


แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่าง  
ศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3



นางสาวตีรนา ภิญญะพันธ์

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2546

ISBN 974-17-4553-2

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

SATHON DISTRICT DEVELOPMENT GUIDELINES AS AN AREA BETWEEN  
SILOM CENTRAL BUSINESS DISTRICT AND RAMA III ECONOMIC DEVELOPMENT AREA



MISS TEERANA PHINYAPHUND

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2003

ISBN 974-17-4553-2



ตีรนา ภิญญะพันธ์ : แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจ  
 สีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 (SATHON DISTRICT DEVELOPMENT GUIDELINES AS  
 AN AREA BETWEEN SILOM CENTRAL BUSINESS DISTRICT AND RAMA III ECONOMIC  
 DEVELOPMENT AREA) อ. ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร. นิพันธ์ วิเชียรน้อย , 189 หน้า.  
 ISBN 974-17-4553-2.

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาพัฒนาการและสภาพปัจจุบันของศูนย์กลางธุรกิจสีลม สาทร และ  
 พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 วิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทของการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างย่านศูนย์  
 กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทดังกล่าว

ผลจากการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากรของ  
 พื้นที่ศึกษาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันนั้น มีผลมาจากสภาพการพัฒนาในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และ  
 นโยบายการพัฒนาต่าง ๆ ในแต่ละยุคสมัย ในปัจจุบันย่านสีลมมีบทบาทในการเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจในระดับ  
 ประเทศ เขตสาทรมีบทบาทเป็นพื้นที่ขยายตัวของย่านศูนย์กลางธุรกิจและพื้นที่พักอาศัย และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ  
 พระราม 3 มีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ในอนาคต

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ทั้งสามพบว่า ในพื้นที่ย่านสีลมเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสม โดย  
 มีสัดส่วนของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมากที่สุด ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่แออัดและหนาแน่น แนว  
 โน้มการพัฒนาพื้นที่เป็นแบบแนวตั้งและขยายตัวไปในพื้นที่เขตสาทร ตามแนวถนนสาทรเหนือ และสาทรใต้ และ  
 จากการที่มีแผนพัฒนาพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ในเขตยานนาวา ทำให้พื้นที่เขตสาทรเป็นพื้นที่รอยต่อ  
 ระหว่างพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจทั้งสอง โดยมีถนนราชมรรคาหรือสะพานมิตรภาพเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งสามเข้าด้วยกัน แนวโน้มของ  
 พื้นที่เขตสาทรจึงดำเนินไปสู่ทิศทางการเป็นพื้นที่สนับสนุนและรองรับการเชื่อมโยงของพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญ  
 ของกรุงเทพมหานคร

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่  
 ที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ได้แบ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา จากกลุ่มกิจกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และ  
 โครงข่ายคมนาคมขนส่ง ออกเป็น 14 พื้นที่ย่อย และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาเขตสาทร ให้เป็นพื้นที่  
 พาณิชยกรรมที่ขยายตัวจากย่านศูนย์กลางธุรกิจที่สามารถเชื่อมโยงศูนย์กลางธุรกิจเดิมและศูนย์กลางธุรกิจใหม่  
 เป็นพื้นที่รองรับการพักอาศัยคุณภาพสูง เพื่อตอบสนองต่อพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ รวมถึงที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชน  
 ทุกระดับชั้น และให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางการบริการสังคมที่สมบูรณ์แบบ มีการให้บริการทั้งในลักษณะทาง  
 พาณิชยกรรมและสาธารณะประโยชน์ โดยได้เสนอแนะรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่เป้าหมายในด้านต่าง ๆ แผน  
 การใช้ที่ดินในอนาคตของเขตสาทร พ.ศ. 2565 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบการสัญจรในอนาคตที่สอดคล้อง  
 และสัมพันธ์กัน

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง

ลายมือชื่อนิสิต .....

สาขาวิชา การวางผังเมือง

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา .....

ปีการศึกษา 2546



## 4374132825 : MAJOR URBAN PLANNING

KEY WORD : DEVELOPMENT GUIDELINES / CENTRAL BUSINESS DISTRICT/ SATHON

TEERANA PHINYAPHUND : SATHON DISTRICT DEVELOPMENT GUIDELINES AS AN AREA BETWEEN SILOM CENTRAL BUSINESS DISTRICT AND RAMA III ECONOMIC DEVELOPMENT AREA . THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF. NIPAN VICHENNOI, Ph.D. 189 pp.

ISBN 974-17-4553-2.

This study aims to study the development and existing conditions of Silom Central Business District , Sathon District and Rama III Economic Development Area . It is to analyze the potential of Sathon District as an area between Silom Central Business District and Rama III Economic Development Area . It also explores suggestions in developing Sathon District for the said role.

The result of the study shows that structural changes including physical , economical , social and population in the study area from past to present are the result of development of public utilities , public facilities and development policy of each era. At Present , Silom area plays a role of national central business district . Sathon District serves itself as an expansion area of central business district and residential area. Rama III Economic Development Area plays a role of a prospective new central business district.

However , the study of existing conditions in the three areas reveals that Silom area is mixed land with commercial use ranked as the highest . Physical conditions of the area are crowded and congested . Area development trend goes in terms of vertical and expansion into Sathon District -- along North and South Sathon Road. After the plan to develop Rama III in Yannawa District as Economic Development Area was introduced , Sathon District has become a connection area of the two business districts with Naradhiwas Rajanagarindra Road joining the three area together . Sathon District progresses as a supportive area in connecting Bangkok's major business district.

According to the analysis of Sathon District's potential as an area between Silom Central Business District and Rama III Economic Development Area , fourteen areas are divided by their development potentials in term of activities , land use and transportation network. The suggestions are recommended in developing Sathon District into a commercial area which expands from central business district and connects the old and new business district together. It should serve a high quality residential area to serve the business centers and also provide residential for people of all levels . The area will serve as a complete social service center that provided both commercial and public facilities . Moreover, The suggestions are detailed about development goal areas and corporate the future land use plan of A.D. 2022 and transportation network development plan.

Department Urban and Regional Planning

Student's signature .....

Field of study Urban Planning

Advisor's signature .....

Academic year 2003

## กิตติกรรมประกาศ

ความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เกิดจากความช่วยเหลือและความกรุณาของ รศ.ดร. นิพันธ์ วิเชียรน้อย อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รศ. ดร. ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ อาจารย์ ดร. ไชศรี ภัคดิ์สุขเจริญ และ ม.ร.ว. เปรมศิริ เกษมสันต์ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ จนสำเร็จลุล่วง ขอขอบพระคุณอาจารย์ในภาคควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่านที่ให้ความรู้ทั้งในด้านวิชาการและประสบการณ์ต่าง ๆ อย่างมากมายตลอดระยะเวลาที่ได้ศึกษาอยู่ และขอบพระคุณพี่ตุ้ม พี่แสง สำหรับความช่วยเหลือในเรื่องต่าง ๆ อย่างดียิ่ง

ขอขอบคุณบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่มีส่วนช่วยเหลือในด้านทุนอุดหนุนการวิจัย และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและความสะดวกในการขออนุเคราะห์ข้อมูล อันได้แก่ เจ้าหน้าที่ของสำนักงานเขตสาทร เขตบางรัก เขตยานนาวา เจ้าหน้าที่ของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และเจ้าหน้าที่ของกระทรวงแรงงาน

ขอบคุณ โรส เก่ง ปีม อีต ตึก นอ เหมียว วิว ตัน สำหรับกำลังใจที่ไม่เคยขาดหายและทนฟังคำบ่นได้อย่างไม่รู้เบื่อ ?? ขอขอบคุณเพื่อน ๆ Soc - Anth 28 พัด อู๋ย เล็ก บ๊วย เอ๋ อีฟ คม มาร์ค โจ สำหรับความห่วงใยกับคำถามที่ว่า "เมื่อไหร่จะจบซักที" ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ผังเมือง 25 ทุกคน โดยเฉพาะ ตึก ต่อม เบิร์ท เอ แนนซี่ สำหรับความช่วยเหลือและคำปรึกษา ขอบคุณโรสสำหรับ notebook คุณภาพดี ขอขอบคุณต้นสำหรับกล้องดิจิทัล ขอขอบคุณป้อมในการทำ Presentation ขอขอบคุณเก่งสำหรับคำปรึกษาต่าง ๆ และสอนทำกราฟฟิกในเล่ม

ขอบพระคุณ คุณแม่ คุณพ่อ คุณตา คุณยาย ป้านิด น้าน้อย หนูย เอ๋ ป้อม สมาชิกในครอบครัว ภิญญะพันธ์ ครอบครัวชัชยะปิตตา และครอบครัวอริสราชัยทุกคน ที่คอยสนับสนุน ช่วยเหลือ ห่วงใย และเป็นกำลังใจในเรื่องต่าง ๆ ตลอดมา

ท้ายที่สุดนี้ ขอขอบคุณในความตั้งใจและกำลังใจของตนเองในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงลงได้ โดยความสำเร็จในครั้งนี้ขอยกให้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ติรนา ภิญญะพันธ์

## สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ .....	ฉ
สารบัญ .....	ช
สารบัญตาราง .....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ฏ
สารบัญแผนภาพ .....	ฐ
สารบัญรูปภาพ.....	ฑ

## บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	3
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.4 ขั้นตอนและวิธีการศึกษา.....	5
1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล .....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	6
1.7 ข้อยกเว้นของการศึกษา .....	6
1.8 นิยามศัพท์.....	8
1.9 ข้อตกลงในการศึกษา.....	8

## บทที่ 2 ทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองและการใช้ที่ดินภายในเมือง .....	10
2.1.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมือง.....	10
2.1.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินภายในเมือง.....	11
2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม.....	14
2.2.1 รูปแบบการใช้ที่ดินและประเภทพาณิชยกรรม.....	14
2.2.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม .....	16
2.2.3 การกำหนดเขตการค้าของเมือง .....	18
2.2.4 ลำดับสำคัญของเขตการค้าภายในเมือง.....	19
2.2.5 ศูนย์กลางธุรกิจการค้า.....	20
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรม .....	22
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่านพาณิชยกรรม .....	23
2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับ Neighborhood .....	24

## สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	25
2.7 สรุปแนวความคิด .....	27
<b>บทที่ 3 พัฒนาการของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษา</b>	
3.1 พัฒนาการของกรุงเทพมหานคร .....	29
3.1.1 สมัยรัชกาลที่ 1-3 (พ.ศ. 2325 - 2349).....	29
3.1.2 สมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394 - 2411).....	30
3.1.3 สมัยรัชกาลที่ 5-8 (พ.ศ. 25411 - 2489).....	33
3.1.4 สมัยรัชกาลที่ 9 (พ.ศ.2489 - ปัจจุบัน).....	36
3.2 พัฒนาการของพื้นที่ศึกษา.....	40
3.2.1 สมัยรัชกาลที่ 1-3 (พ.ศ. 2325 - 2394).....	40
3.2.2 สมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2349 - 2411).....	41
3.2.3 สมัยรัชกาลที่ 5-8 (พ.ศ. 2411 - 2489) .....	42
3.2.4 สมัยรัชกาลที่ 9 (พ.ศ. 2490 - 2524).....	45
3.2.5 สมัยรัชกาลที่ 9 (พ.ศ. 2490 - ปัจจุบัน).....	51
3.3 สรุป.....	53
<b>บทที่ 4 สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา</b>	
4.1 สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา.....	57
4.1.1 เขตบางรัก (ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม).....	57
4.1.1.1 ขอบเขตพื้นที่ .....	57
4.1.1.2 การใช้ที่ดิน .....	59
4.1.1.3 การพัฒนาอาคาร.....	63
- ความสูงอาคาร.....	63
- การขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร.....	65
4.1.1.4 โครงข่ายคมนาคม.....	66
4.1.1.5 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ .....	69
4.1.1.6 ประชากร.....	71
4.1.2 เขตสาทร .....	72
4.1.2.1 ขอบเขตพื้นที่ .....	72
4.1.2.2 การใช้ที่ดิน .....	74

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.1.2.2 การพัฒนาอาคาร.....	80
- ความสูงอาคาร.....	80
- การขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร .....	82
4.1.2.3 โครงข่ายคมนาคม.....	83
4.1.2.5 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ .....	86
4.1.2.6 ประชากร.....	89
4.1.3 เขตยานนาวา (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3) .....	92
4.1.3.1 ขอบเขตพื้นที่ .....	92
4.1.3.2 การใช้ที่ดิน .....	92
4.1.3.3 การพัฒนาอาคาร.....	95
- ความสูงอาคาร.....	95
- การขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร .....	97
4.1.3.4 โครงข่ายคมนาคม.....	98
4.1.3.5 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ .....	101
4.1.3.6 ประชากร.....	102
4.1.3.7 นโยบายพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3.....	103
- ความเป็นมา .....	103
- โครงการออกแบบและวางผังพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ	
พระราม 3 .....	106
- วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	106
- ขอบเขตพื้นที่โครงการ.....	107
- วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่	
พระราม 3.....	107
- ผังพัฒนาเฉพาะพื้นที่พระราม 3 .....	107
4.2 สรุปโครงสร้างและแนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา.....	122
บทที่ 5 วิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม	
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3	
5.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม	
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3.....	126
5.1.1 โครงข่ายคมนาคมขนส่ง.....	126
5.1.1.1 โครงข่ายถนน.....	126

## สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.1.1.2 ระบบขนส่งมวลชน.....	128
5.1.2 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ.....	130
5.1.3 ราคาที่ดิน.....	130
5.1.4 นโยบายและโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง.....	130
5.2 บทบาทความสัมพันธ์ของเขตสาทรกับศูนย์กลางธุรกิจ และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3.....	134
5.3 สภาพปัญหาต่างๆ ในเขตสาทร.....	135
5.4 ปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาเขตสาทร.....	138
5.5 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตสาทร เพื่อวางทิศทางการพัฒนา.....	138
<b>บทที่ 6 แนวทางการพัฒนาเขตสาทร</b>	
6.1 เป้าหมายการพัฒนาเขตสาทร.....	144
6.2 แนวความคิดในการพัฒนาเขตสาทร.....	145
6.3 พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนา.....	146
6.4 แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต.....	151
6.5 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบการสัญจรในอนาคต.....	153
6.6 ข้อเสนอแนะ.....	155
รายการอ้างอิง.....	157
ภาคผนวก ก.....	160
ภาคผนวก ข.....	162
ภาคผนวก ค.....	164
ภาคผนวก ง.....	168
ภาคผนวก จ.....	172
ภาคผนวก ฉ.....	175
ภาคผนวก ช.....	181
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	189

## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 4.1	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตบางรัก พ.ศ. 2543.....	59
ตารางที่ 4.2	แสดงความสูงของอาคารและการจัดกลุ่มอาคารในเขตบางรัก.....	63
ตารางที่ 4.3	แสดงรายละเอียดอาคารสูง 21 ชั้นขึ้นไปในเขตบางรัก (พ.ศ. 2538) .....	64
ตารางที่ 4.4	แสดงการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตบางรัก พ.ศ. 2541 - 2544 .....	65
ตารางที่ 4.5	แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตบางรัก พ.ศ. 2536 - 2545.....	71
ตารางที่ 4.6	แสดงความหนาแน่นประชากรรายแขวงของเขตบางรัก พ.ศ. 2536 - 2545 .....	72
ตารางที่ 4.7	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตสาทร พ.ศ. 2543.....	74
ตารางที่ 4.8	จำนวนสถานประกอบการและลูกจ้างในเขตสาทรปี พ.ศ. 2542 .....	75
ตารางที่ 4.9	รายละเอียดของชุมชนแออัดในเขตสาทรปี พ.ศ. 2545.....	77
ตารางที่ 4.10	รายชื่ออาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ในเขตสาทร .....	81
ตารางที่ 4.11	แสดงการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตสาทร พ.ศ. 2541 - 2544 .....	82
ตารางที่ 4.12	แสดงจำประชากรรายแขวงของเขตสาทร พ.ศ. 2536 - 2545 .....	90
ตารางที่ 4.13	แสดงความหนาแน่นประชากรรายแขวงของเขตสาทร พ.ศ.2536 - 2545 .....	90
ตารางที่ 4.14	การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตสาทร ปี พ.ศ. 2.536 - 2545.....	90
ตารางที่ 4.15	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตยานนาวา พ.ศ. 2543 .....	94
ตารางที่ 4.16	แสดงรายละเอียดอาคารสูง 9 ชั้นขึ้นไปในพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 .....	97
ตารางที่ 4.17	แสดงการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตยานนาวา พ.ศ. 2541 - 2544.....	98
ตารางที่ 4.18	แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตยานนาวา พ.ศ. 2536 - 2545.....	103
ตารางที่ 4.19	แสดงความหนาแน่นประชากรรายแขวงเขตยานนาวา พ.ศ. 2536 - 2545.....	103
ตารางที่ 4.20	สรุปโครงสร้างโดยรวมในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา.....	125
ตารางที่ 5.1	รายละเอียดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง .....	128
ตารางที่ 5.2	ราคาประเมินที่ดินของเขตบางรัก สาทร และยานนาวา.....	131

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## สารบัญแนบที่

หน้า

แผนที่ 1.1	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	4
แผนที่ 3.1	แสดงสภาพการพัฒนามาของกรุงเทพมหานครในสมัยรัชกาลที่ 1-4 .....	32
แผนที่ 3.2	แสดงการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2440 (ร.ศ. 115) .....	34
แผนที่ 3.3	แสดงการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2543.....	39
แผนที่ 3.4	แสดงสภาพการพัฒนามาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2445 และ พ.ศ. 2449.....	44
แผนที่ 3.5	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนามาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2495 .....	48
แผนที่ 3.6	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนามาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2510 .....	49
แผนที่ 3.7	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนามาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2523 .....	50
แผนที่ 3.8	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนามาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2534 .....	54
แผนที่ 3.9	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนามาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2540 .....	55
แผนที่ 3.10	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนามาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2544 .....	56
แผนที่ 4.1	แสดงพื้นที่ศึกษาเขตบางรัก .....	58
แผนที่ 4.2	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม พ.ศ. 2544.....	61
แผนที่ 4.3	แสดงโครงข่ายถนนเขตบางรัก .....	67
แผนที่ 4.4	แสดงของขอบเขตพื้นที่ศึกษาเขตสาทร.....	73
แผนที่ 4.5	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตสาทร พ.ศ. 2544 .....	78
แผนที่ 4.6	แสดงโครงข่ายถนนเขตสาทร.....	84
แผนที่ 4.7	แสดงของขอบเขตพื้นที่ศึกษายานนาวา.....	93
แผนที่ 4.8	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวา พ.ศ. 2544 .....	96
แผนที่ 4.9	แสดงโครงข่ายถนนเขตยานนาวา.....	99
แผนที่ 4.10	ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 (พื้นที่ศึกษา) .....	105
แผนที่ 4.11	ผังเสนอแนะการใช้ประโยชน์ที่ดินในขนาดของพื้นที่พระราม 3 โดยแบ่งตามกลุ่มกิจกรรม	110
แผนที่ 4.12	แสดงประเภทกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในขนาดของพื้นที่พระราม 3 .....	111
แผนที่ 4.13	แสดงผังโครงข่ายถนนที่เสนอแนะในขนาดในพื้นที่พระราม 3 .....	118
แผนที่ 5.1	แสดงความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนา เศรษฐกิจพระราม 3.....	127
แผนที่ 5.2	ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547).....	132
แผนที่ 5.3	แสดงความสัมพันธ์ของเขตสาทรกับพื้นที่ส่วนต่าง ๆ .....	136
แผนที่ 5.4	การกระจุกตัวของการใช้ที่ดินและกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ของเขตสาทร .....	139
แผนที่ 5.5	การแบ่งพื้นที่เขตสาทร .....	143
แผนที่ 6.1	พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาเขตสาทร .....	147
แผนที่ 6.2	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตสาทร พ.ศ. 2565 .....	152
แผนที่ 6.3	โครงการพัฒนาถนนในขนาดของเขตสาทร .....	154



## สารบัญแผนภาพ

หน้า

แผนภาพที่ 1.1	แสดงขั้นตอนและวิธีการศึกษา.....	7
แผนภาพที่ 1.2	แสดงกระบวนการศึกษา .....	9



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญรูปภาพ

## หน้า

รูปที่ 2.1	แสดงแบบจำลองของทฤษฎีการใช้ที่ดินภายในเมือง .....	14
รูปที่ 4.1	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณศูนย์กลางธุรกิจสีลม.....	62
รูปที่ 4.2	แสดงโครงข่ายถนนของเขตบางรัก.....	68
รูปที่ 4.3	การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตสาทร .....	79
รูปที่ 4.4	แสดงโครงข่ายถนนของเขตสาทร.....	85
รูปที่ 4.5	แสดงโครงข่ายถนนของเขตยานนาวา .....	100



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการพัฒนาประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญที่สำคัญในด้านต่าง ๆ ที่มีการเจริญเติบโตแบบรวมศูนย์ ทั้งในระบบการบริหารราชการ การค้า การบริการ อุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการศึกษาและบริการพื้นฐานด้านอื่น ๆ ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงกลายเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทุกประเภทและเป็นแหล่งงานที่สำคัญของประเทศ เกิดการอพยพประชากรจากชนบทเข้ามาทำงานและอยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้กรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District หรือ CBD) ที่เป็นทั้งแหล่งงานและที่ตั้งของอาคารสำนักงาน ร้านค้า หาบเว่ แผงลอย ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาที่ดินโดยภาคเอกชนในลักษณะอาคารสูงจำนวนมากเพื่อให้คุ้มค่างับราคาที่ดิน ทำให้ย่านศูนย์กลางธุรกิจมีความแออัดและก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาการเติบโตของชุมชนและการใช้ที่ดินอย่างไม่เป็นระเบียบ ปัญหาการจราจร ปัญหาการขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การบริการสาธารณะ และปัญหาสภาพแวดล้อมเมือง ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นและส่งผลกระทบต่อกันเป็นลูกโซ่ทั้งภายในระดับย่านเอง และในระดับเมือง

ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม ตั้งอยู่ในเขตบางรัก ถือเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานครที่มีวิวัฒนาการที่ยาวนานควบคู่มากับการพัฒนาเมืองทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นจนถึงปัจจุบัน จากปัจจัยการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ทำให้พื้นที่ย่านเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรม จนกลายเป็นย่านพักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม และศูนย์กลางธุรกิจการค้าระดับประเทศตามลำดับ สภาพของย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมในปัจจุบันนั้น มีบทบาทเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและแหล่งงานที่สำคัญระดับเมืองและประเทศ เป็นพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและอาคารสูงจำนวนมาก โดยเป็นย่านศูนย์กลางของกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งในด้านการค้า การบริการ การเงิน การธนาคาร การประกันภัย การขนส่ง ศูนย์การค้า สำนักงาน โรงแรม แหล่งบันเทิง ที่พักอาศัย เป็นต้น แต่เนื่องจากการที่พื้นที่มีการขยายตัวทางด้านกายภาพและเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว มีประชากรอยู่อาศัย เข้ามาทำงาน และเข้ามาใช้บริการทางด้านการค้าการบริการ อย่างหนาแน่นในพื้นที่จำกัด รวมทั้งการขาดการวางแผนรองรับการเติบโตของพื้นที่ที่เหมาะสมมาตั้งแต่ต้น จึงเกิดปัญหาความแออัดของการใช้ที่ดิน ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษ รวมถึงปัญหาราคาที่ดินสูง ทำให้การพัฒนาโดยการลงทุนหรือทำกิจกรรมในพื้นที่ จำเป็นต้องคำนึงถึงต้นทุนที่สูงเนื่องจากราคาที่ดิน

เนื่องจากลักษณะพื้นที่เขตยานนาวา มีราคาที่ดินต่ำกว่าย่านสีลม และมีศักยภาพเพียงพอที่จะสามารถรองรับการเติบโตของย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมได้ ดังนั้นกรุงเทพมหานครจึงได้มีนโยบายส่งเสริมโดยใช้มาตรการทางผังเมือง และการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ชี้นำให้เกิดการพัฒนาที่มีคุณภาพในพื้นที่

ดังกล่าว การตัดถนนราวิวาสราชนครินทร์เชื่อมถนนพระราม 3 กับถนนสีลม การปรับปรุงถนนพระราม 3 ให้เป็นถนนมาตรฐาน การก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียกรุงเทพมหานครในพื้นที่ และอีกหลายโครงการ ล้วนเป็นโครงการในแนวทางเดียวกับนโยบายพัฒนาย่านพาณิชยกรรมใหม่บนถนนพระราม 3 โดยแผนพัฒนาพื้นที่พิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ให้เป็นศูนย์กลางการเงินและการธนาคาร ได้ถูกบรรจุลงในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2542) ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการกระจายกิจกรรมที่เป็นแหล่งงาน ย่านธุรกิจการค้า และอาคารสำนักงานออกไปสู่พื้นที่รอบนอก เพื่อลดอิทธิพลย่านธุรกิจการค้าบริเวณศูนย์กลางเมืองและจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับโครงข่ายคมนาคมขนส่ง<sup>1</sup> ซึ่งในปัจจุบัน (พ.ศ. 2546) โครงการดังกล่าวอยู่ในช่วงการออกแบบและวางผังพัฒนาพื้นที่

เขตสาทร เป็นเขตพื้นที่เมืองชั้นในและตั้งอยู่ระหว่างเขตบางรัก (ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม) และเขตยานนาวา (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3) การเจริญเติบโตของเขตสาทรในช่วงเวลาที่ผ่านมานอกจากจะได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักต่าง ๆ ที่ตัดผ่านไปยังพื้นที่รอบข้าง และการก่อสร้างสะพานเชื่อมผ่านไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเพื่อความสะดวกในการเดินทางแล้ว ยังได้รับผลกระทบจากการขยายตัวของย่านธุรกิจการค้า ซึ่งต่อเนื่องมาจากพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจเดิมในเขตบางรัก และยังเป็นเขตที่มีพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตยานนาวา ซึ่งกำลังจะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ของประเทศ ในด้านการเป็นศูนย์กลางทางการเงินและการธนาคารในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ และเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นเขตสาทรจึงมีแนวโน้มได้รับอิทธิพลจากการพัฒนานี้ด้วย นอกจากนี้การมีระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงศูนย์กลางธุรกิจทั้งสองพื้นที่เข้าด้วยกัน คือ ถนนราวิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) โดยถนนดังกล่าวได้ตัดผ่านพื้นที่ทั้ง 3 เขต คือ ยานนาวา สาทร และบางรัก ดังนั้นจากการที่พื้นที่เขตสาทรเป็นพื้นที่รอยต่อของศูนย์กลางธุรกิจทั้ง 2 แห่ง และจากศักยภาพของในปัจจุบันที่มีบทบาทในการเป็นที่พักอาศัย และย่านธุรกิจการค้าที่ขยายตัวมาจากศูนย์กลางธุรกิจสีลม รวมถึงความพร้อมในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการคมนาคมขนส่ง จากศักยภาพดังกล่าวสามารถนำไปสู่บทบาทในการรองรับการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ในที่สุด

จากที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ที่ตั้ง และโครงข่ายความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ของเขตสาทรกับพื้นที่รอบข้าง รวมถึงศักยภาพในการรองรับการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม และพื้นที่พัฒนาพิเศษพระราม 3 เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ การเจริญเติบโตและจะขยายตัวของพื้นที่เนื่องจากแรงกระตุ้นจากย่านศูนย์กลางธุรกิจทั้ง 2 แห่ง จะทำให้พื้นที่เขตสาทรมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น ซึ่งหากปราศจากการวางแผนการรองรับที่ดีจะทำให้เกิดปัญหาตามมาในอนาคต เช่น ปัญหาความแออัดของการใช้ที่ดินและประชากร ปัญหาการจราจร ปัญหามลภาวะเป็นพิษ ดังเช่นสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าเกือบทุกแห่งในกรุงเทพมหานครก็ว่าได้ จากเหตุผลที่กล่าวมา ทำให้มองเห็นภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับเขตสาทร ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการ

<sup>1</sup> สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร , ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) (กรุงเทพมหานคร , 2542) , หน้า 2-9.

พัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เขตสาทรให้มีความเหมาะสมตามศักยภาพ สอดคล้องกับนโยบายและการเติบโตของกรุงเทพมหานครต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาพัฒนาการของศูนย์กลางธุรกิจสีลม สาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3
2. ศึกษาสภาพปัจจุบันของศูนย์กลางธุรกิจสีลม สาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3
3. วิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3
4. เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

### ขอบเขตพื้นที่

- เขตสาทร มีขนาดพื้นที่ 9.326 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 3 แขวง ได้แก่ แขวงทุ่งวัดดอน แขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ
- บริเวณย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม ซึ่งตั้งอยู่บริเวณแขวงสีลมและแขวงสุรวงศ์ เขตบางรัก
- พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ตั้งอยู่ในเขตยานนาวา มีขอบเขตพื้นที่โครงการครอบคลุมจากใต้แนวทางด่วนเฉลิมมหานครจรดแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ประมาณ 7.7 ตารางกิโลเมตร (แผนที่ 1.1)

### ขอบเขตเนื้อหา

- ศึกษาพัฒนาการของกรุงเทพมหานครควบคู่กับพื้นที่ศึกษา คือ ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม เขตสาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 เพื่อทราบถึงสภาพการพัฒนาระบบบทบาทความสำคัญในพื้นที่ศึกษา รวมถึงทราบว่ากำลังจะเกิดอะไรขึ้นกับพื้นที่ศึกษาในอนาคต
- ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร รวมถึงนโยบายต่าง ๆ เพื่อทราบถึงโครงสร้างและหน้าที่ของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน
- วิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 เพื่อเป็นการหาแนวทางการพัฒนาเขตสาทร










แผนที่ 1.1 ภาพถ่ายทางอากาศ  
แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจเสื่อม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

-  เขตสาทร
-  เขตบางรัก
-  เขตยานนาวา
-  ศูนย์กลางธุรกิจเสื่อม
-  พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3



ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแนวมภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 1.4 ขั้นตอนและวิธีการศึกษา

1. ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น การขยายตัวของเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทพาณิชยกรรม ย่านศูนย์กลางธุรกิจ เป็นต้น ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาในด้านต่าง ๆ เพื่อทราบถึงหลักการ แนวความคิดและนโยบายเพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ต่อไป
2. ศึกษาพัฒนาการของกรุงเทพมหานครควบคู่กับพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม สาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 เพื่อเข้าใจลักษณะ สภาพการพัฒนา และบทบาท โครงสร้างของพื้นที่ โดยวิเคราะห์จากเอกสาร งานวิจัย แผนพัฒนา นโยบายต่าง ๆ แผนที่ และภาพถ่ายทางอากาศ
3. ศึกษาสภาพทั่วไปของศูนย์กลางธุรกิจสีลม เขตสาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร รวมถึงนโยบายต่าง ๆ ที่มีผลต่อพื้นที่ ใช้วิธีการศึกษาจากข้อมูลจากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่ได้มีการรวบรวมเอาไว้แล้ว เช่น ข้อมูลจากสำนักงานเขตบางรัก สาทร และยานนาวา สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร กรมแผนที่ทหาร ฯลฯ รวมถึงการออกสำรวจพื้นที่ศึกษา (Field Survey) และการสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่
4. วิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 โดยใช้การวิเคราะห์จากแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
5. เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3
6. สรุปผลการศึกษาและเสนอแนะ (แผนภาพที่ 1.1)

#### 1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ศึกษา โดยใช้แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศและการสังเกต การสัมภาษณ์ประชาชน นักวิชาการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยจะเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านต่าง ๆ ดังนี้
  - การใช้ที่ดินและอาคาร ประเภทของกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีในพื้นที่ศึกษา ลักษณะและโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เป็นต้น
  - สภาพแวดล้อมทั่วไปของพื้นที่และปัญหาทางกายภาพ ที่ใช้วิธีการสังเกตการณ์ การสอบถาม และการบันทึก
2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้
  - สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

- สำนักงานสถิติแห่งชาติ
- สำนักงานเขตบางรัก สาทร และยานนาวา
- สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม
- กระทรวงแรงงาน
- กรมพัฒนาที่ดิน
- กรมแผนที่ทหาร
- ห้องสมุดสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย (TIC) เป็นต้น

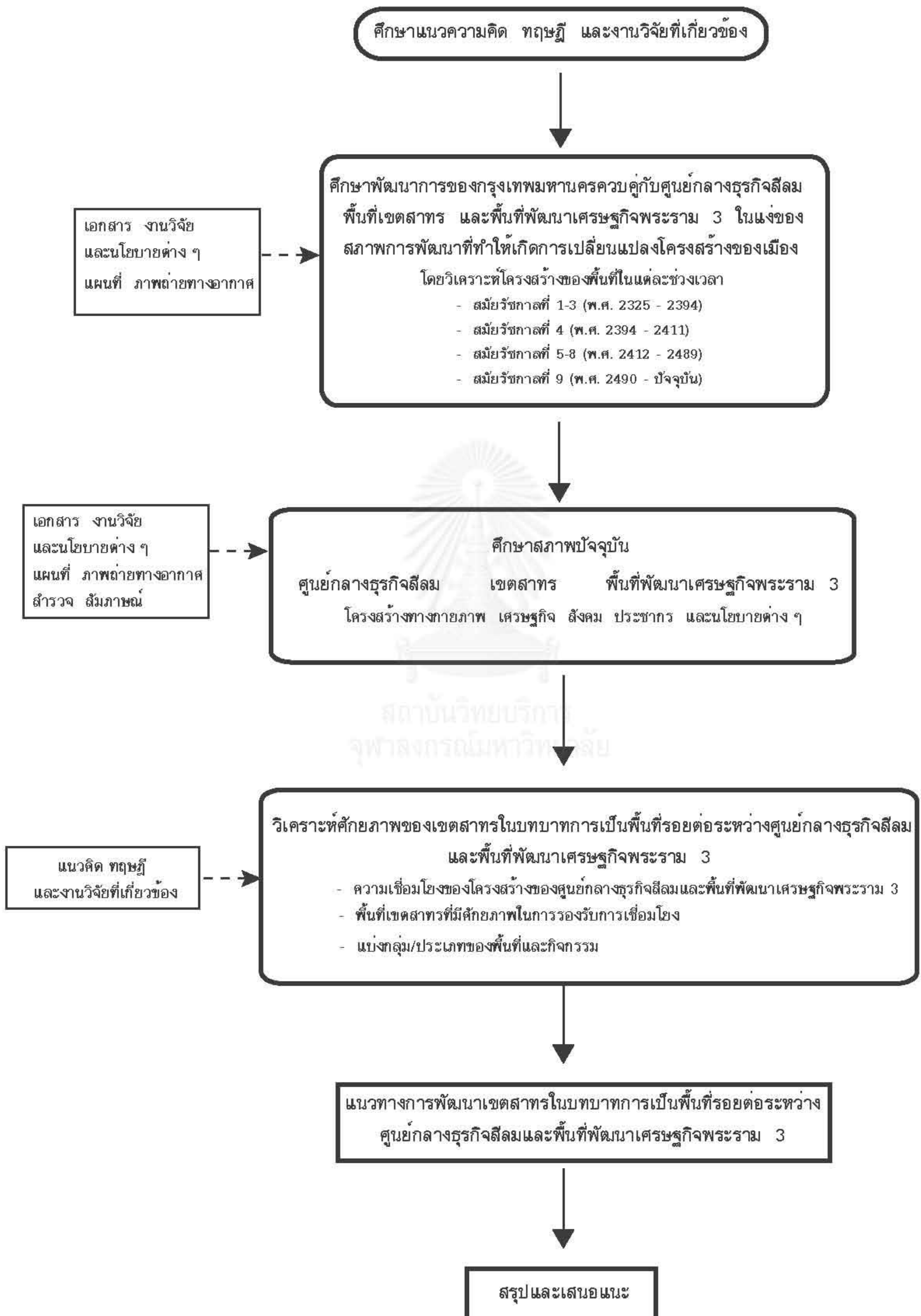
#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงแนวโน้มการขยายตัวของศูนย์กลางธุรกิจสีลม และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ว่าจะมีแนวโน้มไปในทิศทางใด และทราบผลกระทบที่จะเกิดขึ้น
2. เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย และโครงการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐ ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการนำมาใช้พัฒนาเขตสาทร
3. ผลจากการศึกษา จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนทุกระดับ ในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนหรือนำไปประยุกต์ใช้ต่อไป
4. ผลที่ได้จากการศึกษาสามารถใช้เป็นแนวทางการศึกษาในพื้นที่อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน

#### 1.7 ข้อจำกัดในการศึกษา

เนื่องจากนโยบายการพัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่นั้นเป็นนโยบายที่เกิดขึ้นในสมัยที่ ดร. พิจิตต รัตกุล เป็นผู้ว่าราชการจังหวัดกรุงเทพมหานคร จนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2546) ที่ นายสมัคร สุนทรเวช เป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ยังคงเป็นเพียงนโยบายที่มีเพียงการออกแบบวางผังโครงการเท่านั้น ดังนั้นการศึกษาโครงการนี้ผู้วิจัยจึงต้องใช้การวิเคราะห์และการคาดการณ์จากข้อมูลปัจจุบัน ในลักษณะของแผนนโยบาย และแผนผังโครงการที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นในพื้นที่จริง ซึ่งอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงและคลาดเคลื่อนกับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นจริงในอนาคตได้





## 1.8 นิยามศัพท์

1. ศูนย์กลางธุรกิจสีลม หมายถึง พื้นที่ของแขวงสีลมและแขวงสุรวงศ์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ในเขตการปกครองของเขตบางรัก
2. พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 หมายถึง พื้นที่บริเวณถนนพระราม 3 ซึ่งถูกกำหนดในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2542) ให้เป็นศูนย์กลางการเงินและการธนาคารแห่งใหม่ของประเทศ ทั้งนี้เพื่อเป็นการกระจายกิจกรรมที่เป็นแหล่งงาน ย่านธุรกิจการค้าและอาคาร สำนักงานไปสู่พื้นที่รอบนอกเพื่อลดอิทธิพลย่านธุรกิจการค้าบริเวณศูนย์กลางเมือง

พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3<sup>2</sup> ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตยานนาวา มีขอบเขตพื้นที่โครงการครอบคลุมจากใต้แนวทางด่วนเฉลิมมหานครจนบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ประมาณ 7.7 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,819 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

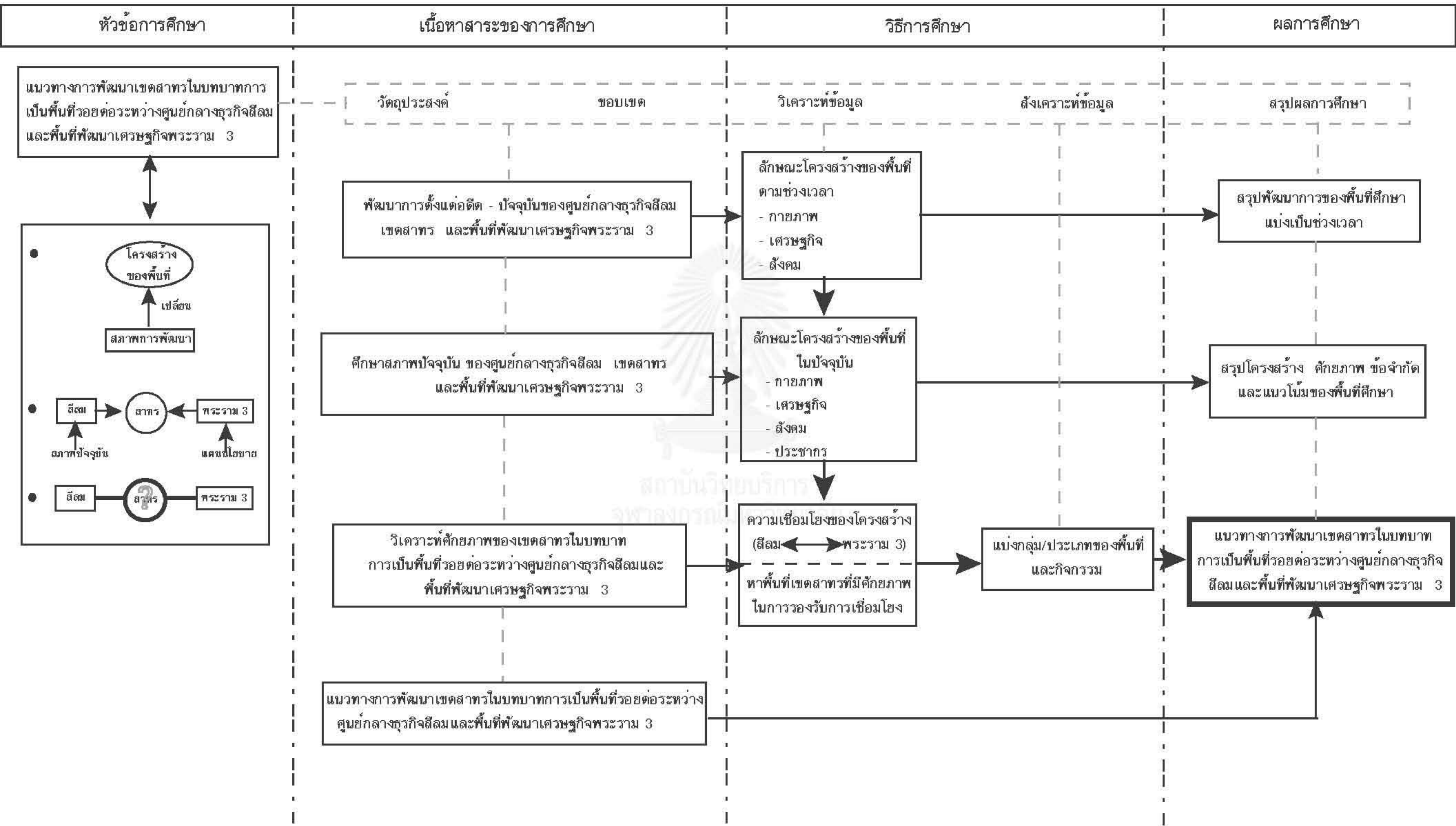
ทิศเหนือ	จรดแนวทางด่วนเฉลิมมหานครและเขตสาทร
ทิศใต้	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา เฉียงลงไปด้านตะวันตกเป็นเขตราชบุรีบูรณะ และเฉียงลงไปทางด้านตะวันออกเป็นตำบลบางกะเจ้า จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันตก	จรดแม่น้ำเจ้าพระยาและฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเป็นเขตราชบุรีบูรณะ
ทิศตะวันออก	จรดแม่น้ำเจ้าพระยาและฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเป็นตำบลบางกะเจ้า จังหวัดสมุทรปราการ ตอนเหนือสุดของด้านทิศตะวันออก จรดคลองขุดและจุดบรรจบของถนนพระราม 3 และแนวทางด่วนเฉลิมมหานคร

## 1.9 ข้อตกลงในการศึกษา

เนื่องจากพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 เป็นนโยบายที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นกับพื้นที่จริง การใช้ข้อมูลในการวิเคราะห์เกี่ยวกับการใช้ที่ดิน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงข่ายคมนาคม ผู้ศึกษาจึงใช้ข้อมูลจากโครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ที่ทางสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ได้ว่าจ้างบริษัทไทยเอนยีเนียร์ริงคอนซัลแตนท์ จำกัด ในการจัดทำ

<sup>2</sup>ไทยเอนยีเนียร์ริงคอนซัลแตนท์ จำกัด , บริษัท , โครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 (กรุงเทพมหานคร , 2546) , หน้า 2-3.

แผนภาพที่ 1.2 แสดงกระบวนการศึกษา



## บทที่ 2

### ทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง **แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3** นั้นได้นำทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นหลักในการอ้างอิง เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ นำไปประกอบการอภิปรายข้อสรุป ตลอดจนเป็นแนวทางในการพิจารณาข้อเสนอแนะของการศึกษา ดังจะมีทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่เป็นพื้นฐานสำคัญดังนี้

- 2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองและการใช้ที่ดินภายในเมือง
- 2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
- 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรม
- 2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่านพาณิชยกรรม
- 2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับ “Neighborhood”
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 สรุปแนวความคิด

#### 2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองและการใช้ที่ดินภายในเมือง

##### 2.1.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับเมือง

เมือง (Urban area) คือ บริเวณที่มีคนรวมกลุ่มอาศัยอยู่ด้วยกันอย่างหนาแน่นกว่าพื้นที่ที่อยู่โดยรอบ ประชากรส่วนใหญ่ของชุมชนเมืองมีวิถีการดำรงชีวิตที่แตกต่างจากชนบท นั่นคือประกอบอาชีพทางด้านการค้า การบริการ กิจการสำนักงาน หรือกิจการอุตสาหกรรม เมืองจะประกอบด้วยสภาพทำเลที่ตั้งของเมืองทางด้านกายภาพ จำนวนและขนาดของประชากร ลักษณะทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมือง บทบาททางด้านสังคมและวัฒนธรรม ตลอดจนลักษณะทางด้านสภาพแวดล้อมของเมือง ลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้ได้ผสมผสานกัน ทำให้แต่ละเมืองกลายเป็นพื้นที่อันมีชีวิตจิตใจและมีความน่าอยู่ผูกพัน (Sense of place) (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร , 2529)

Gordon E. Cherry (อ้างถึงใน สมศักดิ์ เศรษฐนันท์ , 2527:14) ได้กล่าวถึงการก่อรูปของเมือง (Urban Form) ว่าขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ขนาดของเมืองและความหนาแน่นของเมือง ซึ่งขนาดและความหนาแน่นของเมืองจะมีความสัมพันธ์กันและเกี่ยวข้องกับจำนวนประชากร การอพยพเข้า - ออกไปสู่ที่ทำงานบริเวณต่าง ๆ การกระจายตัวของประชากร และการใช้พื้นที่ปลูกสร้างอาคารในบริเวณต่าง ๆ



2. รูปร่างของเมือง ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศและเส้นทางคมนาคมเป็นส่วนใหญ่ที่จะกำหนดรูปร่างของเมืองในระยะแรก แต่ในระยะต่อมาจะเกี่ยวข้องกับผู้ออกแบบเมืองว่าต้องการให้เมืองมีลักษณะอย่างไร ซึ่งแต่ละรูปร่างนั้นจะมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันไป เช่น รูปร่างของเมืองอาจจะพัฒนาไปตามยาว (Linear Development) เป็นรูปวงแหวน (Radical Cities) ขยายตัวเป็นรูปนิ้วมือ (Sattelite Finger Growth) หรือเป็นรูปตาตาราง (Grid Pattern) ฯลฯ

3. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Urban Land Use) ซึ่งในเมืองต่าง ๆ อาจจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างกันไปทั้งประเภทและขนาด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกิจกรรมของผู้ที่อยู่อาศัยในเมืองนั้น หรือกล่าวได้ว่าขึ้นอยู่กับหน้าที่ (Functions) ของเมืองนั้น

4. สภาพ (Conditions) ของเมือง คือความสามารถของเมืองในด้านกายภาพที่สามารถจะรองรับหน้าที่ต่าง ๆ ของเมืองให้ดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อผลประโยชน์ของผู้อยู่อาศัยในเมืองนั้น ๆ สภาพของเมืองจะแตกต่างกันไปตามหน้าที่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง

อย่างไรก็ตามเมื่อเมืองเริ่มก่อรูปขึ้นที่ใด เมืองย่อมจะมีวิวัฒนาการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งแสดงให้เห็นโดยความสลับซับซ้อนของประเภทกิจกรรมหรือลักษณะทางกายภาพของชุมชน ตลอดจนขนาดและรูปร่างของเมือง ทั้งนี้ Patrick Gedds ได้กล่าวถึงวิวัฒนาการของเมืองดังนี้

- ขั้นเริ่มเข้าสู่ศูนย์กลาง (Inflow) เป็นขั้นตอนที่เข้าสู่การรวมตัวกันเป็นชุมชนเมือง
- ขั้นสร้างเมือง (Built up) เป็นขั้นตอนที่มีการก่อสร้างอาคารอยู่หนาแน่นในศูนย์กลางเมือง และเมืองเริ่มมีการขยายตัวออกไป
- ขั้นเมืองขยายตัวออก (Back Flow) เป็นขั้นที่เมืองขยายออก และศูนย์กลางเมืองเริ่มเสื่อมโทรม
- ขั้นเมืองเจริญเติบโตแบบกระจาย (Sprawling Mass) และศูนย์กลางเมืองเริ่มเสื่อมโทรม

### 2.1.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินภายในเมือง

การศึกษาเกี่ยวกับการใช้ที่ดินภายในเมืองได้อาศัยทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการเจริญเติบโตของเมืองในการอธิบาย โดยมีทฤษฎีแม่บทอยู่ 3 ทฤษฎี (รูปที่ 2.1) ได้แก่

#### 1. Concentric Zone Theory

ทฤษฎีการใช้ที่ดินของเขตตัวเมืองแบบ Concentric Zone นี้ E.W.Burgess เป็นผู้เสนอออกมา โดยกล่าวถึงการที่เมืองขยายตัวถึงระดับหนึ่ง การใช้ที่ดินแต่ละชนิดของตัวเมืองจะจัดตัวเองเป็นวงแหวน เรียงซ้อนกัน (Concentric Zone) รวม 5 วงด้วยกัน แต่ละวงที่เรียงซ้อนกันนั้นจะเริ่มจากใจกลางเมือง

ออกมา ในวงแหวนแต่ละวงจะแสดงถึงการใช้ที่ดินแต่ละชนิดอย่างเด่นชัด วงแหวนที่เรียงซ้อนกันจะประกอบด้วย

วงที่ 1 คือย่านธุรกิจการค้าของเมืองหรือศูนย์กลางของเมือง (Central Business District) ในเขตนี้จะเป็นบริเวณที่เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจการค้าของเมือง ศูนย์กลางทางสังคม รวมไปถึงศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคมของเขตตัวเมือง การใช้ที่ดินเป็นย่านการค้า จะประกอบไปด้วยกิจการต่าง ๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้าต่าง ๆ อาคารสำนักงาน ร้านอาหาร ธนาคาร โรงแรม โรงภาพยนตร์ พิพิธภัณฑ์ ฯลฯ

วงที่ 2 เป็นบริเวณที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง (Zone of Transition) เป็นบริเวณที่การใช้ที่ดินหลาย ๆ อย่างปะปนกัน เช่น มีร้านค้า มีโรงงานอุตสาหกรรมเบา และมีที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย (Low income residential area) แทรกปะปนอยู่ โซนนี้เป็นส่วนที่เริ่มมีการใช้ที่ดินเพื่อการค้าลดลง โดยเริ่มมีที่อยู่อาศัยและอุตสาหกรรมย่อย ๆ เกิดขึ้น

วงที่ 3 เป็นบริเวณที่เริ่มมีการใช้ที่ดินสำหรับเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย หรือจัดเป็นที่อยู่อาศัยระดับต่ำ (Low class residential area) หนาแน่น จนกำหนดเป็นโซนได้เฉพาะ เป็นโซนที่มักพบที่อยู่อาศัยที่อยู่กันอย่างหนาแน่น

วงที่ 4 เป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจปานกลางไปจนถึงผู้มีฐานะดี (Zone of better residential area)

วงที่ 5 เป็นบริเวณของที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ดี (Commuter's zone) เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยที่ทำงานอยู่ในย่านธุรกิจการค้าของเมือง และการเดินทางไปทำงานก็อาศัยความสะดวกของเส้นทางคมนาคมหลักต่าง ๆ ที่สามารถให้ความรวดเร็วในการเดินทางได้เป็นอย่างดี เช่น ทางด่วน รถไฟใต้ดิน ฯลฯ

ทางด้านของพื้นที่ ต้องยอมรับในนี้ด้วยว่า เมืองมีศูนย์กลางอยู่เพียงแห่งเดียวเท่านั้นและจะมีราคาที่ดินสูงที่สุดอยู่ที่นี้ ตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางของเมืองนี้จะเป็นตำแหน่งที่ได้เปรียบสำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตตัวเมือง และเป็นตำแหน่งที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ แข่งขันกันให้ได้มาซึ่งตำแหน่งศูนย์กลางนี้ ปรากฏว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจและกิจกรรมอื่น ๆ มีความสามารถในการแข่งขันนี้ต่างกัน จึงทำให้พบว่า การใช้ที่ดินเพื่อการค้าได้เข้ามาในใจกลางของเมืองเพราะผู้ราคาที่ดินแพงได้ดีกว่าการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ซึ่งวางตัวเองห่างออกจากใจกลางเมืองเป็นวงเรียงซ้อนกันออกมา การใช้ที่ดินแต่ละชนิดจะจัดตัวเองเข้าไปอยู่ในตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมที่สุด ดังนั้นการใช้โซนของที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย แทรกตัวอยู่ติดกับย่านธุรกิจการค้าและใกล้กับแหล่งอุตสาหกรรมเบาด้วยนั้น ก็เพราะตำแหน่งนั้นจะให้โอกาสดีต่อการดำรงชีพของผู้มีรายได้น้อยในด้านที่ว่า เป็นตำแหน่งที่ใกล้กับแหล่งงาน ซึ่งได้แก่ย่านธุรกิจหรือตามโรงงาน เป็นการทำให้ผู้มีรายได้น้อยลดค่าเดินทางไปทำงานให้น้อยลงได้ ส่วนอุตสาหกรรมเบาที่เข้าไปแทรกอยู่ในโซนที่สองก็จะอาศัยความเหมาะสมต่าง ๆ ช่วยค้ำจุนตัวเอง เช่น อยู่ใกล้แหล่งที่เป็นตลาดของผลผลิต อยู่ใกล้แหล่งที่มีเส้นทางคมนาคม

หนาแน่น การขนส่งสะดวกสบาย ลักษณะที่กล่าวมาเป็นบางส่วนของความสัมพันธ์ที่มีบทบาทต่อการกำหนดให้เกิดรูปแบบการจัดตัวเองของการใช้ที่ดินตามที่ Burgess กล่าว

## 2. Sector Theory

Homer Hoyt เป็นผู้เสนอทฤษฎีนี้โดยกล่าวว่า การใช้ที่ดินในตัวเมืองนั้นจะมีบริเวณที่อยู่อาศัยจัดตัวเองเป็นแถบ กระจายเหมือนแฉวงรัศมีออกจากใจกลางเมืองหรือศูนย์กลางเมือง โดยที่บริเวณที่อยู่อาศัยระดับต่าง ๆ คือระดับต่ำ กลาง และสูง (Low, Middle & High Class residential area) จะแยกตัวเองออกจากกันเป็นคนละแถบ

รูปแบบของการใช้ที่ดินดังในรูปจะแสดงถึงแต่ละบริเวณดังนี้

1. ย่านธุรกิจการค้าหลักของเมือง
2. ย่านร้านขายส่งและอุตสาหกรรมขนาดเล็ก (อุตสาหกรรมเบา)
3. บริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย หรือที่อยู่อาศัยระดับต่ำ
4. บริเวณที่อยู่อาศัยระดับกลาง
5. บริเวณที่อยู่อาศัยระดับสูงหรือชั้นดี

ทฤษฎีของ Hoyt นี้ได้จากการศึกษาถึงระดับราคาเช่าที่ดินของเมืองต่าง ๆ โดยเขาพบว่ามันจะแสดงความแตกต่างกันในลักษณะของการจัดตัวเองแบบโซนและแถบ ดังนั้นการใช้ที่ดินแต่ละชนิดน่าจะมีการจัดตัวเองเป็นแถบด้วยเพราะในระดับราคาแตกต่างกันในแต่ละแถบจะเลือกการใช้ที่ดินแต่ละชนิด

## 3. Multiple Nuclei Theory

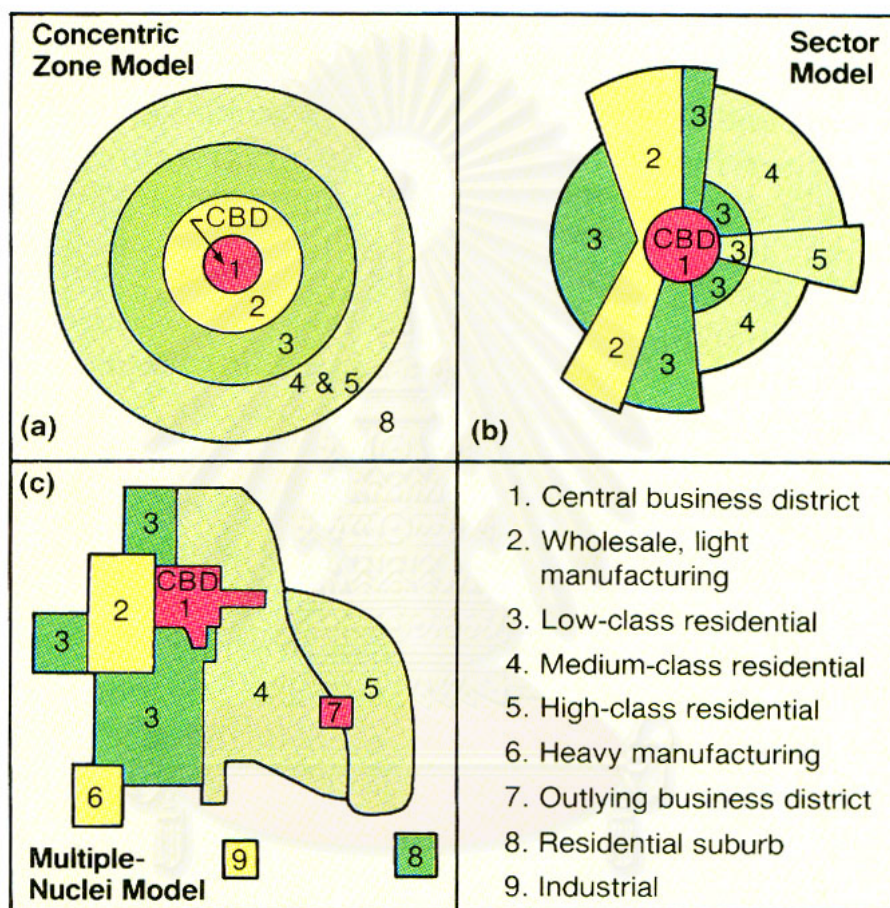
ทฤษฎีนี้เป็นของ Chauncy D. Harris และ Edward L. Ullman โดยกล่าวว่า การพัฒนาของตัวเมืองจะไม่มาจากจุดเริ่มต้นที่เป็นศูนย์กลาง (Nucleus) เพียงแห่งเดียว หากแต่ว่าจะมาจากศูนย์กลางหลาย ๆ แห่ง เป็นจุดเริ่มของการขยายตัวและพัฒนาเขตตัวเมืองขึ้นศูนย์กลางต่าง ๆ อาจเป็นพวกย่านการค้าปลีกของเมือง ท่าเรือ ย่านอุตสาหกรรม ย่านการศึกษา ศูนย์กลางทางการค้า เป็นต้น

จากผังทฤษฎีของ Multiple Nuclei นี้จะเป็นการจัดตัวเองของการใช้ที่ดินแบบต่าง ๆ ในตำแหน่งต่าง ๆ คือ

1. ย่านธุรกิจการค้าหลักของเมือง
2. ย่านร้านขายส่ง และอุตสาหกรรมเบา
3. บริเวณที่อยู่อาศัยระดับต่ำ
4. บริเวณที่อยู่อาศัยระดับปานกลาง
5. บริเวณที่อยู่อาศัยระดับสูง
6. ย่านอุตสาหกรรมหนัก

7. ย่านการค้าที่กระจายตัวไม่อยู่ในย่านการค้าหลักของเมือง
8. บริเวณที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง
9. ย่านอุตสาหกรรมในเขตชานเมือง (สมชาย เดชะพรหมพันธุ์, 2522 : 57-64)

รูปที่ 2.1 แสดงแบบจำลองของทฤษฎีการใช้ที่ดินภายในเมือง



ที่มา : จากหนังสือ Human Geography , 1997.

## 2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

### 2.2.1 รูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมจะครอบคลุมพื้นที่ในเมืองน้อย แต่จัดเป็นประเภทการใช้ที่ดินที่ให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจสูง ย่านธุรกิจการค้าจะเป็นที่รวมของสินค้าและบริการต่าง ๆ เพื่อบริการแก่ประชาชนโดยรอบ ซึ่งตำแหน่งที่ตั้งของย่านธุรกิจการค้ามักจะมีเหมาะสมในแง่ความเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคม เป็นบริเวณที่ง่ายต่อการเข้าถึงและเป็นบริเวณที่มีประชากรสัญจรไปมาอย่างหนาแน่น ซึ่งจะช่วยเอื้ออำนวยต่อ



การประกอบกิจการค้าขาย โดยทั่วไปแล้วทำเลที่ตั้งที่มีความเหมาะสมดังกล่าวนี้จะมีราคาเช่าที่ดินในอัตราที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นผู้ประกอบการกิจการค้าและบริการจึงต้องยอมรับเงื่อนไขเรื่องค่าเช่าที่ดินดังกล่าวเพื่อแลกกับที่ตั้งที่เหมาะสมและสามารถทำกำไรได้สูงสุด (Goodall อ้างถึงใน กษมา วรรณศิลป์, 2540:13)

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบที่ตั้งของกิจกรรมการค้าในแต่ละเมืองจะพบว่ามีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไปเนื่องจาก

- การแข่งขัน เป็นลักษณะของความพยายามที่จะเอาชนะเพื่อความอยู่รอดของกิจการ ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวนี้เป็นจุดหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายทางธุรกิจ
- การพึ่งพาอาศัยกัน เมื่อมีกิจการอย่างหนึ่งเกิดขึ้น มักจะมีกิจการอื่นเกิดขึ้นตามมาสนับสนุนกันด้วย ทั้งนี้เพื่อให้การประกอบการของแต่ละหน่วยดำเนินไปได้ด้วยดี

จากสาเหตุดังกล่าวนี้เอง ทำให้รูปแบบที่ตั้งของการค้าและบริการสามารถพบได้ใน 2 รูปแบบคือ

1. รูปแบบกระจายตัว แต่ละหน่วยของกิจการจะอยู่ห่างกันเพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขันระหว่างกัน สาเหตุของการที่ตั้งอยู่ห่างกันเนื่องจากการแข่งขันกันเพื่อแย่งปัจจัยการผลิตที่มีอยู่อย่างจำกัด เช่น ที่ดิน ความเหมาะสมในด้านทำเล เป็นต้น อีกสาเหตุมาจากการที่กิจการนั้นเป็นกิจการที่ต้องอาศัยกลุ่มลูกค้าจากการที่ลูกค้าอยู่กระจายตัวออกไป ทำให้กิจการต้องกระจายตัวตามไปด้วย เช่น ร้านจำหน่ายของใช้ประจำวัน โดยร้านที่จำหน่ายสินค้าเหมือนกัน ผู้ซื้อจะนิยมซื้อจากร้านที่อยู่ใกล้มากกว่าจะซื้อร้านที่อยู่ไกลออกไป นอกจากนี้ยังพบว่าการกระจายตัวของธุรกิจการค้าจะอยู่ในลักษณะที่เป็นแถบยาวไปตามเส้นทางคมนาคม (Ribbon) โดยธุรกิจการค้าจะคำนึงถึงการเข้าถึง (Accessibility) จากภายนอกเป็นสำคัญ ซึ่งร้านค้าที่มีรูปแบบที่ตั้งแบบกระจายตัวนี้ ได้แก่

- ร้านค้าตามถนนหลวง เป็นร้านค้าที่ตั้งอยู่บริเวณถนนที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมือง โดยการขยายตัวของร้านค้าจะเป็นไปตามธรรมชาติไม่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า
- ร้านค้าตามถนนภายในเมือง เป็นร้านค้าที่ตั้งอยู่บริเวณถนนสายสำคัญของเมือง เช่น ถนนที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน เป็นต้น ซึ่งร้านค้าเหล่านี้จะมีที่ว่างด้านหน้าสำหรับแสดงหรือขายสินค้า ตามถนนสายรอง ตรอก ซอย จะมีร้านค้าตั้งอยู่โดดเดี่ยวหรือรวมกลุ่มขนาดย่อม เพื่อให้บริการแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียง
- ร้านค้าตามถนนชานเมือง เป็นร้านค้าที่ตั้งอยู่บริเวณที่เพิ่งตัดใหม่ โดยเฉพาะในเขตชานเมืองที่มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อย่างรวดเร็ว ลูกค้าส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในเขตชานเมือง

2. รูปแบบรวมตัว เป็นรูปแบบที่อาจเกิดจากกิจการค้าต้องอาศัยลูกค้าเป็นหลักใหญ่และที่มีอยู่กลุ่มเดียวหรือมีน้อย สาเหตุที่ทำให้เกิดการรวมตัวเนื่องจากในพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีแรงดึงดูดใจให้ลูกค้านิยมเข้ามาใช้บริการ ทำให้กิจการใหม่ ๆ เข้ามาตั้งอยู่ใกล้กิจการที่มีอยู่เดิมมากขึ้น อีกสาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากสินค้าของกิจการยังไม่ได้มาตรฐานและยังไม่สามารถใช้แทนกันได้อย่างสมบูรณ์ ทำให้เกิดการรวมตัวเพื่อการเลือกซื้อ

โดยที่ผู้ซื้อสามารถเปรียบเทียบสินค้าได้ ซึ่งมีความจำเป็นสำหรับสินค้าบางชนิด เช่น รถยนต์ ของใช้ประจำวัน เครื่องแต่งตัว เป็นต้น

## 2.2.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม

กิจรัฐเขต ไทรวาส (2528) ได้สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมดังต่อไปนี้

### 1. ปัจจัยทางกายภาพ ประกอบด้วย

- ระบบคมนาคม มีความสำคัญในการเชื่อมต่อระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ในระบบเศรษฐกิจ เป็นตัวนำอาหาร วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตอื่น ๆ มาสู่เมืองและกระจายผลผลิตของเมืองไปยังพื้นที่โดยรอบ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ที่ดินด้วย เช่น การปรากฏของห้องแถวหรืออาคารที่ขายสินค้าและบริการให้แก่ผู้ที่สัญจรไปมาหลังจากที่มีการตัดถนนขึ้นใหม่

- ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็นได้แก่ ถนน ไฟฟ้า ประปา การสื่อสาร และโทรคมนาคม การขนส่ง ฯลฯ ซึ่งความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคจะเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้ลูกค้าเข้าไปซื้อสินค้าและบริการ จะเห็นว่าพื้นที่ใดในเขตเมืองที่มีความพร้อมในด้านเครือข่ายของระบบสาธารณูปโภคสูง พื้นที่นั้นจะคับคั่งไปด้วยธุรกิจประเภทต่าง ๆ ในขณะเดียวกันถ้าพื้นที่ใดขาดความพร้อมทางด้านนี้ จะส่งผลให้พื้นที่นั้นด้อยศักยภาพในเชิงพาณิชย์กรรมลงไปและจะส่งผลให้เกิดเป็นมุมอับของพื้นที่ในเขตเมืองไปในที่สุด

- ความสะดวกในการเข้าถึง จะหมายถึงความสะดวกของลูกค้าในการเดินทางไปรับบริการยังร้านค้า สามารถพิจารณาได้ดังนี้คือ

- วิธีการที่จะเข้าสู่ร้านค้า เช่น การเดินเท้า มอเตอร์ไซด์ รถยนต์ เป็นต้น ถ้าร้านค้าใดสามารถรับเงื่อนไขของการเข้าถึงได้มากกว่าจะถือว่ามีความสะดวกในการเข้าถึงสูง

- เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ สำหรับร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่รถโดยสารสาธารณะผ่านนั้นจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่ไม่อยู่บนเส้นทางผ่านของรถ

- ความใกล้ไกลจากถนนสายหลักของเมือง ถ้าร้านค้าใดอยู่ใกล้กับถนนสายหลักของเมืองจะถือได้ว่ามีความสะดวกในการเข้าถึงสูง

- ความกว้างของช่องทางจราจร ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในแนวของถนนที่กว้าง 2 ช่องทางจราจร จะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่อยู่ในแนวของถนนกว้างช่องทางจราจรเดียว

- ขนาดของพื้นที่จอดรถที่ร้านค้าได้จัดไว้ให้ ร้านค้าที่มีลานจอดรถสำหรับลูกค้าเพียงพอจะได้เปรียบร้านค้าที่ไม่มีลานจอดรถ หรือมีแต่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของลูกค้า

- ทิศทางของถนนที่เข้าสู่ร้านค้า หมายถึง เส้นทางที่ลูกค้าสามารถเดินทางไปยังร้านค้า ถ้าร้านค้าใดมีเส้นทางที่ลูกค้าสามารถเดินทางไปยังร้านค้ามากย่อมจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมาก

- ความคล่องตัวบนผิวจราจร ร้านค้าใดที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความคล่องตัวของจราจรสูง จะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีความแออัดของจราจร

- พื้นผิวจราจร ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีพื้นผิวถนนที่เรียบจะมีความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าร้านค้าในบริเวณที่มีพื้นผิวขรุขระ

## 2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

- ราคาที่ดิน การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินชี้ให้เห็นถึงสภาพการพัฒนาและแนวโน้มการใช้ที่ดินในพื้นที่นั้น บริเวณที่สะดวกแก่การเข้าถึงจะมีราคาของที่ดินในระดับสูง ราคาที่ดินจะมีอัตราค่อนข้างสูงในเขตใจกลางเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางแทบทุกด้านของเมือง นอกจากนี้ตามแนวถนนสายหลักของเมือง ราคาที่ดินจะอยู่ในระดับสูงเช่นกัน

- ค่าเช่า ร้านค้าโดยทั่วไปต้องการที่จะจ่ายค่าเช่าที่ถูก ๆ ซึ่งค่าเช่าของร้านค้าจะแตกต่างกันไปมากน้อยตามทำเลที่ตั้งของร้านค้านั้น ๆ เช่น ร้านค้าที่อยู่ห้อมถนน

- เงินลงทุน ผู้ประกอบการที่มีเงินลงทุนมากย่อมจะมีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสูง เช่น การลงทุนกว้านซื้อที่ดินในทำเลที่เหมาะสมและดำเนินการจัดสรรที่ดินโครงการบ้านจัดสรร ศูนย์การค้า คอนโดมิเนียม ฯลฯ

- ผลตอบแทนและผลประโยชน์ที่ได้รับ ผู้ประกอบการจะใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์มากที่สุด และขณะเดียวกันจะต้องได้รับผลตอบแทนสูงสุด โดยค่าตอบแทนจะมีส่วนในการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งในการประกอบกิจการค้าของผู้ประกอบการ

- ความเกี่ยวข้องกันเชิงแข่งขันหรือส่งเสริมกัน ร้านค้าต่าง ๆ จะอยู่รวมกันเพื่อประโยชน์ร่วมกัน โดยจะมีการแบ่งเขตตลาดกันตามพื้นที่ที่เป็นเจ้าของ ทำให้ลูกค้ามีโอกาสเปรียบเทียบสินค้าจนเกิดความพอใจ หรืออาจจะเป็นการเกี่ยวข้องกันเชิงส่งเสริมในลักษณะที่ช่วยเหลือและพึ่งพาค้ำค้ำกัน ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของการให้บริการกับลูกค้าที่มีความต้องการสินค้าและบริการประเภทเดียวกัน

## 3. ปัจจัยทางสังคม ประกอบด้วย

- ประชากร (ลูกค้า) จำนวนประชากร การเพิ่มจำนวนโดยธรรมชาติและโดยการอพยพเข้าของประชากรจะเป็นปัจจัยที่มีผลกับที่ตั้งของกิจกรรมการค้า เพราะในพื้นที่ที่มีประชากรมากจะเอื้อโอกาสในการทำการค้าได้มาก

- ลักษณะของประชากร ลักษณะของประชากรในพื้นที่ที่ทำการค้าจะมีส่วนสำคัญต่อการประกอบกิจกรรม เช่น ในทำเลที่อยู่ใกล้กับมหาวิทยาลัยจะเอื้อโอกาสในการขายสินค้าและบริการให้กับนักศึกษา
- ความปลอดภัย ผู้ประกอบการจะคำนึงถึงความปลอดภัยในพื้นที่ที่กิจการจะเข้าไปเปิดดำเนินการ โดยจะมุ่งไปที่ความปลอดภัยจากโจรผู้ร้ายเป็นสำคัญ ซึ่งถ้ากิจการเข้าไปตั้งอยู่ในย่านของผู้มีฐานะดี ความเสี่ยงในเรื่องของโจรผู้ร้ายจะมีน้อยกว่าการที่เข้าไปตั้งอยู่ในย่านสลัม

### 2.2.3 การกำหนดเขตการค้าของเมือง

Malcolm Proudfoot ( อ้างถึงใน ฉัตรชัย พงศ์ประยูร , 2527:112) ได้ศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างทางการค้าของเมืองขนาดใหญ่ในสหรัฐอเมริกา และได้สรุปเขตการค้าออกมาดังนี้

1. เขตย่านการค้ากลาง (Central Business District) หรือ Down Town เป็นศูนย์กลางของธุรกิจ ร้านค้า และบริการ มากกว่าส่วนอื่นของเมือง อาจสังเกตศูนย์กลางของกิจการดังกล่าวได้โดยการค้นหาอาคารสูง ๆ หลาย ๆ ชั้น ศูนย์การค้าใหญ่ ดีพาร์ทเมนต์สโตร์ ร้านขายสินค้าประเภทต่าง ๆ ซึ่งสามารถดึงดูดลูกค้าได้ทั่วเมืองทั้งใกล้และไกล ปริมาณการขายในเขตนี้สูงกว่าเขตอื่น ๆ เนื่องจากเป็นบริเวณที่เป็นจุดที่เข้าถึงสะดวกที่สุด เขตนี้เป็นที่รวมของการขนส่งทุกชนิด C.B.D มีลักษณะพิเศษคือ ประชากรหนาแน่นในตอนกลางวัน พอดตกกลางคืนจำนวนประชากรลดลงมาก เพราะเขตนี้ไม่ได้เป็นที่อยู่อาศัย
2. เขตการค้ารอบนอก (Outlying Business District) เป็นส่วนจำลองของเขต C.B.D สถานประกอบการจะรวมตัวกันอยู่เป็นแถบ ๆ และทำธุรกิจการค้าได้มาก เขตนี้ไม่สามารถดึงดูดลูกค้าได้ทั่วเมือง แต่ก็สามารถดึงดูดลูกค้าจากระยะทางไกล ๆ เพราะถนนสายสำคัญเป็นเส้นทางคมนาคมของลูกค้า
3. ย่านธุรกิจสำคัญ (Principal Business Thoroughfare) มักตั้งอยู่บนถนนสายสำคัญ และเป็นย่านธุรกิจแห่งหนึ่งของเมือง มีถนนกว้างพอที่จะจอดรถได้ จำนวนสินค้าที่ขายประกอบด้วยสินค้าทั่วไป
4. ถนนธุรกิจในละแวก (Neighborhood Business Street) จัดเป็นเขตการค้าในละแวกหรือย่านหนึ่ง ๆ ของเมือง และดึงดูดลูกค้าทุกระดับที่อาศัยอยู่ในละแวกนั้น ภายในรัศมีเดินเท้าจึงเสนอสินค้าที่มีระดับทรงตัว (Threshold) ต่ำ เช่น ร้านขายของชำ ตลาดเนื้อ ผลไม้ ผัก ฯลฯ
5. กลุ่มร้านค้าโดด ๆ (Isolated Store Cluster) นับเป็นร้านค้าและบริการที่มีความสำคัญน้อยที่สุดในเมือง มีร้านค้าที่ต้องพึ่งพาซึ่งกันและกันอยู่ 2-3 ร้าน ตามมุมถนนในเขตรอบ ๆ เมือง สำหรับบริการแก่ผู้ที่อยู่ห่างไกลเมือง

## 2.2.4 ลำดับศักดิ์ของเขตการค้าภายในเมือง

Christaller (อ้างถึงใน วิโรจน์ สินธวานุรักษ์ , 2530 :18) ได้เสนอลำดับศักดิ์ของเมืองโดยยึดเอาบทบาทหน้าที่และบริการเป็นเกณฑ์ เขาพิจารณาในมาตราส่วนที่กว้างในระดับภูมิภาค และสรุปว่าเมืองที่มีลำดับสูงจะมีสินค้าและบริการมากกว่าเมืองที่มีลำดับศักดิ์ต่ำ เมืองในลำดับศักดิ์ต่ำแต่ละกลุ่มจะแตกต่างกันในเรื่องของเขตอิทธิพลหรือเขตการค้า พิสัยการค้า และระดับทรงตัว โดยที่เขตการค้าในเมืองจะมีหลายแบบ เช่น แบบศูนย์กลาง (Nucleations) แบบริบบอน (Ribbon) และแบบเขตพิเศษต่าง ๆ (Specialized Areas)

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รูปแบบการขยายตัวของเมืองได้เปลี่ยนไป เนื่องจากอิทธิพลของรถยนต์ส่วนบุคคลมีผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมด้านการซื้อของและบริการ นอกจากนี้การขยายตัวของชายเมืองมีผลกระทบต่อการกระจายตัวของกิจการค้าและบริการ เกิดมีศูนย์การค้าแบบวางแผน (Planned Shopping Centers) เกิดขึ้นในบริเวณชานเมือง ทำให้ปริมาณการขายซึ่งผูกขาดอยู่เฉพาะภายในเขต C.B.D ลดความสำคัญลง

ลำดับศักดิ์ของเขตการค้า แบ่งออกเป็น 5 ลำดับคือ

1. เขต C.B.D
2. ศูนย์การค้าของภูมิภาค (Regional Centers)
3. ศูนย์การค้าของชุมชน (Community Centers)
4. ศูนย์การค้าของละแวกบ้าน (Neighborhood Centers)
5. กลุ่มการค้าย่อย (Isolated Store Clusters)

นอกจากนี้ วิโรจน์ สินธวานุรักษ์ ยังได้กล่าวถึงการแบ่งลักษณะของศูนย์กลางทางการค้าเป็นเขตการค้าที่อยู่ในเมืองได้ 3 ประเภทคือ

1. เขต C.B.D เป็นศูนย์กลางพลังทางเศรษฐกิจของเมือง เนื่องจาก C.B.D มีลักษณะเป็นใจกลาง (Centrality) ทำให้ได้เปรียบในการเข้าถึง จึงเป็นที่รวมของการคมนาคมและกิจการทุกชนิดในเขต CBD มีคุณสมบัติที่กิจกรรมส่วนมากทำในเวลากลางวัน ส่วนเวลากลางคืนถนนจะว่าง เพราะเป็นเขตที่เป็นแหล่งที่มีผู้อยู่อาศัยน้อย
2. ย่านการค้าแบบแถบ (Ribbon) เป็นย่านการค้าแบบที่สองภายในเมืองที่สามารถเห็นได้ชัดเจน เพราะปรากฏอยู่ตรงถนนสายสำคัญ ๆ ธุรกิจเหล่านี้ไม่ต้องการทำเลกลางเมือง ยึดเอาการเข้าถึงเป็นสำคัญ เป็นธุรกิจที่ปรากฏตามถนนหลายสายภายในเมือง
3. ย่านธุรกิจพิเศษต่าง ๆ (Specialized Areas) เป็นกลุ่มสถานประกอบการประเภทเดียวกันหรือมีความสัมพันธ์กันในแง่ธุรกิจที่ตั้งอยู่ในเมืองแบบใดก็ได้ แต่มักอยู่ในรัศมีโดยรอบ C.B.D ส่วนใหญ่คำนึงถึงความสะดวกของลูกค้ากลุ่มหนึ่ง ดังนั้นในบางครั้งก็ตั้งอยู่ตามถนนสายสำคัญ ส่วนมากเกิดขึ้นเองโดยไม่มี การวางแผน



## 2.2.5 ศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Central Business District)

สมชาย เดชะพรหมพันธุ์ (2522 : 66-74) กล่าวถึงย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าว่า เป็นย่านการค้าที่สำคัญที่สุดของเมือง มีกิจกรรมทางการค้าและธุรกิจเข้มข้นมากที่สุดของเมือง กิจกรรมทางการค้าที่ประกอบไปด้วยร้านค้าปลีกจะจับกลุ่มต่อเนื่องกันอย่างหนาแน่นมากที่สุดของเขตตัวเมือง เป็นตำแหน่งของเมืองที่เป็นจุดรวมของยวดยาน และคนที่สัญจรไปมาในเขตเมืองมากที่สุด เป็นเขตที่มีความเข้มของการใช้ที่ดินสูงสุดเมื่อเทียบกับเขตอื่น ๆ ของเมือง กิจกรรมทางการค้าและธุรกิจที่มีอยู่เช่น ร้านขายปลีก สำนักงานทางธุรกิจการค้า โรงแรม โรงภาพยนตร์ ศูนย์รวมของธุรกิจการเงินและธนาคาร และบริการชนิดอื่น ๆ

ตำแหน่งใจกลางของศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Core Area) เป็นบริเวณที่มีลักษณะปลีกย่อยต่าง ๆ อันเป็นลักษณะพิเศษเฉพาะของตัวเมืองเกือบจะทุก ๆ เมือง ลักษณะดังกล่าวคือ ในแง่ของความเข้มของการใช้ที่ดิน เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินเข้มข้นมากที่สุดและเป็นตำแหน่งที่มีความสลับซับซ้อนทางสังคมและเศรษฐกิจมาก อาคารก่อสร้างจะถูกใช้ประโยชน์หลาย ๆ ด้าน การค้าในรูปของร้านค้าปลีกมีปริมาณสูงที่สุด นอกจากนั้นอาคารยังถูกใช้เป็นกิจการต่าง ๆ คือ สำนักงาน ธนาคาร ศูนย์การบริการทางการค้า ฯลฯ ในแง่ของการขยายตัว จะมีการขยายตัวมากในแนวตั้ง นั่นหมายความว่า การขยายตัวจะพยายามขยายโดยการสร้างอาคารสูง ๆ เพื่อใช้ประโยชน์กับที่ดินให้คุ้มค่าที่สุด ในขณะที่การขยายตัวทางด้านข้างกระทำได้ยาก เพราะที่ดินถูกใช้ประโยชน์เกือบจะไม่มีที่ว่างให้ขยายออกไป

ตำแหน่งที่เป็นขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้า (Frame Area) เป็นบริเวณที่เริ่มมีการใช้ที่ดินชนิดอื่นปะปนอยู่ในบริเวณ ซึ่งมักเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการขายส่งและมีบริเวณที่เป็นโรงเก็บสินค้า มีโรงงานอุตสาหกรรมที่มีขนาดเล็ก และเริ่มมีร้านค้าจำหน่ายและบริการทางด้านยานยนต์ต่าง ๆ และจะเริ่มพบที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยเกิดขึ้น โดยอาจพบเป็นอาคารที่มีการอยู่อาศัยหลาย ๆ ครอบครัวเกิดขึ้น ความเข้มของการใช้ที่ดินในบริเวณขอบข่ายของย่านธุรกิจการค้าของเมืองนี้จะมีน้อยกว่าที่ใจกลาง ตัวอาคารก่อสร้างมีความสูงเด่นน้อยลงจากเขตใจกลาง

ลักษณะการใช้ที่ดินหรือกิจกรรมบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

1. ใช้เป็นสถานที่ให้บริการและสำนักงานทางการเงิน ตลอดจนศูนย์กลางบริหารต่าง ๆ เช่น สำนักงานทั่วไป สถานที่จอดรถ สำนักงานใหญ่ของทางธุรกิจการค้า การค้าบริการต่าง ๆ
2. ร้านขายปลีก เช่น ร้านขายเสื้อผ้า เครื่องใช้ภายในบ้าน อาหาร รถยนต์
3. เป็นพวกที่ใช้ที่ดินที่มิได้เป็นแบบการใช้ในศูนย์กลางธุรกิจการค้า เช่น สถานที่ราชการ และสาธารณสถาน ที่ว่างเปล่า ที่อยู่อาศัย ร้านขายส่ง และอุตสาหกรรมเบา เป็นต้น

จิโรจน์ สีนธวานุรักษ์ (อ้างถึงใน สวริยา ศรีเชื้อ , 2540 : 16-17) ได้กล่าวถึงกิจกรรมในเขตศูนย์กลางธุรกิจการค้า ว่าจะมีความสัมพันธ์กันใน 4 ลักษณะ คือ

- การเชื่อมโยงเชิงแข่งขันกัน (Competitive linkage) หมายถึง ธุรกิจร้านค้าประเภทเดียวกันรวมกลุ่มกันเพื่อประโยชน์ร่วมกัน คือ การดึงดูดลูกค้าให้ได้มากที่สุด เพิ่มยอดขายให้สูงสุด โดยเปิดโอกาสให้ลูกค้าเปรียบเทียบคุณภาพ ราคา ความหลากหลาย ฯลฯ ของสินค้า ธุรกิจร้านค้าประเภทนี้มักได้แก่ ร้านขายเสื้อผ้า รองเท้า กระเป๋า ร้านขายนาฬิกา โรงแรม ธนาคาร เป็นต้น
- การเชื่อมโยงเชิงส่งเสริมกันและกัน (Complementary linkage) หมายถึง การรวมกลุ่มของธุรกิจร้านค้าต่างประเภทกัน เพื่อส่งเสริมกิจกรรมของกันและกัน ตัวอย่างเช่น การเชื่อมโยงระหว่างบริษัทโฆษณา ร้านขายเครื่องเขียนและโรงพิมพ์ หรือการเชื่อมโยงกันของโรงแรมกับกลุ่มบริษัทนำเที่ยว
- การเชื่อมโยงในด้านการใช้สถานที่ร่วมกัน (Commensal linkage) หมายถึง การเกี่ยวข้องของกิจกรรมหลายประเภทที่ต้องพึ่งพาอาศัยแหล่งบริการแห่งเดียวกัน หรือที่ต้องอาศัยอาคารพื้นที่เดียวกัน เช่น ธุรกิจนำเที่ยวและบริการรถเช่าตั้งอยู่ในโรงแรมเดียวกัน
- การเชื่อมโยงเชิงประกอบกัน (Ancillary linkage) หมายถึง การรวมตัวกันของธุรกิจร้านค้าในบริเวณใกล้เคียงแหล่งจ้างงาน เพื่อให้บริการแก่ผู้ทำงานในแหล่งงานนั้น เช่น ร้านขายการ์ด ร้านขายหนังสือ ร้านของขวัญและดอกไม้ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น ต่างรวมกันให้บริการแก่สำนักงานหรือโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้ ๆ

การใช้ที่ดินของเขตศูนย์กลางธุรกิจการค้า ในบริเวณที่มีราคาแพงมากนั้นจะมีการใช้ที่ดินที่เข้มและหนาแน่นมากเช่นกัน และจะเริ่มลดปริมาณความหนาแน่นลงเมื่อนำจากเขตใจกลางออกสู่เขตที่เป็นขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้า นั้น เนื่องจากบริเวณที่ถนนตัดมาบรรจบกัน บริเวณนี้จะมีค่าความสะดวกในการเข้าถึงที่ตีมาก จึงเป็นตำแหน่งที่ได้เปรียบในแง่ของการใช้ที่ดินเพื่อการค้า ดังนั้นร้านค้าปลีกต่าง ๆ จะแย่งกันเข้ามาแย่งตำแหน่งเหล่านี้

ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ที่จะทำให้ตัวเองได้เข้าไปตั้งในตำแหน่งต่าง ๆ นั้น กิจกรรมค้าปลีกแต่ละชนิดจะมีความสามารถแตกต่างกัน ร้านค้าปลีกที่มีกำไรที่ผู้ค้าตำแหน่งที่มีราคาที่ดินแพงได้นั้น คือ ห้างสรรพสินค้า ร้านขายเสื้อผ้า ร้านค้าเหล่านี้จะมีหนาแน่นในบริเวณที่ราคาที่ดินสูงมากของเขตศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง ส่วนร้านค้าประเภทอื่นที่ไม่อาจสู้กับราคาที่ดินแพงได้ก็จะกระจายตัวเองออกไปอยู่ในตำแหน่งอื่น

กิจกรรมการค้าบางชนิดจะถีบตัวเองหนีออกห่างจากศูนย์กลาง (Centrifugal force) ของย่านธุรกิจการค้า ไปยังบริเวณขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้า นั้น ๆ การค้าประเภทที่หนีศูนย์กลางนี้จะเป็นการค้าที่ต้องใช้พื้นที่กว้างขวางสำหรับการจัดแสดงให้เห็นเป็นที่ดึงดูดใจ การที่ต้องใช้พื้นที่กว้างขวางทำให้ไม่อาจทุ่มทุนจำนวนมากให้กับราคาที่ดินใจกลางย่านธุรกิจการค้าได้ จึงต้องกระจายตัวเองออกไปสู่บริเวณที่ราคาที่ดินถูกลง กิจกรรมการค้าประเภทเหล่านี้ ได้แก่ ร้านขายเครื่องประดับตกแต่งภายในอาคารบ้านเรือน ห้องโชว์รถยนต์ ตู้ซ่อมรถยนต์ เป็นต้น

## 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการขยายตัวของย่านพาณิชย์กรรม

ธุรกิจการค้าเป็นกิจกรรมที่ค่อนข้างสลับซับซ้อน และมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา บริเวณย่านการค้าของเมืองย่อมมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ การเปลี่ยนแปลงจะมีตั้งแต่การเปลี่ยนแปลงชนิดและหน้าที่ทางการค้าและบริการภายในย่านการค้าเอง การเปลี่ยนแปลงเช่นนี้จะมีการเปลี่ยนโฉมหน้าของร้านค้าที่ขายสินค้าเปลี่ยนไปจากเดิมอยู่เสมอ นอกจากการเปลี่ยนแปลงภายในดังกล่าวมาแล้ว ยังมีการเปลี่ยนแปลงที่แสดงถึงการขยายตัวของย่านการค้าอยู่เสมออีกเช่นกัน โดยขณะที่เมืองขยายตัวเพิ่มขึ้นนั้น บริเวณย่านการค้าของเมืองจะขยายตัวตามด้วยเสมอ และการขยายตัวของย่านการค้าของเมืองจะขยายตัวในลักษณะต่อไปนี้

1. ขยายตัวไปตามแนวถนนหลักของเมือง โดยขยายต่อเนื่องจากศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองออกไป
2. การขยายตัวของย่านการค้าจะขยายเข้าแทนที่บริเวณที่อยู่อาศัยที่ติดกับย่านการค้าเสมอ ทั้งนี้เพราะการที่ย่านการค้าอยู่ใกล้ชิดกับบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางถึงชั้นรายได้ดีนั้น ธรรมชาติของย่านการค้าจะมีการสัญจรที่พลุกพล่าน มีเสียงดังรบกวน ซึ่งทำให้บริเวณที่อยู่อาศัยเหล่านั้นลดคุณภาพที่เหมาะสมของที่อยู่อาศัยลงไป จะเริ่มมีการย้ายออก โดยย่านการค้าจะขยายตัวเข้าแทนที่อันเป็นส่วนหนึ่งของการขยายตัวของย่านการค้า
3. การขยายตัวจะขยายไปตามแนวถนน หรือสู่ตำแหน่งที่มีการเข้าถึงได้ดี เช่น บริเวณทางแยกที่มีถนนบรรจบกันหลายสาย เพราะเป็นตำแหน่งที่มีโอกาสรับลูกค้าและกระจายสินค้าออกสู่ลูกค้าได้ง่าย
4. เมื่อเมืองขยายตัวมากขึ้น การแจกกระจายของประชากรขยายตัวออกห่างจากใจกลางเมืองเข้าสู่เขตชานเมืองมากขึ้น ย่านการค้าก็จะกระจายตัวออกไปเช่นกัน โดยจะเริ่มตามตำแหน่งที่ถนนจากเขตชานเมืองมาบรรจบกันหลายสาย และค่อย ๆ พัฒนาเป็นย่านการค้าที่ใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ ย่านการค้าใหม่เหล่านี้จะช่วยให้ประชากรในย่านที่อยู่อาศัยชานเมืองไม่ต้องเดินทางไกลและเสียเวลากับการเดินทางเพื่อจะได้สินค้าและบริการบางอย่างจากศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง เพียงแต่เดินทางมายังศูนย์การค้าเหล่านี้ก็พอจะมีให้ได้บ้าง ยกเว้นสินค้าและบริการระดับสูง ยังคงต้องเข้าไปในศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองจึงจะได้

สรุปแล้วการขยายตัวของย่านการค้าของเมืองจะมีผลมาจากโครงข่ายของเส้นทางคมนาคม ซึ่งกำหนดให้เกิดตำแหน่งที่เหมาะสมแก่ธุรกิจการค้าขึ้น เพราะได้ทำให้บางตำแหน่งมีความสะดวกในการเข้าถึงได้ดี จึงเป็นตำแหน่งที่การขยายตัวและการเริ่มของย่านการค้ามีโอกาสพัฒนาขึ้นได้เป็นอย่างดี การขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงทางการแจกกระจายของประชากรในเขตตัวเมือง การขยายตัวของเมืองทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ของเมืองติดตามมาด้วย การแจกกระจายของประชากรเมืองจะกระจายออกสู่ตำแหน่งที่ห่างออกจากศูนย์กลางธุรกิจการค้ามากยิ่งขึ้น ทำให้การเดินทางเพื่อรับสินค้าและบริการต่าง ๆ เริ่มใช้ระยะทางมากขึ้น ย่านการค้าใหม่จะเริ่มเกิดขึ้นในเขตชานเมือง โดยกระจายตัวเองเข้าไปใกล้กับลูกค้าของตนมากขึ้น ใน



ทำนองเดียวกันของการขยายตัวของประชากรจะมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจขึ้นด้วยในขณะเดียวกัน การขยายตัวของธุรกิจการค้าขึ้นเพื่อรองรับกับจำนวนประชากรที่ขยายเพิ่มมากขึ้น

## 2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาย่านพาณิชยกรรม (สาริยา ศรีเชื้อ , 2540)

Eisner (1980) กล่าวถึงการศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินภายในเมืองนั้น ส่วนหนึ่งที่จะต้องทำความเข้าใจก็คือ ลักษณะของเมือง (Character of Urban Area) ต้องศึกษาสภาพปัจจุบันของเมือง (Existing) ให้ละเอียด ซึ่งความรู้ที่จะต้องค้นคว้าศึกษาและวิเคราะห์อย่างลึกซึ้งชัดเจน คือ กำเนิดของชุมชน ความเจริญเติบโตว่ามีความเป็นมาอย่างไรและทำไมถึงเจริญรุ่งเรืองได้ เพราะจะทำให้ทราบถึงสภาพลักษณะของเมืองและสามารถคาดประมาณไปถึงอนาคตได้ และเนื่องจากสภาพลักษณะของเมืองนั้นสามารถเปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้นควรศึกษาสภาพลักษณะของเมืองตั้งแต่เมืองกำเนิดจนถึงปัจจุบันและคาดการณ์สภาพลักษณะของเมืองในอนาคตได้ด้วย เพราะแผนการใช้ที่ดินที่ดีและมีความเป็นไปได้มากที่สุดจะต้องสอดคล้องกับสภาพลักษณะของเมืองนั้น ๆ

Goodman (1968) กล่าวถึง การศึกษาเพื่อวางแผนการใช้ที่ดินว่าต้องมีข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับลักษณะที่ดิน (Land Characteristic) และกิจกรรม (Activities) บนพื้นดินที่จะวางแผนข้อมูลเหล่านี้ ใช้ในการวิเคราะห์รูปแบบการใช้ที่ดินที่ผ่านมาในอดีต และการใช้ที่ดินจะต้องประกอบด้วยลักษณะ (Characteristic) คุณภาพ (Quality) และรูปแบบ (Pattern) ของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่วางแผน นอกจากนี้การวางแผนการใช้ที่ดินจะขึ้นอยู่กับ

1. การคาดประมาณประชากรที่เชื่อถือได้
2. การคาดประมาณเศรษฐกิจที่มีเหตุผล
3. ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ภายในเมือง

Golany (1976) กล่าวถึงนโยบายการใช้ที่ดินว่า เป็นการกำหนดแนวทาง และรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่เหมาะสมที่สุดสำหรับอนาคต โดยคำนึงถึง

1. รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นผลมาจากอดีตในเรื่องของที่ตั้งกิจกรรม (Activities) ตลอดจนความสัมพันธ์เนื่องของกิจกรรมเหล่านั้น (Linkage) ปัจจัยเหล่านี้จะบอกให้ทราบถึงแนวโน้มทิศทางการขยายตัวและรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคต

2. แนวโน้มการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของประชากรในอนาคต ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับการคาดประมาณการใช้ที่ดินของเมืองในอนาคต

- วัตถุประสงค์ของการวางแผน ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาต่าง ๆ ได้แก่ แผนพัฒนา ระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และแผนพัฒนาชนบทที่อยู่โดยรอบ

- ข้อจำกัด (Constraints) ต่าง ๆ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาการขยายตัวของเมือง และมีผลต่อโครงสร้างของเมืองในอนาคต
- ระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ ซึ่งสำนักผังเมืองเป็นผู้กำหนด โดยพิจารณาความสัมพันธ์กับความเป็นไปได้ทางด้านงบประมาณการพัฒนาเมืองของท้องถิ่น

Arthur B. Gallion และ Simon Eisner (1975) ได้เสนอแนวความคิดเพื่อการวางแผนเกี่ยวกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Redevelopment Concept) ไว้ว่าเมืองใหญ่ควรมีศูนย์กลางด้านพาณิชย์ที่แท้จริง แทนที่จะให้มีร้านค้าย่อยกระจายอยู่ทั่วไปและควรจัดระบบการขนส่งมวลชนให้เข้ากับสภาพการใช้ที่ดินด้วย มิฉะนั้นแล้วเมืองใหญ่จะประสบปัญหาการจราจร โครงข่ายการคมนาคมและที่จอดรถ การเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินอาจประสบปัญหาอุปสรรคและต้องใช้เวลาดำเนินงาน ซึ่งบางครั้งอาจนานจนสิ้นหวังและรัฐจะต้องรับผิดชอบเข้ามามีบทบาทการวางผังเมืองเสียใหม่ ส่วนภาคเอกชนก็ต้องมีส่วนร่วมด้วยในการจัดทำโครงการปรับปรุงฟื้นฟูในลักษณะผสมผสานซึ่งจะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้

## 2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับ “Neighborhood”

Clarence Perry เป็นคนแรกที่กำหนดความหมายของ Neighborhood โดยจำแนกพื้นฐานของหลักการวางแผนทางกายภาพไว้ 4 ประการด้วยกันคือ

1. ขนาด – การพัฒนาหน่วยที่พักอาศัย (Residential Unit Development) ต้องจัดอาคารที่พักอาศัยสำหรับประชากร มีโรงเรียนประถมอยู่ด้วย ขนาดของพื้นที่และโรงเรียน ขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของประชากร
2. ขอบเขต (Boundaries) - หน่วยที่พักอาศัยควรอยู่ภายใต้ขอบเขตโดยรอบของ arterial street ที่มีความกว้างเพียงพอ และแยกต่างหากจากถนนใหญ่
3. พื้นที่เปิดโล่ง (Open Space) - ควรมีสวนสาธารณะขนาดเล็ก และที่ว่างเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ไว้สนองความต้องการของชุมชน
4. สถานที่ตั้งและสถาบัน – ที่ตั้งของโรงเรียนและสถาบันอื่น ๆ ควรอยู่ในรัศมีที่จะบริการหน่วยที่พักอาศัยได้ นั่นคือ รวมกลุ่มกันในพื้นที่ตรงกลาง

Perry ได้กล่าวเพิ่มเติมว่า หลักการ 4 ข้อนี้ ใช้กับชุมชนขนาดเล็ก ยังไม่ได้รวมถึงลักษณะของ real estate development และ urban neighborhood โดยทั่วไป เพราะเป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่า เมืองประกอบด้วยพื้นที่ลักษณะต่าง ๆ ซึ่งแต่ละแห่งก็มีการใช้สอยเฉพาะ เช่น ย่านอุตสาหกรรม ย่านสถาบัน ย่านธุรกิจ พื้นที่สำหรับเป็นสวนสาธารณะและอื่น ๆ Neighborhood ก็เป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งที่จะต้องมีการค้าปลีกระดับท้องถิ่น ถัดจากนั้นออกไปเมืองก็จำเป็นต้องมี down town หรือ main business district และ subdiary business center บริการในพื้นที่ใหญ่ ถ้าสามารถวางแผนผสมผสานกันใน Development Plan ได้ ชุมชน Neighborhood ซึ่งเป็นพื้นฐานความต้องการของชีวิตครอบครัว ก็จะพบความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

## 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จุมพล หมอชาติ (2538) ทำการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้า บริการ ในเขตเทศบาลชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง พบว่า ลักษณะโครงข่ายสายหลักที่พาดผ่านพื้นที่ศึกษาคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (บางนา-ตราด) มีความสัมพันธ์กับการเลือกทำเลที่ตั้งของกิจการพาณิชย์ยกรรมคือ ร้อยละ 56.7 ของกิจการพาณิชย์ยกรรมทั้งหมด ทำเลที่ตั้งที่ติดกับถนนสายหลัก ซึ่งจะมีผลต่อความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility)

จิโรจน์ สินธวานุรักษ์ (2530) ศึกษาเรื่องแนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อการค้า เขตปทุมวัน ได้สรุปปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการขยายตัวของพื้นที่การค้าในเขตปทุมวันว่ามีทั้งหมด 12 ปัจจัยคือ สภาพที่ตั้ง แผ่นดินหลุด การคมนาคม ปริมาณการจราจร กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ราคาที่ดิน พื้นที่ขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร การให้บริการสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ ประชากร การขยายตัวของชุมชน นโยบายของรัฐ และโครงการสาธารณูปโภค-สาธารณูปการในอนาคต

วิรัตน์ รัตตากร (2537) ศึกษาเรื่องแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย พบว่าพื้นที่ในย่านสุขุมวิทในอดีตมีรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยแบบชานเมือง ในลักษณะของบ้านพักอาศัยคุณภาพดี และได้เปลี่ยนแปลงมาเป็นการใช้ที่ดินแบบผสม ทั้งเพื่ออยู่อาศัยในแบบเมืองใหญ่ และประกอบการค้าบริการในระดับนานาชาติ และธุรกิจอาคารสมัยใหม่ จะเกิดขึ้นในลักษณะของการเปลี่ยนจากการใช้อาคารในแนวราบมาเป็นการใช้อาคารสูง มีทำเลที่สามารถสนองกับความต้องการทั้งด้านที่อยู่อาศัย และเพื่อการค้าบริการในเมืองซึ่งมีอยู่มากจากการขยายตัวออกมาจากเมืองชั้นในและจากในพื้นที่เอง จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นตามกระแสการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคม ผลของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวที่ต่อเนื่องปรากฏผลดีที่เกิดขึ้นในแง่เศรษฐกิจต่อย่านสุขุมวิท เพราะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงการเป็นตัวดึงดูดกิจกรรมทางธุรกิจการค้าบริการ การพักอาศัยในเมืองใหญ่เข้าสู่พื้นที่

จันรรจา ชัยโชติชัย (2531) ศึกษาเอกลักษณ์ของการใช้ที่ดินศูนย์กลางธุรกิจการค้าใจกลางกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาเขตสีลม-สุรวงศ์ และพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เขตบางรักกล่าวถึงพื้นที่ที่มีโอกาสในการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวของศูนย์กลางธุรกิจการค้าสีลม - สุรวงศ์ โดยสามารถเชื่อมโยงในแนวเหนือใต้ ได้แก่ บริเวณสามย่าน-บรรทัดทอง หรือบริเวณพื้นที่ในเขตยานนาวา ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับถนนวงแหวนรอบใน และทางด่วนทั้งสายเก่าและสายใหม่

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2545) ได้สรุปการพัฒนาแบบการใช้ที่ดินพาณิชย์กรรมว่า สามารถจำแนกย่านพาณิชย์กรรมในกรุงเทพมหานคร ตามกิจกรรมและลักษณะการให้บริการได้ดังนี้

- ศูนย์พาณิชย์กรรมกลางเมือง (CBD) ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน การ

ค้าและบริการเป็นกิจกรรมหลักของพื้นที่ โดยได้ขยายตัวจากบริเวณสีลม ไปสู่ถนนสาทร และจากบริเวณราชดำริ เพลินจิต ไปตามแนวถนนสุขุมวิทจนถึงถนนอโศก

- ศูนย์พาณิชย์กรรมรอง เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีรูปแบบของกิจกรรมเช่นเดียวกับศูนย์พาณิชย์กรรมกลางเมือง แต่ได้กระจายออกสู่บริเวณพื้นที่โดยรอบเนื่องจากปัจจัยด้านราคาที่ดินและความสะดวกของระบบการคมนาคม ที่บริเวณถนนรัชดาภิเษก บริเวณแยกถนนพหลโยธิน-วิภาวดีรังสิต-ลาดพร้าว

- ศูนย์พาณิชย์กรรมชานเมือง ได้แก่ศูนย์ชุมชนในบริเวณพื้นที่ต่อเมืองและชานเมือง ซึ่งมีบทบาทและการใช้ที่ดินเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่ให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่โดยรอบ ได้แก่บริเวณบางกะปิ มีนบุรี ถนนบางนา-ตราด เป็นต้น

- ย่านพาณิชย์กรรมแบบห้องแถว ได้แก่ บริเวณย่านการค้าที่มีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรมร่วมกับการอยู่อาศัยซึ่งเป็นลักษณะการใช้ที่ดินแบบเดิมของกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นอาคารห้องแถวตามถนนสายหลักและบริเวณจุดตัดของถนน เช่น ย่านการค้าเดิมในพื้นที่ชั้นในเมืองบริเวณถนนเยาวราช บรรทัดทอง และบริเวณจุดเปลี่ยนต่อการคมนาคม เช่น บริเวณสะพานควาย พระโขนง บางแค ฯลฯ

สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2544) ทำการศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตสาทร ได้เสนอแนวความคิดในการพัฒนาเขตสาทรที่สอดคล้องกับการวางผังเมืองรวม (2542) เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปในทางเดียวกับการพัฒนากรุงเทพมหานคร ซึ่งได้คำนึงถึงบทบาททางเศรษฐกิจและสังคม และรูปแบบการเจริญเติบโตทางกายภาพของเมืองในอนาคต ซึ่งแนวความคิดการวางแผนพัฒนาจะพิจารณาจากภาพรวมของเขตสาทร ยานนาวา และบางคอแหลม เนื่องจากทั้ง 3 เขตเดิมเคยเป็นเขตเดียวกัน มีลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมที่สอดคล้องกัน มีระบบการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกัน และโครงการต่าง ๆ ที่เข้ามาในพื้นที่ล้วนแต่ส่งผลกระทบต่อทั้ง 3 เขต

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ได้กำหนดให้ทั้ง 3 เขต มีศูนย์กลางการพัฒนาแห่งใหม่ ตามนโยบายการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร โดยพื้นที่ศูนย์กลางการพัฒนาจะอยู่บริเวณทางใต้ของย่านศูนย์กลางธุรกิจเดิม ในเขตยานนาวา ตามแนวถนนพระราม 3 ซึ่งมีถนนราชีวาสาธาณชนรินทร์เชื่อมโยงกับถนนสาทรและถนนสีลม การใช้ที่ดินดั้งเดิมเป็นสวนผลไม้และคลังสินค้าทำให้มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่สำหรับพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ พื้นที่นี้ได้รับความสนใจจากนักธุรกิจสังหาริมทรัพย์ เมื่อการก่อสร้างทางด่วนพิเศษและสะพานพระราม 9 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้พระราม 3 และสภาพแวดล้อมของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจุดดึงดูดความสนใจในทำเลที่ตั้ง ปัจจุบันการก่อสร้างอาคารสำนักงานใหญ่ของธนาคารต่าง ๆ โรงแรม อาคารสำนักงาน คอนโดมิเนียม และอาคารพาณิชย์-พักอาศัย จำนวนมาก

พื้นที่พัฒนาพิเศษ กำหนดให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจการค้า การเงินและการคลังระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการจ้างงาน การพักอาศัย และศูนย์กลางการ

คมนาคมขนส่ง ซึ่งจะเชื่อมโยงกับพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจการค้าเดิม (บริเวณถนนสีลม) โดยจะเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบที่เป็นพื้นที่พักอาศัย และมีโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ได้แก่ ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ดินแดง บางนา ดาวคะนอง ทางด่วนชั้นที่ 2 บางโคล่-แจ้งวัฒนะ และการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสายใหม่ ได้แก่ โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม โครงการถนนสาธุประดิษฐ์-พระราม 3 โครงการทางด่วนชั้นที่ 6 รวมทั้งระบบรถไฟฟ้า ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองบริเวณถนนพระราม 3 โครงการรถรางเลียบบคลอง ซึ่งจะทำให้พื้นที่มีระบบคมนาคมขนส่งสะดวกรวดเร็วขึ้นและมีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของเมืองมากขึ้น

การใช้ที่ดินอย่างหนาแน่นในอนาคตนั้นจะจำกัดให้เกิดขึ้นเฉพาะในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่พาณิชยกรรมเดิมซึ่งกระจายตัวตามถนนสายสำคัญของเขต พื้นที่พักอาศัยจะมีสัดส่วนการใช้ที่ดินสูงสุดเพื่อรองรับจำนวนประชากรที่จะเข้ามาในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ในอนาคต นอกจากนี้เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของชุมชนที่อยู่อาศัยได้กำหนดให้มีพื้นที่โล่งว่างสำหรับพักผ่อนหย่อนใจของประชากรทั้ง 3 เขต การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สถานศึกษา และศาสนสถานมีสัดส่วนคงเดิม ส่วนอุตสาหกรรมและคลังสินค้าจะมีพื้นที่ลดลงตามนโยบายของกรุงเทพมหานครที่จะควบคุมโรงงานอุตสาหกรรม

## 2.7 สรุปแนวความคิด

จากทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในข้างนั้น ทำให้เห็นว่าเมืองประกอบไปด้วยแตกต่างกันหลาย นั่นคือเมืองประกอบไปด้วยโครงสร้างทางด้านต่าง เช่น ลักษณะทางกายภาพ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ จำนวนและขนาดประชากร บทบาททางสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงลักษณะทางสภาพแวดล้อมของเมือง ขณะที่การพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ เป็นปัจจัยที่ทำให้โครงสร้างของเมืองเปลี่ยนแปลง ดังนั้นหากเมืองไม่ได้มีการเตรียมการรองรับที่ดี จะทำให้เกิดปัญหาตามมาได้

พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) เป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมสูงที่สุดของเมือง ลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ได้แก่ อาคารสำนักงาน ร้านค้า โรงแรม ศูนย์การค้า ฯลฯ โดยปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบและที่ตั้งของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ได้แก่ ระบบคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ ความสะดวกในการเข้าถึง ราคาที่ดิน ค่าเช่า ความเกี่ยวข้องเชิงแข่งขันและส่งเสริมกันของประเภทกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นต้น นอกจากนี้ย่านธุรกิจการค้าจะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ แบ่งเป็น การเปลี่ยนแปลงชนิดและหน้าที่ทางการค้าและการบริการภายในย่านการค้าเอง และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการขยายตัวของย่านการค้า โดยลักษณะการขยายตัวของย่านการค้าจะขยายตัวตามถนนสายหลักของเมืองและขยายตัวต่อจากศูนย์กลางธุรกิจการค้าเดิมออกไปและการขยายตัวของย่านการค้าจะเข้าแทนที่บริเวณที่อยู่อาศัยที่ติดกับย่านการค้าเสมอ โดยปัจจัยที่ส่งเสริมการขยายตัวของย่านการค้ามีดังนี้ สภาพที่ตั้ง การคมนาคม กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ราคาที่ดิน การให้บริการ สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ ประชากร การขยายตัวของชุมชน นโยบายของรัฐ และโครงการสาธารณูปโภค - สาธารณูปการในอนาคต



สำหรับแนวคิดที่จำเป็นในการวางแผนพัฒนาย่านการค้า นั้น สิ่งสำคัญในการพิจารณาถึงการเลือกที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อการค้า และบริการ คือ ความเข้าถึงได้ โดยพิจารณาถึงการเดินทางซึ่งต้องการความสะดวกสบายในการเข้าถึงและความใกล้เคียงกับแหล่งธุรกิจการค้า การเลือกที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อการค้า มักจะพิจารณาถึงต้นทุนของการเข้าถึงกับความสะดวกสบายในการติดต่อธุรกิจเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากความเข้าถึงได้ ยังมีข้อพิจารณาอีกคือ การเชื่อมโยงของหน่วยธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งในการเชื่อมโยงของหน่วยธุรกิจในพื้นที่นั้น ๆ จะให้ผลประโยชน์ในด้านประสิทธิภาพ และความสะดวกสบายในการติดต่อตลอดจนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่ง และประการสุดท้ายของสิ่งที่จะนำมาพิจารณาก็คือ การประหยัดจากการรวมตัว (Agglomeration Economics) ซึ่งกิจกรรมแต่ละแบบจะได้ประโยชน์จากการประหยัดอันเนื่องจากการรวมตัวกัน รวมถึงการประหยัดจากการได้ประโยชน์จากการบริการสาธารณะที่พร้อมมูล นอกจากนี้การวางแผนพัฒนาเมืองต่าง ๆ ต้องคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของประชากรเป็นสำคัญ แนวความคิดในการสร้างความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัยจึงมีความจำเป็นในการวางแผนพัฒนาย่านการค้า เพื่อลดปัญหาการเดินทางและการจราจร

ในการศึกษา “แนวทางการพัฒนาเขตสาทรเพื่อรองรับการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3” ได้กำหนดประเด็นในการศึกษาดังนี้

- ศึกษาการเติบโตของกรุงเทพมหานคร และพัฒนาการของพื้นที่ศึกษา โดยใช้แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเมือง และการใช้ที่ดินภายในเมืองในการอธิบาย
- ศึกษาสภาพปัจจุบัน ของพื้นที่ศึกษา โดยใช้แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเมือง การใช้ที่ดินภายในเมือง และการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมในการอธิบาย
- ศึกษาศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 และ โดยใช้แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรม ในการอธิบาย
- เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเขตสาทรเพื่อรองรับการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ใช้การผสมผสานแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในการอธิบาย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## บทที่ 3

### พัฒนาการของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษา

ในบทนี้เป็นการศึกษาพัฒนาการตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษา คือ ย่าน ศูนย์กลางธุรกิจสีลม (เขตบางรัก) เขตสาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 (เขตยานนาวา) เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจในเรื่องสภาพการพัฒาซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษาในแต่ละช่วงเวลาโดยสังเขป โดยแบ่งเนื้อหาในการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ พัฒนาการของ กรุงเทพมหานคร และพัฒนาการของพื้นที่ศึกษา เน้นการศึกษาในด้านสภาพการพัฒาที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองและพื้นที่ โดยพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐาน การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคม กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และประชากร โดยแบ่งออกเป็นช่วงเวลาดังนี้

- สมัยรัชกาลที่ 1-3 (พ.ศ. 2325 – 2394)
- สมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2395 – 2411)
- สมัยรัชกาลที่ 5-8 (พ.ศ. 2412 – 2489)
- สมัยรัชกาลที่ 9 (พ.ศ. 2490 – ปัจจุบัน)

#### 3.1 พัฒนาการของกรุงเทพมหานคร

##### 3.1.1 สมัยรัชกาลที่ 1-3 (พ.ศ. 2325 – 2394)

###### สภาพการพัฒา

หลังจากย้ายราชธานีจากกรุงธนบุรี มาทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาสู่กรุงรัตนโกสินทร์ นับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1-3 ถือเป็นยุคเริ่มต้นของการสร้างเมือง “กรุงเทพมหานคร” ได้รับการสถาปนาให้เป็นราชธานีใหม่ของราชอาณาจักรสยามในวันอาทิตย์ที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2325 โดยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ได้โปรดฯ ให้สร้างพระราชวังใหม่ในบริเวณที่เป็นที่อยู่อาศัยของชาวจีนและชาวญวนเดิม ให้ย้ายชาวจีนไปอยู่บริเวณวัดสามเพ็ง ชาวญวนไปอยู่บริเวณตำบลบ้านหม้อ และพาหุรัด มีการรื้อกำแพงเมืองริมคลองคูเมืองเดิมสมัยกรุงธนบุรีออก พร้อมขุดคลองรอบกรุงขึ้นใหม่ เชื่อมระหว่างคลองบางลำพูกับคลองโอ่งอ่าง เรียกว่า คลองรอบกรุง เพื่อขยายกำแพงเมืองออกไป ทำให้พื้นที่เมืองถูกแบ่งออกเป็น 3 ส่วน (แผนที่ 3.1) คือ เขตชั้นใน มีอาณาเขตตั้งแต่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามาจนถึงคลองคูเมืองเดิม (ภารดี มหาพันธ์, 2526 : 44) เขตชั้นกลาง ได้แก่ บริเวณตั้งแต่คลองคูเมืองเดิมไปจรดคลองรอบกรุง และเขตนอกกำแพงเมือง (แผนที่ 3.1)

###### โครงสร้างเมือง

ในตอนต้นของยุคนั้น กรุงเทพมหานครมีพื้นที่เพียง 2,589 ไร่ หรือ 4.14 ตารางกิโลเมตร (กรุงเทพมหานคร , สำนักนโยบายและแผน , 2527 : 11) ราษฎรทั่วไปต้องพึ่งการสัญจรทางน้ำในการดำรงชีวิต

การคมนาคม การประกอบอาชีพ รวมทั้งสาธารณูปโภคอื่น ๆ ส่วนใหญ่ใช้เรือเป็นพาหนะ ด้วยเหตุนี้บ้านเรือน และเรือนแพที่อยู่อาศัยของราษฎรจึงมักปลูกและจัดอยู่ริมแม่น้ำ ริมคลอง ทั้งในและนอกเขตพระนคร ความหนาแน่นของบ้านเรือนจึงมีเฉพาะริมแม่น้ำลำคลอง พื้นที่ถัดเข้ามาเป็นส่วน ไร่ นา และป่า

ลักษณะของเมืองในยุคนี้มีการกระจุกตัวและตั้งถิ่นฐานริมแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองที่แยกออกไป รูปแบบการขยายตัวของเมืองในยุคนี้มีลักษณะกระจายออกจากศูนย์กลาง (Concentric Zone) คือพระบรมมหาราชวัง มีขอบเขตเป็นแนวคลองคูเมืองเดิม (คลองหลอด) ซึ่งเป็นที่ตั้งของพระบรมมหาราชวัง วัดหน้า วัดพระศรีรัตนศาสดาราม และสถานที่ราชการ และบริเวณตั้งแต่คลองคูเมืองเดิมไปจนถึงคลองรอบกรุง (คลองบางลำภู และคลองโอ่งอ่าง) เป็นย่านพักอาศัยของเจ้านาย เสนาบดี ขุนนาง ข้าราชการ และราษฎรทั่วไป ราษฎรที่อาศัยอยู่ในเขตกำแพงเมืองประกอบอาชีพค้าขายเป็นส่วนใหญ่ ส่วนบริเวณนอกกำแพงเมืองมีสภาพเป็นทุ่งกว้างขวาง เช่น ทุ่งวัวลำพอง ทุ่งส้มป่อย ทุ่งมหาเมฆ เป็นต้น ทุ่งกว้างเหล่านี้มีลำคลองตัดผ่านเป็นเส้นทางติดต่อท่ามาค้าขาย รวมทั้งเป็นเส้นทางส่งน้ำสำหรับการเพาะปลูก

ย่านการค้าในช่วงเวลานี้ยังเป็นการค้าขายทางน้ำ โดยอาศัยเรือ แพเป็นพาหนะสำคัญในการขนส่งสินค้า เนื่องจากประชาชนอาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลักและบ้านเรือนก็กระจุกตัวอยู่ริมแม่น้ำ ลำคลอง ทำให้การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าต้องใช้น้ำในการสัญจร เกิดเป็นย่านการค้าที่เรียกว่า ตลาดน้ำ โดยตลาดน้ำที่สำคัญสมัยนั้นอยู่ในฝั่งธนบุรี เช่น ตลาดน้ำคลองบางหลวง ตลาดน้ำบางกอกน้อย ตลาดน้ำวัดทอง เป็นต้น สินค้าที่นำมาแลกเปลี่ยน คือสินค้าเกษตรจากเรือ กสวน ไร่ นา ในบริเวณฝั่งธนบุรีเป็นส่วนใหญ่ ส่วนสินค้าที่นำมาจากต่างประเทศ และตลาดบก มักจะเกิดจากการที่พ่อค้า แม่ค้า ในเขตกำแพงเมืองรับซื้อจากผู้ผลิต ผู้ขาย ขนส่งตามท่าสำคัญ เช่น ท่าปากคลองตลาด ท่าเตียน ท่าวัดโพธิ์ ฯลฯ ในฝั่งพระนคร นอกจากสินค้าเกษตรที่นำมาค้าขายแลกเปลี่ยนกันสมัยนั้นแล้ว ยังมีชุมชนและย่านต่างๆ ในเขตกรุงธนบุรีและพระนครที่ประกอบอาชีพผลิตสินค้าและงานช่างต่างๆ ในแบบอุตสาหกรรมในครอบครัวที่สืบทอดกันมาตามบรรพบุรุษ และนิยมตั้งบ้านเรือนอยู่รวมเป็นชุมชนช่าง ที่ยังคงมีชื่อปรากฏอยู่ให้เห็นจนทุกวันนี้ เช่น บ้านพานถม บ้านบาตร บ้านหม้อ ฯลฯ ที่อยู่ทางฝั่งพระนคร ส่วนชุมชนทางฝั่งธนบุรี ได้แก่ บ้านขมิ้น บ้านปูน บ้านบุ บ้านเนิน บ้านช่างหล่อ เป็นต้น

### 3.1.2 สมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2395 – 2411)

#### สภาพการพัฒนา

เนื่องจากบ้านเมืองเจริญขึ้นและประชาชนเพิ่มขึ้นจากสมัยแรก ในสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงโปรดฯ ให้มีการขยายขอบเขตกำแพงเมืองออกไปอีกชั้นหนึ่ง โดยการขุดคลองผดุงกรุงเกษม และในสมัยนี้มีการทำสนธิสัญญาเบาริง ถือเป็นกาเปิดการค้าเสรีกับชาวต่างชาติ ซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อประเทศไทย มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในเมืองหลวงอย่างกว้างขวางเพื่อให้เจริญทัดเทียมกับชาติตะวันตก การตัดถนนหลายสาย ซึ่งเป็นแกนในการพัฒนาเมืองในสมัยต่อมา เช่น ถนนเจริญกรุง จากปลายกำแพงพระบรมมหาราชวังด้านใต้ขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ผ่านชุมชนชาวจีนและ

ชาวยุโรปไปจนถึงบริเวณถนนตึก และถนนตรง (พระราม 4) จากแยกถนนเจริญกรุงผ่านทุ่งวัวลำพองไปทาง ตะวันออกถึงคลองเตย นอกจากนี้ยังมีการตัดถนนสี่ลมเพื่อเชื่อมถนนทั้งสองสายเข้าด้วยกัน ส่วนในเขตกำแพง เมืองได้มีการตัดถนนเพื่อถนนครและถนนบำรุงเมืองขึ้นเพิ่มเติม ถนนสายต่าง ๆ เหล่านี้ รัชกาลที่ 4 ทรงโปรดฯ ให้สร้างตึกแถว 1-2 ชั้น เพื่อให้ชาวต่างชาติเช่าเป็นที่พักอาศัยและทำมาค้าขาย (กุดั่น อินทรพรหม , 2533 : 33) (แผนที่ 3.1)

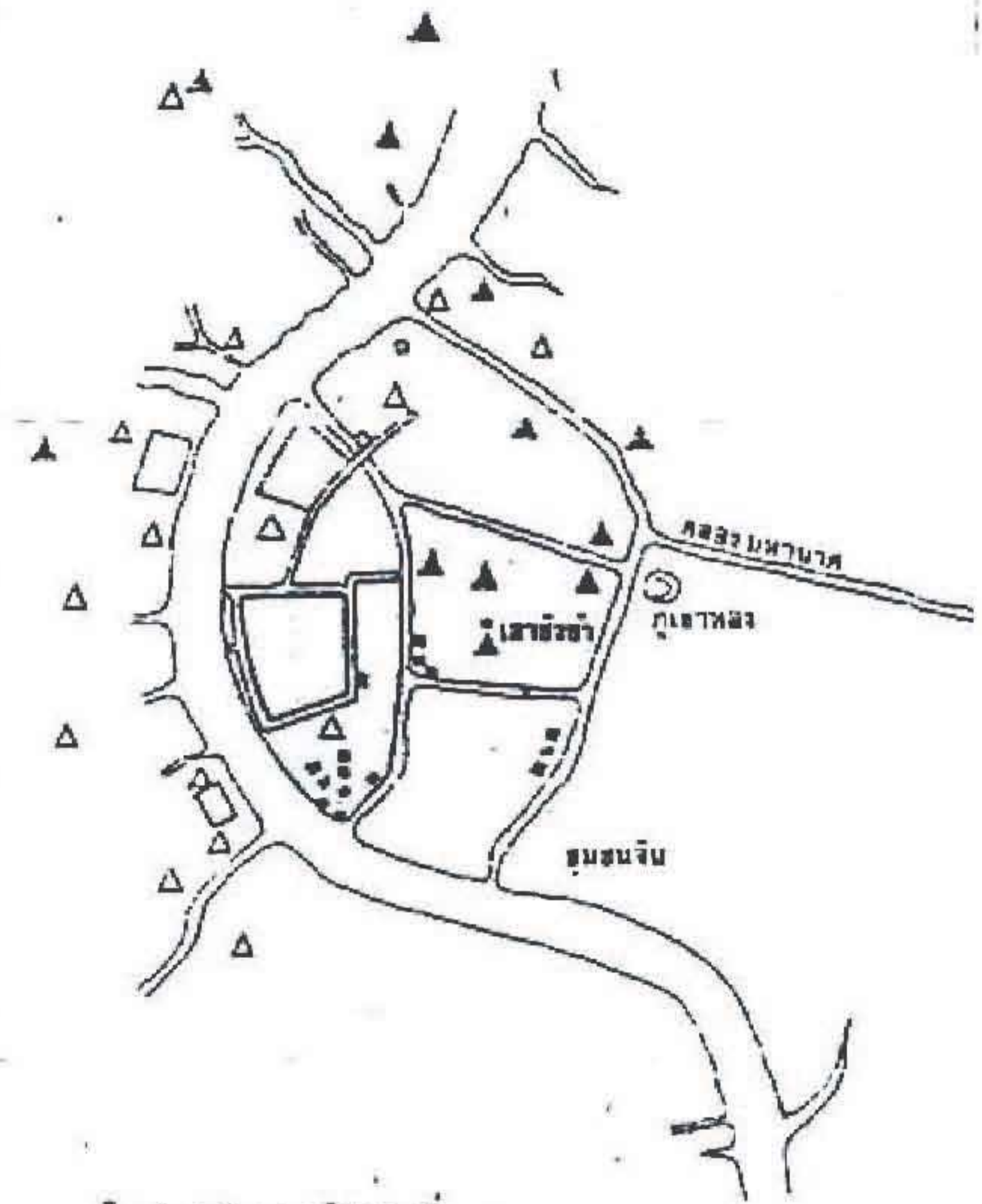
### โครงสร้างเมือง

จากสภาพการพัฒนาของเมืองในยุคสมัยนี้ เป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของ กรุงเทพมหานคร ทั้งในเรื่องรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน การใช้ที่ดิน การคมนาคม สภาพเศรษฐกิจ สังคม และ ประชากร โดยการขยายตัวของเมืองในตอนต้นของยุคสมัยนี้ ขยายออกไปในแนวเหนือใต้ของลำน้ำเจ้าพระยา เพราะเป็นเส้นทางในการคมนาคมขนส่งสินค้า และสัญจรระหว่างกลุ่มชุมชนต่าง ๆ ที่เกาะตัวอยู่ริมฝั่งน้ำเข้าด้วยกัน สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของแม่น้ำซึ่งยังคงมีบทบาทในการตั้งจุดการตั้งถิ่นฐานของเมืองอยู่ แต่เมื่อมีการสร้างถนนสายต่าง ๆ ได้แก่ ถนนตรง เจริญกรุง บำรุงเมือง และเฟื่องนครแล้ว ทำให้รูปแบบและโครงสร้างของเมืองเปลี่ยนแปลง และมีการขยายตัวมาทางตะวันออกตามริมถนนและริมคลองเป็นรูปรัศมีจากศูนย์กลาง ในขณะที่การขยายตัวทางฝั่งธนบุรีเป็นไปอย่างช้า ๆ เพราะมีแม่น้ำเจ้าพระยาคั่นกลาง ในช่วงนี้รูปแบบของเมืองยังคงเป็นแบบกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone) เหมือนเดิม

การเข้ามาติดต่อค้าขายของชาวต่างชาติ และการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจของประเทศนับเป็นแรงผลักดันให้เมืองมีการขยายใหญ่ขึ้น ชุมชนที่จัดว่าเป็นชุมชนใหญ่และขยายตัวออกไปตามการขยายตัวของเมือง คือ ชุมชนชาวจีนซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของพระนคร อิทธิพลของชาวจีนโดยเฉพาะในด้านการค้าแม่ค้าบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา นับจากคลองรอบกรุงไปจนถึงคลองผดุงกรุงเกษม ส่วนชุมชนใหม่ที่เริ่มก่อตัวขึ้นในยุคนี้ คือ ชุมชนชาวตะวันตกซึ่งถูกจัดให้อยู่ทางตอนใต้ของเมืองต่อจากชุมชนชาวจีนลงไป

ย่านการค้าซึ่งแต่เดิมเคยเรียงรายอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และลำคลองต่าง ๆ เริ่มก่อตัวขึ้นตามริมถนน ราษฎรที่เคยอยู่และทำมาค้าขายในเรือนแพริมน้ำก็เริ่มมีการยกเรือนแพขึ้นมาปลูกบนบกแทน นอกจากนี้การที่รัฐบาลสนับสนุนให้มีการปลูกข้าวเพื่อเป็นสินค้าส่งออกตามความต้องการของตลาดต่างประเทศโดยการยกเว้นการเก็บภาษีที่ดินสำหรับนาที่บุกเบิกใหม่ ส่งเสริมให้เกิดการขยายพื้นที่ทำนาโดยการขุดคลองสายต่าง ๆ และมีการลดหย่อนการเกณฑ์แรงงานหลวง เพื่อให้ราษฎรมีเวลาในการประกอบอาชีพมากขึ้น ก่อให้เกิดพื้นที่ทำนาขนาดใหญ่ และเพื่อเป็นการส่งเสริมรายได้ของชาวเมือง พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่ รัชกาลที่ 4 หวังทรงมีประกาศอนุญาตให้ชาวกุญ รับจ้างฝรั่งทำงานได้โดยไม่ถือเป็นความผิด เพราะในเวลานั้นมีลูกค้าพาณิชย์เป็นชาวต่างชาติมาก ทำให้ชาวไทยมีช่องทางที่จะได้ทำมาค้าขายและได้ค่าจ้างเป็นผลประโยชน์เลี้ยงชีวิต จึงเกิดอาชีพนอกภาคเกษตรขึ้นในเขตพระนคร (สุนันทา สุวรรณโณดม และคณะ , 2531 : 3) แต่อย่างไรก็ดี การพัฒนาเมืองในยุคนี้ก็ยังคงจำกัดอยู่เฉพาะในเขตเมืองเก่าเท่านั้น ส่วนอื่นที่ไกลออกไป เช่น ทุ่งพญาไท ทุ่งบางกะปิ ทุ่งแสนแสบ ทุ่งบางซื่อ ก็นับว่าเป็นเขตนอกเมืองที่รกร้างไม่มีผู้คนตั้งบ้านเรือน





ในรัชสมัยของรัชกาลที่ ๑-๓-๓  
 เส้นนิษฐานจากเอกสารทางประวัติศาสตร์

สมัยรัชกาลที่ 1-3



เขต 1 เมืองเก่าเดิม  
 เขต 2 เมืองเก่าเขตใหม่  
 เขต 3 นอกเมือง

แผนที่ 3.2

ผังกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีเจ้าอยู่หัว พ.ศ. ๒๑๐๘-๒๑๓๓

สมัยรัชกาลที่ 4

แผนที่ 3.1 แสดงสภาพการพัฒนา  
 ของกรุงเทพมหานครในสมัย  
 รัชกาลที่ 1-4

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
 เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
 และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### 3.1.3 สมัยรัชกาลที่ 5 – 8 (พ.ศ. 2412 – 2489)

#### สภาพการพัฒนา

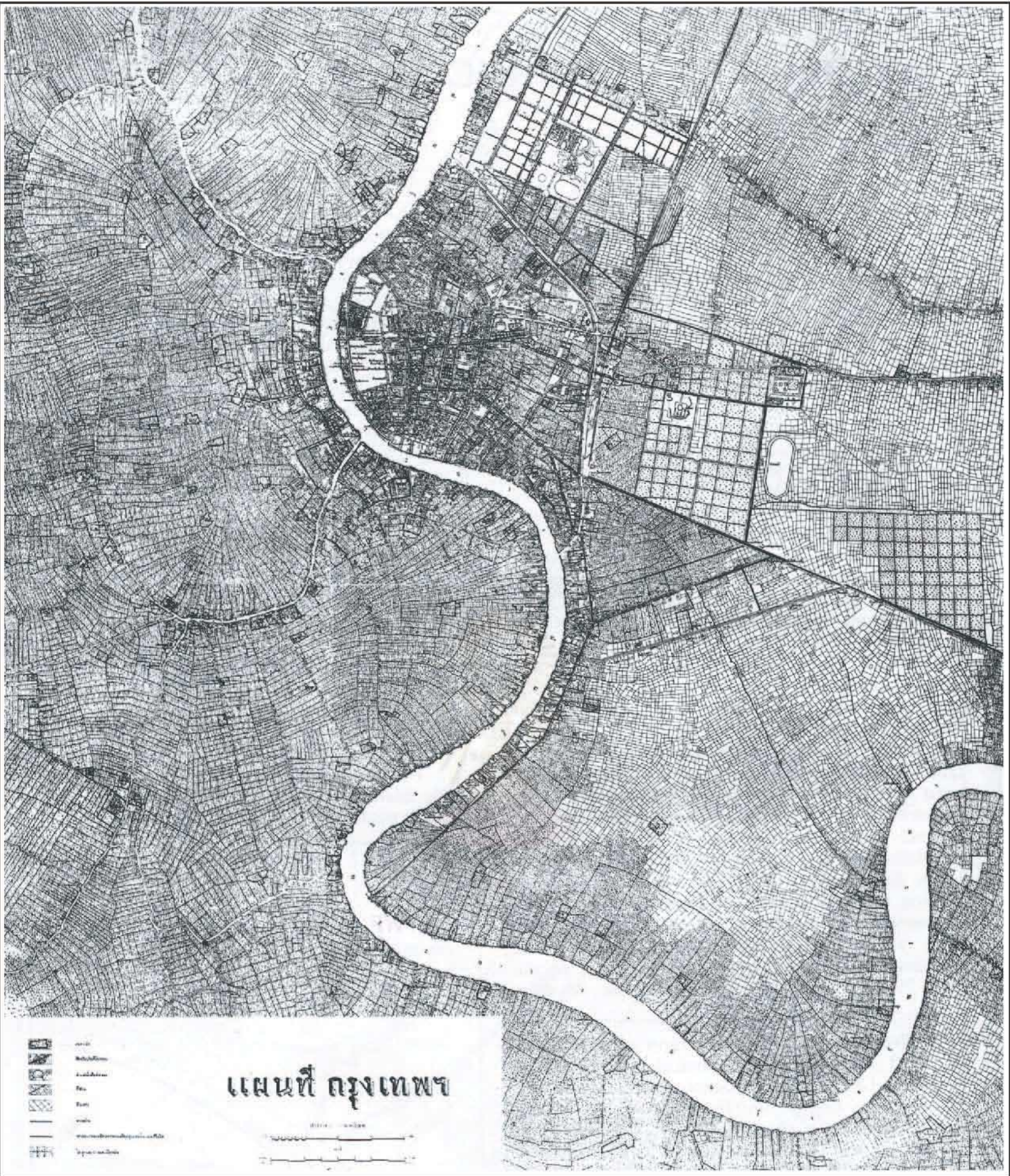
ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้พัฒนากรุงเทพมหานครไปสู่ความเจริญ ต่อเนื่องจากสมัยรัชกาลที่ 4 มีการขุดคลอง (คลองเปรมประชากร คลองนครเนื่องเขต คลองประเวศบุรีรมย์ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ และคลองสาทร) และมีการตัดถนนมากกว่า 50 สาย ที่สำคัญได้แก่ ถนนราชดำเนินกลาง ถนนราชดำเนินนอก ถนนราชวิถี นอกจากนี้ยังมีกิจการรถราง รถไฟ และรถยนต์ ตลอดจนสาธารณูปโภคจำเป็นอื่น ๆ สำหรับเมืองได้ปรากฏขึ้น โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการสร้างถนนสายสำคัญได้แก่ ถนนสุขุมวิท และถนนพหลโยธิน การสร้างถนนสุขุมวิทไปยังจังหวัดสมุทรปราการทำให้เมืองขยายออกไปทางทิศตะวันออก นอกจากนั้นการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า และสะพานพระรามหกเชื่อมระหว่างพระนครกับฝั่งธนบุรี ทำให้พื้นที่ฝั่งธนบุรีกระจายออกไปตามเส้นทางบกด้านตะวันตก ส่วนทางฝั่งพระนครยังคงมีการขยายตัวมากกว่าโดยเฉพาะตามแนวถนนสุขุมวิท เพชรบุรีตัดใหม่ ลาดพร้าว บางกะปิ และพระโขนง ส่วนในสมัยรัชกาลที่ 8 พื้นที่ที่มีการพัฒนากระจายออกไปทางทิศเหนือตามแนวถนนพหลโยธิน สามเสน ดุสิต และทางทิศตะวันออกตามถนนเพชรบุรี ลาดพร้าว ส่วนฝั่งธนบุรีมีการกระจายออกไปตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ทำให้พื้นที่เมืองเปลี่ยนแปลงเป็นการพัฒนาแบบแยกส่วน (Sector Development) (แผนที่ 3.2)

#### โครงสร้างเมือง

ในสมัยของสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 กรุงเทพมหานครได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่เต็มที่ ถนนสายสำคัญ ๆ ใจกลางกรุงเทพฯ ได้เริ่มก่อสร้างในสมัยนี้ (การเคหะแห่งชาติ, 2528 : 59) การคมนาคมขนส่งได้เปลี่ยนจากทางน้ำมาเป็นทางบกมากขึ้น โดยถนนจำนวนมากสร้างขึ้นในช่วงกลางรัชกาลที่ 5 เช่น ถนนเยาวราช ถนนราชดำเนินกลาง ราชดำเนินนอก ซึ่งได้เปิดพื้นที่เมืองทั้งทางด้านทิศเหนือ ทิศใต้ ทำให้การขยายตัวของเมืองเริ่มเปลี่ยนจากรูปแบบกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone) เป็นการพัฒนาแบบแถบ (Ribbon Development) หรือ แกนยาว (Axial Development) อีกทั้งยังได้โปรดฯ ให้ขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูกอีกเป็นจำนวนมาก ทั้งโดยพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์และโปรดฯ ให้ขุนนางตลอดจนชาวตะวันตกเป็นผู้ลงทุน ซึ่งนับเป็นการเปิดพื้นที่ให้ประชาชนเข้าจับจองเพื่อทำการเพาะปลูกเป็นผืนใหญ่ โดยเฉพาะบริเวณสองฝั่งคลอง การขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกได้ดำเนินการมากในรัชกาลนี้

ภายในเขตคูรอบนอก ตั้งแต่เทเวศน์ถึงหัวลำโพง มีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนสลบกับสวนผลไม้กระจายโดยระหว่างคลองรอบกรุงกับคลองผดุงกรุงเกษม รอบนอกเมืองออกไปเป็นทุ่งหญ้าสลบกับนาข้าวและป่าไม้ (กุดั่น อินทรพรหม, 2533 : 23) เขตเมืองที่มีบ้านเรือนหนาแน่นได้แก่บริเวณใกล้แม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ เช่น บ้านหม้อ บ้านญวน สำเพ็ง ตลาดน้อย สีพระยา สีลม สาทร ในเขตที่อยู่อาศัยมักมีแหล่งการค้าปะปนอยู่





แผนที่ 3.2 แสดงการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2440 (ร.ศ. 115)

สัญลักษณ์

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนที่ภาคและเมือง



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร



ด้วย เช่น ห้างแบดแมน ห้างแขกเปอร์เซีย แหล่งการค้าสำคัญ เช่น ตลาดเสาชิงช้า ตลาดปากคลองตลาด ตลาดท่าเตียน พาหุรัด

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ขยายตัวออกโดยรวมตัวกันเป็นย่าน เช่น ย่านพักอาศัยแถบสีลมและสาทร ย่านการค้าคนจีนแถบเยาวราช ย่านการค้าคนไทยแถบบางลำภู ย่านธุรกิจฝรั่งแถบบางรัก ย่านอุตสาหกรรมเลียบตัวไปตามชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ย่านเกษตรกรรมด้านตอนเหนือของเมือง เขตที่เคยเป็นชานเมืองในสมัยรัชกาลที่ 5 ก็กลายเป็นที่พักอาศัยอันคับคั่ง ไม่ว่าจะเป็นทางเหนือของตัวเมือง บริเวณสวนดุสิต คลองสามเสน ทูงพญาไท ทางด้านตะวันออกจากแนวคลองแสนแสบมาจดถนนหัวลำโพงในหัวลำโพงนอก ทางด้านใต้ บริเวณบางรัก สีพระยา สุรวงศ์ สีลม สาทร เลยมาจนถึงทุ่งมหาเมฆและบางคอแหลม ทางด้านตะวันตก คือ ฝั่งธนบุรีตลอดทั้งซีก (มุสดี ทิพทัศ และมานพ พงศทัต , 2525 : 186)

ก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการแบ่งเขตกรุงเทพฯ ออกเป็น 2 จังหวัด คือ กรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจังหวัดพระนคร และฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจังหวัดธนบุรี โดยจังหวัดพระนครแบ่งเขตปกครองเป็นอำเภอชั้นในและชั้นนอก ดังนี้ (การเคหะแห่งชาติ , 2528 : 60)

1. เขตเมืองชั้นในตอนเหนือ ได้แก่ เขตอำเภอดุสิตและนางเลิ้ง การใช้ที่ดินยังคงมีความหนาแน่นต่ำ ประกอบด้วยวังเจ้านาย บ้านดี ๆ ถนนร่มรื่น
2. เขตเมืองชั้นในตอนกลาง ได้แก่ เขตอำเภอพระนคร เป็นเขตที่หนาแน่นด้วยตึก บ้านเรือนขุนนาง ข้าราชการ วัดสำคัญ ๆ กระทรวง ทบวง กรม และพระบรมมหาราชวัง
3. เขตเมืองชั้นในตอนใต้ เป็นเขตที่รวมของกิจกรรมเมือง เช่น อาคาร ร้านค้า ตึกแถว ท่าเรือ โกดังริมแม่น้ำ มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล สถานีวิทยุ สถานีรถไฟ ธนาคาร บริษัท สำนักงาน สถานทูต บ้านชาวยุโรป ท่าเรือ คู่มือ โรงเลื่อย โรงสี สลับกับสวนผลไม้และที่นา
4. เขตเมืองชั้นนอกทั้งหมด ประกอบด้วย 4 อำเภอ ส่วนใหญ่เป็นท้องนาและไร่ผัก ยกเว้นทางเหนือเป็นที่ตั้งของกรมทหาร สนามบิน และโรงปูนซีเมนต์

การขยายตัวของกรุงเทพฯ ในยุคสมัยนี้ เป็นแบบค่อยเป็นค่อยไปตามเส้นทางคมนาคม โดยที่หลังจากรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว การขุดคลองสายใหม่ ทั้งเพื่อการเพาะปลูกและการคมนาคมก็ไม่มีขึ้นอีก ในขณะที่รัฐหันมาสนใจการพัฒนาระบบคมนาคมทางบกมากขึ้น ระบบถนนจึงเข้ามามีอิทธิพลต่อรูปแบบและลักษณะของการขยายตัวของเมือง

ถึงแม้ว่าผลกระทบจากการตกต่ำของภาวะเศรษฐกิจโลกและสงครามโลกครั้งที่ 2 จะมีผลต่อการขยายตัวของเมือง แต่โดยรวมแล้วในยุคสมัยนี้กรุงเทพมหานครก็ยังมีกลิ่นอายของการใช้ที่ดินให้เห็นอยู่บ้าง โดยเฉพาะทางด้านตะวันออกและด้านเหนือตามถนนสำคัญที่ตัดขึ้นในช่วงนี้ ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนน

พหลโยธิน เพชรบุรีตัดใหม่ และถนนลาดพร้าว ในขณะที่เดียวกันแผ่นดินสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาถูกเชื่อมต่อกันด้วยสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ (สะพานพุทธ) และมีการตัดถนนหลายสายทางฝั่งตะวันตก เช่น ถนนประชาธิปไตย ถนนตากสิน ถนนสมเด็จพระเจ้าอยุธยา และถนนจรัญสนิทวงศ์ ทำให้การตั้งถิ่นฐานทางฝั่งธนบุรีเริ่มมีความหนาแน่นมากขึ้นกว่าก่อน

มานพ พงศทัต (2525 : 266-271) ได้กล่าวถึงสภาพการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ในช่วงนี้ไว้ว่าพื้นที่ซึ่งในนั้นมีมีความหนาแน่นและที่ดินมีราคาสูงขึ้น อาคารที่เกิดขึ้นใหม่โดยเฉพาะตามริมถนนจึงมีลักษณะเป็นอาคารแถวหรือตึกแถว ซึ่งใช้เนื้อที่น้อยและใช้ประกอบการค้าพร้อมกับเป็นที่พักอาศัยได้ ในด้านเหนือและด้านตะวันออกเฉียงเหนือเริ่มมีบ้านเรือนหนาแน่นมากขึ้น ส่วนด้านใต้ของเมืองนั้นชุมชนยังคงเกาะกลุ่มอยู่แถบถนนสีลม สาทรเหนือ สาทรใต้ และชอยแยก เช่น ชอยทรัพย์ ชอยสวนพลู ชอยงามดูพลี ชอยเย็นอากาศ เป็นต้น ในขณะที่แถบทุ่งมหาเมฆ ยานนาวา วัดดอน ซ่งนนทรี เริ่มมีผู้คนเข้าไปปลูกสร้างบ้านเรือนอาศัยอยู่บ้าง แต่ไม่มากนัก มีทั้งบ้านผู้มีฐานะดี และบ้านเรือนราษฎรทั่วไป เช่น ชาวไร่ ชาวสวน เป็นต้น บริเวณที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงเวลานี้ คือ บริเวณถนนสุขุมวิท ย่านบางกะปิ ซึ่งได้มีการขยายถนนโดยการถมคลองที่อยู่ข้างถนนทำเป็นคอนกรีต จึงมีตึกแถวร้านค้าสองข้างถนนต่อกันไป สลับกับบ้านเรือนขนาดใหญ่ที่อยู่ริมถนน

สำหรับย่านธุรกิจการค้านั้น ในช่วงเวลานี้กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวอย่างมาก เนื่องจากการพัฒนาสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ การตัดถนนขึ้นใหม่หลายสาย และการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นการเปิดพื้นที่เมืองฝั่งธนบุรี ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนออกไปจากบริเวณศูนย์กลางเดิมเมื่อชุมชนขยายตัวออกไป แต่ความต้องการซื้อขายแลกเปลี่ยนยังมีอยู่ จึงเกิดย่านการค้าขึ้นตามแหล่งที่พักอาศัยที่ขยายตัวออกไปตามจุดหรือบริเวณส่วนต่าง ๆ ของเมือง ย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญในช่วงยุคนี้ คือ ย่านการค้าที่อยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองเดิม เช่น สำเพ็ง พญาศรี เยาวราช วังบูรพา บางรัก สีลม ฯลฯ และย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่ย่านธุรกิจการค้าเกาะตัวตามแนวถนนเพื่อรองรับความต้องการของชุมชนที่ขยายตัวออกไป เช่น ย่านสุขุมวิท ย่านลาดพร้าว ย่านบางกะปิ ย่านสะพานควาย ย่านจรัญสนิทวงศ์ เป็นต้น

### 3.1.4 สมัยรัชกาลที่ 9 (พ.ศ. 2490 – ปัจจุบัน)

#### สภาพการพัฒนา

ในช่วงนี้พื้นที่มีการพัฒนาขยายตัวเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะนับตั้งแต่ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2501) เป็นต้นมา กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นศูนย์กลางความเจริญและวัฒนธรรมของประเทศต้องประสบกับความแออัดหนาแน่นของประชากร เนื่องจากนโยบายการพัฒนาจากภาคเกษตรสู่ภาคอุตสาหกรรมส่งผลให้โรงงานเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ผู้คนจากชนบทอพยพเข้ามาทำงานในเขตเมืองประกอบกับเป็นช่วงที่เพิ่มประชากรสูงอันเป็นผลจากการพัฒนาสาธารณสุข ทำให้จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กรุงเทพมหานครกลายเป็นเมืองโตเดี่ยว (Primate City) ความต้องการที่พักอาศัยมีผลทำให้พื้นที่เมืองขยายตัวออกไป มีการถมคลองและตัดถนนอีกหลายสาย การปรับปรุงโครงข่ายและการขยายเส้นทางคมนาคม

รถโดยสารประจำทางให้ไกลออกไปทำให้เกิดการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยออกไปในเขตชานเมืองทางเหนือ และตะวันออก ในเขตพระโขนง บางกะปิ และบางเขน เกิดการพัฒนาขยายออกไปจรดจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ พร้อมทั้งเกิดย่านการค้าหลัก หรือศูนย์กลางธุรกิจใหม่ขึ้นรอบศูนย์กลางเดิมตาม ตามบริเวณต่าง ๆ ของพื้นที่ที่ขยายออกไป ทั้งทางด้านฝั่งพระนคร โดยเฉพาะเขตบางกะปิ ลาดพร้าว งามอินทรา พระโขนง และด้านฝั่งธนบุรี ได้แก่ วงเวียนใหญ่ บางแค ดาวคะนอง และราษฎร์บูรณะซึ่งได้ส่งผลให้ รูปแบบโครงสร้างของเมืองมีการขยายตัวเป็นแบบหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei)

### โครงสร้างเมือง

นับจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากทุนนิยมที่ผูกขาดโดยรัฐ มาเป็นทุนนิยมเสรี พร้อม ๆ กับการนำแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับแรกมาใช้ในปี พ.ศ. 2501 การเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯ ก็เป็นตัวชี้วัดผลของการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติได้เป็นอย่างดี กรุงเทพมหานครขยายตัวอย่างกระจุกกระจายไปตามทิศทางของโครงสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการของเมือง และการบุกเบิกลงทุนของเอกชน ตลอดจนตามตลาดที่ดิน ทำให้กรุงเทพฯ กลายเป็นสถานที่ที่มีกิจกรรมต่าง ๆ อยู่ปะปนกันไป และยากที่จะแบ่งแยกพื้นที่หรือย่านเฉพาะของกิจกรรมได้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีเป้าหมายในการขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยใช้กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการลงทุนในด้านอุตสาหกรรม ผลิตผลต่าง ๆ ไหลเข้ามายังกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกมากขึ้น การเข้ามาของการลงทุนทางอุตสาหกรรมทำให้เกิดความต้องการแรงงานมากขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นความต้องการแรงงานในภาคการผลิตของโรงงานอุตสาหกรรมแล้ว การลงทุนก่อสร้างปัจจัยพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมก็มีความต้องการแรงงานเช่นกัน กรุงเทพมหานคร ในยุคนี้จึงมีการขยายตัวของประชากรอย่างรวดเร็ว ทั้งจากการเพิ่มประชากรตามธรรมชาติและที่สำคัญ คือ การอพยพของแรงงานจากพื้นที่ข้างเคียงและชนบทที่ห่างไกลออกไป โดยพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2503 – 2513 อัตราการเพิ่มของประชากรของกรุงเทพฯ สูงถึงร้อยละ 6.1 ต่อปี ในขณะที่อัตราเฉลี่ยการเพิ่มประชากรทั้งประเทศอยู่ที่ร้อยละ 3.1 (มุสดีทิพทัต และมานพ พงศทัต , 2525 : 361)

นอกจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรจะมีผลให้มีการขยายตัวของเมืองแล้ว การประกาศยกเลิกมาตรา 34-37 ในประมวลกฎหมายที่ดิน ว่าด้วยการจำกัดสิทธิในการครอบครองที่ดิน ของคณะปฏิวัติในปี พ.ศ. 2503 เป็นการเปิดโอกาสให้มีการกว้านซื้อที่ดินแถบชานเมืองจากเกษตรกรหรือผู้ถือครองที่ดินรายย่อย ที่ดินจำนวนมากตกอยู่ในการครอบครองของนักจัดสรรที่ดิน หรือนักกักตุนที่ดินเพื่อเก็งกำไร การขยายตัวของเมืองในช่วงแรกของยุคสมัยนี้จึงเป็นผลมาจากการจัดสรรที่ดิน โดยเฉพาะระหว่างปี พ.ศ. 2500 – 2510 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ว่าเศรษฐกิจไทยอยู่ในเกณฑ์ดี ทำเลที่ตั้งของโครงการที่ดินจัดสรรมีอยู่ทั่วไปแถบชานเมือง ที่สำคัญคือ เขตพระโขนง บางกะปิ และบางเขน

ตัวเมืองในตอนต้นของยุคนี้ขยายออกมาจากแถวถนนบำรุงเมือง เพื่อนคร มาสู่แถบวังบูรพา ซึ่งเป็นย่านการค้าค่อนข้างหนาแน่น ส่วนย่านเยาวราช สัมพันธวงศ์ก็ยังคงเป็นย่านการค้าของคนจีน และศูนย์กลาง

ขายส่งสินค้าเกษตรที่คนจีนเป็นตัวแทนอยู่ ย่านพักอาศัยขยายจากบริเวณเขตดุสิตไปทางตะวันออก แถบสุขุมวิท ย่านการค้าของชาวต่างประเทศขยายออกมาตามถนนสีลม สุรวงศ์มากขึ้น

เมื่อธุรกิจการจัดสรรที่ดินเริ่มซบเซาลงในปี พ.ศ. 2513 เนื่องจากประเทศไทยประสบปัญหาราคาสินค้าส่งออกลดลง ในขณะที่ราคาสินค้าเข้าสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจกรุงเทพฯ ด้วย ปริมาณความต้องการที่ดินลดลง แต่เนื่องจากประชากรของกรุงเทพมหานคร ที่มีอยู่ถึงร้อยละ 55.93 ของประชากรเมืองทั้งหมดของประเทศในเวลานั้น ยังคงมีความต้องการในเรื่องที่พักอาศัยอยู่ ธุรกิจบ้านจัดสรร โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ คนชั้นกลางได้เข้ามาจับบทบาทในการขยายพื้นที่เมืองแทนการจัดสรรที่ดิน แต่พื้นที่โครงการก็ยังคงเป็นบริเวณเขตชานเมืองที่มีเส้นทางคมนาคมต่อเนื่องกับศูนย์กลางเมืองได้สะดวก ในขณะที่พื้นที่แถบชานเมืองได้ถูกกว้านซื้อเพื่อทำโครงการบ้านจัดสรร พื้นที่เมืองก็ถูกพัฒนาให้เป็นตึกแถว ประกอบการค้าพาณิชย์ และที่อยู่อาศัยไปพร้อม ๆ กัน ดังนั้นในระหว่างปี พ.ศ. 2515 – 2522 จึงถือเป็นยุคทองของบ้านจัดสรรและอาคารแถว

ภายหลัง พ.ศ. 2525 ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบคมนาคมอย่างมาก ส่งผลต่อการขยายพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร และปริมาณพลอย่างมาก โดยคณะที่ปรึกษาหลายกลุ่มได้เข้ามาให้คำปรึกษาในการจัดระบบของกรุงเทพมหานคร ที่ปรึกษาเยอรมันได้มีการเสนอให้สร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อแก้ปัญหาการจราจร และเสนอให้มีการสร้างทางด่วนและระบบขนส่งมวลชน โดยจะมุ่งพัฒนาพื้นที่ 3 ส่วน คือ ที่อยู่อาศัยด้านเหนือตามแนวถนนพหลโยธิน แถบตะวันออกตามถนนสุขุมวิท เพชรบุรีตัดใหม่ พระราม 4 แถบตะวันตก คือ แถบธนบุรี – ปากท่อ จรัญสนิทวงศ์ โดยเชื่อมโยงพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่มเข้าสู่ศูนย์กลางของเมืองบริเวณสีลม สุรวงศ์และประตูน้ำ ซึ่งผลของการดำเนินการประสบผลสำเร็จตามที่คาดไว้ มีการขยายตัวของที่พักอาศัยในทิศทางดังกล่าว ขณะที่ย่านกลางเมืองมีความแออัดมากขึ้น

การขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ในปัจจุบันขยายตัวออกไปสู่บริเวณชานนอกทุกทิศทางตามเส้นทางหลวงสายหลัก ๆ โดยเฉพาะในทิศทางตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ตามถนนสายบางนา – ตราดและเทพารักษ์มีการขยายตัวที่เด่นชัดที่สุด เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มาบตาพุด นอกเหนือจากเส้นทางดังกล่าวแล้วยังมีเส้นทางอื่นที่กำลังขยายตัวในทำนองเดียวกัน ได้แก่ ถนนวิภาวดี-รังสิตและพหลโยธินที่เชื่อมกรุงเทพมหานครกับจังหวัดอื่นในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตลอดจนถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ถนนเพชรเกษมและถนนพระราม 2 หรือธนบุรี-ปากท่อที่เชื่อมกรุงเทพมหานครกับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันตกและภาคใต้ของประเทศ (แผนที่ 3.3)

จากการพัฒนาโดยใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 1 เป็นต้นมา ทำให้กรุงเทพมหานครขยายตัวจากช่วงก่อนอย่างมาก เกิดย่านการค้ากระจายอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ และมีวิวัฒนาการ ปรับตัวตามการเปลี่ยนแปลงของเมืองและระบบเศรษฐกิจ บ้างก็เปลี่ยนแปลงจากย่านการค้า มาเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจในระดับประเทศ บ้างก็เปลี่ยนมาเป็นย่านการค้าหลัก ย่านศูนย์การค้า และย่านการค้าของชุมชน เป็นต้น ย่านการค้าต่าง ๆ ที่กระจายออกไปจากศูนย์กลางเดิมและยังมีความ



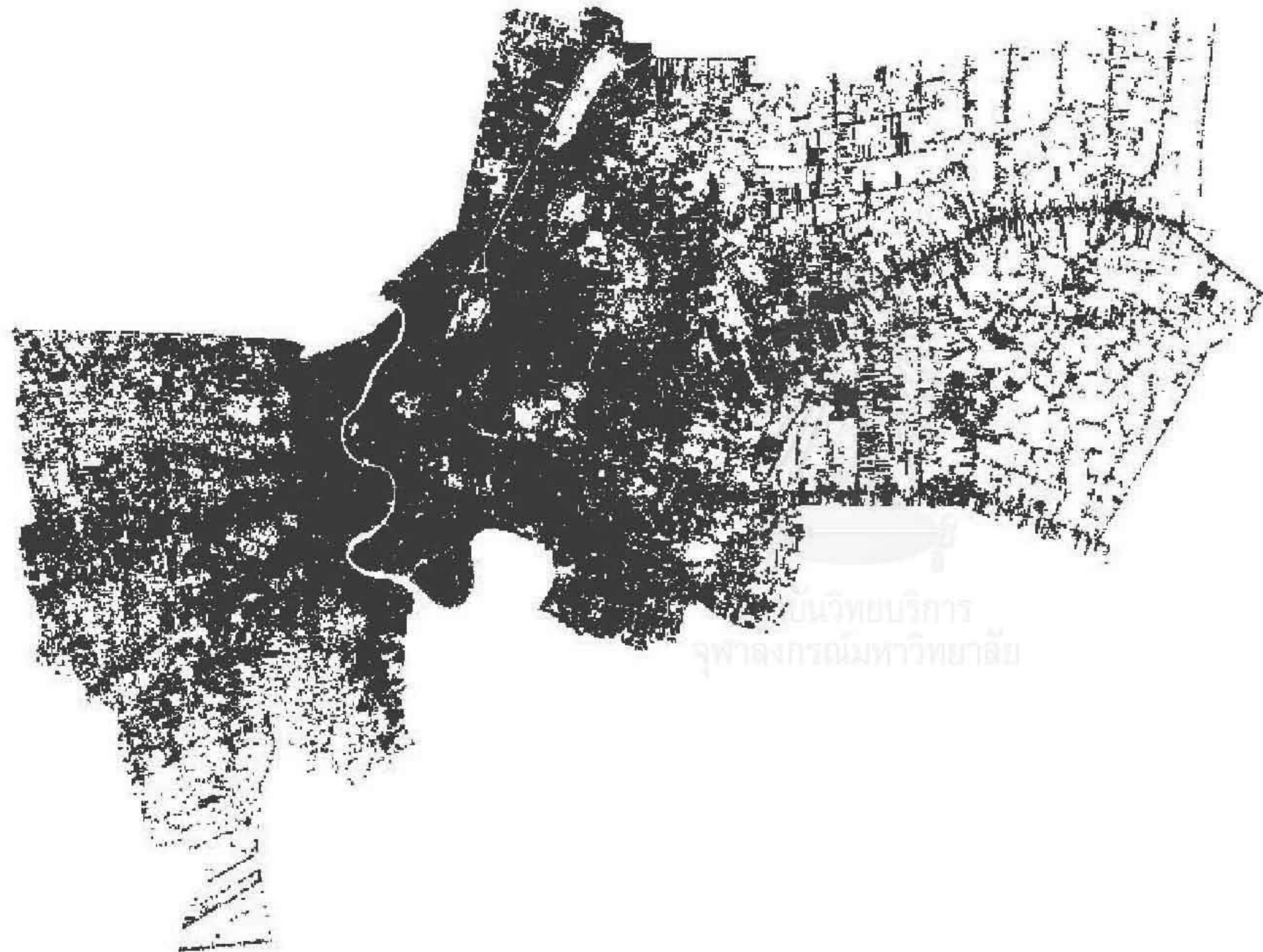
แผนที่ 3.3 แสดงการขยายตัวของ  
กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2543

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์



พื้นที่การขยายตัวของเมือง



ที่มา : คัดแปลงจากแผนที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2543  
ของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สำคัญอยู่ ได้แก่ ย่านบางลำพู เยาวราช วังบูรพา ประตูน้ำ สยามแสควร์ ราชประสงค์ สีลม เพลินจิต เป็นต้น ทางด้านฝั่งธนบุรี ได้แก่ ย่านวงเวียนใหญ่ ดาวคะนอง บางแค เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่ เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชน เช่น บางกะปิ พระโขนง คลองตัน บางเขน ดอนเมือง บางนา ปิ่นเกล้า ฯลฯ

### 3.2 พัฒนาการของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา (ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม สาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3) ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นพื้นที่ที่มีพัฒนาการควบคู่กับการเติบโตของกรุงเทพมหานครตั้งแต่เริ่มสร้างกรุงรัตนโกสินทร์ และมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของพื้นที่ตามสภาพการพัฒนาในช่วงเวลาสมัยต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และนโยบายการพัฒนาเมืองในยุคต่าง ๆ เป็นต้น ทำให้พื้นที่ศึกษาได้กลายเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าระดับประเทศ (สีลม) พื้นที่ขยายตัวของย่านศูนย์กลางธุรกิจ (สาทร) และศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ในอนาคต (พระราม 3) ในที่สุด ซึ่งพัฒนาการของพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งได้ออกเป็นช่วงเวลาตามการเติบโตของกรุงเทพมหานครได้ดังนี้

#### 3.2.1 สมัยรัชกาลที่ 1-3 (พ.ศ. 2325 – 2394)

##### สภาพการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา

ในช่วงเวลานี้เป็นช่วงของการย้ายราชธานีจากกรุงธนบุรีมาสู่กรุงรัตนโกสินทร์ที่ฝั่งพระนคร และเป็นช่วงเวลาของการเริ่มสร้างเมือง โดยมีขอบเขตของเมืองเป็นแนวคลองคูเมืองและคลองรอบกรุง ประชาชนส่วนใหญ่ยังตั้งถิ่นฐานตามริมแม่น้ำ ลำคลอง และใช้เป็นเส้นทางในการสัญจร คมนาคมขนส่งและค้าขาย โดยในช่วงเวลานี้ยังไม่มีเหตุการณ์สำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่ศึกษามากนัก

##### โครงสร้างของพื้นที่

ในช่วงยุคสมัยนี้เป็นการขยายตัวในระยะแรกของพื้นที่ โดยที่พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ทางตอนใต้ของพระนคร คือ ช่วงของเขตบางรัก เขตยานนาวา เขตสาทร และเขตบางคอแหลมในปัจจุบัน จะมีชุมชนชาวต่างประเทศอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ปรากฏให้เห็นในรูปของสิ่งปลูกสร้าง และแผนที่การใช้ที่ดิน ทำให้สันนิษฐานได้ว่ากลุ่มคนดั้งเดิมในพื้นที่มีการตั้งชุมชนกระจายอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในรูปของชุมชนวัด ที่ตั้งอยู่ตลอดตามแนวริมแม่น้ำ ซึ่งตามหลักฐานพบว่า มีชาวจีนอาศัยอยู่บริเวณวัดสวนพลูปลายคลองสีลม ชาวมอญอาศัยอยู่บริเวณวัดคอกกระบือ (วัดยานนาวา) และวัดสุทิวราราม ส่วนชุมชนชาวตะวันตก (ชาวโปรตุเกสและมิชชันนารีอเมริกัน) และชาวยุโรปที่เป็นคริสต์ อาศัยอยู่บริเวณวัดหัวลำโพงและวัดกัลหว่า และชาวไทยพื้นถิ่นอยู่บริเวณวัดเช่น วัดช่องนนทรี วัดคลองภูมิ วัดदान วัดปวิวาส วัดพระยาไกร และวัดคอกกระบือ (วัดยานนาวา) เป็นต้น ซึ่งวัดที่กล่าวมาทั้งหมดตั้งอยู่ริมแม่น้ำ กลุ่มคนดั้งเดิม

บางส่วนตั้งบ้านเรือนอยู่ตามทีนาและเรือกสวน ส่วนแผ่นดินถัดเข้ามาจะเป็นสวนผลไม้ พุงนา ไร่เหือก-มัน (ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง , 2544 : 4-1)

### 3.2.2 สมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2395 - 2411)

#### สภาพการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา

การพัฒนาาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ได้แก่ การตัดถนนตรง (พระราม 4) พ.ศ. 2400 การตัดถนนเจริญกรุง (New Road) พ.ศ. 2504 และถนนสีลม ที่เป็นผลมาจากการทำสนธิสัญญาเบาริ่ง ซึ่งเป็นการเปลี่ยนนโยบายให้มีความเสรีมากขึ้นทั้งในด้านการติดต่อค้าขายและการทูตระหว่างประเทศ จึงมีชาวตะวันตกเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่มากขึ้น และการตัดถนนทั้ง 3 สายในช่วงต้น เป็นการเปิดพื้นที่และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ตามลำดับ

#### โครงสร้างของพื้นที่

**สีลม (เขตบางรัก)** หลังจากนั้นได้มีการสร้างถนนเจริญกรุง (พ.ศ. 2404) หรือที่เรียกกันว่าถนนใหม่ (New Road) เป็นการเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางเมือง (พระบรมมหาราชวัง) ในสมัยนั้นกับท่าเรือขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศในบริเวณบางคอแหลม ซึ่งถนนทั้งสองสายเป็นถนนสายหลักที่เปิดพื้นที่บางรักไปสู่การเปลี่ยนแปลงในทุก ๆ ด้านทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ส่วนถนนสายสำคัญรองลงมาที่ก่อสร้างในพื้นที่เขตบางรัก คือ ถนนสีลม พื้นที่ดังกล่าวจึงเกิดการตั้งถิ่นฐานขึ้น มีทั้งบ้านเรือน โรงพยาบาล สถาบันศาสนา และสุสาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นของชาวตะวันตก แต่อย่างไรก็ดี ในช่วงแรก ๆ การตั้งถิ่นฐานจะกระจุกตัวอยู่ริมถนนสีลม ในบริเวณปลายด้านที่ติดกับถนนเจริญกรุง จึงเกิดเป็นย่านที่เรียกว่า “ย่านบางรัก” ที่เป็นทั้งย่านการค้า ที่พักอาศัย และสาธารณูปการต่าง ๆ ของชาวตะวันตก ส่วนพื้นที่ตอนในยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมอยู่

**สาทรและพระราม 3 (ยานนาวาและบางคอแหลม)** การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่มีขึ้นอย่างชัดเจนภายหลังจากได้มีการลงนามในสนธิสัญญาทางไมตรีและการค้ากับประเทศอังกฤษ ในปี 2398 และชาติตะวันตกอีกหลายประเทศในปีต่อมา การสร้างถนนเจริญกรุงนอกจากจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะการตั้งถิ่นฐานของพื้นที่จากริมแม่น้ำเจ้าพระยาขยับมาอยู่ริมถนนแล้ว ยังสร้างความคึกคักให้เกิดขึ้นกับพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจึงเกิดตลอดความยาวของถนน สมบัติ จำปาเงิน กล่าวอ้างถึงคำบอกเล่าของคนเก่าแก่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐานบริเวณย่านถนนตกลหลังจากการตัดถนนเจริญกรุงเอาไว้ว่า “...แต่เดิมยังไม่มีผู้คนหนาแน่นมากนัก ลักษณะส่วนใหญ่เป็นเรือกสวน ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตรงข้ามตามแนวที่อ้อมโค้งหัวแหลม มีโรงสี โรงเลื่อย โกดังขนถ่ายสินค้า มีแพซุงจอด มีบ้านข้าราชการชาวต่างประเทศที่ทำงานเกี่ยวกับกรมท่า เกี่ยวกับการตรวจสินค้าต่าง ๆ ทางฝั่งบางคอแหลม มีบ้านเรือน มีแพ มีเรือกลไฟ เรือพายค้าขายกันบริเวณหัวแหลมยังคงมีดงลำพูอยู่เป็นส่วนมาก เมื่อมีถนนเจริญกรุงเกิดขึ้น มีพาหนะที่ใช้ทางบกสะดวกขึ้น ตำบลบางคอแหลมก็เริ่มมีความคึกคักด้วยผู้คน โดยเฉพาะที่ท่าเรือถนนตกล เป็นจุดผ่านที่ราษฎรทางตอนใต้

ของพระนคร ทั้งจากพระประแดง บางปะแก้ว ดาวคะนอง จะมาใช้เส้นทางถนนเจริญกรุงจากต้นทางที่ถนนตกทั้งสิ้น...” (สมบัติ จำปาเงิน , 2539 : 203) แต่อย่างไรก็ดี พื้นที่ตอนในถัดเข้ามายังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เรียกวสวน ไร่ นาอยู่

### 3.2.3 สมัยรัชกาลที่ 5-8 (พ.ศ. 2412 – 2489)

#### สภาพการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา

ในช่วงสมัยนี้มีการพัฒนาประเทศต่อจากสมัยรัชกาลที่ 4 ซึ่งมีการขุดคลอง และตัดถนนเพิ่ม ซึ่งถนนสายสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ การตัดถนนสาทร สุรวงศ์ สีพระยา ถนนจันทน์ นางลิ้นจี่ เชื้อเพลิง และสาทรประดิษฐ์ ถนนเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนของเอกชนโดยการกว้านซื้อที่ดินแล้วทำการตัดถนน และจัดสรรที่ดินแบ่งขาย

#### โครงสร้างของพื้นที่

**สีลม (เขตบางรัก)** ในช่วงเวลาในการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทำให้ย่านการค้าและที่พักอาศัยหลักบนถนนเจริญกรุงเริ่มแออัดมากขึ้น ประกอบกับสนธิสัญญาต่าง ๆ เริ่มมีผลให้ชาวต่างชาติสามารถซื้อที่ดินในประเทศได้ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ย่านจากพื้นที่เกษตรกรรมและป่ามาเป็นย่านพักอาศัย โดยหลวงสาทรราชายุภักต์ (เจ้าสัวยม) ได้ริเริ่มให้มีการขุดคลองและตัดถนนสาทร (พ.ศ.2431) เชื่อมถนนเจริญกรุงและถนนพระราม 4 เพื่ออำนวยความสะดวกในการตั้งบ้านเรือนและเชื่อมโยงการคมนาคมเข้าสู่ส่วนต่าง ๆ ของพื้นที่ จากนั้นจึงจัดสรรที่ดินแบ่งขาย ทำให้เกิดเป็นย่านพักอาศัย และน่าจะเป็นแรงจูงใจให้ผู้ถือครองที่ดินรายอื่น ๆ ดำเนินการจัดสรรที่ดินในลักษณะเดียวกัน กล่าวคือ มีการตัดถนนสุรวงศ์ (พ.ศ. 2436) และถนนสีพระยา (พ.ศ. 2448) ในบริเวณทางตอนเหนือของย่าน จนเกิดเป็นที่พักอาศัยที่มีชื่อเสียง “ย่าน 4 ส” ซึ่งหมายถึง ย่านถนนสาทร-สีลม-สุรวงศ์-สีพระยา นั่นเอง (สราวุธ ฉัตรเดชา , 2543 : 32) แต่การพัฒนาที่ดินส่วนใหญ่ในเวลานั้นได้กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ทางตอนใต้ของถนนสีลมจรดถนนสาทร โดยกระจุกตัวอยู่ใน 3 พื้นที่หลัก คือบริเวณศาลาแดง-คอนแวนต์ บริเวณชอยพิพัฒน์ และบริเวณบางรัก ทั้งนี้การเกิดขึ้นของสถานีรถไฟหัวลำโพงและเส้นทางรถไฟสายปากน้ำ รวมทั้งการเริ่มขยายเมืองออกไปทางตะวันออกของย่านเพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่เมืองทางตอนเหนือของพระนคร เป็นผลให้เกิดการกระจุกตัวของการตั้งถิ่นฐานทางด้านศาลาแดงเพิ่มขึ้นจากการกระจุกตัวในบริเวณบางรักจากยุคแรกด้วย ผลจากการพัฒนายุคนั้นได้ทำให้ย่านนี้เป็นย่านพักอาศัยอย่างเต็มตัว เนื่องจากเป็นทำเลที่เหมาะสมเพราะเป็นเขตชานพระนครใกล้กับย่านการค้าของชาวตะวันตก (ย่านบางรัก) และการมีสาธารณูปโภค ได้แก่ คลอง ถนน และรถราง เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อกับพระนคร

**สาทร** จากการตัดถนนสาทรโดยหลวงสาทรราชายุภักต์ (เจ้าสัวยม) และจัดสรรที่ดินแบ่งขาย บริเวณดังกล่าวจึงกลายเป็นย่านที่มีการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย ความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณถนนสาทรตัดกับถนนเจริญกรุง เพราะเป็นที่ตั้งของสถานกงสุล ห้างร้านและที่อยู่อาศัยของชาวต่าง

ประเทศ รีมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าเทียบเรือต่างประเทศ รวมทั้งย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง เรียงรายตามถนนสาทรลงไปทางใต้ ในขณะที่พื้นที่ใกล้เคียงส่วนใหญ่บนนอกเหนือนั้นเป็นนาข้าว ที่รกร้าง การตั้งถิ่นฐานของประชาชนเบาบาง พื้นที่ด้านในก่อนที่จะมีการตัดถนนนั้นถูกเชื่อมด้วยคลองสายต่าง ๆ เช่น คลองช่องนนทรี เป็นคลองที่ขุดจากแม่น้ำเจ้าพระยาผ่ากลางพื้นที่ในแนวเหนือ-ใต้ คลองตรอกจันทน์ขุดขวางพื้นที่ในแนวตะวันออก-ตะวันตกจากแม่น้ำเจ้าพระยาบรรจบกับคลองช่องนนทรี คลองสาธุประดิษฐ์ขุดจากแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมกับคลองตรอกจันทน์ คลองจึงเป็นเส้นทางหลักในการติดต่อค้าขาย ไปมาหาสู่กันของคนในพื้นที่ ตอนกลางที่มีสภาพเป็นที่นาและสวนผลไม้ และเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงหลังจากที่มีการตัดถนนเข้าไปในพื้นที่ ถนนสายสำคัญที่ได้ตัดขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2475-2500 ได้แก่ ถนนจันทน์ ถนนนางลิ้นจี่ ถนนเชื้อเพลิง และถนนสาธุประดิษฐ์นั้นเป็นการลงทุนของเอกชน ด้วยการซื้อที่ดินจากชาวบ้านบริเวณริมคลองสาธุแล้วตัดถนนเลียบบคลองสาธุจากปากแม่น้ำถึงถนนจันทน์บริเวณสะพาน 4 ถนนในขณะนั้นเป็นเพียงถนนดินลูกรัง การตัดถนนสาธุประดิษฐ์ ของเอกชนเวลานั้นมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการพัฒนาที่ดินทั้งสองข้างทางให้มีราคาสูงขึ้น เห็นได้จากภายหลังการตัดถนนได้มีการแบ่งแปลงที่ดินด้านที่ติดกับถนนให้เป็นแปลงย่อยขายให้กับผู้คนทั่วไป ความหนาแน่นของอาคารจะอยู่บริเวณที่เป็นแขวงยานนาวา แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร ในขณะที่ริมถนนสาทรใต้และด้านตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่เป็นที่ตั้งของบ้านพักอาศัยที่มีแปลงที่ดินขนาดใหญ่ พื้นที่ส่วนอื่นนอกจากที่กล่าวมาแล้วยังคงมีสภาพเป็นที่นาและสวนผลไม้

**พระราม 3 (ยานนาวาและบางคอแหลม)** การเข้ามามีบทบาทของรัฐในการจัดตั้งและดำเนินกิจการรัฐวิสาหกิจขึ้นมา เป็นแรงเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินมากขึ้น กิจกรรมสำคัญและส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการเพิ่มจำนวนของประชากรในพื้นที่ได้แก่ องค์การสะพานปลา องค์การเชื้อเพลิง โรงงานยาสูบ สถานีรถไฟ (สถานีแม่น้ำ) และการท่าเรือแห่งประเทศไทย การเกิดของแหล่งงานจำนวนมากทั้งในพื้นที่พระราม 3 และพื้นที่ข้างเคียง ประกอบกับการกีดกันแรงงานจากต่างประเทศทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของผู้คนเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น พบว่ามีกลุ่มอาคารสิ่งปลูกสร้างอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฟากตะวันตกของพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโรงงาน โกดังคลังสินค้า สองฟากถนนเจริญกรุงปรากฏอาคารแถวปลูกสร้างอยู่ตลอดแนว และริมถนนเจริญกรุงในพื้นที่แขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม ซึ่งเป็นบริเวณที่มีอาคารขนาดเล็กกระจายตัวอยู่ทั่วไป

การเกิดแหล่งงานที่ต้องการแรงงานคนจำนวนมาก ทำให้การประกอบอาชีพของผู้คนในยุคสมัยนี้มีความหลากหลายกว่าสมัยก่อน โดยที่ชาวไทยพื้นถิ่นยังคงทำนาและสวนผลไม้เป็นหลัก มีเพียงบางส่วนที่ประกอบอาชีพรับจ้าง ซึ่งกลุ่มหลังนี้ส่วนใหญ่จะปลูกบ้านพักอาศัยอยู่ใกล้กับโรงงาน เช่น บริเวณวัดลาดบัวขาว และกลุ่มชุมชนที่อยู่ข้างวัดสุทธิและบริเวณศาลแขวงในปัจจุบัน ส่วนชาวจีนที่เข้ามาตั้งรกรากในพื้นที่นั้นมีการประกอบอาชีพใน 3 ลักษณะ คือ เช่าอาคารแถว หรือซื้อที่ปลูกอาคารแถวตามริมถนนที่เป็นย่านชุมชนหนาแน่นประกอบการค้าขาย อีกกลุ่มทำสวนผักและเลี้ยงสัตว์โดยกลุ่มนี้จะเช่าที่ปลูกบ้านไม่ไผ่ขัดแตะชั้นเดียวพื้นดินอัด หลังคาเป็นหลังคาจาก และคนจีนอีกกลุ่มมีอาชีพรับจ้างทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นกรรมกรตามโรงสี โรงเลื่อยส่วนใหญ่เป็นของคนจีนเช่นเดียวกัน ส่วนชาวมุสลิมนั้นจากการสัมภาษณ์พบว่านอกเหนือจากมีอาชีพรับจ้างทั่วไปแล้ว การค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ในชุมชนพักอาศัยก็เป็นอีกอาชีพหนึ่งของชาวมุสลิม



แผนที่ 3.4 แสดงสภาพของพื้นที่ศึกษา  
พ.ศ. 2445 และ พ.ศ. 2449

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

มาตราส่วน

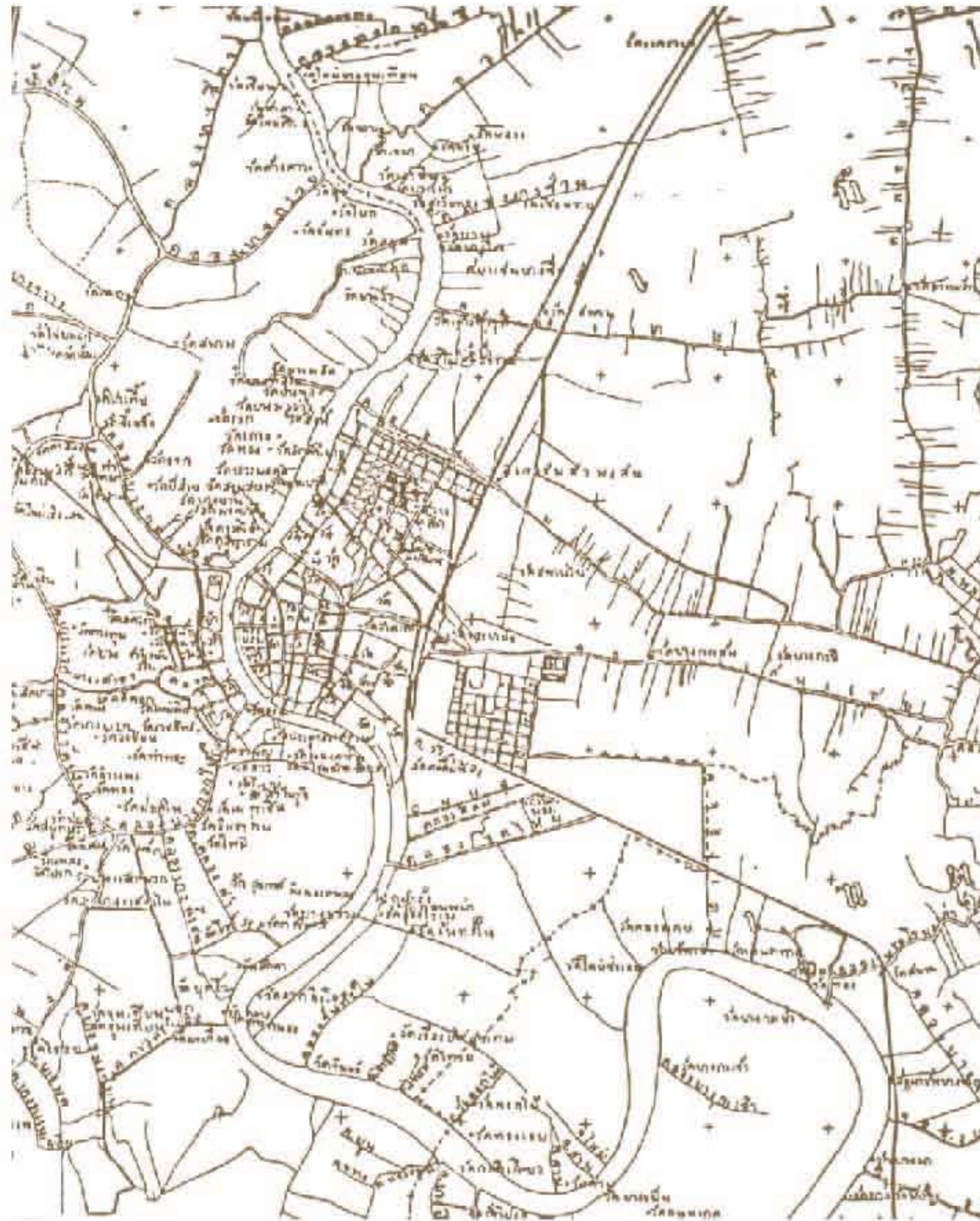
NOT TO SCALE



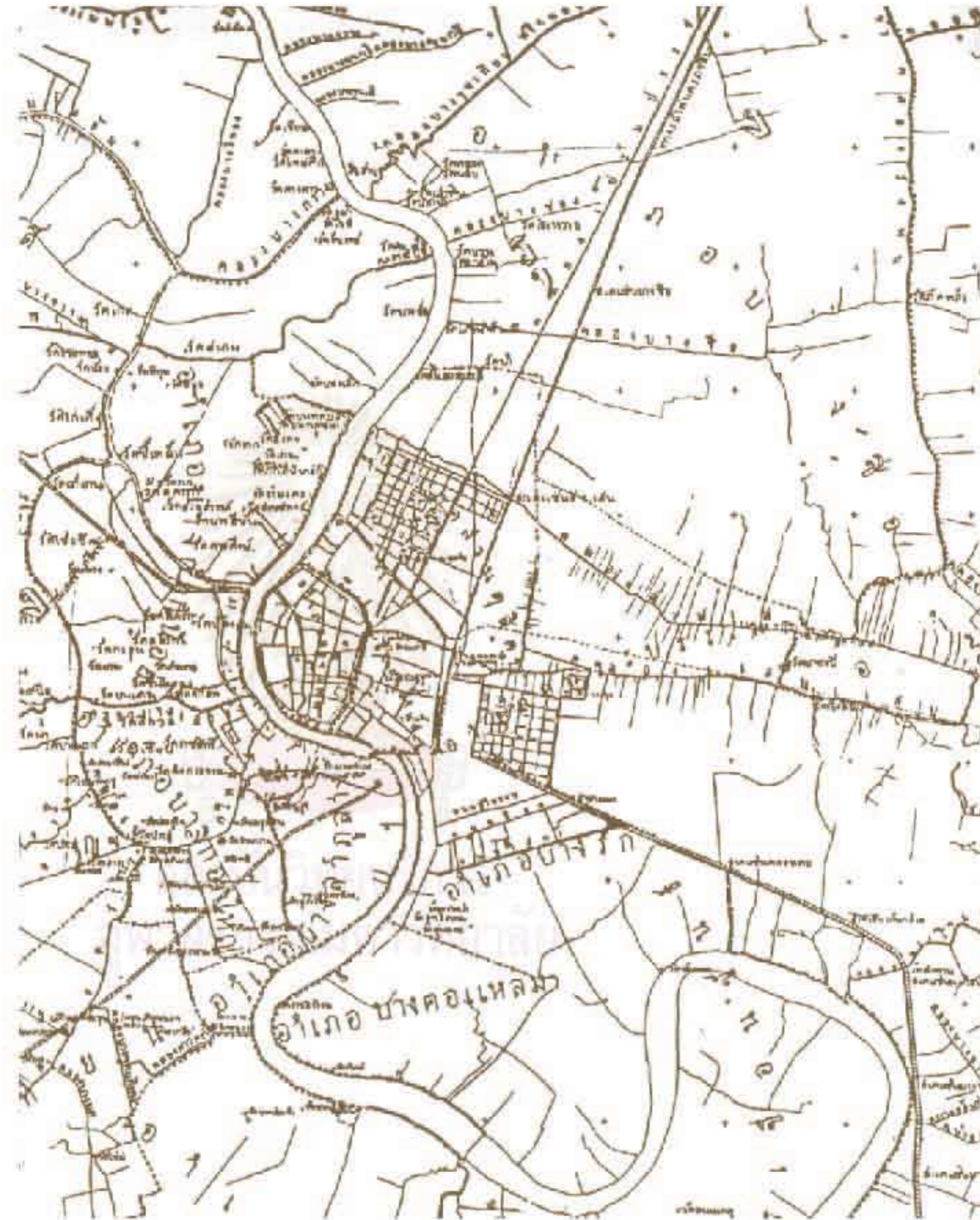
ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



พ.ศ. 2445 (ร.ศ. 120)



พ.ศ. 2449 (ร.ศ. 124)



ย่านการค้าหลักของพื้นที่ในสมัยนี้ประกอบไปด้วย ตลาดน้ำแพตาท่อมซึ่งอยู่บริเวณตลาดรุ่งเจริญในปัจจุบัน ตลาดสะพาน 2 ตลาดแสงจันทร์ และตลาดบางรัก โดยชาวสวนที่อยู่ทางแขวงบางโพงพาง ชองนนทรี จะนำสินค้าซึ่งเป็นผัก ผลไม้ใส่เรือพายออกจากสวนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วแล่นเข้าคลองสาธูมาจอดขายกันที่แพตาท่อม ซึ่งเป็นตลาดเช้าจะมีชาวบ้านทั่วไปมาจับจ่ายซื้อหากัน รวมไปถึงพ่อค้าแม่ค้าที่มารับซื้อไปขายต่อที่อื่น เช่น ตลาดสะพาน 2 ตลาดแสงจันทร์ และตลาดบางรัก หากตลาดวายก่อนที่จะขายหมดชาวสวนก็จะพายเรือมาจอดไว้ที่สะพาน 4 เพื่อนำของขึ้นรถยนต์โดยสารไปขายต่อที่ตลาดสะพาน 2 และตลาดแสงจันทร์นั้นจะเป็นย่านชุมชนหนาแน่นกว่าบริเวณแพตาท่อม ตลาดน้ำแพตาท่อมเลิกกิจการก่อนปี พ.ศ. 2490 โดยไม่ทราบสาเหตุ อาจจะเป็นด้วยลำคลองที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือตื่นเซิน แต่ได้เกิดตลาดน้ำแห่งใหม่ขึ้นบริเวณท่าน้ำวัดปริวาส คาดว่าเริ่มมีประมาณปี พ.ศ. 2494 – 2495 มีการค้าขายอย่างคึกคัก

### 3.2.4 สมัยรัชกาลที่ 9 (พ.ศ. 2490-2524)

#### สภาพการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา

ในช่วงเวลานี้อยู่ในช่วงเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-4 ที่เน้นการพัฒนาเมืองในทุก ๆ ด้าน ทำให้เกิดการเพิ่มประชากรอย่างรวดเร็ว เหตุการณ์ที่สำคัญต่อพื้นที่ในช่วงเวลานี้ ได้แก่ การอ้อมตัวของศูนย์การค้าย่านบางรัก ความเสียหายจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ของย่านสีลม-สุรวงศ์-สาทร การขยายถนนสีลมและพระราม 4 การปรับปรุงถนนสาธุประดิษฐ์ การตัดถนนและพื้นที่ชอยย่อยในพื้นที่เขตยานนาวา และการตัดถนนพระราม 3

#### โครงสร้างของพื้นที่

**สีลม (เขตบางรัก)** จากการเพิ่มขึ้นของพื้นที่พักอาศัยจำนวนมาก จึงทำให้เกิดการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของชุมชน เช่น ร้านขายของชำ ร้านอาหาร ร้านตัดเสื้อ โรงพิมพ์ เป็นต้น ซึ่งการขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ ได้เกิดขึ้นภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงเป็นต้นมา ในช่วงเวลาดังกล่าวได้เกิดการอ้อมตัวของพื้นที่ศูนย์กลางการค้าเดิมบริเวณถนนเจริญกรุง (ย่านบางรัก) ความเสียหายอย่างมากจากการทิ้งระเบิดในสงครามโลก (เนื่องจากย่าน 4 ส เป็นย่านยุทธศาสตร์) การขยายตัวครั้งสำคัญของเมืองและการเคลื่อนย้ายของย่านพักอาศัยออกไปสู่ชานเมืองทางทิศตะวันออก (สุขุมวิท) รวมทั้งการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของย่านพักอาศัย ไปเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจสมัยใหม่ของเมือง การพัฒนาย่านพาณิชยกรรมนี้ กระจุกตัวอยู่บริเวณด้านที่ติดกับถนนพระราม 4 เป็นหลัก โดยเริ่มจากการพัฒนาในบริเวณถนนสุรวงศ์แล้วจึงขยายมาทางถนนสีลมมากขึ้นภายหลัง ปรากฏการณ์นี้ได้ทำให้ศูนย์กลางของการพัฒนาภายในย่านด้านศาลาแดงทวีความสำคัญขึ้นตามลำดับ จนสูงกว่าศูนย์กลางด้านบางรักในที่สุด

จากการลงทุนพัฒนาอาคารสำนักงานให้เข้าที่ทันสมัยเมื่อ พ.ศ. 2493 ของตระกูลพัฒนาพงศ์พาณิชย์ในพื้นที่บริเวณถนนสุรวงศ์และถนนสีลมด้านศาลาแดง และการสร้างอาคารสำนักงานอื่น ๆ ในบริเวณเดียวกัน

ในช่วงเวลาต่อมา เป็นการสร้างศูนย์กลางธุรกิจสมัยใหม่ขึ้นมาในย่านอย่างเด่นชัด การรื้อรกร้าง และถมคลอง สีสลมเพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวการจราจรใน พ.ศ. 2506 ทำให้ถนนสีลมเป็นถนนที่ใหญ่ที่สุดของย่านในยุคนั้น และการเกิดขึ้นของศูนย์การค้าสมัยใหม่ทางด้านตะวันออก อาทิ สยามแสควร์ ราชประสงค์ ประตูน้ำ และสุขุมวิท ในช่วงเวลา 10 ปีถัดมา ทำให้ถนนสีลมตั้งอยู่บนแกนการพัฒนาหลักของเมืองที่เชื่อมโยงระหว่างย่านการค้าเก่าและใหม่ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้ศูนย์กลางธุรกิจในช่วงหลังของยุคขยายจากถนนสุรวงศ์มาสู่ริม 2 ฟากของถนนสีลมอย่างเต็มที่ และได้พัฒนาจนเป็นศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศในด้านการเงินและการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ อาคารที่เกิดขึ้นในช่วงหลังนี้ มักจะเป็นอาคารเดี่ยวสูง 7-8 ชั้นขึ้นไป และมักจะเป็นอาคารสำนักงาน แต่ละกิจการโดยเฉพาะ เช่น สถาบันการเงินและบริษัทประกันภัย เป็นต้น ในขณะที่เดียวกัน อาคารสำนักงานในรูปของตึกแถวที่เกิดขึ้นในช่วงต้นของยุคก็ทรุดโทรมลงและไม่สามารถตอบสนองความต้องการของธุรกิจสมัยใหม่ได้ บางส่วนก็ถูกรื้อถอนออกเพื่อสร้างอาคารสูงที่เป็นที่ต้องการ ในขณะที่บางส่วนก็เปลี่ยนประโยชน์ใช้สอย เช่น อาคารสำนักงานของตระกูลพัฒน์พงศ์พาณิชย์ก็ได้เปลี่ยนบทบาทตัวเองไปเป็นแหล่งบันเทิงเพื่อรองรับธุรกิจท่องเที่ยวแทน โดยเริ่มตั้งแต่ช่วง พ.ศ. 2512 จากบริเวณถนนพัฒน์พงศ์ และได้แผ่ออกไปถึงบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะพื้นที่ถนนธนิยะ และซอยสีลม 4 ด้วยในปัจจุบัน จากการพัฒนาที่เข้มข้นในยุคนี้อาจได้เปลี่ยนโฉมของย่านไปอย่างสิ้นเชิง โดยเฉพาะในบริเวณถนนสุรวงศ์และสีลมด้านศาลาแดง ในขณะที่อาคารพาณิชย์ทั้งแบบตึกแถวในช่วงแรกของยุคและอาคารสูงในช่วงหลัง ได้รื้อคืบพื้นที่ริมถนนหลัก อาคารพักอาศัยในรูปแบบของทาวเฮาส์ อพาร์ทเมนท์ และคอร์ทต่าง ๆ ตลอดจนอาคารสถานทูตและสถาบันระหว่างประเทศ ก็เข้ามาแทนที่บ้านเดี่ยวที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปและบริเวณถนนสาทร

**สาทร** กลุ่มบ้านเดี่ยวตั้งอยู่บริเวณตอนเหนือของพื้นที่บริเวณถนนสาทรใต้ ซอยสวนพลู ซอยเย็นอากาศ ซอยงามดูพลี ในขณะที่ตอนกลางของพื้นที่เริ่มมีการจัดแปลงที่ดินแบ่งขายและก่อสร้างบ้านจัดสรร ส่วนบ้านพักตากอากาศขนาดเล็กกระจายอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะบริเวณฝั่งตะวันออกของถนนเจริญกรุงในเขตสาทรและเขตบางคอแหลม ซึ่งตลอดแนวถนนเป็นที่ตั้งของแหล่งงานเป็นจำนวนมาก อาคารแถวมีปรากฏให้เห็นอยู่ทั่วไปโดยเฉพาะริมถนนและบริเวณย่านการค้า เช่น ตลาดสะพาน 2 โดยอาคารแถวขยายครอบคลุมพื้นที่จนถึงซอยวัดไผ่เงิน ย่านสะพาน 4 และย่านตลาดรุ่งเจริญ

**พระราม 3 (ยานนาวา)** ระหว่างปี พ.ศ. 2500-2517 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนการตัดถนนพระราม 3 นั้น ความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนเริ่มมีมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานมาแต่เดิมมีการขยายตัวและเริ่มมีความแออัด ส่วนบริเวณตอนกลางของพื้นที่หลังจากมีการปรับปรุงถนนสาทรประดิษฐ์ให้มีสภาพดีขึ้นแล้ว ปรากฏว่ามีอาคารบริเวณสองฟากของถนนเพิ่มขึ้น เมื่อความสะดวกในการเดินทางในพื้นที่มีมากขึ้นทำให้โรงงาน โกดัง โรงสีย้ายสถานที่มาตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาตอนปลายของถนนสาทรประดิษฐ์ บริเวณดังกล่าวจึงกลายเป็นแหล่งงานแหล่งใหม่ในพื้นที่ เช่น โกดังและโรงสีกิตติคำข้าว บริษัทได้ออนและบริษัทในเครือสหพัฒน์ฯ โรงเหล็ก โรงพิมพ์ เป็นต้น ทำให้เกิดกลุ่มการค้าตั้งถิ่นฐานหนาแน่นขึ้นบริเวณจุดตัดของถนนสาทรประดิษฐ์กับซอยประตูซึ่งตัดในช่วงเดียวกับ บริเวณตลาดรุ่งเจริญในปัจจุบัน และตอนปลายสุดของถนนนนทบุรีเริ่มมีกลุ่มบ้านเรือนปรากฏให้เห็น ในขณะที่รถไฟสายแม่น้ำซึ่งเป็นบริเวณขึ้นลงสินค้า และคลังน้ำมันซึ่งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่ก็เป็นอีกแหล่งงานที่ก่อให้เกิดการค้าตั้งถิ่นฐานเพิ่มขึ้นในบริเวณใกล้เคียง

เคียง บริเวณสองฟากของถนนเจริญกรุงจากแยกถนนจันทร์เรื่อยลงไปจนถึงถนนตก ซึ่งเป็นที่ตั้งของโกดังคลังสินค้าและโรงงานอุตสาหกรรม มีความหนาแน่นของอาคารพักอาศัยเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

แม้ว่าจะมีการตัดถนนเพิ่มขึ้น แต่พื้นที่ส่วนใหญ่ก็ยังไม่สามารถเข้าถึงได้โดยถนนสายหลัก การขยายตัวของพื้นที่เมืองจึงกระจุกตัวอยู่เฉพาะบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึง โดยเฉพาะพื้นที่เขตสาทรซึ่งมีการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างเต็มพื้นที่ รวมไปถึงสองข้างของถนนสายหลัก ดังนั้นจึงทำให้พื้นที่ที่การเข้าถึงลำบากยังคงสภาพเป็นสวนและทุ่งนา การเดินทางในพื้นที่เหล่านั้นยังคงใช้ลำคลองที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา และการเดินทางตามคันนา เดินผ่านร่องสวนโดยใช้ต้นหมากและต้นมะพร้าววางพาดเป็นสะพานทางเดินข้ามท้องร่อง

การสัญจรที่หันมาพึ่งระบบถนนเป็นหลัก แต่ถนนที่ถูกตัดขึ้นในพื้นที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ จึงมีการตัดตรอกซอยจำนวนมากขึ้นเพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมพื้นที่ด้านในเข้ากับถนนสายหลัก ซอยที่สำคัญ ได้แก่

- ซอยประตูซึ่งตัดเชื่อมถนนสาทรประดิษฐานในพื้นที่เขตยานนาวากับถนนเจริญกรุงในพื้นที่เขตบางคอแหลม เป็นซอยที่ตัดผ่านสวนผลไม้ทางตอนใต้ของพื้นที่ขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยา
- ซอยวัดไผ่เงินตัดจากถนนจันทร์เข้าไปในพื้นที่ผ่านวัดไผ่เงินแล้วไปทะลุออกถนนสาทรประดิษฐาน
- ซอยแฉล้มมิตรตัดเชื่อมพื้นที่เขตบางคอแหลมในแนวเหนือ-ใต้จากซอยประตูไปจนถึงซอยวัดไผ่เงินก่อนออกสู่ถนนจันทร์

ตรอกซอยเหล่านี้มีผลต่อการขยายตัวของเมืองในเวลาต่อมา นอกจากการตัดซอยเชื่อมกับถนนสายหลักแล้วประชาชนในพื้นที่ยังได้ร้องขอให้มีการตัดถนนจากคลองเตยถึงถนนตกเพื่อเปิดพื้นที่ทางตอนใต้โดยอ้างถึงความสะดวกในการดำเนินการเพราะเป็นพื้นที่สวนไม่มีอาคารกีดขวาง

รูปแบบของสิ่งปลูกสร้างในช่วงนี้ประกอบไปด้วย อาคารโรงงาน โกดัง คลังสินค้าส่วนใหญ่ยังคงตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาตามตะวันตกของพื้นที่ มีโรงงานบางส่วนที่ตั้งอยู่บริเวณที่เรียกกันว่าย่านสะพาน 4 ริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปลายสุดของถนนสาทรประดิษฐาน ส่วนคลังน้ำมันและคลังสินค้าที่ลำเลียงโดยรถไฟตั้งอยู่ด้านตะวันออกของพื้นที่

การขยายตัวของพื้นที่เกิดขึ้นหลังจากการตัดถนนเลียบบแม่น้ำ (ถนนพระราม 3) เป็นการเปิดพื้นที่ทางตอนใต้ซึ่งมีสภาพเป็นสวนผลไม้ไม่สามารถเข้าถึงด้วยระบบถนนมาก่อน หลังจากที่มีการเปิดใช้ถนนพระราม 3 ในปี พ.ศ. 2522 แล้ว (แผนที่ 3.5 3.6 3.7)





แผนที่ 3.5 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2495

สัญลักษณ์

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ที่มา : กรมแผนที่ทหาร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ 3.6 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2510

สัญลักษณ์

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร



แผนที่ 3.7 ภาพถ่ายทางอากาศแสดง  
สภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา  
พ.ศ 2523

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนที่และเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### 3.2.5 สมัยรัชกาลที่ 9 (พ.ศ. 2525 – ปัจจุบัน)

#### สภาพการพัฒนาที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา

ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5-9 ซึ่งเป็นช่วงที่กรุงเทพมหานครขยายตัวทุกทิศทาง เกิดศูนย์กลางรองขึ้นตามพื้นที่ต่าง ๆ เหตุการณ์ที่สำคัญต่อพื้นที่ ได้แก่ การอิมมิตัวของย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม – สุรวงศ์ การขยายถนนสาทร การตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ การสร้างสะพานตากสิน และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2542) กำหนดนโยบายพัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่

#### โครงสร้างของพื้นที่

**สีลม (เขตบางรัก)** จากอัตราการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศที่รวดเร็วขึ้นอย่างมาก การเปิดเสรีทางการค้ายุคใหม่ได้ทำขึ้นในพื้นที่เมือง ตลอดจนย่านพาณิชยกรรมหลักของเมืองได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็วภายใต้การขยายตัวของพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักของเมืองออกไปทางตะวันออกในถนนวิบูลย์ราชประสงค์ เพลินจิต และสุขุมวิท ประกอบกับการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปในย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมรองโดยรอบของเมือง ย่านพาณิชยกรรมสาทร-สีลม-สุรวงศ์นี้ ก็ได้รับสภาพบาทหลักไว้อย่างเหนียวแน่น พื้นที่ดินที่มีขนาดใหญ่ประกอบกับความต้องการด้านรูปแบบอาคารที่เปลี่ยนแปลงไปสู่อาคารขนาดใหญ่ ที่สามารถรองรับการใช้ที่ดินที่เข้มข้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ การยกเลิกการควบคุมการก่อสร้างอาคารสูงในบริเวณระหว่างถนนสีลมถึงถนนสาทรใน พ.ศ. 2525 ในบริเวณที่เคยควบคุมไว้ตั้งแต่ พ.ศ. 2502 โดยอาคารที่ผอมผันให้ปลูกสร้าง ได้แก่ อาคารพาณิชย์ อาคารชุด สำนักงาน โรงแรม โรงมหรสพ ภัตตาคาร และอาคารจอดรถยนต์ เป็นต้น การขยายถนนสาทรและตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ การสร้างสะพานเชื่อมไปยังฝั่งธนบุรี (สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน) และการพัฒนาระบบทางด่วนพิเศษ แรงกดดันในการพัฒนาจากการอิมมิตัวของพื้นที่บริเวณสีลม ฯลฯ ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ อย่างรวดเร็วในพื้นที่ทางตอนใต้ของถนนสีลมไปทางถนนสาทรระหว่างถนนพระราม 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ อาคารพาณิชยกรรมระฟ้าขนาดใหญ่สูงตั้งแต่ 20-60 ชั้น ได้เข้ามาแทนที่อาคารประเภทบ้านเดี่ยวที่ล้อมรอบด้วยสวนขนาดใหญ่ โดยเฉพาะริมถนนสาทรทั้ง 2 ฝั่ง หัวมุมตรงแยกที่ตัดกับถนนพระราม 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ อาคารพาณิชยกรรมส่วนใหญ่ยังคงเป็นอาคารเพื่อธุรกิจการเงินและธุรกิจการท่องเที่ยว รวมถึงอาคารสำนักงานเป็นสำคัญ ทั้งนี้โดยมากจะเป็นอาคารที่แบ่งให้เช่าแทนที่จะเป็นอาคารของบริษัทใดบริษัทหนึ่งโดยเฉพาะ การพัฒนาส่วนใหญ่ในยุคนี้ก็จะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณด้านที่ใกล้กับถนนพระราม 4 การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เริ่มจากพื้นที่ในบริเวณสีลม โดยเฉพาะพื้นที่ริมถนนทางด้านใต้ในช่วงต้น ต่อเนื่องจากการพัฒนาในยุคแรก ๆ คืบมาทางใต้ในบริเวณถนนสาทร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงสูงที่สุดโดยเฉพาะในช่วงกลางของยุคถึงปัจจุบัน (สรวารุช ฉัตรเดชา , 2543 : 29-38)

**สาทร** จากการอิมมิตัวของพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม-สุรวงศ์ ทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ธุรกิจการค้ามาตามถนนสาทร โดยมีอาคาร สำนักงาน บริษัท ต่าง ๆ ตั้งเรียงรายตามถนนสาทรเหนือ ถนนสาทรใต้ ถนนเจริญกรุง และถนนสายรอง เช่น ซอยสวนพลู ซอยเซ็นหลุยส์ เป็นต้น ทำให้พื้นที่เขตสาทรกลายเป็นพื้นที่

ที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ทั้งที่อยู่อาศัย และพื้นที่พาณิชยกรรม รวมถึงการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ เช่น สถานทูต ฯลฯ ซึ่งบทบาทของเขตสาทรในยุคนี้ก็คือ พื้นที่ขยายตัวของย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้า และพื้นที่พักอาศัยที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร

**พระราม 3 (ยานนาวา)** การขยายตัวของพื้นที่เป็นที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด การขยายตัวของพื้นที่เมืองเกิดขึ้นหลังจากการตัดถนนเลียบแม่น้ำ (ถนนพระราม 3) เป็นการเปิดพื้นที่ทางตอนใต้ซึ่งมีสภาพเป็นสวนผลไม้ไม่สามารถเข้าถึงด้วยระบบถนนมาก่อน หลังจากที่มีการเปิดใช้ถนนพระราม 3 ในปี พ.ศ. 2522 แล้ว ได้มีการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ซึ่งสามารถเชื่อมพื้นที่เข้ากับส่วนต่าง ๆ ของเมืองรวมถึงจังหวัดในเขตปริมณฑลได้อย่างรวดเร็ว การก่อสร้างถนนนาภิบาลนครินทร์ โดยตัดจากถนนพระราม 3 เลียบคลองช่องนนทรีบรรจบกับถนนสุริวงค์ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจในปัจจุบัน การก่อสร้างถนนเหนือ-ใต้ จากถนนพระราม 3 บริเวณคลองบางโคล่ในพื้นที่เขตบางคอแหลมขึ้นไปทางเหนือผ่านถนนจันทน์บรรจบกับถนนสาทรได้ใกล้กับย่านการค้าบางรัก การพัฒนาโครงข่ายถนนซึ่งตัดผ่านสวนผลไม้ และย่านชุมชน เพิ่มความเข้มข้นของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมากขึ้น

การสนับสนุนการประกอบการผลิตด้านอุตสาหกรรมทำให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ขึ้นในพื้นที่ เป็นการก่อตั้งกิจการใหม่ และการย้ายจากที่เดิมที่เริ่มมีความแออัด การเข้ามาของโรงงาน และคลังสินค้าทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการประกอบอาชีพ พื้นที่สวนหรือที่นาถูกขายหรือให้เช่าสำหรับประกอบกิจการโรงงาน บางส่วนเลิกการทำสวนหันมาเปิดพื้นที่ให้เช่าปลูกบ้าน ทั้งนี้เพราะมีความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ การส่งเสริมการลงทุนนั้นยึดดำเนินการควบคู่ไปกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้นในระแวงดังกล่าวจึงมีความต้องการแรงงานจำนวนมาก ทั้งในการเป็นแรงงานในการผลิต แรงงานในการก่อสร้างโรงงานรวมถึงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการของรัฐ การเข้ามาของคนจำนวนมากทำให้เกิดมีกิจกรรมการบริการขึ้นทั้งภายในกลุ่มชุมชนกันเอง และสนองตอบความต้องการของเมือง

ลักษณะของสิ่งปลูกสร้างประกอบไปด้วยอาคารแถวซึ่งกระจายครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ ทั้งในรูปของอาคารพาณิชย์และบ้านพักอาศัย อาคารสำนักงานและอาคารพักอาศัยขนาดใหญ่กระจายริมถนนสายหลัก เช่น ถนนเจริญกรุง และถนนพระราม 3 พื้นที่ที่เคยเป็นสวนผลไม้ถูกเปลี่ยนเป็นอาคารห้างร้านเกือบทั้งสิ้น ที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อยปรากฏอยู่ด้านหลังตึกแถว ตามที่โล่งว่างริมถนนพระราม 3 ทั้งของรัฐและเอกชน รวมถึงบริเวณริมแม่น้ำและคลองสาทรณะ

ใน พ.ศ. 2542 นโยบายที่สำคัญประการหนึ่งในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2542) ได้แก่ การกำหนดพื้นที่พัฒนาพิเศษ เพื่อเป็นการกระจายกิจกรรมที่สำคัญทางเศรษฐกิจออกจากพื้นที่เศรษฐกิจเดิม เพื่อลดอิทธิพลและความแออัดของย่านเศรษฐกิจการค้าบริเวณศูนย์กลางเมือง ประกอบกับนโยบายระดับชาติ กำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางธุรกิจการเงินและการคลังระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ กรุงเทพมหานครจึงได้กำหนดให้มีแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณพระราม 3 เพื่อเป็นฐานรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ โดยกำหนดให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะศูนย์กลางธุรกิจการเงิน การ



ธนาคาร พาณิชยกรรม และการลงทุนนานาชาติ ทั้งนี้โดยอาศัยความร่วมมือของภาครัฐ และเอกชนซึ่งถือเป็นโครงการของกรุงเทพมหานคร ซึ่งชี้้นำการพัฒนาอย่างจริงจังและชัดเจน โดยมีเป้าหมายเพื่อเปิดพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยาทางตอนใต้ให้มีศักยภาพรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัยจากศูนย์กลางเมืองเดิม คือ บริเวณย่านสีลม บางรัก และสาทร ซึ่งปัจจุบันมีการใช้ที่ดินค่อนข้างแออัด มีปัญหาการจราจรคับคั่ง รวมทั้งสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรมเป็นอันมาก จากนโยบายดังกล่าวข้างต้นทำให้บทบาทของพื้นที่พระราม 3 ในปัจจุบัน กลายเป็นพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ในอนาคต (แผนที่ 3.8 3.9 3.10)

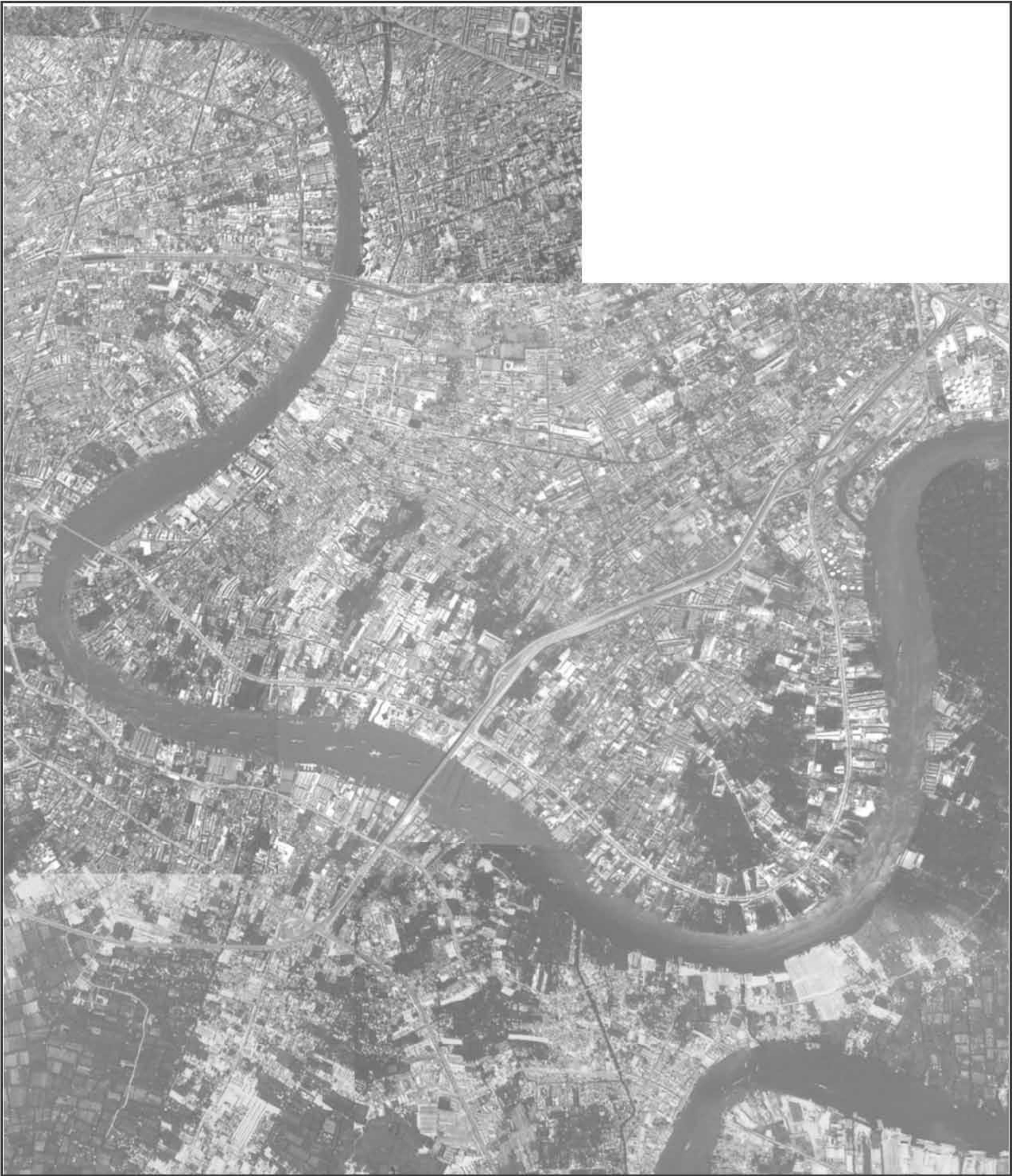
### 3.3 สรุป

จากพัฒนาการของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษาในข้างต้น เห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากรของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษานั้นเป็นผลมาจากปัจจัยในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ทั้งในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ นโยบายการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ต่างๆ ที่มีมาตั้งแต่เริ่มสร้างกรุงเทพมหานคร โดยโครงสร้างของพื้นที่ศึกษาที่เปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดเจน ได้แก่ รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และประชากร ซึ่งเกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ที่มีการทำสนธิสัญญาเบาริงถือเป็นการเปิดการค้าเสรีกับชาวต่างชาติ และการพัฒนาบ้านเมืองให้เจริญทัดเทียมกับประเทศตะวันตกโดยการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งการตัดถนนตรง (พระราม 4) และถนนเจริญกรุงในสมัยนั้นถือเป็นการเปิดพื้นที่และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของพื้นที่ศึกษาตามมาเป็นลำดับ (ตารางที่ 3.2)

จากการสภาพการพัฒนาดังแต่อดีตถึงปัจจุบัน ทำให้พื้นที่ศึกษามีบทบาท ดังนี้ ย่านสีลมมีบทบาทเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าในระดับประเทศ ในขณะที่สาทรมีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่ขยายตัวมาจากย่านสีลมและยังมีบทบาทเป็นที่พักอาศัยที่สำคัญอีกด้วย ส่วนพระราม 3 นั้นผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2542) ได้มีนโยบายให้พื้นที่พระราม 3 เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่ ทำให้เป็นพื้นที่ที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ในอนาคต และการมีถนนราวิวาสราชนครินทร์ตัดผ่านพื้นที่ทั้ง 3 เขต ซึ่งทำให้มองเห็นถึงความเปลี่ยนแปลงและความเชื่อมโยงของโครงสร้างของพื้นที่เหล่านี้ พื้นที่สาทรเป็นที่อยู่ตรงกลางระหว่างย่านสีลมที่มีการอิมตัวในการพัฒนา ในขณะเดียวกันได้เกิดแผนพัฒนาพื้นที่พระราม 3 ขึ้นมา ซึ่งถือเป็นสภาพการพัฒาที่เกิดจากการวางแผนนโยบาย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดูว่าพื้นที่สาทรนั้นมีโครงสร้างและบทบาทในด้านใดที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและการเชื่อมโยงดังกล่าวได้

ในบทต่อไปจะเป็นการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา คือ เขตบางรัก (ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม) เขตสาทร และเขตยานนาวา (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3) เพื่อดูโครงสร้างทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากรของพื้นที่ในปัจจุบัน รวมถึงนโยบายการพัฒนาต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อพื้นที่





แผนที่ 3.8 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2534

สัญลักษณ์

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ที่มา : กรมแผนที่ทหาร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ 3.9 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงสภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2540

สัญลักษณ์

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร



แผนที่ 3.10 ภาพถ่ายทางอากาศแสดง  
สภาพการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา  
พ.ศ 2544

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## บทที่ 4

### สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

ในบทที่ผ่านมาได้กล่าวถึงพัฒนาการตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษาคือ ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม (เขตบางรัก) สาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 (เขตยานนาวา) เพื่อทราบถึงสภาพการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองและพื้นที่ในแต่ละยุคสมัย ซึ่งบทบาทของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันนั้น คือ ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าในระดับประเทศ สาทรเป็นพื้นที่ที่ขยายตัวจากย่านศูนย์กลางธุรกิจและพื้นที่พักอาศัย และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ในอนาคต การศึกษาในบทนี้จึงเป็นการศึกษาโครงสร้างของพื้นที่ในปัจจุบัน โดยศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรก สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา ซึ่งข้อมูลส่วนใหญ่ใช้ข้อมูลในระดับเขต ส่วนที่สอง เป็นการสรุปโครงสร้างและแนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

#### 4.1 สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

##### 4.1.1 เขตบางรัก (ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม)

###### 4.1.1.1 ขอบเขตพื้นที่

เขตบางรัก มีพื้นที่ประมาณ 5.536 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 5 แขวง คือ แขวงมหาพฤฒาราม แขวงสี่พระยา แขวงสุริยวงศ์ แขวงสีลม และแขวงบางรัก โดยมีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ จรดแขวงรองเมือง แขวงปทุมวัน และแขวงลุมพินี เขตปทุมวัน

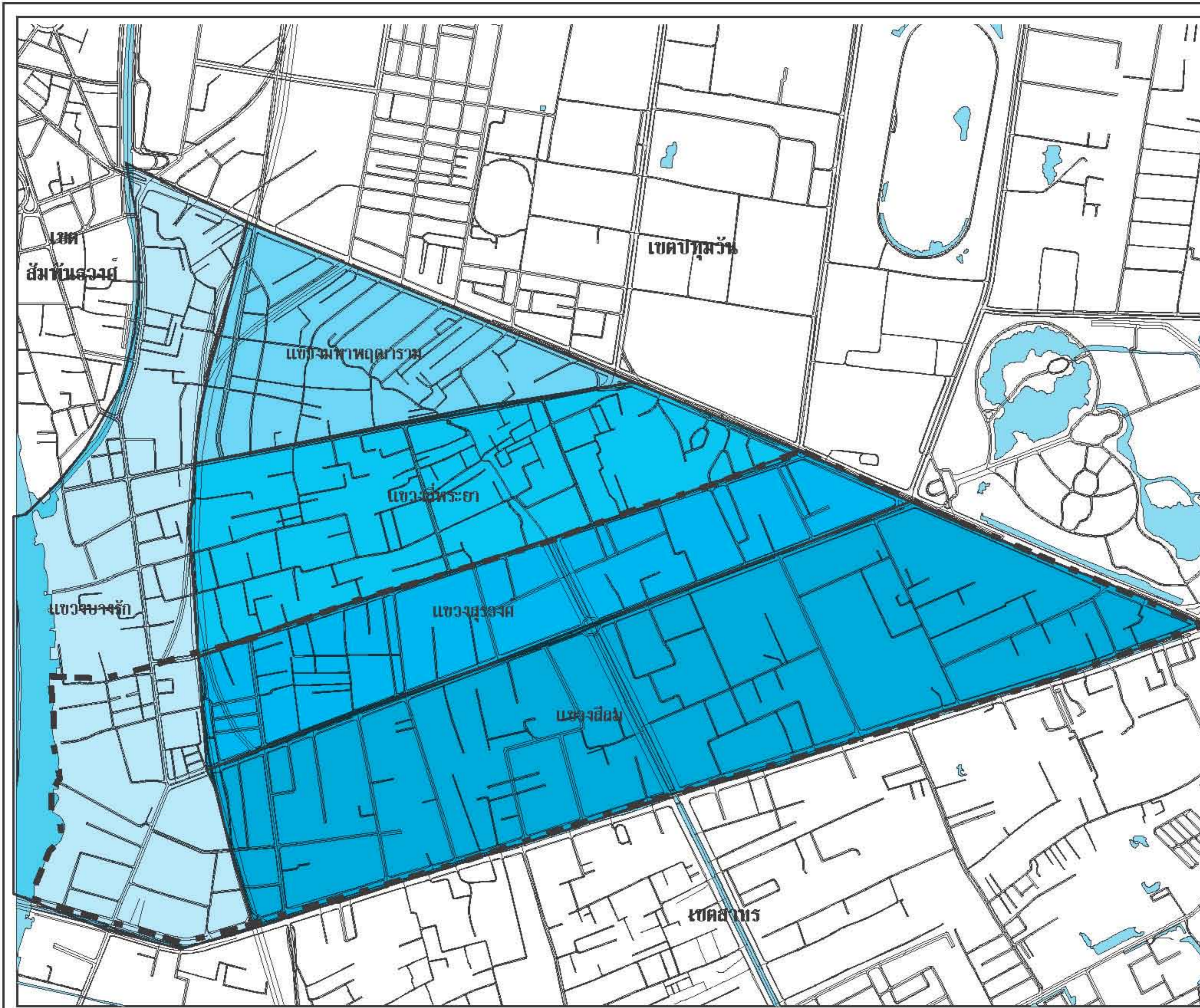
ทิศใต้ จรดแขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร

ทิศตะวันออก จรดแขวงลุมพินี แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร

ทิศตะวันตก จรดแขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ และแม่น้ำเจ้าพระยา

โดยที่ขอบเขตของย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมในพื้นที่ศึกษาคั้งนี้ คือ พื้นที่แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม และทางตอนใต้ของแขวงบางรัก เขตบางรัก (แผนที่ 4.1)





**แผนที่ 4.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา  
เขตบางรัก**

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรใหม่บทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

**สัญลักษณ์**

- เขตบางรัก
- เขตมหาพาราม
- เขตสีพระยา
- เขตสุรวงศ์
- เขตสีลม
- ศูนย์กลางธุรกิจสีลม

ที่มา :

มาตราส่วน  
0 200 400 600 m.

ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





#### 4.1.1.2 การใช้ที่ดิน

ผลจากการที่พื้นที่เขตบางรักมีการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาจนกลายเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรมของกรุงเทพมหานครมาตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ดังพัฒนาการของพื้นที่ที่กล่าวถึงแล้วในบทที่ 3 นั้น ทำให้พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมเป็นสำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 เขตบางรักมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมากที่สุดในพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 31.11 รองลงมาคือ การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยร้อยละ 29.64 นอกเหนือจากนั้นเป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจการของสถาบันสาธารณูปโภค และสาธารณูปการต่าง ๆ เช่น สถานทูต สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา โรงพยาบาล ถนน เป็นต้น

ตารางที่ 4.1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตบางรัก พ.ศ. 2543

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่	
	ไร่	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	1,026	29.64
พาณิชยกรรม	1,076	31.11
อุตสาหกรรม	24	0.69
คลังสินค้า	13	0.36
เกษตรกรรม	0	0.00
สถาบันราชการ	186	5.39
สถาบันการศึกษา	139	4.03
สถาบันศาสนา	104	3.00
นันทนาการ	19	0.56
ที่ว่าง	88	2.54
ถนน	656	18.95
แหล่งน้ำ	129	3.72
อื่น ๆ	0	0.00
<b>รวม</b>	<b>3,460</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

จากภาพถ่ายทางอากาศ พ.ศ. 2544 และจากการสำรวจ สามารถจำแนกประเภทการใช้ที่ดินของศูนย์กลางธุรกิจสีลม ดังมีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 4.2)

1. **การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** ส่วนใหญ่เกาะตัวอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนสีลม สุรวงศ์ สาทร เจริญกรุง พระราม 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ นอกจากนี้ยังกระจายอยู่บริเวณริมถนนสายรอง และซอยย่อยต่าง ๆ อีกด้วย อาคารพาณิชยกรรมส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงที่มีลักษณะกิจกรรมประเภทอาคารสำนักงานให้เช่า สถาบันและธุรกิจทางการเงิน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า อาคารที่จอดรถ สถานบันเทิง เป็นต้น ส่วนอาคารพาณิชยกรรมที่มีลักษณะเป็นตึกแถวกระจายอยู่ทั่วไปบริเวณถนนสายหลัก บริเวณถนนสายรองและซอยย่อยต่าง ๆ (จะกล่าวโดยรายละเอียดในหัวข้อกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อไป)

2. **การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย** การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจสีลม แบ่งเป็น 3 ลักษณะใหญ่ๆ คือ ที่อยู่อาศัยในลักษณะของบ้านเดี่ยว ตึกแถวหรือทาวเฮาส์ อาคารพักอาศัยให้เช่าในลักษณะอาคารสูงและอาคารชุดพักอาศัย

- **ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว** ที่มีลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว หรือ 2 ชั้น จะอยู่บริเวณด้านในถัดจากอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ และตึกแถวที่อยู่บริเวณริมถนน ย่านพักอาศัยที่สำคัญในพื้นที่ เช่น ย่านศาลาแดง นอกจากนี้ยังมีกลุ่มอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูงกระจายอยู่ในบางบริเวณ เช่น อาคารพักอาศัยหนาแน่นสูงในบริเวณหลังอาคารซีพีทาวเวอร์

- **ที่อยู่อาศัยประเภทตึกแถว ทาวเฮาส์** ส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยในรูปของตึกแถวที่ใช้ประโยชน์เพื่อพักอาศัยและพาณิชย์นั้นจะพบอยู่ทั่วไป ย่านพักอาศัยในลักษณะนี้ที่สำคัญ เช่น ย่านบางรัก

- **อาคารพักอาศัยให้เช่าที่เป็นอาคารสูงและอาคารชุดพักอาศัย** มีอยู่หลายอาคารซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในถนนซอยย่อยต่าง ๆ เช่น ถนนนิคมการค้า โอเชียนพาร์ทเมนท์ ปาล์มคอร์ท ในถนนศาลาแดง นิวแสงทองคอร์ท นวัตกรรมแมนชั่น ในซอยพุทธโอสถ เคพีคอร์ท พันธุ์พืชคอร์ท ในซอยพิพัฒน์ และริเวอร์การ์เดนพาร์ทเมนท์ ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น สำหรับอาคารชุดพักอาศัยนั้น สร้างขึ้นเพื่อขายกรรมสิทธิ์อาคารและที่ดิน ได้แก่ สีลม – สุรวงศ์ คอนโดมิเนียม ในซอยอนุমানราชชน ไดมอนด์ทาวเวอร์ ในซอยพิพัฒน์ เอ็คซคลูซีฟเฮาส์ หลังโรงแรมโนราห์ เป็นต้น

### 3. การใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ได้แก่

**สถานที่ราชการ** ทางด้านถนนเจริญกรุง ได้แก่ การสื่อสารแห่งประเทศไทย สถานีตำรวจดับเพลิงบางรัก ที่ถนนสุรวงศ์ ได้แก่ องค์การโทรศัพท์ ทางด้านถนนสาทร ได้แก่ สถานทูตของประเทศต่าง ๆ องค์การเหมืองแร่ในทะเล กองกำกับการตำรวจนครบาล ฯลฯ

**โรงเรียน/โรงพยาบาล** บริเวณนี้มีโรงเรียนหลายแห่งด้วยกัน เช่น โรงเรียนอัสสัมชัญ บางรัก โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน โรงเรียนผดุงดรุณี โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ โรงเรียนกว้างเจา โรงเรียนสว่างวัฒนา โรงเรียนพาณิชยการสีลม เป็นต้น ส่วนโรงพยาบาลได้แก่ โรงพยาบาลเลิดสิน โรงพยาบาลมหาราชนิกะ โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน

**ศาสนสถาน/สุสาน** ศาสนสถานที่สำคัญบริเวณถนนสีลม เช่น วัดพระศรีมหาอุมาเทวี มัสยิดมีราชูตดิน และสุสานที่อยู่ช่วงกลางของถนนสีลม เช่น สุสานมัสซิงโรมันคาทอลิก ด้านถนนเจริญกรุง ศาสนสถานที่สำคัญ เช่น วัดสวนพลู วัดม่วงแค มัสยิดฮารูน และสุสานบริเวณมัสยิดฮารูน





แผนที่ 4.2 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม พ.ศ. 2544

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม ได้แก่ อาคารสำนักงานให้เช่า ธนาคาร สถาบันการเงิน เป็นต้น



การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ได้แก่ คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ เป็นต้น



การใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล วัด เป็นต้น

รูปที่ 4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณศูนย์กลางธุรกิจสีลม



### 4.1.1.3 การพัฒนาอาคาร<sup>3</sup>

#### ความสูงอาคาร

จากภาพถ่ายทางอากาศและการสำรวจพื้นที่อาคารในเขตบางรัก ดังตารางที่ 4.2 พบว่า อาคารที่มีความสูง 3-4 ชั้น ยังคงมีมากที่สุด (ร้อยละ 16.08) คิดเป็นพื้นที่ 0.890 ตร.กม. ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ตึกแถวที่กระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่เขต ได้แก่ อาคารบริเวณด้านเหนือของถนนสีพระยา ถนนสีลม และถนนเจริญกรุง เป็นต้น รองลงมาจะเป็นอาคารที่มีความสูง 1-2 ชั้น (ร้อยละ 13.02) ส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูง คิดเป็นพื้นที่ 0.721 ตร.กม. ซึ่งจะกระจายตัวอยู่ทั่วทั้งพื้นที่เขตเช่นเดียวกัน โดยพบมากบริเวณด้านเหนือของถนนสุรวงศ์ และถนนเจริญกรุง อาคารที่มีความสูง 9-15 ชั้น (ร้อยละ 5.07) คิดเป็นพื้นที่ 0.281 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจะพบบริเวณทั้งสองฝั่งของถนนพัฒนาพงษ์ สีลม สุรวงศ์ เป็นต้น ส่วนอาคารที่มีความสูง 16 ชั้นขึ้นไป (ร้อยละ 3.6) คิดเป็นพื้นที่ 0.199 ตารางกิโลเมตร ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารสำนักงาน โรงแรม หรือคอนโดมิเนียมบริเวณริมถนนสีลม ถนนสาทร และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นต้น

ตารางที่ 4.2 แสดงความสูงของอาคารและการจัดกลุ่มอาคารในเขตบางรัก พ.ศ. 2539

ความสูงของอาคารและกลุ่มอาคาร	พื้นที่ (%)	พื้นที่ (ตร.กม.)
1-2 ชั้น (อาคารเตี้ยมาก)	13.02	0.721
3-4 ชั้น (อาคารเตี้ย)	16.08	0.890
5-8 ชั้น (อาคารสูงปานกลาง)	3.43	0.190
9-15 ชั้น (อาคารสูง)	5.07	0.281
16 ชั้นขึ้นไป (อาคารสูงระฟ้า)	3.60	0.199
พื้นที่โล่ง	37.42	2.072
ถนนและคลอง	21.37	1.183
<b>รวม</b>	<b>100.00</b>	<b>5.536</b>

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และจากการสำรวจ

เนื่องจากเขตบางรักเป็นเขตพื้นที่ชั้นใน และยังเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของประเทศ และกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ราคาที่ดินมีราคาสูง การปลูกสร้างอาคารเพียง 1-3 ชั้น จะทำให้ไม่คุ้มค่างกับราคาที่ดิน ดังนั้นในเขตบางรักจึงเป็นพื้นที่ที่มีอาคารสูงระฟ้าอยู่เป็นจำนวนมาก ข้อมูลจากสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร ได้สรุปในช่วงปี พ.ศ. 2538 เขตสาทรมีอาคารสูง 21 ชั้นขึ้นไปที่สร้างเสร็จแล้ว 28 อาคาร รายละเอียดของอาคารสูง แสดงในตารางที่ 4.3 อาคารที่สูงที่สุดคือ สีลมพรีเซียม เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัย สูงถึง 63 ชั้น ซึ่งอาคารสูงเหล่านี้ ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ในรูปแบบของอาคารสำนักงานให้เช่า อาคารพักอาศัย และโรงแรม

<sup>3</sup> การพัฒนาอาคาร ในที่นี้หมายถึง อาคารสูงและแนวโน้มการก่อสร้างอาคาร โดยพิจารณาจากข้อมูลการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในพื้นที่

ตารางที่ 4.3 แสดงรายละเอียดอาคารสูง 21 ชั้นขึ้นไปในเขตบางรัก (พ.ศ. 2538)

ชื่ออาคาร	แขวง	ประเภทการใช้	จำนวนชั้น	พื้นที่อาคารรวม (ตร.ม.)
1. เค.ดี. ทาวเวอร์	แขวงมหาพฤฒาราม	พาณิชย์	29	33,149.85
2. โรงแรมรอยัลลอร์ดคิด	แขวงบางรัก	โรงแรม	29	60,763.86
3. โอเรียนเต็ลแลป	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์	36	65,985.00
4. ศูนย์อัญมณีเซ็นเตอร์	แขวงสีพระยา	พาณิชย์	34	75,733.34
5. สุรวงศ์วิวัฒนาการ	แขวงสีพระยา	พาณิชย์	26	27,367.00
6. ชาภูอิสรทาวเวอร์	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์	27	28,883.00
7. วอลสตรีททาวเวอร์	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์	30	ไม่มีข้อมูล
8. สกulptไทยสุรวงศ์ทาวเวอร์	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์	39	35,110.42
9. เจมส์ทาวเวอร์	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์	40	65,281.00
10. เดอะเนเชอรัลเพลสทาวเวอร์	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์-พักอาศัย	43	49,340.71
11. สีสลมพาเลซคอนโดมิเนียม	แขวงสุรวงศ์	พักอาศัย	35	ไม่มีข้อมูล
12. ไอ.ที.เอฟ ทาวเวอร์	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์	33	ไม่มีข้อมูล
13. ธนิยะพลาซ่า	แขวงสุรวงศ์	พาณิชย์	29	34,148.42
14. รามาแลนด์บิลด์ดิ้ง	แขวงบางรัก	พาณิชย์	35	82,255.00
15. สีสลมเซ็นเตอร์	แขวงสีลม	พาณิชย์	21	27,352.61
16. โรงแรมดุสิตธานี	แขวงสีลม	โรงแรม	23	ไม่มีข้อมูล
17. สีสลมคอมเพล็กซ์	แขวงสีลม	พาณิชย์-พักอาศัย	32	86,066.00
18. ปัญญาพลทาวเวอร์	แขวงสีลม	พาณิชย์	50	129,792.71
19. ธนาคารกรุงเทพ	แขวงสีลม	พาณิชย์	32	113,680.00
20. ทริเน็ตคอมเพล็กซ์	แขวงสีลม	พาณิชย์	26	20,026.00
21. ไดมอนด์ทาวเวอร์	แขวงสีลม	พาณิชย์-พักอาศัย	23	12,075.00
22. สารทาวเวอร์	แขวงสีลม	พาณิชย์-พักอาศัย	21	19,739.00
23. จิวเวลรี่เทรตเซ็นเตอร์	แขวงสีลม	พาณิชย์	56	166,415.00
24. ฮอลิเดย์อินน์	แขวงบางรัก	พาณิชย์	28	41,790.93
25. สีสลมพรีเซียม	แขวงสีลม	พาณิชย์-พักอาศัย	63	293,036.94
26. โรงแรมแข่งกรีลา 1	แขวงบางรัก	โรงแรม	28	94,886.40
27. บางรักพลาซ่า	แขวงบางรัก	พาณิชย์	27	83,227.00
28. สารทาวเวอร์	แขวงสีลม	พาณิชย์	33	60,055.29

ที่มา : สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร



### การขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร

จากสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร ในช่วงปี พ.ศ. 2541-2544 แสดงให้เห็นถึง การพัฒนาอาคารในเขตบางรัก โดยเมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตบางรัก พ.ศ. 2541 - 2544 พบว่า อาคารประเภทที่พักอาศัยมีการขออนุญาตปลูกสร้างสูงสุดเป็นจำนวน 12 ราย แต่หาก พิจารณาจากพื้นที่ในการขออนุญาตปลูกสร้างจะพบว่า อาคารประเภทพาณิชย์เป็นอาคารที่มีการขออนุญาต ปลูกสร้างอาคารเป็นพื้นที่สูงสุด คือ 55,018 ตารางเมตร และจะเห็นถึงความต้องการของพื้นที่จอดรถในเขต บางรักได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้เพราะมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารที่จอดรถถึง 5 ราย คิดเป็นพื้นที่ 8,255 ตารางเมตร แต่อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารหลัง พ.ศ. 2545 ในเขตบางรักน่าจะลดลง เนื่องจากความอึดตัวและความแออัดหนาแน่นที่เพิ่มมากขึ้นของพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ และปัญหาราคาที่ดินสูง ประกอบกับการมีนโยบายกระจายกิจกรรมในพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจเดิมที่มีความหนาแน่น เพื่อลดอิทธิพลของ บริเวณศูนย์กลางธุรกิจเดิมสู่พื้นที่ที่มีการเตรียมการรองรับไว้แล้วนั้น ทำให้ส่งผลต่อการพัฒนาอาคารในพื้นที่ เขตบางรักว่ามีแนวโน้มที่จะลดลง นอกจากจะเป็นการพัฒนาในแนวตั้งหรือในรูปแบบของอาคารสูงระฟ้า เพื่อให้คุ้มค่างับราคาที่ดิน

ตารางที่ 4.4 แสดงการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตบางรัก พ.ศ. 2541 - 2544

ประเภทอาคาร	เขตบางรัก									
	พ.ศ. 2541		พ.ศ. 2542		พ.ศ. 2543		พ.ศ. 2544		รวม	
	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)
พักอาศัย	3	13,724	2	10,926	3	4,531	4	20,229	12	49,410
พาณิชย์	3	53,257	0	0	1	999	1	762	5	55,018
พาณิชย์-พักอาศัย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อุตสาหกรรม	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0
คลังสินค้า	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
สถาบันการศึกษา	0	0	0	0	0	0	1	23,542	1	23,542
ศาสนสถาน	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0
สถาบัน/องค์กร อิสระ	0	0	1	24,039	0	0	1	590	2	24,629
โรงพยาบาล/สถาน พยาบาล	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
อาคารที่จอดรถ	1	7,514	4	741	0	0	0	0	5	8,255
อื่น ๆ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ไม่ระบุ	2	330	-	-	0	0	0	0	2	330
<b>รวม</b>	<b>9</b>	<b>74,825</b>	<b>7</b>	<b>35,706</b>	<b>4</b>	<b>5,530</b>	<b>7</b>	<b>45,123</b>	<b>27</b>	<b>161,184</b>

ที่มา : สถิติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 - 2545

#### 4.1.1.4 โครงข่ายคมนาคม

ระบบโครงข่ายถนนในเขตบางรักอาจแบ่งได้เป็น 4 ระดับ คือ ทางด่วน (Regional Road) ถนนสายหลัก (Main Road) ถนนสายรอง (Secondary Road) และถนนซอย (Access Road) (แผนที่ 4.3)

**ทางด่วน** เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างพื้นที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร ในเขตบางรัก มีทางด่วนศรีรัช ซึ่งเป็นทางด่วนชั้นที่ 2 มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างบางโคล่ – หัวลำโพง – สามเสน – บางซื่อ – งามวงศ์วาน – แจ้งวัฒนะ

**ถนนสายหลัก** มี 9 สาย ได้แก่ ถนนพระราม 4 ถนนมหานคร (รวมถนนมหานครตัดใหม่) ถนนมหาพฤฒาราม ถนนเจริญกรุง ถนนสี่พระยา ถนนสุรวงศ์ ถนนสีลม ถนนสาทรเหนือ และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ลักษณะโครงข่ายของถนนสายหลักจะเป็นบล็อก (Block) กลุ่มเกือบทั้งเขต ยกเว้นพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและโดยมากจะเป็นถนนแนวตะวันออก-ตะวันตก ยกเว้นถนนเจริญกรุง มหาพฤฒาราม มหานคร และนราธิวาสราชนครินทร์ ที่เป็นถนนในแนวเหนือ-ใต้

**ถนนสายรอง** เมื่อพิจารณาจากหน้าที่คือเชื่อมถนนสายหลัก และมีความกว้างพอสมควรแล้ว พบว่าในเขตบางรักมีถนนสายรอง 14 สาย คือ ถนนสุรศักดิ์ ถนนมหศักดิ์ ถนนมหานครตัดใหม่ ถนนนเรศ ถนนทรัพย์ ถนนประมวญ ถนนปั้น ถนนศรีเวียง ถนนเจริญเวียง ถนนจรัสเวียง ถนนจรัญเวียง ถนนเดโช ถนนคอนแวนต์ และถนนศาลาแดง ในเขตบางรัก ถนนสายรองมีโครงข่ายที่ไม่เป็นระบบนัก คือ ไม่ได้มีความเชื่อมต่อกันและกัน และแทบทุกถนนจะอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมถนนสายหลัก ซึ่งทำให้ยากต่อการปรับปรุงทั้งโครงข่าย และนอกจากนั้นโครงข่ายถนนสายรองก็ยังไม่เพียงพอต่อการแก้ปัญหาจราจรภายในเขตด้วยเนื่องจากมีจำนวนน้อยเกินไป

**ถนนซอย** ในเขตบางรักมีจำนวนมาก ที่เป็นตรอกซอยสาธารณะมีถึง 85 ซอย ซึ่งพบได้ทั่วทั้งบริเวณ ถนนซอย มีทั้งที่เป็นซอยตัน เชื่อมถนนสายรองกับสายรอง สายรองกับสายหลักและแม้กระทั่งถนนสายหลักกับถนนสายหลักด้วยกัน แต่มีความแคบและคดเคี้ยวพอสมควร ซึ่งผู้ใช้รถมักจะเป็นทางลัดเสมอ ๆ นอกจากนี้ยังมีถนนซอยที่เป็นของเอกชน เช่น ถนนธนิยะ และถนนพัฒนพงศ์ ซึ่งในช่วงเวลากลางคืนได้จัดให้เป็นทางเท้ามีแผงลอยขายของที่ระลึกและผลิตภัณฑ์สินค้าที่เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมาช้านานและประสบความสำเร็จอย่างมาก

จากการที่เขตบางรักมีโครงข่ายอย่างหนาแน่น แม้ว่าถนนสายรองจะมีโครงข่ายที่ไม่ได้มาตรฐานก็ตาม แต่ก็อาจสามารถปรับปรุงถนนซอยต่าง ๆ ที่มีขนาดเล็ก แต่มีประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อกับถนนสายรอง/สายหลักได้ดี ให้เป็นถนนสายรองได้และบางส่วนอาจให้มีการปรับเป็นเส้นทางผนวกกับพื้นที่โล่งในเมืองได้





**แผนที่ 4.3 แสดงโครงข่ายถนน  
เขตบางรัก**

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรใหม่บทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

- ถนนสายหลัก
- ถนนสายรอง
- ตรอก ซอย
- ทางด่วน

ที่มา :

มาตราส่วน  
0 200 400 600 m.

ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย







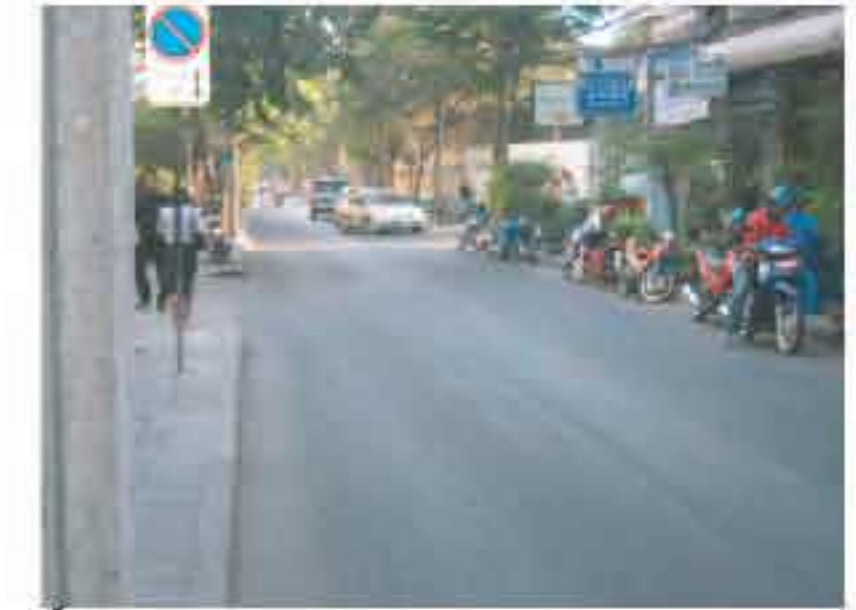
ถนนมเทศ์เกษ



ถนนสุรวงศ์



ถนนสีลม



ถนนศาลาแดง



ถนนสีพระยา



ถนนคอนแวนต์



ถนนเจริญกรุง



ถนนสุรศักดิ์



ถนนสาทร



ถนนนราธิวาสราชนครินทร์

รูปที่ 4.2 แสดงโครงข่ายถนนของเขตบางรัก



#### 4.1.1.5 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ศูนย์กลางธุรกิจสีลมเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจที่มีความสำคัญในเชิงเศรษฐกิจที่สำคัญหลาย ๆ ด้าน ทั้งระดับประเทศและกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วยแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เป็นแหล่งงานที่สำคัญหลากหลายประเภท ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

1. **ธุรกิจการค้าบริการบริเวณถนนสีลม สุรวงศ์** ซึ่งเป็นย่านสำคัญของพื้นที่ย่านหนึ่งที่ค่อนข้างหลากหลายด้วยการบริการในระดับนานาชาติจนถึงระดับท้องถิ่น มีการบริการมากมายที่ตอบสนองทั้งคนนอกพื้นที่ เช่น นักท่องเที่ยว ลูกจ้างพนักงาน จนถึงประชากรในพื้นที่ ตั้งแต่ด้านเครื่องแต่งกาย อาหาร เครื่องดื่ม สถานบันเทิงเรจรมย์ การเงิน การธนาคาร การเดินทางท่องเที่ยว การพักผ่อนในระดับนานาชาติ และเมืองใหญ่ โดยมีการบริการทางด้านยานพาหนะ อาหารสด การก่อสร้าง การตกแต่ง สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องเขียน การรักษาพยาบาล ที่ให้บริการในระดับท้องถิ่น และระดับกรุงเทพฯ มีการกระจายอย่างทั่วถึงในแนว 2 ข้างถนนสีลม สุรวงศ์ โดยเฉพาะการบริการในด้านสถานบันเทิงเรจรมย์ ที่มีชื่อเสียงในเวลา กลางคืน มีผับ บาร์ ไนต์คลับ ร้านอาหาร และยังมีแผงลอยขายเสื้อผ้าและของที่ระลึก บริเวณถนนนริยะ ถนนพัฒนาพงศ์ และสีลมซอย 4 ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศ และชาวไทย ถือเป็นแหล่งบริการที่มีชื่อเสียงในระดับนครที่ผู้คนจากต่างพื้นที่เข้ามาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

ในช่วงเวลากลางวันเนื่องจากมีประชากรเข้ามาทำงานในพื้นที่อย่างมากจึงเกิดย่านกิจกรรมเพื่อรองรับความต้องการในเรื่อง อาหาร เครื่องดื่ม เสื้อผ้า ของใช้ สำหรับผู้ที่ทำงานในพื้นที่ ซึ่งสถานที่นี้เรียกว่า ตลาดนัด ชายในวันจันทร์ – ศุกร์ เวลาประมาณ 10.00 - 14.00 น. ตลาดนัดที่รองรับความต้องการของคนทำงานในพื้นที่ ได้แก่ ซอยละลายทรัพย์ บริเวณศาลาแดง เป็นต้น ซึ่งมีคนใช้บริการจำนวนมาก

2. **ธุรกิจอาคารสำนักงาน** ศูนย์กลางธุรกิจสีลมเป็นย่านธุรกิจการค้าที่มีอาคารสำนักงานตั้งอยู่จำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารสำนักงานที่เกี่ยวกับธุรกิจทางการเงิน อันประกอบด้วยธนาคารพาณิชย์ ทั้งของไทยและต่างประเทศ ตัวแทนธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศที่ไม่มีสาขาในประเทศไทย และสถาบันการเงินต่าง ๆ ได้แก่ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ บริษัทเงินทุน บริษัทหลักทรัพย์ รวมไปถึงธุรกิจการประกันภัย

ปัจจุบันมีที่ทำการธนาคารพาณิชย์ของไทยเกือบทุกแห่งอยู่บนถนนสีลม เป็นสำนักงานใหญ่ 2 แห่ง คือ ธนาคารไทยทนุ และธนาคารกรุงเทพ นอกจากนี้ยังมีสำนักงานสาขารวม 10 ธนาคาร ส่วนสำนักงานสาขารุงเทพฯ ของธนาคารต่างประเทศ ได้แก่ ธนาคารแอสเตนดาร์ดชาร์เตอร์ ธนาคารฮ่องกง ธนาคารแห่งโตเกียว ธนาคารซาอุระ และธนาคารซีเคียวิริตี้แปซิฟิคเอเซีย ซึ่งอยู่บนอาคารต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียง กัน นอกจากนี้ยังมีที่ทำการของสำนักงานตัวแทนธนาคารต่างประเทศถึง 24 แห่ง ในจำนวนทั้งสิ้น 53 แห่ง สำนักงานตัวแทนที่เปิดดำเนินการก่อน พ.ศ. 2530 ส่วนใหญ่จะมีที่ทำการบนอาคารพาณิชย์ดุสิตธานี ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงเทพ ในขณะที่สำนักงานใหม่ ๆ

จะอยู่ที่อาคารนิยะพลาซ่า และซีพีทาวเวอร์ ส่วนสถาบันการเงินอื่น ๆ นั้น มีอยู่ทั้งสิ้น 18 แห่ง และตั้งอยู่ไม่ไกลจากธนาคาร

ส่วนทางด้านถนนสุรวงศ์นั้นมีอาคารสำนักงานทางการเงินที่สำคัญ คือ ธนาคารแห่งประเทศไทย อาคารสำนักงานประกันภัย เช่น อาคารเอไอเอ ไทยสมุทรประกันภัย อาคารสำนักงานอื่น ๆ เช่น อาคารวอลสตรีททาวเวอร์ สกุกไทย ซีซีที เอไอจี เคยมาทางด้านถนนเจริญกรุง ได้แก่ อาคารสุรวงศ์วัฒนาคาร จิวเวลรี่เซ็นเตอร์ เป็นต้น ทางด้านถนนสาทรเหนือ ได้แก่ เกษตรรุ่งเรืองพีชผล สาทรธานี หะรินธร คิวเฮาส์ (ถนนคอนแวนต์) ทางด้านถนนพระราม 4 ได้แก่ อาคารคาเธ่ย์ทริสต์ อี้อัจฉริยะ โอลิมเปีย ไทยประกันชีวิต

**3. ธุรกิจการโรงแรม** เป็นกิจกรรมที่สำคัญทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจสีลม ศูนย์กลางธุรกิจสีลมเป็นบริเวณที่มีอาคารโรงแรมอยู่มาก ซึ่งมีทั้งโรงแรมขนาดใหญ่ที่โดยมากจะตั้งอยู่ริมถนนหรือริมแม่น้ำเจ้าพระยา และโรงแรมขนาดเล็กที่ส่วนใหญ่จะอยู่ในถนนซอยย่อยต่าง ๆ โรงแรมเก่าแก่ที่มีชื่อเสียงริมแม่น้ำเจ้าพระยา คือ โรงแรมโอเรียนเต็ล และโรงแรมที่สร้างขึ้นใหม่ในช่วงหลัง คือ โรงแรมแซงกรีลา ส่วนโรงแรมที่อยู่บนถนนสีลม ได้แก่ โรงแรมนารายณ์ โรงแรมโมนาซลิการ์เดน โรงแรมสีลม ซิตี้อินน์ โรงแรมทาวเวอร์อินน์ ซวงปลายถนนสีลม ได้แก่ โรงแรมฮอลิเดย์อินน์ ที่ห้วมถนนสุรศักดิ์ และ โรงแรมสีลมพลาซ่า

ถนนสุรวงศ์ จากด้านถนนพระรามที่ 4 ลงมายังถนนเจริญกรุงนั้น มีโรงแรมที่ตั้งอยู่คือ โรงแรมมณเฑียร โรงแรมโรส (ซอยหน้าวัดหัวลำโพง) โรงแรมตวันนารามาดา โรงแรมพลาซ่า โรงแรมนิวเพน นินชูลา โรงแรมฟูจิ โรงแรมมโนราห์ โรงแรมนิวทรอคคาเดโร และโรงแรมรามาด้า (ด้านถนนเจริญกรุง) โรงแรมนิวโรเทล (อยู่ในซอยด้านหลังตึกแถวริมถนนเจริญกรุง) ทางด้านถนนสาทร มีโรงแรมตั้งอยู่เพียง 2 โรงแรม คือ โรงแรมเอเวอร์กรีนลอสเรล ทางด้านถนนสาทรเหนือ และโรงแรมสุขโขทัย ที่ถนนสาทรใต้ แต่จะมีโรงแรมขนาดเล็กที่อยู่ด้านในบริเวณช่วงกลางระหว่างถนนสาทรเหนือและถนนสีลม ได้แก่ โรงแรมตริณีตี้ (ซอยพิพัฒน์ 2) สาทรอินน์ และโรงแรมไนแองการา ในซอยศึกษาวิทยา

**4. ธุรกิจให้เช่าอาคารที่พักอาศัย** ส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงพักอาศัย 20-30 ชั้น กระจายตัวตามถนนสีลม ศาลาแดง และในถนนซอยต่าง ๆ การให้บริการส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการสำหรับชาวต่างประเทศที่เข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย เป็นช่วงเวลาเกินกว่าที่จะใช้บริการโรงแรม กิจกรรมในรูปแบบนี้จะมีทั้งเซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ระดับหรูหาว จนถึงอพาร์ทเมนท์ที่มีขนาดประมาณ 30 ตารางเมตรต่อห้อง

**5. ธุรกิจห้างสรรพสินค้า** ห้างสรรพสินค้าที่เกิดขึ้นแห่งแรกบนถนนสีลม คือ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลสีลม ใน พ.ศ. 2501 บริเวณช่วงปลายถนนสีลม ส่วนห้างสรรพสินค้าที่เกิดขึ้นในระยะหลังจะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณช่วงต้นถนนสีลมด้านถนนพระราม 4 การใช้อาคารส่วนใหญ่จะเป็นในลักษณะที่มีการใช้



สอยหลายประเภทในอาคารเดียวกัน กล่าวคือ ในชั้นต้น ๆ จะเป็นห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ ส่วนชั้นบนเหนือขึ้นไปจะเป็นอาคารสำนักงาน เช่น ห้างสรรพสินค้าโรบินสันสีลม ซาญอริสระทาวเวอร์ ธนิยะพลาซ่า สีลมคอมเพล็กซ์ ซีพีทาวเวอร์ ยูไนเต็ดเซ็นเตอร์ นอกจากนี้ยังมีห้างสรรพสินค้าอีกแห่งทางด้านถนนเจริญกรุง คือ ห้างสรรพสินค้าโรบินสันบางรัก ส่วนชั้นบนเหนือห้างสรรพสินค้าเป็นอาคารพักอาศัยในลักษณะ Service Apartment

#### 4.1.1.6 ประชากร

จากตารางที่ 4.5 ในปี 2545 เขตบางรักมีจำนวนประชากร 60,775 คน ความหนาแน่นประชากรคิดเป็น 10,978 คน/ตารางกิโลเมตร การเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2536 - 2545 พบว่าเขตบางรักมีการเปลี่ยนแปลงประชากรในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2536 ประชากรทั้งหมดในเขตบางรักมีจำนวน 70,838 คน และในปี 2545 คงเหลือ 60,775 คน ลดลงประมาณ 10,000 คน เมื่อพิจารณารายละเอียดพบว่าประชากรส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณแขวงมหาพฤฒารามและแขวงสีพระยา โดยในปี 2545 มีประชากรอาศัยอยู่ที่แขวงมหาพฤฒาราม 17,740 คน แขวงสีพระยา 15,933 คน ส่วนบริเวณแขวงสีลม สุรวงศ์ และบางรักนั้นมีประชากรอาศัยอยู่น้อยกว่าบริเวณ 2 แขวงแรก เพราะเป็นบริเวณย่านศูนย์กลางธุรกิจนั่นเอง

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตบางรัก พ.ศ. 2536 - 2545

ปีพ.ศ.	จำนวนประชากร					
	แขวงมหาพฤฒาราม	แขวงสีลม	แขวงสุริยวงศ์	แขวงบางรัก	แขวงสีพระยา	รวมเขตบางรัก
2536	-	-	-	-	-	70,838
2537	20,409	17,046	7,697	5,574	18,484	69,210
2538	19,936	17,075	7,865	5,415	17,790	68,081
2539	19,603	16,235	7,437	5,285	17,406	65,966
2540	19,171	16,057	7,349	5,184	17,228	64,989
2541	18,924	15,965	7,311	5,157	16,988	64,345
2542	18,527	15,792	7,205	5,019	16,495	63,038
2543	18,136	15,624	7,080	4,878	16,276	61,994
2544	17,911	15,466	6,987	4,737	16,074	61,175
2545	17,740	15,500	6,932	4,670	15,933	60,775

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

เนื่องจากข้อมูลประชากรจากทะเบียนราษฎร เป็นข้อมูลประชากรที่มีทะเบียนบ้านอยู่ในเขตนั้น ๆ ดังนั้นจึงไม่รวมประชากรแฝงที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่แต่ไม่ได้ย้ายทะเบียนบ้านเข้ามาด้วย เช่น นักเรียน นักศึกษา พนักงาน ลูกจ้าง เป็นต้น จากการศึกษาด้านประชากรของกรุงเทพมหานคร ในโครงการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547) ได้ทำการคาดประมาณจำนวนประชากรที่มีอยู่จริง

นั่นคือประชากรที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านและการคาดประมาณประชากรแฝงในเขตบางรัก พ.ศ. 2543 จำนวน 100,829 คน (ดูตารางในภาคผนวก ก)

และจากการศึกษาการคาดการณ์จำนวนประชากรของเขตบางรักทุกช่วง 5 ปีระหว่าง พ.ศ. 2543 – 2565 ในโครงการเดียวกันนั้น (ดูตารางในภาคผนวก ข) พบว่าในเขตบางรักจะมีประชากรที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั่นคือ พ.ศ. 2545 2550 2553 2555 2560 2563 2565 มีจำนวนประชากรคาดการณ์ 68,573 64,108 61,430 60,056 56,621 54,560 53,187 คน ตามลำดับ ซึ่งจากการศึกษาเขตบางรักเป็นเขตที่อยู่ในกลุ่มพื้นที่เขตชั้นในที่มีการคาดการณ์แนวโน้มของประชากรที่ลดลง เนื่องจากความอึดตัวของพื้นที่เขตชั้นในและพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ

ตารางที่ 4.6 แสดงความหนาแน่นประชากรรายแขวงของเขตบางรัก พ.ศ. 2536 - 2545

ปีพ.ศ.	ความหนาแน่นประชากร (คน/ตร.กม.)					
	แขวงมหาพฤฒาราม	แขวงสีลม	แขวงสุรวงศ์	แขวงบางรัก	แขวงสีพระยา	รวมเขตบางรัก
2536	-	-	-	-	-	12,796
2537	22,957	8,219	9,387	8,090	17,372	12,502
2538	22,425	8,233	9,591	7,859	16,720	12,298
2539	22,051	7,828	9,070	7,671	16,359	11,916
2540	21,565	7,742	8,962	7,524	16,192	11,739
2541	21,287	7,698	8,916	7,485	15,966	11,623
2542	20,840	7,614	8,787	7,284	15,503	11,387
2543	20,400	7,533	8,631	7,080	15,297	11,198
2544	20,147	7,457	8,521	6,875	15,107	11,050
2545	19,955	7,473	8,454	6,778	14,975	10,978

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร์ กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

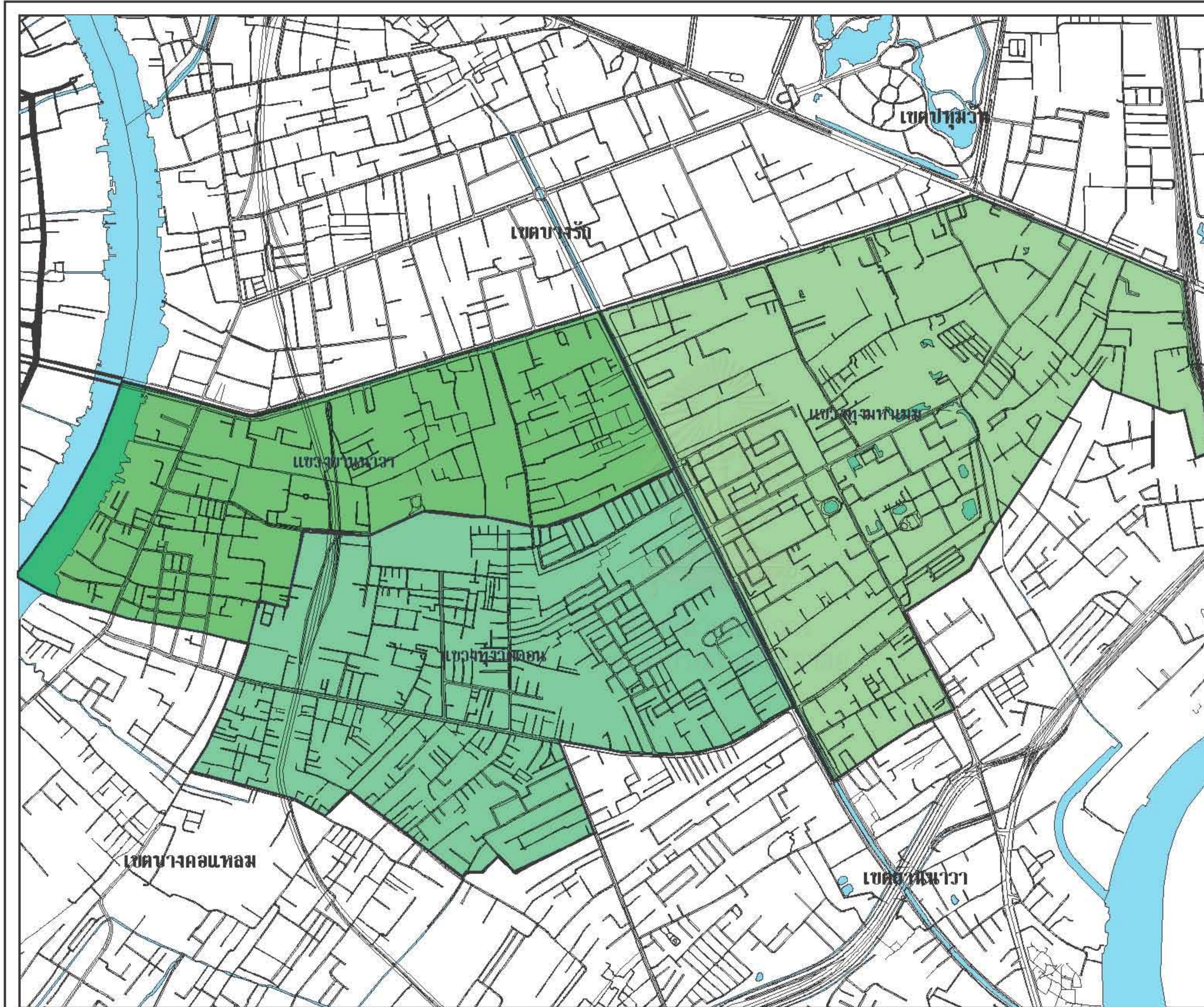
#### 4.1.2 เขตสาทร

##### 4.1.2.1 ขอบเขตพื้นที่

เขตสาทร มีขนาดพื้นที่ทั้งหมด 9.326 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 3 แขวง ได้แก่ แขวงทุ่งวัดดอน มีขนาดพื้นที่ 3.195 ตารางกิโลเมตร แขวงยานนาวา มีขนาดพื้นที่ 2.090 ตารางกิโลเมตร และแขวงทุ่งมหาเมฆ มีขนาดพื้นที่ 4.041 ตารางกิโลเมตร โดยมีอาณาเขตดังนี้ (แผนที่ 4.4)

ทิศเหนือ	จรดเขตบางรัก โดยมีแนวคลองสาทรเป็นแนวแบ่งเขต
ทิศใต้	จรดเขตบางคอแหลมและยานนาวา ส่วนใหญ่จะใช้แนวถนนจันทร์เป็นแนวแบ่งเขต
ทิศตะวันออก	จรดเขตคลองเตย โดยมีแนวถนนพระราม 4 เป็นแนวแบ่งเขต
ทิศตะวันตก	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา

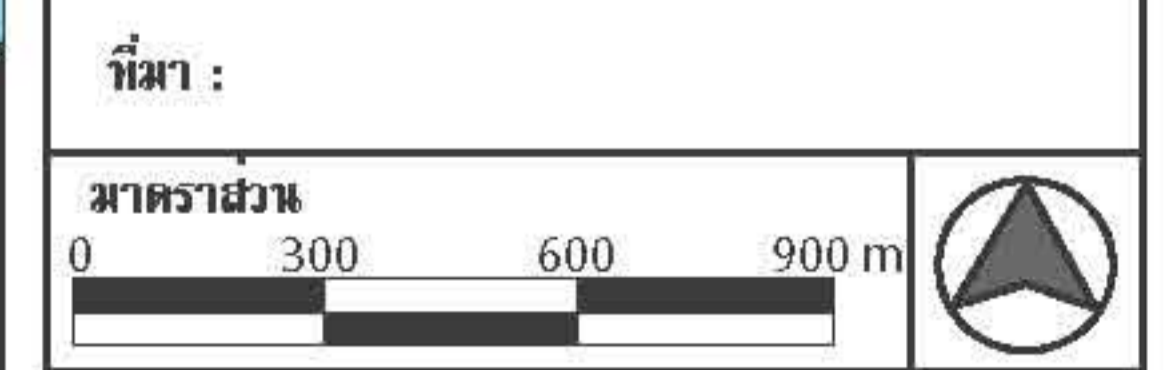




**แผนที่ 4.4 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา  
เขตสาทร**

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

- สัญลักษณ์**
- แขวงทุ่งมหาเมฆ
  - แขวงยานนาวา
  - แขวงทุ่งวัดดอน



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



#### 4.1.2.2 การใช้ที่ดิน

จากพัฒนาการของเขตสาทรในบทที่ผ่านมา แต่เดิมการใช้ที่ดินในเขตสาทรยังไม่ขยายตัวมากนัก โดยส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยเป็นสำคัญ ต่อมาเมื่อเมืองขยายตัว เกิดศูนย์กลางธุรกิจ การค้าบริเวณถนนสีลม เขตบางรัก และการพัฒนาท่าเรือคลองเตยในเขตใกล้เคียงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่เขต การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยเริ่มลดลง โดยมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเข้ามาแทนที่ เช่น บริเวณริมถนนสาทร และถนนสายรองต่าง ๆ ที่มีอาคารสูงปลูกสร้างมากมาย แต่อย่างไรก็ดี ปี พ.ศ. 2543 การใช้ที่ดินส่วนใหญ่ดังแสดงในตารางที่ 4.7 ยังเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย โดยมีอัตราส่วนร้อยละ 43.37 ของพื้นที่เขต หรือ 2,528 ไร่ ส่วนการใช้ที่ดินรองลงมา คือ พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา คิดเป็นร้อยละ 10.93 9.90 และ 6.44 ตามลำดับ รูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการพัฒนาการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมตามบริเวณแนวถนนที่สำคัญนั้น ส่วนใหญ่จะมีการพัฒนาในรูปแบบแนวตั้ง หรืออาคารสูงในบริเวณแถบถนนสายหลัก

ตารางที่ 4.7 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตสาทร พ.ศ. 2543

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่	
	ไร่	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	2,528	43.37
พาณิชยกรรม	673	10.93
อุตสาหกรรม	150	2.57
คลังสินค้า	73	1.26
เกษตรกรรม	15	0.26
สถาบันราชการ	577	9.90
สถาบันการศึกษา	375	6.44
สถาบันศาสนา	107	1.84
นันทนาการ	104	1.78
ที่ว่าง	318	5.45
ถนน	802	13.76
แหล่งน้ำ	142	2.44
อื่น ๆ	0	0.00
รวม	5,829	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

สภาพปัจจุบันของการใช้ที่ดินของเขตสาทรจากภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2544 และการสำรวจเพิ่มเติม สามารถแบ่งการใช้ประเภทที่ดินประเภทต่าง ๆ ดังนี้ (แผนที่ 4.5)

1. **การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** ส่วนใหญ่กระจายอยู่บริเวณถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนสาทร ถนนพระราม 4 และเริ่มขยายตัวสู่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ซึ่งเป็นถนนที่เริ่มเปิดใช้เมื่อปี พ.ศ. 2539 อาคารพาณิชยกรรมส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงมีลักษณะกิจกรรมประเภทสำนักงาน และธนาคาร



ส่วนอาคารพาณิชย์ที่มีลักษณะเป็นตึกแถวกระจายอยู่บริเวณถนนสายรองส่วนใหญ่ มีลักษณะเป็นการประกอบ การค้าปลีก และการบริการ ซึ่งพบบริเวณถนนเจริญกรุง ถนนจันทน์ตัดใหม่ ซอยสวนพลู ถนนจันทน์ นอก จากนี้ยังกระจายอยู่ทั่วไปตามแนวถนนซอยของหมู่บ้านหรือชุมชนต่าง ๆ ในเขตสาทร

ตารางที่ 4.8 จำนวนสถานประกอบการและลูกจ้างในเขตสาทรปี พ.ศ. 2542

แขวง	จำนวนสถานประกอบการ	ร้อยละของสถานประกอบการ	ชาย	หญิง	เด็ก	รวมลูกจ้าง	ร้อยละลูกจ้าง
ทุ่งวัดดอน	2,051	54.56	11,516	11,516	22	23,479	34.82
ยานนาวา	755	20.09	8,440	8,440	7	16,842	24.98
ทุ่งมหาเมฆ	953	25.35	12,393	12,393	9	27,109	40.20
รวม	3,759	100.00	32,349	32,349	38	67,430	100.00

ที่มา : กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม

จากการศึกษาจำนวนสถานประกอบการและจำนวนลูกจ้างที่อยู่ในเขตสาทร พบว่าเขตสาทร มีจำนวนสถานประกอบการทั้งสิ้น 3,759 แห่ง แขวงที่มีสถานประกอบการมากที่สุดคือแขวงทุ่งวัดดอน 2,051 แห่ง รองลงมาคือแขวงทุ่งมหาเมฆ 953 แห่ง ส่วนแขวงยานนาวามีสถานประกอบการน้อยที่สุด 755 แห่ง ส่วนจำนวนลูกจ้างพบว่าแขวงทุ่งมหาเมฆมีมากที่สุด จำนวน 27,109 คิดเป็นร้อยละ 40.20 รองลงมาได้แก่ แขวงทุ่งวัดดอน และแขวงยานนาวา คิดเป็นร้อยละ 34.82 และ 24.98 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าแขวงทุ่งวัดดอนมีสถานประกอบการมากที่สุด แต่เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนลูกจ้างพบว่าแขวงทุ่งมหาเมฆที่จำนวนลูกจ้างมากที่สุดซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม เขตบางรักทำให้แขวงทุ่งมหาเมฆเป็นพื้นที่รองรับการพัฒนาพื้นที่ตามไปด้วย ส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการขนาดใหญ่มีแรงงานจำนวนมาก

2. การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ที่อยู่อาศัยในเขตสาทรกระจายอยู่ทั่วไป ส่วนใหญ่ เป็นที่อยู่อาศัยที่มีลักษณะเป็นอาคารประเภทอาคารสูง เช่น หอพัก แฟลต อพาร์ทเมนท์ทั้งระดับราคาปาน กลางและสูงจนถึงอาคารชุด บ้านเดี่ยวมีอยู่เป็นจำนวนน้อยมาก นอกจากนั้นยังมีชุมชนที่พักอาศัยประเภทชุมชนแออัด ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ใกล้แหล่งงาน เช่น บริเวณสุสานใกล้วัดปรกและบริเวณซอยดอนกุศล ส่วนใหญ่เป็นแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมและสถานประกอบการบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยในเขตสาทรนั้นกระจายอยู่ทั่วไป จากการศึกษาคำขอจดทะเบียนปลูกสร้างอาคารที่อยู่อาศัยประเภทต่าง ๆ สะสมปี พ.ศ. 2533-2543 พบว่า เขตสาทรมีการขอจดทะเบียนอาคารประเภทแฟลต และห้องชุดมากที่สุด จำนวน 3,065 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.45 รองลงมาคือ บ้านเดี่ยว จำนวน 848 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.12 และการขอจดทะเบียนทาวเฮาส์และอาคารพาณิชย์น้อยที่สุด จำนวน 545 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 0.08 แสดงให้เห็นว่าเขตสาทรส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยประเภทแฟลต และห้องชุดที่เป็นอาคารสูงมากที่สุด

- **ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว** จากการศึกษาสภาพพื้นที่พบว่าการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวพบว่ากระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่เขตสาทร โดยเฉพาะบริเวณแขวงยานนาวาที่มีพื้นที่ปลูกสร้างบ้านเดี่ยว ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ภายในที่ห่างจากถนนสายหลัก เนื่องจากถนนสายหลักมีการพัฒนาพื้นที่ประเภทตึกแถว ทำให้พื้นที่ที่อยู่ห่างออกไปยังเป็นที่บ้านพักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวอยู่ ส่วนใหญ่ผู้ที่มีที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวในพื้นที่เขตสาทรส่วนใหญ่เป็นผู้มีฐานะดีเนื่องจากที่ดินมีราคาสูงและส่วนใหญ่เริ่มพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรม

- **ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านแถว ทาวเฮาส์ และอาคารพาณิชย์** ที่พักอาศัยประเภทบ้านแถว ทาวเฮาส์และอาคารพาณิชย์ เป็นประเภทการขอจดทะเบียนที่มีจำนวนน้อยที่สุดในเขตสาทร ส่วนการศึกษาสภาพการใช้ที่ดินปัจจุบันพบว่าพื้นที่ประเภทบ้านแถว ทาวเฮาส์ และอาคารพาณิชย์ พบบริเวณแขวงทุ่งวัดดอน ย่านตลาดวรรัตน์ ย่านตลาดสะพานสาม และบริเวณเจริญกรุงใกล้กับโรงงานริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ในแขวงยานนาวา แขวงที่มีการใช้ที่ดินประเภทบ้านแถว ทาวเฮาส์ อาคารพาณิชย์ไม่มากนักคือแขวงทุ่งมหาเมฆ เนื่องจากพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่ของทหารทำให้มีพื้นที่เหลือไม่มากนักสำหรับการพัฒนาพื้นที่ประเภทบ้านแถว ทาวเฮาส์ และอาคารพาณิชย์ ส่วนใหญ่อาคารพาณิชย์บริเวณถนนสายหลักในเขตสาทรเป็นอาคารพาณิชย์ที่เป็นสถานประกอบการธุรกิจ เช่น ร้านขายของปลีก ร้านอาหาร ร้านซักรีด ร้านตัดผม เป็นต้น ส่วนอาคารพาณิชย์บนถนนสายย่อยส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก หรือแบ่งให้เช่าเป็นที่พักอาศัยอย่างเดียวซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะของย่านนั้น ๆ

- **แฟลตและอาคารชุด** จากการศึกษาขอจดทะเบียนที่พักอาศัยประเภทแฟลตและอาคารชุดพบว่า เขตสาทรมีการขอจดทะเบียนเป็นจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 0.45 ของการขออนุญาตจดทะเบียนทั้งกรุงเทพมหานคร จากการศึกษาถึงสภาพการใช้ที่ดินปัจจุบันพบว่าส่วนใหญ่พบบริเวณย่านการค้า ทั้งตลาดวรรัตน์ ตลาดสะพานสาม บริเวณถนนเจริญกรุง และบริเวณใกล้สถานศึกษาขนาดใหญ่ ทั้งสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ วิทยาเขตปทุมวัน วิทยาเขตพระนครใต้ นอกจากนี้ยังมีแฟลตและอาคารชุดเพื่อรองรับผู้ที่ทำงานบริเวณย่านสีลม

นอกจากนี้บริเวณเขตสาทรยังมีอพาร์ทเมนต์ที่พบบริเวณถนนเจริญกรุงและบริเวณซอยสวนพลู อพาร์ทเมนต์ที่พบในเขตสาทรมีทั้งสำหรับผู้มีรายได้ระดับกลาง และระดับสูง อพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้ระดับกลางนั้นพบบริเวณเซนต์หลุยส์ 1-2 และหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ที่เริ่มเปลี่ยนจากบ้านเดี่ยวมาเป็นอพาร์ทเมนต์ ส่วนอพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้ระดับสูงนั้นพบบริเวณซอยเทียนเซียงและซอยพินิจ ซอยสวนพลู มีอพาร์ทเมนต์เกาะกลุ่มอยู่บริเวณต้นซอยด้านถนนสาทร และซอยงามดูพลีพบเป็นอพาร์ทเมนต์หรือที่ชาวต่างชาติมาอยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก

- **ชุมชนแออัด** ชุมชนแออัดในเขตสาทรนั้นมีทั้งเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองและเช่า ปัจจุบันเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการตัดถนนรวิวิธาสรราชนครินทร์และการสร้างศาลาอาญาใต้ ทำให้ปัจจุบันพื้นที่ชุมชนแออัดลดน้อยลงและไม่สามารถตั้งเป็นชุมชนได้ เป็นเพียงบ้านที่มีขนาดเล็กและมีความหนา



แน่นเช่นเดียวกับชุมชนแออัด ลักษณะของชุมชนแออัดในเขตสาทรเป็นชุมชนแออัดที่มีอยู่มานานและมีที่ดินเป็นของตนเองมากกว่าชุมชนแออัดในพื้นที่อื่น ๆ

ชุมชนแออัดบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์นั้น มีชุมชนแออัดตั้งอยู่ขนาดใหญ่ คือชุมชนแออัดดอนกุศลทอง ทางด้านใต้ของหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ บริเวณที่มีชุมชนแออัดตั้งอยู่เป็นจำนวนมากคือบริเวณถนนใต้ทางด่วนที่ตัดระหว่างถนนสาทรและถนนจันทน์ เช่น ชุมชนบ้านแบบ-โรงน้ำแข็ง ชุมชนแสงจันทร์ใน และชุมชนมิตรสามัคคี เป็นต้น ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีการกระจุกตัวของชุมชนแออัด ส่วนชุมชนแออัดอื่น ๆ นั้นตั้งกระจายอยู่ตามบริเวณถนนสายย่อยภายในเขตสาทร ส่วนใหญ่เขตสาทรพบชุมชนแออัดบริเวณใกล้กับที่ตั้งของสถานประกอบการหรืออุตสาหกรรมขนาดเล็ก โดยเฉพาะบริเวณใกล้กับองค์กระสะพานปลาริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ตารางที่ 4.9 รายละเอียดของชุมชนแออัดในเขตสาทรปี พ.ศ. 2545

ชื่อชุมชน	สภาพการถือครอง	ที่ตั้ง	จำนวนประชากร	จำนวนครอบครัว	จำนวนบ้าน
1. หมู่บ้านพัฒนาซอยสวนพลู	บุกรุกที่กรมธนารักษ์	ช. สวนพลู ถ. สาทร (สน.ทุ่งมหาเมฆ) แขวงทุ่งมหาเมฆ	5,490	792	682
2. พัฒนสิน	ที่ดินเอง,ที่เช่า	แขวงทุ่งมหาเมฆ	980	273	180
3. หน้าสมาคมธรรมศาสตร์	บุกรุกที่กรมธนารักษ์	ช. งามดูพลี ถ. พระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ	761	166	123
4. แสงจันทร์ใน	ที่ดินเอง,ที่เช่า	ช. บำเพ็ญกุล ถ. จันทน์ (วัดปรก) แขวงทุ่งวัดดอน	790	174	158
5. กุศลทอง	ที่ดินเอง,ที่เช่า	ช. เข็นหลุยส์ 3 ถ. สาทรใต้ แขวงทุ่งวัดดอน	1,382	250	172
6. มิตรสามัคคี	ที่ดินเอง,ที่เช่า	ช. มิตรสามัคคี ถ. จันทน์ แขวงทุ่งวัดดอน	294	67	42
7. บ้านแบบ	ที่ดินเอง,ที่เช่า	ช. โรงน้ำแข็ง ถ. สาทร แขวงยานนาวา	1,380	690	345
8. ร่วมพัฒนาวรพจน์ 1	ที่ดินเอง,ที่เช่า	ช. วรพจน์ ถ. จันทน์ แขวงยานนาวา	1,370	280	222
รวม			12,447	2,692	1,924

ที่มา : ฝ่ายพัฒนาชุมชน สำนักงานเขตสาทร

3. การใช้ที่ดินประเภทสถานศึกษาและสถาบันราชการ ส่วนใหญ่อยู่ในแขวงยานนาวาที่มีระดับการศึกษาในระดับท้องถิ่น ที่มีระดับการศึกษาตั้งแต่มัธยมศึกษาตอนปลายลงมา ส่วนแขวงทุ่งมหาเมฆมีสถานศึกษาระดับเมือง ที่มีระดับการศึกษาตั้งแต่มัธยมศึกษาขึ้นไปเป็นส่วนใหญ่ เช่น สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพฯ อยู่บริเวณซอยนางลิ้นจี่ ส่วนแขวงทุ่งวัดดอนมีสถานศึกษาอยู่จำนวนน้อย การใช้ที่ดินประเภทสถานที่ราชการ กระจายอยู่บริเวณแขวงทุ่งมหาเมฆโดยเฉพาะถนนสาทรซอย 1 ในเขตสาทรมีสถานทูตอยู่เป็นจำนวนมาก โดยมีจำนวน 8 แห่ง คือ สถานทูตเดนมาร์ก สถานทูตบราซิล





แผนที่ 4.5 ภาพถ่ายทางอากาศของ  
เขตสาทร พ.ศ. 2544

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม



การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย



การใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ

รูปที่ 4.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตสาทร



สถานทูตเยอรมัน สถานทูตวาติกัน สถานทูตสิงคโปร์ สถานทูตออสเตรเลีย สถานทูตออสเตรเลีย และสถานทูตสโลวัก

การศึกษาเกี่ยวกับที่ตั้งและจำนวนของสถานศึกษาและนักเรียน นักศึกษาในเขตสาทรในปี พ.ศ. 2539 ซึ่งปัจจุบันยังคงมีจำนวนใกล้เคียงกัน แขวงที่มีจำนวนนักเรียนมากที่สุดคือยานนาวาคิดเป็นร้อยละ 47.25 รองลงมาได้แก่ แขวงทุ่งมหาเมฆ และแขวงทุ่งวัดดอนคิดเป็นร้อยละ 33.05 19.70 ตามลำดับ แขวงยานนาวาเป็นแขวงที่มีจำนวนนักเรียนมากที่สุดโดยส่วนใหญ่เป็นสถานศึกษาที่มีระดับการศึกษาสูงสุดในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย แขวงทุ่งวัดดอนเช่นเดียวกัน ส่วนแขวงทุ่งมหาเมฆเป็นแขวงที่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีมีอยู่ 2 แห่ง คือ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วช. เทคนิครุงเทพและ วช. บพิตรพิมุข เมื่อพิจารณาเป็นระดับการศึกษาพบว่าจำนวนนักเรียนระดับประถมศึกษามีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 27 รองลงมาได้แก่ระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 20

แสดงให้เห็นว่าสถานศึกษาในเขตสาทรเป็นสถานศึกษาระดับท้องถิ่นที่บริการคนในท้องถิ่นเป็นส่วนใหญ่ หรือเป็นระดับการศึกษาพื้นฐานของการศึกษา นอกจากนี้แล้วยังเป็นเขตที่มีสถานศึกษาระดับเมืองที่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีที่ให้การศึกษาระดับสูงและมีพื้นที่บริการกว้างไกลออกไป เขตสาทรจึงเป็นเขตหนึ่งที่มีทั้งสถานศึกษาระดับท้องถิ่นและระดับเมืองที่ให้บริการทั้งในท้องถิ่นและพื้นที่นอกเขต นอกจากการใช้ที่ดินที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีการใช้ที่ดินประเภทอื่นที่ยังไม่ได้กล่าวถึง ซึ่งส่วนใหญ่กระจายอยู่ทั่วไปในเขตสาทร เช่น วัด สมาคม โรงพยาบาล เป็นต้น

#### 4.1.2.3 การพัฒนาอาคาร

##### ความสูงอาคาร

การขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงในเขตสาทรในช่วงปี พ.ศ. 2531 – 2538 พบว่า มีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงรวมทั้งสิ้น 2,386,534 ตารางเมตร โดยขออนุญาตก่อสร้างอาคารสูงกว่า 20 ชั้น จำนวนสูงสุด 1,788,593 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 74.95 ของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงในพื้นที่ศึกษา ในขณะที่การก่อสร้างอาคารสูง 11-15 ชั้น และ 16-20 ชั้น มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ 220,736 ตารางเมตร หรือร้อยละ 9.25 และ 247,757 ตารางเมตรหรือร้อยละ 10.38 ตามลำดับ ส่วนการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร 6-10 ชั้นมีเพียง 129,448 ตารางเมตร หรือร้อยละ 5.42 ของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงในพื้นที่ศึกษา และยังพบว่าแขวงทุ่งมหาเมฆมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 51 ของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงในเขตสาทร แขวงยานนาวามีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงรองลงมา คือ 1,000,661 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 41.19 ของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงในเขตสาทร ขณะที่แขวงทุ่งวัดดอนมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงน้อยที่สุด คือ มีเพียง 167,184 ตารางเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 7 ของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงในเขตสาทร



ตารางที่ 4.10 รายชื่ออาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ในเขตสาทร

ชื่ออาคาร	ที่ตั้ง	ลักษณะการใช้ประโยชน์
1. พาร์คสวนพลู	ถนนนางลิ้นจี่	พักอาศัย
2. บ้านปิยะสาทร	ถนนนางลิ้นจี่	พักอาศัย
3. สาทร การ์เดนคอนโดมิเนียม	ถนนสาทร	พักอาศัย
4. THAI WAH BUILDING	ถนนสาทร	สำนักงาน
5. อาคารกรุงเทพประกันภัย / Y.W.C.A	ถนนสาทร	สำนักงาน
6. Q HOUSE SATHORN	ถนนสาทร	สำนักงาน
7. ลุมพินี พาร์ควิว	ถนนพระราม 4	พักอาศัย
8. ลุมพินีทาวเวอร์	ถนนพระราม 4	สำนักงาน
9. วิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ	ถนนนางลิ้นจี่	สำนักงาน
10. วิทยาเขตเทคนิคกรุงเทพ	ถนนนางลิ้นจี่	สำนักงาน
11. โรงแรมเวสเทิน บันยันทรี	ถนนสาทร	โรงแรม
12. SATHORN PARK PLACE	ถนนสาทร	พักอาศัย
13. บ้านสวนพลู	ถนนนางลิ้นจี่	พักอาศัย
14. ทีพีไอ ทาวเวอร์	ถนนจันทน์	สำนักงาน
15. (ไม่สามารถระบุ)	นราธิวาสราชนครินทร์ 12	พักอาศัย
16. เมอร์ริท ทาวเวอร์	นราธิวาสราชนครินทร์ 14	พักอาศัย
17. เมเบิลเฮาส์	นราธิวาสราชนครินทร์ 10	พักอาศัย
18. JC KEVIN TOWER	ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	สำนักงาน
19. (หยุดก่อสร้าง)	ถนนจันทน์	พักอาศัย
20. หลุยแมนชั่น	ถนนจันทน์	พักอาศัย
21. เมย์ แฟร์ลิต อพาร์ทเมนท์	ถนนจันทน์	พักอาศัย
22. สาทรแอสปี้แลนด์ทาวเวอร์	นราธิวาสราชนครินทร์ 6	พักอาศัย
23. อาคารศาลแพ่งกรุงเทพใต้	ถนนเจริญกรุง	สำนักงาน
24. สาทร ยูนิท ทาวเวอร์ (หยุดก่อสร้าง)	ถนนเจริญกรุง	พักอาศัย
25. โรงพยาบาลเซ็นหลุยส์	ถนนสาทร	โรงพยาบาล
26. THAI CC TOWER	ถนนสาทร	สำนักงาน
27. PIKUL PLACE	ถนนสาทร	พักอาศัย
28. อาคารธนาคารเอเชีย	ถนนสาทร	สำนักงาน
29. EMPIRE TOWER	ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	สำนักงาน
30. อาคารรัจนากร	ถนนสาทร	สำนักงาน
31. (หยุดก่อสร้าง)	ถนนสาทร	สำนักงาน
32. BANGKOK CITY TOWER	ถนนสาทร	สำนักงาน
33. SATHORN CITY TOWER	ถนนสาทร	สำนักงาน

ที่มา : สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร และการสำรวจ



### การขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร

จากตารางที่ 4.11 แสดงสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร ในช่วงปี พ.ศ.2541-2544 แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาอาคารในเขตสาทร พบว่า อาคารประเภทที่พักอาศัยมีการขออนุญาตปลูกสร้างสูงสุดเป็นจำนวน 18 ราย คิดเป็นพื้นที่ 42,720 ตารางเมตร รองลงมาคือ คือการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ 10 ราย คิดเป็นพื้นที่ 41,510 ตารางเมตร การขออนุญาตปลูกสร้างอาคารรายแขวงในพื้นที่เขตสาทร พบว่าแขวงทุ่งวัดดอนเป็นแขวงที่มีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารมากที่สุดมีสัดส่วนทั้ง 4 ปี เกินร้อยละ 40 ของพื้นที่การขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขต ส่วนแขวงที่มีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารรองลงมาคือ แขวงยานนาวา

ตารางที่ 4.11 แสดงการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารเขตสาทร พ.ศ. 2541 - 2544

ประเภทอาคาร	เขตสาทร									
	พ.ศ. 2541		พ.ศ. 2542		พ.ศ. 2543		พ.ศ. 2544		รวม	
	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)
พักอาศัย	3	6,284	9	18,682	5	14,142	1	3,612	18	42,720
พาณิชย์	2	1,397	5	38,091	1	1,468	2	554	10	41,510
พาณิชย์-พักอาศัย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อุตสาหกรรม	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0
คลังสินค้า	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
สถานับการศึกษา	1	7,643	1	3,990	2	11,344	0	0	4	22,977
ศาสนสถาน	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0
สถาบัน/องค์กร อิสระ	0	0	0	0	1	306	0	0	1	0306
โรงพยาบาล/สถาน พยาบาล	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
อาคารที่จอดรถ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อื่น ๆ	0	0	1	350	1	14	0	0	2	364
ไม่ระบุ	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0
<b>รวม</b>	<b>6</b>	<b>15,234</b>	<b>16</b>	<b>61,113</b>	<b>10</b>	<b>27,274</b>	<b>3</b>	<b>4,166</b>	<b>35</b>	<b>107,877</b>

ที่มา : สถิติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 - 2545



#### 4.1.2.4 โครงข่ายคมนาคม

โครงข่ายการจราจรในเขตสาทรสามารถแบ่งเส้นทางตามบทบาทหน้าที่หรือลำดับค้ำคัญของเส้นทางที่มีอยู่ในเขตสาทร (แผนที่ 4.6) ดังนี้

**ทางด่วน** เป็นถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครเข้าด้วยกันโดยใช้เส้นทางต่างระดับหรือถนนในระดับพื้นดินที่มีความสัมพันธ์กับถนนสายต่าง ๆ ถนนในเขตสาทรที่เป็น Regional Road ได้แก่ ทางด่วนชั้นที่ 1 และทางด่วนชั้นที่ 2 ที่มีจุดขึ้นลงที่เขตสาทรบนถนนพระราม 4 ถนนสาทร และถนนจันทน์ ทำให้สามารถเดินทางจากย่านชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมืองได้สะดวก

**ถนนสายหลัก** เป็นถนนสายหลักที่มีบทบาทเชื่อมพื้นที่ในระดับย่านของเมืองเข้าด้วยกัน โดยเชื่อมโยงกับถนนแนวแกนสายสำคัญต่าง ๆ ของเมือง ถนนสายหลักในเขตสาทรในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่เขตบางรักบริเวณแขวงบางรักกับเขตบางคอแหลมบริเวณแขวงวัดพระยาไกร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์เป็นถนนที่เชื่อมพื้นที่เขตบางรักบริเวณแขวงสีลมกับพื้นที่เขตบางคอแหลมและเขตยานนาวา ส่วนในแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ถนนสาทร ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาโดยสะพานตากสินกับฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนถนนพระราม 4 เป็นถนนที่เป็นแนวแกนรัศมีที่เชื่อมพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองโดยถนนสายต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกันไป

**ถนนสายรอง** ทำหน้าที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรองเป็นถนนที่กระจายการเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ภายในเขตสาทร ดังนั้นถ้าถนนสายรองมีความสะดวกและเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนสายหลักอย่างสัมพันธ์กันจะทำให้พื้นที่ที่มีการจราจรที่คล่องตัว ถนนสายรองสายสำคัญในเขตสาทรที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนสายหลัก ได้แก่ ซอยสวนพลู หรือซอยสาทร 3 ที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสาทรกับถนนนางลิ้นจี่ ซอยเซ็นหลุยส์หรือซอยสาทร 11 เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสาทรกับถนนจันทน์ ซอยงามดูพลีที่เชื่อมต่อระหว่างถนนนางลิ้นจี่กับถนนพระราม 4 เป็นต้น ถนนสายรองในเขตสาทรบางสายยังไม่มี ความต่อเนื่องกันกับโครงข่ายถนนสายหลักจึงทำให้บางช่วงมีการจราจรติดขัด

**ตรอก ซอย** นอกจากถนนประเภทต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นยังมีถนนสายย่อยที่เชื่อมต่อกับถนนสายรองเป็นถนนแกนของพื้นที่ย่อย ๆ ในบล็อกและใช้เป็นเส้นทางในการเดินทางออกสู่ถนนสายหลักและสายรองต่าง ๆ ซึ่งถนนสายย่อยบางสายมีขนาดที่ไม่ต่อเนื่องกัน ทำให้ไม่สะดวกในการเดินทางโดยเฉพาะรถยนต์ ทำให้บางพื้นที่ในเขตสาทรยังคงเป็นพื้นที่ที่มีถนนขนาดเล็กทำให้การสัญจรและเข้าถึงได้ยาก





แผนที่ 4.8 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวา พ.ศ. 2544

สัญลักษณ์

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร





ซอยเซนทูลย์



ถนนจันทน์



ถนนสาทร



ถนนพระราม 4



ถนนเทนิส-ใต้



ซอยเย็นอากาศ



ถนนเจริญกรุง



ถนนราธิวาสราชนครินทร์



ซอยสวนพลู



ถนนนางลิ้นจี่

รูปที่ 4.4 แสดงโครงข่ายถนนของเขตสาทร



#### 4.1.2.5 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

1 **ย่านการค้าและบริการของท้องถิ่น** คือ ย่านการค้าทั้งสินค้าอุปโภคและบริโภค ซึ่งมักจะมีที่ตั้งใกล้แหล่งงานและที่พักอาศัยหรือกระจุกตัวเป็นกลุ่มย่าน ถ้าตั้งอยู่ใกล้แหล่งงานจะมีความคึกคักในช่วงกลางวัน และหลังเลิกงาน ถ้าอยู่ใกล้ที่พักอาศัย จะคึกคักในช่วงเย็นถึงกลางคืน ที่ตั้งต่าง ๆ เหล่านี้ได้แก่ ตลาดสด ห้างสรรพสินค้า ร้านขายอาหาร ร้านค้าปลีก ร้านให้บริการทั่วไปซึ่งมักอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ๆ ทำให้เกิดลักษณะย่านขึ้นในพื้นที่ ย่านที่สำคัญ ๆ ในพื้นที่เขตสาทร ได้แก่

- **ย่านถนนจันทน์** ประกอบด้วยตึกแถวที่ประกอบกิจการค้าปลีกสินค้าอุปโภค บริโภค ร้านอาหาร ร้านบริการเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ ตั้งแต่แยกบำเพ็ญกุศลจนถึงสารุประดิษฐ์ ใจกลางของย่านจะอยู่ที่ตลาดสะพาน 3 บริเวณสี่แยกถนนจันทน์ตัดกับถนนเซ็นหลุยส์ และซอยพระแม่มาลี เป็นตลาดป้าย มีห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก 1 แห่งตั้งอยู่ใกล้กัน เป็นจุดต่อรถเข้าไปในถนนและซอยย่อยที่แยกจากถนนจันทน์ และเป็นต้นสายรถสองแถวสายสะพาน 3 - บางขวาง และสะพาน 3 - วัดศรีบุญเรือง นอกจากนี้ในช่วงเย็นจะมีแผงลอยรถเข็นขายอาหาร วางตั้งบริเวณทางเท้าของถนนจันทน์ด้านทิศเหนือ เป็นแนวยาวจากแยกเซ็นหลุยส์จนถึงแยกสารุประดิษฐ์ ย่านสะพาน 3 ในช่วงเช้าค่อนข้างเงียบ จะเริ่มจ่อแจในช่วงสาย พอหลังเที่ยงไปแม่บ้านบริเวณใกล้เคียงจะมาจ่ายตลาด แต่จะคึกคักที่สุดในช่วงเย็นหลังเลิกงานไปจนถึงค่ำ เพราะคนที่เดินทางกลับบ้านทั้งนักเรียนและคนทำงานจะแวะต่อรถและจับจ่ายหรือรับประทานอาหารก่อนเข้าบ้าน นอกจากนี้คนทำงานตามโรงงานอุตสาหกรรมในซอยย่อยต่าง ๆ ที่แยกจากถนนจันทน์ก็จะออกมาจับจ่ายที่นี้เช่นเดียวกัน นับเป็นย่านสำคัญของชุมชนโดยรอบที่มีความหลากหลายในด้านบริการมากกว่าย่านใกล้เคียงอื่น ๆ มีแรงดึงดูดสูงกว่าย่านอื่น ๆ บริเวณตรงข้ามซอยบำเพ็ญกุศลมีตลาดแก่นจันทน์เป็นตลาดเช้าขนาดเล็ก อาคารพาณิชย์บริเวณโดยรอบเป็นร้านอาหาร ร้านค้าเบ็ดเตล็ด บริการทั่วไป ให้กับชุมชนรอบ ๆ

- **ย่านตลาดสวนพลู** บริเวณสองข้างทางและซอยย่อยของถนนสวนพลูนั้นมีที่อยู่อาศัยอยู่หลากหลายประเภท ตั้งแต่บ้านเดี่ยว ตึกแถว คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ หอพัก แฟลต ห้องเช่า และชุมชนแออัด นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษาขนาดใหญ่ถึง 3 แห่ง บริเวณตลาดสวนพลูจึงเป็นย่านบริการที่รองรับผู้พักอาศัยและนักศึกษาดังกล่าว ประกอบด้วยตลาดสดที่เป็นทั้งตลาดเช้าและตลาดป้าย ร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายทอง ร้านขายอุปกรณ์การเรียนการสอน มีร้านสะดวกซื้อ 3 แห่ง แผงลอยขายอาหารบนทางเท้าและในซอยประสาธน์ที่เริ่มขายตั้งแต่ช่วงเย็นถึงดึก ในย่านนี้จึงพลุกพล่านตั้งแต่เช้าจรดเย็นเวลาเช้าเรียน จะเงียบลงในช่วงสาย และเริ่มพลุกพล่านใหม่ในช่วงเที่ยงจนถึงค่ำ เป็นย่านที่สำคัญอีกย่านหนึ่งของเขตสาทร

- **ย่านถนนเซนต์หลุยส์** ถนนเซนต์หลุยส์เป็นถนนที่มีอาคารพาณิชย์ที่ประกอบกิจการค้าและบริการตั้งอยู่ตลอดสาย สามารถแบ่งได้เป็น 2 ย่านย่อย คือ ช่วงเหนืออาคารสงเคราะห์ บริเวณโรงเรียนอัสสัมชัญประถม มีตลาดแผงลอยเล็ก ๆ บริเวณปากซอยพิชัย (ตลาดป้าย) และร้านขายอาหาร ร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายอุปกรณ์การเรียนการสอน เป็นสถานที่จับจ่ายบริเวณเล็ก ๆ ของนักเรียน และผู้พักอาศัยบริเวณดังกล่าว ซึ่งพลุกพล่านเฉพาะช่วงพักกลางวันและหลังเลิกเรียน



ถนนเซนส์หลุยส์ช่วงใต้อาคารสงเคราะห์ บริเวณที่ติดกับซอยวัดปรก 1 ถึงซอยสำนักงานเขตสาทร มีตลาดเช้า หน้าโรงเรียนกิตติพาณิชยการ ร้านอาหาร ร้านค้าบริการที่เกี่ยวข้องกับที่พักอาศัย เช่น ร้านวัสดุก่อสร้าง มุ้งลวด-เหล็กดัด ในช่วงเที่ยงจะมีคนเข้ามารับประทานอาหารบริเวณดังกล่าวหนาแน่น เป็นคนทำงานในสำนักงานเขตสาทร และคนที่ทำงานบริเวณถนนสาทร พอช่วงเย็นถึงดึก บนทางเท้าบริเวณนี้จะมีรถเข็นขายอาหารตั้งเรียงกันเป็นแนวยาว และผู้คนจะพลุกพล่านมาก มักเป็นคนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียง ออกจากบ้านมารับประทานอาหารเป็นส่วนใหญ่

- **ย่านศูนย์การค้าวรรัตน์** เป็นย่านที่มีโรงงานขนาดเล็กจนถึงกลางตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นยังเป็นย่านพักอาศัยประเภทหอพัก แพลต ห้องแบ่งเช่าที่ซอยย่อยจากตึกแถวเป็นจำนวนมากเช่นกัน ย่านการค้าและบริการประกอบไปด้วยตลาดขายอาหารสำเร็จ ร้านอาหาร ร้านขายสินค้าอุปโภค บริโภค ร้านบริการเบ็ดเตล็ด และโรงพยาบาลนคร 2 แห่งตั้งอยู่ริมถนนทวารวดี ในวันอาทิตย์จะมีตลาดนัดบนถนนทวารวดี

ย่านดังกล่าวรองรับคนทำงานและอยู่อาศัยในศูนย์การค้าวรรัตน์ในการดำรงชีวิตประจำวันได้อย่างเพียงพอ นอกจากนี้บริเวณถนนทวารวดีช่วงออกสู่ถนนจันทน์และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีร้านให้บริการซ่อมที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ ร้านติดตั้งและซ่อมเครื่องปรับอากาศ เป็นต้น ที่คนในเขตเดินทางเข้ามาใช้บริการ

- **ย่านซอยแสงจันทร์** ในซอยแสงจันทร์เป็นย่านพักอาศัยประเภทตึกแถว ชุมชนแออัด ห้องเช่าที่หนาแน่นต่อเชื่อมกับหลายชุมชน จึงเป็นซอยที่มีคนเดินพลุกพล่านมากกว่ารถยนต์ ย่านจับจ่ายจะอยู่บริเวณกลางซอยตั้งแต่จุดติดกับถนนจันทน์ 44 เป็นต้นไปจนถึงซอยดอนกุศล 2 มีตลาด 1 แห่งบริเวณเกือบท้ายซอย สองข้างทางจะเป็นร้านอาหาร โดยเฉพาะร้านขายอาหารสำเร็จรูปราคาถูก นอกนั้นเป็นร้านขายของชำ จะพลุกพล่านมากในช่วงบ่ายถึงค่ำ และทำหน้าที่เป็นปากท้องของชุมชนมากกว่าอย่างอื่น ให้บริการเฉพาะชุมชนรอบ ๆ

- **ย่านพระราม 4** เป็นอาคารพาณิชย์กรรมริมถนนพระราม 4 ทั้งสองฝั่งช่วงระหว่างซอยงามดูพลีและสะพานคู่ มีตลาดบ่อนไก่ที่ให้บริการชุมชนบ่อนไก่ซึ่งเป็นแรงงานสำคัญของโรงงานอุตสาหกรรมในซอยย่อยพระราม 4

ย่านการค้าและบริการ นอกเหนือจากย่านที่กล่าวถึงมักจะกระจายตัวไปตามริมถนนที่มีย่านชุมชนหรือสถานศึกษาหรือแหล่งงานที่ตั้งอยู่ ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนนางลิ้นจี่ ถนนสาธุประดิษฐ์ ซอยบำเพ็ญกุศล ซอยดอนกุศล ซอยศรีบำเพ็ญ ซอยงามดูพลี ซอยไผ่เงิน แต่ไม่เกาะกลุ่มกันเป็นย่าน

2. **ธุรกิจอาคารสำนักงาน** กิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทนี้จะมีรูปแบบเป็นอาคารสูงตั้งอยู่ริมถนนสายหลัก และสายรองต่าง ๆ ที่เห็นได้ชัดเจน คือ ถนนสาทร ถนนพระราม 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์



3. **ธุรกิจให้เช่าและชายที่พักออาศัย** เนื่องจากเขตสาทรเป็นพื้นที่ใจกลางเมือง อยู่ใกล้กับบริเวณศูนย์กลางธุรกิจสีลม เป็นพื้นที่แหล่งงาน และมีสถานศึกษาในระดับเมืองที่สำคัญ ดังนั้นธุรกิจให้เช่าที่พักออาศัยจึงเกิดขึ้น โดยแบ่งได้ดังนี้

- **แฟลต/ห้องเช่า/หอพัก** มักรองรับผู้มีรายได้ไม่มากนัก หรือนักเรียน นักศึกษาที่ต้องการที่พักที่อยู่ใกล้แหล่งงาน หรือสถานศึกษา เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ผู้พักออาศัยมักมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด หรือไม่ก็อยู่ในกรุงเทพแต่ประสบปัญหาในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีแฟลตสวัสดิการที่เจ้าของกิจการหรือหน่วยงานฯสร้างเพื่อให้ลูกจ้างหรือพนักงานเช่าในราคาถูก เช่น แฟลตทหารอากาศ แฟลตตำรวจ แฟลตของบริษัทห้องเย็นบางบริษัท เป็นต้น แต่ผู้อยู่อาศัยในแฟลตทั้งสองประเภท ส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีรายได้ไม่มากนัก และมักเดินทางประจำวันในระยะใกล้ และมักไม่มีพาหนะที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

ที่พักออาศัยประเภทแฟลต มักตั้งอยู่ใกล้แหล่งงานหรือสถานศึกษาขนาดใหญ่ เช่น แฟลตด้านตะวันตกของถนนเจริญกรุง ตั้งอยู่ใกล้โรงงานห้องเย็น ด้านตะวันออกของถนนเจริญกรุงมีหอพักตั้งอยู่ติดกับวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนครใต้ ส่วนแฟลตในบริเวณศูนย์การค้าวรรัตน์ และแฟลตขนาดเล็กในบริเวณตลาดสวนพลู ผู้พักออาศัยคือคนงานที่ทำงานในโรงงานใกล้เคียง นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคกรุงเทพฯ วิทยาลัยปทุมวิบูลย์ วิทยาลัยอาชีวศึกษาเอี่ยมละออ และผู้ทำงานเกี่ยวข้องกับบริการย่านสีลม – สาทร

สำหรับที่พักออาศัยประเภทห้องเช่า มักเป็นห้องแบ่งเช่าในชุมชนแออัดหรือตึกแถว โดยย่านสำคัญได้แก่ บริเวณซอยย่อยของถนนทวารวดี แนวโน้มของที่พักออาศัยผู้มีรายได้น้อยในพื้นที่จะไม่เพิ่มขึ้น แต่อาจลดน้อยลงและเปลี่ยนรูปแบบจากชุมชนแออัดเป็นห้องแบ่งเช่าประเภทแฟลต

- **อพาร์ทเมนท์** แบ่งเป็น อพาร์ทเมนท์สำหรับผู้มีรายได้ระดับกลาง มีสิ่งอำนวยความสะดวกน้อย ไม่มีที่จอดรถ เป็นที่พักออาศัยของผู้ที่มีรายได้ปานกลางที่ต้องการพักออาศัยใกล้แหล่งงาน ผู้พักออาศัยมักเดินทางด้วยจักรยานยนต์และใช้บริการขนส่งสาธารณะ ปัจจุบันมีการสร้างอพาร์ทเมนท์สำหรับผู้มีรายได้ระดับกลางมากขึ้นบนพื้นที่ที่เป็นที่ว่างขนาดเล็กหรือบ้านเดี่ยวเดิม บริเวณที่สำคัญได้แก่บริเวณเซนต์หลุยส์ 1-2 และบริเวณหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ ที่เริ่มเปลี่ยนจากบ้านเดี่ยวเป็นอพาร์ทเมนท์ขนาดเล็ก สำหรับอพาร์ทเมนท์ของผู้มีรายได้ระดับสูง มักเป็นอาคารขนาดกลางและใหญ่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่าอพาร์ทเมนท์ระดับกลาง โดยเฉพาะที่จอดรถ ราคาจะสูงกว่าอพาร์ทเมนท์ระดับกลาง ผู้พักออาศัยต้องมีรายได้สูงพอ และมักเป็นผู้ที่ทำงานในย่านธุรกิจสีลม-สาทร-สุรวงศ์ หรือใจกลางเมืองย่านอื่น ๆ เพื่อการเดินทางประจำวันที่สะดวกรวดเร็ว มีทั้งคนต่างชาติและคนไทย โดยบริเวณที่สำคัญได้แก่

- ก. บริเวณซอยเทียนเชียงและซอยพระพิณิจ มักเป็นอพาร์ทเมนท์หรูราคาแพง มีทั้งเก่าและใหม่ที่เพิ่งก่อสร้างเสร็จ อพาร์ทเมนท์เหล่านี้แต่เดิมเป็นบ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่กว้างและการเข้าถึงดี
- ข. บริเวณถนนสวนพลู มีแมนชั่นขนาดใหญ่ที่เพิ่งก่อสร้างเสร็จ บนที่ที่เดิมเคยเป็นอาคารพาณิชย์ นอกนั้นเป็นอพาร์ทเมนท์เก่าที่มีมานานแล้ว



- ค. บริเวณจุดตัดของซอยอรรถการประสิทธิ์และซอยงามดูพลี เป็นอพาร์ทเมนท์หรูที่ชาวต่างชาติพักอาศัยมานานแล้ว ถือเป็นย่านพักอาศัยของชาวต่างชาติในเขตสาทร
- ง. บริเวณซอยย่อยของถนนนางลิ้นจี่ ได้แก่ ซอยประพันธ์ศักดิ์ พัฒนสิน มีอพาร์ทเมนท์ตั้งเกาะกลุ่มกันอยู่

- **อาคารชุดพักอาศัย** เป็นรูปแบบที่พักอาศัยที่เพิ่งเป็นที่นิยมมาไม่นานนัก เนื่องจากข้อจำกัดของราคาที่ดิน สำหรับเขตสาทร ในบริเวณพื้นที่ภายในถัดมาจากถนนสาทรนั้น มีอาคารชุดเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งที่สร้างเสร็จไปแล้ว ที่กำลังก่อสร้าง และที่ขออนุญาตก่อสร้างแต่ยังมิได้ก่อสร้างเป็นจำนวนมาก มักเป็นโครงการขนาดกลางและโครงการขนาดใหญ่ (ที่มากกว่า 1,000 ยูนิตขึ้นไป) ซึ่งเป็นอาคารชุดราคาแพงเพราะตั้งอยู่ใจกลางเมือง และแน่นอนที่ผู้พักอาศัยจะเป็นผู้มีรายได้ค่อนข้างสูงแทบทุกครอบครัว ในแง่ของการกระจายตัวพบว่า อาคารชุดโดยส่วนใหญ่มักตั้งอยู่ในบริเวณที่เข้า-ออกถนนสาทรใต้ได้สะดวก ยิ่งเมื่อมีการตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์แล้วเสร็จ ทำให้การออกไปยังถนนสาทรใต้ สีสลม สุรวงศ์ จากทางใต้ของพื้นที่ทำได้สะดวกยิ่งขึ้น เช่น ถนนสวนพลู ถนนพระราม 4 ถนนเย็นอากาศ ส่วนถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ก็เป็นบริเวณที่มีโครงการอาคารชุดขนาดใหญ่ก่อสร้างอยู่ และบริเวณถนนจันทน์ใกล้แยกนราธิวาสราชนครินทร์

#### 4.1.2.6 ประชากร

ในปี พ.ศ. 2545 เขตสาทรมีจำนวนประชากร 107,136 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.85 ของจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครทั้งหมด ความหนาแน่นประชากรคิดเป็น 11,488 คน/ตร.กม. เมื่อเปรียบเทียบกับความหนาแน่นของประชากรทั้งกรุงเทพมหานครที่มีความหนาแน่น 3,686 คน/ตร.กม. พบว่าเขตสาทรมีความหนาแน่นประชากรมากกว่าค่าเฉลี่ยของความหนาแน่นของประชากรทั้งกรุงเทพมหานครถึง 3 เท่า

การเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 - 2545 พบว่าเขตสาทรมีการเปลี่ยนแปลงประชากรในอัตราที่นำลดลงอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2536 ประชากรทั้งหมดในเขตสาทรมีจำนวน 127,377 คน และในปี พ.ศ. 2545 คงเหลือ 107,136 คน ลดลง 20,241 คน คิดเป็นการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 15.89 เมื่อพิจารณาแนวขวางพบว่าประชากรส่วนใหญ่อยู่บริเวณแขวงทุ่งวัดดอนมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2545 มีจำนวน 50,104 คน มีความหนาแน่น 15,682 คน/ตร.กม. รองลงมาคือ แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ มีจำนวน 32,073 และ 24,959 คน ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.77 29.94 และ 23.30 ของจำนวนประชากรทั้งหมดในเขตสาทร ตามลำดับ



ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตสาทร พ.ศ. 2536 - 2545

ปีพ.ศ.	จำนวนประชากร			
	แขวงทุ่งวัดดอน	แขวงยานนาวา	แขวงทุ่งมหาเมฆ	รวมเขตสาทร
2536	58,863	39,899	28,615	127,377
2537	57,833	38,727	28,259	124,819
2538	55,443	37,049	27,421	119,913
2539	54,195	35,269	26,603	116,067
2540	53,035	34,253	26,324	113,612
2541	52,321	33,723	26,183	112,227
2542	51,626	33,057	25,808	110,491
2543	50,872	32,699	25,443	109,014
2544	50,388	32,447	25,313	108,148
2545	50,104	32,073	24,959	107,136

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ตาราง 4.13 แสดงความหนาแน่นประชากรรายแขวงของเขตสาทร พ.ศ. 2536 - 2545

ปีพ.ศ.	ความหนาแน่นประชากร (คน/ตร.กม.)			
	แขวงทุ่งวัดดอน	แขวงยานนาวา	แขวงทุ่งมหาเมฆ	รวมเขตสาทร
2536	18,424	19,091	7,082	13,659
2537	18,101	18,530	6,993	13,384
2538	17,353	17,727	6,786	12,858
2539	16,962	16,875	6,583	12,446
2540	16,599	16,389	6,514	12,182
2541	16,376	16,135	6,479	12,034
2542	16,158	15,817	6,387	11,848
2543	15,923	15,646	6,297	11,690
2544	15,771	15,525	6,265	11,597
2545	15,682	15,346	6,176	11,488

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.14 การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตสาทร ปี พ.ศ. 2536 - 2545

พื้นที่	จำนวนประชากร (คน)		การเปลี่ยนแปลง	
	พ.ศ. 2536	พ.ศ. 2545	จำนวน (คน)	ร้อยละ
แขวงทุ่งวัดดอน	58,863	50,388	-8,475	-14.40
แขวงยานนาวา	39,899	32,073	-7,826	-19.61
แขวงทุ่งมหาเมฆ	28,615	24,959	-3,656	-12.78
เขตสาทร	127,377	107,136	-20,241	-15.89

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



จากตารางที่ 4.14 แสดงให้เห็นว่าแขวงทุ่งวัดดอนมีสัดส่วนประชากรเกือบครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมดในเขตสาทร ส่วนการเปลี่ยนแปลงประชากรรายแขวงพบว่าลดลงตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2536-2545 อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะแขวงยานนาวามีการเปลี่ยนแปลงลดลงมากที่สุดร้อยละ 19.61 รองลงมาคือแขวงทุ่งวัดดอน และแขวงทุ่งมหาเมฆเปลี่ยนแปลงร้อยละ 14.40 และ 12.78 ตามลำดับ สำหรับความหนาแน่นของประชากรมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของประชากร พบว่าแขวงยานนาวามีการเปลี่ยนแปลงลดลงในสัดส่วนที่สูงร้อยละ 19.61 ทำให้ความหนาแน่นของประชากรแขวงยานนาวามีการเปลี่ยนแปลง โดยปี พ.ศ. 2536 มีความหนาแน่น 19,091 คน/ตร.กม. ซึ่งถือได้ว่าเป็นความหนาแน่นมากที่สุดในเขตสาทร แต่ปี พ.ศ. 2545 แขวงทุ่งวัดดอนกลับมีความหนาแน่นมากที่สุด คิดเป็น 15,682 คน/ตร.กม. มีผลมาจากบริเวณแขวงทุ่งวัดดอนซึ่งติดกับเขตบางคอแหลมที่มีโรงงานและสถานประกอบการเป็นจำนวนมาก จึงทำให้แขวงทุ่งวัดดอนเป็นที่พักแรงงานในเขตบางคอแหลมและของเขตสาทรเองด้วย

จากการศึกษาข้างต้นพบว่าเขตสาทรมีความหนาแน่นของประชากรสูงมากโดยมากกว่า 3 เท่าของค่าเฉลี่ยความหนาแน่นของกรุงเทพมหานคร และยังพบว่าประชากรภายในเขตสาทรในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาที่มีการเปลี่ยนแปลงลดลง โดยเฉพาะแขวงยานนาวาที่ประชากรลดลงในสัดส่วนที่สูงคิดเป็นร้อยละ 19.61 ทั้งนี้เพราะแขวงยานนาวาเป็นพื้นที่ที่ติดกับบริเวณย่านสีลมที่ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้าและการบริการ (CBD) ของกรุงเทพมหานคร มีผลทำให้การเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่การรองรับการพัฒนาด้านการค้าและการบริการแทนที่พื้นที่พักอาศัยจึงทำให้จำนวนประชากรเปลี่ยนแปลงลดลง โดยรวมแล้วเมื่อพิจารณารายแขวงพบว่าประชากรมีอัตราส่วนที่ลดลง ซึ่งมีผลมาจากการพัฒนาพื้นที่เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับราคาที่ดินที่สูงขึ้นทำให้ประชากรส่วนใหญ่ย้ายออกไปพักอาศัยบริเวณชานเมืองที่มีการคมนาคมขนส่งสะดวกและมีราคาที่ดินที่ถูกกว่าและบรรยากาศดี

เนื่องจากข้อมูลประชากรจากทะเบียนราษฎร เป็นข้อมูลประชากรที่มีทะเบียนบ้านอยู่ในเขตนั้น ๆ ดังนั้นจึงไม่รวมประชากรแฝงที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่แต่ไม่ได้ย้ายทะเบียนบ้านเข้ามาด้วย เช่น นักเรียน นักศึกษา พนักงาน ลูกจ้าง เป็นต้น จากการศึกษาด้านประชากรของกรุงเทพมหานคร ในโครงการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547) ได้ทำการคาดประมาณจำนวนประชากรที่มีอยู่จริง นั่นคือประชากรที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านและการคาดประมาณประชากรแฝงในเขตสาทร พ.ศ. 2543 จำนวน 176,292 คน (ดูตารางในภาคผนวก ก) ซึ่งมากกว่าประชากรในทะเบียนราษฎร พ.ศ. 2543 ประมาณ 70,000 คน

และจากการศึกษาการคาดการณ์จำนวนประชากรของเขตสาทรทุกช่วง 5 ปีระหว่าง พ.ศ. 2543 – 2565 ในโครงการเดียวกันนั้น (ดูตารางในภาคผนวก ข) พบว่าในเขตสาทรจะมีประชากรที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นั่นคือ พ.ศ. 2545 2550 2553 2555 2560 2563 2565 มีจำนวนประชากรคาดการณ์ 120,655 113,983 109,981 107,928 102,796 99,715 97,664 คน ตามลำดับ ซึ่งจากการศึกษาเขตสาทรเป็นเขตที่อยู่ในกลุ่มพื้นที่เขตชั้นในที่มีการคาดการณ์แนวโน้มของประชากรที่ลดลง เนื่องจากความอึดตัวของพื้นที่เขตชั้นในและพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ



#### 4.1.3 เขตยานนาวา (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3)

##### 4.1.3.1 ขอบเขตพื้นที่

เขตยานนาวา มีขนาดพื้นที่ 16.662 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 2 แขวง ได้แก่ แขวงช่องนนทรี มีขนาดพื้นที่ 9.984 ตารางกิโลเมตร และแขวงบางโพงพาง มีขนาดพื้นที่ 6.678 ตารางกิโลเมตร โดยมีอาณาเขตดังนี้ (แผนที่ 4.7)

ทิศเหนือ	จรดแขวงยานนาวา และแขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
ทิศใต้	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา
ทิศตะวันออก	จรดเขตคลองเตย และแม่น้ำเจ้าพระยา
ทิศตะวันตก	จรดเขตบางคอแหลม

โดยพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 มีขอบเขตพื้นที่ดังนี้

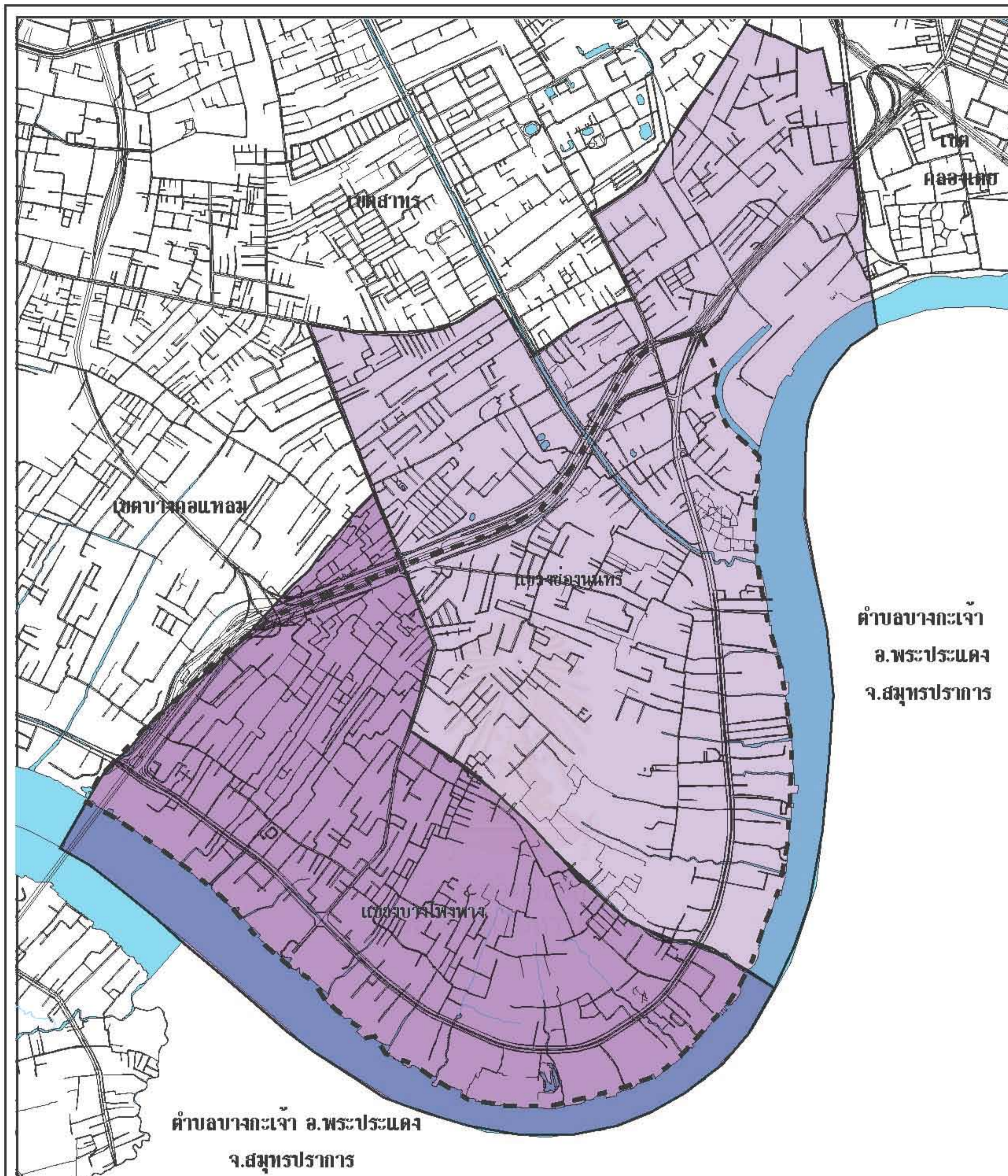
พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 มีขอบเขตพื้นที่โครงการครอบคลุมจากใต้แนวทางด่วนเฉลิมมหานครจนบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ประมาณ 7.7 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,819 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	จรดแนวทางด่วนเฉลิมมหานครและเขตสาทร
ทิศใต้	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา เฉียงลงไปด้านตะวันตกเป็นเขตราชบุรีบูรณะ และเฉียงลงไปทางด้านตะวันออกเป็นตำบลบางกะเจ้า จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันตก	จรดแม่น้ำเจ้าพระยาและฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเป็นเขตราชบุรีบูรณะ
ทิศตะวันออก	จรดแม่น้ำเจ้าพระยาและฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเป็นตำบลบางกะเจ้า จังหวัดสมุทรปราการ ตอนเหนือสุดของด้านทิศตะวันออก จรดคลองขุดและจุดบรรจบของถนนพระราม 3 และแนวทางด่วนเฉลิมมหานคร

##### 4.1.3.2 การใช้ที่ดิน

จากตารางที่ 4.15 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตยานนาวา พ.ศ. 2543 ซึ่งในเขตยานนาวามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัยมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 31.52 ของพื้นที่เขต รองลงมาคือการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม คลังสินค้า และอุตสาหกรรม คิดเป็นร้อยละ 9.03 7.74 และ 6.20 ของพื้นที่เขตตามลำดับ นอกจากนี้เขตยานนาวายังมีที่โล่งว่างในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 12.44 อีกด้วย พื้นที่เขตยานนาวาส่วนใหญ่มีการพัฒนาการใช้ที่ดินในพื้นที่บริเวณถนนพระราม 3 ซึ่งมีการพัฒนาโดยมีการสร้างอาคารสูงบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยการพัฒนาจะกระจุกตัวเป็นกลุ่มก้อน รวมถึงบริเวณใกล้โรงเรียนทวีวัฒนาบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์





แผนที่ 4.7 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาเขตยานนาวา

สัญลักษณ์



แขวงช่องนนทรี



แขวงบางโพธิ์พอแก้ว



พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

ที่มา :

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน



ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ตารางที่ 4.15 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตยานนาวา พ.ศ. 2543

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่	
	ไร่	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	3,283	31.52
พาณิชยกรรม	940	9.03
อุตสาหกรรม	646	6.20
คลังสินค้า	806	7.74
เกษตรกรรม	378	3.63
สถาบันราชการ	84	0.81
สถาบันการศึกษา	140	1.35
สถาบันศาสนา	161	1.55
นันทนาการ	81	0.77
ที่ว่าง	1,295	12.44
ถนน	1,168	11.21
แหล่งน้ำ	1,433	13.76
อื่นๆ	0	0.00
รวม	10,414	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตยานนาวา พ.ศ.2544 จากภาพถ่ายทางอากาศและการสำรวจเพิ่มเติม เป็นการลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed Use) ดังนั้น จึงมีการใช้ที่ดินทั้งเพื่อการอยู่อาศัย การพาณิชยกรรม สถาบันราชการ การศึกษา โรงเรียนอุตสาหกรรมและคลังสินค้าต่าง ๆ อยู่รวมกัน ลักษณะการพัฒนาพื้นที่มีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์และสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ตามริมถนนในลักษณะการขยายตัวเป็นแถบ (Ribbon Development) หรือเป็นแนวขนานตามความยาวของถนน โดยพื้นที่ด้านในมิได้รับการพัฒนาควบคู่ไปด้วย จึงเกิดเป็นพื้นที่ว่างเปล่าและพื้นที่ตบอด โดยประเภทการใช้ที่ดินในเขตยานนาวามีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 4.8)

1. **การใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรม** พบว่า การใช้กิจกรรมในลักษณะของอาคารพาณิชย์ยังคงกระจายตัวตามแนวริมถนนสาธุประดิษฐ์และริมถนนนนทบุรีด้านติดทางด่วนเฉลิมมหานคร การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมในรูปแบบของอาคารสูงและอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ มีการเกาะกลุ่มตามแนวถนนพระราม 3 เช่น อาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงศรีอยุธยา อาคารเอสวีซีดี และการเกาะกลุ่มตามแนวถนนรัชดาภิเษก เช่น อาคารปัญญาธานี อาคารโมเดิร์นไฮมทาวเวอร์ นอกจากนี้บนถนนนราธิวาสราชนครินทร์มีพื้นที่ที่เป็นอาคารพาณิชยกรรมขนาดใหญ่แห่งใหม่ที่สำคัญ คือ ห้างเทสโกโลดส์

2. **การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย** ในเขตยานนาวามีการกระจายตัวอยู่ในบริเวณตอนกลางของพื้นที่เขตมากขึ้น เนื่องจากยังมีพื้นที่ว่างรวมถึงพื้นที่สวนอีกมาก เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ว่างอื่น ๆ ภายในเขต การโยกย้ายเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ มีทั้งรูปแบบของการพักอาศัยที่ถูกต้อง ส่วนใหญ่มาในลักษณะของการเช่าอาคาร บ้านแถวเพื่ออยู่อาศัย และการบุกรุกเข้าอยู่อาศัยในพื้นที่ว่างเปล่าดังกล่าว



ทั้งนี้เนื่องจากมีแหล่งงานอยู่ในบริเวณโดยรอบซึ่งแรงงานต่าง ๆ สามารถเดินทางไปกลับจากที่พักอาศัยถึงบริเวณที่ทำงานได้สะดวก ทำให้แนวโน้มของการอยู่อาศัยมีสัดส่วนที่สูงมากขึ้น ซึ่งตรงกันข้ามกับสัดส่วนของว่างที่เริ่มลดลง นอกจากนี้ยังมีที่พักอาศัยประเภทอาคารชุด ซึ่งเป็นอาคารขนาดใหญ่บนถนนพระราม 3 เช่น อาคารเอสวี ริเวอร์ไซด์ อาคารรอยัลริเวอร์เพลส และอาคารพีเอ็มทาวเวอร์

**3. การใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้า** ยังคงมีการกระจายตัวตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนพระราม 3 เนื่องจากบางส่วนยังเป็นกิจกรรมที่อยู่อาศัย ศักยภาพของพื้นที่จากการคมนาคมทางน้ำที่สะดวกในการขนถ่ายสินค้าจากแหล่งผลิตสู่ตลาด แต่ในปัจจุบัน รูปแบบการขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงโดยใช้การคมนาคมขนส่งทางบกเป็นหลัก บทบาทของคลังสินค้าบริเวณริมแม่น้ำจึงเริ่มลดลง ในการสำรวจพื้นที่ล่าสุดจึงพบอาคารคลังสินค้าที่อยู่ริมแม่น้ำไม่ได้ใช้งานและยกเลิกการใช้ประโยชน์แล้วเป็นจำนวนมาก

**4. การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม** มีการกระจายอยู่บริเวณพื้นที่ด้านในของพื้นที่เขตยานนาวาบริเวณถนนสาธุประดิษฐ์ บริเวณซอยโรงกระจกและซอยสาธุชน ถนนพระราม 3 และซอยนาคนาคสุวรรณ ถนนนนทรี แหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญคือ ย่านซอยนาคนาคสุวรรณ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมประเภทโลหะพลาสติก และอะไหล่รถยนต์ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ เช่น สถาบันราชการ ศาสนสถานและสถาบันการศึกษา มีการกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่เขตยานนาวา

#### 4.1.3.3 การพัฒนาอาคาร

##### ความสูงอาคาร

ความสูงของอาคารในเขตยานนาวาแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ อาคารที่สูงไม่เกิน 4 ชั้น อาคารสูงระหว่าง 4-8 ชั้น และอาคารสูง 9 ชั้นขึ้นไป ในเขตยานนาวามีอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่มีความสูง 9-42 ชั้น รวมทั้งสิ้น 15 อาคาร เป็นอาคารที่เปิดใช้งานแล้ว 12 อาคารและที่หยุดการก่อสร้าง 3 อาคาร รายละเอียดของอาคารสูง ดังแสดงในตารางที่ 4.16

สภาพอาคารและความสูงของอาคาร เป็นปัจจัยหนึ่งในการพิจารณาว่าพื้นที่บริเวณใดมีโอกาสในการเปลี่ยนแปลงสูงหรือต่ำเพียงใด เช่น พื้นที่ที่มีอาคารทวดโถม และเป็นอาคารที่มีความสูงไม่มากจัดเป็นพื้นที่ที่มีโอกาสในการเปลี่ยนแปลงสูง สามารถนำพื้นที่ไปพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงได้ง่าย หรือมีความเป็นไปได้สำหรับโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อโอกาสในการเปลี่ยนแปลงแก่ ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ความสำคัญของพื้นที่ต่อชุมชน เป็นต้น พื้นที่ที่มีโอกาสในการเปลี่ยนแปลงต่ำเนื่องจากปัจจัยเหล่านี้ ได้แก่ พื้นที่ศาสนสถาน พื้นที่โบราณสถานที่ยื่นทะเบียมนอรักรักษ์ หรือเห็นสมควรสงวนรักษาไว้ และสถานศึกษา โอกาสที่จะนำพื้นที่เหล่านี้ไปพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์อย่างอื่นจึงมีน้อยมาก





แผนที่ 4.8 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตยานนาวา พ.ศ. 2544

สัญลักษณ์

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร



ตารางที่ 4.16 แสดงรายละเอียดอาคารสูง 9 ชั้นขึ้นไปในพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 (เขตยานนาวา)

ชื่ออาคาร	ที่ตั้ง	ประเภทการใช้	จำนวนชั้น
1. อาคารแอลพีเอ็นทาวเวอร์	ถนนรัชดาภิเษก	อาคารสำนักงาน	18
2. อาคารซีดีจีเฮาส์	ถนนรัชดาภิเษก	อาคารสำนักงาน	19
3. อาคารโมเดิร์น โฮม ทาวเวอร์	ถนนนนทรี	อาคารสำนักงาน - พักอาศัย	34
4. อาคารปัญญาธานี ทาวเวอร์	ถนนรัชดาภิเษก	อาคารสำนักงาน	22
5. อาคารพีเอสทีคอนโด	ถนนนนทรี	อาคารสำนักงาน-พักอาศัย	23 และ 25 (3หลัง)
6. อาคารลิเพลส	ถนนรัชดาภิเษก	พักอาศัย-จอดรถยนต์	10
7. อาคารบริษัทมหาชนซีอปปี้ จำกัด	ถนนนนทรี	ที่พักอาศัย	10
8. อาคารธนาคารกรุงเทพจำกัด (มหาชน)	ถนนพระราม 3	อาคารสำนักงาน	11
9. อาคารศุภาลักษณ์แกรนด์ทาวเวอร์	ถนนพระราม 3	(หยุดการก่อสร้าง)	-
10. อาคารเอสวีการ์เด้น	ถนนพระราม 3	(หยุดการก่อสร้าง)	-
11. อาคารธนาคารกรุงศรีอยุธยา	ถนนพระราม 3	อาคารสำนักงาน	36
12. อาคารเอส วี ปาร์ค	ถนนพระราม 3	(หยุดการก่อสร้าง)	-
13. อาคารพีเอ็มวีเวอร์ไซด์	ถนนพระราม 3	พักอาศัย-จอดรถยนต์	32
14. อาคารโรยัล ริเวอร์เพลส	ถนนพระราม 3	สำนักงาน-พักอาศัย-จอดรถ	42
15. อาคารเอส วี ริเวอร์ไซด์	ถนนพระราม 3	สำนักงาน-พักอาศัย-จอดรถ	40

ที่มา : สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

### การขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร

จากตารางที่ 4.17 แสดงสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร ในช่วงปี พ.ศ.2541-2544 แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาอาคารในเขตยานนาวา พบว่า อาคารประเภทที่พักอาศัยมีการขออนุญาตปลูกสร้างสูงสุดเป็นจำนวน 7 ราย คิดเป็นพื้นที่ 29,573 ตารางเมตร รองลงมาคือ คือการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสถาบันการศึกษา 4 ราย คิดเป็นพื้นที่ 11,756 ตารางเมตร และการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ 3 ราย คิดเป็นพื้นที่ 19,312 ตารางเมตร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4.17 แสดงการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตยานนาวา พ.ศ. 2541 - 2544

ประเภทอาคาร	เขตยานนาวา									
	พ.ศ. 2541		พ.ศ. 2542		พ.ศ. 2543		พ.ศ. 2544		รวม	
	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)	หน่วย	พื้นที่ (ตรม.)
พักอาศัย	0	0	2	5,329	0	0	5	24,244	7	29,573
พาณิชย์	1	6,419	0	0	1	470	1	12,423	3	19,312
พาณิชย์-พักอาศัย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อุตสาหกรรม	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0
คลังสินค้า	1	1,906	0	0	0	0	0	0	1	01,906
สถาบันการศึกษา	3	10,735	0	0	1	1,021	0	0	4	11,756
ศาสนสถาน	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0
สถาบัน/องค์กร อิสระ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
โรงพยาบาล/สถาน พยาบาล	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
อาคารที่จอดรถ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อื่น ๆ	1	280	1	1,028	0	0	0	0	2	1,308
ไม่ระบุ	2	310	-	-	0	0	0	0	2	310
รวม	8	19,650	3	6,357	2	1,491	6	0	19	64,165

ที่มา : สถิติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 – 2545

#### 4.1.3.4 โครงข่ายคมนาคม

ในเขตยานนาวามีถนนหลายระดับที่ทำหน้าที่แตกต่างกัน ตั้งแต่ระดับซอยเล็ก ๆ ไปจนถึงระดับทางด่วน ดังนั้นการจัดลำดับความสำคัญของถนนในเขตยานนาวาสามารถจัดลำดับและมีรายละเอียดดังนี้

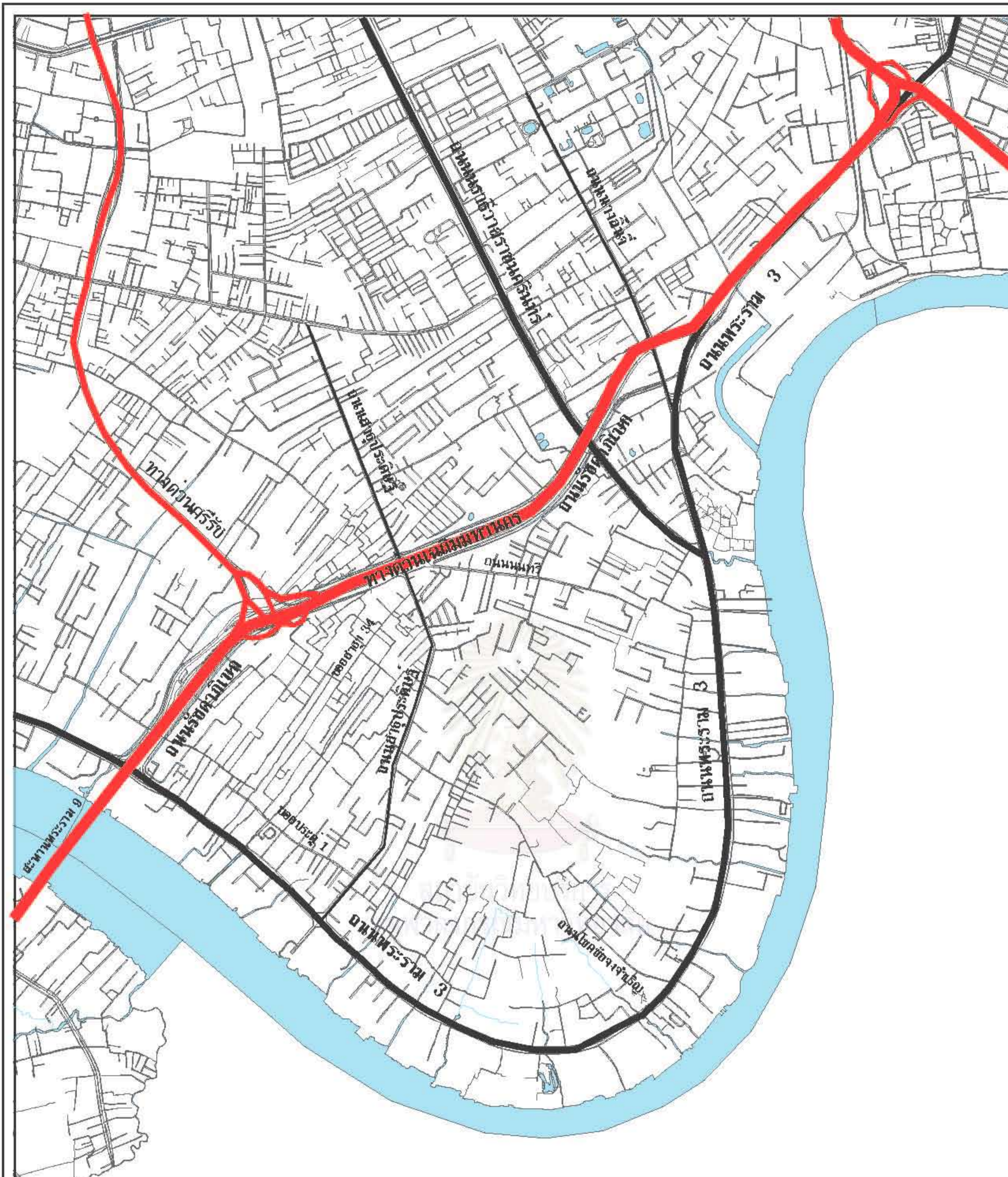
**ทางด่วน** เป็นถนนเชื่อมระหว่างพื้นที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในระดับสูง ได้แก่ (แผนที่ 4.9)

- ทางด่วนเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างดาวคะนอง – บางโคล่ – บางนา – พระราม 4 – ดินแดง
- ทางด่วนศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่าง บางโคล่ – หัวลำโพง – สามเสน – บางซื่อ – งามวงศ์วาน – แจ้งวัฒนะ

**ถนนสายหลัก** เป็นถนนเชื่อมการเดินทางเข้า – ออกพื้นที่ศึกษา ได้แก่



- ถนนพระราม 3 มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่าง ฝั่งธนบุรี (ตรงสะพานกรุงเทพ) – คลองเตย
- ถนนรัชดาภิเษก มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่าง ฝั่งธนบุรี (ตรงสะพานพระราม 9) – คลองเตย





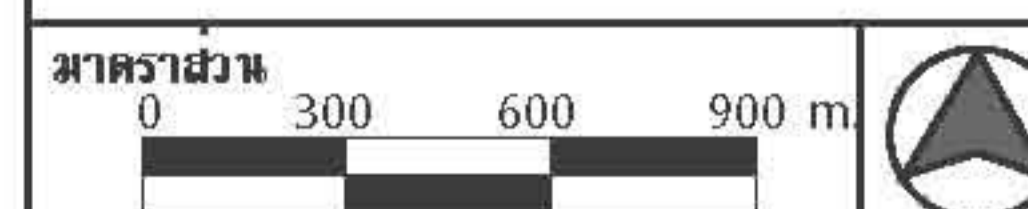
แผนที่ 4.9 แสดงโครงข่ายถนนเขตยานนาวา

สัญลักษณ์

-  ถนนสายหลัก
-  ถนนสายรอง
-  ตรอก ซอย
-  ทางด่วน

ที่มา :

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ถนนราธิวาสราชนครินทร์



ถนนนางลิ้นจี่



ถนนพระราม 3



ถนนช่องนนทรี



ถนนพระราม 3



สะพานพระราม 9



ถนนพระราม 3



ถนนสารพัดิชสู



ถนนพระราม 3

รูปที่ 4.5 แสดงโครงข่ายถนนของเขตยานนาวา



- ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่าง ถนนพระราม 3 – ถนนสาทร – ถนนสีลม – ถนนสุรวงศ์

**ถนนสายรอง** เป็นถนนเชื่อมระหว่างถนนสายหลัก และกระจายปริมาณการจราจรสู่ชุมชนในพื้นที่ ได้แก่

- ถนนสาธุประดิษฐ์ เชื่อมถนนพระราม 3 – ถนนรัชดาภิเษก
- ถนนนางลิ้นจี่เชื่อมถนนพระราม 3 - ถนนรัชดาภิเษก – ถนนเย็นอากาศ – ซอยสวนพลู

**ถนนซอย และตรอก** เป็นถนนเชื่อมระหว่างถนนสายหลัก / สายรอง และกระจายปริมาณการจราจรสู่ชุมชนในพื้นที่ย่อย ซึ่งถนนประเภทนี้ที่สำคัญ ได้แก่

- ถนนนนทรี เชื่อม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ – ถนนพระราม 3 – ถนนรัชดาภิเษก
- ถนนโชคชัยจ่งจำเจริญ เชื่อมถนนสาธุประดิษฐ์ – ถนนพระราม 3
- ซอยสาธุประดิษฐ์ 34 เชื่อมระหว่างถนนสาธุประดิษฐ์ – ซอยประตู 1
- ซอยประตู 1 เชื่อมถนนสาธุประดิษฐ์ – ซอยพัฒนาการ – ถนนรัชดาภิเษก
- ซอยปรียานนท์ เชื่อมถนนพระราม 3 – ซอยปรีชา – ถนนสาธุประดิษฐ์

#### 4.1.3.5 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

1. **การค้าส่งและค้าปลีก** ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส ศูนย์การค้าตลาดรุ่งเจริญ ตลาดบางโพพวงพาน ร้านค้าประเภทอาคารพาณิชย์ ซึ่งเกาะกลุ่มอยู่ตามแนวถนนสาธุประดิษฐ์และถนนนนทรี แหล่งซื้อขายสินค้าที่สำคัญ คือ นิวเซียงกงพระราม 3 ซึ่งเป็นแหล่งซื้อขายอะไหล่รถยนต์และเครื่องยนต์มือสอง

2. **ธุรกิจอาคารสำนักงานและการธนาคาร** อาคารของธนาคารมีกระจายตัวตามแนวถนนสายหลัก คือ ถนนพระราม 3 และถนนสาธุประดิษฐ์ ได้แก่ สำนักงานสาขาของธนาคารต่าง ๆ อาคารสำนักงานใหญ่ของธนาคารกรุงศรีอยุธยา และศูนย์ฝึกอบรมธนาคารกรุงเทพ จำกัด

3. **การบริการ** ได้แก่ สถานบันเทิง ร้านอาหาร มีกระจายตัวอยู่ตามแนวถนนพระราม 3 และถนนสาธุประดิษฐ์

4. **อุตสาหกรรม** สถานประกอบการที่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมมีตั้งแต่ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีลูกจ้างมากกว่า 1,000 คน ไปจนถึงโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กที่มีลูกจ้าง 1-4 คน อุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนเป็นอุตสาหกรรมโลหะพลาสติก อุปกรณ์และอะไหล่รถยนต์ แหล่งอุตสาหกรรมที่รวมตัวเป็นย่านชัดเจน ได้แก่ ย่านซอยนาคสุวรรณ ถนนนนทรี และบริเวณริมถนนพระราม 3 มีพื้นที่คลังน้ำมันและแก๊ส คือ คลังน้ำมันคาลเท็กซ์ คลังน้ำมันบริษัทสุโขทัยปิโตรเลียมจำกัด และบริษัทอุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด



5. **ธุรกิจให้เช่าที่พักอาศัย** บริเวณรอบโรงงานอุตสาหกรรมมีที่พักอาศัยประเภทห้องเช่า ราคาถูกจำนวนมาก เพื่อรองรับคนงานที่ทำงานในโรงงานใกล้เคียง ส่วนที่ที่พักอาศัยประเภทอาคารชุดพักอาศัย และอาคารขนาดใหญ่มีอยู่บริเวณถนนสายหลักและริมแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น อาคาร เอสวี ริเวอร์ไซด์ อาคาร รอยัลริเวอร์เพลส และอาคารพีเอ็มทาวเวอร์ ตั้งอยู่ริมถนนพระราม 3 อาคารพีเอสทีดอนโด ซึ่งเป็นอาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่ตั้งอยู่ริมถนนนนทบุรี

#### 4.1.3.5 ประชากร

จากตารางที่ 4.5 ในปี 2545 เขตยานนาวามีจำนวนประชากร 92,649 คน ความหนาแน่นประชากรคิดเป็น 5,560 คน / ตารางกิโลเมตร การเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วง 10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2536 – 2545 พบว่าเขตยานนาวามีการเปลี่ยนแปลงประชากรในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2536 ประชากรทั้งหมดในเขตยานนาวามีจำนวน 100,405 คน และในปี 2545 คงเหลือ 92,649 คน ลดลงประมาณ 8,000 คน เมื่อพิจารณาแนวขวางพบว่าประชากรส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณแนวชองนนทบุรีมากกว่าแนวบางโพธิ์พวง โดยในปี 2545 มีประชากรอาศัยอยู่ที่แนวชองนนทบุรี 54,185 คน แนวบางโพธิ์พวง 38,464 คน

เนื่องจากข้อมูลประชากรจากทะเบียนราษฎร เป็นข้อมูลประชากรที่มีทะเบียนบ้านอยู่ในเขตนั้น ๆ ดังนั้นจึงไม่รวมประชากรแฝงที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่แต่ไม่ได้ย้ายทะเบียนบ้านเข้ามาด้วย เช่น นักเรียน นักศึกษา พนักงาน ลูกจ้าง เป็นต้น จากการศึกษาด้านประชากรของกรุงเทพมหานคร ในโครงการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547) ได้ทำการคาดประมาณจำนวนประชากรที่มีอยู่จริง นั่นคือประชากรที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านและคาดประมาณประชากรแฝงในเขตยานนาวา พ.ศ. 2543 จำนวน 148,520 คน (ดูตารางในภาคผนวก ก)

และจากการศึกษาการคาดการณ์จำนวนประชากรของเขตยานนาวาทุกช่วง 5 ปีระหว่าง พ.ศ. 2543 – 2565 ในโครงการเดียวกันนั้น (ดูตารางในภาคผนวก ข) พบว่าในเขตยานนาวาจะมีประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นั่นคือ พ.ศ. 2545 2550 2553 2555 2560 2563 2565 มีจำนวนประชากรคาดการณ์ 105,001 105,840 106,344 106,602 107,247 107,635 107,893 คน ตามลำดับ สาเหตุที่ประชากรคาดการณ์เพิ่มขึ้นก็คือ เขตยานนาวาเป็นพื้นที่ที่เป็นแหล่งงานที่สำคัญ เช่น ย่านของโรงงานอุตสาหกรรม และย่านพาณิชย์กรรม



ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนประชากรรายแขวงของเขตยานนาวา พ.ศ. 2536 - 2545

ปีพ.ศ.	จำนวนประชากร		
	แขวงช่องนนทรี	แขวงบางโพงพาง	รวมเขตยานนาวา
2536	58,110	42,295	100,405
2537	57,467	41,552	99,019
2538	56,129	40,266	96,395
2539	55,199	39,860	95,059
2540	54,858	39,365	94,223
2541	54,820	39,199	94,019
2542	54,629	39,145	93,774
2543	54,452	38,951	93,403
2544	54,356	38,676	93,032
2545	54,185	38,464	92,649

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.19 แสดงความหนาแน่นประชากรรายแขวงของเขตยานนาวา พ.ศ. 2536 - 2545

ปีพ.ศ.	ความหนาแน่นประชากร (คน/ตร.กม.)		
	แขวงช่องนนทรี	แขวงบางโพงพาง	รวมเขตยานนาวา
2536	5,820	6,333	6,026
2537	5,756	6,222	5,943
2538	5,622	6,030	5,785
2539	5,529	5,969	5,705
2540	5,495	5,895	5,655
2541	5,491	5,870	5,643
2542	5,472	5,862	5,628
2543	5,454	5,833	5,606
2544	5,444	5,792	5,583
2545	5,427	5,760	5,560

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

#### 4.1.3.6 นโยบายพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

##### ความเป็นมา

นับจาก พ.ศ. 2545 - 2549 ประเทศไทยได้อยู่ระหว่างช่วงการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ที่ได้กำหนดนโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานครไว้อย่างต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 คือ ให้มีเป้าหมายเป็นมหานครที่มีความสมบูรณ์และความพร้อมของการเป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจการเงินและการคลังระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางของการแลกเปลี่ยนข่าวสารธุรกิจด้วยเทคโนโลยีทันสมัย



ดังนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 จึงได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทยในด้านการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมว่า จะให้เป็น **ประตูเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้** โดยกำหนดแนวทางการบริหารจัดการเพื่อให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่เศรษฐกิจ และโครงข่ายบริการพื้นฐานในชุมชนเมืองตามบทบาทอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้จึงได้กำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นนครหลวงที่มีการพัฒนาให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ มีบทบาทเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ธุรกิจการเงิน การธนาคาร การค้า บริการ การพาณิชย์กรรมและการลงทุนจากนานาชาติ ที่สามารถเชื่อมโยงกันได้กับระบบเศรษฐกิจโลก ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงตามกระแสและสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนอยู่เสมอ

เพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดังกล่าว ได้มีการผานนโยบายเข้าแผนเป็นกรอบสำคัญประการหนึ่งของการกำหนดแนวทางการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 (แผนที่ 4.10) ซึ่งได้ประกาศเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 414 มีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 5 กรกฎาคม 2542 เป็นต้นมา จนถึง พ.ศ. 2547 โดยได้กำหนดเป็นวิสัยทัศน์และมาตรการในการนำไปปฏิบัติหลายประการ ดังเช่นแนวทางในการพัฒนาด้านกายภาพ ได้กำหนดให้มีการพัฒนาพื้นที่พิเศษ เพื่อเป็นการกระจายกิจกรรมที่สำคัญทางเศรษฐกิจออกจากพื้นที่เศรษฐกิจเก่าแก่ที่มีความแออัด คับคั่ง ในย่านการค้าบริเวณศูนย์กลางธุรกิจเดิมหลายแห่งที่ยากและสิ้นเปลืองในการปรับปรุงฟื้นฟูให้ทันสมัย ประกอบกับช่วงทศวรรษกว่าที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ที่ทำให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารมีการเติบโตในอัตราสูง รวมทั้งความเป็นเมืองหลวงที่มีทำเลที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม ทำให้กรุงเทพมหานคร เป็นมหานครที่ได้รับความนิยม มีปัจจัยดึงดูดให้เกิดการลงทุนของนักลงทุน จากชาวต่างประเทศในรูปแบบของธุรกิจขนาดใหญ่เข้ามาลงทุนเป็นอย่างมาก จนพื้นที่รองรับในย่านเศรษฐกิจดั้งเดิม เช่น บริเวณถนนสีลม สาทร สุขุมวิท ไม่สามารถจะรองรับได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์ที่ดินไปมาก มีสิ่งก่อสร้างเกิดขึ้นอย่างแออัดแต่ไม่เต็มประสิทธิภาพกับความเหมาะสมของศักยภาพพื้นที่ รวมทั้งพื้นที่ที่มีปัญหาด้านการจราจร และสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม เป็นอุปสรรคต่อแนวทางการพัฒนา จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมไว้รองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นใหม่ต่อไปในอนาคต ซึ่งจะเป็นฐานรองรับกิจกรรมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และแหล่งงานทางธุรกิจบริการ รวมทั้งการพัฒนาที่อยู่อาศัยของประชากรกลุ่มเป้าหมายของชุมชนเมืองอย่างเหมาะสมกับแบบแผนทางผังเมือง

พื้นที่บริเวณถนนพระราม 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเหมือน "ก้นถุงเงิน" โอบล้อมด้วยคู่งน้ำเจ้าพระยา มีถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนสายหลักใหญ่ที่โค้งขนานไปกับริมฝั่งน้ำของเขตนานนาวา และต่อเนื่อง เชื่อมโยงกับเขตสาทรและเขตบางคอแหลม เป็นพื้นที่เป้าหมายแห่งหนึ่งทางการพัฒนาให้เป็น พื้นที่พิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่ตามนโยบายของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งกรุงเทพมหานครได้พัฒนาด้านการส่งเสริมปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่มีมาตรฐานสูงหลายประการไว้แล้ว เช่น ถนนสายหลัก ระบบระบายน้ำ ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท รวมทั้งระบบขนส่งมวลชนที่กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการ และในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาภาคเอกชนได้มีการลงทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบของอาคารพาณิชย์ อาคารธุรกิจขนาดใหญ่ ธนาคาร อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยทางตั้งในรูปของคอนโดมิเนียม อาคารสูง รวมทั้งศูนย์การค้าขนาดใหญ่หลาย







โครงการ พื้นที่บริเวณนี้สามารถติดต่อเชื่อมโยงกับย่านธุรกิจดั้งเดิม เช่น บริเวณสีลม สาทร เจริญกรุง ได้โดยสะดวกจึงเป็นพื้นที่บริเวณที่มีศักยภาพสูง ที่จะดำเนินการพัฒนาให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในเรื่องการขยายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ จากย่านสีลม สาทร และคลองเตยได้เป็นอย่างดี

ด้วยเหตุนี้ กรุงเทพมหานครจึงอนุมัติให้สำนักผังเมืองดำเนินการจัดประกวดแบบแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่เขตยานนาวา และดำเนินการต่อเนื่องเพื่อจัดทำผังรายละเอียดที่จะสามารถนำไปสู่การพัฒนา ตามกรอบหลักของแผนผังแม่บทที่กำหนดให้เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่ รองรับกิจกรรมกระจายกิจกรรมซึ่งจะมีแหล่งงาน ย่านธุรกิจการค้า ที่พักอาศัย บริเวณที่พักผ่อนหย่อนใจ มีการจัดยานที่เป็นสถาบัน และมีพื้นที่แหล่งบันเทิงอย่างเหมาะสม เป็นการจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ในพื้นที่พระราม 3 ในเขตยานนาวา ซึ่งอนาคตจะเป็นพื้นที่เขตส่งเสริมการพัฒนาของกรุงเทพมหานครให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีและเป็นศูนย์กลางทางการเงิน การธนาคาร ศูนย์กลางการบริหาร การคมนาคมติดต่อสื่อสารและวิทยาการทันสมัยต่อไป

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาไทยเอ็นยีเนียร์จังก์ชัน แตนท์ส จำกัด ทำการศึกษาและสำรวจบริเวณพระราม 3 เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการเสนอรูปแบบและแนวทางในการพัฒนาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่ พระราม 3 ซึ่งจะกล่าวถึงต่อไป

### โครงการออกแบบและวางผังพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาไทยเอ็นยีเนียร์จังก์ชัน แตนท์ส จำกัด ทำการศึกษาและสำรวจบริเวณพระราม 3 เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการเสนอรูปแบบและแนวทางในการพัฒนาตามวัตถุประสงค์ 2 ประการคือ

1. การพัฒนาพื้นที่สีเขียว พื้นที่สวนสาธารณะ และพื้นที่นันทนาการ เพื่อส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ โดยการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างพร้อมประมาณราคาค่าก่อสร้าง เพื่อส่งเสริมให้เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษเขต เศรษฐกิจใหม่
2. การวางผังพื้นที่เฉพาะภายใต้แนวทางด่วนเฉลิมมหานครจนจบกับแม่น้ำเจ้าพระยา

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาและสำรวจโดยละเอียด เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ในเรื่อง



1. การพัฒนาพื้นที่สีเขียว พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่นันทนาการ และพื้นที่พัฒนาริมแม่น้ำเพื่อส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ โดยการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง พร้อมประมาณราคาค่าก่อสร้าง เพื่อส่งเสริมให้เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่
2. การวางผังพื้นที่เฉพาะภายใต้แนวทางด่วนเฉลิมมหานครจนบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยา

### **ขอบเขตพื้นที่โครงการ**

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ในพื้นที่เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร ภายใต้แนวทางด่วนเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) และขอบเขตด้านทิศใต้เป็นโค้งริมแม่น้ำเจ้าพระยา

### **วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3**

วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 มีทั้งหมด 5 ข้อ (วิสัยทัศน์และแนวความคิดในการวางผังกล่าวโดยรายละเอียดในภาคผนวก ข) ดังนี้

1. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ (New Economics Center)
2. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้เป็นเครื่องมือที่มีความสมบูรณ์ของกิจกรรมต่าง ๆ อย่างครบถ้วน และส่งเสริมให้เป็นพื้นที่ที่มีชีวิตชีวน่าอยู่อย่างยั่งยืน
3. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 โดยให้ความสำคัญและสร้างโอกาสให้กับประชาชนทุกระดับชั้น
4. ส่งเสริมการอนุรักษ์ศิลปะ สถาปัตยกรรม และการท่องเที่ยว
5. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้มีความสะดวกสบายในการเดินทาง

### **ผังพัฒนาเฉพาะพื้นที่พระราม 3**

ผังพัฒนาเฉพาะพื้นที่พระราม 3 มีเป้าหมายเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การเงิน การธนาคาร และเป็นเมืองที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่บทบาททางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งเป็นแนวทางในการกำหนดรูปแบบการเจริญเติบโตทางกายภาพของพื้นที่พระราม 3 ในอนาคต ให้มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครและโครงการวางผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะโดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม



ผังเฉพาะพื้นที่พระราม 3 ประกอบด้วย

1. แผนชี้้นำการพัฒนาพื้นที่พระราม 3
  - แนวความคิดหลักในการพัฒนาพื้นที่พระราม 3
  - ผังการใช้ที่ดินและความหนาแน่นของการพัฒนา
2. ผังโครงข่ายถนนและระบบคมนาคมขนส่ง
3. ผังพัฒนาสภาพแวดล้อม
4. ผังอนุรักษ์โบราณสถาน ศิลปะ สถาปัตยกรรม
5. ผังแนวทางเบื้องต้นระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ  
(ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะกล่าวถึงหัวข้อที่ 1 และ 2 เท่านั้น)

### 1. แผนชี้้นำการพัฒนาพื้นที่พระราม 3

#### แนวความคิดหลักในการพัฒนาพื้นที่พระราม 3

พื้นที่พระราม 3

- ECO – CITY CONCEPT & SUSTAINABLE COMPACT CITY
- แนวคิดเรื่อง ECO – CITY CONCEPT & SUSTAINABLE COMPACT CITY กับ
- แนวความคิดเรื่องการอนุรักษ์พลังงาน (Energy Conservations)
- แนวความคิดเรื่องการอนุรักษ์พลังงานภายในอาคารและสภาพแวดล้อมเพื่อโลกสีเขียว (Green Architecture & Green Environment)
- แนวคิดเรื่องการพัฒนาด้าน Technology & Communication System เพื่อสอดคล้องกับแนวคิดที่เป็น Globalization และการประหยัดพลังงาน

#### ผังการใช้ที่ดินและความหนาแน่นของการพัฒนา

การวางแผนการใช้ที่ดินและการกำหนดความหนาแน่นของการพัฒนาในพื้นที่พระราม 3  
คำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้

- ข้อกำหนดการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2542 ซึ่งกำหนดให้พื้นที่พระราม 3 ทั้งหมดเป็นพื้นที่สีแดงหรือพื้นที่พาณิชยกรรม
- สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน
- ศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่แต่ละบริเวณ
- เสนอแนะแนวทางการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากที่ดิน
  - ความเหมาะสมของลักษณะพื้นที่แต่ละบริเวณ
  - ความสอดคล้องกับโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่วางแผนก่อสร้างในอนาคต
- ความหนาแน่นของการพัฒนา



จากแนวความคิดในการวางผังพัฒนาเฉพาะพื้นที่พระราม 3 เรื่องการใช้ที่ดิน (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ข) และข้อมูลสรุปเรื่องสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน รวมทั้งการวิเคราะห์ศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่แต่ละบริเวณแล้ว จึงได้เสนอผังการใช้ที่ดินในอนาคต (แผนที่ 4.11 และ 4.12) จะเห็นได้ว่าการกำหนดผังการใช้ที่ดินในอนาคต ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบพาณิชยกรรมเป็นส่วนใหญ่ โดยสร้างความสมดุลระหว่างพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่พักอาศัย รวมทั้งที่พักผ่อนหย่อนใจ จึงจัดให้มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานเป็นส่วนใหญ่ เพื่อเปิดโอกาสให้มีการใช้ที่ดินทั้งสามแบบอย่างคุ้มค่ากับศักยภาพของที่ดิน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ติดถนนสายสำคัญและแม่น้ำเจ้าพระยา จากการวางแผนดังกล่าว จึงได้จัดแบ่งการใช้ที่ดินที่สำคัญตามกลุ่มกิจกรรมออกเป็น 6 ประเภท คือ

1. พื้นที่ธุรกิจหลัก (ZONE A) ได้แก่ กลุ่มอาคารสำนักงาน
2. พื้นที่ธุรกิจรอง (ZONE B) ได้แก่ อาคารสำนักงาน พาณิชยกรรม และที่พักอาศัย
3. พื้นที่บริการธุรกิจ (ZONE E) ได้แก่ พื้นที่ส่วนกลางและสวนสาธารณะ
4. พื้นที่ผสมผสาน (ZONE C) ได้แก่ พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมากและพาณิชยกรรม
5. พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง (ZONE D)
6. พื้นที่นันทนาการและสวนสาธารณะ (ZONE F) ได้แก่ สนามกีฬา และสวนสาธารณะ

#### ประเภทกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

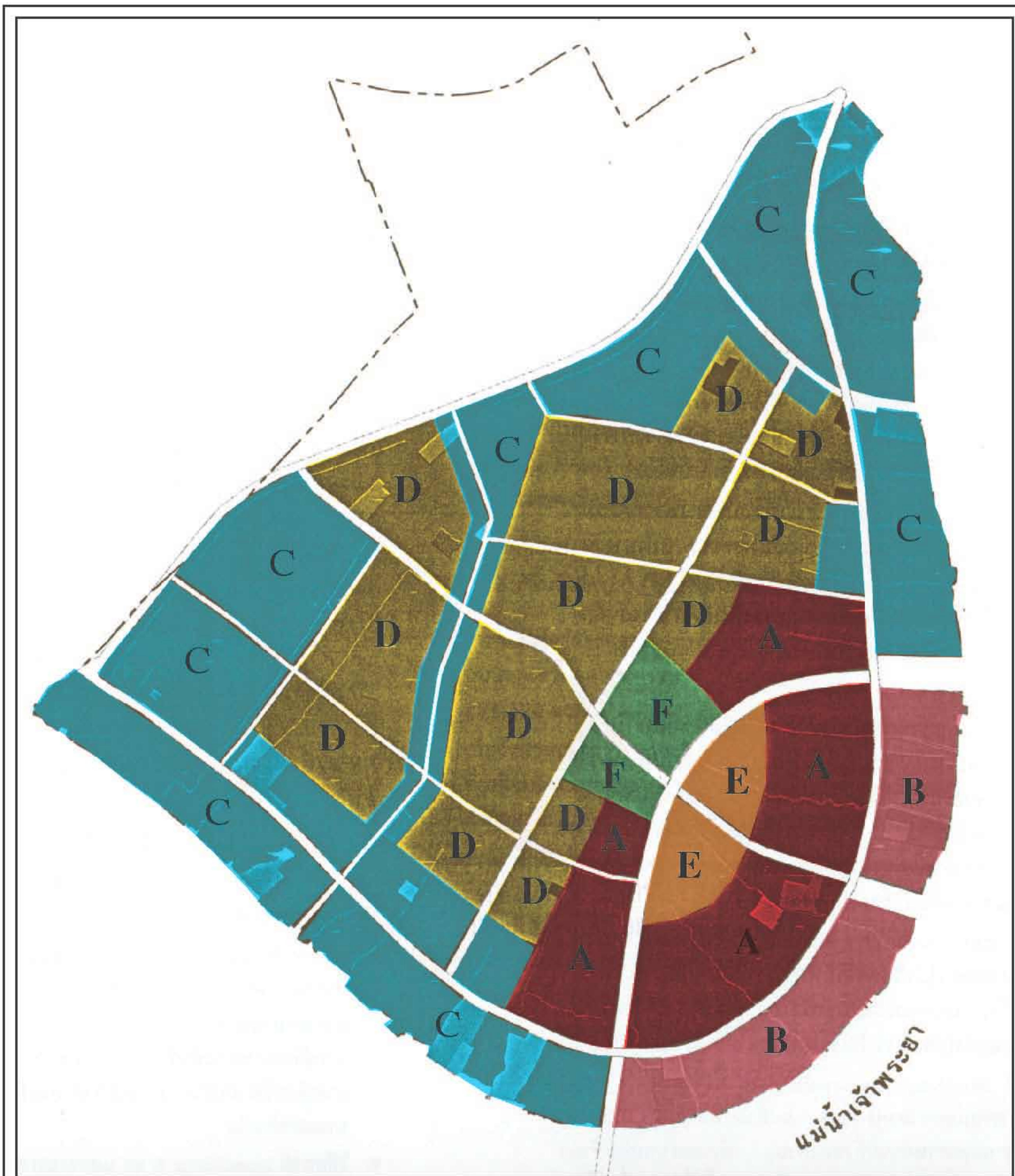
**ZONE A ย่านธุรกิจหลัก** ประกอบด้วย กิจกรรมสำนักงานขนาดใหญ่ของธุรกิจการเงิน การธนาคาร ธุรกิจประกันภัย สำนักงานเช่า สำนักงานที่ปรึกษาทางการเงิน องค์กรที่ดำเนินการทางการเงิน การธนาคารทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งสำนักงานประกอบการด้านสารสนเทศ เทคโนโลยีการสื่อสาร และศูนย์การค้าบริการ เป็นสำนักงานที่มีขนาดใหญ่ มีพื้นที่ใช้สอยไม่น้อยกว่า 30,000 ตารางเมตร มีข้อกำหนดในการใช้ที่ดินตาม Zone ย่อย A1 ถึง A9

**ZONE B ย่านธุรกิจรอง** ประกอบด้วย กิจกรรมพาณิชยกรรมและบริการ สำนักงาน ร้านค้า และกิจกรรมเพื่อการพักอาศัยแบบ Multi Family มีพื้นที่ใช้สอยไม่ต่ำกว่า 20,000 ตารางเมตรแต่ไม่เกิน 30,000 ตารางเมตร มีข้อกำหนดตาม Zone ย่อย B1 และ B2

**ZONE C พื้นที่ผสมผสาน** ประกอบด้วยกิจกรรมผสมผสานระหว่างการพักอาศัยความหนาแน่นมาก และกิจกรรมพาณิชยกรรมการค้า การบริการ สำนักงาน โรงแรม โรงภาพยนตร์ โรงละคร ศูนย์ชุมชน สถาบันราชการ โดยเฉพาะบริเวณรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม (Intermodal Modes) กำหนดให้มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นได้มีข้อกำหนดการใช้ที่ดินตาม Zone ย่อย C1 และ C12







**ZONE D พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง** ประกอบด้วยกิจกรรมเพื่อการพักอาศัยความหนาแน่นปานกลางเป็นหลัก กิจกรรมอื่น ๆ ในบริเวณนี้จะต้องสอดคล้องกับกิจกรรมหลักตามข้อกำหนด Zone D1 ถึง D9





แผนที่ 4.11 ตั้งเสนอนะการใช้ประโยชน์ที่ดินในขนาดของพื้นที่พระราม 3 โดยแบ่งตามกลุ่มกิจกรรม

สัญลักษณ์

- |   |  |
|---|--|
|  Zone A พื้นที่ธุรกิจหลัก (กลุ่มสำนักงาน)                                    |  Zone D ที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง     |
|  Zone B พื้นที่ธุรกิจรอง (สำนักงาน โรงแรม ศูนย์การค้า ที่พักอาศัยหนาแน่นสูง) |  Zone E พื้นที่บริการทางธุรกิจ        |
|  Zone C พื้นที่ผสมผสาน (ประเภทพาณิชย์ยกรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นสูง)          |  Zone F พื้นที่นันทนาการและสวนสาธารณะ |

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ที่มา : โครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 บริษัท ไทยเฮนยิเนียร์ริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





แผนที่ 4.12 แสดงประเภทกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของพื้นที่พระราม 3

สัญลักษณ์

- |                       |                                      |
|-----------------------|--------------------------------------|
| Zone A ย่านธุรกิจหลัก | Zone D พื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง |
| Zone B ย่านธุรกิจรอง  | Zone E พื้นที่บริการ                 |
| Zone C พื้นที่ผสมผสาน | Zone F พื้นที่สวนสาธารณะและบริการ    |

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**ZONE E พื้นที่บริการ** ประกอบด้วยกิจกรรมเพื่อการบริการธุรกิจสำหรับธุรกิจหลัก (Zone A) ประเภทศูนย์ประชุม ศูนย์แสดงสินค้า หอชมวิว และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ โดยมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นส่วนใหญ่

**ZONE F พื้นที่สวนสาธารณะและบริการ** ประกอบด้วยกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสวนสาธารณะและการนันทนาการ ตามข้อกำหนด Zone F1 และ F2

Zone A (Office District)

Zone A1 , A3

#### **จุดมุ่งหมาย**

เพื่อส่งเสริมลักษณะ (Identity) ของสำนักงานที่ให้บริการด้านการเงิน การธนาคาร รวมกลุ่มกิจกรรมขนาดใหญ่ให้เกิดการใช้ Facilities ร่วมกันเพื่อการประหยัดพลังงาน ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่ดีกับศูนย์กลางธุรกิจ

#### **กิจกรรมที่อนุญาต**

สำนักงานธุรกิจด้านการเงินการธนาคาร หรือองค์กรที่ทำกิจกรรมด้านการเงินการธนาคาร มีพื้นที่ใช้สอยโดยรวมไม่น้อยกว่า 50,000 ตารางเมตร

อุปกรณ์ประกอบอาคารทั้งระบบสุขาภิบาล ระบบระบายอากาศ ระบบไฟฟ้าและอื่น ๆ จะต้องปิดบังมิให้เห็นได้จากภายนอก อุปกรณ์ที่อยู่บนส่วนบนของอาคารจะต้องสร้างส่วนปิดล้อม หรือบังบัง เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยกับบริเวณโดยรอบ

#### **กิจกรรมตามเงื่อนไข**

กิจกรรมการจอดรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถมีได้ในสัดส่วน 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 240 ตารางเมตร และจะต้องอยู่ชั้นใต้ดินของอาคาร โดยให้มีการระบายอากาศที่ดีจากภายนอก

Zone A2 , A4

#### **จุดมุ่งหมาย**

สร้างภาพลักษณ์ของเมืองสวยงาม ทันสมัย เกิดการพัฒนาเมืองที่เป็นองค์รวมมีความสอดคล้องกลมกลืนกับกลุ่มกิจกรรมทางการเงินการธนาคาร เป็นกิจกรรมขนาดใหญ่สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากระบบขนส่งสาธารณะ

#### **กิจกรรมที่อนุญาต**

กิจกรรมสำนักงานที่ประกอบกิจการด้านการเงินการธนาคารและสำนักงานอื่น ๆ ที่มีได้ประกอบกิจกรรมทางการเงิน การธนาคาร รวมทั้งสำนักงานให้เช่า โดยจะต้องมีพื้นที่ใช้สอยรวมไม่ต่ำกว่า 30,000 ตารางเมตร



อุปกรณ์ประกอบอาคารทั้งระบบสุขาภิบาล ระบบระบายอากาศ ระบบไฟฟ้าและอื่น ๆ จะต้องปิดบังมิให้เห็นได้จากภายนอก อุปกรณ์ที่อยู่บนส่วนบนของอาคารจะต้องสร้างส่วนปิดล้อม หรือบังบัง เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยกับบริเวณโดยรอบ

### กิจกรรมตามเงื่อนไข

- กิจกรรมการจดทะเบียนตั้งส่วนบุคคลมีข้อกำหนดเหมือน Zone A1 , A3
- กิจกรรมประเภทพาณิชย์กรรม ร้านค้าย่อย ร้านอาหาร ร้านอาหารสำเร็จรูป ร้านหนังสือ ร้านตัดผม ร้านเสริมสวย คลินิก คลินิกทันตกรรม อนุญาตให้อยู่ต่ำกว่าชั้นที่ 5 สำหรับกิจกรรมสำนักงานที่มีได้ประกอบ การด้านการเงินการธนาคารเป็นหลัก

### Zone A5 , A6

#### จุดมุ่งหมาย

เตรียมพื้นที่รองรับกิจกรรมด้านการเงินที่สอดคล้องกับกลุ่มกิจกรรมการธนาคาร รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและ Facilities ร่วมกันเพื่อประหยัดพลังงาน

#### กิจกรรมที่อนุญาต

กิจกรรมสำนักงาน สถาบันการเงิน ที่ปรึกษาด้านการเงิน ธุรกิจการประกันภัยทุกประเภท และสำนักงานให้เช่า

### Zone A7 , A8

#### จุดมุ่งหมาย

เตรียมพื้นที่สำหรับกิจกรรมประเภทเทคโนโลยีสารสนเทศ และการติดต่อสื่อสารเพื่อรองรับกิจกรรมหลักด้านการเงินการธนาคารที่มีแนวโน้มใช้การติดต่อสื่อสาร และสารสนเทศในปริมาณสูงเพื่อสร้างเมืองที่ทันสมัย มีกลุ่มกิจกรรมที่สอดคล้องกัน

#### กิจกรรมที่อนุญาต

กิจกรรมสำนักงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศ ศูนย์แสดงสินค้าและจำหน่ายสินค้า เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

### กิจกรรมตามเงื่อนไข

กิจกรรมประเภทสำนักงานย่อยของหน่วยธุรกิจต่าง ๆ การสื่อสาร การท่องเที่ยว ร้านค้าย่อยด้านอุปกรณ์สารสนเทศ ทั้ง Hardware และ Software ร้านอาหาร ร้านหนังสืออนุญาตให้อยู่ชั้น 1-6 ของอาคาร



## Zone A9

### **จุดมุ่งหมาย**

ส่งเสริมคุณค่าของการสร้าง Open/Urban Space เชื่อมจากริมแม่น้ำเจ้าพระยาสู่บริเวณธุรกิจหลัก เพื่อการท่องเที่ยวและการพักผ่อนหย่อนใจ มีการคมนาคมหลากหลาย ส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง และเตรียมพื้นที่ว่างรองรับกิจกรรมที่สอดคล้องกับพื้นที่โดยรอบ

### **กิจกรรมที่อนุญาต**

กิจกรรมเพื่อการนันทนาการและการพักผ่อนเป็นหลัก พาณิชยกรรม ศูนย์การค้า การบริการ ร้านค้าย่อย ประเภทสินค้าพื้นเมือง เพื่อส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ร้านอาหาร ร้านหนังสือ ร้านขายของที่ระลึก สำนักงานท่องเที่ยว ท่าเรือ

### **กิจกรรมตามเงื่อนไข**

กิจกรรมเพื่อการพักอาศัยความหนาแน่นสูงประเภท Multi Family และโรงแรมโดยกำหนดให้อยู่ในชั้น 5 ขึ้นไป

## Zone B (commercial District)

### Zone B1 , B2

### **จุดมุ่งหมาย**

สงวนพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรมที่มีความสอดคล้องกับพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งเสริมพื้นที่ธุรกิจหลักเป็นกิจกรรมพาณิชยกรรมที่เข้าถึงได้สะดวกจากระบบขนส่งสาธารณะและสามารถรองรับการเดินทางที่มีความหนาแน่นสูง มีความปลอดภัยในการสัญจร

### **กิจกรรมที่อนุญาต**

กิจกรรมพาณิชยกรรมและบริการประเภทศูนย์การค้า ร้านค้าย่อย ร้านอาหาร สำนักงานธุรกิจที่ปรึกษาด้านธุรกิจการเงิน กิจกรรมบริการประเภทโรงแรม อพาร์ทเมนต์ มีขนาดของอาคารทุกชั้นไม่ต่ำกว่า 20,000 ตารางเมตร

## Zone C (Mixed Use District)

### Zone C1 , C9 ,C10

### **จุดมุ่งหมาย**

ให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบของการใช้ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูงแบบ Multi Family และกิจกรรมพาณิชยกรรมและบริการในบริเวณที่มีการเข้าถึงสะดวกจากระบบขนส่งมวลชนสาธารณะรวมทั้งศูนย์ราชการและศูนย์ชุมชน เพื่อวัตถุประสงค์ในการลดการใช้พาหนะส่วนบุคคลและสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำ



### กิจกรรมที่อนุญาต

กิจกรรมเพื่อการพักอาศัยความหนาแน่นสูงแบบ Multi Family พาณิชยกรรมการค้าและบริการ สำนักงาน โรงแรม ร้านขายสินค้าและบริการ ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ โรงละคร สถานีรถโดยสาร ร้านตัดผม ร้านเสริมสวย ธนาคารสาขาย่อย ศูนย์ราชการ ศูนย์ชุมชน สถาบันต่าง ๆ ร้านซักรีด สโมสร ต้องไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน รบกวนทางเสียง กลิ่น ความสกปรกกับกิจกรรมการพักอาศัย

### Zone C2 , C3 ,C4 ,C7 , C8 , C11 , C12

#### จุดมุ่งหมาย

รองรับการขยายตัวของกิจกรรมแบบผสมผสานระหว่างที่พักอาศัยความหนาแน่นสูง การพาณิชยกรรมในบริเวณที่มีการเข้าถึงสะดวกจากระบบขนส่งสาธารณะและสอดคล้องกับกิจกรรมบริเวณศูนย์ธุรกิจการเงินการธนาคาร (Zone A)

### กิจกรรมที่อนุญาต

กิจกรรมที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูงประเภท Multi Family และกิจกรรมพาณิชยกรรม ศูนย์การค้า การบริการ สำนักงาน ร้านอาหาร ร้านหนังสือ ร้านค้าย่อย บริเวณ Intermodal Mode กิจกรรมเพื่อนันทนาการ และอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับพาณิชยกรรมหลัก Zone A และกิจกรรมพักอาศัย Zone D

### Zone C5, C6

#### จุดมุ่งหมาย

สงวนรักษากิจกรรมค้าปลีกรายย่อยในย่านชุมชนสำคัญ ส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่หลากหลายในพื้นที่ รักษาแหล่งงานเดิมในชุมชน เสริมสร้างระบบการค้าของชุมชนเพื่อรองรับกิจกรรมบริเวณโดยรอบชุมชนที่มีการใช้ทางเดินเท้าริมถนนหนาแน่น

### กิจกรรมที่อนุญาต

กิจกรรมค้าปลีกและพักอาศัยที่มีลักษณะเป็นอาคารแถว หรือมีรูปด้านหน้าสอดคล้องกลมกลืนกับอาคารแถว มีพื้นที่ใช้สอยชั้นล่างไม่เกิน 200 ตารางเมตร ไม่มีที่จอดรถด้านหน้า จากถนนสาธุประดิษฐ์

#### กิจกรรมตามเงื่อนไข

ที่จอดรถสำหรับทุกกิจกรรมสามารถจอดได้ด้านหลังของอาคาร

กิจกรรมอุตสาหกรรมในครัวเรือน มีพื้นที่ใช้สอยชั้นล่างไม่เกิน 200 ตารางเมตร และไม่ก่อให้เกิดความสกปรก ส่งเสียงรบกวน ส่งกลิ่น หรือก่อให้เกิดปัญหาจากรากับพื้นที่โดยรอบ



## Zone D (Residential)

### Zone D1 , D2 , D5 , D9

#### **จุดมุ่งหมาย**

พื้นที่เตรียมการสำหรับที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง เพื่อให้เกิดรูปแบบเมืองที่สมบูรณ์มีที่พักอาศัยอยู่ใกล้แหล่งงาน เข้าถึงสะดวก ลดการใช้พาหนะส่วนบุคคลลง รวมทั้งมีความสอดคล้องกับศูนย์ธุรกิจการเงินการธนาคาร

#### **กิจกรรมที่อนุญาต**

กิจกรรมการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัยในรูปแบบ Multi Family กิจกรรมเพื่อการนันทนาการประเภทสวน สระว่ายน้ำ สนามกีฬาต่าง ๆ ศูนย์ราชการให้บริการชุมชนย่อย

#### **กิจกรรมตามเงื่อนไข**

กิจกรรมการค้าปลีก อาหาร ขายหนังสือ/หนังสือพิมพ์ ชักรีด เสริมสวย และกิจกรรมเพื่อบริการชุมชน สามารถกำหนดให้มีได้ในอาคารที่มีห้องพักอาศัยตั้งแต่ 100 หน่วยขึ้นไป และอยู่ได้ในชั้นที่ 1-3 ของอาคาร

กิจกรรมประเภทโรงเรียนอนุบาล โรงพยาบาล ร้านอาหาร ให้บริการชุมชน จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงที่ดินไม่น้อยกว่า 1 ไร่

### Zone D3 , D4 , D6 , D7 , D8

#### **จุดมุ่งหมาย**

พื้นที่เพื่อการพักอาศัยสำหรับชุมชนมีความหนาแน่นปานกลาง สอดคล้องกับกิจกรรมโดยรอบเพื่อความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัย

#### **กิจกรรมที่อนุญาต**

กิจกรรมเพื่อการพักอาศัยประเภทบ้านแฝด อาคารแถว อาคารชุด อพาร์ทเมนต์ แฟลต และกิจกรรมเพื่อการนันทนาการ

#### **กิจกรรมตามเงื่อนไข**

กิจกรรมบริการชุมชนประเภทโรงเรียน โรงพยาบาล มีพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 1 ไร่



## Zone E (Business Facilities)

### Zone E1 , E2

#### **จุดมุ่งหมาย**

เตรียมพื้นที่บริการธุรกิจร่วมและสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนกลางสำหรับกิจกรรมธุรกิจหลักโดยรอบให้มีการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน มีบรรยากาศที่ดี มีพื้นที่เปิดโล่งมาก เพื่อลดความหนาแน่นจากกลุ่มอาคารธุรกิจ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อธรรมชาติและปริมาณมาก

#### **กิจกรรมที่อนุญาต**

กิจกรรมบริการธุรกิจ ประกอบด้วย ศูนย์ประชุม ศูนย์ข้อมูลและเทคโนโลยีการสื่อสาร ศูนย์แสดงนิทรรศการ และจัดงานต่าง ๆ Observation Tower และสวนสาธารณะ

## Zone F (recreation and Park)

### Zone F1 , F2

#### **จุดมุ่งหมาย**

สงวนพื้นที่ไว้สำหรับเป็นพื้นที่เปิดโล่ง (Open Space) และกิจกรรมนันทนาการของเมืองบริเวณส่วนกลางที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกจากกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพธรรมชาติเดิม

#### **กิจกรรมที่อนุญาต**

ใน Zone F1 กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะเป็นหลัก

Zone F2 ให้มีกิจกรรมนันทนาการเป็นหลัก ประเภทสนามเด็กเล่น ลานกีฬา สนามกีฬา สระว่ายน้ำ สโมสรเพื่อการกีฬา

## 2. ผังโครงข่ายถนนและระบบคมนาคมขนส่ง

### **ผังโครงข่ายถนนในอนาคต (แผนที่ 4.13)**

การวางแผนผังโครงข่ายถนนในอนาคต ได้คำนึงถึงโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ถนนที่อยู่ในแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ และได้เสนอแนะถนนเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง ประเภทของถนนในพื้นที่พระราม 3 จำแนกออกเป็น 4 ระดับ ตามขนาดของถนน หน้าที่และความสำคัญ คือ








- ทางด่วน (Expressway)
- ถนนสายประธาน (Primary Road) ขนาด 8 ช่องจราจรขึ้นไป
- ถนนสายรอง (Secondary Road) ขนาด 4-6 ช่องจราจร
- ถนนสายย่อย (Local หรือ Access Road) ขนาด 2 ช่องจราจร





แผนที่ 4.13 แสดงผังโครงข่ายถนนที่เสนอแนะในอนาคตในพื้นที่พระราม 3

สัญลักษณ์

- |  |                                     |   |                            |
|--|-------------------------------------|---|----------------------------|
|  | ทางด่วน (Expressway)                |  | ถนนที่เสนอแนะในปีพ.ศ. 2549 |
|  | ถนนสายประธาน (Primary Road)         |  | ถนนที่เสนอแนะในปีพ.ศ. 2564 |
|  | ถนนสายรอง (Secondary Road)          |  | ถนนเดิม                    |
|  | ถนนสายย่อย (Local หรือ Access Road) |   |                            |

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย











### ระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต

ระบบขนส่งสาธารณะในอนาคตในพื้นที่ที่ปรึกษาได้พิจารณาโครงข่ายทั้งการขนส่งระบบราง ระบบรถโดยสาร และระบบขนส่งทางน้ำ

#### ระบบราง

การขนส่งสาธารณะระบบราง ในพื้นที่ที่ปรึกษาได้อ้างอิงตามผลการศึกษาของโครงการการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ของสำนักคณะกรรมการจัดระบบการขนส่งทางบก (สจร.) ซึ่งการศึกษานี้ได้คำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่ของพื้นที่พระราม 3 ด้วย และได้กำหนดให้ในปี พ.ศ. 2564 มีแนวเส้นทางสายท่าพระ – คลองเตย

ซึ่งผลจากการพยากรณ์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2564 กล่าวได้ว่าจะมีผู้โดยสารมาใช้เส้นทางนี้ประมาณ 150,000 เที่ยว/วัน อย่างไรก็ตาม การศึกษานี้ยังมิได้กำหนดตำแหน่งสถานีที่ชัดเจน ดังนั้นจึงได้กำหนดตำแหน่งสถานีเบื้องต้น โดยกำหนดให้ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่แหล่งชุมชนหรือแหล่งพาณิชย์กรรม และให้อยู่ใกล้กับระบบขนส่งอื่น ทั้งท่าเรือโดยสาร และท่ารถโดยสาร เพื่อให้สามารถเข้าถึงที่ตั้งสถานีได้ง่าย ส่วนระยะห่างระหว่างสถานี กำหนดให้มีระยะประมาณ 1 กิโลเมตร

#### ระบบรถโดยสาร

การขนส่งสาธารณะระบบโดยสารนั้นกล่าวได้ว่า ในปัจจุบันสามารถให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการอยู่ในเกณฑ์ที่ระบบรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ และรถโดยสารท้องถิ่น (รถสองแถว) ในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายถนนเพิ่มเติมตามแผนที่ได้วางไว้ข้างต้น จำเป็นต้องวางแผนจัดเตรียมรถโดยสารมาบริการบนถนนที่เกิดขึ้นใหม่ทั้งสายหลัก สายรอง และสายย่อยต่าง ๆ ดังนี้

- รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ควรจัดเส้นทางให้บริการบนถนนสายรองขึ้นไป เพื่อรองรับการเดินทางระยะไกลระหว่างพื้นที่ศึกษากับพื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่ พื้นที่สุขสวัสดิ์ ปู่เจ้าสมิงพราย เจริญกรุง คลองเตย จันทน์ นางลิ้นจี่ และสีลม รวมทั้งให้บริการภายในพื้นที่ศึกษาเองด้วย และควรจัดเส้นทางให้ช่วยเสริมกับการขนส่งระบบราง (Feeder) อย่างไรก็ตามควรพิจารณาการปรับเส้นทางรถประจำทาง (Bus Rerouting)

- รถโดยสารประจำทางท้องถิ่น ควรจัดเส้นทางให้บริการบนถนนสายย่อยขึ้นไปเพื่อรองรับการเดินทางระยะใกล้ระหว่างพื้นที่ศึกษากับพื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่ พื้นที่สุขสวัสดิ์ ปู่เจ้าสมิงพราย เจริญกรุง คลองเตย จันทน์ นางลิ้นจี่ และสีลม รวมทั้งให้บริการภายในพื้นที่ศึกษาเองด้วย และควรจัดเส้นทางให้ช่วยเสริมกับการขนส่งระบบราง (Feeder) ด้วย

นอกจากนี้ ควรพัฒนาพื้นที่ในส่วนปลายทางด้านใต้ของถนนสาธุประดิษฐ์ซึ่งปัจจุบันเป็นท่ารถโดยสารสาย 62 ให้เป็นสถานีขนส่งรถโดยสาร (Bus Terminal) ซึ่งกำหนดให้เป็นจุดต้น – ปลายทางของทั้งระบบรถโดยสารขนาดใหญ่ และรถโดยสารท้องถิ่น และออกแบบให้เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างทางบกและทางน้ำ (Intermodal Point)



## ระบบขนส่งทางน้ำ

ระบบขนส่งทางน้ำ ปัจจุบันในพื้นที่ศึกษามีการบริการเฉพาะการเดินทางเรือข้ามฟาก ส่วนการบริการเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาลิ้นสุดที่ท่าเรือราชบุรีบูรณะซึ่งยังไม่ถึงพื้นที่ศึกษา เนื่องจากในปัจจุบันความต้องการที่จะใช้ระบบเรือโดยสารเดินทางมาในพื้นที่ศึกษายังต่ำอยู่ ดังนั้นในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่ตามแผนที่ได้วางไว้ จำเป็นต้องวางแผนจัดเตรียมระบบเรือโดยสารทั้งในส่วนของการบริการเรือข้ามฟาก และการบริการเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทาง ซึ่งในขณะนี้ที่ปรึกษาจึงเสนอแนวทางเบื้องต้นในการบริการเรือโดยสารในอนาคตทั้ง 2 ระบบ ดังนี้

- การบริการเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา กำหนดให้เพิ่มเส้นทางการเดินทางเรือ จากเดิมสิ้นสุดที่ท่าเรือราชบุรีบูรณะ ให้ขยายเข้ามาในเขตพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดให้ตำแหน่งท่าเรือกระจายตามฝั่งของพื้นที่ศึกษาในแหล่งชุมชนหรือแหล่งพาณิชย์กรรมและให้อยู่ใกล้กับระบบขนส่งอื่นทั้ง สถานีรถไฟ และท่ารถโดยสาร
- การบริการเรือข้ามฟาก กำหนดให้เพิ่มเส้นทางจากฝั่งพื้นที่ศึกษาไปยังฝั่งพื้นที่พระประแดง และบางกะเจ้า โดยตำแหน่งท่าเรือฝั่งพื้นที่ศึกษาให้อยู่บริเวณเดียวกับท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนท่าเรือฝั่งตรงข้ามกำหนดให้สัมพันธ์กับท่าเรือในฝั่งพื้นที่ศึกษา

## 4.2 สรุปโครงสร้างและแนวโน้มการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

จากข้อมูลทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร ในการศึกษาสภาพปัจจุบันของเขตบางรัก (ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม) เขตสาทร และเขตยานนาวา (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3) ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น สามารถสรุปโครงสร้างของพื้นที่โดยรวมและแนวโน้มการพัฒนา ได้ดังนี้ (ตารางที่ 4.20)

**เขตบางรัก (ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม)** ภาพลักษณ์ของเขตบางรัก คือแหล่งศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญ ที่เห็นได้จากการก่อสร้างอาคารสูงที่มีอยู่มากมาย แต่ในขณะเดียวกันเมื่อพิจารณา ถึงส่วนประกอบอื่น ๆ ทางด้านกายภาพ คือ บริเวณที่อยู่อาศัย ลักษณะอาคาร และโครงสร้างของเขตที่มีมากกว่า 100 ปี ทำให้เห็นถึงความแออัดหนาแน่นของทั้งลักษณะสิ่งก่อสร้างและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และการเดินทางเข้าออกของผู้ที่ใช้บริการและผู้อยู่อาศัย

จากการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดินและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ พบว่าเขตบางรักมีการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed Use) โดยมีสัดส่วนของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.11 รองลงมาคือการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยร้อยละ 29.64 โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ธุรกิจอาคารสำนักงาน เช่น สถาบันการเงิน ธนาคาร ธุรกิจประกันภัย นอกจากนี้ยังมีโรงแรม ธุรกิจการค้าบริการ และธุรกิจให้เช่าที่พักอาศัย เป็นต้น และจากการพิจารณาภาพถ่ายทางอากาศและการสำรวจพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพของเขตค่อนข้างแออัดและหนาแน่น รวมทั้งความแออัดของประชากรที่อยู่อาศัยและประชากรที่เข้ามาทำงานและใช้บริการในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา เช่น ปัญหาคารจราจร ปัญหการใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ ปัญหาสภาพแวดล้อม เป็นต้น



จากลักษณะที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เขตบางรักยังคงมีบทบาทเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานครต่อไป แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่จะเป็นไปทางแนวตั้ง เนื่องจากให้คุ้มค่ากับราคาที่ดิน และ ขยายตัวไปยังพื้นที่ใกล้เคียงคือเขตสาทร ตามถนนสาทรเหนือ และสาทรใต้ ซึ่งส่งผลให้เขตสาทรเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจที่ขยายตัวมาจากย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมดังในปัจจุบัน

**เขตสาทร** จากการศึกษาสภาพทั่วไปของเขตสาทร การเจริญเติบโตของพื้นที่ในด้านต่าง ๆ ทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร สามารถสรุปได้ว่าโครงสร้างของเขตสาทรมีบทบาททางด้านการอยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ซึ่งพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2543 พบว่ามีสัดส่วนของการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยสูงถึงร้อยละ 43.37 ของพื้นที่ทั้งหมด และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมร้อยละ 10 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการประเภท โรงแรม ธนาคาร สำนักงาน ร้านค้า นอกจากนี้แล้วสาทรยังมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นย่านที่พักอาศัยที่มีลักษณะผสมผสาน คือพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่อาศัย และเนื่องจากความได้เปรียบของสาทรในเรื่องที่ตั้ง ความพร้อมของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และนโยบายของรัฐในโครงการพัฒนาพื้นที่พิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 แนวโน้มการพัฒนาของเขตสาทรจึงดำเนินไปสู่ทิศทางการเป็นพื้นที่สนับสนุน และรองรับการเชื่อมโยงกับพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร (ศักยภาพของพื้นที่เขตสาทรจะกล่าวโดยละเอียดในบทที่ 5)

**เขตยานนาวา (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3)** เขตยานนาวาจัดเป็นพื้นที่ที่อยู่ในเขตชั้นในทางทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร เดิมพื้นที่เขตยานนาวาเคยเป็นพื้นที่ผืนใหญ่รวมเขตสาทร และเขตบางคอแหลมในปัจจุบันด้วย ต่อมาจึงแบ่งการปกครองออกเป็น 3 เขตดังกล่าว เขตยานนาวาจัดเป็นพื้นที่ที่อยู่ในเขตชั้นในทางทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ต่อมาได้รับอิทธิพลจากโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักและสายรอง และการก่อสร้างสะพานเชื่อมผ่านไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้การเดินทางเข้า - ออกสะดวก ผลจากการคมนาคมที่สะดวกทำให้เขตยานนาวาเหมาะเป็นที่พักอาศัยเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่ติดขัดของกรุงเทพมหานคร และอาคารสำนักงานเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งลักษณะของอาคารที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่ขยายตัวทางแนวตั้ง เนื่องจากราคาที่ดินที่สูงมากนั่นเอง นอกจากนั้นแล้ว อิทธิพลจากการพัฒนาพื้นที่รอบข้างก็ได้ส่งผลให้เขตยานนาวามีการเจริญเติบโตและขยายตัวเรื่อยมา กลายเป็นพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่นและมีการปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น

ในด้านการใช้ที่ดินในเขตยานนาวาส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 31.52 ของพื้นที่เขต ส่วนการใช้ที่ดินรองลงมาคือ การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมร้อยละ 9.03 ซึ่งใกล้เคียงกับการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า คือร้อยละ 6.20 และ 7.74 ตามลำดับ พื้นที่เขตยานนาวาส่วนใหญ่การพัฒนาการใช้ที่ดินในพื้นที่บริเวณถนนพระราม 3 ซึ่งมีการพัฒนาโดยมีการสร้างอาคารสูงบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยการพัฒนากระจุกตัวเป็นกลุ่มก้อน ทางด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยของเขตยานนาวานั้น รูปแบบที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มที่จะเป็นอาคารชุดมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง





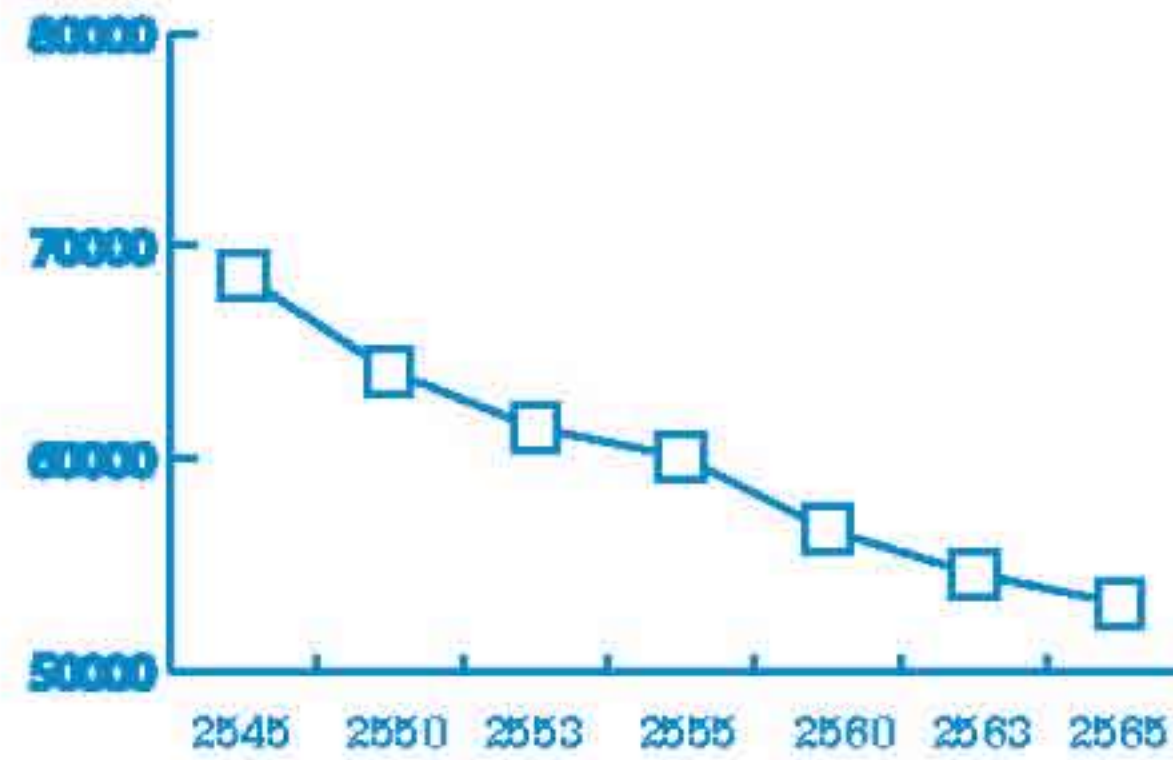


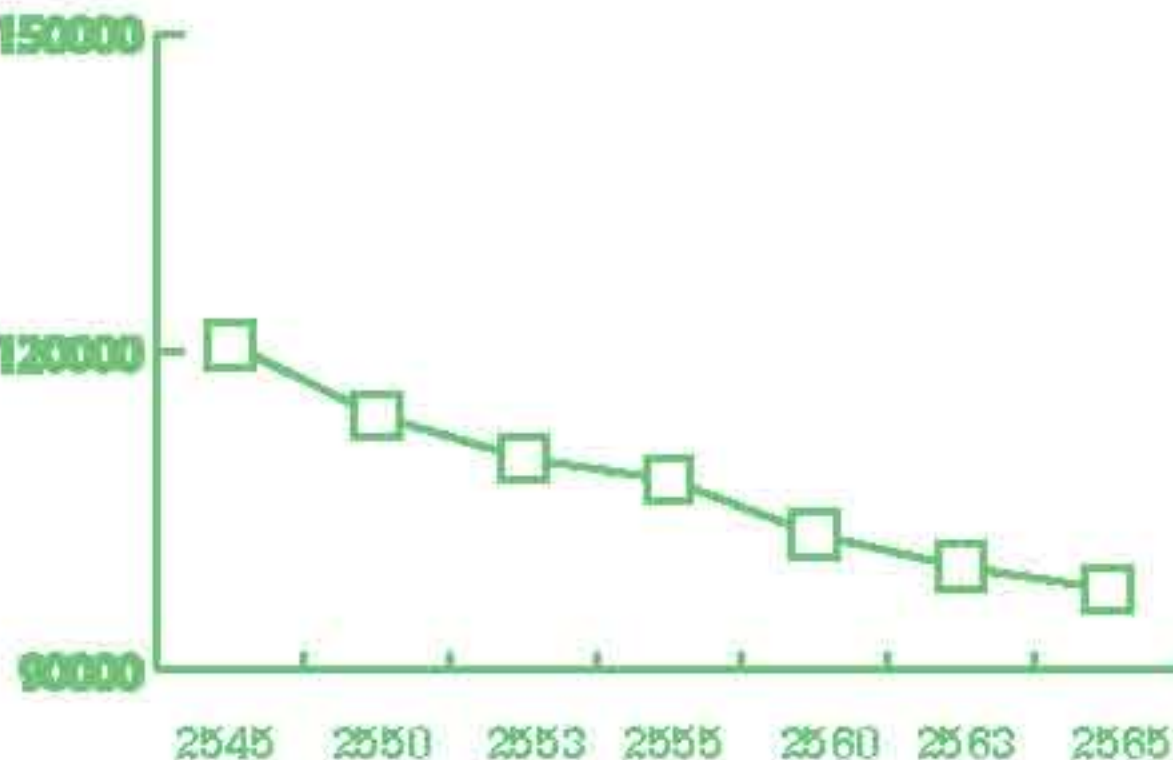


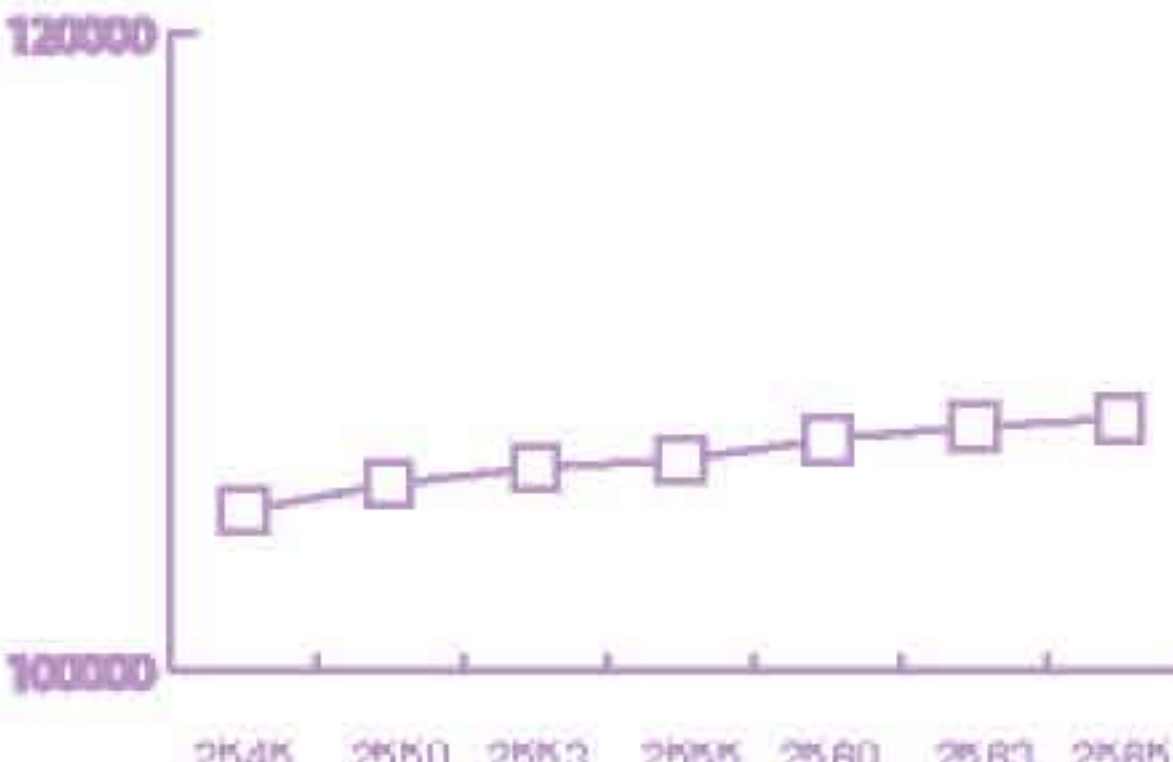
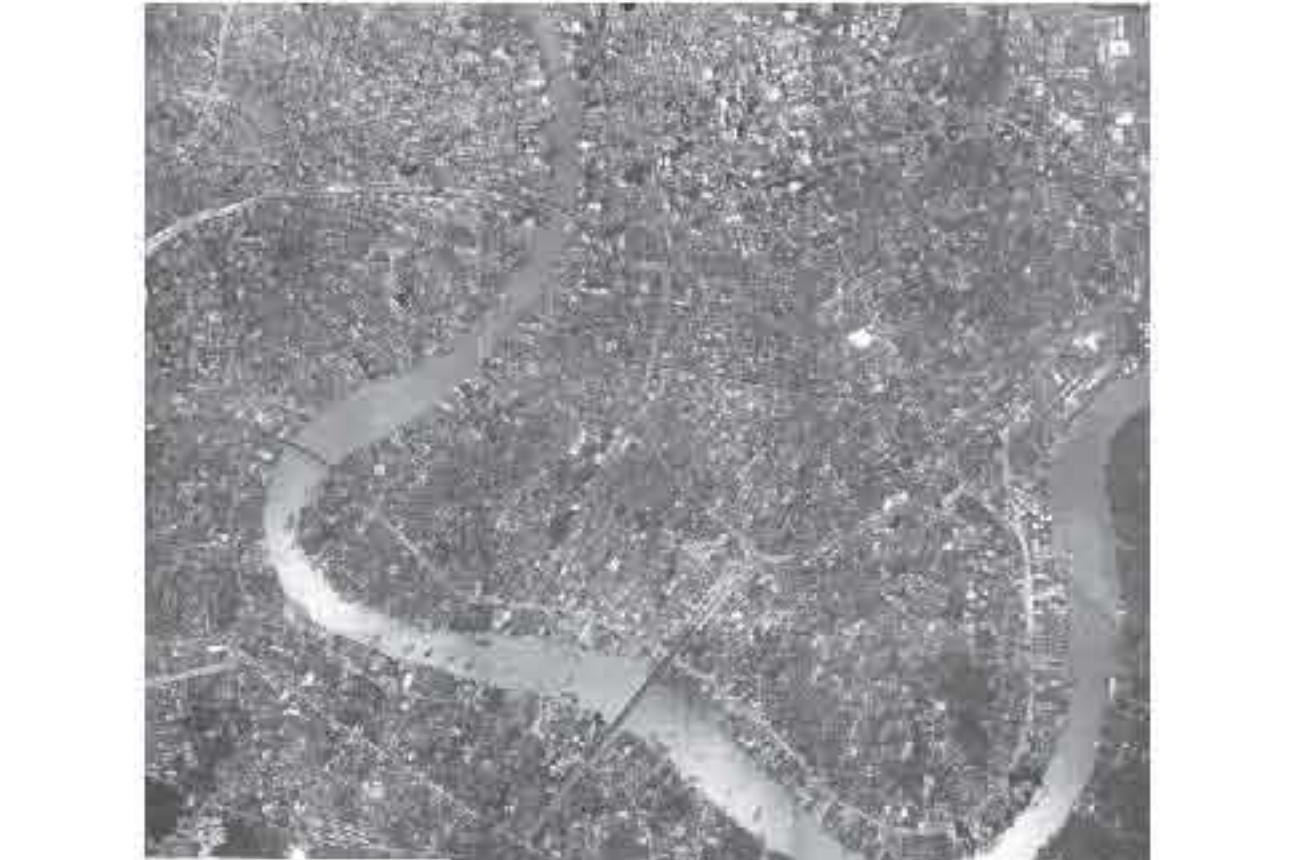

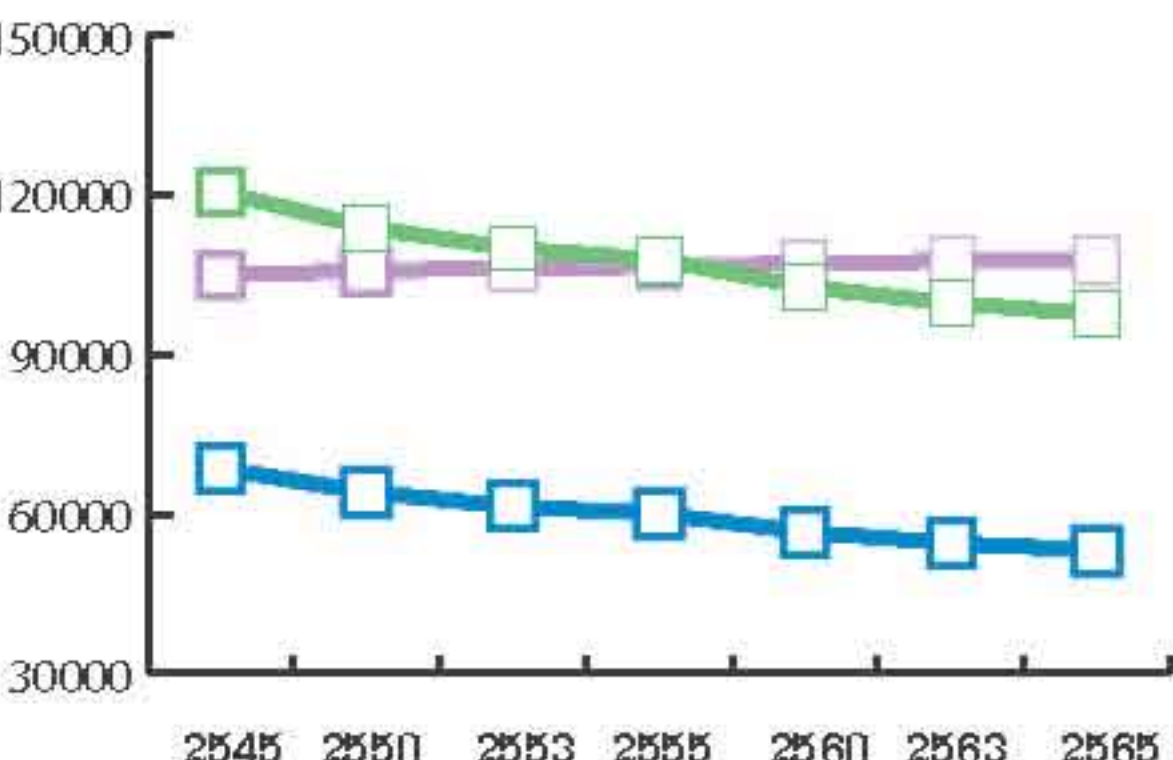
จากนโยบายการพัฒนาย่านถนนพระราม 3 เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร เป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน เพื่อดึงดูดนักลงทุน และกระจายความแออัดจากย่านธุรกิจเดิม อาทิ ย่านสีลม สาทร และสุขุมวิท ให้ขยายเข้าไปลงทุนในพื้นที่เพื่อพัฒนาให้เป็นย่านธุรกิจการเงินแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร โดยการสร้างแรงจูงใจด้วยการจัดระบบขนส่งเพื่ออนาคต และนโยบายลดหย่อนในเรื่องภาษี ทำให้มีแนวโน้มกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ ที่ขยายตัวจากพื้นที่เขตบางรัก ย่านสีลม อันเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร

ในบทต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์หาค่าศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาพื้นที่ต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



	การใช้ที่ดิน	โครงข่ายคมนาคม	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	ประชากร																																												
ศูนย์กลางธุรกิจเดิม			<ul style="list-style-type: none"> <li>- ธุรกิจการค้าบริการ เช่น อาหาร เครื่องดื่ม เครื่องแต่งกาย สถานบันเทิง ฯลฯ</li> <li>- ธุรกิจอาคารสำนักงาน เช่น สถาบันการเงิน ธนาคาร ธุรกิจประกันภัย สำนักงานเช่า เป็นต้น</li> <li>- ธุรกิจการโรงแรม</li> <li>- ธุรกิจให้เช่าอาคารที่พักอาศัย (Service Apartment)</li> <li>- ธุรกิจห้างสรรพสินค้า (Complex)</li> </ul>	 <table border="1"> <caption>ประชากร (คน)</caption> <thead> <tr> <th>ปี</th> <th>ประชากร</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2545</td><td>68000</td></tr> <tr><td>2550</td><td>64000</td></tr> <tr><td>2553</td><td>61000</td></tr> <tr><td>2555</td><td>60000</td></tr> <tr><td>2560</td><td>56000</td></tr> <tr><td>2563</td><td>54000</td></tr> <tr><td>2565</td><td>52000</td></tr> </tbody> </table>	ปี	ประชากร	2545	68000	2550	64000	2553	61000	2555	60000	2560	56000	2563	54000	2565	52000																												
ปี	ประชากร																																															
2545	68000																																															
2550	64000																																															
2553	61000																																															
2555	60000																																															
2560	56000																																															
2563	54000																																															
2565	52000																																															
เขตสีเทา			<ul style="list-style-type: none"> <li>- ย่านการค้าและบริการของท้องถิ่น เช่น ย่านถนนจันทน์ ย่านตลาดสวนพลู ย่านถนนเซ็นหลุยส์ ย่านศูนย์การค้าวรรัตน์ เป็นต้น</li> <li>- ธุรกิจอาคารสำนักงาน</li> <li>- ธุรกิจให้เช่าที่พักอาศัย</li> </ul>	 <table border="1"> <caption>ประชากร (คน)</caption> <thead> <tr> <th>ปี</th> <th>ประชากร</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2545</td><td>120000</td></tr> <tr><td>2550</td><td>115000</td></tr> <tr><td>2553</td><td>110000</td></tr> <tr><td>2555</td><td>108000</td></tr> <tr><td>2560</td><td>102000</td></tr> <tr><td>2563</td><td>98000</td></tr> <tr><td>2565</td><td>95000</td></tr> </tbody> </table>	ปี	ประชากร	2545	120000	2550	115000	2553	110000	2555	108000	2560	102000	2563	98000	2565	95000																												
ปี	ประชากร																																															
2545	120000																																															
2550	115000																																															
2553	110000																																															
2555	108000																																															
2560	102000																																															
2563	98000																																															
2565	95000																																															
พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจประเภท 3			<ul style="list-style-type: none"> <li>- อาคารสำนักงาน เช่น ธุรกิจการเงิน การธนาคาร ธุรกิจประกันภัย สำนักงานเช่า เป็นต้น</li> <li>- ย่านพาณิชย์กรรมและบริการ สำนักงาน ร้านค้า</li> <li>- ธุรกิจให้เช่า/ขายที่พักอาศัย แบบ Multi Family</li> </ul>	 <table border="1"> <caption>ประชากร (คน)</caption> <thead> <tr> <th>ปี</th> <th>ประชากร</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2545</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2550</td><td>108000</td></tr> <tr><td>2553</td><td>110000</td></tr> <tr><td>2555</td><td>112000</td></tr> <tr><td>2560</td><td>115000</td></tr> <tr><td>2563</td><td>118000</td></tr> <tr><td>2565</td><td>120000</td></tr> </tbody> </table>	ปี	ประชากร	2545	105000	2550	108000	2553	110000	2555	112000	2560	115000	2563	118000	2565	120000																												
ปี	ประชากร																																															
2545	105000																																															
2550	108000																																															
2553	110000																																															
2555	112000																																															
2560	115000																																															
2563	118000																																															
2565	120000																																															
พื้นที่ศึกษา			<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศูนย์กลางธุรกิจ มีกิจกรรมประเภทการเงิน การธนาคาร เป็นกิจกรรมหลัก</li> <li>- ธุรกิจการค้าและบริการ</li> <li>- ธุรกิจอาคารสำนักงาน ฯลฯ</li> </ul>	 <table border="1"> <caption>ประชากร (คน)</caption> <thead> <tr> <th>ปี</th> <th>ประชากร</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2545</td><td>120000</td></tr> <tr><td>2550</td><td>115000</td></tr> <tr><td>2553</td><td>110000</td></tr> <tr><td>2555</td><td>108000</td></tr> <tr><td>2560</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2563</td><td>102000</td></tr> <tr><td>2565</td><td>100000</td></tr> <tr><td>2545</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2550</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2553</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2555</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2560</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2563</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2565</td><td>105000</td></tr> <tr><td>2545</td><td>68000</td></tr> <tr><td>2550</td><td>64000</td></tr> <tr><td>2553</td><td>61000</td></tr> <tr><td>2555</td><td>60000</td></tr> <tr><td>2560</td><td>56000</td></tr> <tr><td>2563</td><td>54000</td></tr> <tr><td>2565</td><td>52000</td></tr> </tbody> </table>	ปี	ประชากร	2545	120000	2550	115000	2553	110000	2555	108000	2560	105000	2563	102000	2565	100000	2545	105000	2550	105000	2553	105000	2555	105000	2560	105000	2563	105000	2565	105000	2545	68000	2550	64000	2553	61000	2555	60000	2560	56000	2563	54000	2565	52000
ปี	ประชากร																																															
2545	120000																																															
2550	115000																																															
2553	110000																																															
2555	108000																																															
2560	105000																																															
2563	102000																																															
2565	100000																																															
2545	105000																																															
2550	105000																																															
2553	105000																																															
2555	105000																																															
2560	105000																																															
2563	105000																																															
2565	105000																																															
2545	68000																																															
2550	64000																																															
2553	61000																																															
2555	60000																																															
2560	56000																																															
2563	54000																																															
2565	52000																																															



## บทที่ 5

### วิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่าง ศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

ในบทที่ผ่านมาได้กล่าวถึงศักยภาพ ข้อจำกัดและแนวโน้มในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา เมื่อนำโครงสร้างของทั้ง 3 พื้นที่ คือ ศูนย์กลางธุรกิจสีลม เขตสาทร และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 มาเปรียบเทียบกันแล้วพบว่าด้วยระบบที่ตั้งของกิจกรรมและโครงข่ายคมนาคม ล้วนเป็นองค์ประกอบที่ส่งผลต่อศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรในด้านต่าง ๆ ทั้งกิจกรรมพักอาศัยและกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนรูปแบบและทิศทางการเติบโตของพื้นที่โดยรวม ในบทนี้จึงเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 และศักยภาพของพื้นที่เขตสาทรในการรองรับบทบาทดังกล่าว

#### 5.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

จากแนวความคิดของการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมและการขยายตัวของเมือง และจากการศึกษาโครงสร้างของพื้นที่ศึกษาในบทที่ 4 นั้น ทำให้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงหรือการขยายตัวเข้าหากันระหว่างย่านพาณิชยกรรมทั้งสองแห่ง นั่นก็คือ ศูนย์กลางธุรกิจสีลม และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 โดยสามารถสรุปปัจจัยต่าง ๆ ได้ ดังนี้

##### 5.1.1 โครงข่ายคมนาคมขนส่ง

###### 5.1.1.1 โครงข่ายถนน

จากการศึกษาพบว่าโครงข่ายถนนเป็นปัจจัยหนึ่งที่เชื่อมโยงพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจทั้งสองเข้าด้วยกัน ทั้งโครงข่ายถนนในปัจจุบัน และโครงข่ายถนนในอนาคต (แผนที่ 5.1)

- โครงข่ายความเชื่อมโยงของถนนในปัจจุบัน

1. ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (พระราม 3 - สาทร - สีลม)
2. ถนนเจริญกรุง (พระราม 3 ถนนตก - สาทร - สีลม)
3. ถนนพระราม 4 (สีลม - พระราม 4 - รัชดาภิเษก - พระราม 3)
4. ถนนเหนือ - ใต้ (ถนนเจริญราษฎร์) (พระราม 3 - สาทร - สีลม)
5. ถนนสาธุประดิษฐ์ (พระราม 3 - ถนนจันทน์)
6. ถนนนางลิ้นจี่ (พระราม 3 - ซอยเซ็นหลุยส์ - สาทร)

- โครงข่ายความเชื่อมโยงของถนนในอนาคต (วิเคราะห์จากผังโครงข่ายถนนในอนาคตของพื้นที่พัฒนาพิเศษพระราม 3)




7. ถนนสาย P4 (พระราม 3 - รัชดาภิเษก - สาธุประดิษฐ์)



**แผนที่ 5.1 แสดงความเชื่อมโยงของ  
โครงข่ายถนนระหว่างศูนย์กลางธุรกิจ  
สี่ลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ  
พระราม 3**

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสี่ลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

**สัญลักษณ์**

-  เส้นทางที่เชื่อมต่อ  
จากถนนสาทรหลัก
-  เส้นทางที่เชื่อมต่อ  
จากถนนสาทรรอง
-  เส้นทางที่จะเชื่อมต่อใน  
อนาคตจากฝั่งพระราม 3

**\* รายละเอียดเส้นทาง**

1. ถนนราชวิภาสราชนครินทร์ (พระราม 3 - สาทร - สีลม)
2. ถนนเจริญกรุง (พระราม 3 - สาทร - สีลม)
3. ถนนพระราม 4 (สีลม - พระราม 4 - รัชดาภิเษก - พระราม 3)
4. ถนนเทโพ-โค (พระราม 3 - สาทร - สีลม)
5. ถนนสาธุประดิษฐ์ (พระราม 3 - ถนนจันทน์ - ซอยเขินทูลุขย์ - สาทร)
6. ถนนนางสีนิจ (พระราม 3 - นางสีนิจ - ซอยสวนพลู - สาทร)
7. ถนนสาย P4 (ฝั่งพระราม 3) (พระราม 3 - สาธุประดิษฐ์ - ถนนจันทน์ - สาทร)

ที่มา : จากการวิเคราะห์

มาตราส่วน  
0 400 800 1200 meters



ภาควิชาการวางผังนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### 5.1.1.2 ระบบขนส่งมวลชน

#### - รถโดยสารประจำทาง

รายละเอียดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางที่ผ่านถนนสายหลัก/สายรองในพื้นที่เขตบางรัก สาทร ยานนาวา แสดงดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 รายละเอียดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง

ถนน	รถประจำทาง ขสมก.		
	รถธรรมดา	รถปรับอากาศ	รถไมโครบัส
ถนนสีลม	15 77 76 115 162 163 164	514 (ปอ.15)	12 20
ถนนพระราม 4	4 13 45 46 47 74 109 115 116 141 149	7 141	
ถนนสาทร	17 22 62 67 77 106 115 116 149	5 67	
ถนนเจริญกรุง	1 15 17 35 75	4	
ถนนพระราม 3	89 102 205		
ถนนสาธุประดิษฐ์	35 62		
ถนนจันทน์ - ถนนจันทน์ ตัดใหม่	22 35 62		
ถนนนางลิ้นจี่	22 62 67	67	
ถนนเชื้อเพลิง	102 205		
ซอยสวนพลู	22 62 67		
ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	205 162		

ที่มา : จากการสำรวจ

#### - รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก (รถสองแถว)

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ประเภท 2 ซึ่งเดินรถระหว่างซอยกับถนนภายในเขตสาทร และเขตยานนาวา มีจำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่

- สาย 20 ซอยแฉล้มนิมิตร - ซอยอยู่ดี - สะพาน 3
- สาย 22 คลองเตย - ซอยอรรถการประสิทธิ์
- สาย 23 ซอยเย็นอากาศ - ซอยงามดูพลี

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 4 ในซอย มีจำนวนทั้งสิ้น 13 เส้นทาง ได้แก่

- สาย 1071 สะพานตากสิน - ซอยเซ็นหลุยส์ - สะพาน 3



- สาย 1240 วงเวียนวิฑู - ศูนย์การค้าวรวรต์น์
- สาย 1249 เจริญกรุง (บางรัก) - ซอยวัดดอนกุศล
- สาย 1250 พระราม 4 - ซอยสุวรรณสวัสดิ์
- สาย 1251 พระราม 4 (ศาลาแดง) - ซอยช่องนนทรี
- สาย 1256 สะพานเฉลิมพันธ์ - ศูนย์การค้าวรวรต์น์
- สาย 1257 เจริญกรุง - ซอยประดู่ 1
- สาย 1257 เจริญกรุง - ศูนย์การค้าวรวรต์น์
- สาย 1259 สาธุประดิษฐ์ - ซอยพัฒนาการ 1
- สาย 1261 สาธุประดิษฐ์ - ซอยวัดปริวาส
- สาย 1272 วัดลุ่มเจริญศรัทธา - ศูนย์การค้าวรวรต์น์
- สาย 1273 วัดลุ่มเจริญศรัทธา - ช่องนนทรี
- สาย 1279 วัดดอกไม้ (พระราม 3) - ถนนจันทน์

จะเห็นได้ว่าเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของขสมก. มินิบัส และไมโครบัส ซึ่งมีเส้นทางเดินรถในถนนสายหลักและถนนสายรองที่ผ่านพื้นที่เขตบางรัก สาทร และยานนาวา และการให้บริการของรถสองแถวในซอยหมวด 1 ประเภท 2 และหมวด 4 ที่มีอยู่ทั้งสิ้น 19 สายนั้น สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา แต่ยังคงขาดขาดการเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ที่ดี อาจทำให้เกิดความสับสนในการเดินทางได้

#### - รถไฟฟ้ามหานคร

รถไฟฟ้ามหานคร เป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่พาดผ่านพื้นที่ เป็นระบบคมนาคมขนส่งที่เสริมการคมนาคมในพื้นที่ธุรกิจพาณิชยกรรมตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร ย่านสีลม ย่านสุขุมวิท และเชื่อมต่อไปจนถึงจังหวัดสมุทรปราการ เป็นทางยกระดับตลอดสาย มี 2 เส้นทาง คือ

1. สายสุขุมวิท เริ่มต้นจากสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) มาตามถนนสุขุมวิท ถึงสถานีร่วมสยามสแควร์เลี้ยวขวาเข้าถนนพญาไท ผ่านสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปตามถนนพหลโยธินถึงสถานีหมอชิตรวมเป็นเส้นทางประมาณ 15.7 กิโลเมตร
2. สายสีลม มีจุดเริ่มต้นโครงการจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินไปตามถนนสาทร เลี้ยวซ้ายเข้าถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และเลี้ยวขวาเข้าถนนสีลม ถนนราชดำริ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสุขุมวิทไปที่สถานีร่วมสยามสแควร์ และสิ้นสุดที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ รวมเป็นระยะทางประมาณ 6.9 กิโลเมตร

รถไฟฟ้ามหานครสายสีลมที่พาดผ่านพื้นที่ถนนสีลม และสาทร สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาการจราจรในพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจได้เป็นอย่างดี และจุดของสถานีรถไฟฟ้า นั้นสามารถเดินทางต่อโดยระบบขนส่งมวลชนขนาดกลาง เช่น รถโดยสารประจำทาง รถสองแถว ไปยังพื้นที่พระราม 3 ได้



### 5.1.2 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักในพื้นที่ที่เหมือนกันนั่นก็คือ กิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทธุรกิจการเงิน การธนาคาร ธุรกิจประกันภัย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจรองนั่นก็คือการพาณิชย์กรรมและบริการ สำนักงาน ร้านค้า และธุรกิจที่พักอาศัยแบบอาคารสูงประเภทคอนโดมิเนียม และเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ การเชื่อมโยงกันของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจะเป็นการเชื่อมโยงเชิงแข่งขัน (Competitive linkage) การเชื่อมโยงเชิงส่งเสริมกันและกัน (Complementary linkage) การเชื่อมโยงในการใช้สถานที่ร่วมกัน (Commensal linkage) และการเชื่อมโยงเชิงประกอบกัน (Ancillary linkage)

### 5.1.3 ราคาที่ดิน

จากการพิจารณาราคาประเมินที่ดินของเขตบางรัก สาทร และยานนาวา พ.ศ. 2543 - 2546 (ตารางที่ 5.2) นั้น ถนนสายหลักและถนนสายรองมีราคาประเมินที่ดินที่ค่อนข้างสูงเนื่องจากเป็นพื้นที่เขตชั้นในและเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ ทำให้การพัฒนาพื้นที่ต้องคำนึงถึงความคุ้มค่ากับราคาที่ดิน การขยายตัวของย่านการค้าและที่อยู่อาศัยจึงเป็นการขยายตัวทางแนวดิ่ง และจากการพิจารณาราคาที่ดินบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่ทั้งสามเขตนั้น เป็นบริเวณถนนที่มีราคาประเมินที่ดินค่อนข้างสูงคืออยู่ระหว่าง 85,000 - 430,000 บาท / ตารางวา เนื่องจากเป็นถนนสายหลักและมีการเข้าถึงที่ดี แนวโน้มการพัฒนาบริเวณสองฟากถนนนราธิวาสราชนครินทร์จึงเป็นอาคารสูงประเภทพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยเพื่อความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

### 5.1.4 นโยบายและโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

#### - ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547)

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปรับปรุงครั้งที่ 1 (พ.ศ. 2542) กำลังจะหมดอายุในเดือนกรกฎาคม 2547 ในขณะนี้จึงได้มีการศึกษาจัดทำร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547) ขึ้นมา โดยสาระสำคัญของผังเมืองฉบับใหม่นี้ จะเป็นการกระจายการเจริญเติบโตของเขตเมืองชั้นในที่มีความหนาแน่นมาก เช่น สีลม บางรัก ออกเป็น ศูนย์เศรษฐกิจใหม่ 5 พื้นที่ ได้แก่ มินบุรี สะพานใหม่ ศรีนครินทร์ ลาดกระบัง และพระราม 2 ซึ่งจะเป็นแหล่งรวมความเจริญในทุก ๆ ด้าน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต และจัดให้มีศูนย์คมนาคมขนส่ง 3 แห่ง ด้านเหนือตั้งอยู่ที่บางซื่อ ด้านตะวันออกตั้งอยู่ที่มักกะสัน ด้านตะวันตกตั้งอยู่ที่ถนนตากสิน นอกจากนี้ยังเพิ่มพื้นที่โล่งให้มากขึ้น เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

เมื่อพิจารณาร่างแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในร่างผังเมืองรวม ฯ (พ.ศ. 2547) (แผนที่ 5.) นั้น มีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษา จากผังเมืองรวม ฯ



ตารางที่ 5.2 ราคาประเมินที่ดินของเขตบางรัก สาทร์ และยานนาวา พ.ศ. 2543 -2546

เขต	ที่ดินบริเวณ	ราคาประเมินที่ดิน พ.ศ. 2543 -2546 (บาท/ตารางวา)	
เขตบางรัก	ถนนสีลม	340,000-600,000	
	ถนนสุรวงศ์	260,000-430,000	
	ถนนพัฒนาพงษ์	430,000	
	ถนนราชมิวาสภาชนครินทร์	260,000-430,000	
	ถนนเจริญกรุง	230,000-380,000	
	ถนนถนียะ	340,000-510,000	
	ถนนศาลาแดง	260,000-380,000	
	ถนนสีลม ซอย 3 (ซอยพิพัฒน์)	210,000-340,000	
	ถนนสาทรเหนือ	260,000-340,000	
	ถนนเดโช	300,000-340,000	
	ถนนปราโมทย์	300,000-340,000	
	ถนนมเหล็ก	300,000-340,000	
	ถนนสีลม ซอย 5 (ซอยละลายทรัพย์)	300,000-340,000	
	ถนนพระรามที่ 4	140,000-380,000	
	ถนนคอนแวนต์	170,000-300,000	
	เขตสาทร	ถนนพระรามที่ 4	170,000-200,000
		ถนนสาทรใต้	170,000-300,000
		ถนนเจริญกรุง	85,000-210,000
		ถนนราชมิวาสภาชนครินทร์	170,000-260,000
		ถนนจันทร์	51,000-130,000
ถนนสวนพลู		100,000-130,000	
ซอยเซ็นหลุยส์ 3		85,000-110,000	
ถนนนางลิ้นจี่		64,000-100,000	
ซอยงามดูพลี		85,000-100,000	
ซอยสาทร 1		85,000-100,000	
ถนนเย็นอากาศ		43,000-68,000	
เขตยานนาวา		ถนนราชมิวาสภาชนครินทร์	85,000-170,000
	ถนนสาทรประดิษฐ์	60,000-110,000	
	ถนนพระราม 3	43,000-110,000	
	ถนนจันทร์	51,000-130,000	
	ถนนจันทร์ตัดใหม่	85,000-110,000	
	ถนนนางลิ้นจี่	34,000-85,000	
	ถนนรัชดาภิเษก	34,000-68,000	
	ถนนนนทรี	34,000-68,000	
	ถนนเย็นอากาศ	60,000	

ที่มา : สำนักงานที่ดิน กรุงเทพมหานคร



แผนที่ 5.2 ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร  
ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547)

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

- ก.๑-๔ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ก.๑-๑๒ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ก.๑-๑๐๐ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ก.๑-๑๐ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
- ก.๑-๑๓ ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม
- ก.๑-๑๑ ที่ดินประเภทอสังหาริมทรัพย์
- ก.๑-๑๖ ที่ดินประเภทสวนสาธารณะและสวนพฤกษศาสตร์
- ก.๑-๑๗ ที่ดินประเภทสวนสาธารณะและสวนพฤกษศาสตร์ ๒
- ก.๑-๑๘ ที่ดินประเภทสวนสาธารณะและสวนพฤกษศาสตร์รวมอื่น
- ก.๑-๑๙ ที่ดินประเภทราชการ
- ก.๑-๒๐ ที่ดินประเภทราชการ
- แนวเขตผังเมืองรวม, เขตจังหวัด
- เขตอำเภอ
- เขตแขวงเมือง
- ถนน
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ, ลำคลอง

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

มาตราส่วน

NOT TO SCALE



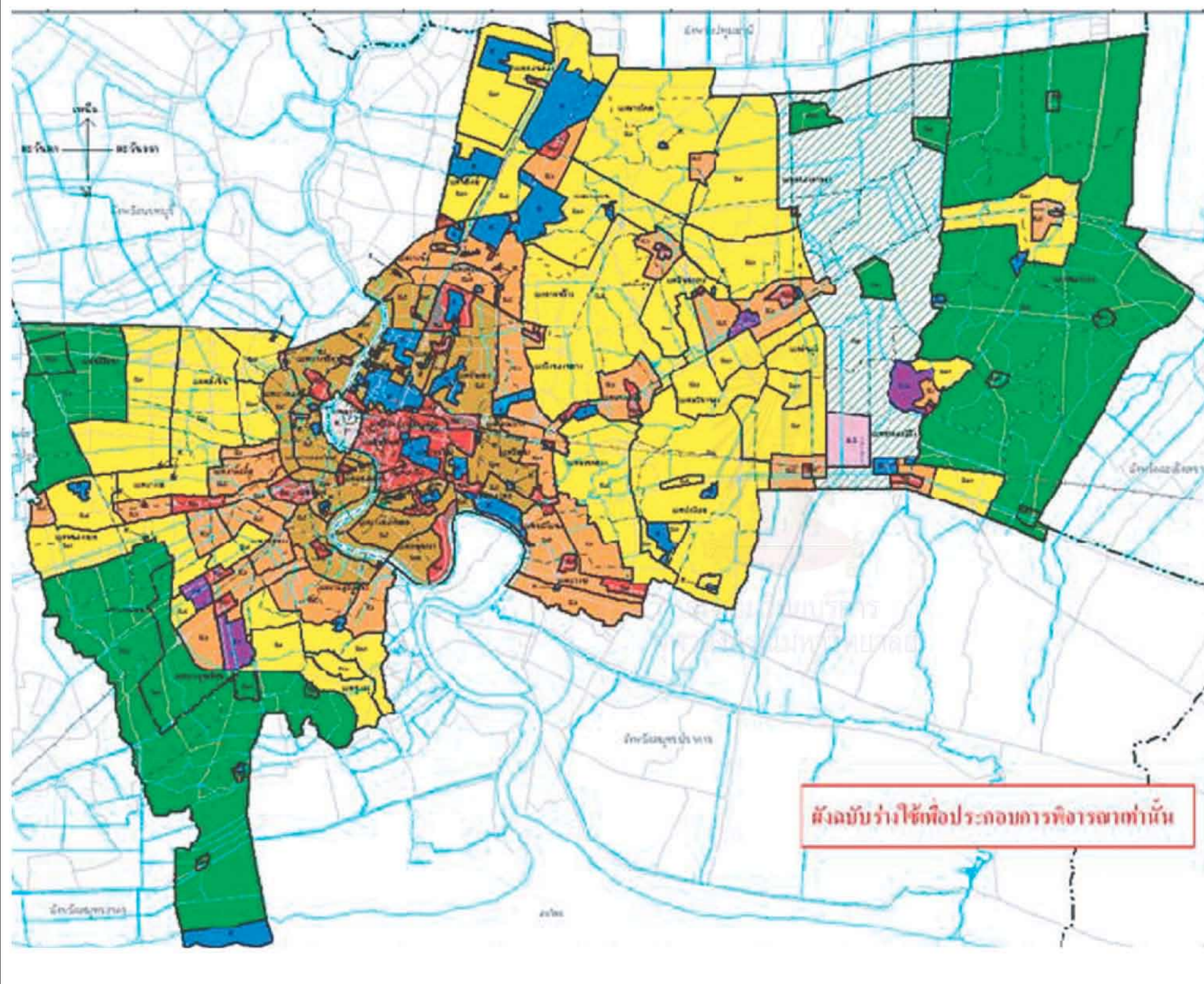
ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ผังฉบับร่างใช้เพื่อประกอบการพิจารณาเท่านั้น





(พ.ศ. 2542) (แผนที่ 4.10 หน้า 105) ที่กำหนดให้บริเวณเขตยานนาวาเกือบทั้งเขตเป็นพื้นที่สีแดงหรือมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ส่วนในร่างผังเมืองรวม ฯ ฉบับใหม่ นั้นกำหนดให้พื้นที่บริเวณสองฟากของถนนพระราม 3 (บางส่วน) และพื้นที่บริเวณหัวแวนเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม ส่วนบริเวณที่เหลือเป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ส่วนในพื้นที่เขตสาทรและเขตบางรักยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน กล่าวคือ ในพื้นที่เขตสาทรยังคงกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมบริเวณถนนสายหลักคือถนนสาทรเหนือและใต้ ถนนพระราม 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ พื้นที่ที่เหลือเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง ส่วนในเขตบางรักยังคงเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมทั้งเขต

จากที่กล่าวมา หากร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547) ประกาศใช้จะเป็นถึงความเชื่อมโยงหรือการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมตามแนวถนน กล่าวคือย่านพาณิชยกรรมบริเวณถนนพระราม 3 เชื่อมโยงกับย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลม โดยถนนนราธิวาสราชนครินทร์

#### - ส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว)

รถไฟฟ้ากรุงเทพมหานครสายสีลมมีเส้นทางต่อขยาย ซึ่งในขณะนี้กำลังดำเนินการออกแบบเบื้องต้น คือ

- จากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เข้าถนนกรุงธนบุรี และเลี้ยวซ้ายไปสิ้นสุดที่วงเวียนใหญ่ ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร

- จากสถานีช่องนนทรี ไปตามแนวถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนพระราม 3 ไปถึงเชิงสะพานกรุงเทพ รวมระยะทาง 12.50 กิโลเมตร มี 14 สถานี ปัจจุบันยังไม่มีการดำเนินการดำเนินโครงการเนื่องจากผลตอบแทนไม่คุ้มกับการลงทุน

#### - ส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)

โครงการรถไฟฟ้ามหานครเป็นโครงการรถไฟใต้ดินสายแรกของประเทศไทย เป็นโครงการรถไฟใต้ดินสายแรกของประเทศไทย มีระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งแบบอุโมงค์คู่ โดยมีองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการ

1. สายหัวลำโพง - ห้วยขวาง เริ่มต้นจากหัวลำโพงไปตามถนนพระราม 4 ผ่านสามย่าน ปอนไก่อ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัชดาภิเษก ผ่านศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ อโศก ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และไปสิ้นสุดเส้นทางที่บริเวณห้วยขวางหน้าอาคารฟอร์จูน เป็นระบบใต้ดินตลอดสาย มีระยะทางประมาณ 9.6 กิโลเมตร

สายนี้มีเส้นทางต่อขยาย ซึ่งในขณะนี้กำลังดำเนินการออกแบบเบื้องต้น คือ

- จากหัวลำโพง เข้าถนนมั่งกร วังบูรพา วังสราญรมย์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปฝั่งธนบุรี เข้าถนนอิสรภาพ ถนนเพชรเกษม ผ่านสถานีบางแค จนถึงวงแหวนรอบนอก รวมระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร



- ส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) : รายงานแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องได้กำหนดให้มีโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อรองรับพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 โดยได้พิจารณาแนวเส้นทางต่อขยายของสายสีน้ำเงินเส้นทางที่มีผ่านเข้ามาในพื้นที่พระราม 3 คือ สายเส้นรอบวงส่วนใต้ (ท่าพระ - คลองเตย) แนวเส้นทางเริ่มต้นที่แยกท่าพระ ไปตามแนวถนนรัชดาภิเษก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้กับสะพานกรุงเทพ จากนั้นไปตามถนนพระราม 3 และสิ้นสุดที่บริเวณศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์มีระยะทางรวมประมาณ 17.5 กิโลเมตร ซึ่งกำหนดให้เป็นส่วนต่อขยายระยะที่ 2 (พ.ศ. 2555 - 2564)

2. สายห้วยขวาง - บางซื่อ เริ่มต้นจากสถานีห้วยขวางไปตามถนนรัชดาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ผ่านสวนจตุจักร เลี้ยวซ้ายไปตามถนนกำแพงเพชร ถนนเทอดดำริ สิ้นสุดทางที่สถานีรถไฟบางซื่อ เป็นระบบใต้ดินตลอดสาย มีระยะทางประมาณ 11.1 กิโลเมตร

### - โครงการรถเม็ลรางเลียบคลองช่องนนทรี

โครงการนี้ดำเนินงานโดยสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร โดยงบประมาณของกรุงเทพมหานคร ซึ่งทางกรม. อนุมัติให้เปลี่ยน Light Rail เลียบคลองช่องนนทรีเป็น Heavy Rail โดยให้เป็นส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสีเขียว จากสถานีช่องนนทรีไปตามคลองช่องนนทรี เลี้ยวขวาเข้าถนนพระราม 3 และไปสิ้นสุดที่บริเวณเชิงสะพานกรุงเทพ รวมระยะทาง 14.5 กิโลเมตร

จากปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัว และเกิดความเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงในลักษณะของที่ตั้ง การคมนาคม และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยที่มีเขตสาทรตั้งอยู่ระหว่างการเชื่อมโยงดังกล่าว ดังนั้นการวางแนวทางในการพัฒนาเขตสาทรจำเป็นต้องศึกษาศักยภาพ บทบาท และพื้นที่เป้าหมาย เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนา ดังหัวข้อที่จะกล่าวถึงต่อไป

## 5.2 บทบาทความสัมพันธ์ของเขตสาทรกับศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

เขตสาทรเป็นเขตเมืองชั้นในตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ความเจริญเติบโตของเขตดังกล่าวในช่วงเวลาที่ผ่านมานอกจากจะได้รับอิทธิพลจากโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักต่าง ๆ ที่ตัดผ่านไปยังพื้นที่เขตรอบข้าง และการก่อสร้างสะพานเชื่อมผ่านไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าออก และปัจจุบันได้กลายเป็นย่านธุรกิจ (CBD) ที่สำคัญแห่งใหม่ที่ขยายตัวจากพื้นที่เขตบางรัก คือ ย่านถนนสีลม และถนนสุรวงศ์อันเป็นศูนย์กลางธุรกิจเดิมของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ฝั่งเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2542) ยังได้กำหนดให้เขตยานนาวาเป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษ เพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ คือเป็นศูนย์กลางการ



เงินการธนาคาร ซึ่งเขตสาทรเป็นเขตที่มีพื้นที่ติดต่อกับเขตยานนาวา ดังนั้นจึงมีแนวโน้มได้รับอิทธิพลจากการพัฒนานี้ด้วย

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า ที่ตั้ง และโครงข่ายความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เขตสาทรกับพื้นที่รอบข้าง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพและการเจริญเติบโตของพื้นที่และจะขยายตัวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเขตสาทรเป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างศูนย์กลางเมืองเดิม (เขตบางรัก) และศูนย์กลางเมืองใหม่ (เขตยานนาวา) แรงกระตุ้นจากทั้งสองพื้นที่นี้จะทำให้พื้นที่เขตสาทรมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น (แผนที่ 5.3)

และจากสภาพการเจริญเติบโตของพื้นที่เขตจากบทที่ผ่านมา สามารถสรุปได้ว่าเขตสาทรมีบทบาททางด้าน การอยู่อาศัยและการพาณิชยกรรมที่เด่นชัด เนื่องจากความได้เปรียบของเขตสาทรในเรื่องที่ตั้ง ความพร้อมของสาธารณูปโภค และสาธารณูปการและนโยบายของรัฐในโครงการพัฒนาพื้นที่พิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 แนวโน้มการพัฒนาของเขตสาทรจึงดำเนินไปสู่ทิศทางการเป็นพื้นที่สนับสนุนและเชื่อมโยงกับพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร

### 5.3 สภาพปัญหาต่าง ๆ ในเขตสาทร

จากการสำรวจภาคสนาม การสอบถามประชาชน และการรวบรวมข้อมูลจากสำนักงานเขตสาทร สามารถสรุปสภาพปัญหาต่าง ๆ ในเขตสาทรได้ดังนี้

1. ปัญหาจราจร เขตสาทรจัดเป็นเขตชั้นในมีถนนสายหลักหลายสาย เช่น ถนนพระราม 4 ถนนสาทรใต้ ถนนเจริญกรุง ซึ่งมีรถยนต์ใช้เส้นทางดังกล่าวจำนวนมาก จึงมีผลกระทบมาถึงถนนสายรอง ซอยทางลัดต่าง ๆ ซึ่งมีขนาดแคบ ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน แม้ว่าจะมีการเปิดใช้ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน B และการตัดถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งเชื่อมถนนสุริวงค์ ผ่านสี่ลม สาทร ถนนจันทร์ และสิ้นสุดที่ถนนพระราม 3 เส้นทางดังกล่าวสามารถคลี่คลายปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่ง แต่ถนนสายหลักของเขตยังคงมีการจราจรติดขัดมากโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน

2. ปัญหามลภาวะทางอากาศ สืบเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด จึงส่งผลให้เขตสาทรมีปัญหาเรื่องอากาศเป็นพิษและเสียงดังเกินมาตรฐาน โดยเฉพาะตามสี่แยกสำคัญของเขตที่มีการจราจรติดขัดเป็นเวลานานจะมีปัญหาฝุ่น และควันพิษจากท่อไอเสีย นอกจากนี้เขตสาทรยังมีการก่อสร้างอาคารสูงและงานสาธารณูปโภค ซึ่งการก่อสร้างมักละเลยต่อการควบคุมดูแล ป้องกันฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และยังมีฝุ่นจากรถบรรทุกที่บรรทุกวัสดุก่อสร้างโดยไม่มีผ้าใบคลุมรถ ปัญหาฝุ่นจากโรงงาน บ้านเรือน และฝุ่นดินที่คลุ้งกระจาย

3. ปัญหาขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย หาบเร่ แผงลอย ถนนทางเท้าชำรุด และการก่อสร้างผิด





**แผนที่ 5.3 แสดงความสัมพันธ์ของ  
เขตสาทรกับพื้นที่ส่วนต่าง ๆ**

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

- สัญลักษณ์**
-  ความเชื่อมโยง
  -  ศูนย์กลางธุรกิจสีลม
  -  พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ  
พระราม 3
  -  เขตสาทร

ที่มา : ดัดแปลงจากโครงการศึกษาและวางผัง  
ออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่  
พระราม 3

มาตราส่วน  
**NOT TO SCALE**



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





กฎหมาย ปัญหาหอบเร่งแผงลอยเป็นปัญหาสำคัญ เนื่องจากในเขตสาทรมีหอบเร่งแผงลอยที่ไม่เป็นระเบียบ ก่อให้เกิดความสกปรกในหลายพื้นที่รวมถึงขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและยังมีปัญหาการก่อสร้างอาคารที่ผิดกฎหมาย การรื้อถอนพื้นที่สาธารณะ ชุมชนก่อสร้างไม่เป็นระเบียบ สภาพถนนและทางเท้าหลายแห่งเสียหาย ทางสำนักงานเขตไม่สามารถของบประมาณมาดำเนินการปรับปรุงได้ เนื่องจากถนนสายหลักและสายรองหลายสาย ได้แก่ ถนนสาทรใต้ ถนนพระราม 4 ถนนเจริญกรุง ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนจันทน์ ถนนสาธุประดิษฐ์ ซอยเซ็นหลุยส์ 3 และถนนนางลิ้นจี่อยู่ในความดูแลของสำนักงานเขต การแก้ไขปัญหาทำได้เพียงซ่อมแซมชั่วคราวเท่านั้น

4. ปัญหาขาดที่พักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่เขตสาทรมีชุมชนพักอาศัยและอาคารสำนักงานตั้งอยู่หนาแน่นแต่ขาดพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ ทางเขตได้ขอความร่วมมือกับสมาคมแต่จิวแห่งประเทศไทย เพื่อปรับปรุงป่าช้าวัดดอนซึ่งมีพื้นที่ 150 ไร่ ให้เป็นสวนป่าเพื่อการพักผ่อน และเป็นสวนสุขภาพ โดยมีชื่อโครงการว่า "สวนสวยในป่าช้า" แต่การพัฒนาทำได้ยากลำบาก เนื่องจากเนื้อที่ส่วนใหญ่ยังเป็นที่ดินสงวน ทำให้ไม่สามารถปรับปรุงพื้นที่ให้ราบเรียบได้ และพื้นที่ทางสมาคมแต่จิว ยินยอมให้เข้าไปพัฒนาแต่กรรมสิทธิ์ทางสมาคมยังสงวนไว้

5. ปัญหาน้ำท่วมขัง เขตสาทรเป็นพื้นที่ธุรกิจชั้นในที่มีความหนาแน่นทั้งอาคารบ้านเรือน อาคารสำนักงานและประชากร และเป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ปัญหาของน้ำท่วมจึงเกิดทั้งน้ำขังและน้ำทะเลหนุนท่วมล้นฝั่ง ปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่เขตสาทรมีจุดวิกฤตหลายแห่ง เมื่อฝนตกน้ำจะท่วมขังทันที และการระบายน้ำต้องใช้เวลาทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่รถยนต์และประชาชนที่สัญจรไปมา จุดวิกฤตที่เป็นปัญหา ได้แก่

- ชุมชนศูนย์การค้าวรวัฒน์ เป็นชุมชนที่มีชุมชนมากกว่า 2,000 หลังคาเรือน มีปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้อยู่อาศัยและเจ้าของโครงการในเรื่องกรรมสิทธิ์ในตัวถนนมาตลอดระยะเวลากว่า 20 ปี ระบบการระบายน้ำไม่ได้มาตรฐานทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังทุกครั้งี่ฝนตก

- ถนนเซ็นหลุยส์ 3 ถนนจันทน์สะพาน 3 ซอยเย็นจิตร์ ถนนสาธุประดิษฐ์ บริเวณที่กล่าวถึงเป็นที่ลุ่มผิวจราจรอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ ระบบระบายน้ำต้องเดินทางไกลไปสู่คลองช่องนนทรี ซึ่งมีระยะทางไกล การระบายน้ำจึงทำได้ล่าช้า

- ซอยสวนพลู และถนนนางลิ้นจี่ มีปัญหาด้านท่อระบายน้ำไม่สามารถจะระบายน้ำได้ทันทีเมื่อมีฝนตกในปริมาณที่ค่อนข้างมาก

- ถนนเจริญกรุงฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณซอยเจริญกรุง 60 และบริเวณซอยวัดยานนาวามักจะมีปัญหาในช่วงท้ายของฤดูฝนเมื่อน้ำทะเลหนุนสูงและน้ำเหนือไหลมาทำให้ล้นแนวตลิ่ง

6. ปัญหาน้ำเสีย คุณภาพน้ำในคลองของเขตสาทรมีความเน่าเสียมาก คือ ในคลองสาทรและคลองช่องนนทรี และเขตสาทรยังมีปัญหาเรื่องการระบายน้ำที่รับน้ำเสียจากอาคารบ้านเรือนและน้ำฝนรวมกัน จากนั้นระบายลงสู่คลองในเขตจึงมีผลให้น้ำในลำคลองสายต่าง ๆ เน่าเสีย ทางเขตได้ดำเนินการจ้างบริษัทเอกชนให้สร้างบ่อรองรับน้ำเสียตามจุดต่าง ๆ เช่น บริเวณถนนสาทรใต้ ถนนเจริญกรุง และในอนาคตจะมีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวมในพื้นที่ของเขตยานนาวา บางคอแหลม สาทร และบางรัก บริเวณปากคลองช่อง



นนทรี สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 200,000 ลบ.ม.ต่อวัน และโครงการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียนนทรี สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 120,000 ลบ.ม.ต่อวัน

#### 7. ปัญหาชุมชนแออัด สามารถสรุปปัญหาหลักที่พบได้ดังนี้

- ปัญหาทางกายภาพและสภาพแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาเรื่องความแออัดเสื่อมโทรมในที่อยู่อาศัยที่เกิดจากผู้อยู่อาศัยไม่มีเงินพอที่จะซ่อมแซม หรือเพราะความไม่มั่นคงในที่อยู่อาศัยเนื่องจากเป็นบ้านเช่า ทำให้ผู้อยู่อาศัยกลัวที่จะลงทุนโดยเปล่าประโยชน์ ปัญหาสภาพทางเดินคับแคบชำรุด ปัญหาสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ได้แก่ ปัญหาน้ำเสียและจัดการขยะในชุมชน ปัญหาน้ำท่วมขัง
- ปัญหาด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่ ปัญหาท่อน้ำอุดตันทำให้เกิดน้ำท่วมขัง การขาดบริการเรื่องไฟฟ้าโดยเฉพาะตามทางเดิน และขาดการบริการประปา โทรศัพท์ อุปกรณ์ดับเพลิง และพื้นที่นันทนาการ

#### 5.4 ปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาเขตสาทร

ปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดในการพัฒนาที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์สำหรับการศึกษารั้งนี้ พิจารณาเฉพาะปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดทางกฎหมายซึ่งประกอบด้วย ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้ อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ที่มีการกำหนดการควบคุมเป็นบริเวณขนาดใหญ่ ได้แก่

- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท บริเวณเขตถนนทั้งสองฟากของถนนเจ้าพระยา ตั้งแต่ถนนเจริญกรุงไปจนถึงทางแยกตัดกับถนนนางลิ้นจี่ (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ค)
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมนนเหนือ - ใต้ ตั้งแต่ถนนสาทรใต้ไปจนจรดถนนพระราม 3 ทั้งสองฟาก (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ง)
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมถนนราชีวาสราชนครินทร์ทั้งสองฟาก (ดูรายละเอียดในภาคผนวก จ)

#### 5.5 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตสาทร เพื่อวางทิศทางการพัฒนา

##### 5.5.1 การกระจุกตัวของการใช้ที่ดินและกิจกรรมประเภทต่าง ๆ

จากการสำรวจภาคสนาม และการวิเคราะห์ภาพถ่ายทางอากาศพบว่าพื้นที่เขตสาทรมีการกระจุกตัวของการใช้ที่ดินและกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ที่เห็นได้อย่างเด่นชัด โดยมีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 5.4)





แผนที่ 5.4 การกระจุกตัวของการใช้ที่ดินและกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ของเขตสาทร

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

- สัญลักษณ์
-  บริเวณที่มีการกระจุกตัวของอาคารสูงประเภท อาคารสำนักงาน
  -  บริเวณที่มีการกระจุกตัวของอาคารบริการระดับท้องถิ่น
  -  บริเวณที่มีการกระจุกตัวของที่อยู่อาศัย
  -  บริเวณที่มีการกระจุกตัวของสถาบันราชการ สถานศึกษา และศาสนสถาน
  -  บริเวณสวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียว

ที่มา : จากดาวเทียม

มาตราส่วน  
NOT TO SCALE





**บริเวณที่ 1** บริเวณที่มีการกระจุกตัวของอาคารสูงประเภทอาคารสำนักงาน โรงแรม และที่อยู่อาศัย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก คือถนนสาทร พระราม 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นบริเวณถนนสายหลักที่มีระบบการเข้าถึงที่สะดวก และราคาที่ดินที่สูงการพัฒนาอาคารจึงต้องเป็นทางแนวตั้ง เพื่อให้คุ้มค่ากับการลงทุน

**บริเวณที่ 2** บริเวณที่มีการกระจุกตัวของการค้าและการบริการระดับท้องถิ่น ย่านการค้าทั้งสินค้าอุปโภคและบริโภค ซึ่งมักจะมีที่ตั้งใกล้แหล่งงานและที่พักอาศัยหรือกระจุกตัวเป็นกลุ่มย่าน ถ้าตั้งอยู่ใกล้แหล่งงานจะมีความคึกคักในช่วงกลางวัน และหลังเลิกงาน ถ้าอยู่ใกล้ที่พักอาศัย จะคึกคักในช่วงเย็นถึงกลางคืน โดยการกระจุกตัวของย่านการค้าเหล่านี้จะอยู่บริเวณถนนสายรอง และซอยย่อยต่าง ๆ ได้แก่

- ย่านถนนจันทน์ ประกอบด้วยตึกแถวที่ประกอบกิจการค้าปลีกสินค้าอุปโภค บริโภค ร้านอาหาร ร้านบริการเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ นอกจากนี้ในช่วงเย็นจะมีแผงลอย รถเข็นขายอาหาร วางตั้งบริเวณทางเท้าของถนนจันทน์ด้านทิศเหนือ เป็นแนวยาวจากแยกเซนต์หลุยส์จนถึงแยกสาธุประดิษฐ์

- ย่านตลาดสวนพลู บริเวณตลาดสวนพลูจึงเป็นย่านบริการที่รองรับผู้พักอาศัยและนักศึกษา ประกอบด้วยตลาดสดที่เป็นทั้งตลาดเช้าและตลาดบ่าย ร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายทอง ร้านขายอุปกรณ์การเรียนการสอน แผงลอยขายอาหารบนทางเท้า

- ย่านถนนเซนต์หลุยส์ ถนนเซนต์หลุยส์เป็นถนนที่มีอาคารพาณิชย์ที่ประกอบกิจการค้าและบริการตั้งอยู่ตลอดสาย สามารถแบ่งได้เป็น 2 ย่านย่อย คือ ช่วงเหนืออาคารสงเคราะห์ บริเวณโรงเรียนอัสสัมชัญประถม มีตลาดแผงลอยเล็ก ๆ บริเวณปากซอยพิชัย (ตลาดป้าย) และร้านขายอาหาร ร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายอุปกรณ์การเรียนการสอน เป็นสถานที่จับจ่ายบริเวณเล็ก ๆ ของนักเรียน และผู้พักอาศัยบริเวณดังกล่าว ซึ่งพลุกพล่านเฉพาะช่วงพักกลางวันและหลังเลิกเรียน

ถนนเซนต์หลุยส์ช่วงใต้อาคารสงเคราะห์ บริเวณที่ติดกับซอยวัดปรก 1 ถึงซอยสำนักงานเขตสาทร มีตลาดเช้า หน้าโรงเรียนกิตติพาณิชยการ ร้านอาหาร ร้านค้าบริการที่เกี่ยวข้องกับที่พักอาศัย เช่นร้านวัสดุก่อสร้าง มุ้งลวด-เหล็กดัด ในช่วงเที่ยงจะมีคนเข้ามารับประทานอาหารบริเวณดังกล่าวหนาแน่น

- ย่านศูนย์การค้าวรรัตน์ ประกอบด้วยตลาดขายอาหารสำเร็จ ร้านอาหาร ร้านขายสินค้าอุปโภค บริโภค ร้านบริการเบ็ดเตล็ด และโรงพยาบาลนคร 2 แห่งตั้งอยู่ริมถนนทวนรัตน ในวันอาทิตย์จะมีตลาดนัดบนถนนทวนรัตน

- ย่านซอยแสงจันทร์ มีตลาด 1 แห่งบริเวณเกือบท้ายซอย สองข้างทางจะเป็นร้านอาหาร โดยเฉพาะร้านขายอาหารสำเร็จรูปราคาถูก นอกนั้นเป็นร้านขายของชำ จะพลุกพล่านมากในช่วงบ่ายถึงค่ำ



- ย่านพระราม 4 เป็นอาคารพาณิชย์กรรมริมถนนพระราม 4 ทั้งสองฝั่งช่วงระหว่างซอยงามดูพลีและสะพานคู่ มีตลาดปอนโกที่ให้บริการชุมชนปอนโกซึ่งเป็นแรงงานสำคัญของโรงงานอุตสาหกรรมในซอยย่อยพระราม 4

**บริเวณที่ 3** บริเวณที่มีการกระจุกตัวของที่อยู่อาศัย ทั้งในลักษณะที่อยู่อาศัยแบบอาคารสูง บ้านเดี่ยว แพลต อพาร์ทเมนต์ หอพักต่าง ๆ ซึ่งการกระจุกตัวนี้มีอยู่ทั่วไปในพื้นที่เขต ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ลึกเข้าไปจากถนนสายหลัก ถัดจากถนนสายรอง และอยู่ในบริเวณซอยย่อยต่าง ๆ ยกเว้นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารสูงที่มักจะอยู่ริมถนนสายหลัก และถนนสายรอง

- แพลต/ห้องเช่า/หอพัก อยู่ในบริเวณด้านตะวันออกของถนนเจริญกรุงมีหอพักตั้งอยู่ติดกับวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนครใต้ แพลตในบริเวณศูนย์การค้าวรรัตน์ แพลตขนาดเล็กในบริเวณตลาดสวนพลู สำหรับที่พักอาศัยประเภทห้องเช่า ได้แก่ บริเวณซอยย่อยของถนนทนต์

- อพาร์ทเมนต์ เป็นที่พักอาศัยของผู้ที่มีรายได้ปานกลางที่ต้องการพักอาศัยใกล้แหล่งงาน ปัจจุบันมีการสร้างอพาร์ทเมนต์สำหรับผู้มีรายได้ระดับกลางมากขึ้นบนพื้นที่ที่เป็นที่ว่างขนาดเล็กหรือบ้านเดี่ยวเดิม บริเวณที่สำคัญได้แก่บริเวณเซนต์หลุยส์ 1-2 และบริเวณหมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ ที่เริ่มเปลี่ยนจากบ้านเดี่ยวเป็นอพาร์ทเมนต์ขนาดเล็ก

- ที่อยู่อาศัยแบบอาคารสูง เช่น คอนโดมิเนียม เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ เป็นต้น มักเป็นอาคารขนาดกลางและใหญ่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน โดยเฉพาะที่จอดรถ ผู้พักอาศัยต้องมีรายได้สูงพอ โดยบริเวณที่สำคัญได้แก่ บริเวณซอยเทียนชัยและซอยพระพิณิจ บริเวณถนนสวนพลู บริเวณจุดตัดของซอยอรรถการประสิทธิ์และซอยงามดูพลี บริเวณซอยย่อยของถนนนางลิ้นจี่ ได้แก่ ซอยประพันธ์ศักดิ์ พัฒนสินมือพาร์ทเมนต์ตั้งเกาะกลุ่มกันอยู่

- บ้านเดี่ยว ได้แก่ หมู่บ้านอาคารสงเคราะห์ หมู่บ้านจัดสรรในซอยเกษม บ้านเดี่ยวบริเวณเซนต์หลุยส์ซอย 1, 2 ซอยพิบูล เทียนชัย พระพิณิจ นันทา ประสาทคอร์ท เป็นต้น

**บริเวณที่ 4** บริเวณที่มีการกระจุกตัวของสถาบันราชการ สถานศึกษา และศาสนสถาน คือบริเวณริมถนนเจริญกรุง มีการกระจุกตัวของสถานศึกษา เช่น สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตพระนครใต้ โรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย โรงเรียนโกศลวิทยา โรงเรียนวัดดอน โรงเรียนวัดสุทธิ โรงเรียนวัดยานนาวา เป็นต้น ส่วนสถานที่ราชการ เช่น ศาลแพ่งพระนครใต้ องค์การสะพานปลา สถาบันวิจัยประมงทะเล เป็นต้น ศาสนสถาน ได้แก่ วัดยานนาวา วัดสุทธิวราราม วัดดอน เป็นต้น ส่วนบริเวณที่มีการกระจุกตัวอีกบริเวณก็คือ พื้นที่ในแขวงทุ่งมหาเมฆ สถานศึกษา ได้แก่ เทคนิคกรุงเทพฯ วิทยาลัยอาชีวศึกษาเอี่ยมละออ สถาบันราชมงคลวิทยาเขตบพิตรพิมุข ส่วนสถานที่ราชการ ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ สำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง นอกจากนี้ยังมี ชุมสายโทรศัพท์ทุ่งมหาเมฆ สำนักงานประปาทุ่งมหาเมฆ กองพันทหารสื่อสาร เป็นต้น



**บริเวณที่ 5** สวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียว คือ โครงการลานคนเมือง ที่ใช้พื้นที่สุสาน  
สมาคมเต๋าจื๊ว เป็นสวนสาธารณะ เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกาย ทำกิจกรรม และพบปะสังสรรค์

### 5.5.2 การแบ่งพื้นที่เขตสาทร

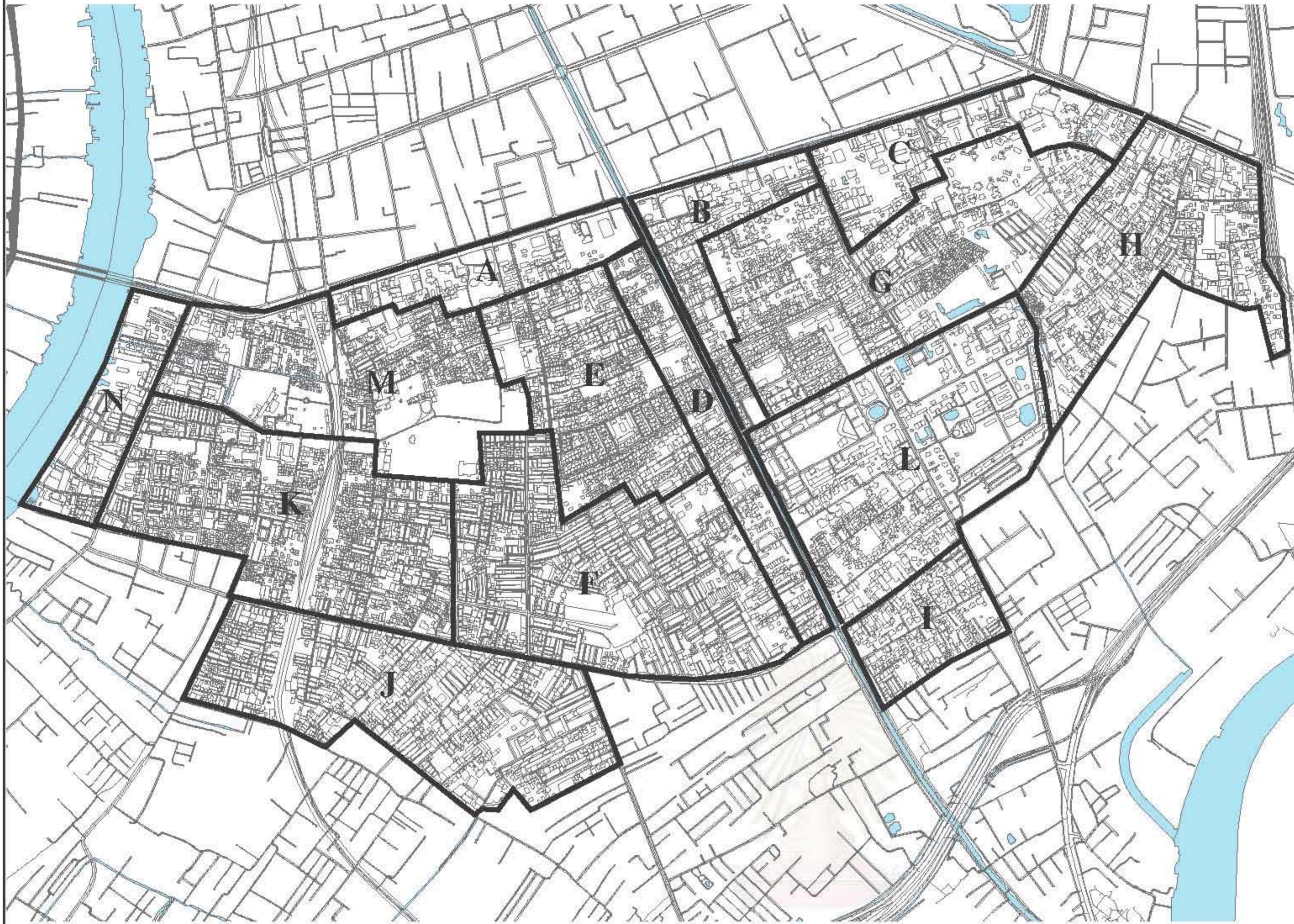
ในการแบ่งพื้นที่เขตสาทรมีปัจจัยที่นำมาใช้ในการแบ่ง คือ การวิเคราะห์การกระจุกตัวของ  
กิจกรรมและการใช้ที่ดิน ถนน และนำมาพิจารณาประกอบกับภาพถ่ายทางอากาศ สามารถแบ่งพื้นที่ย่อย  
ภายในเขตสาทร ได้ดังนี้ (แผนที่ 5.5) พื้นที่ A B C D E F G H I J K L M และ N ซึ่งในแต่ละพื้นที่มี  
ศักยภาพในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ซึ่งจะเสนอแนะในบทต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 5.5 การแบ่งพื้นที่เขตสาทร



แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

สัญลักษณ์

ที่มา : จากการวิเคราะห์

มาตราส่วน

0 200 400 600 meters



ภาควิชาการวางแผนที่แนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## บทที่ 6

### แนวทางการพัฒนาเขตสาทร

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม ในบทที่ผ่านมา ได้แบ่งพื้นที่เขตสาทรตามลักษณะของกลุ่มกิจกรรม การใช้ที่ดิน โครงข่ายถนน การคมนาคมขนส่ง เพื่อพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพ และเพื่อความสะดวกในการกำหนดแนวทางการพัฒนา ดังนั้นหัวข้อสำคัญที่ต้องกล่าวถึงในบทนี้เพื่อเป็นกรอบในการกล่าวถึงรายละเอียดในการวางแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา คือการวางเป้าหมาย และแนวความคิด ดังมีรายละเอียดดังนี้

#### 6.1 เป้าหมายการพัฒนาเขตสาทร

เขตสาทรจัดเป็นเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ด้วยระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทั้งสายหลักและสายรอง เป็นแหล่งรวมของอาคารสำนักงาน ธุรกิจและบริการต่าง ๆ รวมทั้งเป็นพื้นที่พักอาศัยในเมือง โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารชุด การพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้เขตสาทรมีการพัฒนาทางกายภาพอย่างรวดเร็ว มีจำนวนประชากรอย่างหนาแน่น อาคารที่พักอาศัย และสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น การพัฒนาของเขตสาทรจึงมีแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจที่ขยายตัวต่อมาจากพื้นที่เขตบางรัก และจากนโยบายของกรุงเทพมหานครได้กำหนดให้พื้นที่ย่านพระราม 3 เป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่ โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางการเงินการธนาคารของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีเขตยานนาวาเป็นพื้นที่พัฒนาหลัก จากปัจจัยของลักษณะของที่ตั้ง โครงข่ายคมนาคม กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ราคาที่ดิน และนโยบายต่าง ๆ ทำให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างย่านศูนย์กลางธุรกิจเดิม (สีลม) และย่านศูนย์กลางธุรกิจใหม่ (พระราม 3) โดยที่มีเขตสาทรตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ทั้งสอง และจากการวิเคราะห์พื้นที่เขตสาทรเพื่อหาทิศทางหรือแนวโน้มในการพัฒนาในบทที่ผ่านมา นั้น ในการวางแผนจึงได้กำหนดให้เขตสาทรรองรับการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมที่จะขยายตัวและเชื่อมโยงศูนย์กลางธุรกิจในอนาคต ในขณะเดียวกันจะสร้างความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัยโดยในเขตนี้ส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัยในแนวสูงและสงวนพื้นที่สำหรับพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐานที่จำเป็นไว้ล่วงหน้า และพัฒนาการบริการทางสังคมที่จำเป็นต่อคุณภาพชีวิตของประชากรทั้งในลักษณะของการให้บริการทางพาณิชยกรรมและสาธารณะประโยชน์ โดยสามารถสรุปเป้าหมายในการพัฒนาเขตสาทรได้ดังนี้

1. เป้าหมายในเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่ขยายตัวจากย่านศูนย์กลางธุรกิจ ที่สามารถเชื่อมโยงศูนย์กลางธุรกิจเดิม (ศูนย์กลางธุรกิจสีลม) และศูนย์กลางธุรกิจใหม่ (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3)
2. เป้าหมายในการเป็นพื้นที่ที่รองรับการพักอาศัยคุณภาพสูง เพื่อตอบสนองต่อพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของพื้นที่ศึกษา รวมถึงที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับชั้นเนื่องจากเป็นพื้นที่แหล่งงาน และสถานศึกษา เพื่อประสานแหล่งงานและที่พักอาศัยให้ใกล้กันที่สุด



3. เป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการบริการสังคมที่สมบูรณ์แบบ มีการให้บริการทั้งในลักษณะทางพาณิชย์กรรมและสาธารณะประโยชน์ เพื่อเสริมเป้าหมายทั้งสองข้างต้นให้สมบูรณ์ขึ้น และเป็นเป้าหมายที่มีหน้าที่รองรับส่วนที่เป็นความต้องการที่ยังขาดอยู่อย่างมากของศูนย์กลางธุรกิจในภาพรวมทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร

## 6.2 แนวความคิดในการพัฒนาเขตสาทร

จากการวางเป้าหมายในการพัฒนาเขตสาทรที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ผ่านมา จำเป็นต้องมีแนวความคิดในการพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่ขยายตัวจากย่านศูนย์กลางธุรกิจ ที่สามารถเชื่อมโยงศูนย์กลางธุรกิจเดิม (ศูนย์กลางธุรกิจสีลม) และศูนย์กลางธุรกิจใหม่ (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3) มีแนวความคิดดังนี้

- พัฒนาให้เป็นพื้นที่ธุรกิจประเภทการเงิน การธนาคาร ธุรกิจที่อยู่อาศัย โรงแรม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า เนื่องจากเป็นกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทเดียวกับศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 จากแนวความคิดในการประหยัดจากการรวมตัว (Agglomerations Economics)

- จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อพื้นที่ธุรกิจ เช่น ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ พื้นที่จอดรถ รวมถึงการจัดเส้นทางเดินเท้าทั้งภายในและภายนอกอาคารให้ต่อเนื่องกัน เพื่อลดการเดินทางโดยรถยนต์

2. เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเป็นพื้นที่ที่รองรับการพักอาศัยคุณภาพสูง เพื่อตอบสนองต่อพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของพื้นที่ศึกษา รวมถึงที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับชั้นเนื่องจากเป็นพื้นที่แหล่งงานและสถานศึกษา เพื่อประสานแหล่งงานและที่พักอาศัยให้ใกล้กันที่สุด มีแนวความคิดดังนี้

- จัดให้มีการพักอาศัยแบบอาคารสูง เช่น อาคารพาณิชย์ - พักอาศัย คอนโดมิเนียม เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ เป็นต้น

- จัดให้มีที่พักอาศัย ประเภท บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ อพาร์ทเมนท์ หอพัก แฟลต เป็นต้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีแหล่งงานและกิจกรรมเกือบทุกประเภท เช่น สถานที่ราชการ โรงเรียน อาคารสำนักงานต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อลดปริมาณและเวลาในการเดินทาง



3. เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการบริการสังคมที่สมบูรณ์แบบ มีการให้บริการทั้งในลักษณะทางพาณิชย์กรรมและสาธารณะประโยชน์ มีแนวความคิดดังนี้

- การบริการชุมชน และสถานที่ติดต่อของหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องจัดให้มีเพื่อความสะดวกสำหรับประชากร คนทำงาน และผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ ในที่นี้อาจกำหนดให้มีศูนย์กลางย่อยในจุดต่าง ๆ กระจายไปทั่วพื้นที่ในลักษณะต่าง ๆ เช่น การบริการทางด้านสถานที่ขายอาหาร ร้านค้าของใช้ในชีวิตประจำวัน หน่วยงานด้านข่าวสาร การบริการข้อมูลสำหรับการท่องเที่ยว รวมถึงหน่วยงานสาขาของการปกครองท้องถิ่น หน่วยงานสาธารณสุขปโภค – สาธารณูปการ

- การขนส่งมวลชนสาธารณะและส่วนบุคคล เพื่อเสริมให้มีความชั่งตวงขึ้นในการติดต่อเดินทาง ทั้งยังเป็นการลดปริมาณการขนส่งส่วนบุคคลในลักษณะต่าง ๆ เช่น การจัดการเดินเท้าที่มีคุณภาพ การจัดสถานที่จอดรถรวมสาธารณะ การบริการขนส่งในระยะสั้น โดยเฉพาะในพื้นที่ส่วนต่าง ๆ และพื้นที่ใกล้เคียง โดยให้กระจายให้ทั่วบริเวณ

- การมีพื้นที่สวนสาธารณะ หรือพื้นที่โล่งเพื่อเล่นกีฬาหรือกิจกรรมนันทนาการ เพื่อประโยชน์ไม่แต่คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ยังรวมไปถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่ดี และการมีพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางให้ประชาชนได้ทำกิจกรรมทางสังคมร่วมกัน

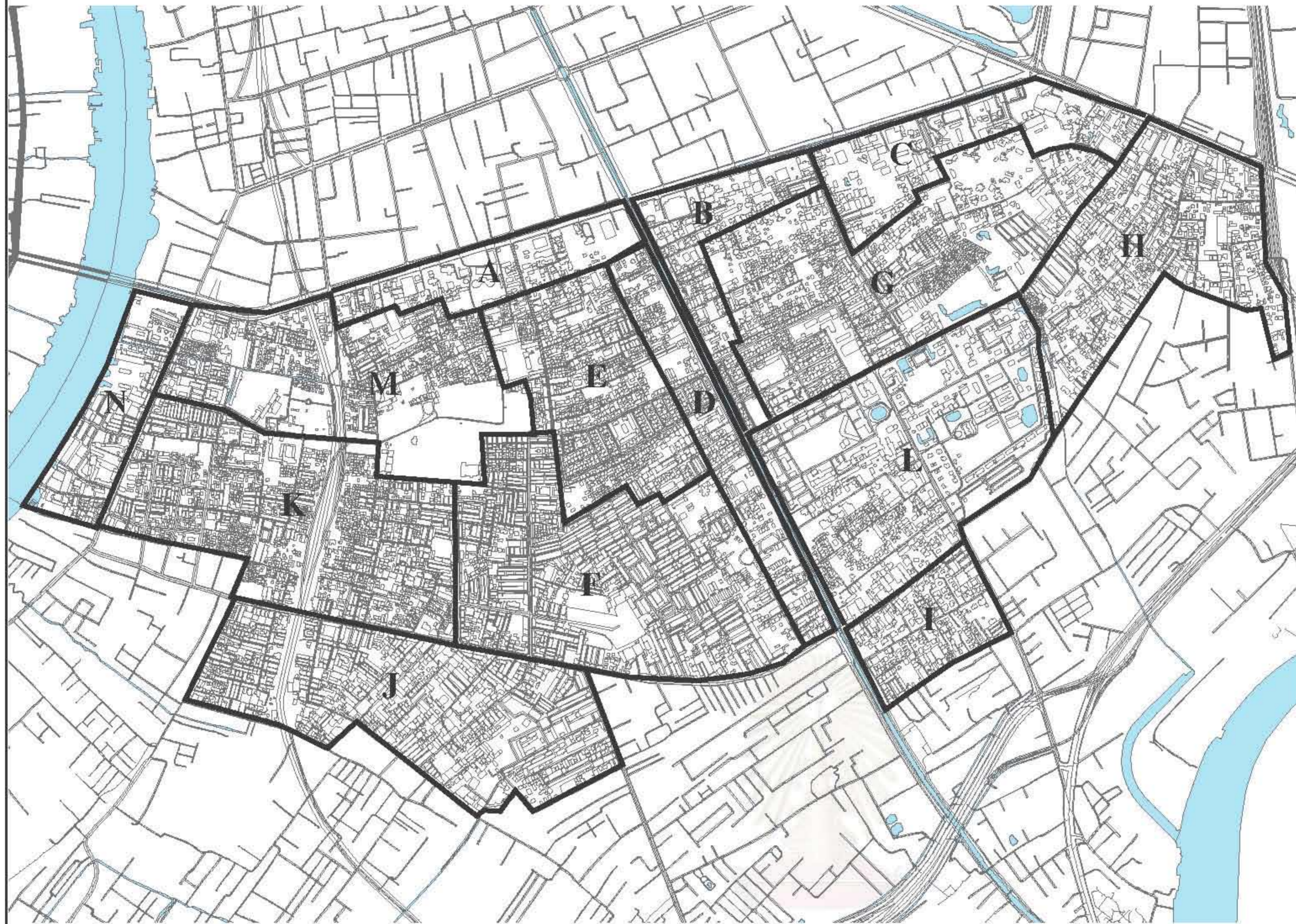
### 6.3 พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนา

จากการแบ่งพื้นที่ย่อยตามกลุ่มกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินในบทที่ผ่านมา ได้แบ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้บรรลุตามเป้าหมายในการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อของศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. พื้นที่เป้าหมายในการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมที่ขยายตัวจากย่านศูนย์กลางธุรกิจ ที่สามารถเชื่อมโยงศูนย์กลางธุรกิจเดิม (ศูนย์กลางธุรกิจสีลม) และศูนย์กลางธุรกิจใหม่ (พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3) คือพื้นที่ A B C และ D มีรายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งจัดให้มีพื้นที่ที่ซึ่งบรรจุไว้ด้วยองค์ประกอบหลัก ๆ ดังนี้

- ศูนย์กลางหลักของอาคารสำนักงานสมัยใหม่ ให้เป็นศูนย์กลางของอาคารสำนักงาน สำนักงานใหญ่ของธุรกิจต่าง ๆ สาขาใหญ่ของบริการทางการเงินและการธนาคาร การบริการข้อมูลข่าวสาร ในบริเวณถนนสายหลักของพื้นที่เขต คือ ถนนสาทร ถนนพระราม 4 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (บริเวณนี้ให้มีการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ และสูงได้)





**แผนที่ 6.1 พื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาเขตสาทร**

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

**สัญลักษณ์**

- เป้าหมายที่ 1 พื้นที่ A B C D
- เป้าหมายที่ 2 พื้นที่ E F H I K J
- เป้าหมายที่ 3 พื้นที่ L M N F G

ที่มา : จากการวิเคราะห์

มาตราส่วน



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



- ศูนย์กลางรองของอาคารสำนักงาน เน้นให้มีการกระจุกตัวของกลุ่มกิจกรรม ของอาคารสำนักงานขนาดเล็ก ห้างร้าน และบริษัท ต่าง ๆ ในบริเวณถนนสายรอง คือ ถนนสวนพลู ถนนเซ็นหลุยส์ ให้มีบทบาทรองลงมาทั้งในด้านความสูง ความหนาแน่นของกิจกรรม และสิ่งปลูกสร้าง (บริเวณนี้พัฒนาเป็นอาคารขนาดกลาง)

- กลุ่มอาคารพักอาศัยในอาคารสูง เพื่อรองรับการพักอาศัยที่เพิ่มขึ้น ได้แก่บริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ สาทรซอย 1 ซอยสวนพลู และซอยเซ็นหลุยส์ ทั้งนี้รูปแบบของอาคารพักอาศัยจะเป็นแบบ Multi Family ในลักษณะของคอนโดมิเนียม เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ คอร์ท เป็นต้น โดยผู้ที่อยู่อาศัยจะเป็นผู้ที่มีรายได้สูง ในลักษณะของผู้บริหารและชาวต่างประเทศ (บริเวณนี้ให้พัฒนาอาคารในลักษณะอาคารสูง)

### รายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่

- การปรับปรุงถนนสายหลัก คือ ถนนสาทร ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนพระรามที่ 4 เดิม ให้การจราจรเป็นระบบที่ไม่ใช่เป็นการผ่านพื้นที่มากเกินไปเพื่อให้ใช้เป็นการเฉพาะสำหรับพื้นที่ให้มากที่สุด โดยการผลักดันให้ไปใช้ ระบบทางด่วนและขนส่งมวลชนแทนในอนาคตเพื่อให้การจราจรไหลเวียนอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดช่องจราจรเข้า – ออก ตามเวลาที่เหมาะสม หรืออาจพิจารณากำหนดการจัดพื้นที่เฉพาะจำกัดเวลาห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลเข้า-ออกพื้นที่ในเวลาเร่งด่วน

- การจัดสร้างถนนสายหลัก ควรตัดถนนสายรองเพิ่มขึ้นเพื่อเชื่อมถนนพระราม 4 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนเจริญกรุง

- การปรับปรุงรูปแบบโครงข่าย โดยการตัดถนนสายรองและถนนสายย่อยเพิ่มขึ้น ให้พื้นที่ส่วนใหญ่มีโครงข่ายถนนเป็นตาตาราง

- จัดพื้นที่ทางเดินเท้าทั้งในระดับดิน และระดับเหนือพื้นดิน เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เข้าด้วยกัน ทั้งสถานีรถไฟฟ้า - กลุ่มอาคาร และพื้นที่ที่อยู่เบื้องหลัง

- การจัดเส้นทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างอาคาร - อาคาร และอาคารต่อสถานีรถไฟฟ้า ในพื้นที่ของเอกชน ทั้งในระดับดินและระดับเหนือดิน เพื่อให้สะดวกยิ่งขึ้น

- การจัดสร้างอาคารบริการสาธารณะหรือศูนย์บริการย่อยในพื้นที่ ที่สามารถให้บริการสำหรับกลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ ในด้านสาธารณะ เช่น การจอดรถรวมเพื่อการเดินทางไปยังจุดอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน ร้านอาหารสำหรับพนักงาน ลูกจ้างในสำนักงาน ร้านค้าย่อยที่ขายสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เพื่อบริการในระดับราคาที่เหมาะสม

- การจัดเพิ่มพื้นที่ทางเท้าและสวนหย่อมให้เป็นโครงข่าย การวางผังเส้นทางเท้าที่สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน สวนสาธารณะ และสวนหย่อมให้เป็นโครงข่ายโดยทางเท้าที่สมบูรณ์ เกิดความสะดวกในการเข้าถึงและสภาพแวดล้อมที่ดี



2. พื้นที่เป้าหมายในการเป็นพื้นที่ที่รองรับการพักอาศัย คือ พื้นที่ E F H I K และ J มีรายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งจัดให้มีพื้นที่ที่ซึ่งบรรจุไว้ด้วยองค์ประกอบหลัก ๆ ดังนี้

- ศูนย์กลางรองทางการบริการในลักษณะของการพักอาศัย ในรูปแบบของการเช่า เช่น คอนโดมิเนียม เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ อพาร์ทเมนท์ แฟลต โรงแรม เป็นต้น ให้เป็นกลุ่มกิจกรรมที่ขยายตัวออกจากกลุ่มหลักในพื้นที่เป้าหมายแรก โดยมีการลักษณะเดียวกันแต่ขอบเขตกว้างกว่า โดยรองรับผู้อยู่อาศัยทุกระดับ เช่น คนทำงาน นักเรียน นักศึกษา เป็นต้น ได้แก่บริเวณถนนสายรองในพื้นที่ ซอยเย็นอากาศ ซอยงามดูพลี ถนนจันทน์ตัดใหม่ ซอยเซ็นหลุยส์ และซอยสวนพลู (บริเวณนี้ให้มีการพัฒนาอาคารสูงสลับอาคารต่ำ)

- ย่านพักอาศัยหนาแน่น เนื่องจากการตั้งถิ่นฐานที่ยาวนานของพื้นที่ เขตสาทรจึงมีบริเวณที่เป็นย่านที่พักอาศัยที่หนาแน่น ซึ่งอยู่ในรูปแบบของตึกแถว และชุมชนแออัด ย่านพักอาศัยหนาแน่นจึงกำหนดให้กระจายอยู่บริเวณถนนสายรองและซอยย่อยต่าง ๆ ในพื้นที่ ได้แก่บริเวณ ซอยงามดูพลี ซอยแสงจันทร์ ซอยพระแม่มาลี ซอยพัฒนสิน ถนนอาคารสงเคราะห์ ซอยวรวรตน์ เป็นต้น

### รายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่

- การปรับปรุงถนนสายรอง คือ ถนนจันทน์ และซอยเย็นอากาศ เพื่อเสริมถนนรองที่มีช่วงระยะห่างกันมาก ให้เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก คือ ถนนเจริญกรุง ถนนราชมรรคาถนนนครินทร์ และถนนพระราม 4 เพื่อช่วยให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่และการติดต่อกับพื้นที่ภายนอกมีความสะดวกมากขึ้น

- การปรับปรุงถนนสายย่อย โดยเฉพาะการปรับปรุงสภาพพื้นผิวการจราจร และการขยายถนนให้มีความสะดวกในการเข้าถึงของการอยู่อาศัย ในบริเวณที่ชำรุดทรุดโทรม

- การจัดสร้างอาคารบริการสาธารณะหรือศูนย์บริการย่อย (Service center) ในพื้นที่ การจัดเตรียมในส่วนนี้เช่นเดียวกับในพื้นที่เป้าหมายที่ 1 โดยเฉพาะในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและส่วนในบริเวณพื้นที่ที่ลึกเข้าไปปรับปรุงการเข้าถึงให้สะดวกขึ้น ไม่จำเป็นต้องมีการจอดรถรวม

- การปรับปรุงทางเท้าและสวนสาธารณะ ส่วนใหญ่ได้แก่ โครงข่ายทางเท้าในบริเวณถนนสายรองและซอยย่อยต่าง ๆ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้อยู่อาศัย และการปรับปรุงสวนหย่อม หรือพื้นที่สีเขียวภายในพื้นที่เพื่อใช้ในการผ่อนคลายความตึงเครียด ออกกำลังกาย และการพักผ่อนหย่อนใจ

- พื้นฟูสภาพแวดล้อมและพัฒนาบริเวณชุมชนแออัดในพื้นที่เขต ภายในพื้นที่เขตสาทรมีบริเวณที่ถูกจัดว่าเป็นชุมชนแออัดมากถึง 8 ชุมชน คือ ชุมชนหมู่บ้านพัฒนาซอยสวนพลู ชุมชนพัฒนสิน ชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ ชุมชนแสงจันทร์ใน ชุมชนกุศลทอง ชุมชนมิตรสามัคคี ชุมชนบ้านแบบ และชุมชนร่วมพัฒนาวรพจน์ 1 ซึ่งขัดแย้งกับสภาพการพัฒนาของเขตสาทรในการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ ดังนั้นจึงมีการปรับปรุงและฟื้นฟูลักษณะทางกายภาพและสภาพแวดล้อม ให้มีสภาพภูมิทัศน์ที่ดี รวมทั้งการบริการทางสังคมต่าง ๆ ให้พร้อมเพียง เพื่อลดปัญหาทางกายภาพและสังคม



3. พื้นที่เป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการบริการสังคมที่สมบูรณ์แบบ มีการให้บริการทั้งในลักษณะทางพาณิชย์กรรมและสาธารณะประโยชน์ คือ L M N F และ G มีรายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งจัดให้มีพื้นที่ซึ่งบรรจุไว้ด้วยองค์ประกอบหลัก ๆ ดังนี้

- ศูนย์กลางด้านการค้าและการบริการที่รองรับการเป็นพื้นที่ขยายตัวของศูนย์กลางธุรกิจ โดยการจัดให้มีพื้นที่บริการทางด้านอาหาร เครื่องใช้ เครื่องแต่งกาย ได้แก่บริเวณที่เป็นย่านการค้าการบริการระดับท้องถิ่นภายในเขต เช่น ย่านถนนจันทน์ ย่านตลาดสวนพลู ย่านถนนเซ็นหลุยส์ ย่านศูนย์การค้าวรวรรดิ ย่านชอยแสงจันทร์ ย่านพระราม 4 และย่านถนนเจริญกรุง ซึ่งย่านต่าง ๆ เหล่านี้จะกระจายอยู่ทั่วไป ในพื้นที่เขตเพื่อให้รองรับและเพียงพอกับความต้องการการบริโภค และอุปโภคในด้านต่าง ๆ ของประชากร

- ศูนย์กลางรองทางด้านบริการสังคม จัดให้มีพื้นที่ให้บริการทางด้านสาธารณูปการต่าง ๆ และบริการสาธารณะต่าง ๆ เช่น ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ที่จอดรถ โรงเรียน สถานศึกษา สวนสาธารณะบริเวณสุสานวัดดอน เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ที่ถมน้ำในบริเวณวัดยานนาวา และพื้นที่ใต้สถานีรถไฟฟ้าตากสิน ให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ

#### รายละเอียดในการพัฒนาพื้นที่

- การปรับปรุงถนนสายรองและสายย่อย ที่มีขนาดเล็ก คับแคบ และชำรุดทรุดโทรม เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและการเข้าถึงพื้นที่

- การจัดระเบียบหาบเร่ แผงลอย บริเวณทางเดินเท้า ในบริเวณย่านการค้าและการบริการที่ได้กล่าวมาแล้ว เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยและลดปัญหาการจราจร

- การทำที่ก่อสร้างที่จอดรถรวมสาธารณะ และประสานโครงการก่อสร้างอาคารที่จอดรถในกลุ่มอาคารที่จะสร้างขึ้นใหม่เข้าด้วยกัน ซึ่งจะเป็นอาคารจอดรถสาธารณะที่จะให้ประโยชน์ต่อคนจำนวนมาก ซึ่งควรจะอยู่ใกล้กับบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง เช่น สถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือ เป็นต้น

- การจัดระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและขนาดเล็กในพื้นที่ เช่น รถสองแถว รถสามล้อรับจ้าง มอเตอร์ไซด์รับจ้าง เป็นต้น ให้สามารถเชื่อมต่อกับขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ได้อย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ เพื่อลดปริมาณการเดินทางการเข้าถึงพื้นที่ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

- การปรับปรุงพื้นที่ที่ถมน้ำและพื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่ที่ถมน้ำบริเวณวัดยานนาวา และพื้นที่ที่ถมน้ำบริเวณใต้สะพานตากสินสามารถทำเป็นสถานที่พักผ่อนที่ร่มรื่นด้วย การปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ ทำเป็นสวนหย่อมขนาดเล็กได้ สวนสวนสาธารณะบริเวณสุสานวัดดอน เป็นพื้นที่สวนสาธารณะขนาดใหญ่ ที่ใช้ในการออกกำลังกาย พักผ่อนหย่อนใจ และพบปะสังสรรค์พูดคุย รวมถึงบริเวณสุสานวัดดอนในพื้นที่ที่มีการทิ้งร้างควรปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ จะสามารถเป็นพื้นที่สีเขียวที่ให้ความร่มรื่นได้



## 6.4 แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตสาทร พ.ศ. 2565 เพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่เป้าหมายในการบรรลุแนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3 โดยแบ่งการใช้ที่ดินในอนาคตของเขตสาทรเป็น 6 ประเภท จำนวนพื้นที่ในการใช้ที่ดินแต่ละประเภทและข้อกำหนดการอนุญาต (แผนที่ 6.2) ได้แก่

**การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** กำหนดให้อยู่บริเวณริมถนนสายหลักของเขต ได้แก่ ถนนสาทรใต้ ถนนพระราม 4 ถนนจันทน์ ถนนเจริญกรุง (บริเวณที่ติดกับถนนสาทรใต้) และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ทำหน้าที่รองรับการขยายตัวพาณิชยกรรมในเขตบางรัก และพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีการเข้าถึงสะดวกตลอดจนมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีการกระจุกตัวของประชากรและกิจกรรมต่าง ๆ อย่างหนาแน่น และมีราคาที่ดินสูง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่า โดยบริเวณนี้จะเป็นแหล่งงาน ศูนย์กลางการค้าและบริการที่จะเชื่อมโยงกับศูนย์กลางธุรกิจสีลมและพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ถนนพระราม 3

**การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย** กำหนดให้อยู่บริเวณพื้นที่ด้านในถนนสายหลักของทั้ง 3 แขวง ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและอาคารสูง เพื่อให้พื้นที่พักอาศัยรองรับการขยายตัวและการเชื่อมโยงของพื้นที่พาณิชยกรรมในอนาคต

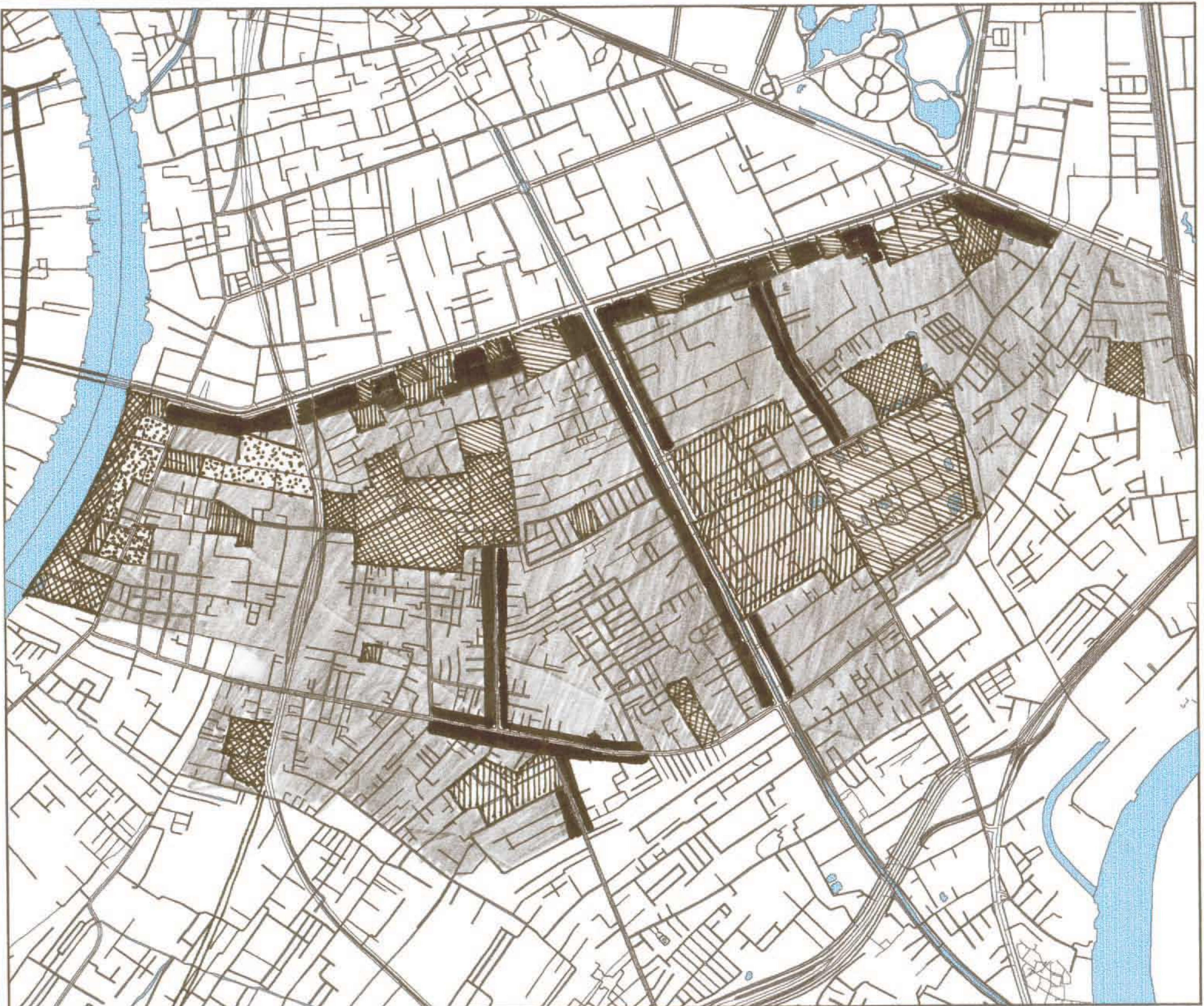
**การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการและสาธารณูปโภค - สาธารณูปการ** กำหนดให้อยู่บริเวณเดิม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณะประโยชน์เท่านั้น

**การใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา** กำหนดให้อยู่บริเวณเดิมให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศาสนาหรือเกี่ยวข้องกับศาสนา การศึกษา สถาบันราชการหรือสาธารณะประโยชน์เท่านั้น

**การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา** กำหนดให้อยู่บริเวณเดิมให้ใช้ประโยชน์เพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการหรือสาธารณะประโยชน์เท่านั้น

**การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม** กำหนดให้อยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา สุสานวัดดอนและพื้นที่ตอนในของเขต ซึ่งเป็นที่โล่งว่างในปัจจุบันให้ใช้ประโยชน์เพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับการนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือสาธารณะประโยชน์เท่านั้น






แผนที่ 6.2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตสาร พ.ศ. 2565

แนวทางการพัฒนาเขตสารในทิศทางพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

- สัญลักษณ์
-  พาณิชยกรรม
  -  สวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียว
  -  ศาสนสถาน
  -  สถาบันการศึกษา
  -  สถาบันราชการ
  -  ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





## 6.5 แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบการสัญจรในอนาคต

แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของเขตสาทร มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งให้แก่ประชาชนและให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนสายหลักสายรองอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแผนการใช้ที่ดินในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้ (แผนที่ 6.3)

1. โครงการขยายถนนเซ็นหลุยส์ 3 เป็น 4 ช่องจราจร ปัจจุบันถนนเซ็นหลุยส์ 3 เป็นถนนสายรองเชื่อมระหว่างถนนสาทรใต้กับถนนจันทน์ มีขนาด 3 ช่องจราจรแต่ไม่ได้มาตรฐาน
2. โครงการขยายถนนสวนพลู เป็นขนาด 4 ช่องจราจร ปัจจุบันถนนสวนพลู เป็นถนนสายรองขนาด 3 ช่องจราจรที่ไม่ได้มาตรฐานเชื่อมต่อกับถนนนางลิ้นจี่ที่มีขนาด 4 ช่องจราจรมาตรฐานแล้ว โดยการขยายถนนสวนพลูเป็นขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทั้งปรับปรุงสภาพทางกายภาพที่มีลักษณะเป็นคอคอดเลี้ยวหักศอกบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนสวนพลูกับถนนนางลิ้นจี่
3. โครงการขยายซอยงามดูพลี เป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจร เพื่อเป็นถนนสายรองของเขตสาทร
4. โครงการขยายถนนอาคารสงเคราะห์ เป็นถนนขนาด 4 ช่องทางจราจรเพื่อเป็นถนนสายรองของเขตสาทร
5. โครงการก่อสร้างถนนสายรอง ขนาด 4 ช่องทางจราจรตามแนวตะวันออก ตะวันตก จุดเริ่มต้นโครงการเริ่มจากถนนเจริญกรุง ตามแนวซอยเจริญกรุง 63 ไปทางด้านตะวันออกตัดผ่านถนนเหนือ - ใต้ ต่อเนื่องตามแนวซอยวัดปรก 1 ซึ่งในช่วงนี้จะเป็นการขยายซอยวัดปรก 1 ไปทางด้านตะวันออกตัดผ่านถนนนราธิวาสราชนครินทร์บรรจบกับถนนอาคารสงเคราะห์ ถนนสวนพลู และถนนงามดูพลี เป็นโครงการขยายถนนเพื่อทำหน้าที่เป็นถนนสายรองแบ่งเบาการจราจรจากถนนสาทรและถนนจันทน์

สำหรับการพัฒนาระบบการสัญจรนั้น เป็นการสานต่อระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีโครงการก่อสร้างให้เสร็จในพื้นที่ ซึ่งจะมีผลต่อการอำนวยความสะดวกในพื้นที่และการเดินทางเชื่อมโยงเป็นอย่างมาก ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. ส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) จากสถานีช่องนนทรี ไปตามแนวถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนพระราม 3 ไปถึงเชิงสะพานกรุงเทพ รวมระยะทาง 12.50 กิโลเมตร มี 14 สถานี
2. ส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ได้กำหนดให้มีโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อรองรับพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 โดยได้พิจารณาแนวเส้นทางต่อขยายของสายสีน้ำเงิน เส้นทางที่มีผ่านเข้ามาในพื้นที่พระราม 3 คือ สายเส้นรอบวงสวนใต้ (ท่าพระ - คลองเตย) แนว

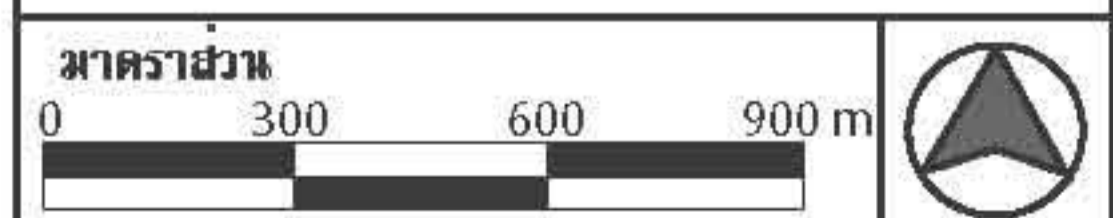




**แผนที่ 6.3 โครงการพัฒนาดอน  
ในขนาดของเขตสาทร**

แนวทางการพัฒนาเขตสาทรในบทบาทการ  
เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจสีลม  
และพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพระราม 3

- สัญลักษณ์**
- โครงการปรับปรุงถนนเดิม
  - - - - - โครงการก่อสร้างเส้นทางใหม่



ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



เส้นทางเริ่มต้นที่แยกท่าพระ ไปตามแนวถนนรัชดาภิเษก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้กับสะพานกรุงเทพ จากนั้นไปตามถนนพระราม 3 และสิ้นสุดที่บริเวณศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์มีระยะทางรวมประมาณ 17.5 กิโลเมตร ซึ่งกำหนดให้เป็นส่วนต่อขยายระยะที่ 2 (พ.ศ. 2555 - 2564)

3. โครงการรถเมล์รางเลียบคลองช่องนนทรี โดยให้เป็นส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสีเขียวจากสถานีช่องนนทรีไปตามคลองช่องนนทรี เลี้ยวขวาเข้าถนนพระราม 3 และไปสิ้นสุดที่บริเวณเชิงสะพานกรุงเทพ รวมระยะทาง 14.5 กิโลเมตร

4. โครงการเพิ่มจำนวนเส้นทางรถให้บริการของรถโดยสารประจำทางโดยเฉพาะบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ในเขตบางรัก สาทร และยานนาวา

5. โครงการจัดระบบการเดินรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก (รถสองแถว) ซึ่งในปัจจุบันการเดินรถมีลักษณะที่ซ้อนทับพื้นที่กัน ทำให้เกิดความสับสนในการเดินทาง และยังคงให้เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลักและรองในพื้นที่ด้วย

## 6.6 ข้อเสนอแนะ

การจัดทำแผนและวางผังเพื่อการพัฒนาชุมชน เพื่อมุ่งหวังให้ตรงตามวัตถุประสงค์สำหรับพื้นที่หรือชุมชนเมืองซึ่งปรากฏอยู่ดั้งเดิมแล้ว ควรมุ่งเน้นและให้ความสำคัญให้มากกับการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบที่กำหนดลงไปใหม่กับลักษณะดั้งเดิมทั้งในด้านของสิ่งก่อสร้าง วัฒนธรรม สังคม ความเป็นอยู่ สภาพทางเศรษฐกิจ เพื่อผลที่ได้รับสอดคล้องต้องตรงกัน โดยพยายามที่จะมุ่งเน้นไปที่ความเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มอาคาร - บ้านพักอาศัย - สถานประกอบการที่สามารถเชื่อมต่อเข้ากันได้ดีด้วย การอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงทางด้านระบบขนส่งต่าง ๆ ทั้งสาธารณะ และส่วนบุคคล และการจัดพื้นที่เปิดโล่งที่เชื่อมโยง ทั้งนี้จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือ การระดมความคิด จากหลาย ๆ หน่วยงาน ประกอบกับประสบการณ์และความชำนาญเฉพาะด้าน ประสานให้เกิดประโยชน์ ความร่วมมือ ไม่เฉพาะแต่ภาคราชการเท่านั้น ควรประกอบด้วยองค์กรเอกชนและผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ในการมีส่วนร่วมรับรู้ เพื่อผลที่ได้รับจากการวางแผนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

แม้จะมีการลงทุนและการวางแผนในโครงการขนาดใหญ่ และในระดับพื้นที่มากมายเพียงใด แต่ถ้าหากการวางแผนสำหรับพื้นที่ใด ๆ ก็แล้วแต่ในการรองรับเพื่อเชื่อมโยงแผนการต่าง ๆ ที่กำลังลงทุน หรือกำลังเข้ามาแก้ไขปัญหาในพื้นที่ ผลที่ได้รับก็ไม่สามารถตอบสนองได้อย่างสมบูรณ์ ในทางกลับกันบางเงื่อนไขอาจก่อให้เกิดปัญหาในด้านอื่น ๆ ตามมา ในปัจจุบันยังสามารถที่จะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินการ การจัดการต่าง ๆ ให้สามารถสอดคล้องต้องกันได้ ทั้งนี้ถึงแม้ภาครัฐซึ่งมีหน้าที่โดยตรงจะต้องให้บริการเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหาการขึ้นนำ แต่การลงทุนในภาคเอกชน ซึ่งต้องการหวังผลกำไรเป็นหลัก อาจไม่สามารถสอดคล้องและขัดแย้งกันโดยตลอดมา ซึ่งปรากฏให้เห็นโดยทั่วไปที่ภาคเอกชนนำหน้าและก่อให้เกิดความเจริญในช่วงสั้น ๆ โดยที่ภาครัฐต้องติดตามเข้าไปแก้ปัญหา จากการศึกษาที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่า ในพื้นที่ศึกษากำลังจะมีการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่จากโครงการต่าง ๆ ทั้งขนาดใหญ่และในระดับพื้นที่ จึงเป็นโอกาสที่ดีที่ภาครัฐต้องเข้ามามีบทบาทในการวางแผน การจัดระเบียบ การกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ในรูปลักษณะใหม่ที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ภาค



รัฐอาจหมายถึงส่วนท้องถิ่น หน่วยงานสาธารณูปโภค จำเป็นต้องประสานการวางแผนร่วมกันเป็นระบบยิ่งขึ้น และที่สำคัญภาคเอกชน องค์กรเอกชน นักลงทุน ควรที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดสร้างสรรคนโยบาย การกำหนดรูปแบบ การออกข้อกำหนด ความร่วมมือที่สอดคล้องและเป็นที่ยอมรับด้วยกันของฝ่ายต่าง ๆ เพื่อ ผลในการหลีกเลี่ยงปัญหาที่จะตามมาภายหลังได้อย่างดีที่สุด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- กษมา วรรณศิลป์ . บทบาทของศูนย์การค้าชานเมือง : กรณีศึกษาพัฒนาการในพื้นที่ด้านเหนือของ กรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2543.
- กฤษเชต ไกรवास . อิทธิพลของศูนย์การค้าต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2538.
- เกียรติ จิระกุลและคณะ . ตลาดในกรุงเทพมหานคร : การขยายตัวและพัฒนาการ . กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2525.
- จันรรจา ชัยโชติชัย . การศึกษาเอกลักษณ์ของการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าย่านใจกลาง กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา : เขตธุรกิจสีลม – สุรวงศ์และพื้นที่เกี่ยวเนื่องเขตบางรัก . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2532.
- จิระ จิตรกร . แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2525.
- จิโรจน์ สินธวานุรักษ์ . แนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อการค้าเขตปทุมวัน . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2531.
- จุมพล หมอยาดี . ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้า บริการ ในเขตเทศบาลนครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2539.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยสังคม . รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขต กรุงเทพมหานคร เขตยานนาวา . กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2543.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยสังคม . รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขต  
กรุงเทพมหานคร เขตสาทร . กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2544.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร . ภูมิศาสตร์เมือง . กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช , 2527.

ไทยเอนยีเนียร์ริงคอนซัลแตนท์ จำกัด , บริษัท . โครงการศึกษาและวางผังออกแบบชุมชนพื้นที่พัฒนา  
พิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่ พระราม 3 . ม.ป.ท. , 2546.

บุญเยี่ยม เหลาสะอาด . ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนแออัดกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่เขตชั้นกลาง  
กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา เขตยานนาวา สาทร และบางคอแหลม . วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย , 2542.

ปิยะมาศ เลิศนภากุล . อิทธิพลของศูนย์การค้าในเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร : กรณี  
ศึกษาย่านบางกะปิ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะ  
สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2544.

ผังเมือง กรุงเทพมหานคร, สำนัก . ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542)  
ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 . กรุงเทพมหานคร : (ม.ป.ท.) , 2542.

วิรัตน์ รัตตากร . แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก – คลองเตย . วิทยา  
นิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลง  
กรณ์มหาวิทยาลัย , 2537.

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาค  
และเมือง . รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขต  
บางรัก . กรุงเทพมหานคร : รุ่งนภาการพิมพ์ , 2544.

สมชาย เดชะพรหมพันธุ์ . ภูมิศาสตร์เมือง . กรุงเทพมหานคร : ศิลปบรรณาการ , 2522.

สมศักดิ์ เศรษฐนันท์ . การศึกษาแนวโน้มการใช้ที่ดินเขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์  
ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย , 2543.



สรารุช ฉัตรเดชา . การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งในย่านพาณิชยกรรมของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษา  
บริเวณถนนสาทร – สีลม – สุรวงศ์ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและ  
เมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2543.

สาริยา ศรีเชื้อ . แนวทางการวางแผนพัฒนาย่านการค้าหลักในเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร : กรณี  
ศึกษาเขตบางกะปิ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะ  
สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2540.

### ภาษาอังกฤษ

Carter , Harold . The Study of Urban Geography . 2<sup>nd</sup> ed. London : Edward Arnold ,  
1975.

Chapin , Stuart F. Jr. . Urban Land Use Planning . Illinois : University of Illinois Press ,  
1965.

Murphy , Raymond E. The American City : An Urban Geography . 2<sup>nd</sup> ed . New York :  
McGraw – Hill , 1966.

Open University . The City as an Economics System . The Open University Press ,  
1973.

Scott , Peter . Geography of Retailing . Pitman Press , 1972.

Weiss , Shirley F. The Central Business District in Transition . North Carolina : Chapel  
Hill , 1957.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาคผนวก ก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางแสดงการคาดประมาณจำนวนประชากรที่มีอยู่จริงในพื้นที่เขตต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2544

เขต	ประชากร ทะเบียนราษฎร ปี 2543	ประชากร ตามโฉนด ปี 2543	ผลสัมประสิทธิ์ตามโฉนด		ร้อยละประชากร ของพื้นที่ ปี 2543	ผลการศึกษาของโครงการผังเมืองรวมฯ		
			และประชากรทะเบียนราษฎร			เด็กรัดเข็ม ประชากรผัง เมือง	ประชากรผัง เมือง	ประชากรจริง ปี 2543
			จำนวนผลต่าง	ร้อยละ				
พระนคร	81,687	92,552	10,865	1.098	1.438	1.568	50,773	132,460
ป้อมปราบฯ	75,220	85,499	10,279	1.607	1.324	1.465	47,447	122,667
สัมพันธวงศ์	36,925	41,959	5,034	0.787	0.650	0.718	23,261	60,186
ปทุมวัน	102,776	116,153	13,377	2.091	1.809	1.950	63,140	165,916
ราชเทวี	104,816	119,124	14,308	2.236	1.845	2.041	66,077	170,893
บางรัก	61,994	70,359	8,365	1.307	1.091	1.199	38,835	100,820
ดุสิต	155,744	175,605	19,861	3.104	2.742	2.923	94,642	250,386
ดุสิต	91,091	102,257	11,166	1.745	1.604	1.674	54,215	145,306
บางพลัด	120,200	137,325	17,125	2.677	2.116	2.396	77,589	197,789
บางกอกน้อย	160,035	181,376	21,341	3.336	2.817	3.076	99,610	259,645
บางกอกใหญ่	88,809	100,189	11,380	1.779	1.563	1.671	54,106	142,915
สาทร	109,014	123,324	14,310	2.237	1.919	2.078	67,278	176,292
สาทร	93,403	104,665	11,262	1.760	1.644	1.702	85,117	111,520
บางกอกนอก	118,485	134,370	15,885	2.483	2.086	2.284	73,963	192,448
บางซื่อ	160,755	180,138	19,383	3.030	2.830	2.930	94,861	255,616
คลองสาน	112,012	127,036	15,024	2.348	1.972	2.160	69,940	181,952
ธนบุรี	184,181	210,516	26,335	4.116	3.242	3.679	119,129	303,310
จตุจักร	169,943	190,200	20,257	3.166	2.992	3.079	99,691	269,634
หัวขวาง	78,595	87,721	9,126	1.426	1.384	1.405	45,492	124,087
ดินแดง	162,002	185,489	23,487	3.671	2.852	3.261	105,601	267,603
คลองเตย	138,803	158,525	19,722	3.083	2.444	2.763	89,463	228,266
วัฒนา	80,905	90,329	9,424	1.473	1.424	1.449	46,904	127,809
ดอนเมือง	146,525	160,431	13,906	2.174	2.579	2.376	76,947	223,472
หลักสี่	117,883	131,308	13,425	2.098	2.075	2.087	67,567	185,450
บางเขน	170,089	187,579	17,490	2.734	2.994	2.864	92,731	262,820
สายไหม	145,892	158,172	12,280	1.919	2.568	2.244	72,652	218,544
ลาดพร้าว	108,125	119,843	11,718	1.832	1.903	1.868	60,466	168,591
บางกะปิ	143,046	158,880	15,834	2.475	2.518	2.497	80,834	223,880
บึงกุ่ม	137,184	152,485	15,301	2.392	2.415	2.403	77,815	214,999
วังทองหลาง	107,903	118,940	11,037	1.725	1.900	1.812	58,680	166,583
คันนายาว	77,610	85,424	7,814	1.221	1.366	1.294	41,891	119,501
สะพานสูง	72,745	79,949	7,204	1.126	1.281	1.203	38,961	111,706
พระโขนง	100,481	111,694	11,213	1.753	1.769	1.761	57,010	157,491
บางนา	100,312	111,839	11,527	1.802	1.766	1.784	57,756	158,068
ประเวศ	121,459	132,074	10,615	1.659	2.138	1.899	61,476	182,935
สวนหลวง	111,898	123,944	12,046	1.883	1.970	1.926	62,372	174,270
คลองจั่น	100,509	111,274	10,765	1.683	1.769	1.726	55,884	156,393
ทวีวัฒนา	53,801	58,150	4,349	0.680	0.947	0.813	26,338	80,139
ภาษีเจริญ	141,063	158,687	17,624	2.755	2.483	2.619	84,798	225,861
บางมก	174,466	192,006	17,540	2.742	3.071	2.906	94,105	268,571
หนองแขม	112,579	122,017	9,438	1.475	1.982	1.729	55,967	168,546
ราษฎร์บูรณะ	93,482	105,610	12,128	1.896	1.646	1.771	57,331	150,813
ทุ่งครุ	90,427	97,785	7,358	1.150	1.592	1.371	44,390	134,817
หนองแขม	172,863	194,891	22,028	3.443	3.043	3.243	105,005	277,868
มีนบุรี	102,375	109,721	7,346	1.148	1.802	1.475	47,765	150,140
คลองสามวา	95,481	99,289	3,808	0.595	1.681	1.138	36,848	132,329
ลาดกระบัง	116,844	126,088	9,244	1.445	2.057	1.751	56,691	173,535
หนองจอก	92,180	98,327	6,147	0.961	1.623	1.292	41,826	134,006
บางขุนเทียน	109,723	117,883	8,160	1.275	1.932	1.604	51,919	161,642
บางบอน	76,040	81,173	5,133	0.802	1.339	1.070	34,660	110,700
กทม.ชั้นใน	2,406,490	2,724,382	317,892	49.687	42.365	46.026	1,490,230	3,896,720
กทม.ชั้นกลาง	2,681,247	2,963,311	282,064	44.087	47.202	45.644	1,477,879	4,159,126
กทม.ชั้นนอก	592,643	632,481	39,838	6.227	10.433	8.330	269,708	862,351
กรุงเทพมหานคร	5,680,300	6,320,174	639,794	100	100	100	3,237,817	8,918,197

ที่มา : โครงการศึกษาข้อมูลทางด้านประชากรของกรุงเทพมหานครในการปรับปรุงผังเมืองกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547)





จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางแสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรทุกช่วง 5 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2543-2565 ระดับเขต จำนวนกลุ่มตามความแตกต้งของแนวโน้มการขยายตัว

กลุ่ม	เขต	gr43-65(%)	Den.43	ประชากร	จำนวนประชากรอัตราการคาดการณ์(คน)						
					2543	2545	2550	2553	2555	2560	2563
1	สัมพันธวงศ์	-27.58	29,632	41,959	40,755	37,746	35,941	35,015	32,701	31,311	30,386
	บางรัก	-24.41	12,709	70,359	68,573	64,108	61,430	60,056	56,621	54,560	53,187
	ธนบุรี	-24.11	24,619	210,516	205,245	192,038	184,123	180,062	169,910	163,816	159,759
	ดุสิต	-23.65	16,466	175,605	171,286	160,487	154,011	150,689	142,383	137,397	134,078
	บางซื่อ	-23.65	15,603	180,138	175,708	164,630	157,987	154,579	146,060	140,945	137,540
	ปทุมวัน	-22.60	13,879	116,153	113,423	106,596	102,503	100,402	95,152	92,000	89,902
	พระนคร	-21.57	16,718	92,552	90,475	85,283	82,169	80,571	76,578	74,180	72,584
	คลองสาน	-20.91	20,994	127,036	124,273	117,365	113,222	111,096	105,783	102,593	100,470
	ป้อมปราบฯ	-20.89	44,277	85,499	83,641	78,995	76,209	74,780	71,207	69,062	67,634
	สาทร	-20.81	13,224	123,324	120,655	113,983	109,981	107,928	102,796	99,715	97,664
	พญาไท	-20.33	10,657	102,257	100,095	94,688	91,446	89,783	85,625	83,129	81,467
	ดินแดง	-20.33	22,204	185,489	181,567	171,760	165,879	162,862	155,320	150,792	147,778
	ราชเทวี	-20.33	16,717	119,124	116,605	110,308	106,531	104,593	99,750	96,842	94,906
คลองเตย	-20.28	12,200	158,525	155,181	146,820	141,806	139,233	132,803	128,942	126,372	
2	บางกอกน้อย	-11.82	15,186	181,376	179,147	173,572	170,229	168,514	164,226	161,652	159,939
	บางพลัด	-11.07	12,088	137,325	135,744	131,790	129,420	128,203	125,163	123,337	122,122
	บางกอกใหญ่	-10.52	16,212	100,189	99,093	96,353	94,710	93,867	91,759	90,494	89,652
	บางกอกแหลม	-9.08	12,304	134,370	133,101	129,929	128,026	127,050	124,610	123,145	122,170
3	วัฒนา	-4.85	7,189	90,329	89,873	88,734	88,051	87,700	86,824	86,298	85,948
	สามเวิชัย	-4.76	8,898	158,687	157,901	155,934	154,755	154,150	152,638	151,730	151,126
	พระโขนง	-4.22	7,986	111,694	111,204	109,978	109,243	108,866	107,924	107,358	106,981
	ราษฎร์บูรณะ	-2.14	6,692	105,610	105,375	104,788	104,436	104,256	103,804	103,533	103,350
	จตุจักร	-0.57	5,780	190,200	190,086	189,802	189,632	189,544	189,326	189,194	189,107
	ลาดพร้าว	0.64	5,483	119,843	119,923	120,122	120,242	120,303	120,457	120,549	120,610
	วังทองหลาง	1.67	6,079	118,940	119,147	119,664	119,974	120,133	120,530	120,765	120,928
	จอมทอง	2.60	7,420	194,891	195,619	196,739	197,536	197,937	198,952	199,561	199,967
	สามวา	3.00	6,282	104,666	105,001	105,840	106,344	106,602	107,247	107,435	107,893
	บางนา	4.94	5,952	111,839	112,414	113,850	114,712	115,154	116,259	116,922	117,364
ห้วยขวาง	8.29	5,835	87,721	88,477	90,369	91,503	92,085	93,540	94,414	94,995	
4	หลักสี่	15.90	5,749	131,308	133,479	138,908	142,163	143,834	148,009	150,515	152,184
	ดอนเมือง	16.08	4,359	260,432	263,214	269,823	273,847	275,911	281,071	284,169	286,231
	มีนบุรี	19.64	6,272	152,485	155,599	163,387	168,057	170,453	176,443	180,038	182,432
	บางแค	20.50	4,319	192,006	196,100	206,337	212,485	215,630	223,502	228,219	231,371
	คลองจั่น	22.84	3,775	111,274	113,917	120,526	124,490	126,523	131,606	134,658	136,689
	บางกะปิ	29.14	5,570	158,880	163,695	175,735	182,956	186,660	195,920	201,479	205,180
	บางเขน	30.24	4,453	187,579	193,478	208,222	217,083	221,620	232,958	239,754	244,298
	สวนหลวง	35.69	5,235	123,944	128,545	140,049	146,948	150,487	159,335	164,647	168,183
	คันนายาว	39.25	3,288	85,424	88,911	97,629	102,857	105,539	112,244	116,269	118,949
	5	บางขุนเทียน	45.44	977	117,883	123,453	137,382	145,735	150,020	160,733	167,164
บางบอน		45.63	2,336	81,173	85,025	94,658	100,435	103,398	110,807	115,254	118,215
หนองแขม		45.90	3,406	122,017	127,841	142,405	151,139	155,619	166,820	173,544	178,021
ทวีวัฒนา		51.37	1,158	58,150	61,256	69,024	73,682	76,071	82,045	85,632	88,019
สายไหม		51.54	3,545	158,172	166,650	187,850	200,574	207,096	223,394	233,169	239,695
ทุ่งครุ		58.69	3,181	97,785	103,754	118,679	127,629	132,221	143,699	150,590	155,178
สะพานสูง		63.65	2,843	79,949	85,241	98,473	106,408	110,479	120,656	126,766	130,833
ประเวศ		63.87	2,510	132,074	140,847	162,783	175,938	182,686	199,557	209,675	216,428
6	หนองจอก	81.91	416	98,327	106,703	127,648	140,209	146,653	162,761	172,432	178,870
	มีนบุรี	98.48	1,724	109,721	120,959	149,059	165,911	174,556	196,167	209,142	217,779
	คลองสามวา	107.34	897	99,289	110,373	138,086	154,706	163,233	184,547	197,343	205,862
	ลาดกระบัง	112.19	1,018	126,088	140,799	177,583	199,653	210,970	239,255	256,224	267,541
<b>กรุงเทพมหานคร</b>		<b>12.01</b>	<b>4,029</b>	<b>6,320,174</b>	<b>6,399,130</b>	<b>6,596,520</b>	<b>6,714,954</b>	<b>6,775,676</b>	<b>6,927,480</b>	<b>7,018,563</b>	<b>7,079,285</b>

ที่มา : โครงการศึกษาข้อมูลทางเดินประชากรของกรุงเทพมหานครในการปรับปรุงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2547)





ภาคผนวก ค

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร  
เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือกีดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท

พ.ศ. ๒๕๒๔

โดยที่เป็นการสมควรมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือกีดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ และมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๑๘ กรุงเทพมหานครโดยได้รับความเห็นชอบจากสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรียกว่า "ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือกีดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. ๒๕๒๔"

ข้อ ๒ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาและกรุงเทพมหานครเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถวหรือตึกแถว ภายในระยะ ๑๕ เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนเจ้าพระยา ตั้งแต่ถนนเจริญกรุงไปจนถึงทางแยกตัดกับถนนนางลิ้นจี่ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ข้อ ๔ ห้องแถวหรือตึกแถวที่ก่อสร้างมาก่อนข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ ให้บังคับและอยู่ภายในบริเวณตามข้อ ๓ ห้ามทำการกีดแปลง

ข้อ ๕ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๒๔

พลเรือเอก เทียม มกรานนท์  
(เทียม มกรานนท์)

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๔๘ ตอน ๑๖๔

วันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๒๔

ประกาศในกรุงเทพมหานครกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๗ ตอนที่ ๑๖



หมายเหตุ เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ทัดแปลง อาคารชนิดใดหรือประเภทใดริมถนนเจ้าพระยา ทั้งสองฟาก ลงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๔ และตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๕๒ บัญญัติว่า ถ้าไม่มีการออก กฎกระทรวงหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับให้ประกาศดังกล่าว เป็นอันยกเลิก จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ขึ้น

เพิ่มจิต/คัก/ทาน

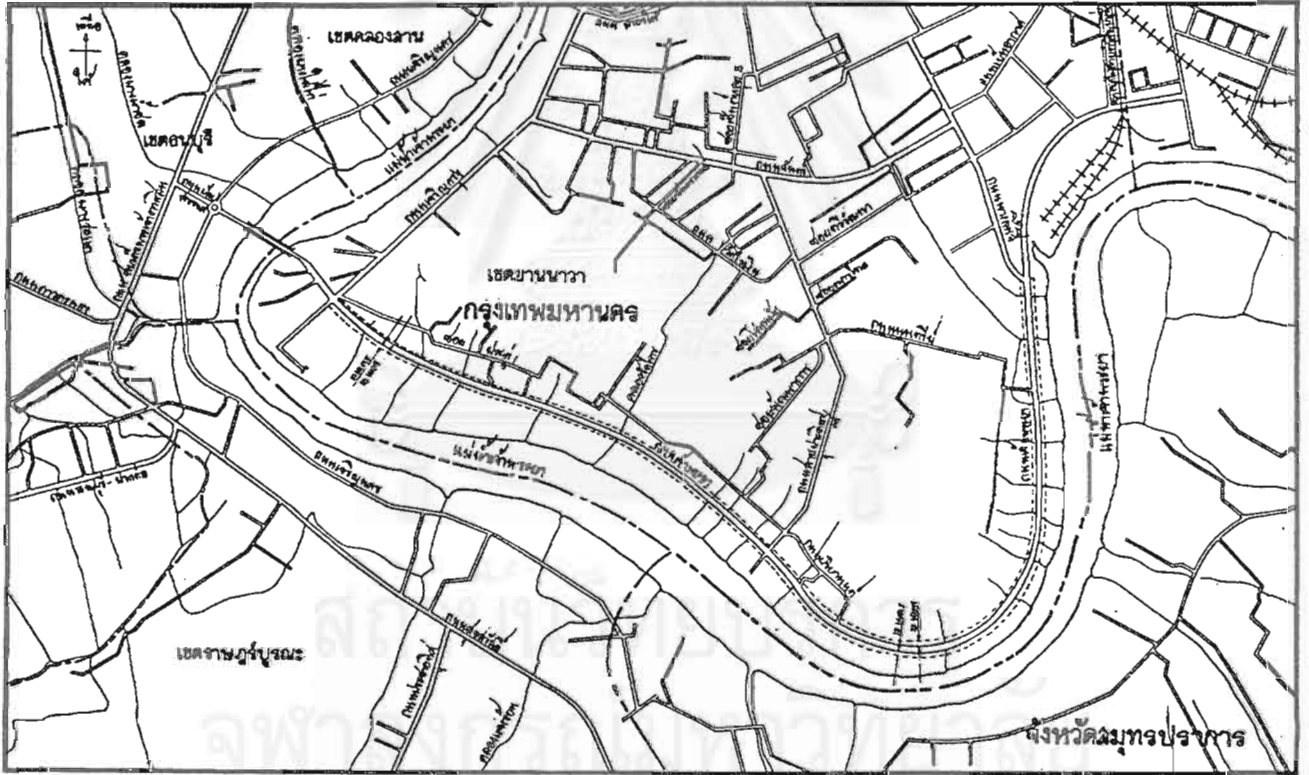
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร  
เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท

พ.ศ. 2524

มาตราส่วน 1:50,000



เครื่องหมาย

- ..... แนวเขตกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท
- เขตของจังหวัด
- เขตของเขต
- ==== ทางหลวง ถนน
- ~~~~ แม่น้ำ ลำคลอง

กองผังเมือง

สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร

ผู้อำนวยการกองผังเมือง

*[Signature]*  
ปลัดกรุงเทพมหานคร





ภาคผนวก ง





ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กําหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ไร่หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท  
ริมถนนเหนือ - ใต้ ตั้งแต่ถนนสาทรใต้ไปจนถึงถนนพระราม ๓ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงยานนาวา  
แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงบางโกล่ เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๔๐

โดยที่เป็นการสมควรตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกําหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง  
ไร่หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนเหนือ - ใต้ ตั้งแต่ถนนสาทรใต้ไปจนถึง  
ถนนพระราม ๓ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงยานนาวา แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงบางโกล่  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติม  
โดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ และมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหาร  
ราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๔ กรุงเทพมหานครโดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร  
จึงตราข้อบัญญัติขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า "ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กําหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง  
ดัดแปลง ไร่หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนเหนือ - ใต้ ตั้งแต่ถนนสาทรใต้  
ไปจนถึงถนนพระราม ๓ ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงยานนาวา แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงบางโกล่  
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๔๐"

ข้อ ๒ ข้อบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป



ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนเกินสิบห้าเมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกินสองพันตารางเมตร หรือตัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าว ภายในระยะสิบห้าเมตรจากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนเหนือ - ใต้ ตั้งแต่ถนนสาทรใต้ไปจนถึงถนนพระราม ๓ ตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้

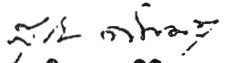
ข้อ ๔ อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ ห้ามเปลี่ยนการใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนการใช้อาคารนั้นไม่ขัดกับข้อ ๓


ข้อ ๕ อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือตัดแปลงก่อนวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังไม่ก่อสร้างหรือตัดแปลงไปแล้ว เสร็จให้ดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

ข้อ ๖ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้

### สำเนาถูกต้อง

ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๐

  
(นางสุจิตรา ศิริเมธา)  
เจ้าพนักงานเมือง ๘  
ผู้อำนวยการเขตบางกอกใหญ่  
กรุงเทพมหานคร

  
ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

### หมายเหตุ

เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากถนนเหนือ - ใต้ จากถนนสาทรใต้ ไปจนถึงถนนพระราม ๓ เป็นถนนสายหลักที่สำคัญ และมีแนวโน้มการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินสูง ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง อำนวยความสะดวกแก่การจราจร เห็นสมควรควบคุมการก่อสร้าง ตัดแปลง ไร่หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในระยะ ๑๕ เมตร ทั้งสองฟากถนนดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัตินี้

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 114 ตอนพิเศษ 61 ง วันที่ 11 กรกฎาคม 2540)

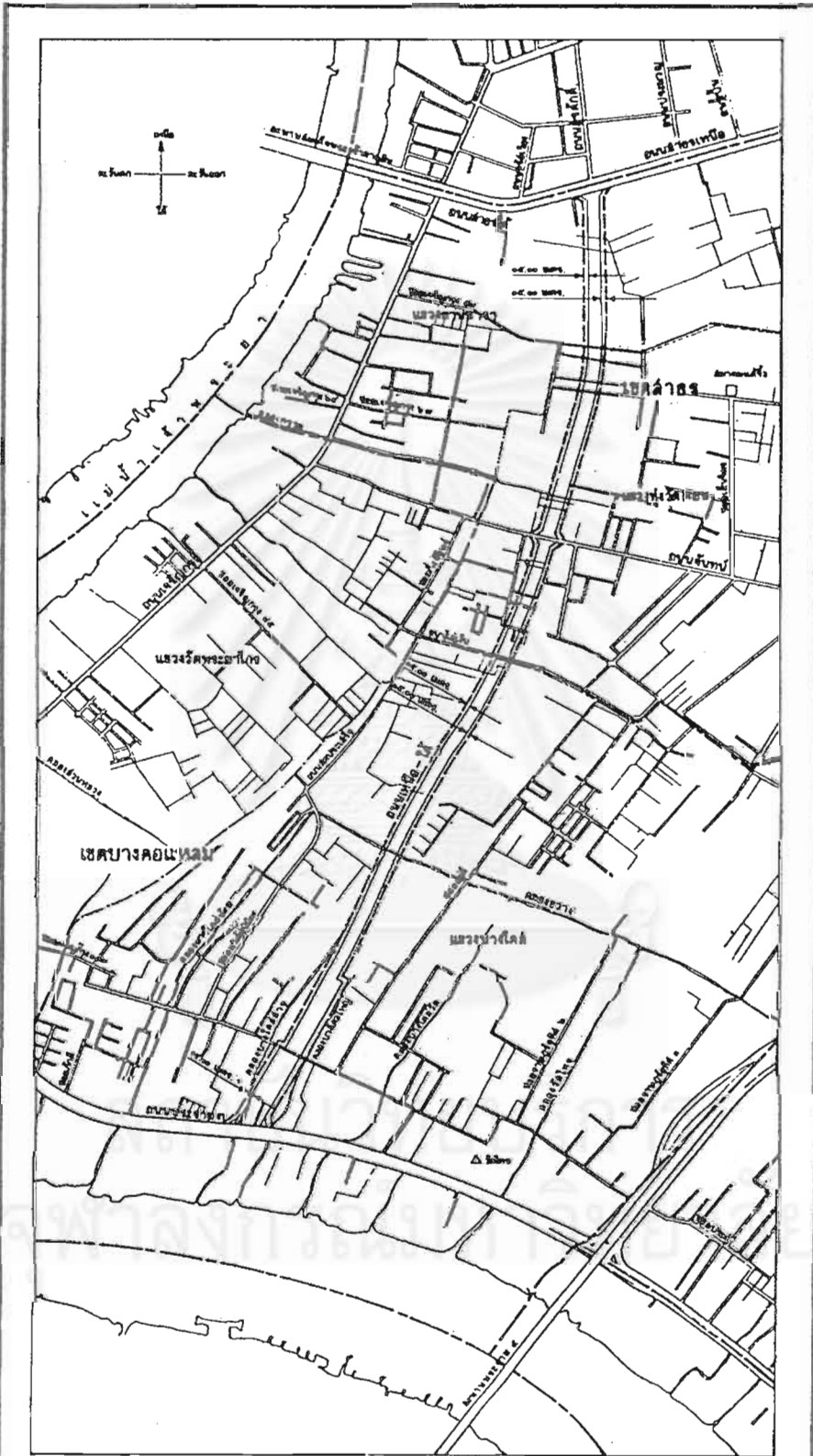
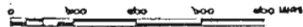


แผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เพื่อ กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง หักแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารพาณิชย์หรือบางประเภท  
 ในถนนหน้า - ใต้ สี่แยกถนนสายสี่ไปจนถึงถนนพระยามนตรีสุริยวงศ์ ในท้องที่  
 แขวงสามวา แขวงทุ่งวัดดอน เขตจตุจักร และแขวงบางลำโพง เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตราส่วน



เครื่องหมาย

- แนวเขตกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง หักแปลง
- ใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารพาณิชย์หรือบางประเภท
- เขตของเขต
- เขตของแขวง
- ทางหลวง ถนน คุรุยก ซอย
- สะพาน
- แม่น้ำ ลำคลอง
- ทางรถไฟ

สำนักผังเมือง

- (นายวราภรณ์ ใจดีทอง)
- ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง
- (นายประสิทธิ์ อมระลาภ)
- ปลัดกรุงเทพมหานคร





ภาคผนวก จ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภท ริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๔๐

โดยที่เป็นการสมควรตราข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ และมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ กรุงเทพมหานครโดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัตินี้ไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า "ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมถนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ทั้งสองฟาก ในท้องที่แขวงสุรวงศ์ แขวงสีลม เขตบางรัก แขวงยานนาวา แขวงทุ่งมหาเมฆ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๔๐"

ข้อ ๒ ข้อบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างห้องแถว ตึกแถว อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงแรม ศูนย์การค้า คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า ๒ เมตร อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า ๑ เมตร อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกินสิบสองเมตร อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกินหนึ่งพันตารางเมตร หรือคัดแปลง



อาคารใดให้เป็นอาคารดังกล่าวภายในระยะสิบห้าเมตรจากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ตั้งแต่ทางแยกตัดกับถนนสุรวงศ์ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนจดแม่น้ำเจ้าพระยา ตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคาร ดังต่อไปนี้

(๑) อาคารพาณิชย์ชั้นเดียวสูงไม่เกิน ๕ เมตร จากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคาร มีพื้นที่รวมกันไม่เกิน ๕๐ ตารางเมตร ห่างจากเขตถนนไม่น้อยกว่า ๖ เมตร และอยู่ห่างจากอาคารอื่น ไม่น้อยกว่า ๖ เมตร

(๒) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีระยะห่างจากสถานีบริการอื่นตามแนวถนนฟากเดียวกัน เกินกว่า ๒,๐๐๐ เมตร

(๓) อาคารจอดรถยนต์ได้คิณีที่มีความสูงจากระดับถนนไม่เกิน ๑.๒๐ เมตร ใต้ห่างจาก เขตถนนและเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๓ เมตร

ข้อ ๔ อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ ห้ามเปลี่ยนการใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนการใช้อาคารนั้นไม่ขัดกับข้อ ๓

ข้อ ๕ อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือตัดแปลงก่อนวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยัง ก่อสร้างหรือตัดแปลงไม่แล้วเสร็จให้ดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

ข้อ ๖ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้

ประกาศ ณ วันที่ ๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๐

(นายพิจิตต รัตตกุล)

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

### สำเนาถูกต้อง

(นายพิจิตต รัตตกุล)

รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

**หมายเหตุ** เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากถนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ เชื่อมต่อพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมืองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง และอำนวยความสะดวกแก่การจราจร เห็นสมควรควบคุมการก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในในระยะ ๑๕ เมตร ทั้งสองฟากถนนดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัตินี้

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 114 ตอนที่ 90 ง วันที่ 11 พฤศจิกายน 2540)



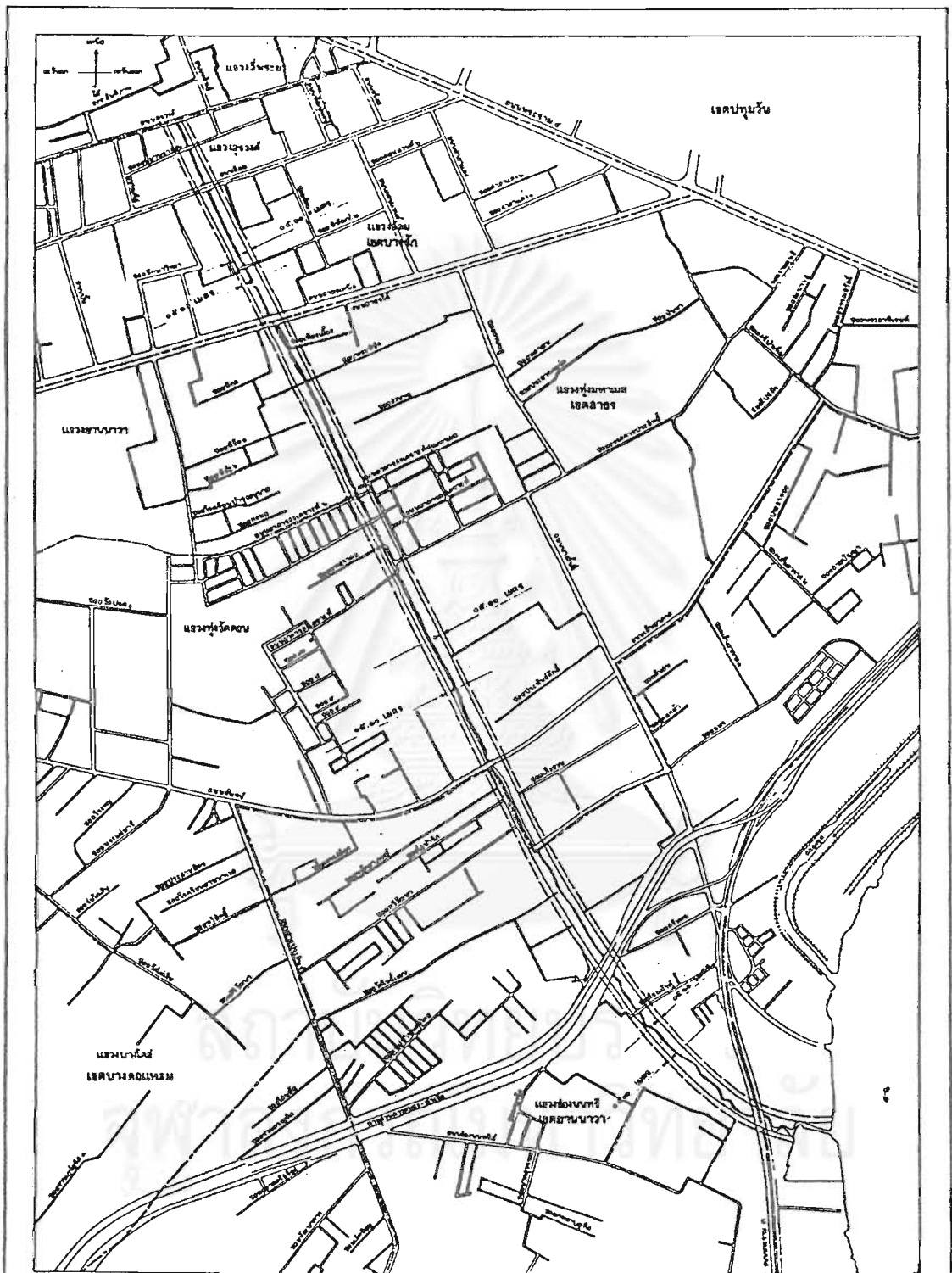
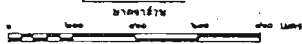
แผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เพื่อ กำหนดบริเวณที่สมควรจะ คุ้มครอง ใช้ให้เป็นสถานที่ราชการของเทศบาลนคร

ในถนนราชวิภาจวนศิรินคร (ถนนวิเศษนครของถนนที่) ที่รองจาก ไททอง แขวงดุสิต และนิคม เขตบางรัก

แขวงยานนาวา แขวงทุ่งนาคะ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร และแขวงวังนาคี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๔๐



- เครื่องหมาย**
- แนวเขตกำหนดบริเวณที่สมควรจะ คุ้มครอง ใช้ให้เป็นสถานที่ราชการของเทศบาลนคร
  - ใต้ข้อบัญญัติของสภาเทศบาลนครของเทศบาลนคร
  - เขตของวัด
  - เขตของเขต
  - เขตของถนน
  - ทางหลวง ถนน รางรถไฟ
  - สะพาน
  - แม่น้ำ ลำคลอง
  - ทางรถไฟ

ข้าพเจ้าผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร  
 (นายวิฑูรย์ นวลเดช)  
 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

.....  
 (นายประเสริฐ ธรรมานา)  
 ปลัดกรุงเทพมหานคร





ภาคผนวก จ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๔๕

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. ๒๕๒๔

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๑ มาตรา ๓๕ มาตรา ๔๔ และมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และมาตรา ๙๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ กรุงเทพมหานครโดยความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า "ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕"

ข้อ ๒ ข้อบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความในข้อ ๓ แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. ๒๕๒๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ ๓ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารใดให้เป็นอาคาร ดังต่อไปนี้

- (๑) ห้องแถว ตึกแถว
- (๒) อาคารพาณิชย์
- (๓) โรงมหรสพ
- (๔) โรงแรม



- (๕) ศูนย์การค้า
- (๖) คลังสินค้า
- (๗) โรงงานอุตสาหกรรม
- (๘) อาคารที่มีระยะห่างจากอาคารอื่นน้อยกว่า ๔ เมตร
- (๙) อาคารที่มีระยะห่างจากเขตที่ดินน้อยกว่า ๒ เมตร
- (๑๐) อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคารเกิน ๑๕ เมตร

ยกเว้นอาคารเพื่อประโยชน์เกี่ยวกับกิจการสาธารณูปโภค

(๑๑) อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกินสองพันตารางเมตร ยกเว้นอาคารเพื่อประโยชน์เกี่ยวกับกิจการสาธารณูปโภค

ทั้งนี้ ภายในระยะสิบห้าเมตรจากเขตถนนรัชดาภิเษกทั้งสองฟากจากจุดตัดกับถนนเจริญกรุงไปทางทิศตะวันออกจนจดถนนพระราม ๓ และถนนพระราม ๓ จากจุดนี้ทั้งสองฟากไปจนจดถนนรัชดาภิเษก และถนนรัชดาภิเษกจากจุดนี้ทั้งสองฟากไปจนจดทางแยกถนนสุนทรโกษาตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้"

ข้อ ๔ ให้ยกเลิกแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. ๒๕๒๔ และให้ใช้แผนที่ท้ายข้อบัญญัตินี้แทน

ข้อ ๕ อาคารที่ก่อสร้างมาก่อนหรือหลังวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ ห้ามมิให้เปลี่ยนแปลงการใช้อาคาร เว้นแต่การเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารนั้นไม่ขัดกับข้อ ๓ แห่งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. ๒๕๒๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อบัญญัตินี้

ข้อ ๖ อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือตัดแปลงก่อนวันที่ข้อบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังก่อสร้างหรือตัดแปลงไม่แล้วเสร็จให้ดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

ข้อ ๗ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๕



(นายสมักร สุนทรเวช)

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร



**หมายเหตุ** เหตุผลในการประกาศใช้ข้อบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. ๒๕๒๔ ได้กำหนดพื้นที่ที่ควบคุมไว้ในระยะ ๑๕ เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟากของถนนเจ้าพระยา ช่วงตั้งแต่ถนนเจริญกรุงไปจนถึงทางแยกตัดกับถนนนางลิ้นจี่ ซึ่งปัจจุบันคือถนนพระราม ๓ และถนนรัชดาภิเษกบางส่วน และกำหนดห้ามก่อสร้างอาคารไว้เพียง ๒ ประเภท คือ ห้างแถว หรือตึกแถว ซึ่งยังมีอาคารที่ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจรอีกหลายประเภท และถนนที่เชื่อมต่อจากถนนนางลิ้นจี่ถึงแยกสุนทรโกษาซึ่งไม่มีข้อบัญญัติควบคุม ประกอบกับในพื้นที่เขตสาทร และเขตบางคอแหลม มีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ห้ามก่อสร้างตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมถนนเหนือ - ใต้ และริมถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนเลียบบคลองช่องนนทรี) ใช้บังคับอยู่และมีการห้ามก่อสร้างอาคารประเภทที่อาจก่อให้เกิดปัญหาดังกล่าว ดังนั้น เพื่อให้มีความสอดคล้องกันในการกำหนดห้ามก่อสร้างอาคารในพื้นที่นี้ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท พ.ศ. ๒๕๒๔ ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราข้อบัญญัตินี้

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 119 ตอนพิเศษ 21ง วันที่ 7 มีนาคม 2545)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



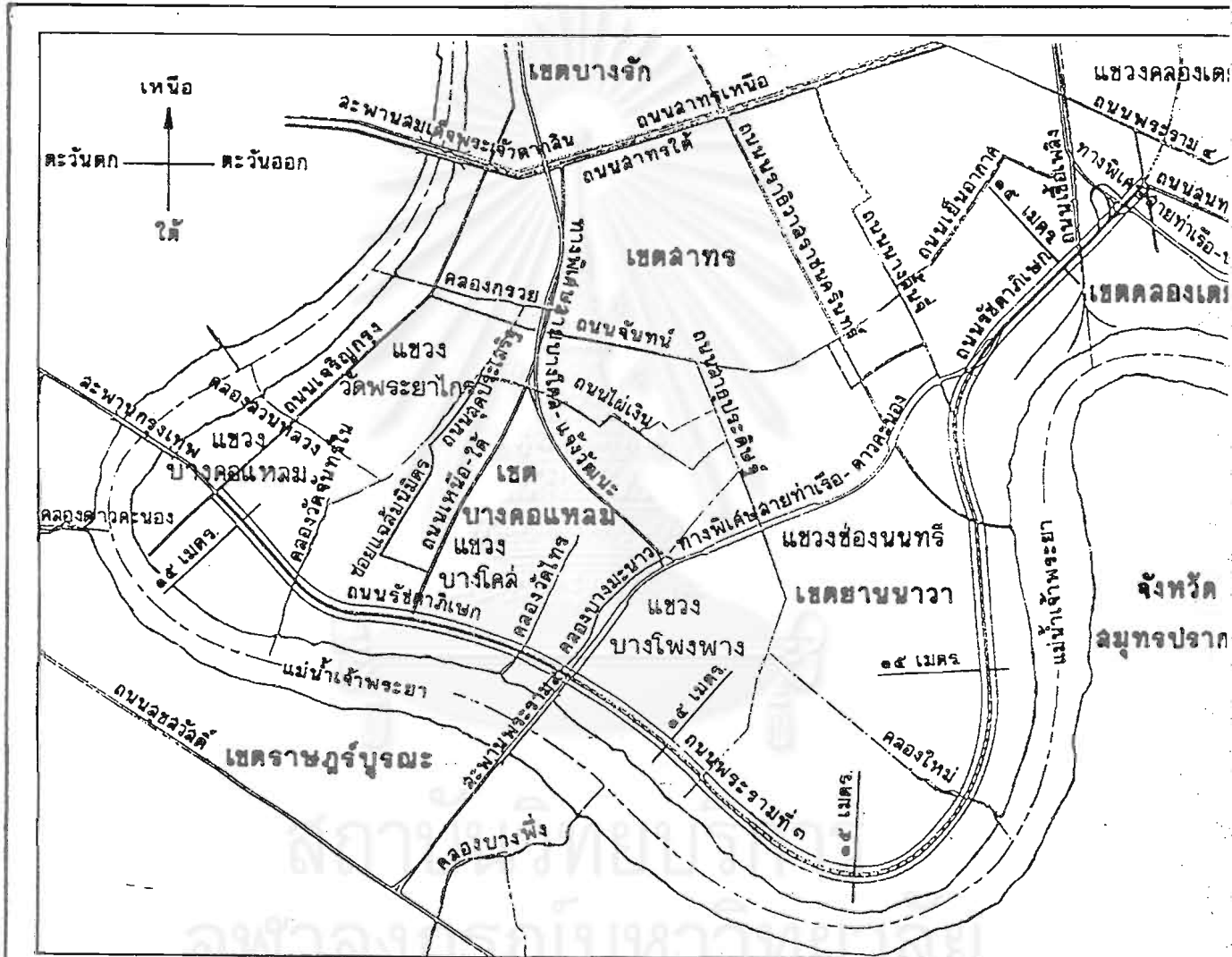
# แผนที่ทำข้อมัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๔๕

มาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐

๐ ๐.๒ ๐.๖ ๑.๐ ๒.๐ กิโลเมตร.



## เครื่องหมาย

- แนวเขตกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท
- - - - - เขตของจังหวัด
- เขตของเขต
- เขตของแขวง
- ==== ทางหลวง ถนน ดรอก ซอย
- ทางรถไฟ
- ==== ละพาน
- ~~~~~ แม่น้ำ ลำคลอง
- แนวถนนรัชดาภิเษก

## สำนักผังเมือง

*(Signature)*  
 (นายนิคม ไวยรัชพานิช)  
 ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง

*(Signature)*  
 ร้อยตำรวจตรี  
 (เกรียงศักดิ์ โลหะชาละ)  
 ปลัดกรุงเทพมหานคร





ภาคผนวก ช

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3

การกำหนดวิสัยทัศน์เป็นไปภายใต้การชี้นำของ

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545-2549
- นโยบายของผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร ซึ่งสะท้อนวิสัยทัศน์ของกรุงเทพมหานครในศตวรรษที่ 21

อย่างครบถ้วน

- แผนพัฒนากรุงเทพฉบับที่ 5 และ 6
- ศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งความร่วมมือของคนในชุมชน

วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 มีทั้งหมด 5 ข้อ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

นี้

1. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ (New Economics Center) โดยพัฒนาให้เป็น

- ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การเงินและการธนาคารแห่งใหม่ เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ (New CBD – Central Business Center) ที่ขยายตัวต่อเนื่องและเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเดิมย่านสีลมและสาทร
- ศูนย์กลางทางเทคโนโลยี และข้อมูลข่าวสาร ที่เชื่อมโยงโครงข่ายด้านธุรกิจการค้า การเงิน และการธนาคารทั้งในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ (Local and Regional Linkages)
- เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจที่ถูกพัฒนาขึ้นมาเป็นพิเศษ ภายใต้ความสมดุลและเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ระหว่างความเป็นสากลในยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) และการพัฒนาคุณภาพชีวิตกับสภาพแวดล้อมชุมชน

2. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้เป็นเครื่องมือที่มีความสมบูรณ์ของกิจกรรมต่าง ๆ อย่างครบถ้วน และส่งเสริมให้เป็นพื้นที่ที่มีชีวิตชีวาน่าอยู่อย่างยั่งยืน

- ประกอบด้วยสถานที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน สถานที่ประกอบธุรกิจการค้า การบริการ การบันเทิง สถานศึกษา และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
- มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่สมบูรณ์และได้มาตรฐาน
- มีการพัฒนาให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี โดยส่งเสริมให้มีพื้นที่สีเขียวอย่างเพียงพอ
- ส่งเสริมลักษณะทางจินตภาพของเมืองโดยรวม โดยพัฒนาองค์ประกอบต่าง ๆ ของเมืองให้สอดคล้องกลมกลืนดูสวยงาม ทั้งด้านมุมมอง ความหนาแน่น และความสูงตัวอย่างเหมาะสม

- ส่งเสริมให้เป็นเมืองที่มีบรรยากาศที่มีชีวิตชีวาน่าอยู่ สอดคล้องกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนที่อยู่ในพื้นที่อย่างสมดุลและยั่งยืน

3. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 โดยให้ความสำคัญและสร้างโอกาสให้กับประชาชนทุกระดับชั้น

- ให้ประชาชนมีส่วนร่วมและรับรู้ในกิจกรรมการพัฒนาเมือง เพื่อสร้างความเข้าใจพื้นฐานของแนวทางการพัฒนาชุมชนของตนเอง
- จัดให้มีพื้นที่ศูนย์กลางของชุมชน เพื่อให้ประชาชนได้มีที่ชุมชนพบปะกัน และมีกิจกรรมทางสังคมร่วมกัน เป็นการสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนที่ต้องการพัฒนาท้องถิ่นของตนให้เจริญในแนวทางเดียวกัน
- พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยจัดให้มีพื้นที่พักผ่อนและออกกำลังกาย มีศูนย์สุขภาพและสถานพยาบาลให้บริการแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง
- จัดให้มีการศึกษานอกโรงเรียน และมีการฝึกอบรมวิชาชีพแก่ประชาชนในชุมชน เพื่อยกระดับการจ้างงานที่มีความรู้หรือเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ในพื้นที่ที่จะพัฒนาต่อไป



- จัดให้มีพื้นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อยอยู่ใกล้กับแหล่งงาน โดยเป็นที่พักอาศัยที่ประชาชนในชุมชนสามารถจ่ายได้ เพื่อเปิดโอกาสสร้างงานให้แก่คนในชุมชน โดยไม่ต้องเสียค่าเดินทางไปทำงานนอกพื้นที่ เป็นการลดปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็น

#### 4. ส่งเสริมการอนุรักษ์ศิลปะ สถาปัตยกรรม และการท่องเที่ยว

- อนุรักษ์ศิลปะ สถาปัตยกรรม และโบราณสถานที่มีอยู่ในท้องถิ่นโดยฟื้นฟู และรักษาสภาพแวดล้อมให้สอดคล้อง เพื่อส่งเสริมพื้นที่ให้มีลักษณะเฉพาะอันเป็นเอกลักษณ์ที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม เช่น วัดต่าง ๆ โดยเฉพาะที่มีบริเวณอยู่ริมแม่น้ำลำคลอง

- รักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยส่งเสริมให้มีทัศนศึกษาสัญจรด้วยการเดินเท้า และจักรยานเพิ่มขึ้น

- ส่งเสริมให้มีพื้นที่สาธารณะที่ต่อเนื่อง เช่น สวน ทางเท้า พลาซ่าหน้าอาคาร ลานคนเมือง ลานพักผ่อนริมน้ำ ฯลฯ เพื่อดึงดูดให้มีกิจกรรมเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในช่วงกลางวันและกลางคืน

#### 5. พัฒนาพื้นที่พระราม 3 ให้มีความสะดวกสบายในการเดินทาง

- จัดให้มีระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัวในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่และออกจากพื้นที่ รวมทั้งมีความสะดวกในการเดินทางภายในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

- สนับสนุนการเดินทางโดยระบบโครงข่ายขนส่งมวลชนสาธารณะที่เชื่อมต่อกันอย่างต่อเนื่อง ทั้งทางบกและทางน้ำ

- จัดให้มีเส้นทางเดินเท้าและเส้นทางจักรยานในพื้นที่อย่างทั่วถึง

#### แนวความคิดในการวางผังพัฒนาเฉพาะพื้นที่พระราม 3

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกำหนดให้พื้นที่บริเวณพระราม 3 เป็นพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่ เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การเงิน การธนาคาร เพื่อกระจายกิจกรรมที่สำคัญทางเศรษฐกิจออกจากพื้นที่เศรษฐกิจเดิม บริเวณสีลมและสาทร เพื่อลดอิทธิพลย่านธุรกิจการค้าบริเวณศูนย์กลางเมือง โดยจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครเติบโตอย่างมีระบบ รวมทั้งมีพื้นที่ทำงานและพื้นที่อยู่อาศัยที่สอดคล้องกันอย่างสมดุล

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลในพื้นที่พบว่าพื้นที่บริเวณพระราม 3 มีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่รองรับการเจริญเติบโตของเมืองในอนาคต เนื่องจาก

- อยู่ใกล้ศูนย์กลางย่านธุรกิจเดิม
- อยู่ในทำเลที่ตั้งที่สามารถติดต่อกับพื้นที่อื่น ๆ ได้โดยสะดวก
- มีโครงสร้างพื้นฐานที่ครบครัน เช่น ถนนสายหลัก โรงบำบัดน้ำเสีย
- มีสภาพแวดล้อมที่ดี คือ ดินแม่น้ำเจ้าพระยาและบางกะเจ้า ซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่
- มีพื้นที่โล่งว่างขนาดใหญ่ที่สามารถนำไปพัฒนาได้จำนวนมาก

แนวความคิดในการวางผังพัฒนาเฉพาะพื้นที่พระราม 3 แบ่งออกเป็น 8 ด้าน ดังต่อไปนี้

- การใช้ที่ดิน
- การคมนาคมขนส่ง
- การพัฒนาสภาพแวดล้อม
- การอนุรักษ์โบราณสถาน ศิลปะ สถาปัตยกรรม
- การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



- การพัฒนาชุมชน
- การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- การลงทุนพัฒนาพื้นที่

### 1. การใช้ที่ดิน

การวางแผนการใช้ที่ดินในพื้นที่พระราม 3 ในเบื้องต้น ได้พิจารณาถึงศักยภาพของพื้นที่แต่ละบริเวณ สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน โครงข่ายที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะก่อสร้างในอนาคต รวมทั้งข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ได้แบ่งการใช้ที่ดินบริเวณพระราม 3 ออกเป็น 3 ประเภทหลัก ที่มีลักษณะเฉพาะเป็นจุดเด่น ได้แก่

- พื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรม
- พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- พื้นที่พักอาศัย

รายละเอียดแนวความคิดด้านการใช้ที่ดินของทั้ง 3 พื้นที่ มีดังนี้

#### ก. พื้นที่ธุรกิจและพาณิชยกรรม มีแนวคิดในการพัฒนาดังต่อไปนี้

- พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการเงิน การธนาคารที่มีความทันสมัย เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจด้านนี้ในอนาคต และพัฒนาให้ศูนย์กลางธุรกิจแห่งนี้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการเงินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์
- จัดตั้งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อพื้นที่ธุรกิจ เช่น อาคารศูนย์ประชุม ศูนย์ข้อมูลและนิทรรศการ ไว้บริเวณจุดศูนย์กลางของพื้นที่เพื่อจะให้ร่วมกันเป็นการประหยัดและใช้อาคารอย่างคุ้มค่า
- จัดให้มีพื้นที่สวน พื้นที่สีเขียวให้มากที่สุด เพื่อเป็นปอดสีเขียวของชุมชน โดยจัดพื้นที่สีเขียวให้อยู่ตรงศูนย์กลางของกลุ่มอาคารที่เป็นพื้นที่ธุรกิจและแทรกอยู่ระหว่างกลุ่มอาคารสำนักงานต่าง ๆ
- จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนเข้าสู่พื้นที่ เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและพื้นที่จอดรถ
- จัดเส้นทางเดินเท้าทั้งภายในและภายนอกอาคารให้ต่อเนื่องกัน และให้เชื่อมต่อกับพื้นที่อำนวยความสะดวกส่วนกลาง เพื่อลดการเดินทางโดยรถยนต์
- จัดให้มีพื้นที่จอดรถร่วมกันแบบ Park and Ride ตามจุดที่ใกล้กับสถานีขนส่งมวลชน เพื่อความสะดวกของผู้ใช้สอย อีกทั้งประหยัดเวลาและค่าก่อสร้างอาคารจอดรถ ช่วยส่งเสริมความสวยงามในภาพรวมของพื้นที่ และจัดพื้นที่จอดรถบางส่วนที่ต้องการแยกเป็นส่วนตัวให้อยู่ใต้ดิน เพื่อจัดพื้นที่โล่งบนระดับดินให้เป็นพื้นที่สีเขียวให้มากที่สุด
- รูปแบบของอาคารจะคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน สามารถสร้างอาคารสูงได้ แต่ไม่มีพื้นที่เปิดโล่งมาก เพื่อไม่ให้เกิดความแออัดในพื้นที่ ตัวอาคารไม่อยู่ใกล้กันจนสะท้อนและแผ่ความร้อนให้กันและกันมากเกินไป และไม่เป็นกำแพงกันแดดและกันลมซึ่งกันและกัน

#### ข. พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีแนวคิดในการพัฒนาดังนี้

- พื้นที่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาควรเป็นพื้นที่พักอาศัยระดับดี มีมุมมองที่สวยงามสู่มแม่น้ำเจ้าพระยา
- ควบคุมการก่อสร้างอาคารริมแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้พื้นที่ริมน้ำให้คงอยู่ต่อไป โดยมีหลักการดังนี้
- ภายในระยะ 15 เมตรจากริมฝั่งแม่น้ำ อนุญาตให้ก่อสร้างอาคารซึ่งไม่ใช่ตึกแถวหรือห้องแถวที่มีความสูงไม่เกิน 8 เมตร และต้องห่างจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไม่น้อยกว่า 6 เมตร
- ภายในระยะ 15 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 45 เมตร จากริมฝั่งแม่น้ำ อนุญาตให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร
- จัดให้มีพื้นที่พาณิชยกรรมในบางบริเวณ เช่น บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนและท่า



เรือ เพื่อเป็นการเปิดพื้นที่ริมน้ำให้เป็นพื้นที่สาธารณะวิธีหนึ่ง ซึ่งคนทั่วไปสามารถเข้าไปใช้พื้นที่และชมทิวทัศน์ตามธรรมชาติได้เป็นอย่างดี

- จัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำให้มากที่สุด เพื่อให้เป็น Waterfront Promenade และเชื่อมต่อกับพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำเหล่านี้กับพื้นที่เปิดโล่งอื่น ๆ ในพื้นที่พระราม 3 เข้าด้วยกันเป็นโครงข่ายด้วยทางเชื่อมริมคลอง ลานโล่งหน้าอาคาร ทางเท้า และทางจักรยาน ฯลฯ
- ปรับปรุงภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณที่ก่อสร้างแนวคันป้องกันน้ำท่วมของสำนักงานระบายน้ำ เพื่อลดความแข็งแรงกระด้างและเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณริมแม่น้ำ
- ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและการปลูกสร้างอาคาร เพื่อควบคุมความหนาแน่นของอาคารและให้มีพื้นที่โล่งว่างมากเป็นพิเศษ

#### ค. พื้นที่พักอาศัย มีแนวคิดในการพัฒนาดังต่อไปนี้

- พื้นที่พักอาศัยในบริเวณพระราม 3 จัดให้เป็นพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ให้มีพื้นที่พักอาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับชั้น ควรจะอยู่ใกล้กับพื้นที่ทำงาน เพื่อลดปริมาณและเวลาในการเดินทางในแต่ละวัน
- จัดให้มีโครงการพื้นฐานที่ได้มาตรฐานและเพียงพอกับความต้องการของชุมชน รวมทั้งมีพื้นที่สำหรับให้คนในชุมชนทำกิจกรรมทางสังคมร่วมกัน
- กำหนดระบบชุมชนเมืองในพื้นที่ เพื่อกระจายโครงสร้างพื้นฐานให้ทั่วถึง โดยแบ่งชุมชนออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้
  - ชุมชนและแก๊งบ้าน พื้นที่ชุมชนประมาณ 1 ตารางกิโลเมตร โครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย โรงเรียนอนุบาล สนามกีฬา สวนสาธารณะขนาดเล็ก ที่ทำการไปรษณีย์ ป้อมตำรวจ ศูนย์อนามัยและร้านค้าย่อยต่าง ๆ
  - ชุมชนขนาดกลาง พื้นที่ชุมชนประมาณ 707 ตารางกิโลเมตร โครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย โรงเรียนประถมศึกษา สนามกีฬา สวนสาธารณะ ที่ทำการไปรษณีย์ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลขนาดเล็กและย่านการค้าย่อย
  - จัดให้มีเส้นทางเดินเท้า ทางจักรยาน ต่อเนื่องกันในพื้นที่พักอาศัยและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน
  - เพื่อป้องกันการก่อสร้างอาคารรุกล้ำริมคลอง และรักษาพื้นที่ริมคลองให้เป็นพื้นที่สีเขียวของชุมชน จึงกำหนดมาตรการการก่อสร้างอาคารให้มีระยะถอยร่นจากริมคลอง 3 เมตรสำหรับอาคารที่สูงไม่เกิน 3 ชั้น และมีระยะถอยร่น 6 เมตร สำหรับอาคารที่มีความสูงเกิน 3 ชั้น

## 2. การคมนาคมขนส่ง

ระบบคมนาคมขนส่งที่ต้องการในอนาคต ควรสามารถรองรับการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ ได้ ซึ่งได้แก่ การเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ การเดินทางภายในพื้นที่ และการเดินทางที่ผ่านพื้นที่ และระบบคมนาคมขนส่งที่ต้องการในอนาคต ควรมีหลายทางเลือก เพื่อช่วยรองรับความต้องการในการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยพิจารณาทั้งระบบรถยนต์ส่วนบุคคล และระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งได้แก่ การขนส่งระบบราง ระบบรถโดยสาร และระบบเรือโดยสาร

การเดินทางภายในพื้นที่พระราม 3 จัดให้มีเส้นทางรถจักรยานและเส้นทางเดินเท้าที่ร่มรื่นและปลอดภัย เพื่อรองรับการเดินทางในระยะสั้นและเป็นการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมในพื้นที่ดีขึ้นด้วย

จัดให้มีพื้นที่จอดรถรวมในลักษณะ Park and Ride เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถเปลี่ยนการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลไปเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และระบบขนส่งมวลชนในอนาคต โดยจัดพื้นที่จอดรถในบริเวณที่สามารถเดินทางไปยังป้ายหยุดรถโดยสารสถานีระบบขนส่งมวลชน หรือ ท่าเรือ ในระยะ 500 เมตร



### 3. การพัฒนาสภาพแวดล้อม

ปัจจุบันในบริเวณพระราม 3 มีพื้นที่สวนสาธารณะที่อยู่ในความดูแลของกรุงเทพมหานครทั้งสิ้นประมาณ 50 ไร่ แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ สวนหย่อมเกาะกลางถนน สวนชุมชน สวนอนุสาวรีย์ และสวนถนน มีลานกีฬาที่ตั้งตามระเบียบกรุงเทพมหานครทั้งหมด 12 แห่ง การจัดตั้งลานกีฬาใช้พื้นที่ในชุมชน พื้นที่ของโรงเรียนและวัด พื้นที่ใต้ทางด่วน และพื้นที่ของเอกชนซึ่งอนุญาตให้ใช้ได้ชั่วคราว ลานกีฬาบางแห่งอยู่ในความควบคุมดูแลของรัฐ คือ สำนักงานเขตยานนาวา กรมเจ้าท่า กรมการศาสนา บางแห่งอยู่ในความดูแลของชุมชนที่เป็นที่ตั้งของลานกีฬา นอกจากนี้ยังมีพื้นที่สีเขียวริมน้ำ ซึ่งอยู่ในความดูแลของวัดและประชาชนเข้าไปพักผ่อนหย่อนใจได้ เช่น วัดทองบน วัดปริวาส วัดคลองภูมิ และวัดด่าน

แนวความคิดในการพัฒนาสภาพแวดล้อมบริเวณพระราม 3 มีดังต่อไปนี้

- เพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะและที่เล่นกีฬาออกกำลังกายให้เพียงพอตามเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำที่กรุงเทพมหานครตั้งไว้ คือ 2 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน
- สงวนรักษาต้นไม้และกลุ่มต้นไม้ที่มีอยู่ในพื้นที่ ปลูกต้นไม้เพิ่มเพื่อเสริมสร้างภูมิทัศน์ของเมือง เลือกใช้พรรณไม้ที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่
- จัดพื้นที่สวนสาธารณะที่เป็นศูนย์กลางให้ประชาชนได้ทำกิจกรรมทางสังคมร่วมกัน รวมทั้งจัดพื้นที่สีเขียวในแปลงที่ดินซึ่งเป็นสัดส่วนของพื้นที่โล่ง เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างพื้นที่ปลูกสร้างอาคารกับพื้นที่สีเขียว
- พัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ริมแม่น้ำและริมคลอง โดยจัดพื้นที่ในระยะถอยร่นจากริมฝั่งคลองทั้งสองฟาก และระยะถอยร่นจากริมแม่น้ำให้เป็นพื้นที่สีเขียวในเมืองที่เป็นแถบที่โล่ง
- ส่งเสริมสภาพแวดล้อมบริเวณริมถนนและเกาะกลางถนนโดยการปลูกต้นไม้เพื่อเสริมสร้างภูมิทัศน์ที่สวยงาม ร่มรื่น และเป็นพื้นที่สีเขียวกันชน (Buffer) ระหว่างถนนและพื้นที่ประกอบกิจกรรมต่าง ๆ

### 4. การอนุรักษ์โบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม

บริเวณพระราม 3 มีพื้นที่โบราณสถานและสถาปัตยกรรมที่ทรงคุณค่าหลายแห่ง ได้แก่ โบราณสถานวัดช่องนนทรี วิหารเก่าในวัดด่าน วัดปริวาส วัดคลองภูมิ วัดดอกไม้ วัดทองบน และวัดคลองใหม่ สถานที่เหล่านี้ นอกจากจะเอื้อต่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวแล้ว ยังเป็นศูนย์กลางของชุมชนในการประกอบกิจกรรมทางศาสนาและประเพณีต่าง ๆ

ปัจจุบัน พื้นที่เหล่านี้บางแห่งมีสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม มีสภาพสกปรก รุงรัง เนื่องจากขาดงบประมาณในการดูแล บางวัดมีการพัฒนาและก่อสร้างอาคารที่มีรูปแบบไม่สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมไทย รวมทั้งการปรับปรุงพื้นที่ลานวัดเป็นพื้นคอนกรีตเพื่อรองรับกิจกรรม ทำให้ลานวัดร้อนและแห้งแล้ง นอกจากนี้การก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ใกล้พื้นที่ของวัดในบริเวณพระราม 3 มีผลทำให้มุมมองของวัดขาดความสวยงาม

แนวความคิดในการอนุรักษ์โบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม มีดังนี้

- ปรับปรุงภูมิทัศน์ในวัดและบริเวณโดยรอบ เพื่อเสริมสร้างมุมมองที่สวยงาม ทั้งจากถนนพระราม 3 และแม่น้ำเจ้าพระยา
- สร้างความเชื่อมโยงของพื้นที่สีเขียวในบริเวณวัด โดยเฉพาะพื้นที่สีเขียวริมแม่น้ำเจ้าพระยา ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายกับพื้นที่สีเขียวอื่น ๆ ในบริเวณพระราม 3
- ส่งเสริมให้โบราณสถานและวัดเป็นสถานที่ท่องเที่ยว โดยการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในวัด รวมทั้งจัดให้มีการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับวัด ทั้งในรูปแบบของพิพิธภัณฑ์ ศูนย์ข้อมูล หรือป้ายข้อมูล
- รักษารูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารที่สร้างขึ้นใหม่ในบริเวณวัดให้ถูกต้องตามแบบสถาปัตยกรรมไทย



- จัดพื้นที่ในวัดให้เป็นลานกิจกรรมทางสังคมและประเพณีสำหรับชุมชน
- ควบคุมความสูงและประเภทของอาคารที่จะก่อสร้างในพื้นที่รอบวัดและกำหนดระยะห่างระหว่างอาคาร

กับวัด

## 5. การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ หรือบริษัทที่รัฐบาลมีหุ้นส่วน

ในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคจะทำการประมาณความต้องการสาธารณูปโภคเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จเต็มที่ โครงการ โดยใช้ฐานความต้องการสาธารณูปโภคซึ่งแตกต่างกันตามข้อมูลที่ได้ และ/หรือข้อมูลที่ปรับแต่งให้เหมาะสมเพื่อทำให้การประมาณการใกล้เคียงความเป็นจริงของการใช้สาธารณูปโภคมากที่สุด เมื่อได้ความต้องการสาธารณูปโภคจะหาขนาดพื้นที่ให้เพียงพอที่รองรับสาธารณูปโภคจากแหล่งไปสู่การบริโภคให้สอย ได้แก่ ขนาดแปลงที่ดินรองรับอาคารสาธารณูปโภค และท่อสาธารณูปโภคในเขตถนนที่ทำหน้าที่จ่ายสู่แปลงที่ดินเพื่อการให้สอย ไม่ว่าจะเป็นประปา ระบายน้ำ ชยะ ไฟฟ้า โทรศัพท ดับเพลิง

ส่วนการพัฒนาสาธารณูปการ เช่น โรงเรียนระดับต่าง ๆ โรงพยาบาล สถานีตำรวจ ที่ทำการไปรษณีย์ ควรจัดให้อยู่ในระยะเดินทางด้วยรถ หรือเดินทางด้วยเท้าจากที่ที่อาศัย

## 6. การวางแผนและพัฒนาสังคม

แนวความคิดในการพัฒนาชุมชนในพื้นที่พระราม 3 มีดังต่อไปนี้

- ความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชน (Partnership) การพัฒนาที่ได้ผลดีและถาวรที่สุดนั้น

ต้องเกิดจากพลังและขีดความสามารถของชุมชนร่วมกัน ผสมผสานกับการสนับสนุนจากภาครัฐ ถ้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการฝ่ายเดียว ย่อมยากจะประสบผลสำเร็จและไม่มั่นคงถาวร อันจะนำไปสู่การขยายช่องว่างและความขัดแย้งของทั้งสองฝ่ายได้ ดังนั้นจึงต้องสร้างให้เกิดความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชนที่เป็นปัจจัยพื้นฐานของการพัฒนาชุมชน

- การช่วยเหลือตนเอง (Self-help) การสนับสนุนให้ชุมชนมีขีดความสามารถที่จะช่วยตนเอง โดยเข้าร่วมกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน โดยอาศัยความร่วมมือของหลาย ๆ ฝ่าย รวมทั้งทรัพยากรในชุมชนด้วย
- ความคิดริเริ่มของชุมชน (Local initiative) การส่งเสริมสนับสนุนให้ชุมชนช่วยเหลือตนเอง นำความคิดมาร่วมกันพัฒนา จนถึงขั้นแสดงความคิดริเริ่มจัดโครงการหรือกิจกรรมต่าง ๆ โดยใช้ทรัพยากรและคนในชุมชน ซึ่งจะตรงและสอดคล้องกับความต้องการ และปัญหาของชุมชนอย่างแท้จริง

- ความสมดุลในการพัฒนา (Balanced Development) สร้างให้เกิดความสมดุลในการพัฒนา คือการพัฒนาตามความต้องการของชุมชนไปในทิศทางเดียวกับขีดความสามารถของชุมชน ทั้งด้านรูปธรรมและนามธรรม เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน

## 7. การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

แนวคิดการส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพมีดังนี้

- การส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมดำเนินการ ส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนและองค์กร

ของชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา โดยความร่วมมือ หรือดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือโดยรูปแบบการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีผลในการปรับเปลี่ยนทัศนคติและค่านิยมของประชาชนในทุกกลุ่มอาชีพ เพื่อร่วมกันพัฒนาและร่วมมือแก้ไขปัญหาลingkunganในพื้นที่ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน



- การกำหนดระดับพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ การใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ มีความไวต่อการได้รับผลกระทบในระดับที่แตกต่างกัน ดังนั้นการกำหนดระดับของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจะเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการตัดสินใจ และการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การทดแทนระบบธรรมชาติที่สูญเสียเนื่องจากการพัฒนาโครงการ การพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบต่าง ๆ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน ซึ่งมีผลลดลงของพื้นที่สีเขียว ซึ่งจะมีผลต่อสมดุลของนิเวศวิทยาของเมืองและการระบายน้ำ ที่สูญเสียพื้นที่กักน้ำ และพื้นที่ชะลอความเร็วของการระบายน้ำ การทดแทนพื้นที่ธรรมชาติที่สูญเสียสามารถดำเนินการได้โดยการสร้างสวนสาธารณะ การเพิ่มพื้นที่สีเขียวโดยการปลูกต้นไม้ และการสร้างบ่อพักน้ำ เป็นต้น

- การใช้มาตรการทางกฎหมาย เพื่อเป็นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการควบคุม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ โดยเคร่งครัดซึ่งรวมถึงการออกข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบ คำสั่ง และประกาศที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงาน เพื่อให้ประชาชนและเพื่อให้ผู้ประกอบการเกิดความสมัครใจปฏิบัติตามกฎหมายให้เกิดประสิทธิผล ควรให้มีการสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน

- การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมกับท้องถิ่น การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมต้องดำเนินการให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ที่ต้องดำเนินการ ซึ่งเทคโนโลยีที่ใช้ไม่จำเป็นต้องเป็นเทคโนโลยีขั้นสูง แต่ควรเหมาะสมกับการจัดการสำหรับพื้นที่ที่ต้องดำเนินการ เนื่องจากระบบสาธารณูปโภคที่ให้บริการโดยภาครัฐไม่สามารถให้บริการได้ครอบคลุมพื้นที่ เช่น ระบบการระบายน้ำ ระบบการบำบัดน้ำเสีย และระบบการเก็บขนและรวบรวมขยะมูลฝอย เป็นต้น ดังนั้นพื้นที่ที่มีลักษณะดังกล่าวข้างต้นควรต้องมีการดำเนินการด้วยวิธีที่เหมาะสม เพื่อป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดขึ้น

### 8. การลงทุนพัฒนาพื้นที่พระราม 3

การลงทุนในการพัฒนาพื้นที่จะแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

1. โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่มีผลตอบแทนทางธุรกิจ เช่น ถนน ไฟฟ้าสาธารณะ ทางเท้า ระบบระบายน้ำ ระบบกำจัดน้ำเสีย เป็นต้น

2. พื้นที่สาธารณะ เช่น พื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะ

3. โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่มีผลตอบแทนทางธุรกิจ เช่น ทางด่วน ระบบขนส่งมวลชน ระบบไฟฟ้า น้ำประปา โทรคมนาคม และโครงข่ายสื่อสารความเร็วสูง

4. โครงการอสังหาริมทรัพย์ เช่น สำนักงาน ศูนย์การค้าเพื่อตอบสนองภาคธุรกิจที่ต้องการเข้ามาในพื้นที่

กลุ่มที่ 1 ถึง 3 เป็นกลุ่มที่รัฐหรือหน่วยงานที่รัฐสามารถกำกับดูแลเป็นผู้ดำเนินการ ส่วนกลุ่มที่ 4 เป็นภาระของภาคเอกชนโดยตรง โดยที่รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการหรือกำกับดูแลในการรวบรวมและจัดสรรที่ดินเพื่อให้ภาคเอกชนซื้อหรือเช่าไปพัฒนาต่อไป

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวตีรนา ภิญโญพันธ์ เกิดวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2521 สำเร็จการศึกษาปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ในปี พ.ศ. 2543 และเข้าศึกษาในหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีเดียวกัน



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย