27.0
4 – 6 ปี	42	21.0
7 – 9 ปี	48	24.0

ตารางที่ 4.8 ต่อ ข้อมูลการดำเนินการค้า	จำนวน	ร้อยละ
10 – 12 ปี	31	15.5
มากกว่า 12 ปี	20	10.0
6. บริเวณที่ทำการค้าเดิม ไม่เคย	97	48.5
เคย	103	51.5
บริเวณอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานคร	82	41.0
ต่างจังหวัด	21	10.5
สาเหตุที่ไม่ทำการค้าในบริเวณเดิม		
การเดินทางไกล ไม่สะดวก	22	11.0
สถานที่เดิมปิดหรือปรับปรุง	15	7.5
ค่าเช่าที่มีราคาแพง	37	18.5
ลูกค้ามีจำนวนน้อย ค่าขายไม่ดี	29	14.5
7. สาเหตุที่เลือกทำการค้าในบริเวณนี้*		
ใกล้ที่พัก	92	35.4
ใกล้แหล่งผลิต	15	5.8
สถานที่สะดวกสบาย	21	8.1
ขายได้ราคาสูงกว่า	7	2.7
ลูกค้ามาก	85	32.7
ค่าเช่าถูกกว่า	12	4.6
ขนส่งสินค้าได้สะดวก	28	10.8
8. แหล่งของสินค้าที่นำมาขาย		
รับมาจากพ่อค้าส่ง	133	66.5
ในเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร	48	24.0
ต่างจังหวัด	85	42.5
รับมาจากผู้ผลิต	51	25.5
ในเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร	16	8.0
ต่างจังหวัด	35	17.5
ผลิตขึ้นเอง	16	8.0
ในเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร	4	2.0
ต่างจังหวัด	12	6.0

ตารางที่ 4.8 (ต่อ) ข้อมูลการดำเนินการค้า	จำนวน	ร้อยละ
9. ประเภทของสินค้าและบริการที่จำหน่าย		
อาหารสด (เช่น ผัก ผลไม้ เนื้อสัตว์)	35	17.5
อาหารคาว หวาน สำเร็จรูป	62	31.0
วัสดุก่อสร้าง เครื่องมือช่าง	8	4.0
บริการรถยนต์ และอะไหล่ยนต์	3	1.5
เสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า และสินค้าแฟชั่น	39	19.5
บริการด้านสุขภาพ และยา	24	12.0
หนังสือพิมพ์ สิ่งตีพิมพ์ เครื่องเขียนและสื่อต่าง ๆ	9	4.5
ทองรูปพรรณ	1	0.5
ของชำ	11	5.5
บริการความงาม	5	2.5
คอมพิวเตอร์ ไอที	3	1.5
10. สถานที่จอดรถของผู้ขาย และรถขนส่งสินค้า		
ในอาคาร ที่จอดรถในอาคารของผู้ขาย	106	53.0
บนทางเท้า	35	17.5
ริมถนน	57	28.5
เช่าที่จอดรถเอกชน	2	1.0
11. ที่จอดรถสำหรับลูกค้า		
ในอาคาร ที่ว่างของตนเอง	93	46.5
บนทางเท้า	5	2.5
ริมถนน	53	26.5
จอดในที่จอดรถที่เตรียมไว้	11	5.5
ลูกค้าหาที่จอดรถกันเอง	38	19.0
12. การนำอาคารไปใช้ประโยชน์นอกเหนือการค้า*		
เจ้าของอาคารอยู่อาศัย	44	22.0
อุตสาหกรรม	2	1.0
สำนักงาน	24	12.0
คนงานอยู่อาศัย	19	9.5
โกดัง คลังสินค้า	16	8.0

- ประเภทของสินค้าและบริการที่จำหน่าย
ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 31.0 ค้าขายอาหารคาว หวาน สำเร็จรูป รองลงมา ร้อยละ 19.5 ค้าขาย เสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า และสินค้าตามแฟชั่น
- ที่จอดรถของผู้ขายและรถขนส่งสินค้า
ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 53.0 จอดในอาคาร ที่ว่างของตนเอง รองลงมา ร้อยละ 28.5 จอดริมถนน
- ที่จอดรถสำหรับลูกค้า
ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 46.5 ลูกค้าจอดรถในอาคาร ที่ว่างของผู้ขาย รองลงมา ร้อยละ 26.5 ลูกค้าจอดรถริมถนน
- การนำอาคารไปใช้ประโยชน์นอกเหนือจากการค้า
ผู้ขายในย่านบางแค ใช้ประโยชน์จากอาคารนอกเหนือจากการค้า โดยร้อยละ 22 เจ้าของอยู่อาศัยเอง รองลงมา ร้อยละ 12.0 ใช้เป็นสำนักงาน

สรุปลักษณะการดำเนินกิจการของกลุ่มตัวอย่างผู้ขาย

ลักษณะการดำเนินกิจการของกลุ่มตัวอย่างผู้ค้าภายในย่านบางแค ในด้านการเปิดดำเนินการ ส่วนใหญ่เปิดให้บริการในช่วงเวลา 8.00 – 12.00 และ 12.00 – 16.00 โดยส่วนใหญ่ปิดทำการในวันจันทร์ เหตุผลที่มาเปิดกิจการในย่านบางแค เนื่องจากใกล้ที่พัก และมีลูกค้ามากกว่าที่เดิม โดยแหล่งที่มาของสินค้าส่วนใหญ่รับมาจากพ่อค้าพ่อจากต่างจังหวัด ได้แก่ สินค้าอาหาร คาว-หวาน สำเร็จรูป สินค้าแฟชั่น และสินค้าอาหารสด การใช้อาคาร สถานที่นอกจากเพื่อการค้าแล้ว ยังใช้เพื่อการพักอาศัยอีกด้วย

2) ทิศนคติต่อการค้าภายในย่าน ดูรายละเอียด ตารางที่ 4.9

- สภาพอาคารของที่ทำการค้าในปัจจุบัน

ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 52.5 พอใจในสภาพอาคารที่ทำการค้าปัจจุบัน เนื่องจาก มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบ ร้อยละ 34 รองลงมา ร้อยละ 14.5 สภาพแวดล้อมภายในอาคารดี

ผู้ขายในย่านบางแค ร้อยละ 47.5 ไม่พอใจในสภาพอาคารที่ทำการค้าปัจจุบัน เนื่องจาก อาคารเก่า ชำรุด ทรุดโทรม ร้อยละ 24.5 รองลงมา ร้อยละ 13.5 พื้นที่คับแคบ ไม่สะดวก

- การประกอบกิจการเมื่อเทียบกับอดีต

ผู้ชายในย่านการค้าบางแค คิดว่าการค้าดีขึ้นเมื่อเทียบกับอดีต ร้อยละ 42.0 เนื่องจาก ร้อยละ 25.5 ผู้คนมาก ซื้อขายมากขึ้น รองลงมาร้อยละ 8.5 ชื่อเสียงของย่านมีร้านค้ามาก ผู้ซื้อมีทางเลือก

ผู้ชายที่คิดว่าการค้าตกต่ำลงเมื่อเทียบกับอดีต ร้อยละ 30.5 เนื่องจาก ร้อยละ 21.0 ผู้ซื้อนิยมเข้าสู่ศูนย์การค้า รองลงมาร้อยละ 11.0 ต้นทุนค่าเช่าแพง
- แนวโน้มการพัฒนาให้ย่านบางแคเป็นศูนย์กลางการค้าของฝั่งธนบุรี

ผู้ชายในย่านบางแค ร้อยละ 71.5 สามารถพัฒนาได้ เนื่องจาก ร้อยละ 17.5 มีสินค้าและบริการที่ครบ รองลงมาร้อยละ 13.5 ระยะเวลาที่ไม่ไกล ติดต่อกับได้หลายพื้นที่
- ความคิดเปลี่ยนแปลงสินค้าและบริการที่จำหน่ายอยู่ในปัจจุบัน

ผู้ชายในย่านบางแค ร้อยละ 86.5 ไม่คิดเปลี่ยนแปลง เนื่องจาก ร้อยละ 52.0 ผู้ซื้อยังมีความนิยมในสินค้าประเภทนี้ รองลงมาร้อยละ 27.0 ขายมาตั้งแต่บรรพบุรุษ

ผู้ชายที่คิดเปลี่ยนแปลง ร้อยละ 13.5 เนื่องจาก ร้อยละ 9.0 ต้องขายแข่งกับศูนย์การค้า รองลงมาร้อยละ 3.5 มีผู้ชายสินค้าประเภทเดียวกันมาก ประเภทของสินค้าที่ต้องการเปลี่ยน คือ ร้อยละ 9.0 ต้องการขายอาหารคาว หวานสำเร็จรูป ร้อยละ 7.5 เพราะสินค้าเป็นที่นิยมขายในย่านนี้
- การย้ายกิจการค้าออกไปจากย่านบางแคในอนาคต

ผู้ชายในย่านบางแค ร้อยละ 53.5 ไม่เคยคิดย้ายกิจการ เนื่องจาก ร้อยละ 36.0 ขายสินค้าได้ดีอยู่แล้ว ร้อยละ 46.5 เคยคิดย้ายกิจการ เนื่องจาก ร้อยละ 17.5 ขายของได้น้อยลง รองลงมาร้อยละ 13.5 ไม่มั่นคงในกรรมสิทธิ์ร้าน บริเวณที่ต้องการย้าย คือ ร้อยละ 38.0 ย้ายไปในเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร เนื่องจาก ร้อยละ 26.0 ขายของได้มากกว่า

สรุปทัศนคติต่อการค้าภายในย่านของกลุ่มตัวอย่างผู้ชาย

ทัศนคติต่อการค้าภายในย่านของผู้ชาย ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการประกอบกิจการยังคงดีขึ้น เมื่อเทียบกับอดีตที่ผ่านมา เนื่องจากจำนวนผู้ซื้อเพิ่มขึ้น และชื่อเสียงของย่าน และคิดว่ายังคงดำเนินกิจการในย่านต่อไป เพราะสามารถขายสินค้าได้ดีอยู่ และมีความเห็นว่าย่านบางแคสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของฝั่งธนบุรีได้ ด้วยเหตุผลมีสินค้าและบริการที่ครบ และมีระยะเวลาไม่ไกลติดต่อกับได้หลายพื้นที่

ตารางที่ 4.9 ทักษะคติต่อการค้าภายในย่าน

(n = 200)

ทักษะคติต่อการค้า	จำนวน	ร้อยละ
1. สภาพอาคารของที่ทำการค้าในปัจจุบัน		
พอใจ	105	52.5
อาคารใหม่ สวยงาม	8	4.0
สิ่งอำนวยความสะดวกครบ	68	34.0
สภาพแวดล้อมภายในอาคารดี	29	14.5
ไม่พอใจ	95	47.5
พื้นที่คับแคบ ไม่สะดวก	27	13.5
อาคารเก่า ชำรุด ทรุดโทรม	49	24.5
สกปรก มีกลิ่นเหม็น	11	5.5
อากาศไม่ระบาย	8	4.0
2. การประกอบกิจการเมื่อเทียบกับอดีต		
ตกต่ำลง	61	30.5
ผู้ซื้อนิยมเข้าศูนย์การค้า	42	21.0
มีผู้ขายสินค้าประเภทเดียวกันมาก	8	4.0
ต้นทุนค่าเช่าแพง	11	5.5
ไม่เปลี่ยนแปลง	55	27.5
ดีขึ้น	84	42.0
ผู้คนมาก มีการซื้อขายมากขึ้น	51	25.5
ผู้ซื้อเชื่อมั่นในบริการและคุณภาพ	1	0.5
ต้นทุนค่าเช่าถูกลง	3	1.5
สินค้าราคาถูกกว่าที่อื่น ๆ	9	4.5
สินค้าที่ขายไม่มีบริการในศูนย์การค้า	3	1.5
ชื่อเสียงของย่าน มีร้านค้ามาก ผู้ซื้อมีทางเลือก	17	8.5
3. แนวโน้มการพัฒนาย่านบางแค่ให้ป็นศูนย์กลางการค้าฝั่งธนบุรี		
ไม่ได้	57	28.5
ได้	143	71.5
มีสินค้าและบริการที่ครบ	35	17.5
ราคาที่ดิน ค่าเช่า ที่ไม่สูงเกินไป	18	9.0

ตารางที่ 4.9 (ต่อ) ทักษะคติต่อการค้า	จำนวน	ร้อยละ
ความสะดวกในการเดินทางติดต่อ	24	12.0
สินค้ามีราคาถูกกว่าที่อื่น	15	7.5
ความคุ้นเคย บริการที่ดี	6	3.0
ระยะทางที่ไม่ไกลติดต่อได้หลายพื้นที่	27	13.5
มีประชากรในพื้นที่มาก	2	1.0
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบ	16	8.0
4. ความคิดเปลี่ยนแปลงสินค้าและบริการที่จำหน่ายอยู่ในปัจจุบัน		
ไม่เปลี่ยน	173	86.5
ผู้ซื้อยังมีความนิยมในสินค้าประเภทนี้	104	52.0
ผู้ขายสินค้าประเภทนี้มีน้อย	15	7.5
ขายมาตั้งแต่บรรพบุรุษ	54	27.0
เปลี่ยน	27	13.5
ผู้ซื้อต้องการสินค้าประเภทนี้น้อยลง	2	1.0
มีผู้ขายสินค้าประเภทเดียวกันมาก	7	3.5
ต้องขายแข่งกับศูนย์การค้า	18	9.0
ประเภทสินค้าที่เลือกขายหลังจากเปลี่ยน		
อาหารคาว หวาน สำเร็จรูป	18	9.0
เสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า และสินค้าแฟชั่น	9	4.5
สาเหตุ สินค้าเป็นที่นิยมขายในย่านนี้	15	7.5
สินค้ามีผู้ขายจำนวนน้อยราย	12	6.0
5. การย้ายกิจการค้าออกไปจากย่านบางแคในอนาคต		
ไม่เคย	107	53.5
ผูกพันเป็นบ้านเกิด รู้สึกคุ้นเคย	16	8.0
ขายสินค้าได้ตั้งอยู่แล้ว	72	36.0
เดินทางสะดวก	19	9.5
เคย	93	46.5
แออัด ทรุดโทรม	17	8.5
ขายของได้น้อยลง	35	17.5
ไม่มั่นคงในกรรมสิทธิ์ร้าน	27	13.5

ตารางที่ 4.9 (ต่อ) ทักษะคติต่อการค้า	จำนวน	ร้อยละ
ย่านที่คิดจะย้ายออกไป		
เขตอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานคร	76	38.0
ต่างจังหวัด	17	8.5
สาเหตุที่คิดจะย้าย		
ขายของได้มากกว่า	52	26.0
สภาพแวดล้อมดี	16	8.0
เดินทางสะดวก	25	12.5

4.4.2 ผลจากแบบสอบถามผู้ซื้อ

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ซื้อ ดูรายละเอียดตารางที่ 4.10

- เพศ ผู้ซื้อในย่าน ร้อยละ 53.5 เป็นเพศหญิง รองลงมา ร้อยละ 46.5 เป็นเพศชาย
- อายุ ผู้ซื้อในย่าน ร้อยละ 37.5 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี รองลงมา ร้อยละ 21.5 มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี
- อาชีพ ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 21.5 ประกอบอาชีพ ค้าขาย / รับจ้าง รองลงมา ร้อยละ 16.0 ประกอบอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน
- รายได้ต่อเดือน
 ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 41.5 มีรายได้ระหว่าง 5,001 – 10,000 บาทต่อเดือน
 รองลงมา ร้อยละ 23.5 มีรายได้ระหว่าง 10,001 – 15,000 บาทต่อเดือน
- ระดับการศึกษา
 ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 46.5 มีการศึกษาระดับอนุปริญญา / ปวส.
 รองลงมา ร้อยละ 20.5 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี
- ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน
 ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 54.5 เป็นผู้อยู่อาศัยในเขตพื้นที่ย่านบางแค รองลงมา ร้อยละ 36.5 เป็นผู้อยู่อาศัยในเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร

สรุปลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อ

กลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี ประกอบอาชีพค้าขาย/รับจ้าง รายได้ต่อเดือน 5,000 – 10,000 บาท ระดับการศึกษาอนุปริญญา/ปวส. ส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่เขตบางแค และเขตภาษีเจริญ

ตารางที่ 4.10 ข้อมูลทั่วไปของผู้ซื้อในย่านบางแค

(n = 200)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
หญิง	107	53.5
ชาย	93	46.5
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	38	19.0
21 - 30 ปี	43	21.5
31 - 40 ปี	75	37.5
41 - 50 ปี	9	4.5
มากกว่า 51 ปี	5	2.5
3. อาชีพ		
รับราชการ รัฐวิสาหกิจ	25	12.5
พนักงานโรงงาน	27	13.5
พนักงานบริษัทเอกชน	32	16.0
อาชีพอิสระ	18	9.0
ค้าขาย / รับจ้าง	43	21.5
เจ้าของกิจการ นายจ้าง	19	9.5
นักเรียน นักศึกษา	21	10.5
แม่บ้าน	15	7.5
4. รายได้ต่อเดือน		
น้อยกว่า 5,000 บาท	19	9.5
5,001 - 10,000 บาท	83	41.5
10,001 - 15,000 บาท	47	23.5
15,001 - 20,000 บาท	21	10.5
20,001 - 25,000 บาท	19	9.5
25,001 - 30,000 บาท	8	4.0
มากกว่า 30,001 บาท	3	1.5

ตารางที่ 4.10 (ต่อ) ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	9	4.5
มัธยมศึกษาตอนต้น	17	8.5
มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช.	28	14.0
อนุปริญญา / ปวส.	93	46.5
ปริญญาตรี	41	20.5
สูงกว่าปริญญาตรี	12	6.0
6. ที่อยู่ปัจจุบัน		
ในเขตพื้นที่ย่านบางแค	109	54.5
เขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร	73	36.5
ต่างจังหวัด	18	9.0

2) พฤติกรรมการมาใช้บริการในพื้นที่ของผู้ซื้อ

วิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการซื้อสินค้าประเภทต่างๆกับแหล่งซื้อสินค้าในย่านต่างๆ โดยรอบ ได้แก่ ย่านปิ่นเกล้า ย่านพระราม2 ย่านท่าพระ ย่านหนองแขม ย่านบางบอน ย่านดาวคะนอง รวมถึงพฤติกรรมการซื้อสินค้าภายในย่าน แหล่งที่ซื้อสินค้า เหตุผล มีรายละเอียดดังนี้

- แหล่งที่ซื้อสินค้าและบริการ

กลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อส่วนใหญ่ นิยมซื้อสินค้าและบริการในย่านบางแค ได้แก่ สินค้าประเภท อาหารสด อาหารสำเร็จรูป บริการรถยนต์ บริการความงาม สินค้าไอที เครื่องใช้ไฟฟ้า และเฟอร์นิเจอร์ โดยมีย่านการค้าที่เป็นคู่แข่ง ที่สำคัญ ได้แก่ ย่านท่าพระ ย่านหนองแขม และย่านบางบอน นอกจากนี้ สินค้าที่ย่านบางแคไม่มีความโดดเด่น ได้แก่ สินค้าประเภททองคำ ดูรายละเอียดตารางที่ 4.11

- ความถี่ในการใช้บริการ

กลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อในย่านบางแค มีพฤติกรรมการไปใช้บริการในย่านบางแค และย่านอื่นๆการไปใช้บริการบ่อย (ทุกวัน) ในย่านบางแค ส่วนใหญ่ร้อยละ 52.5 นอกจากนี้ยังนิยมไปใช้บริการในย่านการค้าใกล้เคียง คือหนองแขม บางบอน และพระราม 2

ตารางที่ 4.11 แสดงประเภทของสินค้าและแหล่งที่ไปใช้บริการของผู้ซื้อในย่านบางแค

ประเภทของสินค้าและบริการ		ย่านการค้า						
		บางแค	หนอง แขม	บาง บอน	ดาว คะนอง	ท่าพระ	พระราม2	ปิ่นเกล้า
อาหารสด	จำนวน	81	29	37	16	43	37	15
	%	31.4	11.2	14.3	6.2	16.7	14.3	5.8
อาหารสำเร็จรูป	จำนวน	73	31	49	32	18	25	17
	%	29.8	12.7	20.0	13.1	7.3	10.2	6.9
เฟอร์นิเจอร์	จำนวน	5	1	4	2	3	1	1
	%	29.4	5.9	23.5	11.8	17.6	5.9	5.9
ทองคำ	จำนวน	18	17	2	18	9	5	7
	%	23.7	22.4	2.6	23.7	11.8	6.6	9.2
วัสดุก่อสร้าง	จำนวน	23	8	11	9	21	5	3
	%	28.8	10.0	13.8	11.3	26.3	6.3	3.8
เครื่องใช้ไฟฟ้า	จำนวน	48	25	1	8	17	8	1
	%	44.4	23.1	0.9	7.4	15.7	7.4	0.9
เสื้อผ้าแฟชั่น	จำนวน	75	14	36	27	38	27	54
	%	27.7	5.2	13.3	10.0	14.0	10.0	19.9
บริการรถยนต์	จำนวน	9	1	0	0	8	0	2
	%	45.0	5.0	0.0	0.0	40.0	0.0	10.0
คอมพิวเตอร์ไอที	จำนวน	26	3	8	11	10	2	0
	%	43.3	5.0	13.3	18.3	16.7	3.3	0.0
บริการความงาม	จำนวน	54	29	18	3	37	1	5
	%	36.7	19.7	12.2	2.0	25.2	0.7	3.4
รวมสินค้าและบริการทั้งหมด		412	158	166	126	204	111	105
ร้อยละ		32.1	12.3	12.9	9.8	15.9	8.7	8.2

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ตารางที่ 4.12 แสดงความถี่ในการไปใช้บริการในย่านการค้าโดยรอบของกลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อ

ความถี่ในการไปใช้ บริการ		ย่านการค้า						
		บางแค	หนอง แขม	บางบอน	ดาวคะนอง	ท่าพระ	พระราม2	ปิ่นเกล้า
ทุกวัน	จำนวน	105	34	18	9	13	18	13
	%	52.5	17	9	4.5	6.5	9	6.5
สัปดาห์ละ ครั้ง	จำนวน	33	41	25	17	22	37	26
	%	16.5	20.5	12.5	8.5	11	18.5	13
เดือนละ ครั้ง	จำนวน	47	6	9	2	6	3	12
	%	23.5	3	4.5	1	3	1.5	6
ไม่แน่นอน	จำนวน	15	119	148	172	159	142	149
	%	7.5	59.5	74	86	79.5	71	74.5

- ลักษณะการเดินทางของท่าน

ผู้ซื้อในย่านบางแค เดินทางไปซื้อสินค้าด้วยรถประจำทาง ร้อยละ 46.5 รองลงมา ร้อยละ 18.5 เดินทางด้วยรถรับจ้าง ส่วนการเดินทางกลับจากซื้อสินค้า ร้อยละ 37.5 เดินทางด้วยรถประจำทางรองลงมา ร้อยละ 27.5 เดินทางด้วยรถรับจ้าง

ตารางที่ 4.13 ลักษณะการเดินทางของผู้ซื้อในย่านบางแค (n = 200)

ลักษณะการเดินทางของท่าน	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถรับจ้าง	รถยนต์ส่วนตัว	รถประจำทาง
1. การเดินทางมาซื้อสินค้า	5 (2.5)	19 (9.5)	24 (12.0)	37 (18.5)	22 (11.0)	93 (46.5)
2. การเดินทางกลับจากซื้อสินค้า	5 (2.5)	18 (9.0)	26 (13.0)	55 (27.5)	21 (10.5)	75 (37.5)

- ระยะเวลาในการเดินทางมาย่านบางแค

ผู้ซื้อในย่านบางแค ส่วนใหญ่ ร้อยละ 41.5 ใช้เวลาในการเดินทางมาย่านบางแค 15 – 30 นาที รองลงมา ร้อยละ 28.0 เดินทางมาย่านบางแค ใช้เวลาน้อยกว่า 15 นาที ดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 พฤติกรรมการซื้อสินค้าและบริการของผู้ซื้อสินค้านายางบางแค (n = 200)

พฤติกรรมการซื้อสินค้าและบริการ	จำนวน	ร้อยละ
1. ระยะเวลาในการเดินทางมายางบางแค		
น้อยกว่า 15 นาที	56	28.0
15 – 30 นาที	83	41.5
31 – 45 นาที	27	13.5
46 – 60 นาที	19	9.5
60 นาทีขึ้นไป	15	7.5
2. วันที่มาใช้บริการย่านการค้าบางแค		
วันธรรมดา (จันทร์ – ศุกร์)	101	50.5
วันหยุด (เสาร์ – อาทิตย์ และวันนักขัตฤกษ์)	99	49.5
3. ช่วงเวลาที่มาใช้บริการย่านการค้าบางแค		
24.00 – 6.00 น.	8	4.0
6.00 – 12.00 น.	27	13.5
12.00 – 18.00 น.	119	59.5
18.00 – 24.00 น.	46	23.0
4. การนำสินค้าไปใช้งาน		
บริโภคในครัวเรือน	138	69.0
จำหน่ายต่อผู้ซื้อในย่านอื่น ๆ	15	7.5
เป็นวัตถุดิบ และแปรรูปเป็นสินค้า	47	23.5
5. กิจกรรมอื่น ๆ ที่กระทำในย่านบางแค*		
รับประทานอาหาร	8	3.2
เดินเล่น / พักผ่อน	24	9.7
ต่อรถ / เรือ	77	31.2
นัดหมาย	116	47.0
ทำธุรกิจการค้า	17	6.9
ชมภาพยนตร์ / คอนเสิร์ต	5	2.0

- วันที่ใช้บริการในย่านบางแค
ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 50.5 มาใช้บริการในย่านบางแควันธรรมดา (จันทร์ – ศุกร์) รองลงมาร้อยละ 49.5 ใช้บริการในย่านบางแควันหยุด (เสาร์ – อาทิตย์ และ วันนักขัตฤกษ์)
- ช่วงเวลาที่มาใช้บริการย่านการค้าบางแค
ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 59.5 มาใช้บริการในช่วงเวลา 12.00 –18.00 น. รองลงมาร้อยละ 23.0 ใช้บริการในช่วงเวลาระหว่าง 18.00 – 24.00 น.
- การนำสินค้าไปใช้งาน
ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 69.0 นำสินค้าไปบริโภคในครัวเรือน รองลงมาร้อยละ 23.5 นำสินค้าเป็นวัตถุดิบ และแปรรูปเป็นสินค้า
- กิจกรรมอื่น ๆ ที่ทำในย่านบางแค
ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 47.0 ใช้ย่านบางแคเป็นที่นัดหมายกัน รองลงมาร้อยละ 31.2 ใช้เป็นจุดต่อรถ , เรือ
- แหล่งที่ซื้อสินค้าและบริการในย่านบางแค
ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 27.3 มักจะซื้อสินค้าในศูนย์การค้า รองลงมาร้อยละ 23.9 ซื้อสินค้าในตลาดสด

ตารางที่ 4.14 พฤติกรรมการซื้อสินค้าและบริการ	จำนวน	ร้อยละ
6. แหล่งที่ซื้อสินค้าในย่านการค้าบางแค*		
ตลาดสด	85	23.9
ตึกแถวในตลาด	21	5.9
ตึกแถวริมถนน	26	7.3
แผงลอยริมถนน	53	14.9
ร้านสะดวกซื้อ	10	2.8
ห้างค้าปลีก	49	13.8
ศูนย์การค้า	97	27.3
ตลาดนัดใกล้บ้าน	14	3.9

หมายเหตุ: * หมายถึง ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

- สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านสถานที่
ผู้ซื้อย่านบางแคที่มีเหตุผลที่ใช้บริการตลาดสด เพราะเดินทางง่าย ไม่วุ่นวาย ร้อยละ 46.0 รองลงมา เพราะ ไม่แออัด และมีที่จอดรถ ส่วนผู้ใช้บริการศูนย์การค้า

เนื่องจาก มีที่จอดรถสะดวก ร้อยละ 52.5 มี รองลงมา เพราะมีความปลอดภัย มี
ห้องน้ำ และไม่ร้อนอบอ้าว ส่วนผู้ใช้บริการแฉงลอย ริมถนน เนื่องจาก เข้าถึง
สะดวก ร้อยละ 47.5 รองลงมาเพราะจอดรถสะดวก ส่วนตึกแถวริมถนน และ
ตึกแถวในตลาดกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยใช้บริการ ดูตารางที่ 4.15

- สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านสินค้า
ผู้ซื้อย่านบางแค มีเหตุผลในการไปใช้บริการในแหล่งขายสินค้าต่างๆ ในด้าน
สินค้า ผู้ที่ใช้บริการศูนย์การค้า เพราะ มีสินค้าใหม่ทันสมัย สินค้ามีคุณภาพ
และสินค้ามีให้เลือกมาก ส่วนผู้ซื้อที่เน้นราคาถูก คือผู้ใช้บริการตลาดสด ตึกแถว
ในตลาด ห้างค้าปลีก และ ตลาดนัดใกล้บ้าน ดูตารางที่ 4.16
- สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านผู้ชาย
ผู้ซื้อในย่านบางแค ใช้บริการตลาดสดเพราะความไว้วางใจ ร้อยละ 30.5
รองลงมา ร้อยละ 29.5 เพราะการลดแลกแจกแถม ใช้บริการศูนย์การค้า ร้อยละ
41.0 เพราะบริการดี รองลงมา ร้อยละ 36.5 เพราะรับประกันสินค้า ใช้บริการร้าน
สะดวกซื้อ ร้อยละ 41.5 เพราะบริการดี รองลงมา ร้อยละ 28.5 เพราะการลดแลก
แจกแถม ใช้บริการห้างค้าปลีก ร้อยละ 18.5 เพราะการแลกแจกแถม

สรุปพฤติกรรมกรรมการมาใช้บริการในย่านบางแคของกลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อ

กลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อที่มาใช้บริการในย่านบางแค ชนิดสินค้าและบริการทุกประเภท ส่วนใหญ่
ร้อยละ 32.1 นิยมมาใช้บริการในย่านบางแคทุกวัน รองลงมาได้แก่ ย่านท่าพระ ย่านบางบอน
และย่านหนองแขม สินค้าที่ย่านบางแคมีแรงดึงดูด น้อยที่สุด คือ ทองคำ ผู้มาใช้บริการโดยส่วน
ใหญ่ใช้ย่านบางแคเป็นจุดนัดหมาย และจุดต่อรถ เรือ แหล่งที่ซื้อสินค้าที่มาใช้บริการมากที่สุด
ได้แก่ ศูนย์การค้า ด้วยเหตุผล จอดรถสะดวก ปลอดภัย มีห้องน้ำ และไม่ร้อนอบอ้าว ด้านสินค้าที่
มีคุณภาพ หลากหลาย รองลงมาคือ ตลาดสด ด้วยเหตุผล เดินง่าย ไม่วุ่นวาย และสินค้ามีราคาถูก
และแฉงลอยริมถนน ด้วยเหตุผล เข้าถึงง่าย สามารถเปรียบเทียบสินค้าได้

ตารางที่ 4.15 สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านสถานที่

(n = 200)

แหล่งขาย*	ไม่เคยใช้บริการ	เดินง่าย ไม่กวน	สะดวก	ไม่แออัด	เข้าถึงง่าย	ไม่รื้อนอบข้าว	สวยงาม	ปลอดภัย	เชื่อมไปจุดอื่นได้	มีที่จอดรถสะดวก	มีห้องน้ำสะดวก	มีที่นั่งพักคอย
ตลาดสด	3 (1.5)	92 (46.0)	0 (0.0)	39 (19.5)	26 (13.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	15 (7.5)	8 (4.0)	37 (18.5)	0 (0.0)	0 (0.0)
ตึกแถวในตลาด	35 (17.5)	15 (7.5)	23 (11.5)	6 (3.0)	14 (7.0)	22 (11.0)	3 (1.5)	1 (0.5)	1 (0.5)	4 (2.0)	4 (2.0)	2 (1.0)
ตึกแถวริมถนน	113 (56.5)	13 (6.5)	2 (1.0)	5 (2.5)	28 (14.0)	4 (2.0)	13 (6.5)	5 (2.5)	1 (0.5)	11 (5.5)	2 (1.0)	3 (1.5)
แผงลอยริมถนน	75 (37.5)	3 (1.5)	2 (1.0)	7 (3.5)	95 (47.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	5 (2.5)	6 (3.0)	7 (3.5)	0 (0.0)	0 (0.0)
ร้านสะดวกซื้อ	0 (0.0)	83 (41.5)	35 (17.5)	11 (5.5)	21 (10.5)	8 (4.0)	29 (14.5)	13 (6.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
ห้างค้าปลีก	23 (11.5)	26 (13.0)	43 (21.5)	31 (15.5)	17 (8.5)	2 (1.0)	5 (2.5)	17 (8.5)	0 (0.0)	28 (14.0)	4 (2.0)	4 (2.0)
ศูนย์การค้า	0 (0.0)	38 (19.0)	41 (20.5)	26 (13.0)	15 (7.5)	43 (21.5)	27 (13.5)	52 (26.0)	0 (0.0)	105 (52.5)	46 (23.5)	37 (18.5)
ตลาดนัดใกล้บ้าน	14 (7.0)	37 (18.5)	12 (6.0)	74 (37.0)	59 (29.5)	12 (6.0)	0 (0.0)	38 (19.0)	0 (0.0)	4 (2.0)	0 (0.0)	0 (0.0)

หมายเหตุ: * หมายถึง ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ และตัวเลขในวงเล็บคือ ร้อยละ

ตารางที่ 4.16 สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านสินค้า

แหล่งขายสินค้า*	ไม่เคยใช้บริการ	สินค้ามีให้เลือก มาก	ราคาถูกกว่า	มีสินค้าใหม่ๆ ทันสมัย	สินค้ามีคุณภาพ	เทียบสินค้านำเข้า
ตลาดสด	3 (1.5)	82 (41.0)	114 (57.0)	13 (6.5)	35 (17.5)	27 (13.5)
ตึกแถวในตลาด	35 (17.5)	21 (10.5)	83 (41.5)	2 (1.0)	27 (13.5)	3 (1.5)
ตึกแถวริมถนน	113 (56.5)	16 (8.0)	70 (35.0)	1 (0.5)	15 (7.5)	7 (3.5)
แผงลอยริมถนน	75 (37.5)	75 (37.5)	43 (21.5)	51 (25.5)	26 (13.0)	69 (34.5)
ร้านสะดวกซื้อ	0 (0.0)	34 (17.0)	25 (12.5)	67 (33.5)	48 (24.0)	11 (5.5)
ห้างค้าปลีก	23 (11.5)	12 (6.0)	38 (19.0)	23 (11.5)	27 (13.5)	19 (9.5)
ศูนย์การค้า	0 (0.0)	69 (34.5)	34 (17.0)	83 (41.5)	72 (36.0)	12 (6.0)
ตลาดนัดใกล้บ้าน	14 (7.0)	28 (14.0)	91 (45.5)	36 (18.0)	54 (27.0)	32 (16.0)

หมายเหตุ: * หมายถึง ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ และตัวเลขในวงเล็บคือ ร้อยละ

ตารางที่ 4.17 สาเหตุที่ซื้อสินค้าและบริการจากย่านบางแค ด้านผู้ชาย

แหล่งขายสินค้า	ไม่เคยใช้บริการ	บริการดี	ความไว้วางใจ	การลดแลก แจกแถม	คุ้นเคย เจ้าประจำ	รับประกันสินค้า
ตลาดสด	3 (1.5)	26 (13.0)	61 (30.5)	59 (29.5)	18 (9.0)	2 (1.0)
ตึกแถวในตลาด	35 (17.5)	37 (18.5)	18 (9.0)	52 (26.0)	2 (1.0)	9 (4.5)
ตึกแถวริมถนน	113 (56.5)	2 (1.0)	7 (3.5)	16 (8.0)	21 (10.5)	15 (7.5)
แผงลอยริมถนน	75 (37.5)	19 (9.5)	6 (3.0)	17 (8.5)	28 (14.0)	1 (0.5)
ร้านสะดวกซื้อ	0 (0.0)	83 (41.5)	19 (9.5)	57 (28.5)	12 (6.0)	16 (8.0)
ห้างค้าปลีก	23 (11.5)	19 (9.5)	23 (11.5)	37 (18.5)	21 (10.5)	19 (9.5)
ศูนย์การค้า	0 (0.0)	82 (41.0)	16 (8.0)	61 (30.5)	18 (9.0)	73 (36.5)
ตลาดนัดใกล้บ้าน	14 (7.0)	38 (19.0)	17 (8.5)	36 (18.0)	67 (33.5)	11 (5.5)

หมายเหตุ: * หมายถึง ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ และตัวเลขในวงเล็บคือ ร้อยละ

3) ทักษะติดต่อการค้าภายในย่าน ดูรายละเอียด ตารางที่ 4.18

- แนวโน้มการพัฒนาย่านการค้าบางแค เป็นศูนย์กลางการค้าของฝั่งธนบุรี

ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 64.0 เห็นว่าสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าของฝั่งธนบุรีได้ โดย ร้อยละ 16.5 เนื่องจากมีระยะทางที่ไม่ไกล ติดต่อกับหลายพื้นที่ รองลงมา ร้อยละ 13.0 เพราะราคาที่ดิน ค่าเช่าที่ไม่สูงเกินไป

- ทำศนคติดต่อโครงการจัดตั้งศูนย์ค้าส่งผลิตผลการเกษตรในย่านบางแค
 - ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 26.5 ไม่เห็นด้วย โดยร้อยละ 14.5 ไม่เห็นด้วยเพราะมีตลาดลักษณะนี้แล้วที่ย่านอื่น รองลงมาร้อยละ 12.0 ไม่เห็นด้วยเพราะที่ตั้งไม่เหมาะสมควรรออยู่นอกพื้นที่กรุงเทพฯ เพราะมีปัญหามากอยู่แล้ว ส่งผลกระทบต่อรุนแรงขึ้น
 - ผู้ซื้อที่เห็นด้วย ร้อยละ 73.5 โดยร้อยละ 41.0 เพราะที่ตั้งเหมาะสม อยู่กึ่งกลางพื้นที่ฝั่งธนบุรี เข้าถึงได้สะดวกทุกจุด รองลงมาร้อยละ 20.5 เพราะมีระบบขนส่งมวลชน และสาธารณูปโภคที่พร้อม
- ทำศนคติดต่อผลกระทบของโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ ที่มีต่อย่านบางแค
 - ผู้ซื้อในย่านบางแค ร้อยละ 13.0 เห็นว่าไม่ส่งผลกระทบ และร้อยละ 87.0 เห็นว่าส่งผลกระทบ โดยร้อยละ 22.5 การจราจรคั่งงอตัวเนื่องจากรถไฟฟ้า รองลงมา ร้อยละ 14.5 ราคาที่ดินแพงขึ้น ค่าเช่าและสินค้าที่แพงขึ้น
- ความต้องการให้ภาครัฐบาลเข้ามามีบทบาท พัฒนาการค้าในย่านการค้าบางแค
 - ผู้ซื้อในย่านบางแคร้อยละ 20.5 ไม่ต้องการ เนื่องจาก ร้อยละ 17.5 ต้นทุนสินค้าสูงขึ้นรองลงมาร้อยละ 3.0 เพราะอาจไม่ได้ซื้อสินค้าในที่เดิม และร้อยละ 79.5 ต้องการ เนื่องจาก ร้อยละ 48.5 การพัฒนาจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูง รองลงมา ร้อยละ 31.0 ช่วยให้สินค้ามีมากขึ้น

สรุปทำศนคติดต่อการค้าภายในย่านของกลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อ

ทำศนคติดต่อการค้าภายในย่านของผู้ซื้อ ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าสามารถพัฒนาให้ย่านบางแค มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของฝั่งธนบุรีได้ ด้วยเหตุผล มีระยะทางไม่ไกลติดต่อกับหลายพื้นที่ และราคาที่ดิน ค่าเช่าที่ไม่แพง โดยเห็นด้วยกับการจัดตั้งเป็นศูนย์กลางตลาดค้าพืชผลเกษตรกรรม เนื่องจาก ที่ตั้งเหมาะสม มีระบบขนส่งและสาธารณูปโภคพร้อม ส่วนโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของภาครัฐ ได้แก่ ศูนย์คมนาคมตากสิน และเส้นทางรถไฟฟ้า จะส่งผลกระทบต่อการค้าในพื้นที่ ด้านการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วขึ้น เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการในพื้นที่

ตารางที่ 4.18 ทักษะคติต่อการพัฒนา

(n = 200)

ทัศนคติ	จำนวน	ร้อยละ
1. แนวโน้มการพัฒนาย่านการค้าบางแคเป็นศูนย์กลางการค้าฝั่งธนบุรี		
ไม่ได้ เนื่องจากมีย่านอื่นเหมาะสมกว่า	72	36.0
ได้	128	64.0
มีสินค้า บริการที่ครบ	15	7.5
ราคาที่ดิน ค่าเช่า ที่ไม่สูงเกินไป	26	13.0
ความสะดวกในการเดินทางติดต่อ	14	7.0
สินค้ามีราคาถูกกว่าที่อื่น	21	10.5
ความคุ้มค่า บริการที่ดี	8	4.0
ระยะทางที่ไม่ไกล ติดต่อกับหลายพื้นที่	33	16.5
มีประชากรในพื้นที่มาก	4	2.0
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบ	7	3.5
2. ทักษะคติต่อโครงการจัดตั้งศูนย์ค้าส่งผลิตผลการเกษตรในย่านบางแค		
ไม่เห็นด้วย	53	26.5
ที่ตั้งไม่เหมาะสม ควรอยู่นอกพื้นที่กรุงเทพฯ เพราะมีปัญหาอยู่	24	12.0
แล้ว ส่งผลกระทบต่อชุมชนเพิ่มขึ้น		
มีตลาดลักษณะนี้อยู่แล้วที่ย่านอื่น	29	14.5
เห็นด้วย	147	73.5
ที่ตั้งเหมาะสม เพราะอยู่กึ่งกลางพื้นที่ฝั่งธนบุรี เข้าถึงได้สะดวก	82	41.0
ปัจจุบันเป็นอยู่แล้วแต่ไม่สมบูรณ์	24	12.0
มีระบบขนส่งมวลชนและสาธารณูปโภคที่พร้อม	41	20.5
3. ทักษะคติต่อผลกระทบของโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ เช่น รถไฟฟ้า		
ที่มีต่อย่านบางแค		
ไม่ส่งผลกระทบ	26	13.0
มีผลกระทบ	174	87.0
รถติดมากขึ้นกว่าเดิม	21	10.5
การจราจรคล่องตัวเนื่องจากรถไฟฟ้า	45	22.5
การจราจรคล่องตัว คนใช้รถส่วนตัวน้อยลง	28	14.0
มีเวลาในการเดินซื้อสินค้ามากขึ้น	15	7.5

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)	ทัศนคติ	จำนวน	ร้อยละ
	ผู้คนไปใช้บริการที่ย่านพาณิชย์กรรมแห่งใหม่	17	8.5
	ราคาที่ดินแพงขึ้น ค่าเช่าและสินค้าแพงขึ้น	29	14.5
	ผู้คนมากขึ้น การซื้อขายเพิ่มขึ้น	6	3.0
	เดินทางสะดวกขึ้น การซื้อสินค้าง่ายขึ้น	10	5.0
4. ความต้องการให้ภาครัฐเข้ามามีบทบาทพัฒนาการค้าในย่านบางแค			
ไม่ต้องการ		41	20.5
ต้นทุนสินค้าสูงขึ้น		35	17.5
อาจไม่ได้ซื้อสินค้าในบริเวณเดิม		6	3.0
ต้องการ		159	79.5
ช่วยให้สินค้ามีมากขึ้น		62	31.0
การพัฒนาจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูง		97	48.5

4.5 บทบาททางการค้าและบริการของพื้นที่

การศึกษาเพื่อกำหนดบทบาทของกิจกรรมทางการค้าและบริการของย่านบางแค เป็นการศึกษาถึง ขนาด ประเภท ปริมาณของกิจกรรมการค้าและบริการปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา เพื่อนำไปกำหนดถึงกิจกรรมที่มีความเหมาะสม สามารถสร้างการพัฒนาที่ยั่งยืนได้ต่อไปในอนาคต

ในการศึกษาถึงบทบาทการค้าและบริการของพื้นที่โดยทั่วไปกำหนดจากการสังเกตจากปรากฏการณ์จริง และจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดแนวทางการวิเคราะห์ เป็น 2 แนวทางดังนี้

- การกำหนดเขตการค้า เพื่อช่วยในการพิจารณาว่าศูนย์กลางมีขอบเขตการให้บริการเพียงใด และมีปริมาณผู้มาใช้บริการเท่าใด ใช้ทฤษฎี กฎแรงดึงดูดของการค้าปลีก LAW OF RETAIL GRAVITY MODEL ประกอบกับ ใช้ผลที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างกลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการ
- การพิจารณาถึงแนวความคิดในจัดระดับของศูนย์กลางการค้า (ลำดับศักดิ์) โดยมีส่วนประกอบในด้าน ที่ตั้ง จำนวนและประเภทของสินค้า และบริการ จำนวนที่จอดรถ ขนาดพื้นที่การค้า และระยะทางที่ให้บริการ (รัศมี) โดยใช้แนวคิดการจัดระดับของศูนย์การค้า ของ B.J.L. Berry และ F. Stuart Chapin JR.

4.5.1 เขตการค้า

1) การกำหนดเขตการค้าโดยใช้ทฤษฎี LAW OF RETAIL GRAVITY MODEL

แนวความคิดที่นำมาจากวิชาฟิสิกส์ที่ว่าด้วยแรงโน้มถ่วงของวัตถุสองอย่าง ซึ่งจะเท่ากับมวลของวัตถุนั้นหารด้วยระยะทางระหว่างวัตถุดังกล่าว โดยปฏิริยาระหว่างการเดินทาง การติดต่อ หรือปริมาณการค้าระหว่างสถานที่สองแห่งที่ใกล้กัน ย่อมมีมากกว่าที่อีกสองแห่งที่อยู่ไกลกัน ที่เป็นเช่นนี้เพราะความเข้มของการเคลื่อนที่หรือปฏิริยาระหว่างสถานที่สองแห่งจะค่อยๆ ลดลงตามระยะทางที่เพิ่ม โดยมีความพยายามใช้ตัวแปรที่มีความหลากหลาย เช่น ขนาดประชากร กำลังซื้อ หนังสือพิมพ์ ยอดขายตัวรถ การขนส่งสินค้า ซึ่งได้ผลที่แตกต่างกันในแต่ละดัชนี

เนื่องจากข้อจำกัดของเวลาในการศึกษา และฐานข้อมูลของภาครัฐที่ไม่มีการจัดเก็บ ในระดับย่าน หรือชุมชน รวมถึงการกำหนดขอบเขตพื้นที่ของศูนย์กลาง หรือย่าน ยังขาดความชัดเจนในการวิเคราะห์ครั้งนี้ ตัวแปรที่นำมาใช้ จึงใช้ข้อมูลในระดับเขต โดยใช้ดัชนีตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ คือ พื้นที่พาณิชย์กรรม และจำนวนสถานประกอบการธุรกิจทางการค้าและธุรกิจทางการบริการในแต่ละเขต (จากข้อมูลรายงานสำมะโนธุรกิจทางการค้าและธุรกิจทางการบริการ พ.ศ. 2545, สำนักงานสถิติแห่งชาติ) ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนของกิจกรรมการค้าและบริการได้อย่างเป็นอย่างดี

$$\text{จากสมการ} \quad BP = \text{distance between city A and B} \\ 1 + \sqrt{\text{Pop.A} / \text{Pop.B}}$$

จากตารางที่ 4.19 การวิเคราะห์ พบว่า เขตอิทธิพลทางการค้าและบริการของย่านครอบคลุมพื้นที่ 97.17 ตารางกิโลเมตร โดยขยายไปตามเส้นทางถนนสายหลัก 4 ทิศทาง คือ ด้านทิศเหนือ ตามแนวถนนกาญจนาภิเษก ครอบคลุมพื้นที่เขตทวีวัฒนา และเขตตลิ่งชัน มีระยะทางไกลถึง 8.33 กม. และเป็นระยะทางเฉลี่ย 8.275 กม.

ด้านทิศใต้ ตามแนวถนนสุขาภิบาล 1 ครอบคลุมพื้นที่เขตบางบอน เขตบางขุนเทียน และเขตจอมทอง มีระยะทางไกลถึง 6.56 กม. และเป็นระยะทางเฉลี่ย 4.55 กม.

ด้านทิศตะวันออก ตามแนวถนนเพชรเกษม ครอบคลุมพื้นที่เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย และเขตธนบุรี มีระยะทางไกลสุด 5.68 กม. เป็นระยะทางเฉลี่ย 4.98 กม.

ด้านทิศตะวันตก ตามแนวถนนเพชรเกษม ครอบคลุมพื้นที่เขตหนองแขม เป็นระยะทางไกลถึง 5.90 กม.

ตารางที่ 4.19 แสดงการวิเคราะห์ขอบเขตการค้าของพื้นที่ศึกษา ตามแนวคิด LAW OF RETAIL GRAVITY MODEL ตัวแปรพื้นที่พาณิชยกรรม

เขต	พื้นที่พาณิชยกรรม (ไร่)	ระยะทาง (กม.) dxy	อิทธิพลจากเขต โดยรอบ (กม.) diy	อิทธิพลจากเขต พื้นที่ศึกษา (กม.) dix
บางแค และภาษีเจริญ	1,675	-	-	-
ทวีวัฒนา	604	13.00	4.88	8.12
ตลิ่งชัน	492	13.00	4.57	8.43
หนองแขม	479	9.05	3.15	5.90
บางกอกใหญ่	207	5.65	1.47	4.18
บางกอกน้อย	535	8.89	3.21	5.68
ธนบุรี	443	7.69	2.61	5.08
บางบอน	833	5.10	2.11	2.99
บางขุนเทียน	897	7.13	3.01	4.12
จอมทอง	744	10.94	4.38	6.56

ที่มา : จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 4.20 แสดงการวิเคราะห์ขอบเขตการค้าของพื้นที่ศึกษา ตามแนวคิด LAW OF RETAIL GRAVITY MODEL ตัวแปรจำนวนสถานประกอบการ

เขต	จำนวนสถาน ประกอบการ	ระยะทาง (กม.) dxy	อิทธิพลจากเขต โดยรอบ (กม.) diy	อิทธิพลจากเขต พื้นที่ศึกษา (กม.) dix
บางแค และภาษีเจริญ	12,500	-	-	-
ทวีวัฒนา	1,683	13.00	3.49	9.51
ตลิ่งชัน	2,821	13.00	4.19	8.81
หนองแขม	4,486	9.05	3.39	5.66
บางกอกใหญ่	3,411	5.65	1.94	3.71
บางกอกน้อย	6,116	8.89	3.66	5.23
ธนบุรี	7,427	7.69	3.35	4.34
บางบอน	6,900	5.10	2.17	2.93
บางขุนเทียน	4,640	7.13	2.70	4.43
จอมทอง	8,067	10.94	4.87	6.07

ที่มา : จากการวิเคราะห์

เมื่อกำหนดตัวแปรเป็นจำนวนสถานประกอบการด้านการค้าและบริการ จากตารางที่ 4.20 พบว่า ผลที่ได้มีค่าใกล้เคียงกับตัวแปรแรก โดยเขตการค้าของพื้นที่ศึกษาที่มีอิทธิพลไปไกลที่สุดได้แก่ เขตทวีวัฒนา มีระยะทาง 9.51 กม. ส่วนเขตการค้าที่มีระยะทางใกล้ที่สุดคือ เขตบางบอน มีระยะทาง 2.93 กม.

2) การกำหนดเขตการค้าโดยใช้ผลที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างกลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการ

ผลจากแบบสอบถาม พบว่า ย่านการค้าบางแค เป็นย่านการค้าที่มีการให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่อาศัย ทั้งที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เขตบางแค และเขตภาษีเจริญ โดยมีสัดส่วนมากที่สุด ร้อยละ 54.5 โดยมีรัศมีห่างจากศูนย์กลางย่านบางแค เท่ากับ 4 กม. และรองลงมาคือ เขตพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ เขตหนองแขม เขตบางบอน เขตจอมทอง เขตบางกอกใหญ่ เขตทวีวัฒนา และเขตตลิ่งชัน สัดส่วนร้อยละ 36.5 มีรัศมีห่างจากศูนย์กลางของย่านเท่ากับ 8 กม. นอกจากนี้ยังมีเขตการค้าให้บริการที่กว้างไกลไปถึงต่างจังหวัด ได้แก่ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดนครปฐม ร้อยละ 9 มีรัศมีห่างจากศูนย์กลางประมาณ 15 กม. กล่าวคือจะมีปริมาณ หรือความเข้มข้นของการมาใช้บริการที่เบาบางลง สัมพันธ์กับระยะทางที่ห่างออกไป

เมื่อพิจารณาจากระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางพบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 41.5 ใช้เวลาในการเดินทางมายังภายในย่าน ประมาณ 15 – 30 นาที จากสถิติอัตราความเร็วของการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ ปีพ.ศ.2545 โดยสำนักการจราจรและขนส่ง ระบุว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยบนถนนเพชรเกษม เท่ากับ 29 กม.ต่อชั่วโมง จึงกล่าวได้ว่า ผู้มาใช้บริการส่วนใหญ่ อยู่ห่างจากย่านเป็นระยะทาง 10.87 กม. และรองลงมา ร้อยละ 28 ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที คิดเป็นระยะทางประมาณ 3.62 กม.

เมื่อนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ทั้ง 2 แนวทางประกอบกัน ซึ่งมีค่าที่ได้ใกล้เคียงและสอดคล้องกัน จึงกำหนดเขตการค้าโดยใช้ค่าเฉลี่ยจากดัชนีตัวแปร ทั้งสองประเภท พบว่า ย่านบางแค มีขอบเขตในบทบาทด้านการค้าและบริการ เพื่อรองรับประชากรโดยเฉลี่ยในรัศมี 5.65 กม. คิดเป็นพื้นที่ 100 ตารางกิโลเมตร

ตารางที่ 4.21 แสดงความหนาแน่นประชากรของเขตพื้นที่โดยรอบ ปี พ.ศ. 2545

เขต	พื้นที่ (ตรกม.)	ประชากร	ความหนาแน่น (คน/ตรกม.)
เขตธนบุรี	8.551	177,938	20,809
เขตบางกอกใหญ่	6.180	86,134	13,938
เขตตลิ่งชัน	29.479	103,020	3,495
เขตบางกอกน้อย	11.944	155,251	12,998
เขตบางขุนเทียน	120.687	118,611	983
เขตภาษีเจริญ	17.834	140,254	7,864
เขตหนองแขม	35.322	119,380	3,380
เขตบางแค	44.226	180,136	4,073
เขตทวีวัฒนา	50.219	58,004	1,155
เขตบางบอน	34.745	84,660	2,437
รวม	359.187	1,223,388	3,406

ที่มา : สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร

4.5.2 ระดับของศูนย์กลางการค้า (ลำดับศักยภาพ)

นำลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการจัดระดับของศูนย์กลางการค้าตามแนวความคิดและทฤษฎีในบทที่ 2 มาเปรียบเทียบกับองค์ประกอบของกิจกรรมการค้าภายในศูนย์กลางย่านบางแค โดยผลที่ได้มีลักษณะสอดคล้องกับศูนย์กลางในระดับภูมิภาค (Regional Center)

เมื่อพิจารณาตามแนวคิด ของ Christaller ทฤษฎีแหล่งกลาง แหล่งกลางแต่ละแห่งจะมีสินค้าและบริการที่แตกต่างกัน แหล่งกลางขนาดใหญ่จะมีสินค้าและบริการมากกว่าแหล่งกลางขนาดรองลงมา โดยสินค้าและบริการที่ต้องอาศัยความชำนาญพิเศษ จะมีอยู่เฉพาะแหล่งกลางขนาดใหญ่เท่านั้น สอดคล้องกับ ประเภทของสินค้าและบริการ ภายในย่านบางแค ซึ่งประกอบด้วยสินค้าที่มีความจำเป็นในชีวิตประจำวัน และสินค้าที่ต้องอาศัยความชำนาญพิเศษ โดยมีสัดส่วน 1.57 ประกอบด้วย สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า ทองคำ งานโลหะ เครื่องกล งานช่าง บริการยานยนต์ เฟอร์นิเจอร์ และ สิ่งพิมพ์ เป็นต้น

ตารางที่ 4.22 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะเฉพาะของศูนย์กลางการค้าภูมิภาคในแนวคิดต่างๆ

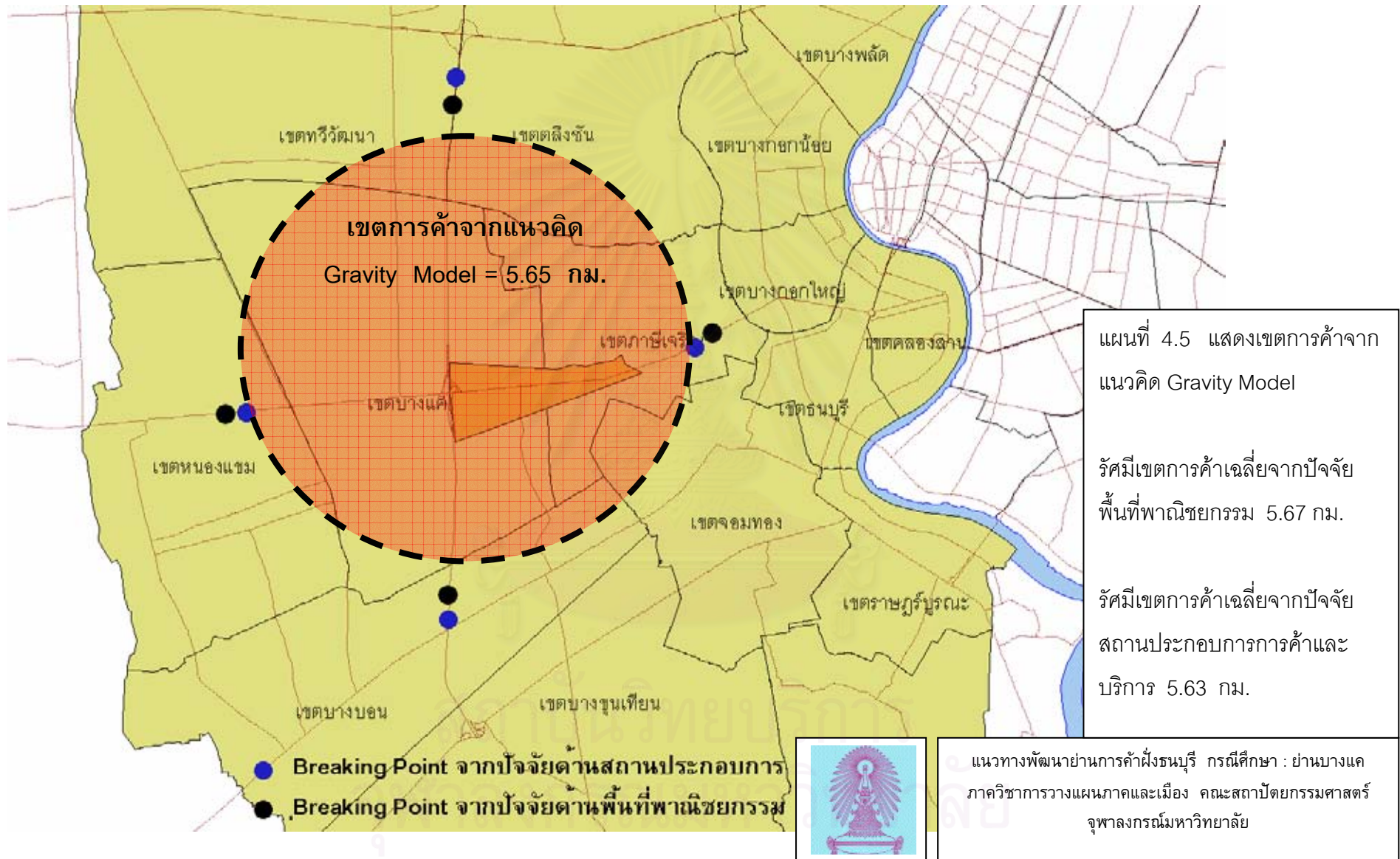
ลักษณะเฉพาะของ ศูนย์กลาง	ศูนย์กลางย่านบาง แค	B.J.L Berry ¹	F. Stuart Chapin ²
พื้นที่ขายสินค้า (ตรม.)	237,311	90,001 - 300,000	37,000 - 92,000
ประเภทสินค้า	สินค้าและบริการ เฉพาะอย่าง และ สินค้าที่จำเป็นต่อ การดำรงชีพพื้นฐาน	สินค้าและบริการ เฉพาะอย่าง และ สินค้าที่จำเป็นต่อ การดำรงชีพพื้นฐาน	สินค้าและบริการ เฉพาะอย่าง และ สินค้าที่จำเป็นต่อการ ดำรงชีพพื้นฐาน
ระยะทางที่ให้บริการ (กม.)	5.65	3.2 - 6.5	6.43
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	15-30	20-30	30
ประเภทของถนน	จุดตัดถนนสาย প্রধান	สาย প্রধান	จุดตัดถนนสาย প্রধান
จำนวนร้านค้า	370	40-80	40-80
ประชากรที่ให้บริการ	340,600	150,000 คนขึ้นไป	100,000 คนขึ้นไป
จำนวนศูนย์สรรพสินค้า	5 ศูนย์	อย่างน้อย 1 ศูนย์	อย่างน้อย 1 ศูนย์

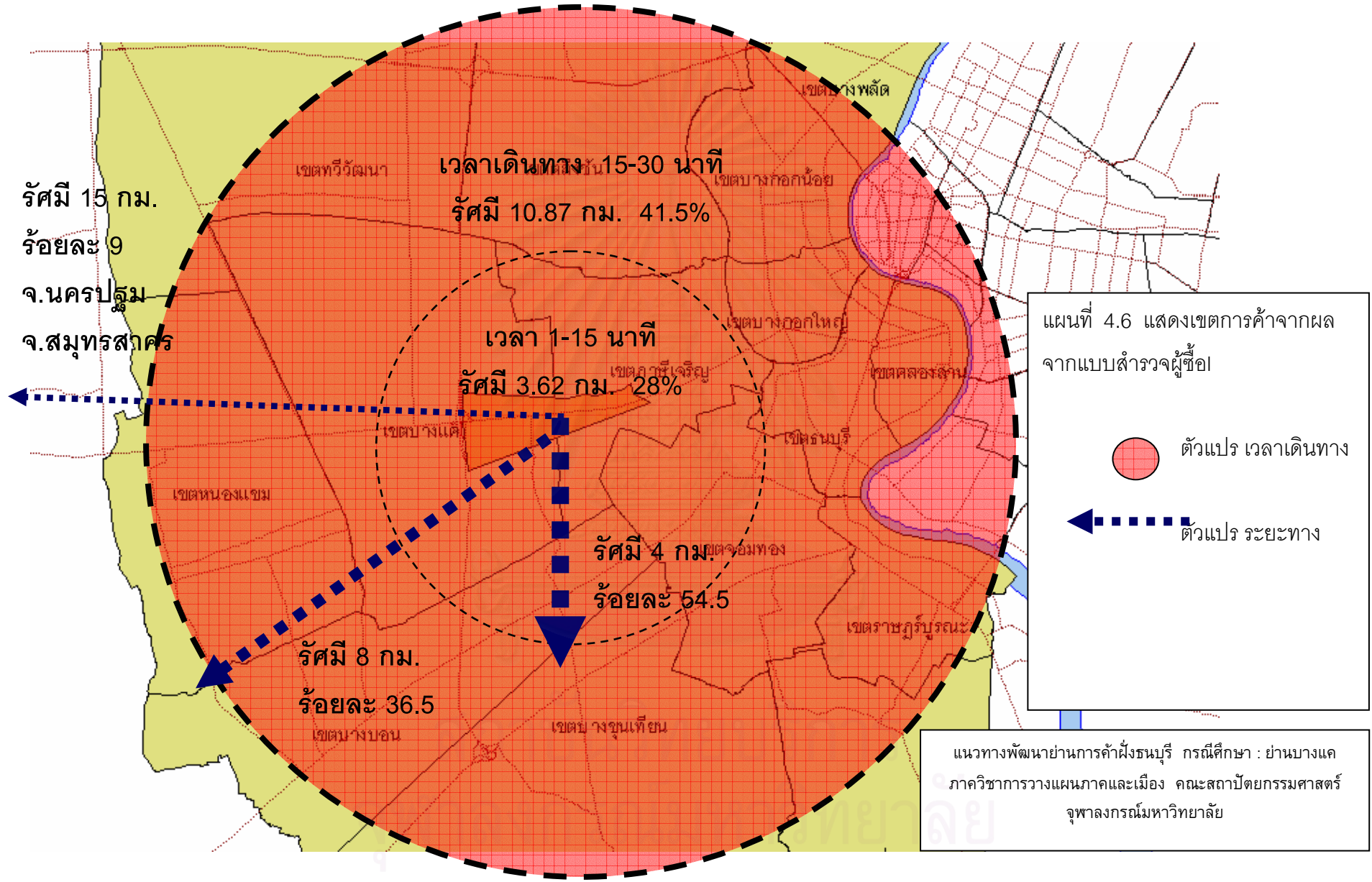
ที่มา : จากการสำรวจ

สรุปบทบาทของกิจกรรมการค้าและบริการ ของย่านบางแคสามารถระบุได้ว่า ย่านบางแคมีบทบาทในระดับศูนย์กลางภูมิภาค ประกอบกับ การคาดการณ์ขอบเขตอิทธิพลของ ความเป็นศูนย์กลางของย่าน ต่อพื้นที่โดยรอบ ตามแนวคิด GRAVITY MODEL และจากการ สำนวจกลุ่มผู้มาใช้บริการภายในย่าน สามารถระบุได้ว่าเขตการค้ามีรัศมี 5.65 กม. คิดเป็นพื้นที่ 100 ตรกม. และคาดประมาณว่าประชากรเฉลี่ยของพื้นที่ 10 เขต มีค่าเท่ากับ 3,406 คนต่อตาราง กิโลเมตร (ตารางที่ 4.21) ดังนั้นพื้นที่ย่านบางแค จึงมีบทบาทการค้าในระดับภูมิภาค เพื่อรองรับ กิจกรรมการค้าและบริการแก่ ประชากรจำนวน 340,600 คน

¹ B.J.L. Berry, Commercial Structure and Commercial Blight: Retail Patterns and Processes in the city of Chicago, Department of Geography Research Paper 85, University of Chicago(Illinois), 1963, pp. 36-43.

² F. Stuart Chapin JR., Urban Land use Planning, (Illinose: University of Illinose press, 1972), p.370-375.





4.5.3 ปริมาณพื้นที่ใช้สอย

ในการวิเคราะห์ด้านปริมาณพื้นที่ใช้สอยสำหรับกิจกรรมการค้า และบริการนั้น พิจารณาศึกษาในสองประเด็น คือ

- การวิเคราะห์หาปริมาณพื้นที่จากการดำเนินกิจการในปัจจุบัน
- การวิเคราะห์ปริมาณพื้นที่จากเกณฑ์มาตรฐาน

1) ปริมาณพื้นที่ดำเนินกิจการในปัจจุบัน

ในการศึกษาหาปริมาณพื้นที่จากกิจกรรมการค้าและบริการในปัจจุบันที่ดำเนินกิจการอยู่ประกอบด้วย แผงลอยริมทางเท้า ตลาดสด ศูนย์การค้า และตึกแถว อาคารพาณิชย์ รวมพื้นที่ใช้สอยเพื่อการค้าและบริการ 245,249 ตารางเมตร เฉลี่ยการใช้สอยพื้นที่ต่อปริมาณผู้รับบริการจำนวน 340,600 คน เท่ากับ 0.72 ตารางเมตรต่อคน

ตารางที่ 4.23 แสดงปริมาณพื้นที่ทำการค้าและบริการภายในย่านบางแค

องค์ประกอบของกิจกรรมการค้าและบริการ	พื้นที่ต่อหน่วย(ตรม.)	จำนวนทั้งหมด	จำนวนที่เปิดดำเนินการ	พื้นที่ทำการค้า(ตรม.)
แผงลอย	3	768	768	2,304
ตลาดสด	5	1,930	1,421	7,105
อาคารพาณิชย์	32	540	370	11,840
ศูนย์การค้า 5 ศูนย์				224,000
รวมพื้นที่ทำการค้าทั้งหมด				245,249

ที่มา : จากการสำรวจ

2) ปริมาณพื้นที่จากเกณฑ์มาตรฐาน

ในการศึกษาหาปริมาณพื้นที่จากเกณฑ์มาตรฐาน ของกรมการผังเมือง กำหนดพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม ประมาณ 1 ไร่ ต่อประชากร 1000 คน ดังนั้นพื้นที่ศูนย์กลางย่านบางแค จึงควรมีพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม จำนวน 544,960 ตารางเมตร เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานของต่างประเทศ Planning Design Criteria³ กำหนด ความต้องการพื้นที่ 1.11 ตารางเมตร ต่อคน คิดเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม 378,060 ตารางเมตร ซึ่งหากถือเอาตัวเลขตามเกณฑ์มาตรฐานพื้นที่พาณิชย์กรรมในปัจจุบันยังต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน จึงสามารถกำหนดให้เพิ่มพื้นที่พาณิชย์กรรมในอนาคตได้

³ De Chiara, Joseph. Planning Design Criteria. New York : Van Nnostrand Reinhold, 1969. p232.

4.6 สรूपบทบาท และสภาพปัจจุบันของกิจกรรมทางการค้าและบริการ

จากการวิเคราะห์ถึงระดับของการให้บริการ และขอบเขตทางการค้า ตามแนวคิด ทฤษฎีแห่งกลาง (Central Place) และ กฎแรงดึงดูดของการค้าปลีก (Gravity Model) ทำให้สามารถระบุได้ถึงบทบาทของกิจกรรมการค้าและบริการของย่านบางแค โดยอยู่ในระดับภูมิภาคครอบคลุมพื้นที่ บริเวณตอนกลางของฝั่งธนบุรี ประมาณ 100 ตารางกิโลเมตร

รูปแบบของกิจกรรมการค้าและบริการในพื้นที่ย่านบางแค มีการเกาะตัวกันเป็นกลุ่มๆ แล้วกระจายตัวอยู่ในพื้นที่จนกลายเป็นย่านการค้า โดยการกระจายตัวเป็นไปในลักษณะเกาะติดตามแนวถนนสายหลัก คือ ถนนเพชรเกษม และจุดตัดถนนเพชรเกษมกับถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก กลุ่มสินค้าที่มีความโดดเด่น มีการรวมกลุ่ม และสามารถสร้างแรงดึงดูดทางการค้า (Attraction Trade) ได้แก่ สินค้าเกษตรกรรม(ขายส่ง) สินค้าอาหารสด เครื่องมือและวัสดุก่อสร้าง บริการยานยนต์ ทองคำ เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย นอกจากนี้ยังพบการรวมตัวของกิจกรรมทางการค้าที่หลากหลายรูปแบบ มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันทั้งในเชิงส่งเสริมซึ่งกันและกัน (Complementary Linkage) และในเชิงแข่งขันกัน (Competitive Linkage) หรือกล่าวได้ว่าการรวมกลุ่มกันนั้นเพื่อผลประโยชน์ทางการค้าร่วมกัน ในการดึงดูดลูกค้าให้ได้มากที่สุดเพื่อเพิ่มปริมาณการขาย ได้แก่ กลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอย จะเกาะตัวบริเวณตลาดสด หรือกลุ่มผู้ค้าอาหารสำเร็จรูปจะเกาะตัวบริเวณแหล่งที่พักอาศัย และบริเวณโรงงานอุตสาหกรรม

สภาพปัจจุบันของกิจกรรมการค้าและบริการ จากผลกระทบปัญหาต่างๆ ในพื้นที่ ได้ส่งผลต่อสภาพทางเศรษฐกิจของย่าน ให้มีการเสื่อมลง และเจริญเติบโต ไม่เท่าเทียมกัน พบว่าบางพื้นที่ได้รับความนิยมจากผู้ซื้ออย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เนื่องมาจากมีความโดดเด่น ชัดเจนในการประกอบกิจกรรมการค้า และไม่มีคู่แข่ง สามารถสร้างแรงดึงดูดทางการค้า ได้แก่ การค้าบริเวณตลาดสด การค้าพืชผลเกษตรกรรม ที่มีจุดเด่นอยู่ที่ราคาสินค้าที่ถูกกว่า เนื่องจากสินค้ามาจากผู้ผลิต ตัดขั้นตอนของพ่อค้าคนกลางออกไป สินค้ามีความสด ใหม่ จากเกษตรกรโดยตรง ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรจากต่างจังหวัด ได้แก่ เพชรบุรี นครปฐม ราชบุรี ปทุมธานี ฯลฯ

ในส่วนของกิจการที่ไม่ประสบความสำเร็จ ได้แก่ กิจการการค้าสินค้าอุปโภค และบริโภคทั่วไป เนื่องจากสินค้านี้มีคู่แข่งทางการค้ามาก ไม่ว่าจะเป็น ห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ หรือห้างสรรพสินค้า ทำให้ต้องปิดกิจการ ขาดทุน อาคารเสื่อมโทรม บ้างก็อยู่ในระหว่างการพิจารณาคดี ต้องปล่อยให้ทรุดโทรม จากการสำรวจสภาพตึกร้าง และพื้นที่ว่างเปล่า พบว่ามีจำนวนถึงร้อยละ 15.7 หรือจำนวน 85 หน่วย นอกจากนี้ยังพบว่ามีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่ออุตสาหกรรมขนาดเล็ก ได้แก่ โรงงานตีแกว เย็บผ้า ตัดชิ้นส่วน โดยรับช่วงมาจากโรงงานขนาดใหญ่ในพื้นที่ กล่าวคือ ในส่วนของกิจการที่ไม่ประสบความสำเร็จ มีความจำเป็นต้องปิดตัวลง หรือปรับสภาพของกิจการให้มีความสามารถดำรงอยู่ได้ โดยการเปลี่ยนรูปแบบของสินค้าและการให้บริการไปจากเดิม

บทที่ 5

ศักยภาพ แนวโน้มการพัฒนา และประเด็นปัญหาของพื้นที่ย่านบางแค

ในบทนี้จะทำการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลด้านต่างๆ เช่น ศักยภาพ ข้อจำกัด นโยบายและโครงการต่างๆ ที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา รวมถึงสภาพปัญหา และทัศนคติต่อการพัฒนา เพื่อใช้ประกอบในการวางแผนแนวทางการพัฒนา แก้ไขปัญหา และปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา

- 5.1 การวิเคราะห์พื้นที่เชิงกายภาพ
- 5.2 การวิเคราะห์ปัญหาของพื้นที่
- 5.3 การวิเคราะห์นโยบายและแผนพัฒนาต่างๆ
- 5.4 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
- 5.5 การวิเคราะห์แนวโน้มของย่าน

5.1 การวิเคราะห์พื้นที่เชิงกายภาพ

การวิเคราะห์ลักษณะพื้นที่เชิงกายภาพ และสภาพปัญหาของพื้นที่ ร่วมทัศนคติต่อสภาพพื้นที่ของผู้ใช้บริการ มีรายละเอียดดังนี้

5.1.1 พื้นที่ย่อย

จากการสำรวจสภาพพื้นที่ศูนย์กลางย่านบางแค พบว่าประกอบไปด้วย กลุ่มพื้นที่ซึ่งมีลักษณะแตกต่างกัน ทั้งในด้านสภาพอาคาร กิจกรรม สภาพปัญหา ซึ่งในการวางแผนพัฒนา และวิธีการย่อมมีความแตกต่างกัน ดังนั้น จึงแบ่งพื้นที่ออกเป็น กลุ่มพื้นที่ศึกษา โดยมีเกณฑ์พัฒนาดังนี้

- เกณฑ์หลัก ประกอบด้วย แนวถนน ตรอก ซอย และคู คลอง ซึ่งแบ่ง ขอบเขตทางกายภาพอย่างชัดเจน
- เกณฑ์รอง ประกอบด้วย กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ การใช้ประโยชน์อาคาร สภาพอาคาร รูปแบบสถาปัตยกรรม

จากข้อกำหนดเกณฑ์หลัก และเกณฑ์รอง สามารถแบ่งพื้นที่ย่อย เพื่อทำการวิเคราะห์ และวางแผนพัฒนา มีรายละเอียดดังนี้

พื้นที่ A บริเวณพื้นที่ตอนใน ฝั่งเหนือของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่แนวคลองบางหว้า ถึงแนวคลองราชมนตรี เป็นกลุ่มการใช้ที่ดินแบบผสม ประกอบด้วย ย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ กลุ่มการค้าและบริการยานยนต์ กลุ่มการค้าและบริการวัสดุก่อสร้าง ย่านอุตสาหกรรม คลังสินค้า เป็น

ที่ตั้งโรงงานเย็บผ้า โรงงานปั้นนุ่น ย่านสถานที่ราชการ กลุ่มสถานที่ราชการ สำนักงานเขตภาษีเจริญ สถานีตำรวจนครบาล สภาพอาคารโดยรวมในพื้นที่ อาคารริมถนนเพชรเกษม ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์สูง 4 ชั้น ส่วนพื้นที่ตอนในบริเวณถนนซอย ส่วนใหญ่เป็นอาคารสูง 1-2 ชั้น

พื้นที่ B บริเวณพื้นที่ตอนใน ฝั่งใต้ของพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่แนวคลองบางหว้า ถึงแนวคลองราชมนตรี เป็นกลุ่มการใช้ที่ดินแบบผสม ย่านพาณิชย์กรรม ได้แก่ กลุ่มบริการยานยนต์ และศูนย์การค้าฟิวเจอร์ปาร์ค ย่านอุตสาหกรรม ทั้งขนาดเล็ก (โรงงานห้องแถว) และขนาดใหญ่ ย่านสถานที่ราชการ ได้แก่ สถานีกาชาด และย่านพักอาศัย สภาพอาคารโดยรวมริมถนนเพชรเกษม ส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงไม่เกิน 3 ชั้น

พื้นที่ C บริเวณตอนกลาง ฝั่งใต้ของพื้นที่ย่าน ตั้งแต่แนวคลองวัดสิงห์ ถึงแนวคลองราชมนตรี เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญกับพื้นที่ย่านอย่างมาก กลุ่มการใช้ที่ดิน สถาบันราชการ และสถาบันศาสนา ได้แก่ สถานสงเคราะห์คนชรา บ้านบางแค และวัดนิมมานรดี โดยสถานที่ทั้งสองเป็นสถานที่เก่าแก่ของย่าน มีความผูกพันกับประชาชนในพื้นที่ เป็นศูนย์รวมทางจิตใจของคนในย่าน นอกจากนี้ยังมีชุมชนโดยรอบ ซึ่งเป็นชุมชนการค้าริมน้ำดั้งเดิม ความสูงอาคาร สูง 1 - 2 ชั้น

พื้นที่ D บริเวณพื้นที่ตอนกลาง ฝั่งเหนือของพื้นที่ย่าน ตั้งแต่แนวคลองราชมนตรี ถึงแนวคลองยายเทียบ สภาพโดยทั่วไป เป็นกลุ่มการใช้ที่ดิน ประเภทพาณิชย์กรรม ได้แก่ ห้างเทศโก้ โลตัส และห้างไอที แกรนด์ ส่วนพื้นที่ด้านในเป็นย่านที่พักอาศัย มีที่พักอาศัยขนาดใหญ่ ได้แก่ บางแคคอนโดมิเนียม สภาพอาคารริมถนนเพชรเกษมโดยทั่วไปสูง 4 ชั้น โดยเป็นพื้นที่ที่มีความทรุดโทรมมากที่สุดในย่าน บริเวณศูนย์การค้าอควิลิสริฐ์เดิม เป็นพื้นที่ประมาณ 10,000 ตารางเมตร ประมาณ 6.25 ไร่ นอกจากนี้บริเวณพื้นที่ยังมีการค้าในรูปแบบแผงลอย จำนวนมาก โดยมีสินค้าที่โดดเด่น คือ สินค้าแฟชั่น เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย

พื้นที่ E บริเวณพื้นที่ตอนกลาง ฝั่งใต้ของพื้นที่ย่าน ตั้งแต่แนวคลองราชมนตรี ถึงแนวคลองยายเทียบ สภาพโดยทั่วไป เป็นกลุ่มการใช้ที่ดิน แบบผสม ระหว่าง พาณิชยกรรม ประเภทตึกแถว และตลาดสด และที่พักอาศัย ประเภทอพาร์ทเมนต์จำนวนมาก สภาพอาคารริมถนนเพชรเกษมโดยทั่วไปสูง 4 ชั้น เป็นพื้นที่ที่มีการค้าคึกคักมากที่สุดในย่าน นอกจากนี้ยังมีปัญหาหนักที่สุดด้วย โดยส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่เป็นผลกระทบจากย่านตลาดสด

พื้นที่ F บริเวณพื้นที่ตอนล่าง ของพื้นที่ย่าน ขอบเขตด้านตะวันออก - ตะวันตก ตั้งแต่แนวคลองราชมนตรี ถึงแนวถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และขอบเขตด้านเหนือ - ใต้ ตั้งแต่ คลองบางแค ถึงคลองภาษีเจริญ สภาพพื้นที่โดยทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมริมน้ำ สภาพแวดล้อมดี เหมาะกับการพักผ่อน ยังไม่มีการเข้าถึง อาคารโดยทั่วไปเป็นบ้านพักอาศัย ความสูง 1-2 ชั้น

พื้นที่ G บริเวณพื้นที่ตอนนอก ฝั่งเหนือของพื้นที่ย่าน ขอบเขตตั้งแต่แนวคลองยายเทียบ ถึงแนวถนนวงแหวนรอบนอก พื้นที่โดยทั่วไปเป็นกลุ่มพาณิชย์กรรม และพักอาศัย ประกอบห้าง เดอะมอลล์ และหมู่บ้านจัดสรร ในด้านอาคารพาณิชย์กรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นกลุ่มการค้าและบริการวัสดุก่อสร้าง ความสูงอาคารริมถนนเพชรเกษมโดยทั่วไปสูง 4 ชั้น

พื้นที่ H บริเวณพื้นที่ตอนนอก ฝั่งใต้ของพื้นที่ย่าน ขอบเขตตั้งแต่แนวคลองยายเทียบ ถึงแนวถนนวงแหวนรอบนอก พื้นที่โดยทั่วไปเป็นกลุ่มพาณิชย์กรรม และโรงงานอุตสาหกรรม และพักอาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ โรงงานที่สำคัญในพื้นที่ คือ โรงงานนันทยาง และซีพี คาสเซิล สภาพที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินผืนใหญ่ๆ ส่วนอาคารในพื้นที่ค่อนข้างโล่งไม่หนาแน่น ความสูง 2-3 ชั้น

5.1.2 ความหนาแน่นของอาคาร

พิจารณาความหนาแน่นของอาคาร จาก อัตราส่วนพื้นที่อาคารคลุมดินต่อพื้นที่ดินทั้งหมด BCR (Building Coverage Ratio) ซึ่งหากมีค่ามาก แสดงถึงที่ดินถูกนำมาใช้ประโยชน์มาก คือมีที่โล่งหรือพื้นที่ว่างน้อย นั่นเอง โดยเปรียบเทียบกับข้อกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารปกคลุมดิน ต่อพื้นที่แปลงที่ดิน สำหรับกลุ่มเมืองที่มีประชากรน้อยกว่า 60,000 คน จากเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวมของกรมการผังเมือง ดังนี้

ค่า BCR. สูงสุด 0.4 ความหนาแน่นเบาบาง (ชนบท เกษตรกรรม)

ค่า BCR. สูงสุด 0.5 ความหนาแน่นน้อย (ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย)

ค่า BCR. สูงสุด 0.7 ความหนาแน่นปานกลาง (ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง)

ค่า BCR. สูงสุด 0.8 ความหนาแน่นมาก (ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และพาณิชย์กรรม)

ตารางที่ 5.1 แสดงสัดส่วนพื้นที่ว่าง และอาคารปกคลุมในพื้นที่ศึกษา

กลุ่มพื้นที่	พื้นที่ (ตรม.)	อาคาร (ตรม.)	ที่ว่าง (ตรม.)	BCR	GAC	FAR
zone A	551,668	249,885	301,783	0.45	0.55	0.75
zone B	427,541	204,169	223,372	0.48	0.52	1.32
zone C	81,784	32,586	49,198	0.4	0.6	0.99
zone D	316,949	128,578	188,371	0.41	0.59	1.07
zone E	314,189	121,963	192,226	0.39	0.61	1.09
zone F	799,062	149,914	649,148	0.19	0.81	0.49
zone G	608,645	260,645	348,000	0.43	0.57	0.60
zone H	523,287	170,745	352,542	0.33	0.67	0.90

ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากการวิเคราะห์ กลุ่มพื้นที่ พบว่าพื้นที่ Zone B มีค่ามากที่สุด คือ 0.48 เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่น หรือมีพื้นที่ว่างน้อยที่สุด ส่วนพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนามากที่สุด คือมีพื้นที่ว่างมาก คือ Zone F เนื่องจากเป็นพื้นที่เกษตรกรรม และเป็นพื้นที่ตามขอบ ยังไม่มีการตัดถนน จึงยังไม่มีการพัฒนาเข้าไปถึง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมของพื้นที่ย่าน ย่านบางแค ยังคงความอัตราส่วนพื้นที่อาคารปกคลุมดิน ต่อพื้นที่แปลงที่ดิน อยู่ในค่าที่ต่ำกว่าเกณฑ์ข้อกำหนด จึงกล่าวได้ว่า ย่านบางแคยังมีพื้นที่ว่างอยู่มากในการพัฒนาพื้นที่ รวมถึงความหนาแน่นอาคารในพื้นที่ ยังเบาบาง ไม่แออัด สภาพทั่วไปมีความเหมาะสมต่อการพัฒนา

5.1.3 ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน

ค่าความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน คำนวณจากอัตราส่วนของพื้นที่ใช้สอยทั้งหมดภายในอาคาร ต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio) ซึ่งหากมีค่ามาก แสดงว่าที่ดินถูกนำมาใช้ประโยชน์มาก โดยค่าสัดส่วนดังกล่าวแปรผันตามการเพิ่มความสูงของอาคาร ซึ่งมีผลกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และยังส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณของผู้ใช้สอยในอาคาร โดยเปรียบเทียบกับข้อกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารปกคลุมดิน ต่อพื้นที่แปลงที่ดิน สำหรับกลุ่มเมืองที่มีประชากรน้อยกว่า 60,000 คน จากเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวมของกรมการผังเมือง ดังนี้

ค่า FAR. สูงสุด	0.4	ความหนาแน่นเบาบาง (ชนบท เกษตรกรรม)
ค่า FAR. สูงสุด	0.5	ความหนาแน่นน้อย (ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย)
ค่า FAR. สูงสุด	1.5	ความหนาแน่นปานกลาง (ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง)
ค่า FAR. สูงสุด	4	ความหนาแน่นมาก (ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และพาณิชยกรรม)

จากการคำนวณค่า FAR. รวมของย่านเท่ากับ 0.85 ซึ่งยังอยู่ในระดับที่น้อยสำหรับย่านพาณิชยกรรม โดยพื้นที่ที่มีค่าความเข้มข้นของการใช้ที่ดินสูง (ค่า FAR. มากกว่า 1) คือ Zone B, D และ E ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์สูง 4-5 ชั้น ใช้เพื่อการพาณิชยกรรม การพักอาศัย ส่วนกลุ่มพื้นที่ที่มีค่า FAR. น้อยที่สุด คือ Zone F ค่า 0.49 อาคารส่วนใหญ่สูง 1-2 ชั้น ภาพโดยรวมแล้วการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่ย่านบางแคยังใช้ได้ไม่คุ้มค่า ดังนั้นในการวางแผนพัฒนาจึงควรมีการกำหนดค่า FAR. และ Bonus Zoning เพื่อให้ใช้ประโยชน์ของอาคารและพื้นที่ให้คุ้มค่า

แผนที่ 5.1 แสดงกลุ่มพื้นที่ศึกษา



แนวทางพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี กรณีศึกษา : ย่านบางแค
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.1.4 การวิเคราะห์สภาพอาคาร และพื้นที่

จากการแบ่งกลุ่มพื้นที่ย่อยภายในย่านบางแค จะเห็นได้ว่า แต่ละพื้นที่มีนั้น มีสภาพอาคารที่แตกต่างกัน ซึ่งในการวิเคราะห์สภาพอาคารและพื้นที่ เป็นการศึกษเพื่อจัดลำดับความสำคัญของกลุ่มพื้นที่ในย่าน และทำให้ทราบถึงแนวทางและวิธีการที่เหมาะสม เมื่อพิจารณาพื้นที่ศึกษา ที่แบ่งกลุ่มไว้ ประกอบด้วยสภาพปะปนกันมาก จึงยากในการให้ค่าคะแนน ดังนั้นในการพิจารณาค่าน้ำหนักคะแนน จึงวิเคราะห์จากสภาพและรูปแบบที่ปรากฏชัดเจนมากกว่า ซึ่งปัจจัยและค่าน้ำหนักในการวิเคราะห์สภาพอาคารและพื้นที่ ดังต่อไปนี้

1) สภาพอาคาร หมายถึง ความแข็งแรงของโครงสร้าง ซึ่งมีศักยภาพที่จะสามารถปรับปรุงต่อไปได้ กำหนดค่าคะแนนดังนี้

- มีค่า 4 คะแนน สภาพดี
- มีค่า 3 คะแนน สภาพปานกลาง
- มีค่า 2 คะแนน สภาพทรุดโทรม ต้องทำการปรับปรุง
- มีค่า 1 คะแนน สภาพทรุดโทรมมาก ไม่สามารถใช้งานต่อไปได้

2) รูปแบบสถาปัตยกรรม หมายถึง ความสำคัญของรูปแบบสถาปัตยกรรม ที่มีเอกลักษณ์ต่อพื้นที่ การประดับตกแต่ง การใช้วัสดุ และรูปแบบที่สัมพันธ์สอดคล้องไม่แตกต่างกันมาก กำหนดค่าคะแนนดังนี้

- มีค่า 4 คะแนน อาคารมีคุณค่าสูง รูปแบบดั้งเดิม ไม่มีการเปลี่ยนแปลง
- มีค่า 3 คะแนน อาคารมีคุณค่าปานกลาง รูปแบบเดิม มีการเปลี่ยนแปลง
- มีค่า 2 คะแนน อาคารมีคุณค่าต่ำ รูปแบบอาคารแบบใหม่ทั่วไป
- มีค่า 1 คะแนน อาคารไม่มีคุณค่า รูปแบบอาคารไม่เหมาะสม

3) การเข้าถึง หมายถึง การเดินทางติดต่อกับพื้นที่โดยรอบ ประกอบด้วย รูปแบบการเดินทางต่างๆ ทางบก ทางน้ำ ระบบราง และเดินเท้า ปัจจัยด้าน ลักษณะเส้นทาง ความกว้าง ความสะดวกในการเดินทางติดต่อ รวมถึง โครงการต่างๆที่อยู่ในระหว่างดำเนินการ กำหนดค่าคะแนนดังนี้

- มีค่า 4 คะแนน ติดต่อกับถนนสายหลัก และมีโครงการระบบรถไฟฟ้า
- มีค่า 3 คะแนน ติดต่อกับถนนสายรอง มีระบบขนส่งมวลชน
- มีค่า 2 คะแนน ติดต่อกับถนนซอย ไม่มีระบบขนส่งมวลชน
- มีค่า 1 คะแนน ไม่มีถนนติดต่อ มีเพียงรูปแบบการสัญจรทางเท้า

4) กรรมสิทธิ์ และขนาดที่ดิน แสดงถึงความยากง่าย ในการนำที่ดินมาดำเนินการพัฒนา หากเป็นที่ดินของรัฐ หรือเอกชนรายเดียวยอมดำเนินการได้ง่ายกว่าที่ดินเอกชนรายย่อยหลายราย กำหนดค่าคะแนนดังนี้

- มีค่า 4 คะแนน ที่ดินสำนักงานทรัพย์สิน และหน่วยงานราชการ
- มีค่า 3 คะแนน ที่ดินแปลงใหญ่ เอกชนรายใหญ่
- มีค่า 2 คะแนน ที่ดินแปลงเล็ก เอกชนรายย่อยหลายราย
- มีค่า 1 คะแนน ที่ดินวัด และกรมศาสนา

5) สภาพพื้นที่ หมายถึง พื้นที่ว่าง ไม่มีสิ่งปลูกสร้าง การดำเนินการพัฒนาทำได้ง่าย รวมถึง ลักษณะของสภาพแวดล้อมที่ดี นำมาสู่ความน่าสนใจ กำหนดค่าคะแนนดังนี้

- มีค่า 4 คะแนน พื้นที่ว่างมีมาก มีสภาพแวดล้อมสวยงาม
- มีค่า 3 คะแนน พื้นที่ว่างปานกลาง มีที่ดินรกร้าง
- มีค่า 2 คะแนน พื้นที่ว่างน้อย สภาพอาคารแออัด
- มีค่า 1 คะแนน ไม่มีพื้นที่ว่าง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน พบว่าลักษณะภายในย่านบางแค ยังมีพื้นที่โล่งว่าง และพื้นที่รกร้าง อยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ รายละเอียดมีดังนี้

กลุ่มพื้นที่ A บริเวณริมถนนเพชรเกษม พื้นที่บริเวณฝั่งตรงข้ามตลาดสด พื้นที่ริมคลองราชมนตรีฝั่งเหนือ (บ่อหลา) และพื้นที่ว่างตรงข้ามห้างฟิวเจอร์ปาร์ค

กลุ่มพื้นที่ D บริเวณริมถนนเพชรเกษม มีพื้นที่ทอกรมบริเวณฝั่งตรงข้ามตลาดสด (ศูนย์การค้าองควิสิษฐ์)

กลุ่มพื้นที่ F บริเวณพื้นที่ด้านใน ซึ่งการเข้าถึงไม่สะดวก จึงยังไม่มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ ได้แก่ พื้นที่สวน พื้นที่โล่ง พื้นที่ริมน้ำ (คลองภาษีเจริญ และคลองบางแค) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการนำมาพัฒนา ทั้งในด้านราคาที่ดิน รูปแบบอาคารสถาปัตยกรรมริมน้ำ ด้านภูมิทัศน์ที่สวยงามตามธรรมชาติ เหมาะสมกับการพักผ่อน

กลุ่มพื้นที่ G และ H บริเวณพื้นที่ในโซนนี้ มีพื้นที่อาคารทอกรม ทิ้งร้าง และมีพื้นที่โล่งว่าง โดยจะเป็นที่ดินผืนใหญ่ๆ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเคยเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม

จากตารางวิเคราะห์สภาพของอาคารและสภาพพื้นที่ (ตารางที่ 5.2) พบว่า พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาอาคารและสภาพพื้นที่ ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ F ซึ่งเป็นพื้นที่ การค้าเก่าแก่ ริมน้ำ มีสภาพอาคาร และสิ่งแวดล้อมสวยงาม เหมาะกับการพัฒนา ส่วนพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่ำ คือกลุ่มพื้นที่ D ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรม อาคารทอกรม ไม่สามารถใช้งานได้ ต้องทำการปรับปรุงฟื้นฟูเสียก่อน

ตารางที่ 5.2 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพอาคารและพื้นที่ ของกลุ่มพื้นที่ย่อย

ปัจจัยในการวิเคราะห์	พื้นที่ A	พื้นที่ B	พื้นที่ C	พื้นที่ D	พื้นที่ E	พื้นที่ F	พื้นที่ G	พื้นที่ H
1. สภาพอาคาร	3	2	3	1	2	3	2	2
2. รูปแบบสถาปัตยกรรม	3	2	4	2	3	4	3	2
3. การเข้าถึง	3	3	2	3	4	2	3	3
4. กรรมสิทธิ์ และขนาด	2	2	1	2	2	3	3	3
5. สภาพพื้นที่	2	2	2	2	2	4	3	3
คะแนนรวม	13	11	12	10	13	16	15	14

ที่มา : จากการสำรวจ

5.2 การวิเคราะห์ปัญหาของพื้นที่

ปัญหาหลักในการพัฒนาพื้นที่ย่านบางแค ได้แก่ การขยายตัวของเมือง โดยปราศจากการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดการขัดแย้งของการใช้ที่ดิน ปัญหาการจราจร และขาดแคลนที่จอดรถ

5.2.1 ปัญหาทางด้านระบบคมนาคม

- ปัญหาด้านการจราจร

การจราจรที่ย่านบางแค นับว่าติดขัดอย่างมากโดยเฉพาะในช่วงเช้า และเย็นซึ่งเป็นช่วงที่ย่านเปิดทำการ การคมนาคมขนส่งของย่านบางแค จะอาศัยถนนสายประธาน (Arterial Roads) คือ ถนนเพชรเกษม(ทางหลวงหมายเลข 4) ซึ่งเป็นถนนระดับภูมิภาค (Regional transportation) เป็นทางหลัก และใช้เป็นถนนท้องถิ่นด้วย ก่อให้เกิดการปะปนกันของการจราจรท้องถิ่น และการจราจรทางไกล ประกอบกับย่านนี้เป็นย่านพาณิชยกรรม จึงมีการจอดรถรับส่งสินค้าตามบริเวณริมถนนทั้งที่เป็นเขตห้ามจอดด้วย จึงทำให้ยานพาหนะต่างๆไม่สามารถไหลเวียนได้ ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา

นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้ถนนอีกคือ ปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้คนในการเดินข้ามถนน เพราะปัจจุบันพื้นที่ บริเวณแยกบางแค ยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางสาธารณะที่จะสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้คนได้ เช่น สะพานลอย จึงเกิดอันตรายแก่ร่างกายและชีวิตของคนที่จะเดินข้ามถนน

ผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถาม ผู้มาใช้บริการในย่าน พบว่า ปัญหาการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุ การจอดรถรับส่งผู้โดยสาร และการจอดรถริมถนนไม่มีระเบียบ ร้อยละ 20.5 รองลงมาจากสาเหตุ ถนนซอยตันไม่สามารถใช้เป็นทางลัดได้ ร้อยละ 17.8 โดยพบปัญหา มากที่สุดบริเวณหน้าตลาดสด ศูนย์การค้าเดอะมอลล์ และศูนย์การค้าฟิวเจอร์ปาร์คบางแค

- ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ

ในปัจจุบันปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถนับว่าเป็นปัญหาที่จะทวีความรุนแรง มากยิ่งขึ้นเนื่องจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับย่านบางแคเป็นย่านการค้าที่มีผู้ เข้ามาใช้บริการจำนวนมาก แต่ไม่มีที่ว่างสำหรับใช้เป็นที่จอดรถ จึงมีการนำรถขึ้นไปจอดตามทาง เค้า นอกจากนี้ในบริเวณตลาดสด ที่มีการจราจรหนาแน่น กลับมีการจอดรถของรถรับจ้าง และรถ ส่งสินค้า ประกอบกับพฤติกรรมกรรมการซื้อสินค้าที่ไม่ต้องการไปจอดรถไกลๆ

5.2.2 ปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

- ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า

การเติบโตในลักษณะ Suburban Sprawling จากนโยบายการกระจายการพัฒนา ของรัฐที่ผ่านมา ไปสู่พื้นที่ใกล้เคียงกับกรุงเทพมหานครดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดปัญหาในด้านการใช้ ที่ดิน เกิดการพัฒนาในลักษณะกระจัดกระจาย มีความหนาแน่นต่ำ มีการใช้ที่ดินหลายประเภท ปะปนกัน (Mixed Landuse) โดยเป็นการขยายพื้นที่เมืองในลักษณะ Ribbon Development ตามถนนสายหลัก (Arterial Roads) ซึ่งเป็นการเติบโต ขยายตัวอย่างกระจัดกระจาย ไม่เป็น ระบบ เกิดการพัฒนาเฉพาะในพื้นที่ริมถนน ส่วนพื้นที่ตอนในไม่สามารถเข้าถึงได้ เกิดเป็นพื้นที่ตา บอด (Blind Land) การพัฒนาจึงไม่สามารถทำได้เต็มตามศักยภาพ ส่งผลต่อการใช้ที่ดินที่ไม่มี ประสิทธิภาพ และเกิดปัญหาแหล่งเสื่อมโทรม หรือชุมชนแออัดตามมาในอนาคต

- ปัญหาพื้นที่เสื่อมโทรม (Blight Area)

จากการสำรวจสภาพทางกายภาพของพื้นที่ย่านบางแค พบว่ามีพื้นที่เสื่อม โทรม พื้นที่ว่าง ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ ทั้งนี้เนื่องจากสภาพอาคารทรุดโทรมเป็นอันตราย ประกอบกับกิจการการค้าที่ซบเซา ทำให้ต้องปิดกิจการ ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

- ปัญหาการขาดพื้นที่โล่งเพื่อการนันทนาการ

จากการสำรวจสภาพทางกายภาพของพื้นที่ย่านบางแค พบว่าพื้นที่เพื่อการนันทนาการ มีน้อยมาก มีเพียงในส่วนของศูนย์กีฬาเอกชน ต้องเสียค่าบริการในราคาแพง ผู้มาใช้บริการในย่านส่วนใหญ่ ต้องใช้บริการพื้นที่ภายในห้างสรรพสินค้า และสถานที่ราชการในการพักผ่อน

5.2.3 ปัญหาทางด้านภูมิทัศน์ และความเป็นระเบียบของย่าน

- ปัญหาด้านภูมิทัศน์เมือง

สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปในย่านบางแค ส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกแถวทั่วไป ไม่มีเอกลักษณ์ หรือจุดเด่นทางสถาปัตยกรรม ในขณะที่เดียวกันยังขาดการดูแล ควบคุม เพื่อให้เกิดความสวยงามของภูมิทัศน์เมือง เช่น การติดตั้งป้ายโฆษณา หลังคากันสาด ผ้าใบ ร่มบังแดดไม่เป็นระเบียบ การวางสิ่งของ สินค้า และแผงลอยบนบาทวิถี ทำให้กีดขวางทางเดิน รวมทั้งการที่สายไฟและสายโทรศัพท์ระโยงระยางพาดผ่านหน้าร้านค้าส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและสภาพภูมิทัศน์ของเมืองทำให้อาคารมีทัศนียภาพไม่สวยงาม และขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย

- ปัญหาการรुक้าทางเท้าของผู้ค้าแผงลอย

ภายในย่าน มีหาบเร่แผงลอยจำนวนมากที่ตั้งแผงบริเวณทางเดินเท้าอย่างไม่มีระเบียบ ทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางสัญจรภายในย่านอย่างมาก ซึ่งทำให้ผู้ที่เข้ามาใช้บริการในย่านเกิดความไม่สะดวกในการเดินเลือกซื้อสินค้า และการสัญจร นอกจากนี้ยังไม่มี การจัดเก็บแผงค้า โดยผู้ค้าจะตั้งแผงถาวรไว้บนทางเท้า และจะเก็บในวันจันทร์เพียงวันเดียว เนื่องจากกรุงเทพมหานครไม่อนุญาตให้ทำการค้าในวันดังกล่าว ทำให้เกิดการสะสมของสิ่งสกปรก นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องความสกปรก ซึ่งเกิดจากความละเลยของร้านค้าและหาบเร่แผงลอย รวมทั้งผู้ที่เข้ามาใช้บริการที่ร้านที่ไม่ช่วยกันรักษาความสะอาด

5.2.4 ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ

- ปัญหาคู่แข่งทางการค้า เนื่องจากปัจจุบันเมืองได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว รวมทั้งเส้นทางการคมนาคมที่สะดวก ทำให้เกิดย่านการค้าขึ้นใหม่ จำนวนมากมาย หลายระดับ ตั้งแต่ ศูนย์การค้า ขนาดใหญ่ ไปจนถึง ตลาดนัดละแวกบ้าน ทำให้ผู้ประกอบการค้าในพื้นที่ประสบปัญหาคู่แข่งทางการค้ามีเพิ่มมากขึ้น

- ปัญหาพฤติกรรมกรรมการบริโภคสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการเข้ามาของห้างค้าปลีก ศูนย์การค้า ที่มีความสะดวกสบาย และผู้บริโภคนิยมหันไปใช้บริการ

- ปัญหาคุณภาพสินค้าและบริการ ผู้ค้าในย่านบางแคประสบปัญหาจากคู่แข่งทางการค้าที่มีมากมาย ทำให้ต้องลดราคาสินค้าเพื่อแข่งขัน จำเป็นต้องลดต้นทุนในการผลิต ส่งผลให้สินค้าที่นำมาจำหน่าย ภายในย่านส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าราคาถูก ที่ด้อยคุณภาพ ซึ่งอาจส่งผลต่อผู้ซื้อที่ผิดหวังในคุณภาพสินค้า และเลิกมาใช้บริการย่านบางแค

5.2.5 ปัญหาทางด้านสังคม

- ปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เนื่องจากย่านนี้เป็นย่านที่มีการจราจรหนาแน่น และมีการใช้ที่ดินอย่างแออัด จึงทำให้เกิดปัญหาเรื่องกลิ่นคาวไอเสียรถยนต์ และปัญหาเรื่องเสียงรบกวนจากยานพาหนะประเภทต่างๆ นอกจากนี้ยังประสบปัญหาในเรื่องของการขาดบริการสาธารณะประเภทสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะ ที่โล่งว่าง ที่นั่งพักผ่อน และห้องน้ำ จึงทำให้บริเวณนี้ไม่เหมาะสมต่อการพักอาศัย รวมถึงมลภาวะจากตลาดสด และโรงงานอุตสาหกรรม ในพื้นที่ ได้แก่ กลิ่นเหม็นของขยะ และน้ำเสีย ดังนั้นจึงควรหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงให้ย่านมีสภาพแวดล้อมดีขึ้นเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้ที่อาศัยอยู่ในย่านและผู้ที่ใช้บริการ

- ปัญหาด้านอาชญากรรม จากภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาทำให้มีการแข่งขันสูง ประกอบกับย่านบางแค ที่มีความต้องการแรงงานราคาถูกเพื่อตอบสนองการแข่งขันทางการค้า จึงมีการจ้างแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด ปัญหาผู้มีอิทธิพล และปัญหาอื่นๆ อีกมากมายตามมา

ปัญหาทุกๆด้านมีส่วนสำคัญที่ทำให้บทบาททางด้านพาณิชย์กรรมของย่านสูญหาย และเสื่อมลง ดังนั้นจึงควรหาแนวทางแก้ไขปัญหาของย่านในทุกๆด้าน เพื่อส่งผลต่อบทบาททางการค้าของย่านให้คงอยู่ได้ต่อไป

5.2.6 ผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

ส่วนผู้ซื้อ พบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรงมากที่สุด คือบริเวณตลาดสด และฝั่งตรงข้าม สภาพปัญหาโดยรวมมีสัดส่วนร้อยละ 47.30 โดยปัญหาที่พบมากที่สุดคือ ไฟฟ้าแสงสว่างไม่ทั่วถึง รองลงมาได้แก่ ที่ทิ้งขยะไม่เพียงพอ และการจัดการน้ำเสีย กลิ่นเหม็นจากขยะในตลาดสด

ส่วนผู้ชาย พบว่ากลุ่มพื้นที่ย่อยที่มีปัญหารุนแรงมากที่สุด คือบริเวณตลาดสด สภาพปัญหาโดยรวมมีสัดส่วนร้อยละ 24.97 โดยปัญหาที่พบมากที่สุด คือ ไฟฟ้าแสงสว่างไม่ทั่วถึง รองลงมาได้แก่ ผู้ค้าแผงลอยตั้งล้ำทางเท้า ที่ทิ้งขยะไม่เพียงพอ และกลิ่นเหม็นจากขยะในตลาดสด

5.3 การวิเคราะห์นโยบาย แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์นโยบายและแผนพัฒนาต่างๆ ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะส่งผลต่อแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งอาจมีผลทั้งในด้านบวกและลบ โดยจะวิเคราะห์ประเด็นเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านบางแค และบริเวณโดยรอบ

5.3.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542

กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ.2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติ การผังเมือง พ.ศ.2519 โดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้้นำการพัฒนาเมือง ในอนาคต ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ และรักษาสภาพแวดล้อมให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับชาติ และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ดังนี้ คือ

- เป็นเมืองที่ดำรงรักษามรดกทางประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของชาติ
- เป็นเมืองศูนย์กลางทุกๆด้าน
- เป็นเมืองที่สงวนรักษาสภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ อย่างมีคุณค่า
- เป็นเมืองที่มีความคล่องตัว โดยระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง
- เป็นเมืองที่มีการวางแผนการใช้ที่ดินรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร มีแนวคิดในการวางผัง ดังนี้

(1) ระดับมหภาค

โดยการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดเมืองบริวารรอบๆ กรุงเทพมหานครขึ้น เพื่อเป็นแหล่งงาน ที่อยู่อาศัย การพาณิชย์กรรมและการบริการอย่างครบถ้วน เพื่อรองรับการอพยพประชากรจากจังหวัดต่างๆของประเทศ รวม 6 เมือง โดยจะมีถนนความเร็วสูง เชื่อมโยงระหว่างเมืองเหล่านี้โดยตรง ประกอบด้วย

- เมืองสระบุรี และพื้นที่โดยรอบ อำเภอแก่งคอย และอำเภอหนองแค
- เมืองชะเชิงเทรา และพื้นที่โดยรอบ บริเวณบางน้ำเปรี้ยว

- เมืองนครปฐม และพื้นที่โดยรอบในอำเภอกำแพงแสน และอำเภอ ดอนตูม
- เมืองราชบุรี และพื้นที่โดยรอบ อำเภอบ้านโป่ง และอำเภอโพธาราม
- เมืองนครนายก และพื้นที่โดยรอบ
- เมืองสุพรรณบุรี และพื้นที่โดยรอบ

(2) ระดับกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ให้มีศูนย์ชุมชนชนเมืองเพื่อรองรับให้บริการกับประชาชนอย่างทั่วถึง รวม 11 ศูนย์ เป็นศูนย์ชุมชนในกรุงเทพฯ 5 ศูนย์ และศูนย์ชุมชนนอกเขตกรุงเทพฯ อีก 6 ศูนย์ ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1) ศูนย์ชุมชนลำลูกกา | 7) ศูนย์ชุมชนธัญบุรี |
| 2) ศูนย์ชุมชนชลบุรี | 8) ศูนย์ชุมชนบางพลี |
| 3) ศูนย์ชุมชนลาดกระบัง | 9) ศูนย์ชุมชนบางบัวทอง |
| 4) ศูนย์ชุมชนบางขุนเทียน | 10) ศูนย์ชุมชนสมุทรสาคร |
| 5) ศูนย์ชุมชนตลิ่งชัน | 11) ศูนย์ชุมชนลาดหลุมแก้ว |
| 6) ศูนย์ชุมชนพระอินทราชา | |

ส่งเสริมและยกระดับชุมชน และย่านการค้า ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อเป็นศูนย์ชุมชน ระดับย่าน จำนวน 30 แห่ง รวมพื้นที่ศึกษาศูนย์ชุมชนบางแคไว้ด้วย โดยพื้นที่ย่านบางแค มีการ จำแนกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพฯ เป็น 3 ประเภทดังนี้

- 1) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) บริเวณหมายเลข 1.72 , 1.53 รวมพื้นที่ 0.799 ตารางกิโลเมตร
- 2) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) บริเวณหมายเลข 2.42 รวมพื้นที่ 0.979 ตารางกิโลเมตร
- 3) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) บริเวณหมายเลข 4.49 , 4.50 รวมพื้นที่ 1.844 ตารางกิโลเมตร

เมื่อวิเคราะห์ถึงสัดส่วนการใช้ที่ดินในย่านบางแคที่ปรากฏตามผังเมืองรวมกรุงเทพฯ พบว่ามีสัดส่วนของพื้นที่การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มากที่สุด ร้อยละ 50.92 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ร้อยละ 27.03 และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทหนาแน่นน้อย ร้อยละ 22.05 ทำให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านบางแค เพื่อมุ่งให้เกิดการพัฒนาการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม แต่ปัจจุบัน สัดส่วนการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ยังคงมีสัดส่วนที่น้อยกว่าแผนที่ตั้งไว้ โดยมีสัดส่วน ร้อยละ 16.70 จึงควรต้องมีแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมพื้นที่ให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้

5.3.2 ศูนย์กลางการคมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้

ศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ (Bangkok Southern Transport Center หรือ BSTC) เป็นโครงการตามข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) โดยเป็นผลมาจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายแม่กลองให้สามารถเชื่อมต่อจากเส้นทางรถไฟวงเวียนใหญ่เข้าสู่สถานีหัวลำโพง แล้วเชื่อมต่อจากสถานีแม่กลองกับเส้นทางรถไฟสายใต้บริเวณปากท่อ อันส่งผลเป็นการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ทั้งนี้ย่อมส่งผลให้กรุงเทพฯ เพิ่มบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟ (Railways Hub) ที่สำคัญของภูมิภาคแถบนี้

จากข้อเสนอของโครงการประสานการก่อสร้างโครงการขนส่งขนาดใหญ่ และโครงการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขต กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ได้เสนอให้มีศูนย์รวมของการขนส่งมวลชนระบบรางขึ้นที่บริเวณตากสิน ให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพฯด้านใต้ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (กรุงเทพฯ - มหาชัย) เส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสายสีเขียวซึ่งขยายเส้นทางต่อจากตากสิน และเส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสายวงแหวนสีน้ำเงิน นอกจากนี้ยังมีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เช่น สถานีขนส่งสายใต้ บริเวณที่จอดรถโดยสารประจำทาง ขสมก. รวมทั้งระบบคมนาคมทางน้ำในคลองสายสำคัญ

นอกจากนี้ยังมีแนวคิดในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจพาณิชย์กรรมของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก เพื่อให้บริการแก่ชุมชนในฝั่งตะวันตก ทั้งทางด้านการค้า การบริการ และเป็นศูนย์ธุรกิจ และแหล่งงานสำคัญของฝั่งธนบุรี ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการเดินทางจากฝั่งตะวันตกมายังฝั่งตะวันออกได้อีกด้วย

5.3.3 แผนพัฒนาด้านระบบคมนาคมขนส่งอื่นๆ ในอนาคตของพื้นที่ศึกษา

ประกอบไปด้วยแผนพัฒนาของหน่วยงานต่างๆ ต่อไปนี้

1) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

- โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน : ส่วนต่อขยายจากหัวลำโพง – บางแค แนวเส้นทางเริ่มจากบริเวณ หัวลำโพง ผ่านเยาวราช เฉลิมกรุง วังสราญรมย์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่บริเวณปากคลองตลาด ไปยังท่าพระ จากนั้นวิ่งไปตามถนนเพชรเกษมผ่านตลาดบางแค และสิ้นสุดที่บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก รวมระยะทาง 13.8 กิโลเมตร โดยช่วงจากหัวลำโพงถึงท่าพระมีระยะทางประมาณ 4.9 กิโลเมตร จะเป็นทางวิ่งใต้ดิน ส่วนที่เหลือจะเป็นทางวิ่งยกระดับ มีสถานีรวมทั้งสิ้น 10 สถานี

¹ กรุงเทพมหานคร, รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา บริเวณศูนย์คมนาคมด้านใต้, (กรุงเทพฯ: บริษัทกรุงเทพนคร, พฤษภาคม 2544), หน้า 4-39 - 4-46

2) กรุงเทพมหานคร

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว : ส่วนต่อขยายโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (โครงการรถไฟฟ้า BTS) จากสะพานสารธร – วงเวียนใหญ่ – เพชรเกษม ตัดกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายแม่กลอง มีระยะทางทั้งสิ้น 6.8 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการเริ่มจากถนนสารธร บริเวณเชิงสะพานสารธร (ฝั่งกรุงเทพ) ต่อขยายข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปตามแนวถนนกรุงธนบุรี มาสิ้นสุดที่บริเวณบางหว้า ซึ่งเป็นพื้นที่ติดต่อด้านตะวันออก ของพื้นที่ย่านบางแค

- โครงการทางยกระดับเลียบบคลองภาษีเจริญ ลักษณะโครงการจะเป็นทางที่ให้ใช้เฉพาะรถโดยสารประจำทาง และรถยนต์ทั่วไปที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คนเท่านั้น โดยตลอดเส้นทางจะมีป้ายหยุดรับ – ส่งผู้โดยสารทั้งหมด 14 ป้าย และมีจุดขึ้น – ลง เฉพาะที่ต้นทางและปลายทางเท่านั้น การก่อสร้างจะทำการยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร สูง 11 – 12 เมตร ลักษณะเป็นเสาเดี่ยว แนวเส้นทางแบ่งออกเป็น 2 ตอนดังนี้

- ตอนที่ 1 เริ่มจากบริเวณถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ก่อสร้างเป็นทางยกระดับวิ่งขนานไปตามแนวคลองภาษีเจริญด้านใต้ และสิ้นสุดที่แนวถนนโครงการ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – ถนนเพชรเกษม บริเวณใกล้เคียงถนนพัฒนาการ ระยะทาง 6.1 กิโลเมตร
- ตอนที่ 2 เริ่มจากแนวถนนโครงการ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน – ถนนเพชรเกษม ยกยกระดับตัดผ่านถนนสุขาภิบาล 1 ถนนพัฒนาการ คลองบางขุนเทียน ถนนวุฒากาศ ถนนรัชดาภิเษก ถนนตากสิน เลี้ยวเข้าสู่ถนนกรุงธนบุรี ไปสิ้นสุดที่บริเวณเชิงสะพานสารธร (ฝั่งธนบุรี) ระยะทาง 6.1 กิโลเมตร

- โครงการปรับปรุงและเชื่อมทางลัด ถนนซอยต่างๆในพื้นที่ศึกษา และใกล้เคียงโครงการที่สำคัญ ได้แก่ การก่อสร้างถนนพุทธมณฑลสาย 3 ทางด้านตะวันตกของถนนวงแหวนรอบนอก เชื่อมถนนบางกอกน้อยนครชัยศรี และถนนเพชรเกษม รวมถึงโครงการก่อสร้าง ถนนพุทธมณฑลสาย 1 ทางด้านตะวันออกของถนนวงแหวนรอบนอก เชื่อมถนนบางกอกน้อย - นครชัยศรี และถนนเพชรเกษม ซึ่งโครงการทั้งสอง จะทำให้โครงข่ายการคมนาคมสายหลักในย่าน มีความสมบูรณ์มากขึ้น และยังจะส่งผลให้พื้นที่ในแขวงบางแคเหนือ และบางหว้ามีการขยายตัวมากขึ้น

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ถนนเพชรเกษม - พุทธมณฑลสาย 1 – สุขาภิบาล 1 เป็นโครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกบริเวณจุดสำคัญที่เป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่ (บริเวณตลาดสด) ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการ

เดินทางบนถนนเพชรเกษม ซึ่งมีบทบาทเป็นถนนสายหลักระดับภูมิภาค (Regional Transportation) ให้ดีขึ้นด้วย

3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

- โครงการทางด่วนสายดาวคะนอง – บางขุนเทียน – สมุทรสาคร มีแนวเส้นทางอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ คือ แนวเส้นทางโครงการเริ่มจากปลายทางด่วนชั้นที่ 1 บริเวณดาวคะนอง โดยจะทำการก่อสร้างเป็นทางยกระดับไปตามแนวถนนพระราม 2 ผ่านเขตบางขุนเทียน ถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก) และสิ้นสุดที่จังหวัดสมุทรสาคร

นอกจากนี้ในอนาคต การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีโครงการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 4 ในเขตภาษีเจริญ และบางแค แนวเส้นทางดังกล่าวอยู่ในแนวทิศเหนือ – ใต้ ขนานกับแนวถนนวงแหวนรอบนอก เป็นเส้นทางเชื่อมพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร ในลักษณะวงรอบ โครงการนี้จะกระตุ้นการพัฒนาในเขตพื้นที่ย่านบางแค และบริเวณโดยรอบ

4) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

- โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ เนื่องจากที่ตั้งของสถานีขนส่งสายใต้ในปัจจุบัน ถนนบรมราชชนนี บริเวณตลิ่งชันเป็นทำเลที่ไม่เหมาะสม สำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยเส้นทางเดินรถที่เปิดให้บริการจะเป็นการทางเดินไปยังภาคใต้เป็นส่วนใหญ่ ถนนบรมราชชนนีเองก็ประสบปัญหาการจราจรค่อนข้างติดขัด ทำให้เกิดความไม่สะดวก ในการเดินทางไปยังสถานีของผู้โดยสาร กอปรกับขนาดพื้นที่ของสถานีค่อนข้างคับแคบ และกำลังใกล้จะหมดสัญญาเช่า (ปลายปี พ.ศ.2549) ทำให้ทางบริษัทขนส่ง จำกัด จึงได้มีแนวคิดที่จะก่อสร้างสถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ อยู่ในบริเวณโครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพฯ ด้านใต้ด้วย

สรุปนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

โครงการของรัฐที่มีผลต่อศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ย่านบางแคที่สำคัญ คือ โครงการรถไฟฟ้า และศูนย์คมนาคมตากสิน โครงการดังกล่าวจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของย่านบางแค เป็นประเภทพาณิชยกรรม และพักอาศัยหนาแน่นมากเพิ่มขึ้น ในบริเวณจุดขนส่งผู้โดยสาร และจะมีปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้น ราคาที่ดินจะสูงขึ้น

เมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้ว พบว่านโยบายและโครงการพัฒนาต่างๆ จะช่วยสนับสนุนให้พื้นที่ย่านบางแค มีศักยภาพในการพัฒนาที่สูงขึ้นไปกว่าเดิม โดยเฉพาะในด้านการเป็นแหล่งงาน และที่พักอาศัย เพื่อรองรับการขยายตัวของศูนย์กลางธุรกิจ (CBD.) ของฝั่งธนบุรีที่จะเกิดขึ้นใหม่

แผนที่ 5.2 แสดงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง



แผนที่ 5.4 แสดงแนวคิดในการวางผังเมืองรวมกรุงเทพฯ เรืองศูนย์ชุมชนชานเมือง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.5 แสดงแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร



5.4 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา

ในการระบุบทบาท และแสดงแนวโน้มการพัฒนาของย่านบางแค เพื่อนำมาเป็นกรอบการพิจารณาศักยภาพในอนาคตของพื้นที่ศึกษานั้น จำเป็นต้องวิเคราะห์ปัจจัย 4 ประการ ประกอบด้วยการวิเคราะห์ถึงข้อได้เปรียบหรือจุดแข็ง (Strength) ของพื้นที่ ขณะเดียวกันต้องศึกษาถึงจุดอ่อน (Weakness) หรือปัญหาที่เกิดขึ้น ศึกษาถึงโอกาส (Opportunity) และภาวะคุกคาม (Threat) ที่จะต้องคำนึงถึงเมื่อมีการกำหนดแผนพัฒนา เพื่อนำมาเป็นข้อสรุปบทบาทและแนวโน้มการพัฒนาของย่านบางแค สามารถสรุปถึงปัจจัยทั้ง 4 ประการได้ดังต่อไปนี้

5.4.1 จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ (Strength)

- ด้านทำเลที่ตั้ง ย่านบางแคมีทำเลที่ตั้งอยู่ในเขตต่อเมือง ศูนย์กลางของพื้นที่ฝั่งธนบุรี สามารถเชื่อมต่อกับชุมชนต่างๆ โดยรอบพื้นที่ได้แก่ ศูนย์ชุมชนชานเมืองตลิ่งชัน ศูนย์ชุมชนชานเมืองบางขุนเทียน ศูนย์ชุมชนบางบอน ศูนย์ชุมชนหนองแขม ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว เนื่องจากระยะทางที่ไม่ไกล ประหยัดค่าเดินทางและขนส่ง นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมต่อกับหัวเมืองในบริเวณทลใกล้เคียง จังหวัดนครปฐม และสมุทรสาคร ได้อย่างสะดวกอีกด้วย
- สภาพพื้นที่ย่านบางแค ยังมีพื้นที่สีเขียว พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่มีน้ำจำนวนมาก ให้อยู่ภายในย่าน มีสภาพแวดล้อมที่ดี พื้นที่ว่างจำนวนมาก และส่วนใหญ่เป็นที่ดินแปลงขนาดใหญ่ การพัฒนาทำได้ง่าย
- แรงดึงดูดจากกิจกรรมการค้าและบริการในพื้นที่ ภายในพื้นที่ย่านการค้าบางแค มีร้านค้า และห้างสรรพสินค้า จำนวนมาก รวมถึงเป็นแหล่งจ้างงานจำนวนมากให้แก่ เนื่องจากเป็นจุดดึงดูดให้ผู้ซื้อเข้ามาใช้บริการ อีกทั้ง
- ภายในพื้นที่ย่านบางแค มีคูคลองจำนวนมาก ซึ่งประกอบไปด้วย วิถีชีวิตริมน้ำ สภาพอาคารการค้าในยุคแรก ได้แก่ เรือนแถวไม้ ที่มีเสน่ห์ มีความน่าสนใจ สามารถนำมาพัฒนาเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้า และการท่องเที่ยว สร้างรายได้ให้แก่ชุมชน รวมถึงการอนุรักษ์ และการพักผ่อนหย่อนใจ
- ระบบการคมนาคมขนส่งที่มีหลากหลาย ทั้งทางบก และทางน้ำ รวมทั้งมีท่ารถโดยสารขนาดใหญ่
- ราคาเช่าที่ดินที่มีราคาถูกลง เนื่องจากมีพื้นที่เพื่อการค้าที่ปล่อยว่าง และพื้นที่ทิ้งร้างจำนวนมากทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคา ทำให้ค่าเช่าที่ดินถูกลง ซึ่งเป็นต้นทุนหลักในการพัฒนา

5.4.2 จุดอ่อน (Weakness)

- ด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน ส่วนใหญ่ครอบครองโดยเอกชน ทำให้การปรับปรุงพัฒนาต่างๆ จึงทำได้ยากกว่าที่ดินที่เป็นของรัฐ
 - สภาพอาคารเก่าแก่ที่มีคุณค่าถูกปล่อยปละละเลย ขาดการบำรุงรักษา และแนวทางอนุรักษ์ รวมถึง พื้นที่ที่ทิ้งร้าง ว่างเปล่า อาคารที่ชำรุดทรุดโทรม จำนวนมากไม่สามารถใช้งานได้ ทำให้เกิดภูมิทัศน์เมืองที่ไม่สวยงาม ไม่สามารถสร้างแรงดึงดูดให้ผู้คนมาใช้บริการได้
 - สภาพการจราจรติดขัด เนื่องจากการกระจุกตัว และซ้อนทับของกิจกรรม บริเวณตลาดสด ที่มักจ่อตรอกบริเวณริมถนน ส่งผลต่อปริมาณความเร็วของถนนสายประธาน และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย รวมถึงถนนสายรอง มีขนาดไม่เพียงพอกับบทบาทหน้าที่ ขาดเส้นทางลัด หรือ ซอยเป็นซอยตัน ไม่สามารถช่วยกระจายปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักได้
 - กิจกรรมการค้าในลักษณะที่มีการดึงดูด (ATTRACTION TRADE) ที่สามารถดึงดูดลูกค้ามาจากที่ที่ห่างไกล ยังขาดความโดดเด่นและความชัดเจน มีเพียงกิจกรรมการค้าส่งพืชผลเกษตรกรรม และกิจกรรมตลาดสด
 - ไม่มีพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ ทั้งสวนสาธารณะ สนามกีฬา สวนหย่อม ศูนย์กีฬา สนามเด็กเล่น ทำให้ต้องไปใช้บริการในพื้นที่อื่นๆ เช่น พุทธมณฑล

5.4.3 โอกาสของย่านบางแค (Opportunity)

- โครงการศูนย์คมนาคมตากสิน ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจ CBD. แห่งใหม่ของฝั่งธนบุรี ประกอบด้วย พื้นที่พาณิชย์กรรม พื้นที่สถาบันราชการ และพื้นที่อยู่อาศัย จะเป็นแม่เหล็กดึงดูดให้กิจกรรมต่างๆ หลั่งไหลเข้ามาสู่พื้นที่โครงการ ซึ่งมีเขตติดต่อกับพื้นที่ย่านบางแค ทำให้ได้รับผลประโยชน์ได้ไปด้วย เกิดการขยายตัวในด้านการลงทุน การจ้างงาน และแหล่งที่พักอาศัย
 - โครงการรถไฟฟ้า ที่สามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางต่างๆ ได้อย่างสะดวก รวมทั้งสามารถเป็นจุดรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการคมนาคม จากชานเมืองและปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนครปฐม และสมุทรสาคร
 - โครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมโยงกับ ถนนสายหลัก ถนนกาญจนาภิเษก ถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และกว้างไกล ไปได้ทั่วถึง
 - กฎหมายผังเมือง ที่กำหนดให้พื้นที่โดยรอบด้านเหนือ และด้านใต้ เป็นพื้นที่อนุรักษ์ เพื่อการเกษตรกรรม ส่งผลให้พื้นที่โดยรอบย่านบางแค มีสภาพแวดล้อมที่ดี

5.4.4 ภาวะคุกคาม (Treat)

- จากการขยายเส้นทางการเดินทางที่มุ่งสู่ภาคใต้ โดยการตัดถนน ได้แก่ ถนนปิ่นเกล้านครชัยศรี ถนนพระราม 2 ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมการค้าบริเวณย่านที่สำคัญ คือ ย่านปิ่นเกล้า และย่านพระราม 2 ประกอบกับกิจกรรมการค้าในย่านต่างๆโดยรอบ มีการขยายตัว เกิดเป็นย่านการค้าใหม่ๆ ขึ้น เช่น ย่านสายสอง ย่านหนองแขม ซึ่งมีผลทำให้กิจกรรมการค้าของย่านบางแคลลดบทบาทลง

- การขยายตัวของศูนย์การค้า และห้างค้าปลีกจำนวนมาก ทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากความสะดวกสบาย มีสินค้าให้เลือกมากมาย และราคาถูกลงกว่า

จากการวิเคราะห์ปัจจัยทั้ง 4 ด้าน (SWOT Analysis) ทำให้สามารถระบุได้ถึงศักยภาพของพื้นที่ในด้านต่างๆ ดังนี้

(1) ศักยภาพทางด้านกายภาพ

- ความเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งย่อย และความสะดวกในการเข้าถึง เนื่องจากทำเลที่ตั้งที่อยู่ในบริเวณทางแยก จุดตัดของถนนสายสำคัญ ทำให้บริเวณนี้เป็นจุดที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการเดินทาง หรือพาหนะ เกิดขึ้น ได้แก่ บริเวณแยกต่างระดับวงแหวนกาญจนาภิเษก แยกบางแค-สุขาภิบาล 1 แยกพุทธมณฑลสาย 1 ทำให้ในพื้นที่ที่มีบริการรถโดยสารจำนวนมาก สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีหลากหลายทางเลือก ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารท้องถิ่น รถตู้โดยสาร รวมไปถึงรถโดยสารต่างจังหวัดโดยรอบ ได้แก่ จังหวัดราชบุรี นครปฐม และกาญจนบุรี นอกจากนี้ยังสามารถเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการเดินทาง จากทางบกไปเป็นทางน้ำได้ และในอนาคตสามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ยิ่งทำให้การเดินทางในพื้นที่มีความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัวมากขึ้น

- มีพื้นที่ว่างเหลืออยู่มาก สภาพแวดล้อม และทัศนียภาพที่สวยงาม และราคาเช่าที่ดินที่ไม่แพง

(2) ศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ

- เป็นย่านที่มีกิจกรรมการค้า และบริการขนาดใหญ่ มีสินค้าหลากหลายชนิดให้บริการ รวมทั้งมีระดับ และรูปแบบของสินค้าที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ซื้อสามารถเปรียบเทียบสินค้าในพื้นที่เดียวกันได้ง่ายและยังได้สินค้าที่มีราคาถูกลงตรงกับความต้องการของผู้ซื้อ โดยมีสินค้าที่โดดเด่น คือ การค้าส่งพืชผลเกษตรกรรม การบริการยานยนต์

- ด้านการค้าตลาดสด ตลาดบางแค เป็นย่านการค้าเก่า ที่มีการค้าขายมาเป็นเวลายาวนาน โดยเฉพาะบริเวณตลาดสดที่ประชาชนมีความคุ้นเคย มาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง จนได้รับความไว้วางใจจากผู้ซื้อ ในด้านผู้ขาย จากอดีต ที่เคยเป็นตลาดท่าเกษตรที่มีการขนส่งพืชผลการเกษตรมาทางเรือ ปัจจุบันย่านบางแคยังคงได้รับความนิยมจากผู้ขายโดยมีการขนส่งสินค้ามาจากชานเมือง และจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ จังหวัดราชบุรี นครปฐม เพชรบุรี โดยได้เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาเป็นทางบก ตามแนวถนนเพชรเกษม และถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก

(3) ศักยภาพทางด้านสังคม

- ย่านบางแคมีประชากรในพื้นที่จำนวนมาก จำเป็นต้องมีการจับจ่ายสินค้าโดยเฉพาะสินค้าในชีวิตประจำวัน จึงมีกำลังซื้อจำนวนมาก รวมถึงแรงงานในสถานประกอบการจำนวนมาก ทั้งจากในพื้นที่และบริเวณโดยรอบที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรม มาช่วยเพิ่มกำลังซื้อในพื้นที่ นอกจากนี้ นอกจากนี้ในอนาคตที่มีโครงการศูนย์คมนาคมตากสิน ทำให้เกิดการหลั่งไหลของแรงงานจำนวนมาก ส่งผลต่อการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัย และพื้นที่พาณิชยกรรม

- ย่านบางแค มีรูปแบบการค้าริมน้ำเดิมซึ่งเป็นวัฒนธรรม และวิถีชีวิตของชาวฝั่งธนบุรี ที่ควรได้รับการอนุรักษ์ และส่งเสริม

- มีการรวมกลุ่มทางด้านสังคม เพื่อสนับสนุนและช่วยเหลือกันทางการค้า ได้แก่ สมาคมมิตรภาพบางแค ซึ่งเกิดจากการรวมกลุ่มของพ่อค้าชาวจีนในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีชมรมพ่อค้า แม่ค้าตลาดบางแค ทำให้การพัฒนา ปรับปรุงพื้นที่ทำได้ง่าย ถ้าได้มีการตกลงทำความเข้าใจ

5.5 แนวโน้มของย่านบางแค

5.5.1 แนวโน้มทางด้านกายภาพ

ในปัจจุบันย่านประสบกับปัญหาต่างๆเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะปัญหาการจราจรและปัญหาความแออัดอู้นวายที่ยิ่งนับวันก็จะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น จึงอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้ามาที่ย่านและความสะดวกในการเลือกซื้อสินค้า ซึ่งจะทำให้ผู้ซื้อเกิดความเบื่อหน่ายและเข้ามาที่ย่านน้อยลงจนกระทั่งย่านซบเซาลงไป ประกอบกับย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ผู้ซื้อ จึงทำให้ความต้องการเข้ามาใช้บริการภายในย่านการค้าบางแคยิ่งลดน้อยลง

หากปล่อยให้ไปไปตามยถากรรม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไข สภาพแวดล้อมทางกายภาพก็จะยิ่งเสื่อมโทรมลง เนื่องมาจากผู้ค้าต้องปิดกิจการลง และเกิดพื้นที่ทิ้งร้าง เสื่อมโทรมเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้คาดว่าในอนาคตหลังจากที่มีโครงการรถไฟฟ้า และศูนย์คมนาคมตากสิน

จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยกระตุ้นให้ย่านบางแค เกิดความคึกคัก ขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากศักยภาพที่ได้เปรียบของย่าน จะส่งผลให้ย่านบางแค เปลี่ยนไปเป็นศูนย์คมนาคมย่อย เนื่องมาจากการเดินทางที่สะดวกในการเข้า-ออกเมือง ประกอบกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ในอนาคตที่จะขยายตัวเพื่อรองรับโครงการดังกล่าว โดยมีแนวโน้มจะเป็นในลักษณะอาคารสูง เพื่อความคุ้มค่าในการลงทุน

5.5.2 แนวโน้มทางด้านเศรษฐกิจ

ด้านการค้าในพื้นที่ การขาดความโดดเด่น ชัดเจน ของกิจกรรมการค้า อาจทำให้ย่านการค้าบางแค สูญเสีย บทบาทศูนย์กลางพาณิชยกรรมชานเมืองไป เนื่องจากมีศูนย์กลางพาณิชยกรรมชานเมืองอีกหลายแห่งที่มีบทบาท และได้รับความนิยมมากกว่า เช่น ย่านบางบอน ย่านหนองแขม ย่านพุทธมณฑลสาย 2 ย่านพระราม 2 ย่านปิ่นเกล้า ในปัจจุบันการค้าและบริการที่ยังคงสำคัญในพื้นที่ ได้แก่ ตลาดท่าเกษตร คำปลีก-คำส่งสินค้าพืชผลเกษตรกรรม ผัสดิบบุรี แต่ตลาดดังกล่าวก็ประสบปัญหาด้าน สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม การเข้าถึงที่ทำได้ลำบาก จึงทำให้บทบาทการค้าในอนาคตของย่านบางแคค่อนข้างเลื่อมลง อย่างไรก็ตามแนวโน้มในอนาคตภายหลังจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้า และศูนย์คมนาคมตากสิน จะส่งผลให้ย่านบางแคเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของศูนย์กลางธุรกิจของผัสดิบบุรี

5.5.3 แนวโน้มทางด้านสังคม

จากการคาดการณ์ประชากรและการสำรวจคาดว่าในอนาคตย่านบางแค จะมีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจะย้ายเข้าของแรงงาน ที่ต้องการความสะดวกในการเดินทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ราคาค่าครองชีพที่ต่ำ รวมถึงสภาพแวดล้อมของชานเมืองผัสดิบบุรีที่ยังพอมีอากาศบริสุทธิ์ ยังเป็นส่วนช่วยสนับสนุนให้ผู้คนเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น โดยจะเป็นประชากรในวัยทำงานส่วนใหญ่ และเป็นแรงงานต่างจังหวัดหรือต่างด้าว ทำให้ขาดความรัก และผูกพันกับพื้นที่ย่านชุมชน จึงขาดการร่วมมือในการพัฒนา

5.6 สรุปศักยภาพ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง

ในการวิเคราะห์ถึงศักยภาพในการพัฒนาของย่านบางแค ทำให้สามารถระบุได้ว่า ย่านบางแค เป็นย่านที่มีศักยภาพในการพัฒนาทุกๆ ด้านทั้งเป็น ศูนย์กลางคมนาคมขนส่งย่อย เป็นแหล่งจ้างงาน มีแรงงานจำนวนมาก มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย โดยเฉพาะสินค้าประเภทอาหารสด และการบริการยานยนต์ นอกจากนี้ยังมีเรือนแถวริมน้ำ ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าที่มีเสน่ห์ ประกอบด้วยวิถีชีวิตริมน้ำ สภาพแวดล้อมที่สวยงาม และรูปแบบสถาปัตยกรรมที่ควรอนุรักษ์ไว้

จากลักษณะเฉพาะของย่านบางแคที่มีความเหมาะสมในการประกอบกิจการการค้าและบริการ ทำให้ย่านบางแคมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเป็นไปในลักษณะซ้ำๆ และต่อเนื่อง เมื่อพิจารณาประกอบกับปัญหาต่างๆ ที่พบภายในย่าน กลับพบว่าปัญหาต่างๆ มีจำนวนมากขึ้น และรุนแรงขึ้น ทั้งปัญหาทางด้านกายภาพ ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ และปัญหาทางด้านสังคม ซึ่งปัญหาต่างๆ เหล่านี้ได้ส่งผลกระทบต่อปัจจัยที่มีความสำคัญต่อบทบาททางการค้าของย่าน ทำให้ย่านมีแนวโน้มที่จะเสื่อมถอยลง ในเกือบทุกกลุ่มกิจการการค้าและบริการ ทั้งนี้รวมถึง การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรการบริโภค และการขยายตัวของเมือง ซึ่งหากยังไม่มีการส่งเสริม และสนับสนุน อาจส่งผลให้ย่านบางแคตายลงในที่สุด โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของภาครัฐ หรือ โครงการรถไฟฟ้า อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยให้ย่านการค้าบางแค กลับมามีชีวิตชีวา อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้จึงควรมีการวางแผนกำหนดแนวทางพัฒนา ควบคู่กันไปด้วย เพื่อกำหนดแนวทางในการ พัฒนาพื้นที่ รองรับการพัฒนาให้เป็นไปอย่างเหมาะสม รวมถึงสามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น ได้ ดังนั้นในบทที่ 6 จึงได้เสนอแนวทางการพัฒนาย่านในด้านต่างๆ เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาย่านให้สามารถคงอยู่ได้ต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 6

กรอบแนวทางการพัฒนาพื้นที่

บทนี้กล่าวถึงแนวทางการวางแผนพัฒนา แก้ปัญหา ปรับปรุงและฟื้นฟูบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยมีการกำหนดนโยบาย บทบาท วัตถุประสงค์ และเป้าหมาย เพื่อเป็นแนวทางชี้แนะในการวางแผนคิดของการวางผัง ซึ่งจะมีการสร้างทางเลือกจากแนวคิดที่หลากหลาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่อย่างแท้จริง

6.1 บทบาทของพื้นที่ศึกษา

ในการกำหนดบทบาทของพื้นที่ ซึ่งจะเป็นกรอบในการพัฒนาพื้นที่ และโครงการต่างๆ นั้นมาจากการวิเคราะห์แนวโน้มกิจกรรมการค้าและบริการที่มีความเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ และทัศนคติของผู้ที่ใช้บริการพื้นที่ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพ และเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดรายได้ โดยจำเป็นจะต้องคำนึงถึงแนวนโยบายหลักของแผนและโครงการในระดับมหภาคเป็นสำคัญ จากแนวนโยบายของผังเมืองกรุงเทพมหานคร แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่ได้นำเสนอแล้วในบทที่ 5 จะเห็นได้ว่าพื้นที่บริเวณย่านบางแค เป็นจุดผ่านเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าข้ามนคร จึงทำให้ มีการพัฒนาที่ชุมชนบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าให้เกิดเป็นแหล่งธุรกิจการค้า อันจะเป็นผลของการเป็นแหล่งงานและแหล่งที่พักอาศัยตามมาด้วย รวมถึงเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของผังธนบุรี CBD (ศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านใต้ Bangkok Southern Transport Center หรือ BSTC) จึงทำให้พื้นที่นี้เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ และกลายเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญ

การที่ย่านบางแค เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านที่ตั้งในการเป็นพื้นที่เปิดรับของเส้นทางการคมนาคมหลายประเภท ได้แก่ ระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ ระบบคมนาคมทางบกและยังมีระบบคมนาคมทางน้ำ ทำให้สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้อย่างสะดวกสบาย จึงมีแรงดึงดูดให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ ย่านบางแคยังเป็นย่านพาณิชยกรรมเก่าแก่ที่มีมาแต่ดั้งเดิม มีการประกอบกิจการค้าขาย เป็นพื้นฐานในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ อีกทั้งยังมีการประกอบกิจการประเภทอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่ และเล็กอีกหลายแห่ง อาจกล่าวได้ว่าบริเวณนี้มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เนื่องจากการ

เป็นศูนย์รวมของแหล่งงานที่สำคัญหลายประเภท จึงพิจารณาให้พื้นที่ย่านบางแคมีบทบาทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

บทบาทหลัก

“เป็นศูนย์กลางคมนาคมชานเมืองต่อเนื่องกับศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ (BSTC) และย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของพื้นที่ฝั่งธนบุรี”

เป็นพื้นที่ที่สามารถให้บริการทางด้านการเดินทางของฝั่งธนบุรีต่อเนื่องพื้นที่ปริมณฑล หากเกิดโครงการศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ (BSTC) ที่บริเวณตากสิน ย่านบางแค จะทำหน้าที่เป็นจุดเปลี่ยนของการเดินทางประเภทต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟฟ้า ยกกระดานและใต้ดิน รวมทั้งเรือขนส่งสินค้า เรือโดยสารแม่น้ำเจ้าพระยา และลำคลองต่าง ๆ ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เชื่อมโยงของการเดินทางอย่างเป็นระบบ สนับสนุนกิจกรรมการค้าทั้งที่มีอยู่เดิมและที่จะมีการลงทุนใหม่ ซึ่งสามารถก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ให้แก่คนในพื้นที่ ดังนั้นจะช่วยให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งในระดับจุลภาค และมีผลดีต่อระดับมหภาคอีกด้วย

บทบาทรอง

“เป็นแหล่งงานและแหล่งที่พักอาศัยที่มีคุณภาพรองรับในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง”

การที่ย่านบางแค มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจดีขึ้น ย่อมหมายถึงการเกิดแหล่งงาน และแหล่งที่พักอาศัยติดตามมา ส่งเสริมให้เกิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและย่านที่พักอาศัย เพื่อลดการสูญเสียทรัพยากรจากการเดินทาง เนื่องจากบริเวณนี้จะกลายเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น และประชากรส่วนใหญ่จะมีรายได้เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดรายได้เข้าสู่พื้นที่มากขึ้น โดยมุ่งเน้นพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก

ในการกำหนดกิจกรรมการค้า และบริการที่มีความเหมาะสม ต่อศักยภาพในการพัฒนา และบทบาทของพื้นที่ ได้กำหนดทางเลือกของกิจกรรมในการพัฒนาดังต่อไปนี้

กิจกรรมทางเลือกที่ 1 ศูนย์กลางพาณิชยกรรมด้านค้าส่ง ค้าปลีก พืชผลเกษตรกรรมในพื้นที่ฝั่งธนบุรี พิจารณาจากศักยภาพความเป็นศูนย์กลางติดต่อกับแหล่งผลิต และผู้บริโภค เนื่องจากมีความสะดวกในการเดินทางติดต่อ จากแหล่งผลิต คือพื้นที่ จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดราชบุรี และจังหวัดเพชรบุรี รวมถึงการเข้าถึงของผู้ซื้อที่สามารถทำได้อย่างสะดวกจากทุกจุดด้วยท่าเลที่ตั้งอยู่กึ่งกลางฝั่งธนบุรี ประกอบกับ ปัจจุบันย่านบางแคมีกิจกรรมการค้าประเภทนี้โดดเด่น และชัดเจนอยู่แล้ว

ผลกระทบจากกิจกรรมการค้าส่งพืชผลเกษตรกรรม เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องมากมาย สามารถสร้างงาน และรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ โดยกลุ่มที่มีผลเกี่ยวเนื่อง ได้แก่ กลุ่มผู้ค้าปลีกในตลาดสด แผงลอยริมถนน ผู้ค้ารถเร่ตามหมู่บ้าน กลุ่มรถเข็นรับจ้าง กลุ่มรับจ้างตั้งแผง เกือบแผง ขณะเดียวกัน กิจกรรมดังกล่าว ส่งผลกระทบในด้านลบกับพื้นที่ย่าน ได้แก่ ขยะ น้ำเสีย กลิ่นเหม็น ปัญหาราจรจร โดยปัญหาส่วนใหญ่สามารถแก้ไขได้ถ้ามีการบริหารจัดการที่ดี

กิจกรรมทางเลือกที่ 2 ศูนย์กลางบริการเครื่องยนตรองรับฝั่งธนบุรี (เชียงใหม่) เป็นกิจกรรมที่มีลักษณะให้บริการเครื่องยนต์ และอะไหล่ยนต์ มีบทบาทให้บริการในระดับพื้นที่ฝั่งธนบุรี ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์ที่เป็นเหมือนปัจจัยที่ห้า ทุกครัวเรือนต้องมี จึงเป็นธุรกิจที่มีความมั่นคง และเติบโตอย่างรวดเร็ว กิจกรรมประเภทนี้ส่งผลกระทบในทางลบ คือด้านมลพิษ จากควัน เสียง และสารเคมี น้ำมัน รวมถึงปัญหาที่จอดรถ กิจกรรมลักษณะนี้จำเป็นต้องมีพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ แต่ในปัจจุบันส่วนใหญ่จะนำรถมาจอดบริเวณทางเดินเท้า ในการดำเนินการแก้ไขป้องกันปัญหาต่างๆทำได้ลำบาก

กิจกรรมทางเลือกที่ 3 รื้อฟื้นตลาดน้ำ และส่งเสริมเป็นสถานที่ท่องเที่ยว

เป็นกิจกรรมปรับปรุงพื้นที่ริมน้ำ รื้อฟื้นกิจกรรมตลาดน้ำ และส่งเสริมให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว เนื่องจากศักยภาพของพื้นที่ที่มีคูคลองมากมาย สภาพบ้านเรือน ร้านค้า ห้องแถวไม้ริมคลองยังมีสภาพที่สวยงาม และวิถีชีวิตของชาวสวนริมน้ำ ที่มีเสน่ห์ยังคงพบเห็นได้ในย่านบางแค รวมถึงสวนกล้วยไม้ สินค้าที่มีชื่อเสียงของเขตบางแค ในการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำ สามารถทำได้โดยเชื่อมโยงกับเส้นทางการท่องเที่ยวทางน้ำที่มีในปัจจุบัน คือ คลองบางจาก โดยกิจกรรมดังกล่าวยังช่วยทำให้เกิดการพัฒนาในด้าน เศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องตามมา ได้แก่ กิจกรรมขายของที่ระลึก การจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม การนำเที่ยว การขนส่ง การอนุรักษ์ นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจที่มีสภาพแวดล้อมที่สวยงามให้แก่ย่านอีกด้วย ซึ่งในการดำเนินการต้องได้รับความร่วมมือจากชุมชน เพื่อกำหนดมาตรการต่างๆ ร่วมกัน เพื่อความเป็นระเบียบ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันมีการรื้อฟื้นพื้นที่ริมน้ำ และขาดการช่วยกันดูแลรักษาความสะอาดของน้ำในคลอง

กิจกรรมทางเลือกที่ 4 ศูนย์บริการด้านคอมพิวเตอร์ ไอที เป็นกิจกรรมเพื่อรองรับพื้นที่ฝั่งธนบุรี เนื่องจากปัจจุบันธุรกิจทางด้าน ไอที เริ่มมีบทบาทอย่างมากในชีวิตประจำวัน กิจกรรมดังกล่าวในปัจจุบัน มีศูนย์บริการขนาดใหญ่ในพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ (ห้างพันธุ์ทิพย์) ส่วนในพื้นที่ฝั่งธนบุรียังไม่มีย่านใดที่มีบทบาทชัดเจน เท่ากับพื้นที่ย่านบางแค เนื่องจากมีศูนย์การค้าที่ให้บริการเฉพาะกิจกรรม

ประเภทนี้อยู่ถึง 3 พื้นที่ คือ ห้างเดอะมอลล์ ห้างไอที แกรนด์ และห้างฟิวเจอร์ปาร์ค กิจกรรมประเภทนี้ไม่ค่อยส่งผลกระทบต่อพื้นที่ เป็นเพียงการบริการที่มีให้ครบ ไม่ต้องเดินทางไปไกล

จากผลสำรวจแบบสอบถามถึงแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ จากกลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อ และผู้ขาย จำนวน 400 ตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 37 เห็นด้วยกับการรื้อฟื้นตลาดน้ำ และส่งเสริมเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ รองลงมาได้แก่ ตลาดค้าส่งพืชผลเกษตรกรรม ร้อยละ 26.25 และศูนย์กลางบริการเครื่องยนตรองรับพื้นที่ฝั่งธนบุรี ร้อยละ 21

ตารางที่ 6.1 แสดงทัศนคติของผู้ใช้พื้นที่ต่อบทบาทและรูปแบบกิจกรรม

แนวโน้มการพัฒนา	กลุ่มผู้ซื้อ	กลุ่มผู้ขาย	รวม	ร้อยละ
	จำนวน	จำนวน		
1. ตลาดค้าส่งพืชผลเกษตรกรรมรองรับฝั่งธนบุรี	37	68	105	26.25
2. ศูนย์กลางบริการเครื่องยนตรองรับฝั่งธนบุรี	27	57	84	21
3. รื้อฟื้นตลาดน้ำ และส่งเสริมเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ	99	49	148	37
4. ศูนย์บริการ คอมพิวเตอร์ ไอที	37	26	63	15.75

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากการวิเคราะห์ ประกอบกับผลจากการเก็บแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ จึงสามารถระบุกิจกรรมการค้า และบริการที่มีความเหมาะสมในการนำมาเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ ย่านการค้าบางแค โดยกิจกรรมที่มีความเหมาะสม ได้แก่ กิจกรรม ที่ 1 ศูนย์กลางค้าส่งพืชผลเกษตรกรรมฝั่งธนบุรี และ กิจกรรมที่ 3 รื้อฟื้นตลาดน้ำเดิม ส่งเสริมให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวสามารถสร้างการจ้างงาน และมีกิจกรรมที่ต่อเนื่อง เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

6.2 เป้าหมาย และแนวคิดในการวางแผนพัฒนา

6.2.1 เป้าหมายของการพัฒนาย่าน

ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาย่านการค้าบางแค ได้กำหนดเป้าหมายของการพัฒนาออกเป็น 2 ด้าน คือด้านกายภาพ และด้านเศรษฐกิจและสังคม

เป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม

พื้นที่ศึกษาย่านบางแค เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพ มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ส่งผลให้เกิดการขยายตัวสูง โดยเฉพาะด้านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้า และศูนย์คมนาคมตากสิน สภาพดังกล่าวส่งผลต่อการเสริมศักยภาพในการพัฒนาและการเติบโตของพื้นที่ในด้านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของเมือง

เป้าหมายการพัฒนาด้านกายภาพ ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านการค้าบางแค ได้แก่ การสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่เหมาะสมกับการอยู่อาศัย และตอบสนองต่อความต้องการด้านเศรษฐกิจและสังคมในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้การควบคุมและสนับสนุนการพัฒนาให้เป็นไปอย่างมีระบบ โดยวิธีการจัดระเบียบการใช้ที่ดิน และการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

6.2.2 แนวคิดในการวางแผนพัฒนาพื้นที่

แนวความคิดในการวางแผน เป็นแนวคิดที่สอดคล้องกับการวางผังเมืองรวม เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปในทิศทางเดียวกับการพัฒนากรุงเทพมหานคร เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค และรูปแบบการเจริญเติบโตทางกายภาพของเมืองในอนาคต จากนโยบายผังเมืองใหม่ที่กำหนดให้พื้นที่ศึกษาที่คาบเกี่ยวระหว่างเขตบางแค และเขตภาษีเจริญ ในการกำหนดแนวคิดในการพัฒนาย่านบางแค จึงมีแนวคิดในด้านการเป็นแหล่งจ้างงานใหม่และที่อยู่อาศัยเนื่องจากศูนย์คมนาคมตากสิน รวมกับการอนุรักษ์พื้นที่เกษตรกรรมและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งนี้แนวความคิดในการวางแผนพัฒนามีดังนี้

1. จัดระเบียบการใช้ที่ดินให้รองรับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
2. ส่งเสริมพื้นที่ให้เกิดแหล่งงานและที่พักอาศัยที่สมดุล ควบคุมพื้นที่อุตสาหกรรม ปรับปรุงความคล่องตัวในการเดินทางโดยอาศัยศักยภาพในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน เพื่อให้เป็นชุมชนที่กระชับ (Compact City)
3. ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ ให้มีความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายระหว่างระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ
4. ส่งเสริมปรับปรุงสภาพแวดล้อมของเมือง พัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทำงานและผู้อยู่อาศัย

เมื่อพิจารณาจากแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ ร่วมกับศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ จะพบว่าพื้นที่แต่ละบริเวณมีศักยภาพและแนวโน้มที่จะถูกพัฒนาในอนาคตในระดับที่แตกต่างกัน ดังนี้

ประเภทที่ 1 มีแนวโน้มเป็นพื้นที่พัฒนาใหม่ ได้แก่ พื้นที่ว่างเปล่า ซึ่งเป็นพื้นที่สวนเดิม อยู่ตอนในของพื้นที่ ปัจจุบันเป็นพื้นที่สวน รกร้างเสื่อมสภาพ เป็นพื้นที่ตาบอด ทางเข้า-ออก ไม่สะดวก เหมาะอย่างยิ่งสำหรับแผนพัฒนาใหม่ๆ ขณะเดียวกันยังมีต้นไม้เดิมที่น่าเก็บรักษาไว้ อีกทั้งยังมีศักยภาพในการเป็นพื้นที่รีมน้ำ มีสภาพบ้านเรือนริมน้ำที่สวยงาม อีกทั้งยังเป็นย่านการค้าริมน้ำเดิม จึงเสนอแนะให้เป็นพื้นที่เพื่อ การพักผ่อนหย่อนใจ สวนสาธารณะ และบริการทางการท่องเที่ยวทางน้ำ นอกจากนี้ยังรวมถึงพื้นที่บริการ ได้แก่ ศูนย์แสดงสินค้า ศูนย์ประชุม จุดชมวิว และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เพื่อให้บริการแก่ย่านบางแคและชุมชนโดยรอบ

ประเภทที่ 2 เป็นพื้นที่พัฒนาต่อเนื่อง ได้แก่ พื้นที่ที่มีการพัฒนาอยู่แล้ว และยังคงมีแนวโน้มที่จะพัฒนาเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ พื้นที่ริมถนนเพชรเกษม ถนนสุขาภิบาล 1 ถนนพุทธมณฑลสาย 1 และถนนกาญจนาภิเษก ปัจจุบันเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม และพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง เนื่องจากบริเวณนี้มีถนนที่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก ทำให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่พัฒนาในรูปแบบผสมผสาน จึงเสนอแนะให้ในอนาคตเป็นพื้นที่ธุรกิจหลัก รวมทั้งเป็นพื้นที่ผสมผสาน (พาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง) โดยแบ่งย่อยได้ดังนี้

พื้นที่เพื่อธุรกิจสำนักงาน อยู่ในพื้นที่ตอนใน เนื่องจากเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับศูนย์คมนาคมตากสิน อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า มีความสะดวกในการเดินทางติดต่อ และเป็นย่านสถานที่ราชการหลายแห่ง เช่น สำนักงานเขตภาษีเจริญ ไปรษณีย์ สถานีตำรวจ สถานีกาชาด สำนักงานประกันสังคม สำนักงานสรรพากรพื้นที่ เป็นต้น

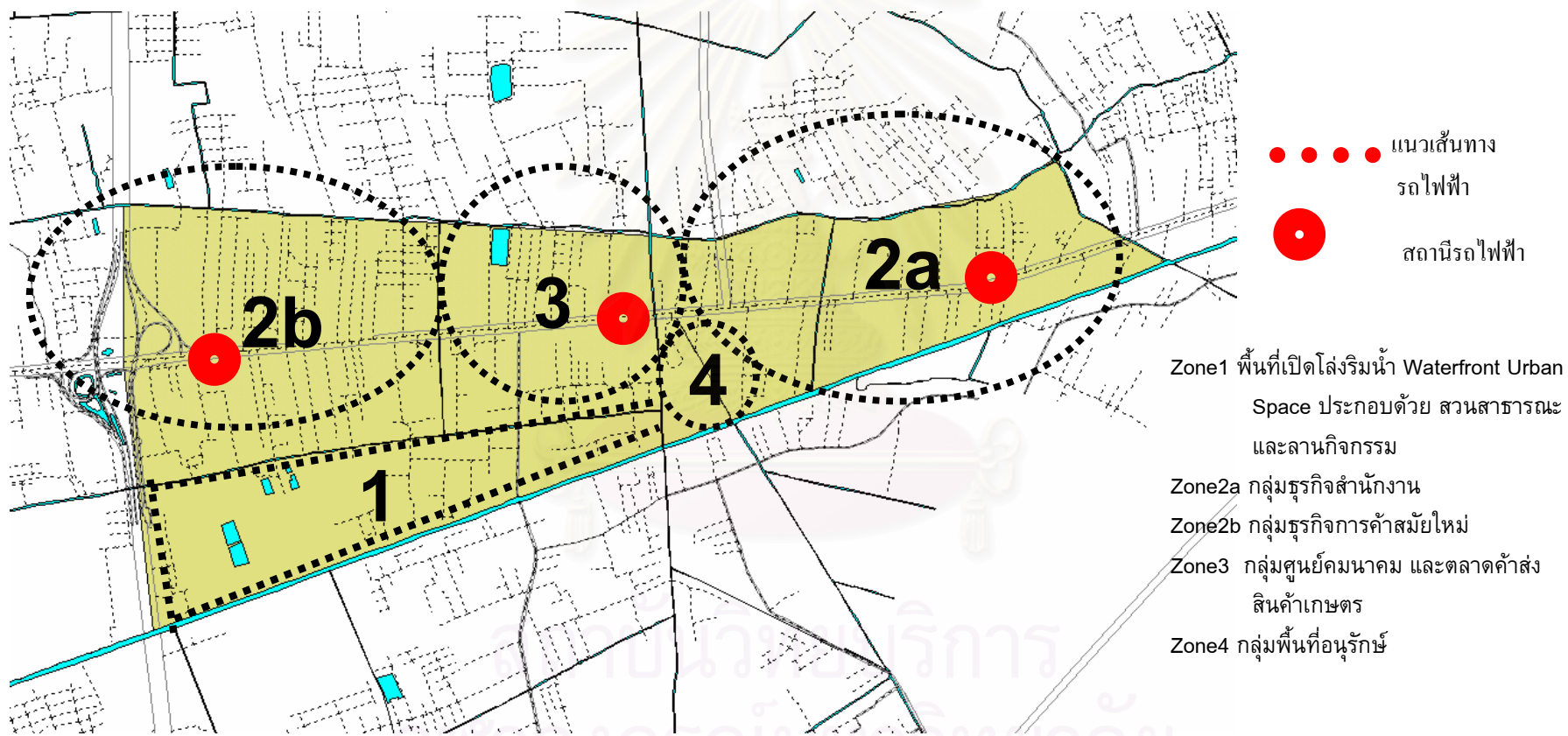
พื้นที่เพื่อธุรกิจการค้าสมัยใหม่ (Modern Trade) อยู่บริเวณตอนนอกของพื้นที่ เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟฟ้า และอยู่บริเวณจุดตัดของถนนสายหลักขนาดใหญ่ คือ ถนนเพชรเกษม และถนนกาญจนาภิเษก จึงมีความสะดวกในการเข้าถึงสูง รวมถึงพื้นที่ส่วนใหญ่มีขนาดใหญ่และส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่ว่าง ส่วนการกำหนดให้อยู่บริเวณตอนนอกของพื้นที่ เพื่อลดปัญหาและผลกระทบเนื่องจากการจราจรไม่ให้เข้าไปคับคั่งในพื้นที่

ประเภทที่ 3 พื้นที่เสื่อมการพัฒนา ได้แก่ พื้นที่ที่ลดการใช้งานลง หรือไม่มีการใช้งาน ได้แก่ บริเวณศูนย์การค้าองค์วิศิษฐ์ และบ่อหลา มีสภาพทรุดโทรม ทิ้งร้าง รวมถึงพื้นที่ย่านตลาดสด ที่มีการซ้อนทับของกิจกรรม ระหว่างกิจกรรมการค้าและสถานีนขนส่ง เนื่องจากที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของพื้นที่ มีจุดตัดของเส้นทางคมนาคมทั้งทางน้ำ ทางถนน และระบบราง มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงสุด จึงเสนอแนะให้ปรับปรุงสภาพการสัญจรในพื้นที่ให้มีความสะดวก และจัดตั้งจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม (Intermodal Modes) แบ่งแยกกิจกรรมออกจากกันให้ชัดเจน จัดตั้งตลาดค้าส่งสินค้าเกษตรอย่างเต็มรูปแบบ

ประเภทที่ 4 พื้นที่เดิมที่เก็บรักษาไว้ และปรับปรุงให้ดีขึ้น ได้แก่ วัดนิมมานรดี โรงเรียน และบ้านพักคนชราบางแค สภาพอาคารส่วนใหญ่ยังมีสภาพที่ดี จึงควรเก็บรักษาไว้ รวมถึงการปรับปรุง และพัฒนาให้สวยงาม โดยเฉพาะพื้นที่บ้านพักคนชรา และวัดนิมมานรดีที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวได้อย่างดี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 6.1 แสดงแนวความคิดเบื้องต้นในการกำหนดกิจกรรม Zoning Activities



6.2.3 แนวทางการแก้ปัญหา

- แนวทางการแก้ปัญหาด้านการจราจร

เพื่อลดความแออัดของปริมาณรถบนถนนเพชรเกษม ถนนสายหลักที่ ต้องการความคล่องตัว จึงควรเพิ่มประสิทธิภาพของถนนเพชรเกษม โดยการก่อสร้างสะพานลอยข้าม แยกบริเวณตลาดสด ตั้งแต่ แยกพุทธมณฑลสาย1 - สุขาภิบาล1 ซึ่งเป็นจุดที่มีการค้ำหนาแน่น มีการ จอดรถรับส่งสินค้า รวมทั้งปรับปรุงถนนสายรอง สายย่อย ที่เป็นทางตัน เพื่อให้ใช้เป็นทางลัด ช่วยลด ปริมาณรถที่วิ่งเข้ามาสะสมในถนนเพชรเกษม

รวมถึงการปรับปรุงระบบทางเดินเท้า ทางจักรยาน ให้เชื่อมต่อถึงกัน สิ่งอำนวยความสะดวก ทางลาด ป้ายสัญญาณต่างๆ เพื่อความสะดวกและช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุ นอกจากนี้การ ปรับปรุงทางเดินเท้าจะมีส่วนช่วยในการส่งเสริมการค้าขายในพื้นที่อีกด้วย จากกฎของ “ Rule of Thumb” กล่าวว่า “ ยิ่งมีทางสัญจรทางเท้ามากเท่าใด ก็ยิ่งจะมีธุรกิจการค้ามากขึ้นเท่านั้น “

- แนวทางการแก้ปัญหาคารขาดแคลนที่จอดรถ

ปรับปรุงพื้นที่กร้างเพื่อจัดเป็นที่จอดรถรองรับผู้มาใช้บริการ ลดการจอดรถที่ไม่เป็น ระเบียบบริเวณถนน รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่จะขยายมาถึงในอนาคตที่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง รูปแบบพฤติกรรมการเดินทางของคนในเมือง ทำให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ไปใช้ รถไฟฟ้า เพื่อช่วยลดปริมาณรถที่จะวิ่งเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง จึงจำเป็นต้องมีที่จอดรถรวมเพื่อรองรับ ปริมาณรถยนต์ในส่วนนี้ด้วย เพื่อให้การจราจรไหลเวียนได้อย่างเป็นระบบ

- แนวทางการแก้ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ปรับปรุงพื้นที่ว่างเปล่า พื้นที่กร้าง และพื้นที่ทรุดโทรม ให้เกิดประโยชน์ในการใช้ งานลดปัญหาการเสื่อมโทรม และยังเป็น การเพิ่มมูลค่าให้ที่ดิน โดยการเปิดพื้นที่ให้สามารถเข้าถึงได้ โดยสะดวก ปรับสภาพภูมิทัศน์บริเวณที่เคยเสื่อมโทรมให้สวยงาม และเป็นการส่งเสริมให้สภาพภูมิ ทัศน์โดยรวมของย่านมีความเหมาะสมต่อกิจกรรมการค้าอีกด้วย

- แนวทางการแก้ปัญหาด้านภูมิทัศน์

ปรับปรุงภูมิทัศน์บนถนนสายหลัก โดยเฉพาะทางเท้าริมถนนสายหลัก ออกแบบภูมิ สถาปัตยกรรมเพื่อความสวยงาม และจัดระเบียบการวางสิ่งของ หรือแผงลอยกีดขวางทางเท้า มีการกำหนดแนวทางในการติดตั้งป้ายโฆษณา หลังคากันสาด ฝ้าใบกันแดด เพื่อสร้างความเป็น ระเบียบให้กับเมืองมากขึ้น

6.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่

ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ย่านบางแค ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ ดังนี้
 แนวทางพัฒนาที่ 1 การจัดระเบียบของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นแบบผสมเพื่อรองรับ
 การเติบโตที่จะเกิดขึ้น

- กำหนดให้กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่น และมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง โดยเฉพาะบริเวณแนวโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบราง สถานีโดยสาร และศูนย์คมนาคมย่อย เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ในลักษณะของการค้าและบริการ (Commercial Area) และย่านธุรกิจสำนักงาน (Business Area)
- สร้างศักยภาพของพื้นที่บริเวณที่อยู่ห่างจากแนวโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย โดยการกำหนดเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เพื่อรองรับกับแหล่งงาน และมีความสะดวกในการเดินทางไปยังส่วนต่างๆของเมือง

แนวทางพัฒนาที่ 2 เป็นแหล่งงานที่สำคัญทางด้านการค้าและบริการ อุตสาหกรรมที่สะอาดไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ของพื้นที่ฝั่งธนบุรี พร้อมทั้งพัฒนาแหล่งที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับแรงงาน

- พัฒนาย่านธุรกิจการค้า การบริการ และที่อยู่อาศัยให้มีความเหมาะสมกับลักษณะที่ตั้ง ศักยภาพ และมีความสมดุลกับสภาพแวดล้อมของชุมชนกับเศรษฐกิจ (Job Housing Balance) โดยมีการนำมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมมาควบคุมโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ โดยเฉพาะกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษ ทั้งทางน้ำและอากาศ

แนวทางพัฒนาที่ 3 เป็นศูนย์กลางระบบการคมนาคมขนส่งที่รองรับประชากรชานเมือง และปริมณฑลด้านใต้ โดยมีกระจายการจราจรและมวลชนออกจากพื้นที่ได้อย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ

- จัดระบบโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงกัน อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้ง ระบบราง ทางถนน ทางน้ำ รวมถึงโครงการขยายพื้นที่ถนน การปรับปรุงพื้นผิวจราจร และการตัดถนนใหม่ การจัดพื้นที่จอดรถรวม เพื่อลดปริมาณการใช้รถในพื้นที่ ช่วยให้เกิดความคล่องตัวและส่งเสริมการจัดระเบียบของการใช้ประโยชน์ที่ดิน

แนวทางพัฒนาที่ 4 ย่านที่มีเอกลักษณ์ของพื้นที่ซึ่งมีประวัติศาสตร์ยาวนานของชุมชน
ริมน้ำ และกิจกรรมทางการเกษตร โดยเฉพาะกล้วยไม้

- ปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมพื้นที่ริมน้ำ สภาพบ้านเรือน และคุณภาพของน้ำใน
คลอง สถาปนามิติทัศน์เมืองให้สวยงาม พัฒนาให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่
สำคัญ และส่งเสริมให้เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำ และกิจกรรมตลาดน้ำ
โดยเชื่อมโยงกับเครือข่ายเส้นทางท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิม ของฝั่งธนบุรี

6.3.1 กลยุทธ์ในการปฏิบัติตามแนวทางพัฒนา

1. จัดพื้นที่รับรองผู้โดยสารบริเวณสถานีรถไฟฟ้า พื้นที่จอดรถ
2. จัดระบบขนส่งมวลชนท้องถิ่นให้มีความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ
3. กำหนดตำแหน่งพื้นที่รับส่งบริการขนส่งสาธารณะในแต่ละประเภท
4. พัฒนาระบบขนส่งมวลชนท้องถิ่น
5. จัดระบบโครงข่ายการจราจรในพื้นที่ให้มีความคล่องตัว และสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่
โดยสารได้อย่างดี
6. กำหนดตำแหน่งของพื้นที่พาณิชย์กรรม
7. กำหนดประเภทของพาณิชย์กรรมต่าง ๆ ในพื้นที่
8. ลดพื้นที่ปกคลุมอาคาร และเพิ่มพื้นที่โล่ง
9. จัดพื้นที่เพื่อการนันทนาการ และการอนุรักษ์ชุมชนริมคลอง
10. เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนระหว่างพื้นที่พักอาศัยและสถานีร่วม
11. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโดยรอบพื้นที่
12. วางแนวทางควบคุมกิจกรรมการใช้ที่ดินเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างแท้จริง

6.3.2 แผนพัฒนาพื้นที่ด้านการใช้ที่ดิน

- แนวความคิดในการกำหนดสัดส่วนพื้นที่ว่าง

มีการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา 3 ประเภท ได้แก่ ประเภทใช้ที่ดินพาณิชย์-
กรรม การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก การใช้ที่ดินที่โล่งนันทนาการ และรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อม โดยเข้ามาตราฐานจากร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 จาก

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร โดยกำหนดค่าของพื้นที่ว่างปราศจากสิ่งปกคลุมดินต่อพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นในที่ดินแปลงเดียว (Open Space Ratio) แต่ละประเภทดังนี้

1. การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีการกำหนดค่า OSR. เท่ากับ 4.5
2. การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีการกำหนดค่า OSR. เท่ากับ 6
3. การใช้ที่ดินประเภทที่โล่ง นันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ค่า OSR. เท่ากับ 40

- แนวความคิดในการกำหนดความเข้มข้นของพื้นที่ใช้สอย (FAR)

โดยใช้มาตรฐานจากร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 จาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร โดยกำหนดค่าของความเข้มข้นของพื้นที่ใช้สอยของการใช้ที่ดินในแต่ละประเภท ดังนี้

1. การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีการกำหนดค่า FAR = 7.00
2. การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีการกำหนดค่า FAR = 5.00
3. การใช้ที่ดินประเภทที่โล่ง นันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ค่า FAR. = 2

- แนวความคิดในการปรับปรุงด้านการออกแบบและการใช้อาคาร

- ร้านค้าและห้างสรรพสินค้า ร้านค้าประเภทตึกแถวมีหลักการในการจัดกลุ่มและประเภทของร้านค้า คือ

1. การจัดร้านค้าประเภทเดียวกันให้อยู่ในกลุ่มเดียวกันทำให้ลูกค้าสามารถเปรียบเทียบคุณภาพและราคาของสินค้าในแต่ละร้าน และช่วยร้านเล็ก ๆ ที่ได้ผลการดึงดูดจากร้านขนาดใหญ่
2. การจัดกลุ่มร้านค้าให้มีการดึงดูดซึ่งกันและกันคือจัดวางร้านค้าที่มีแรงดึงดูดระหว่างต้นทางและปลายทางเพื่อให้เกิดการกระจายลูกค้าในพื้นที่ด้านใน
3. การจัดกลุ่มร้านค้าตามประเภทสินค้าเพื่อให้เกิดการกระจายตัวของกลุ่มลูกค้าที่ต่างกันในแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดความเหมาะสมของการออกแบบพื้นที่ในแต่ละส่วน เช่น การจัดหาพื้นที่ทางเท้า จำนวนที่จอดรถ เป็นต้น
4. การจัดกลุ่มที่ประเภทสินค้าที่ต่างกันให้ส่งเสริมกัน โดยใช้ประเภทสินค้าที่มีกลุ่มลูกค้าเดียวกัน และมีความต่อเนื่องกันระหว่างสินค้า เช่น ร้านขายเครื่องเขียนกับร้านขายเสื้อผ้านักเรียน ร้านเครื่องประดับและร้านขายเสื้อผ้า เป็นต้น
5. การจัดกลุ่มของสินค้าประเภทบริการ ให้อยู่ในที่ดินที่มีค่าเช่าต่ำ ศักยภาพการเข้าถึงต่ำ เนื่องจากร้านค้าประเภทนี้มักมีกลุ่มลูกค้าที่แน่นอน

- ตลาด

เนื่องจากในย่านบางแค มีรูปแบบการค้าประเภทตลาดที่เป็นย่านการค้าเก่าและมีความสำคัญในพื้นที่ จึงควรคำนึงถึงรูปแบบที่เหมาะสมในการออกแบบ โดยสิ่งที่จะต้องพิจารณาได้แก่ ทิศทางคนเดินเท้า รูปแบบอาคาร ระบบแสงสว่าง และระบายอากาศ การบริการสาธารณะ ทัศนียภาพ วัสดุในการก่อสร้าง อาจเป็นไปในรูปแบบตลาดกึ่งซูเปอร์มาร์เก็ต

- อาคารสิ่งปลูกสร้างประเภทอื่น ๆ

หากบริเวณใดที่ต้องการทำการรื้อสร้างใหม่ ควรออกแบบให้มีความกลมกลืนกันทั้งในรูปแบบและความสูงของอาคารอย่างเป็นระบบ รวมถึงการใช้งานของอาคาร และส่วนของอาคารเดินที่ไม่มีปัญหาทางการใช้ประโยชน์แต่สภาพทรุดโทรม ต้องได้รับการปรับปรุง ทาสี ตกแต่งภายใน หรือในกรณีที่มีปัญหาเรื่องการใช้สอยอาคาร จะต้องพิจารณาในการกำหนดประโยชน์ รูปแบบการใช้สอยอาคารใหม่ หรืออาจต้องทำการตัดแปลงอาคารในบางส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งปลูกสร้างบริเวณโดยรอบจะต้องให้กลมกลืนทางด้านรูปแบบสถาปัตยกรรม

6.3.3 แผนพัฒนาพื้นที่ด้านการคมนาคมขนส่ง

- แนวความคิดด้านการปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ในการปรับปรุงโครงข่ายถนน แบ่งเป็น 2 แนวทางคือ การปรับปรุงขยายถนนเส้นทางที่มีอยู่เดิม และการตัดถนนเส้นใหม่ เพื่อเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนเดิมให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์เชื่อมต่อถึงกันได้สะดวก และลดสภาพปัญหาที่ติดขัดบริเวณด้านในพื้นที่ศึกษา ในการออกแบบจะต้องเน้นการเข้าถึงที่สะดวกและสามารถเชื่อมต่อตามลำดับศักยภาพของถนน ซึ่งจะช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจรได้เป็นอย่างดี โดยจะขยายความกว้างถนนซอยให้สามารถวิ่งรถสวนกันได้ 2 เลน ได้แก่ ถนนสุขาภิบาล 1 ที่เป็นทางลัดจากถนนเพชรเกษม ไปยังถนนเอกชัย บางบอน และซอยวัดนิมมานรดี ซึ่งใช้เป็นทางเข้าออกของตลาดสดบางแค นอกจากนั้นควรตัดถนนในส่วนที่เป็นซอยตัน โดยตัดถนนในรูปแบบตาราง เพื่อกระจายความสามารถในการเข้าถึงทั่วทั้งพื้นที่

- แนวความคิดด้านระบบขนส่งสาธารณะและพื้นที่จอดรถ

เนื่องจากพื้นที่ย่านบางแค เป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางที่สำคัญของฝั่งธนบุรี มีประเภทของการคมนาคมหลากหลาย ดังนั้นจึงควรจัดระบบ กำหนดเส้นทาง และตำแหน่งของจุดรับผู้โดยสารที่เหมาะสม ทั้งนี้เพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยจะเน้นการเชื่อมต่อของถนนอย่างเป็นลำดับ คือ ถนนสายหลักเชื่อมกับสายรองและสายย่อย ตามลำดับ เนื่องจากในพื้นที่ศึกษามี

ปัญหาจราจร ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากเส้นทางการเดินทางรถที่ไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ และ จะกำหนดตำแหน่งของจุดรับส่งผู้โดยสารในแต่ละช่วงถนนที่ห่างจากจุดตัดบริเวณต่าง ๆ

ด้านสถานที่จอดรถมีหลายรูปแบบ ได้แก่ การจอดรถในพื้นที่ที่ราคาที่ดินไม่แพงและจำนวนรถยนต์มีไม่มาก ส่วนการจอดรถใต้อาคารและแบบอาคารจอดรถที่มีการใช้สอยในแนวตั้งเป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับที่ดินในเมืองซึ่งมีพื้นที่ไม่มากนัก แต่จะต้องใช้เงินลงทุนสูง เนื่องจากพื้นที่ศึกษาที่มีความหลากหลาย ในส่วนพื้นที่ที่ไม่มาก มีราคาแพง จึงควรพิจารณาการใช้รูปแบบของการจอดรถใต้อาคารและแบบอาคารจอดรถในแนวตั้ง โดยจะต้องกำหนดตำแหน่งของพื้นที่จอดรถให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่

- แนวคิดด้านรูปแบบการเดินทาง

ออกกฎระเบียบห้ามให้มีหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเท้า และขยายทางเท้าในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นและมีการใช้กิจกรรมของจำนวนมาก โดยเฉพาะในส่วนของพื้นที่ทางเท้า หน้าตลาดที่มีผู้คนมาจับจ่ายซื้อสินค้า และส่งเสริมให้มีการสัญจรโดยการเดินเพื่อลดการใช้ยานพาหนะในการเดินทาง โดยการแยกส่วนของทางเดินและเส้นทางจราจรออกจากกันอย่างเด็ดขาด จัดเส้นทางลัดเพื่อลดระยะเวลาการเดินทางในพื้นที่ และเพิ่มความร่มรื่นริมทางเดินรวมทั้งที่พักตามป้ายรถประจำทาง

6.3.3 แผนพัฒนาปรับปรุงสภาพแวดล้อมและสวนสาธารณะ

- แนวความคิดในการปรับปรุงทัศนียภาพและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

- ป้ายโฆษณา

เพื่อให้เกิดทัศนียภาพที่ดีในพื้นที่ ควรจะมีการกำหนดขนาดของรูปแบบของป้ายโฆษณา ไม่ให้มีการติดป้ายโฆษณาขนาดใหญ่เกินไป ซึ่งจะทำให้เกิดมุมมองไม่ดีในบริเวณนี้ รวมทั้งป้ายร้านค้าโดยทั่วไปให้มีรูปแบบและลักษณะที่กลมกลืนกัน

- การปลูกต้นไม้

จัดให้เกิดความร่มรื่นโดยการปลูกต้นไม้บริเวณริมทางเท้าเพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดี และยังช่วยเสริมการเดินทางในพื้นที่อีกด้วย

- หาบเร่แผงลอย

ควรจัดหาพื้นที่ส่วนของหาบเร่แผงลอยโดยจัดเฉพาะบริเวณที่เหมาะสม ไม่ให้มาตั้งเกะกะพื้นที่ทางสัญจรโดยทั่วไป เนื่องจากจะทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าแล้ว ยังก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อพื้นที่ด้วย

- แนวความคิดในการปรับปรุงทางกายภาพ

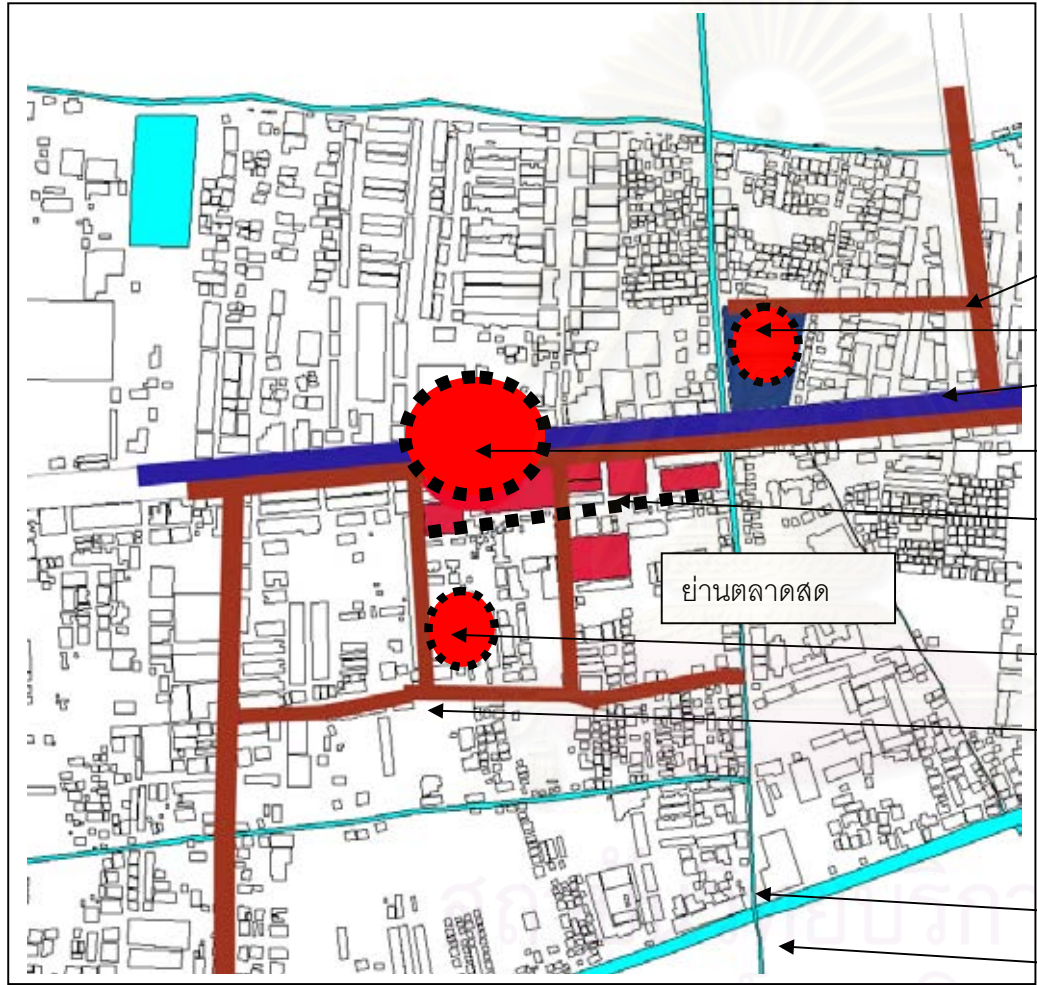
วางแผนทางการพัฒนา โดยใช้แนวทางการฟื้นฟูเมืองใน 3 รูปแบบ ได้แก่ การอนุรักษ์ (Preservation) การบูรณะฟื้นฟู (Rehabilitation) การปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) มาผสมผสานกันอย่างเหมาะสมในแต่ละส่วนของพื้นที่ โดยพิจารณาสภาพปัญหาและศักยภาพในแต่ละกลุ่มพื้นที่ ใช้เส้นทางสัญจรแบ่งกิจกรรมในแต่ละส่วนของประเภทการใช้พื้นที่ และเน้นการใช้ตำแหน่งของกิจกรรมเดิมในพื้นที่ และส่งเสริมให้มีการพัฒนาให้สอดคล้องกับระบบคมนาคม

โดยใช้หลักการฟื้นฟูเมือง 3 รูปแบบ ได้แก่

- การอนุรักษ์ (Preservation) ใช้กับพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ทางสถาปัตยกรรม วัฒนธรรม มีแนวทางให้มีการคงสภาพเดิมไว้ให้มากที่สุด โดยไม่มีการดัดแปลงต่อเติมให้เสียรูปลักษณะเดิม ซึ่งในพื้นที่การศึกษาจะมีการนำวิธีนี้มาใช้ในบริเวณบ้านพักคนชรา บ้านบางแค ต่อเนื่องไปตามแนวคลองราชมนตรี ถึงหน้าวัดนิมมานรดี เนื่องจากเป็นโบราณสถาน ที่มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน ถือได้ว่าเป็นพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์แห่งเดียวในพื้นที่ศึกษา อีกทั้งใน ส่วนรูปแบบทางทางสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่ ปัจจุบันสิ่งปลูกสร้างในชุมชน มีสภาพทรุดโทรม บ้างก็ถูกปล่อยทิ้งร้าง

- วิธีการบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) มีหลักพัฒนาโดยการปรับปรุงสภาพเดิมที่มีสภาพทรุดโทรมให้ใช้การได้ดี โดยการซ่อมแซม ทาสี จัดกิจกรรมให้มีประโยชน์ใช้สอยได้ดีขึ้นและคุ้มค่ามากขึ้น รวมถึงการเพิ่มเติมระบบสาธารณูปโภคที่มีไม่พอเพียง การจัดภูมิทัศน์

- การปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) เป็นการปรับปรุงพื้นที่ โดยการรื้อสร้างสร้างใหม่หรือดัดแปลงสภาพโครงสร้างเดิม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้งานพื้นที่สูงสุด เป็นแนวทางการพัฒนาที่ไม่สามารถแก้ปัญหาด้วยวิธีการบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) เช่น ปัญหาเรื่องความหนาแน่นและทรุดโทรมของอาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า การขาดแคลนพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการ ปริมาณถนนและทางเท้าเป็นต้น



แผนที่ 6.2 แสดงผังเสนอแนะ การปรับปรุงด้านการคมนาคมในบริเวณที่มีปัญหา (ตลาดสดและสถานีขนส่ง)

ดำเนินการก่อสร้าง ถ.พุทธมณฑลสาย1 ให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ พื้นที่จอดรถรวม (Park and Ride)

สะพานเดินรถข้ามแยกจุดที่มีปัญหา เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสถานี

ปรับปรุงทางเส้นทางเดินเท้าให้สะดวก และทั่วถึงบริเวณตลาดสด

ทำรถโดยสาร

ขยายถนนเพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมตลาดสด

คลองราชมนตรี

คลองภาษีเจริญ

ย่านตลาดสด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6.4 แผนงานในการพัฒนา และปรับปรุงฟื้นฟู

ในการกำหนดแนวทางของแผนงาน จะต้องศึกษาถึงสภาพปัญหาที่มีอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ ปัญหาความเสื่อมโทรมทางด้านกายภาพ ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ปัญหาทางสังคมและปัญหาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณา ดำเนินการได้อย่างถูกต้อง สอดคล้องเหมาะสมกับสถานะและองค์ประกอบที่มีอยู่แล้วในพื้นที่

โดยแบ่งระยะของการวางแผนในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษาออกเป็นแผนระยะสั้นอยู่ในช่วง 1 – 5 ปี ระยะกลาง 6 – 10 ปี และระยะยาว 11 - 20 ปี

สำหรับเกณฑ์ในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษาในระยะต่าง ๆ มีดังนี้

ระยะสั้น (1 – 5 ปี) แผนงาน/โครงการระยะสั้นที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูควรเป็นแผนงานและโครงการที่คาดว่าจะมีปัญหาอุปสรรคน้อย รวมทั้งเงินลงทุนโครงการไม่มากนัก สามารถดำเนินการได้อย่างอิสระของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงหน่วยงานเดียว โดยไม่เกี่ยวกับหน่วยงานอื่นเช่น กรุงเทพมหานคร เป็นต้น และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรวมทั้งประชาชนน้อย ยกตัวอย่างเช่น การปรับทางเท้า การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เป็นต้น

ระยะกลาง (6 – 10 ปี) แผนงาน/โครงการระยะกลาง ควรเป็นแผนงาน/โครงการที่คาดว่าจะมีปัญหาและอุปสรรคในระดับกลาง เงินลงทุนโครงการไม่มากนัก หน่วยงานดำเนินการอาจจะเป็นหน่วยงานเดียวหรือหลายหน่วยงานร่วมกันก็ได้ โดยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไม่มากนัก ตลอดจนมีผลกระทบกับประชาชนในพื้นที่บางแห่ง แต่ไม่มากนัก เช่น การปรับปรุง ตรอกซอยต่าง ๆ ให้เชื่อมถึงกัน ตัดถนนและขยายถนนเดิม เป็นต้น

ระยะยาว (10 – 20 ปี) แผนงาน/โครงการระยะยาวควรเป็นแผนงาน/โครงการที่คาดว่าจะมีปัญหาอุปสรรคมาก รวมทั้งเงินลงทุนก็มาก อาจมีหน่วยงานเดียวหรือหลายหน่วยงานร่วมกันดำเนินการก็ได้ และอาจจะมีเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการด้วย อีกทั้งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเกี่ยวข้องกับคนจำนวนมาก เช่น โครงการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่รอบรั้วโครงการก่อสร้างสถานีร่วมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การปรับปรุงสภาพอาคารพักอาศัยเดิม ปรับปรุงร้านค้าย่อย เป็นต้น

6.5 สรุปแนวทางการพัฒนา

จากการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาในบทที่ 5 แล้ว พบว่าพื้นที่ย่านบางแค สมควรที่จะเป็นศูนย์กลางคมนาคมและย่านพาณิชย์กรรมของพื้นที่ฝั่งธนบุรี และเป็นแหล่งงานรวมทั้งเป็นแหล่งที่พัก

อาศัยของแรงงานในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีนโยบายในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ย่านบางแค ที่เน้นการพัฒนาสภาพทางกายภาพและปรับปรุง รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก โดยจัดระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ และให้มีความสอดคล้องต่อเนื่องกับการใช้ที่ดินในแต่ละกลุ่มกิจกรรม เพื่อรองรับสภาพการเป็นศูนย์กลางคมนาคมและย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของฝั่งธนบุรี โดยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ตอบรับกับแนวนโยบายที่ได้เสนอไว้

ทั้งนี้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพโดยแบ่งเป็นด้านการใช้ประโยชน์ในพื้นที่และการปรับปรุงระบบคมนาคม โดยเน้นให้มีการปรับปรุงฟื้นฟูด้านกายภาพตามตำแหน่งของกิจกรรมเดิมในพื้นที่ ใช้แนวความคิดในการกำหนดความหนาแน่นของอาคารโดยรอบพื้นที่ศึกษา ปรับปรุงองค์ประกอบต่าง ๆ ที่มีอยู่เดิม มีการปรับปรุงด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทั้งระบบขนส่งสาธารณะและในส่วนของพื้นที่จอดรถ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ของโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต สำหรับแนวความคิดในการปรับปรุงด้านการออกแบบและการใช้อาคาร มีรูปแบบการพัฒนาด้วยแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟู 3 แนวทาง ได้แก่ การอนุรักษ์ (Preservation) การบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) และการพัฒนาฟื้นฟู (Redevelopment) มาผสมผสานกัน โดยพิจารณาถึงสภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่แต่ละกลุ่ม มีการแบ่งช่วงเวลาของการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ตามความเร่งด่วนและความยากง่ายของการปฏิบัติ โดยแบ่งเป็นแผนระยะสั้น (1 – 5 ปี) ในเรื่องของการปรับปรุงทางเท้า การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เป็นต้น ระยะกลาง (6 – 10 ปี) ในการปรับปรุงตรอกซอยต่าง ๆ ให้เชื่อมถึงกัน ตัดถนนและขยายถนนเดิม เป็นต้น ระยะยาว (11 – 20 ปี) ในการปรับปรุงสภาพอาคารเดิม การปรับปรุงฟื้นฟูตลาด เป็นต้น

6.6 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การศึกษาถึงกิจกรรมการค้าในพื้นที่ย่านการค้าบางแคครั้งนี้ มุ่งเน้นที่กิจกรรมการค้าและบริการ ที่มีความโดดเด่น มีขนาดใหญ่ และมีบทบาทชัดเจนเท่านั้น ยังคงมีกิจกรรม และองค์ประกอบอื่นๆ ของย่านที่มีความสำคัญ การมีส่วนร่วม รวมถึง การศึกษาความเป็นไปได้ในด้านเศรษฐศาสตร์ ซึ่งไม่อาจลงไปถึงรายละเอียดได้ เนื่องจากข้อจำกัด ด้านข้อมูล สถิติ เงินทุนในการวิจัย ผลของการศึกษาจึงอาจไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ ในการศึกษาครั้งต่อไปจึงควรมีการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทการใช้ที่ดินของย่าน เพื่อให้ได้แผนพัฒนาที่มีความสมบูรณ์และสามารถให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการพัฒนาพื้นที่ได้ต่อไป

รายการอ้างอิง

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. ทฤษฎี และความรู้ทางด้านผังเมือง. (ม.ป.ท., ม.ป.ป.). กรุงเทพมหานคร, บริษัท. รายงานการศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนา บริเวณศูนย์
คมนาคมตากสิน. (ม.ป.ท.), 2544.

กาญจนา นาคพันธุ์. กรุงเทพฯเมื่อ 70 ปีก่อน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิมพ์มณเฑียร, 2520.

กิจฐุเขต ไกรवास. อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2538.

เกียรติ จิวะกุลและคณะ. ตลาดในกรุงเทพมหานคร: การขยายตัวและพัฒนาการ. กรุงเทพฯ:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.

กำพล สีกา. การศึกษาเพื่อเป็นแนวทางพัฒนาย่านการค้าและบริการ : กรณีศึกษาเทศบาลเมือง
ขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

จิราภา ธนาไชยสกุล. บทบาทด้านการค้าและการผลิตของย่านบีบี กรุงเทพมหานคร.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

จุมพล หมอชาติ. ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับการ
เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้า บริการ ในเขตเทศบาลชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, แนวความคิดทางภูมิศาสตร์. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช,
2527.

ชัชณี วายลี. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แสงจันทร์, 2528.

ดำรงศักดิ์ ชัยสนิท. การบริหารการค้าปลีก. กรุงเทพมหานคร: วังอักษร, 2536.

ทิพากรวงศ์, เจ้าพระยา. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1. กรุงเทพมหานคร:
องค์การค้าคุรุสภา, 2503.

- นาวิณ ต้นวัฒนประทีป. การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ ท่าช้าง. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
, 2541.
- นำพวัลย์ กิจวัชกุล. ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์,
2528.
- บรรณศาสตร์ สุขตระกูล. แนวทางการพัฒนาย่านการค้าใจกลางเมืองเก่า : กรณีศึกษาเมือง
เชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- ประจักษ์ สกุนตะลักษณะ. เศรษฐกิจศาสตร์เมือง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- ปสงค์จิต แก้วแดง. โครงการปรับปรุงและพัฒนาย่านการค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ
ปากคลองตลาด. กรุงเทพมหานคร, 2537.
- วิชัย หล่อฉัตรนพคุณ. แนวทางการวางแผนพัฒนาศูนย์กลางชุมชนชานเมือง กรณีศึกษา ชุมชน
บางแค. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- ศิลปากร, มหาวิทยาลัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. รายงานการศึกษาโครงการวางผังเฉพาะ
แห่งในพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์บริเวณชุมชนท่าพระจันทร์. กรุงเทพมหานคร: โรง
พิมพ์เจปรีนซ์, 2543.
- สมชาย เดชะพรหมพันธุ์. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ศิลปบรรณาการ,
2522.
- สาริยา ศรีเชื้อ. แนวทางการวางแผนพัฒนาย่านการค้าหลัก ในเขตชั้นกลางของ
กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาเขตบางกะปิ. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขา
การวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- เสน่ห์ ญาณสาร. ภูมิศาสตร์เมือง. เอกสารประกอบการสอน ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะ
สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์เฟื่องพรีนติ้ง, 2544.
- สุดาร่า สุขฉายา. ธนบุรี. กรุงเทพมหานคร: สารคดี, 2542.
- สุมนา อยู่โพธิ์. การค้าปลีก. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525.

สุวิทย์ เปี้ยผ่อง. การค้าส่งและการค้าปลีก. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์การศาสนา, 2535.
สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร. สถิติกรุงเทพมหานครปี 2545. กรุงเทพมหานคร: โรง
พิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546
อัฉรภา ปุณฺณฤทธิ. แนวทางการปรับปรุงพื้นที่แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมือง คณะ
สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

ภาษาอังกฤษ

Berry, B.J.L. Commercial Structure and Commercial Blight. Chicago: Department of
Geography, University of Chicago, 1963.
Brian Berry, John B. Parr, et al. Market Centers and Retail Locations. Englewood Cliffs,
NJ: Prentice Hall, 1988.
Cadwallader, Martin T. Analytical urban geography. Englewood Cliffs: Prentice-Hall,
Inc., 1985.
Chapin, Stuart F. Urban Land Use Planning. 3d.ed., Urbana: University of Illinois
Press, 1972.
De Chiara, Joseph. Planning Design Criteria. New York: Van Nostrand Reinhold,
1969.
King, L. J. Central Place Theory. California: Sage Publications, 1984.
Krueckeberg, Donald A. Urban planning analysis: method and models. New York: John
Wiley & Sons, Inc., 1974.
John P. Blair. Urban & Regional Economics. New York: Richard D. Irwin., 1991.
Maurice H. Yeates. An Introduction to Quantitative Analysis in Economic
Geography. New York: McGraw Hill Book Company, 1968.
Perter, Haggett. Geography : A Modern Synthesis, Singapore: Times Printers Sdn.
Bhd., 1972.
Reilly, W. J. The Law of Retail Gravitation, New York: Knickerbocker Press, 1931.

Roberts, Margaret. And Introduction to Town Planning Techniques. Great Britain:

R.J.Acford Scot.Ltd., 1974.

Trancik, Roger. Finding Lost Space: The Theories of Urban Design. New York: Van

nostrabd reinhold, 1983.

Yeates, M. The North American Cities. New York: Harper Collins, 1990.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โครงการวิทยานิพนธ์ : แนวทางการพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี : กรณีศึกษาย่านการค้าบางแค

แบบสอบถามเลขที่.....วันที่..... เวลา.....สำหรับผู้ซื้อ

สถานที่ () แผงลอย ริมถนน () ในตลาด , ศูนย์การค้า

ตำแหน่ง () พื้นที่ด้านใน (ห้างฟิวเจอร์ปาร์ค) () พื้นที่ตอนกลาง (ตลาดสด) () พื้นที่ด้านนอก (ห้างเดอะมอลล์)

แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง แนวทางการพัฒนาย่านการค้าฝั่งธนบุรี กรณีศึกษาย่านการค้า บางแค โดยผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของย่านการค้าบางแค คือ บริเวณย่านการค้าริมถนนตามแนวถนนเพชรเกษม ตั้งแต่ ห้างฟิวเจอร์ปาร์ค – ตลาดสดบางแค - ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค ซึ่งเป็นแหล่งที่มีความหลากหลายของรูปแบบการค้า ไม่ว่าจะเป็นการค้าปลีก - ค้าส่ง ตลาดสด ห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก และ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ คำตอบของท่านจะใช้เพื่อการศึกษาวิจัยเท่านั้น ขอได้ตอบตามความเป็นจริง

หมวด 1 ข้อมูลทั่วไป

- 1) เพศ ชาย หญิง
- 2) อายุ ต่ำกว่า 20 ปี 21 – 30 ปี 31 – 40 ปี
 41 – 50 ปี 51 ปีขึ้นไป
- 3) อาชีพ ราชการ , รัฐวิสาหกิจ พนักงานโรงงาน พนักงานบริษัทเอกชน
 อาชีพอิสระ ค้าขาย / รับจ้าง เจ้าของกิจการ / นายจ้าง
 นักเรียน นักศึกษา แม่บ้าน อื่นๆ.....
- 4) ระบุว่ารายได้ต่อเดือน.....บาท / เดือน
- 5) ระดับการศึกษา ประถมศึกษา หรือต่ำกว่า มัธยมศึกษาตอนต้น
 มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. อนุปริญญา / ปวส.
 ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
- 6) ที่พักอาศัยปัจจุบัน ในเขตพื้นที่ย่านบางแค (เขตภาษีเจริญ และเขตบางแค)
 ในกรุงเทพฯ เขต..... ต่างจังหวัด.(ระบุ).....

หมวด 2. พฤติกรรมการซื้อสินค้าและใช้บริการในย่านการค้าบางแค

- 1) ท่านซื้อสินค้าอะไรและบ่อยเพียงใด จากย่านการค้าใด ในฝั่งธนบุรี (ตอบได้มากกว่า 1 ย่าน)

พฤติกรรมมาใช้บริการ		ย่านการค้า (ตอบได้มากกว่า 1 ย่าน)						
		บางแค	หนองแขม	บางบอน	ดาวคะนอง	พระราม2	ปิ่นเกล้า	ย่านอื่นๆ(ระบุ)
1.1) ท่านซื้อสินค้าและบริการเหล่านี้จาก ย่านการค้าใด	อาหารสด							
	อาหารสำเร็จรูป							
	เฟอร์นิเจอร์							
	ทองคำ							
	วัสดุก่อสร้าง							
	เครื่องใช้ไฟฟ้า							
	เสื้อผ้า แฟชั่น							
	บริการเครื่องยนต์							
	คอมพิวเตอร์ไอที							
	บริการความงาม							

พฤติกรรมกรมาใช้บริการ		บางแค	หนองแขม	บางบอน	ดาวคะนอง	พระราม2	ปิ่นเกล้า	ย่านอื่นๆ(ระบุ)
1.2) ความถี่ในการมาใช้บริการ ย่านการค้าต่างๆ	ทุกวัน							
	สัปดาห์ละครั้ง							
	เดือนละครั้ง							
	ไม่แน่นอน							

2) ลักษณะการเดินทางมาย่านบางแคของท่าน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ลักษณะการเดินทางของท่าน	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถรับจ้าง	รถยนต์ส่วนตัว	รถประจำทาง	อื่นๆ(ระบุ)
2.1 ท่านเดินทางมาซื้อสินค้าอย่างไร							
2.2 ท่านเดินทางกลับจากซื้อสินค้าอย่างไร							

- 3) ท่านใช้เวลาในการเดินทางมายังย่านบางแคประมาณ น้อยกว่า 15 นาที 15 – 30 นาที
 31 – 45 นาที 46 – 60 นาที 60 นาทีขึ้นไป
- 4) ส่วนใหญ่ท่านมาใช้บริการย่านการค้าตลาดบางแคในวันใด
 วันธรรมดา (จันทร์ – ศุกร์) วันหยุด (เสาร์ – อาทิตย์ และวันนักขัตฤกษ์)
- 5) ช่วงเวลาในการมาใช้บริการย่านการค้าบางแค
 ระหว่าง 24.00 – 6.00 น. ระหว่าง 6.00 – 12.00 น.
 ระหว่าง 12.00 – 18.00 น. ระหว่าง 18.00 – 24.00 น.
- 6) ถ้าท่านมาเพื่อซื้อสินค้าท่านนำสินค้าไปใช้งานอย่างไร บริโภคเองในครัวเรือน
 เป็นสินค้าจำหน่ายต่อผู้ซื้อในย่าน.....
 เป็นวัตถุดิบ และแปรรูปเป็นสินค้า จำหน่ายต่อผู้ซื้อในย่าน.....
- 7) การเดินทางมาย่านบางแคของท่าน นอกจากการมาซื้อสินค้า ท่านมาเพื่อทำกิจกรรมใดอีก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 รับประทานอาหาร เดินเล่น / พักผ่อน ต่อรถ / เรือ นัดหมาย
 ทำธุรกิจการค้า ชมภาพยนตร์/คอนเสิร์ต อื่นๆ(ระบุ).....
- 8) ในย่านการค้าบางแคท่านซื้อสินค้าและบริการจากแหล่งใด
 ตลาดสด ตึกแถวในตลาด ตึกแถวริมถนน แผงลอยริมถนน
 ร้านสะดวกซื้อ ห้างค้าปลีก ศูนย์การค้า ตลาดนัดใกล้บ้าน
 อื่นๆ(ระบุ).....

9) เหตุผลที่ซื้อสินค้าและบริการจากแหล่งขายดังต่อไปนี้	ด้านสถานที่										ด้านสินค้า				ด้านผู้ขาย							
	เดินทางไม่วกวน	สะดวก	ไม่แออัด	เข้าถึงง่าย	ไม่ร้อนอบอ้าว	สวยงาม	ปลอดภัย	เชื่อมไปตลาดอื่นได้	มีจุดจอดรถสะดวก	มีห้องน้ำสะอาด	มีที่นั่งพักผ่อน	สินค้ามีให้เลือกมาก	ราคาถูกกว่า	มีสินค้าใหม่ที่ทันสมัย	สินค้ามีคุณภาพ	เทียบสินค้านำเข้า	บริการดี	ความไว้วางใจ	การลดแลกแจกแถม	คุ้นเคย เจ้าประจำ	รับประกันสินค้า	
ตลาดสด																						
ตึกแถวในตลาด																						
ตึกแถวริมถนน																						
แผงลอยริมถนน																						
ร้านสะดวกซื้อ																						
ห้างค้าปลีก																						
ศูนย์การค้า																						
ตลาดนัดใกล้บ้าน																						
อื่นๆ(ระบุ)																						

หมวด 3 สภาพปัญหาและทัศนคติต่อความรุนแรงปัญหา

- 1) ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อม ภายในตลาดสด ย่านการค้าบางแค ที่ท่านพบเห็นที่มีปัญหาหรือไม่(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ไม่มีปัญหา มีปัญหา เนื่องจาก
- อาคารอันตราย ทึบโทรม การระบายอากาศไม่ดี มีกลิ่นเหม็น อากาศร้อน อบอ้าว
 - ระบายน้ำไม่ดี น้ำท่วมขัง เฉอะแฉะ ไม่มีห้องน้ำ ที่นั่งพักผ่อน ที่จอดรถไม่เพียงพอ
 - สถานที่สกปรก เป็นแหล่งเพาะเชื้อโรค ป้ายรถหรือ ทางข้ามอยู่ไกล แออัด คับแคบ
 - อื่นๆ ระบุ.....
- 2) ท่านคิดว่าสามารถพัฒนาให้ย่านการค้าบางแค เป็นศูนย์กลางการค้าของฝั่งธนบุรีได้หรือไม่เพราะอะไร
- ไม่ได้ เพราะ มีย่านอื่นที่เหมาะสมกว่า ได้แก่ย่าน.....
 - ได้ เพราะ มีสินค้าและบริการที่ครบ ราคาที่ดิน ค่าเช่า ที่ไม่สูงเกินไป
 - ความสะดวก ในการเดินทางติดต่อ สินค้ามีราคาถูกกว่าที่อื่น
 - ความคุ้นเคย บริการที่ดี ระยะทางที่ไม่ไกล ติดต่อได้หลายพื้นที่
 - มีประชากรในพื้นที่มาก มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบ
- 3) ถ้ามีโครงการจัดตั้งศูนย์ค้าส่งผลิตรายการเกษตรในย่านบางแค เพื่อรองรับฝั่งตะวันตกของ กทม. ท่านเห็นด้วยหรือไม่
- ไม่เห็นด้วย เพราะ ที่ตั้งไม่เหมาะสมควรรออยู่นอกพื้นที่กรุงเทพฯ เพราะมีปัญหาอยู่แล้ว ส่งผลกระทบรุนแรงขึ้น
 - เห็นด้วย เพราะ ที่ตั้งเหมาะสม เพราะอยู่กึ่งกลางพื้นที่ฝั่งธนบุรี เข้าถึงได้สะดวกทุกจุด
 - ปัจจุบันเป็นอยู่แล้วแต่ไม่สมบูรณ์
 - มีระบบขนส่งมวลชนและสาธารณูปโภคที่พร้อม
 - อื่นๆ(ระบุ).....

4) ภายในย่านการค้าบางแค ท่านพบเห็นปัญหาต่อไปนี้ในบริเวณใด

ปัญหาที่พบในพื้นที่	สาเหตุของปัญหา	บริเวณภายในย่านการค้าบางแค			สถานที่อื่นๆ ระบุพื้นที่
		บริเวณตอนใน (ช่วงห้างฟิวเจอร์)	บริเวณตอนกลาง (ช่วงตลาดสด)	บริเวณตอนนอก (ช่วงห้างเดอะมอลล์เพชร)	
การจราจร	ความกว้างถนนไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ				
	ถนนซอยเป็นทางตันช่วยกระจายรถไม่ได้				
	ผิวถนนขรุขระ เป็นหลุมใช้ความเร็วไม่ได้				
	การจอดรถริมถนนไม่มีระเบียบ จอดซ้อนคัน				
	การจอดรถขนส่งสินค้าไม่มีระเบียบ				
	การจอดรถรับส่งผู้โดยสารไม่มีระเบียบ				
	ป้ายจอดรถโดยสารมีน้อย อยู่ไกล				
การจัดการขยะ	ที่ทิ้งขยะมีปริมาณ ไม่เพียงพอ ไม่ทั่วถึง				
	ที่ตั้งของที่ทิ้งขยะไม่เหมาะสม				
ความปลอดภัย	ไม่มีป้อมตำรวจ หรือ เจ้าหน้าที่ดูแล				
	ไฟฟ้าแสงสว่าง ไม่ทั่วถึง				
	ไม่มีทางม้าลาย สะพานลอย				
ทางเท้าไม่เหมาะสม	ผิวทางเท้าชำรุด เป็นหลุมบ่อ น้ำขัง				
	ความกว้างไม่เพียงพอต่อการใช้งาน				
	ทางเดินไม่ต่อเนื่อง ทั่วถึงทุกพื้นที่				
แผนผังภูมิทางเท้า	ผู้ค้าตั้งแผงค้าขอบเขตที่กำหนด				
	ผู้ค้าไม่รักษาความสะอาดของทางเท้า				
	เจ้าหน้าที่ไม่เข้มงวดต่อผู้ค้าที่ไม่จัดระเบียบ				
การพัฒนาที่ดิน	มีที่ดินรกร้าง และอาคารว่าง ขาดการพัฒนา				
	พื้นที่ตอนในถูกทอดทิ้ง การพัฒนาเข้าไม่ถึง				
ขาดพื้นที่พักผ่อน	ไม่มีสวนสาธารณะ สนามกีฬา				
	ไม่มีลานสำหรับ จัดกิจกรรมชุมชน				
มลภาวะ	น้ำเสียและควันพิษจากโรงงาน				
	น้ำเสีย และกลิ่นจากกากของเสียในตลาด				
ปัญหาอื่นๆ (ระบุ)	น้ำท่วม และท่อระบายน้ำอุดตัน				

5) โครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ ในอนาคต เช่น รถไฟฟ้าใต้ดินที่จะมาถึงย่านบางแค และ โครงการศูนย์
คมนาคมด้านใต้ (บริเวณเขตภาษีเจริญ) จะส่งผลอย่างไรต่อย่านบางแค

- ไม่ส่งผลกระทบ
- มีผลกระทบ เนื่องจาก
 - การจราจรคล่องตัวเนื่องจากรถไฟฟ้า
 - มีเวลาในการเดินซื้อสินค้ามากขึ้น
 - ผู้คนไปใช้บริการที่ย่านพาณิชย์ยกรรมแห่งใหม่
 - ผู้คนมากขึ้น การซื้อขายเพิ่มขึ้น
 - อื่นๆ(ระบุ)
- รถติดมากขึ้นกว่าเดิม
- การจราจรคล่องตัว คนใช้รถส่วนตัวน้อยลง
- มีการพัฒนาที่ดินมากขึ้นร้านค้าเพิ่มขึ้น
- ราคาที่ดินแพงขึ้น ค่าเช่าและสินค้าแพงขึ้น
- เดินทางสะดวกขึ้นการซื้อสินค้าง่ายขึ้น

6) สถานที่ใดภายในย่านการค้าบางแค ที่ท่านอยากให้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง

- ริมคลองราชมนตรี
- ช่วงตลาดสด
- ช่วงศูนย์การค้าเดอะมอลล์
- ช่วงศูนย์การค้าฟิวเจอร์ปาร์ค
- พื้นที่ด้านหลังถัดจากแนวถนน
- อื่นๆระบุสถานที่.....

7) ท่านอยากให้องค์กรภาครัฐบาลเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาการค้าภายในย่านหรือไม่เพราะเหตุใด

- ไม่ต้องการ เนื่องจาก ต้นทุนการค้าจะสูงขึ้น อาจไม่ได้ค้าขายในที่เดิม
- ต้องการ เนื่องจาก ช่วยให้ขายสินค้าได้มากขึ้น การพัฒนาต้องการเงินลงทุนสูง

8) หากมีโครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในย่านการค้าตลาดบางแค ท่านอยากมีส่วนร่วมด้วยหรือไม่

- อยาก (ตอบข้อ 9 – 10)
- ไม่อยาก (ตอบข้อ 11)

9) ถ้าท่านได้มีส่วนร่วม ท่านจะมีส่วนร่วมในลักษณะใด

- ช่วยกันคิดปัญหา สาเหตุ และความต้องการของสมาชิกในชุมชน
- ช่วยเหลือโดยใช้เงินทุนในกิจกรรมหรือโครงการต่าง ๆ ของชุมชน
- ช่วยวางแผนโครงการหรือกิจกรรมของชุมชน
- ช่วยประชาสัมพันธ์
- ช่วยกันแก้ไขปัญหาของชุมชนตั้งแต่ต้น
- ช่วยโดยใช้แรงในกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน
- ช่วยติดตามผลและช่วยดูแล บำรุงรักษาโครงการ
- ช่วยกันทำงานร่วมกับราชการ

10) ท่านอยากมีส่วนร่วมในประเด็นใดมากที่สุด ตอบเพียงหนึ่งข้อ

- สภาพอาคาร
- การป้องกันน้ำท่วม
- สภาพถนน
- สภาพทางเท้า
- ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย
- การระบายน้ำ
- การกำจัดขยะ
- ความสะอาด
- การจราจร
- การขนส่งสินค้า
- ทำเรื่อง
- ความแออัด
- ที่จอดรถ
- อื่น ๆ (โปรดระบุ.....)

11) เพราะเหตุใดท่านจึงไม่อยากมีส่วนร่วมในการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

- ไม่ได้พักอาศัยอยู่ในย่านการค้าตลาดบางแค
- ไม่มีเวลา
- ไม่แน่ใจว่าร่วมมือกันทำได้จริงหรือไม่
- ไม่รู้จักเพื่อนบ้านหรือคนในชุมชนมากพอ
- อื่น ๆ (โปรดระบุ.....)

12) แนวทางการพัฒนาอื่นๆที่เสนอแนะ(ระบุ)

.....
.....

13) ท่านเห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนา ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาต่อไปนี้หรือไม่

ปัญหา	แนวทางการพัฒนา ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา			
ด้าน การจราจร	()จัดระเบียบการจราจรให้รถ คล่องตัว	()สร้างสะพานลอยข้าม แยกบริเวณที่รถติดรุนแรง	()เพิ่มความกว้างถนนให้ เพียงพอกับปริมาณและหน้าที่ ถนน	()ตัดถนนสายรองขึ้นใหม่ เพื่อช่วยรองรับปริมาณรถ
ด้านที่จอดรถ	()จัดระเบียบที่จอดรถริมถนน ให้จอดได้ในเวลาที่ ปัญหา จราจรไม่รุนแรง	()จัดระเบียบที่จอดรถ รับส่งผู้โดยสาร และ สินค้า	()เพิ่มที่จอดรถรวมโดย ปรับปรุงพื้นที่รกร้าง ของ เอกชน	()จัดสร้างอาคาร จอด รถรวม
ทางเท้า	()ปรับปรุงผิวทางเท้า และ ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา	()จัดระเบียบแผงลอย และ ทำความสะอาด ทางเท้าทุก สัปดาห์	()ย้ายแผงลอยเข้าไปใน พื้นที่ตลาด	()ขยายพื้นที่ทางเท้า
ด้าน การค้า	()ปรับปรุงอาคารสถานที่ ประกอบการให้เหมาะสม	()จัดกิจกรรมแสดงสินค้า หรือ งานเทศกาล	()จัดเส้นทางท่องเที่ยวทาง น้ำและเรือพื้นตลาดน้ำ	()ปรับปรุงเส้นทางเดินเท้า ให้ทั่วถึงย่านการค้า
ความ ปลอดภัยชีวิต และทรัพย์สิน	()พัฒนาพื้นที่รกร้างแหล่งมั่ว สุ่มให้เกิดประโยชน์	()ซ่อมแซม รื้อถอนอาคาร ที่ชำรุดทรุดโทรมเป็น อันตราย	()ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างให้ ทั่วถึง	()จัดสร้างป้อมตำรวจ หรือ เพิ่มจุดตรวจของเจ้าหน้าที่
สงวน ความ สะดวก	()จัดสร้างห้องน้ำสาธารณะ	()ทำป้ายข่าวสารชุมชน ประชาสัมพันธ์กิจกรรม	()จัดสร้างศาลาริม ทาง เท้า สำหรับพักผ่อน	()จัดพื้นที่พักผ่อน สวนสาธารณะ ลานกีฬา
การเข้าถึง ที่ดิน	()อนุรักษ์และส่งเสริมพื้นที่ เกษตรกรรม ให้คงอยู่	()ตัดถนนสายรอง ขยาย การพัฒนาพื้นที่ตอนใน	()ไม่ขยายพื้นที่ แต่ปรับปรุง พื้นที่ อาคารร้างให้เกิด ประโยชน์สูงสุด	()จำกัดไม่ให้มีการจัดตั้ง ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ภายใน ย่าน
ความ สวยงาม ของพื้นที่	()ทำความสะอาด ปรับปรุง อาคารให้สวยงาม	()ปรับปรุงสภาพ ภูมิทัศน์	()เพิ่มพื้นที่ว่าง ลานเพื่อลด ความแออัด	()ควบคุมอาคารให้มี รูปแบบสอดคล้องกัน
แนวโน้มการ พัฒนา	()จัดตั้งตลาดค้าส่งพืชผล เกษตรเพื่อรองรับพื้นที่ฝั่ง ตะวันตกของกรุงเทพฯ	()ศูนย์กลางบริการเครื่อง จักรกลและชิ้นส่วนรถยนต์ ของฝั่งธนบุรี	()รื้อพื้นที่ตลาดน้ำเดิมและ พัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ทางน้ำ	()ศูนย์กลางการบริการ คอมพิวเตอร์ และสินค้าไอที
สิ่งแวดล้อม	()ควบคุมการปล่อยควันและ น้ำทิ้งจากโรงงาน	()ควบคุมระบบระบายน้ำ บำบัดน้ำเสีย ระบายอากาศ บริเวณตลาด	()เพิ่มจุดทิ้ง และจัดสถานที่ เก็บขยะในตำแหน่งที่ เหมาะสม	()ขุดลอกคูคลอง ปรับปรุง ทางระบายน้ำให้รองรับ ปริมาณได้มากขึ้น
นโยบาย รัฐ	()ปรับปรุงพฤติกรรมกร ทำงานเจ้าหน้าที่ภาครัฐ	()จัดอบรมให้ความรู้การ ทำธุรกิจแก่ร้านค้า	()ให้ความช่วยด้านเงินทุน เพื่อปรับปรุงกิจการ	()ลดการจัดเก็บภาษีร้านค้า ที่มีปัญหา

ฉบับแบบสอบถาม ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาใช้เวลาตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลที่ได้รับจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการศึกษาเท่านั้น ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายสมชาติ วิจิตรการลิขิต เกิดเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2517 จบการศึกษาระดับปริญญาตรีครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (สถาปัตยกรรม) จากคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ในปีการศึกษา 2539 และเข้ารับราชการในตำแหน่งอาจารย์ 1 ระดับ 3 สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตวังไกลกังวล ในปี พ.ศ. 2540 ต่อมาปี พ.ศ.2545 เข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโทภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันทำงานในตำแหน่งหัวหน้าภาควิชาสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ วิทยาเขตวังไกลกังวล



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย