

ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ



น.ส.ไอยวริญท์ วีระรักษ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางผังและออกแบบเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Live Centrality of Commercial Market Areas in Wang Burapha Pirom District, Bangkok



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

Department of Urban and Regional Planning

FACULTY OF ARCHITECTURE

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าใน แขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ
โดย	น.ส.ไอลยวิญญ์ วีระรักษ์
สาขาวิชา	การวางผังและออกแบบเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

.....	คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจฤดี)	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	
.....	ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.นพนนท์ ตาปนานนท์)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)	
.....	กรรมการ
(อาจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์)	
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.อภิรดี เกษมสุข)	

ไอยวริญท์ วีระรักษ์ : ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวัง
บูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ. (Live Centrality of Commercial Market Areas in Wang
Burapha Pirom District, Bangkok) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ผศ. ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา และบันทึกรูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบ
การใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่งในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ได้แก่ พื้นที่
ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด โดยการศึกษาในรูปแบบพื้นที่
สามารถศึกษาผ่านการวิเคราะห์สเปซอินเทกซ์และข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) และการศึกษาแบบ
การใช้พื้นที่ที่สามารถศึกษาได้จากการนับด่าน (gate method) การสะกดรอย (movement trace) และการ
จับภาพต่อเนื่อง (serial snapshot) เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และเปรียบเทียบหาพื้นที่ที่มีความเป็น
ศูนย์กลางที่มีชีวิตตามนิยามของ Hillier (1999) เพื่อสรุปและสามารถนำไปเป็นประโยชน์ต่อการนำข้อมูล
ที่ได้จากการรู้จักความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตในพื้นที่ย่านตลาดการค้าไปใช้ประยุกต์กับพื้นที่ย่านที่มีความเป็น
ศูนย์กลางอื่น ๆ

ผลการวิจัยพบว่าพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีรูปแบบพื้นที่ที่มีโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่มีความ
ละเอียดย่อยและหนาแน่น มีโครงข่ายการสัญจรในลักษณะตาราง (grid system) สามารถรองรับการสัญจร
เพื่อเข้าถึง (move to) และเพื่อผ่าน (move through) ในปริมาณที่สูง มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและ
อาคารที่ผสมผสาน มีรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่เป็นบล็อกขนาดเล็กและมีความหนาแน่นมวลอาคาร
ที่หนาแน่นทั้งในพื้นที่ตลาดและพื้นที่ชุมชนในพื้นที่ย่าน ส่งผลในรูปแบบการใช้พื้นที่ในพื้นที่ย่านตลาดบ้าน
หม้อมีอัตราการสัญจรผ่านของคนทั่วไปในช่วงตลาดปิดในระดับที่เท่ากับในช่วงตลาดเปิด มีเส้นทางการ
สัญจรหลากหลายเส้นทางมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ และมีรูปแบบกิจกรรมที่หลากหลายจากกลุ่มคนที่มาซื้อ
ของในพื้นที่และคนทั่วไปทั้งจากภายนอกและคนในพื้นที่เอง ส่งผลให้พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีความคึกคัก
และมีชีวิตชีวาทั้งในช่วงที่ตลาดเปิดและตลาดปิดจากทั้งกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดและคนทั่วไปที่ ตามคำ
นิยามความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของ Hillier

สาขาวิชา	การวางผังและออกแบบเมือง	ลายมือชื่อนิสิต
ปีการศึกษา	2563	ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6270045225 : MAJOR URBAN PLANNING AND DESIGN

KEYWORD: LIVE CENTER, COMMERCIAL MARKET AREA, BURAPHA PIROM
DISTRICT, BAN MO MARKET, PHAHURAT MARKET, PAK KHLONG TALAT
MARKET

Aiyawarin Weerarak : Live Centrality of Commercial Market Areas in Wang
Burapha Pirom District, Bangkok. Advisor: Asst. Prof. KHAISRI
PAKSUKCHARERN, Ph.D.

This thesis aims to study and record space patterns and space use patterns of the three commercial market areas in Wang Burapha Pirom District: Ban Mo, Phahurat, and Pak Khlong Talat market areas. Two approaches to analyze space patterns are space syntax and geographic information (GIS) analysis and three methods to record space use patterns are gate method, movement trace, and serial snapshots. These research methods are for gathering data to analyze and compare them to find a live center area as defined by Hillier (1999), to make conclusions that can be useful in applying the information gained from understanding the live centrality in the market area in Wang Burapha Pirom District to other market areas.

The results found that the Ban Mo market area has a dense and compact open space network, which is a grid system that can support high volumes of move to and move through traffic. Ban Mo market area has mix-used land and building use patterns, which have mass and small block figures in both the market and community areas. This resulted in the traffic rate of the other people who just passed through the area in the off-peak period was at the same level as during the peak period. Ban Mo market area has various activities from the shoppers and other people from outside and inside the area, which makes the area bustling and lively during both peak and the off-peak periods from the shoppers and others. As defined 'Live Centrality' by Hillier.

Field of Study: Urban Planning and Design Student's Signature

Academic Year: 2020 Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จได้ด้วยความช่วยเหลือจากบุคคลหลายท่าน โดยผู้ศึกษาขอกราบ
ขอบพระคุณ ผศ.ดร. ไชตรี ภัคดีสุขเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ในการให้ความรู้ คำแนะนำ และ
คำปรึกษาต่าง ๆ แก่ผู้ศึกษา รวมไปถึงคอยให้กำลังใจในวันที่พบอุปสรรค จึงขอกราบขอบพระคุณ
อาจารย์ไฉ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ รศ.ดร. นพนันท์ ตาปนานนท์ อาจารย์ ดร. พรสรร วิเชียรประดิษฐ์ และ
รศ.ดร. อภิรดี เกษมสุข ที่ได้ให้เกียรติมาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ ดร. พีรียา บุญ
ชัยพฤษช์ สำหรับความรู้และคำแนะนำเกี่ยวกับเครื่องมือการวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ โดยข้อคิดเห็นของ
อาจารย์ทุกท่านได้เสริมให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านในภาควิชาวางแผนภาคและเมืองที่ได้ให้ความรู้และ
คำแนะนำต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ รวมถึงเจ้าหน้าที่ภาควิชาทุกท่านที่คอยช่วยประสานงานด้านเอกสาร
ต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอขอบคุณพี่ ๆ และเพื่อน ๆ ในภาควิชาที่ให้กำลังใจและคำแนะนำที่ดีมาโดยตลอด รวมถึง
ผู้ช่วยลงพื้นที่ทุกท่านที่เสียสละเวลามาช่วยเก็บข้อมูลเป็นจำนวนมาก

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ในทุก ๆ ช่วงชีวิตที่คอยให้กำลังใจและคอยแวะเวียนมาถามไถ่หากันเสมอ
และขอขอบคุณคุณคุณแรงบันดาลใจที่ให้ข้อคิดในการใช้ชีวิต เป็นกำลังใจ และทำให้เข้าใจถึง
ความพยายาม

สุดท้ายนี้ ขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาที่มอบความรักและความห่วงใย ขอบพระคุณที่ให้
ทั้งคำปรึกษาและการสนับสนุนในทุก ๆ เรื่องตลอดมา และขอบคุณน้องชายที่คอยให้กำลังใจและอยู่เป็น
เพื่อนกันมาโดยตลอด

ไอยวริญท์ วีระรักษ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญแผนที่.....	ช
สารบัญรูปภาพ.....	ต
สารบัญแผนภูมิ.....	ถ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามงานวิจัย.....	2
1.3 สมมติฐานงานวิจัย	2
1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
1.5. ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา	3
1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่.....	3
1.6 วิธีดำเนินการศึกษา.....	9
1.7 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	10
1.7.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data).....	10
1.7.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data).....	10
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	10
บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11

2.1	ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต.....	11
2.1.1	ทฤษฎีการสัญจรอิสระ (theory of natural movement).....	11
2.1.2	ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สัญจร (theory of movement economy).....	12
2.1.3	ทฤษฎีสถิตฐานศูนย์กลาง (theory of spatial centrality).....	12
2.2	องค์ประกอบเมือง.....	13
2.2.1	นิยามของเมือง.....	13
2.2.2	พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core).....	14
2.2.3	พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city).....	15
2.2.4	พื้นที่ชานเมือง (suburb).....	16
2.2.5	พื้นที่ศูนย์กลางย่าน.....	18
2.3	พื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริบทของไทย.....	19
2.3.1	นิยามของตลาด.....	19
2.3.2	ความสัมพันธ์ของมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ.....	19
2.3.3	พื้นที่ย่านตลาดการค้าในมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม.....	19
2.3.4	พื้นที่ย่านตลาดการค้าในมิติเชิงพื้นที่.....	20
2.3.4.1	รูปแบบพื้นที่ (space patterns).....	20
	1) รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะ.....	20
	2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร.....	22
	3) รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง.....	23
2.3.4.2	รูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns).....	24
2.4	นิยามของความคึกคักและมีชีวิต.....	25
2.5	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	26
2.5.1	งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบพื้นที่ (space patterns).....	26
2.5.2	งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns).....	28

2.6 กรอบแนวความคิดในการวิจัย.....	29
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	32
3.1 รูปแบบงานวิจัย	32
3.2 วิธีดำเนินการวิจัย.....	32
3.2.1 สำรวจพื้นที่เบื้องต้น.....	32
3.2.2 ทบทวนและวิเคราะห์แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
3.2.3 ศึกษา และรวบรวมข้อมูลสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	33
3.2.4 ลงภาคสนามเก็บข้อมูล	33
1) การนับด่าน (gate method)	34
2) การสะกดรอย (movement trace).....	38
3) การจับภาพต่อเนื่อง (serial snapshots)	38
3.2.5 วิเคราะห์ข้อมูล	42
3.2.5.1 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะ	42
1) การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis).....	42
2) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis)	43
3) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis).....	44
4) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)	44
5) ค่าสัมประสิทธิ์ความผาน (synergy coefficient)	44
3.2.5.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	45
3.2.5.3 รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง.....	45
3.2.6 ประมวล และสรุปผลการวิเคราะห์	46
3.2.7 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ	46
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	49

4.1	พื้นที่วังบูรพาภิรมย์.....	49
4.1.1	ที่ตั้งและอาณาเขต.....	49
4.1.2	ระบบโครงข่ายการสัญจร.....	50
4.1.3	รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร.....	50
4.1.3.1	รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	50
4.1.3.2	รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร.....	50
4.2	ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	58
4.2.1	ที่ตั้งและอาณาเขต.....	59
4.2.2	การเข้าถึงพื้นที่.....	60
4.3	ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	66
4.3.1	ที่ตั้งและอาณาเขต.....	67
4.3.2	การเข้าถึงพื้นที่.....	67
4.4	ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	72
4.4.1	ที่ตั้งและอาณาเขต.....	73
4.4.2	การเข้าถึงพื้นที่.....	73
4.5	รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่วังบูรพาภิรมย์.....	78
1)	การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis).....	78
2)	การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis).....	81
3)	การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis).....	84
4)	ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient).....	86
5)	ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient).....	86
บทที่ 5	รูปแบบพื้นที่และรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์.....	88
5.1	รูปแบบพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์.....	88
5.1.1	รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้า.....	88

5.1.1.1 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis).....	88
1) การวิเคราะห์การเข้าถึงของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	88
2) การวิเคราะห์การเข้าถึงของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	89
3) การวิเคราะห์การเข้าถึงของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	89
5.1.1.2 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis).....	94
1) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	94
2) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	94
3) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	95
5.1.1.3 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis).....	99
1) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	99
2) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	99
3) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	99
5.1.1.4 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient).....	103
1) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	103
2) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	103
3) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	103
5.1.1.5 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient).....	105
1) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสานของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	105
2) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสานของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	105
3) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสานของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	106
5.1.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่ย่านตลาดการค้า.....	108

5.1.2.1	รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	108
	1) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	108
	2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	108
	3) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	108
5.1.2.2	รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร.....	112
	1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	112
	2) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	113
	3) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	114
5.1.2.3	ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่	118
	1) ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	118
	2) ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	118
	3) ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	119
5.1.3	รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างพื้นที่ย่านตลาดการค้า	123
	1) รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	123
	2) รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	123
	3) รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	124
5.2	รูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์	128
5.2.1	อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า	128
	1) อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	128
	2) อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	141
	3) อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	152
5.2.2	รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า	165
	1) รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	165
	2) รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	173

3) รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	181
5.2.3 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดการค้า	188
1) รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	188
2) รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	194
3) รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	200
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	206
6.1 สรุปรูปแบบพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์	207
6.1.1 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้า	207
1) การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis)	207
2) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis).....	207
3) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis).....	208
4) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)	208
5) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient).....	208
6.1.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	209
6.1.3 รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง	209
6.1.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นที่	210
6.1.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นที่ ...	210
6.2 สรุปรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์	217
6.2.1 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า	217
6.2.2 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า	217
6.2.3 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดการค้า	217
6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่และรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ตลาดการค้าแขวงวังบูรพา ภิรมย์.....	218

6.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัจจร	218
6.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัจจรผ่านกับอัตราการสัจจร	222
6.4 สรุปความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์	226
6.5 ข้อเสนอแนะ	227
6.5.1 ข้อจำกัดในงานวิจัย.....	227
6.5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัย.....	228
บรรณานุกรม.....	229
ประวัติผู้เขียน.....	232



สารบัญแนที่

	หน้า
แนที่ 1.1 พื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ	4
แนที่ 1.2 พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อและบริเวณโดยรอบ	5
แนที่ 1.3 พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดและบริเวณโดยรอบ	6
แนที่ 1.4 พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดและบริเวณโดยรอบ	7
แนที่ 3.1 ตำแหน่งค่านับปริมาณการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	35
แนที่ 3.2 ตำแหน่งค่านับปริมาณการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	36
แนที่ 3.3 ตำแหน่งค่านับปริมาณการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	37
แนที่ 3.4 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ.....	39
แนที่ 3.5 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	40
แนที่ 3.6 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	41
แนที่ 4.1 ระบบโครงข่ายการสัญจรภายในแขวงวังบูรพาภิรมย์และบริเวณโดยรอบ	52
แนที่ 4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในแขวงวังบูรพาภิรมย์.....	53
แนที่ 4.3 การใช้ประโยชน์อาคารในแขวงวังบูรพาภิรมย์.....	54
แนที่ 4.4 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	61
แนที่ 4.5 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	62
แนที่ 4.6 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด.....	68
แนที่ 4.7 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	69
แนที่ 4.8 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด.....	74
แนที่ 4.9 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	75
แนที่ 4.10 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์บนพื้นที่รวม	79
แนที่ 4.11 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์.....	80

แผนที่ 4.12 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ บนพื้นที่รวม	82
แผนที่ 4.13 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์	83
แผนที่ 4.14 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์	85
แผนที่ 5.1 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	91
แผนที่ 5.2 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	92
แผนที่ 5.3 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด... ..	93
แผนที่ 5.4 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	96
แผนที่ 5.5 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ..	97
แผนที่ 5.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่ย่านตลาด ปากคลองตลาด	98
แผนที่ 5.7 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	100
แผนที่ 5.8 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	101
แผนที่ 5.9 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่ย่านตลาด ปากคลองตลาด	102
แผนที่ 5.10 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	109
แผนที่ 5.11 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	110
แผนที่ 5.12 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	111
แผนที่ 5.13 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	115
แผนที่ 5.14 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	116
แผนที่ 5.15 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	117
แผนที่ 5.16 ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	120

แผนที่ 5.17	ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	121
แผนที่ 5.18	ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	122
แผนที่ 5.19	รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	125
แผนที่ 5.20	รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	126
แผนที่ 5.21	รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	127
แผนที่ 5.22	อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์ ..	132
แผนที่ 5.23	อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ ...	137
แผนที่ 5.24	อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	140
แผนที่ 5.25	อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันระหว่างสัปดาห์	145
แผนที่ 5.26	อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์	149
แผนที่ 5.27	อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	151
แผนที่ 5.28	อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ช่วงวันระหว่าง สัปดาห์	156
แผนที่ 5.29	อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์	161
แผนที่ 5.30	อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด .	164
แผนที่ 5.31	รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่าง สัปดาห์	167
แผนที่ 5.32	รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุด สัปดาห์	170
แผนที่ 5.33	รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	172
แผนที่ 5.34	รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่าง สัปดาห์	175
แผนที่ 5.35	รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุด สัปดาห์	178

แผนที่ 5.36 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	180
แผนที่ 5.37 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ในช่วงวันระหว่างสัปดาห์	183
แผนที่ 5.38 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์	185
แผนที่ 5.39 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจร ภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	187
แผนที่ 5.40 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์	189
แผนที่ 5.41 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์	191
แผนที่ 5.42 รูปแบบกิจกรรมรวมทั้ง 2 ช่วงวันของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	193
แผนที่ 5.43 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์	195
แผนที่ 5.44 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์	197
แผนที่ 5.45 รูปแบบกิจกรรมรวมทั้ง 2 ช่วงวันของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	199
แผนที่ 5.46 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์	201
แผนที่ 5.47 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์	203
แผนที่ 5.48 รูปแบบกิจกรรมรวมทั้ง 2 ช่วงวันของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	205
แผนที่ 6.1 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	211
แผนที่ 6.2 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	212
แผนที่ 6.3 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	213
แผนที่ 6.4 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	214
แผนที่ 6.5 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	215
แผนที่ 6.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้น ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	216

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูป 1.1 บรรยากาศของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	8
รูป 1.2 บรรยากาศของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	8
รูป 1.3 บรรยากาศของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	9
รูป 2.1 โครงข่ายแบบตาราง (grid network)	14
รูป 2.2 โครงข่ายแบบรัศมี (radial network)	15
รูป 2.3 แบบจำลองเชิงสัญญาณ (spatial configuration model)	22
รูป 2.4 การวิเคราะห์ประมวผลแบบจำลองเชิงสัญญาณด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์	22
รูป 2.5 รูปแบบมวลอาคารและความสัมพันธ์กับพื้นที่ว่างสาธารณะต่าง ๆ	24
รูป 4.1 สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการในแขวงวังบูรพาภิรมย์	55
รูป 4.2 สถาบันการศึกษาในแขวงวังบูรพาภิรมย์	56
รูป 4.3 สถาบันศาสนาในแขวงวังบูรพาภิรมย์	57
รูป 4.4 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 1	63
รูป 4.5 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 2	64
รูป 4.6 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 3	65
รูป 4.7 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด 1	70
รูป 4.8 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด 2	71
รูป 4.9 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด 1	76
รูป 4.10 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด 2	77

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิ 2.1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย	31
แผนภูมิ 3.1 ระเบียบวิธีวิจัย 1	47
แผนภูมิ 3.2 ระเบียบวิธีวิจัย 2	48
แผนภูมิ 4.1 สัดส่วนรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในแขวงวังบูรพาภิรมย์	51
แผนภูมิ 4.2 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)	86
แผนภูมิ 4.3 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์	87
แผนภูมิ 5.1 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	104
แผนภูมิ 5.2 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	104
แผนภูมิ 5.3 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	105
แผนภูมิ 5.4 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	106
แผนภูมิ 5.5 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	107
แผนภูมิ 5.6 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	107
แผนภูมิ 5.7 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	112
แผนภูมิ 5.8 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	113
แผนภูมิ 5.9 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	114
แผนภูมิ 6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดบ้านหม้อ	219
แผนภูมิ 6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดพาหุรัด	220
แผนภูมิ 6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดปากคลองตลาด	221

แผนภูมิ 6.4 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดบ้านหม้อ.. 223

แผนภูมิ 6.5 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดพาหุรัด 224

แผนภูมิ 6.6 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดปากคลองตลาด 225



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

“ศูนย์กลางที่มีชีวิต” (live center) โดย Hillier (1999) สามารถอธิบายผ่านกระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลาง (centrality as a process) (Hillier, 1999) ที่กล่าวถึงพื้นที่เมืองที่มีการกระจุกตัวหรือเป็นจุดดึงดูดกิจกรรมการค้าที่หนาแน่นเป็นพิเศษ โดยเป็นพื้นที่ที่มีทั้งการสัญจรอิสระ (natural movement) (Hillier et al., 1993) ที่มากกว่าปกติ รวมถึงการสัญจรแบบดึงดูด (attractor movement) จากกิจกรรมการค้าจนทำให้เกิดเป็นผลกระทบทวีคูณ (multiplier effect) และเกิดเป็นพื้นที่มีโครงข่ายที่สานกันอย่างหนาแน่น (grid intensification) และกลายเป็นสัณฐานที่ดึงดูด (configurational attractor) ทำให้พื้นที่มีความ “คึกคัก” และ “มีชีวิต” จากการใช้พื้นที่จากหลากหลายกลุ่มคน หลากหลายเวลา และหลากหลายกิจกรรม

ตามความเข้าใจของคนทั่วไป “ตลาด” คือ พื้นที่ศูนย์กลางการค้าขายสินค้าและบริการ หากพิจารณาตามนิยามศูนย์กลางที่มีชีวิตของ Hillier ที่กล่าวไว้ข้างต้น ใจว่าตลาดทุกแห่งจะสามารถเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตได้ ตลาดบางแห่งอาจมีความคึกคักเฉพาะบางช่วงเวลา หรือมีเฉพาะคนที่เข้ามาจับจ่ายใช้สอยเท่านั้นที่เข้ามาในพื้นที่ ในขณะที่ตลาดบางแห่งเองกลับร้างหรือเงียบเหงาในบางช่วงเวลา ซึ่งตามนิยามศูนย์กลางที่มีชีวิตของ Hillier แล้ว ตลาดที่เป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตที่แท้จริงนั้น น่าจะมีความคึกคักและเต็มไปด้วยผู้คนที่หลากหลาย ทั้งที่มาจับจ่ายซื้อของ เดินผ่าน หรือทำกิจกรรมอื่น ๆ ได้ในทุก ๆ ช่วงเวลา การเป็นตลาด “ที่ดี” จึงควรจะเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต เพราะพื้นที่ใด ๆ ของเมืองไม่ควรรองรับได้เพียงแค่คนประเภทเดียว กิจกรรมประเภทเดียว และช่วงเวลาเดียวเท่านั้น แต่ควรเป็นส่วนหนึ่งไปกับเนื้อเมืองเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกันของคน กิจกรรม และเวลา ที่ถึงแม้จะเป็นศูนย์กลางการค้า มีการกระจุกตัวของกิจกรรมที่หนาแน่น แต่วามันก็ยังทำหน้าที่อื่นให้กับเมืองด้วย

แขวงวังบูรพาภิรมย์เป็นพื้นที่ที่สำคัญทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของตลาดการค้าที่มีชื่อเสียงถึง 3 แห่ง และมีรูปแบบทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันออกไป ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ย่านที่มีความคึกคักด้านเศรษฐกิจประเภทเครื่องเสียง เครื่องใช้ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ รวมถึงเครื่องประดับมีค่า จำพวกทองคำ และเพชร โดยมีแยกบ้านหม้อ ตั้งอยู่บริเวณใจกลางพื้นที่ย่าน เป็นสี่แยกจุดตัดระหว่างถนนพระพิทักษ์ ถนนบ้านหม้อ และถนนพาหุรัด พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ที่จำหน่ายสินค้าประเภทผ้า อุปกรณ์ตัดเย็บต่าง ๆ นับเป็นผลิตภัณฑ์เดียวของประเทศไทยแห่งหนึ่ง และพื้นที่ย่าน

ตลาดปากคลองตลาด ที่เป็นแหล่งจำหน่ายสินค้าประเภทของสดขนาดใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นผัก ผลไม้ และดอกไม้ นานาชนิด โดยประกอบด้วยตลาดหลัก 3 แห่ง ได้แก่ ตลาดองค์การตลาด (หรือตลาดปากคลอง) ตลาดยอดพิมาน และตลาดส่งเสริมเกษตรไทย

ถึงแม้ว่าพื้นที่ย่านตลาดทั้ง 3 แห่งจะตั้งอยู่ละแวกเดียวกัน แต่จากการสำรวจเบื้องต้น (initial site survey) พบว่าตลาดการค้าทั้ง 3 แห่งไม่ได้มีระดับการสัญจรที่เท่ากัน ในช่วงเวลาเดียวกันแต่กลับมีความหลากหลายของผู้คนตามช่วงเวลาต่าง ๆ มากน้อยต่างกัน และที่ผ่านมายังไม่มีงานวิจัยชิ้นใดเลยที่เปรียบเทียบพื้นที่ย่านตลาดที่มีรูปแบบทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันแต่อยู่ในละแวกเดียวกัน เพื่อพิสูจน์ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต งานวิจัยชิ้นนี้จึงเป็นการศึกษาเปรียบเทียบ (comparative study) ลักษณะทางกายภาพโดยเฉพาะเชิงสัณฐาน (spatial characteristics) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่งในแขวงวังบูรพาภิรมย์ เพื่อพิสูจน์ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตตามทฤษฎีที่ Hillier ได้นิยามไว้

1.2 คำถามงานวิจัย

รูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด เป็นไปตามนิยามศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center) ของ Hillier หรือไม่ อย่างไร

1.3 สมมติฐานงานวิจัย

พื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center) ของ Hillier จะต้องเป็นพื้นที่ที่มีระดับการสัญจรอิสระ (natural movement) หลอเลี้ยวพื้นที่มากกว่าปกติ และอยู่ร่วมกับการสัญจรแบบดึงดูด (attractor movement) ซึ่งเป็นการสัญจรที่อยู่ร่วมกับตลาดอยู่แล้ว ภายในพื้นที่ย่านจะมีรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) จากผู้ใช้ที่หลากหลายมาทำกิจกรรมที่ทั้งเกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับตลาดอยู่ทุกช่วงเวลา มีการใช้พื้นที่ตลอดเวลาทั้งในเวลาเปิด (peak period) และแม้กระทั่งตลาดปิด (off-peak period) โดยพื้นที่ย่านที่มีลักษณะดังกล่าวจะมีโครงข่ายที่สานกันอย่างหนาแน่น (grid intensification) ที่เกิดจากพัฒนาการของพื้นที่ตั้งแต่อดีต ทำให้พื้นที่ย่านนั้นมีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตตามค่านิยมของ Hillier

1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1) ศึกษา และบันทึกรูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

2) วิเคราะห์ และเปรียบเทียบความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในพื้นที่ศึกษาตามนิยามของ Hillier (1999)

3) สรุปรูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้า เพื่อนำไปเป็นประโยชน์ต่อการนำข้อมูลที่ได้จากการรู้จักความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตในพื้นที่ย่านตลาดการค้าไปใช้ประยุกต์กับพื้นที่ย่านที่มีความเป็นศูนย์กลางอื่น ๆ

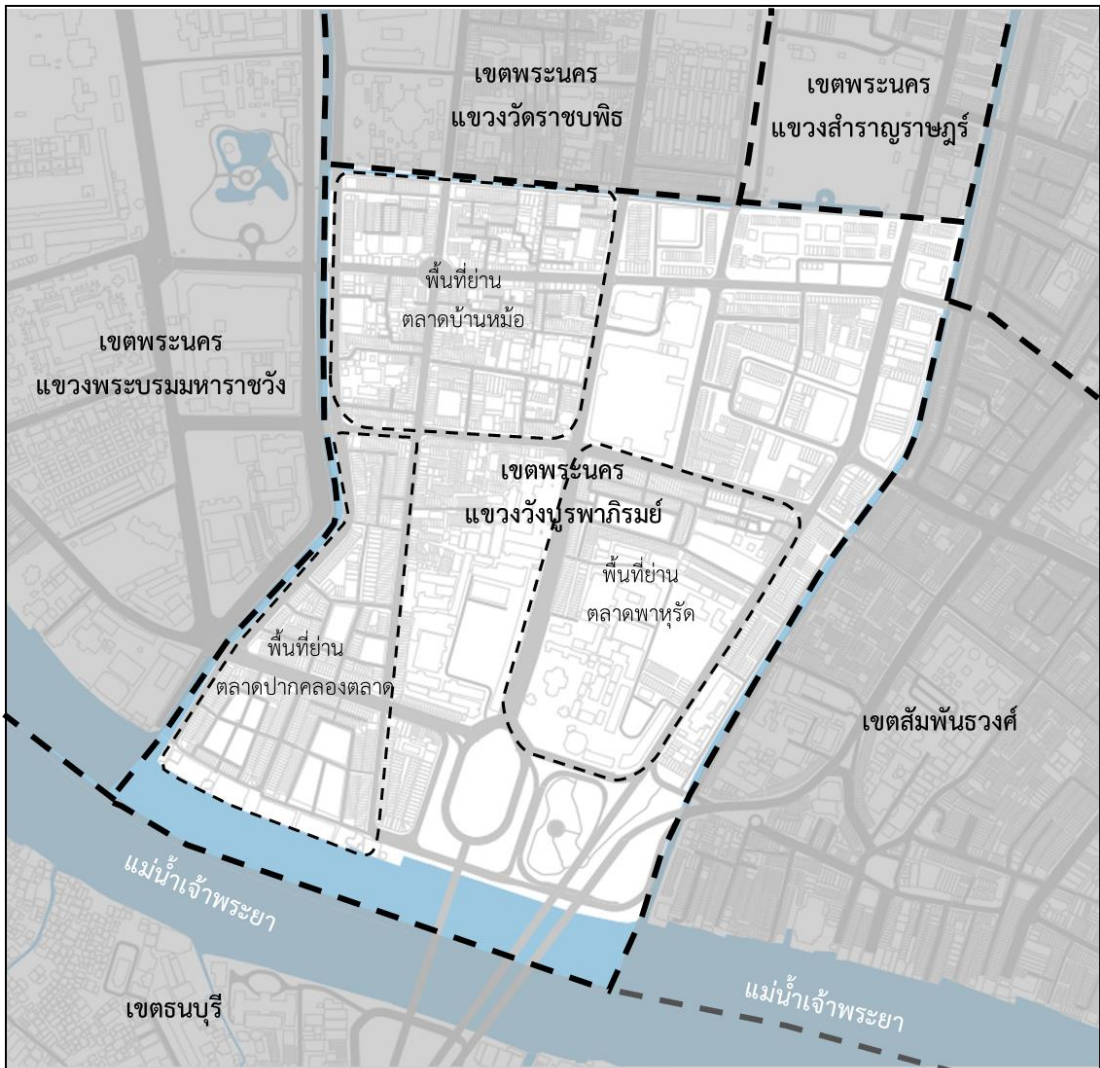
1.5. ขอบเขตของการวิจัย

1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

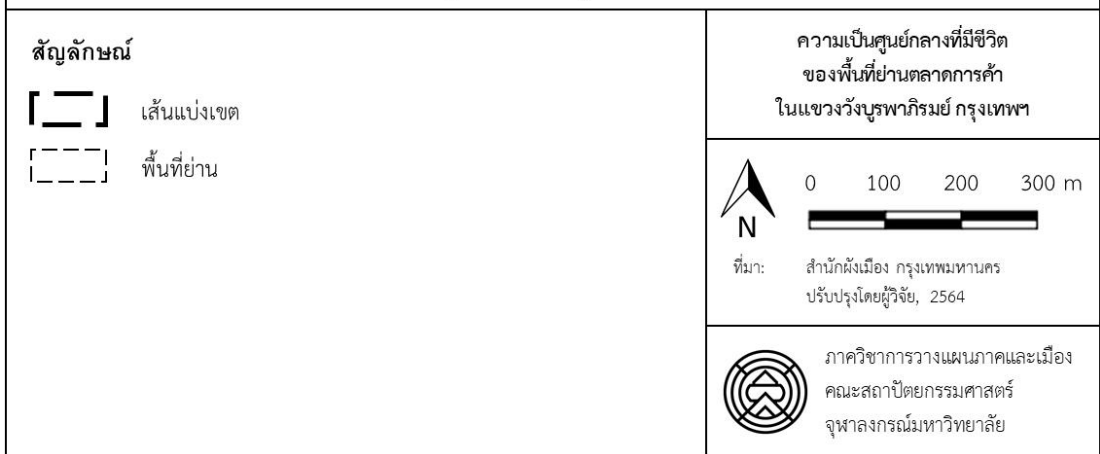
วิเคราะห์ข้อมูลเชิงพื้นที่ ได้แก่ รูปแบบพื้นที่ (space patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ได้แก่ รูปแบบผู้ใช้ กิจกรรม และช่วงเวลา ภายในพื้นที่ย่านตลาด

1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

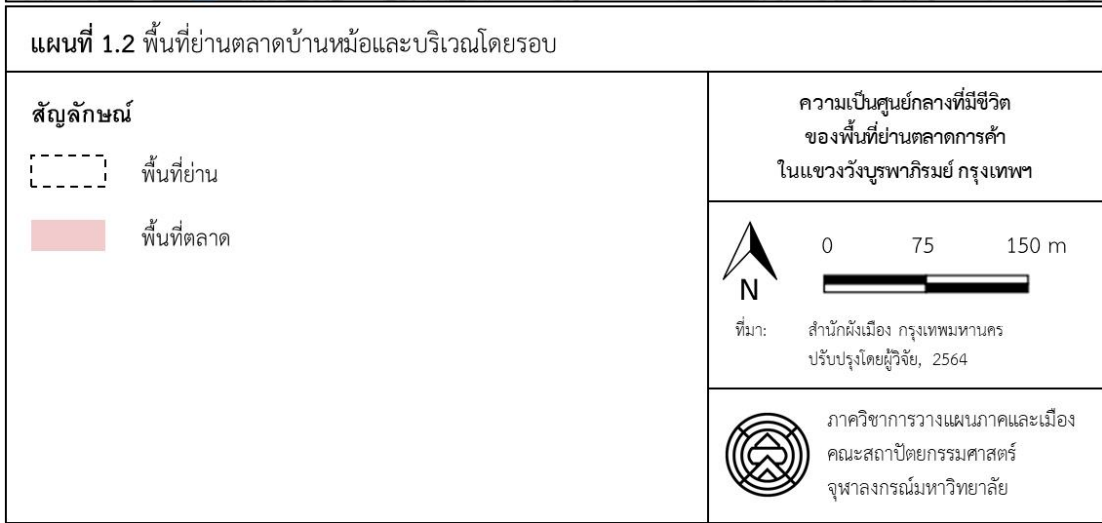
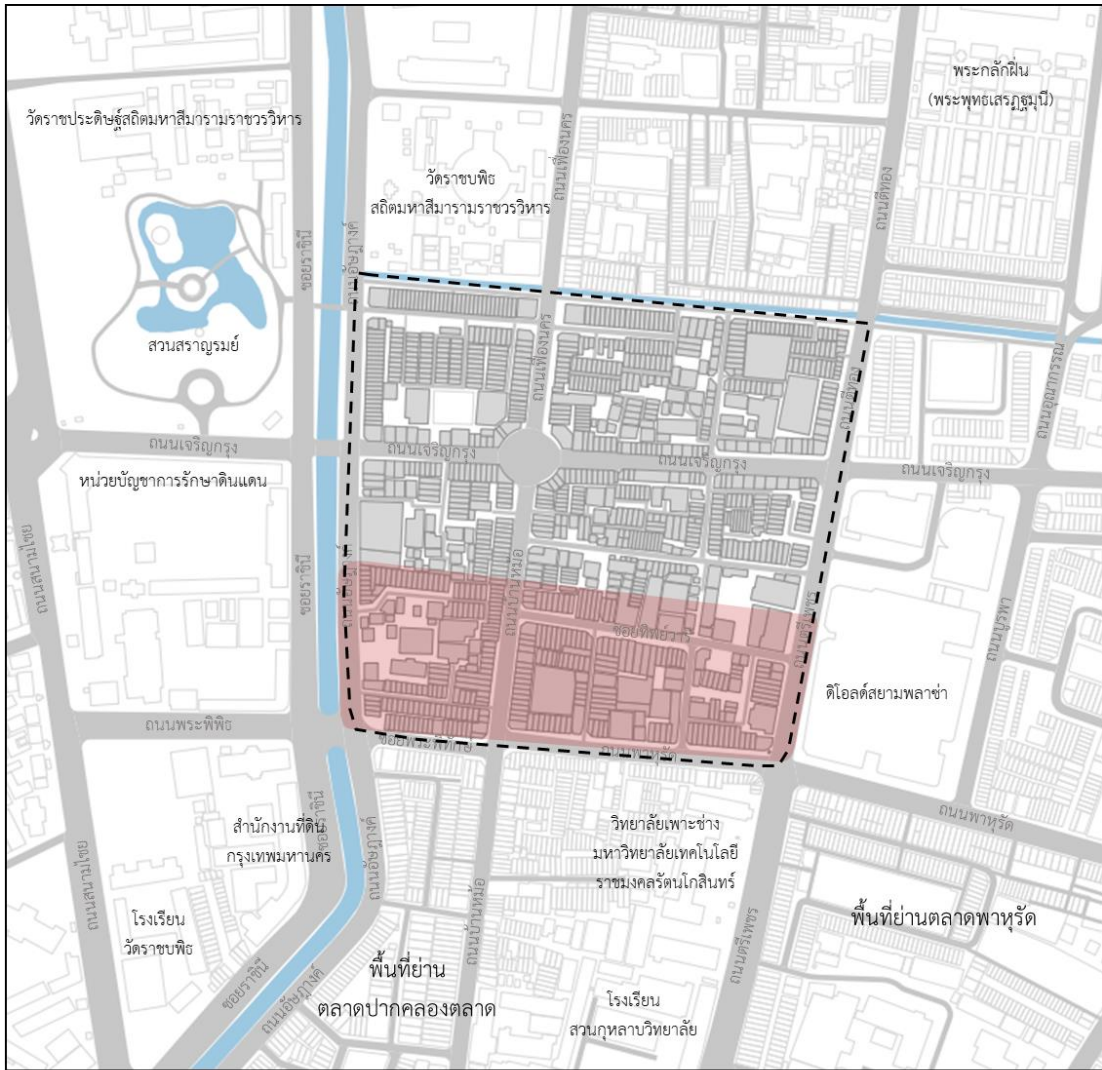
ขอบเขตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดยแขวงวังบูรพาภิรมย์มีเนื้อที่โดยประมาณ 0.720 ตารางกิโลเมตร



แผนที่ 1.1 พื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ



แผนที่ 1.1 พื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ



แผนที่ 1.2 พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อและบริเวณโดยรอบ



รูป 1.1 บรรยากาศของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ
ที่มา: ผู้วิจัย, 2563



รูป 1.2 บรรยากาศของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด
ที่มา: ผู้วิจัย, 2563



รูป 1.3 บรรยากาศของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด
ที่มา: ผู้วิจัย, 2563

1.6 วิธีดำเนินการศึกษา

1) ศึกษา และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากเอกสาร รายงาน และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนิยาม ทฤษฎี และพื้นที่ศึกษา

2) ลงสำรวจภาคสนาม และบันทึกข้อมูลรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ทั้งในช่วงที่ตลาดเปิดทำการ (peak period) และไม่ทำการ (off-peak period) เพื่อแยกประเภทของระดับการสัญจรอิสระ (natural movement) ออกจากการสัญจรแบบดึงดูด (attractor movement) โดยจะเก็บข้อมูลจากการบันทึกประเภทผู้ใช้พื้นที่ และรูปแบบกิจกรรมการสัญจรของผู้คน โดยแบ่งเป็นการสัญจรแบบผ่าน (move through) และการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ด้วยการนับด่าน (gate method) การสะกดรอย (movement trace) และวิธีจับภาพต่อเนื่อง (serial snapshots)

3) วิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ (space patterns) ได้แก่ รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่มีความละเอียดย่อยและหนาแน่นด้วยการวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) เพื่อวัดระดับการฝังตัวหรือความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ตลาดและพื้นที่ย่านโดยรอบ และรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่

เป็นบล็อกขนาดเล็ก และรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ผสมผสานกัน ผ่านการวิเคราะห์จากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS)

4) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของข้อมูลรูปแบบพื้นที่ (space patterns) กับข้อมูลรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) เพื่อระบุลักษณะทางกายภาพโดยเฉพาะเชิงสัญญาณ (spatial characteristics) ของแต่ละพื้นที่

5) เปรียบเทียบ และสรุปผลการวิเคราะห์หาความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าภายในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ

1.7 แหล่งที่มาของข้อมูล

1.7.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

การสำรวจภาคสนาม การบันทึก และวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

1.7.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร และห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ได้ข้อมูลรูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

2) ได้นำประโยชน์ที่ได้จากการรู้จักความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตในพื้นที่ย่านตลาดการค้าให้เกิดการสร้างซ้ำได้โดยสถาปนิกและนักผังเมืองต่อไป

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาวิทยานิพนธ์เรื่อง “ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ” การศึกษาในบทนี้จะเป็นการค้นคว้าเกี่ยวกับแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานในการสร้างกรอบความเข้าใจเพื่อพิสูจน์ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด โดยมีเนื้อหาดังต่อไปนี้

- 2.1 ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต
- 2.2 องค์ประกอบเมือง
- 2.3 พื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริบทของไทย
- 2.4 นิยามของความคึกคักและมีชีวิต
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 กรอบแนวความคิดในงานวิจัย

2.1 ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต

ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center) ตามนิยามของ Hillier (1999) เกิดจากกระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลาง (centrality as a process) (Hillier, 1999) ซึ่งประกอบด้วยทฤษฎีดังต่อไปนี้

2.1.1 ทฤษฎีการสัญจรอิสระ (theory of natural movement)

ทฤษฎีการสัญจรอิสระ (theory of natural movement) (Hillier et al., 1993) ทฤษฎีที่ว่าด้วยระดับการสัญจรที่หล่อเลี้ยงอยู่ในโครงข่ายการสัญจร โครงข่ายที่เชื่อมต่อกันส่งผลต่อระดับการสัญจรที่แตกต่างกัน โดยพื้นที่ที่มีระดับการสัญจรอิสระที่มีปริมาณมากกว่าจะทำให้พื้นที่มีความคึกคักกว่าบริเวณอื่น ๆ ซึ่งในโครงข่ายการสัญจรมีการสัญจร 2 ระบบ ได้แก่ 1) การสัญจรอิสระ (natural movement) คือ การสัญจรที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ ปราศจากการดึงดูดจากสิ่งดึงดูด มีระดับการสัญจรที่คงที่ และเข้มข้น คงที่อยู่เสมอตลอดเวลา ไม่ขึ้นอยู่กับการปัจจัยใด และ 2) การสัญจรดึงดูด (attractor movement) คือ การสัญจรที่เกิดจากการดึงดูดของกิจกรรม (attractor) หรือมีปัจจัยอื่น ๆ ร่วมด้วย ซึ่งการสัญจรลักษณะนี้มักจะไม่ยั่งยืน หากขาดปัจจัยใดไปจะส่งผลให้ระดับการสัญจรในพื้นที่ลดลง

2.1.2 ทฤษฎีเศรษฐกิจการเคลื่อนที่ (theory of movement economy)

ทฤษฎีเศรษฐกิจการเคลื่อนที่ (theory of movement economy) (Hillier, 1996) เป็นทฤษฎีที่ถูกพัฒนามาจากการสัญจรอิสระ (natural movement) ทฤษฎีเศรษฐกิจการเคลื่อนที่ได้อธิบายถึงความเข้มข้นระหว่างการสัญจรและสิ่งดึงดูด พื้นที่ที่มีระดับการสัญจรอิสระสูงจะดึงดูดกิจกรรมได้มากกว่า โดยโครงข่ายการสัญจรเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้การใช้พื้นที่แตกต่างกันไป กล่าวคือกิจกรรมจะมีการฝังตัวแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับโครงข่ายการสัญจร ดังนั้นโครงข่ายการสัญจรนั้นได้รับอิทธิพลไปถึงสัดส่วนพื้นที่ โครงข่ายการสัญจรที่ดีจะส่งผลต่อการเข้าถึงที่ดี ดึงดูดกิจกรรมมากระจุกมากกว่าปกติ เกิดผลกระทบทวีคูณ (multiple effect) ของการสัญจร สามารถสรุปได้ว่าทฤษฎีนี้คือการที่กิจกรรมเป็นตัวดึงดูดการสัญจร ในขณะที่เดียวกันการสัญจรเป็นเป็นตัวดึงดูดกิจกรรมกลายเป็นเกิดผลกระทบทวีคูณ (multiple effect)

โดยกระบวนการเศรษฐกิจการเคลื่อนที่ให้เกิดแบบแผนของพื้นที่ศูนย์กลาง 2 ระดับ ได้แก่ ระดับพื้นที่เมือง (global level) กล่าวถึงการเลือกตำแหน่งที่ตั้งผ่านการฝังตัวอย่างเหมาะสมในแง่ของภาพรวมการตั้งถิ่นฐาน ในขณะที่ตั้งถิ่นฐานเติบโตขึ้น การเข้าถึงในระดับพื้นที่เมืองจะมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงตาม ทำให้เกิดความกดดันเชิงพื้นที่เพื่อเคลื่อนย้ายพื้นที่ศูนย์กลาง โดยจะมีการสัญจรออกห่างจากจุดศูนย์กลางเดิม และระดับพื้นที่ย่าน (local level) กล่าวถึงเงื่อนไขของกริดในระดับพื้นที่ย่านบางประการในการเลือกตำแหน่งที่ตั้ง ในขณะที่ศูนย์กลางเติบโตขึ้น การกดดันเพื่อฝังตัวหรือการรวมตัวในเชิงพื้นที่จะมากขึ้น เกิดเป็นโครงข่ายที่สานกันอย่างหนาแน่น (grid intensification) โดยโครงข่ายจะถี่ขึ้นเพื่อขอย่อยพื้นที่ให้เล็กลง ง่ายต่อการเคลื่อนย้ายภายในศูนย์กลาง

2.1.3 ทฤษฎีสถิตฐานศูนย์กลาง (theory of spatial centrality)

ทฤษฎีสถิตฐานศูนย์กลาง (theory of spatial centrality) อธิบายถึงกระบวนการเศรษฐกิจการเคลื่อนที่ผ่านโครงข่ายกริดของการสัญจรอิสระ หากโครงข่ายการสัญจรมีการเชื่อมต่อกันอย่างทั่วถึงจะเกิดกิจกรรมการสัญจร 2 ระบบ ดังนี้ (อภริตี เกษมสุข, 2561)

1) การสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) คือ การสัญจรที่มีวัตถุประสงค์ที่จะเดินทางจากจุดหมายเริ่มต้นหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (origin-destination) การสัญจรนี้ต้องการความรวดเร็วในการสัญจร

2) การสัญจรเพื่อผ่าน (move through) คือ การสัญจรที่กระจายไปในโครงข่ายถนน อาจเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางจากจุดหมายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งหรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ

การสัญจร 2 ระบบทำให้เกิดการไหลเวียนของผู้คนที่วัตถุประสงค์ที่หลากหลาย และจุดมุ่งหมายที่แตกต่างกัน เกิดชีวิตสาธารณะที่สมบูรณ์ในพื้นที่นั้น ๆ (ไซศรี รักดีสุขเจริญ, 2547) การแบ่งโครงข่ายให้ถี่ขึ้นจะทำให้สัดส่วนพื้นที่ละเอียดขึ้น จนเกิดเป็นสัดส่วนที่ดึงดูด (configurational

attractor) เพื่อทั้งเพิ่มการสัญจร และเอื้อให้มีกิจกรรมเกิดขึ้นอย่างหลากหลาย เกิดความคึกคักและมีชีวิตในพื้นที่จนกลายเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center)

และเพื่ออธิบายถึงการเกิดขึ้นและการคงอยู่อย่างยั่งยืนของพื้นที่ที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต โดยจะอธิบายตั้งแต่องค์ประกอบของเมือง พื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริบทของไทย นิยามของความคึกคักและมีชีวิต และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่กรอบแนวคิดในงานวิจัย

2.2 องค์ประกอบเมือง

2.2.1 นิยามของเมือง

คำว่า “เมือง” ถูกจำกัดความด้วยหลากหลายความหมาย โดย พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม (2551) อ้างถึง Cherry (1981) และ Albrecht (1984) ที่อธิบายเกี่ยวกับเมืองว่าเป็นพื้นที่ที่คลุมไปด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินของประชากร ก่อให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีความหลากหลาย และถ่ายทอดออกมาในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งสถาปัตยกรรม ศิลปกรรม และวัฒนธรรม นอกจากนี้ทั้ง 2 ยังให้ความหมายเมืองว่าเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของการบริหารและบริการ เป็นศูนย์รวมกิจกรรมของมนุษย์ซึ่งมีความหลากหลายเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันมากน้อยตามบทบาทหน้าที่ของเมือง ประจักษ์ ศกุนตะลักษณ์ (2531) กล่าวว่าเมืองนั้นสามารถเป็นศูนย์กลางปัจจัยการผลิต การจำหน่ายสินค้าและบริการ แหล่งเงินทุน การคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร ศิลปวัฒนธรรม และการบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ โดยมีประชากรส่วนใหญ่ในเมืองประกอบอาชีพเกี่ยวกับการค้าขาย การบริการเป็นหลัก

ซึ่งไม่ว่าจะมาจากความหมายใด เมือง คือ ปรากฏการณ์การรวมตัวของมนุษย์เพื่อสร้างมาตรฐานความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น (พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม, 2551) และมักเกิดจากการรวมตัวกันขององค์ประกอบหลายประการ โดยภูชัย สัมพันธ์ (2538) ได้แบ่งองค์ประกอบเมืองออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1) **องค์ประกอบทางกายภาพ** เช่น การตั้งถิ่นฐาน ระบบโครงสร้างเมือง เส้นทางคมนาคม พื้นที่เปิดโล่ง ฯลฯ

2) **องค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ** เช่น การประกอบอาชีพของคนในพื้นที่

3) **องค์ประกอบด้านสังคมและวัฒนธรรม** เช่น จำนวนประชากรและความหนาแน่นชาติพันธุ์ ศาสนา วัฒนธรรม หรือองค์กรต่าง ๆ อย่างโรงเรียน ศาสนสถาน ไปจนถึงการบริหารของรัฐ

เมื่อองค์ประกอบทั้ง 3 ถูกประกอบกลายเป็นเมือง เมืองได้มีการขยายตัวออกไปเรื่อย ๆ ตามเส้นทางคมนาคม การเจริญเติบโตของเมืองผ่านช่วงเวลาส่งผลให้เกิดลักษณะพื้นที่ 3 รูปแบบที่มีความแตกต่างกัน ดังนี้

2.2.2 พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core)

1) นัยยะของพื้นที่ศูนย์กลางเมือง

พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) เป็นจุดกำเนิดของเมืองตามพื้นที่ที่มีศักยภาพที่เหมาะสม เป็นศูนย์กลางทางประวัติศาสตร์อันประกอบไปด้วยวัดหรือวังที่ถูกจัดเป็นพื้นที่อนุรักษ์ ทำให้ภาพรวมของเมืองมีความหนาแน่น

2) ลักษณะเฉพาะเชิงพื้นที่ของพื้นที่ศูนย์กลางเมือง

พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) เป็นพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวทั้งกิจกรรมและการตั้งถิ่นฐาน พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) จึงมักเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงของโครงข่ายการสัญจรสูง Chaweewan (2001) กล่าวว่าในอดีตมนุษย์ได้อาศัยการสัญจรทางน้ำในการลำเลียงวัตถุดิบและกระจายผลผลิตเป็นหลัก การตั้งถิ่นฐานจึงมักตั้งอยู่บริเวณปากคลองที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างคลองสำคัญ ๆ หรือจุดที่แม่น้ำและคลองมาบรรจบกัน แม้ในปัจจุบันพัฒนาการของเมืองจะทำให้การสัญจรถูกเปลี่ยนมาเป็นการสัญจรทางบกแทน และการตั้งอยู่ของวัดและวังที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ทำให้มีข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ ภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) จึงทำให้โครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่เมืองศูนย์กลาง (core) มักเป็นโครงข่ายแบบตาราง (grid network) ประกอบด้วยถนนตามแนวยาวและแนวขวางตัดตั้งฉากซึ่งกันและกันและเป็น 90° ซึ่งทำให้การเข้าถึงพื้นที่ (accessibility) ในส่วนต่าง ๆ มีความสม่ำเสมอเท่ากัน สามารถขยายเมืองออกไปได้ทุกทิศทาง ส่งเสริมการเดินให้สามารถเข้าถึง หรือเดินผ่านไปสู่พื้นที่ใกล้เคียง ๆ ได้ ทำให้เนื้อเมืองมีความหนาแน่นและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน



รูป 2.1 โครงข่ายแบบตาราง (grid network)

(ที่มา: Highway Engineering, 2554)

3) ลักษณะเฉพาะเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของพื้นที่ศูนย์กลางเมือง

บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) นอกจากจะมีการตั้งถิ่นฐานของบ้านเรือนแล้ว ยังมีตลาดเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ ควบคู่กับวัดและวังมาตั้งแต่โบราณ (ฤทัย, 2539 อ้างถึงใน ปาริชา มุสิกะคามะ, 2551) โดยยุคแรกในตลาดในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city

core) ใช้เรือในการค้าขายและแลกเปลี่ยนสินค้า ทำให้คนในพื้นที่ประกอบอาชีพค้าขายและบริการ ปัจจุบันตลาดในพื้นที่ผสมผสานเป็นส่วนหนึ่งกับชุมชน อีกทั้งภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) ยังเป็นจุดกำเนิดวัฒนธรรมของชุมชนต่าง ๆ และโบราณสถานอันเป็นสัญลักษณ์ของการปกครองในอดีต ส่งผลให้ปัจจุบันพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มที่อยู่แล้วและมีประชากรหนาแน่นสูง (ชนะทิศ แก้วอัมพร, 2538)

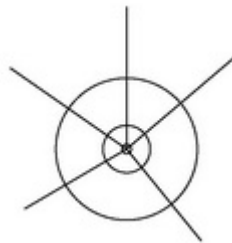
2.2.3 พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city)

1) นิยามของพื้นที่เมืองชั้นใน

พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) เป็นพื้นที่ที่ล้อมรอบพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) เป็นรอยต่อระหว่างพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) และพื้นที่ชานเมือง (suburb) เป็นเขตชุมชนหนาแน่นที่อยู่ใกล้ใจกลางเมือง (ชนะทิศ แก้วอัมพร, 2538) โดยงานวิจัยนี้ แขวงวังบูรพาภิรมย์เองก็ตั้งอยู่ในเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา (หอสมุดวังท่าพระ สำนักหอสมุดกลาง ม.ศิลปากร, 2558)

2) ลักษณะเฉพาะเชิงพื้นที่ของพื้นที่เมืองชั้นใน

พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) เป็นพื้นที่ที่มีเนื้อเมืองหนาแน่นถัดออกมาจากพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมประเภทอาคารสำนักงานและการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมากมาเป็นที่พักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้ปานกลางถึงสูง โครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) จึงมีลักษณะถนนเป็นแบบตาราง (grid network) เพื่อการสัญจรที่เข้าถึงได้ทุกทิศทาง และถนนรัศมี (radial network) เป็นถนนที่ทำมุม 180° มาจากพื้นที่เมืองศูนย์กลาง (core) มุ่งตรงออกไปพื้นที่ชานเมือง (suburb) โดยผ่าพื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) ทำให้มีการขนส่ง หรือผ่านพื้นที่ที่อยู่ตลอดเวลา



รูป 2.2 โครงข่ายแบบรัศมี (radial network)

(ที่มา: Highway Engineering, 2554)

3) ลักษณะเฉพาะเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของพื้นที่เมืองชั้นใน

พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) เป็นพื้นที่ย่านธุรกิจ มีการกระจุกตัวของอาคารสูงทั้งพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย ย่านตลาดในพื้นที่มักมีลักษณะเป็นตึกแถวตั้งอยู่ริมถนน มีบทบาทเป็นทั้งร้านค้าและที่อยู่อาศัยในพื้นที่ (ชนะทิศ แก้วอัมพร, 2538) มักเป็นพื้นที่ที่มีการไหลเวียนของผู้คนจากชุมชนข้างเคียงในหลากหลายช่วงเวลาเพราะไม่ได้ตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์แบบพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core)

2.2.4 พื้นที่ชานเมือง (suburb)

1) นิยามของพื้นที่ชานเมือง

พื้นที่ชานเมือง (suburb) พื้นที่ถัดออกมาจากพื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) เป็นบริเวณที่ประชาชนตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยอยู่ในรัศมีที่สามารถเดินทางมาทำงานในเขตเมืองได้เป็นประจำวัน มีการพึ่งพาอาศัยระบบเศรษฐกิจและสังคมจากพื้นที่เมือง (Donaldson, 1969) หรือพื้นที่บริเวณรอบนอกของเมืองหรือนคร ซึ่งประชากรยังอยู่อาศัยกันไม่หนาแน่นเหมือนในพื้นที่เมือง แต่ก็หนาแน่นกว่าพื้นที่ชนบท (rural area) ที่อยู่ไกลออกไป พื้นที่ชานเมืองอาจเป็นที่อยู่อาศัยของคนทำงานในเมืองและเดินทางเข้าเมืองแบบไปเช้าเย็นกลับ (สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, 2553)

2) ลักษณะเฉพาะเชิงพื้นที่ของพื้นที่ชานเมือง

พื้นที่ชานเมือง (suburb) เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและเกษตรกรรมอยู่บ้าง โดยโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่จะเกาะไปกับเส้นถนนหลัก

3) ลักษณะเฉพาะเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของพื้นที่ชานเมือง

พื้นที่ชานเมือง (suburb) มีอัตราการขยายตัวของประชากรสูงเนื่องจากมีการตั้งถิ่นฐานนอกพื้นที่เมืองมากขึ้น จากปรากฏการณ์นี้ส่งผลให้เกิดกลุ่มคนทำงานไปเช้าเย็นกลับ (commuters) เกิดการขนส่งคนจากพื้นที่ชานเมือง (suburb) และพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) จนเกิดประชากรกลางวัน - กลางคืน (ชนะทิศ แก้วอัมพร, 2538) เพราะฉะนั้นพื้นที่เศรษฐกิจอย่างตลาดที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ชานเมืองเมือง (suburb) จะตั้งอยู่บริเวณริมถนนใหญ่เพื่อรองรับการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) เพียงอย่างเดียว

จากการเจริญเติบโตของเมืองที่ส่งผลให้เมืองขยายตัวตามเส้นทางคมนาคม ทำให้ลักษณะพื้นที่ทั้ง 3 รูปแบบ ได้แก่ พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) และพื้นที่ชานเมือง (suburb) มีความแตกต่างกันในลักษณะเชิงพื้นที่ และส่งผลให้ลักษณะเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่แตกต่างกันออกไปด้วย ในขณะเดียวกัน การเจริญเติบโตของเมืองผ่านช่วงเวลาก็ทำให้โครงสร้างภายในเมืองมีการเปลี่ยนแปลงด้วย โดย Smalles (1966) ได้กล่าวถึงกระบวนการสร้างและเปลี่ยนรูปโครงสร้างกายภาพเมือง (morphogenesis) เป็นแนวคิดที่เน้นไปที่

กระบวนการสร้างและการเปลี่ยนรูปของยุคที่มีการเปลี่ยนถ่ายผ่านช่วงเวลาเปลี่ยนแปลงไป เมื่อเวลาผ่านไปจะก่อให้เกิดกระบวนการกระบวนการแฝด (twin process) ได้แก่

1) **ปรากฏการณ์ที่เนื้อเมืองเก่าภายในถูกปรับเปลี่ยนในรูปแบบของการแทนที่ (replacements - internal reorganization)** เป็นผลมาจากความเสื่อมโทรมของเมือง ทำให้พื้นที่มีองค์ประกอบเชิงสัณฐานที่เป็นเอกลักษณ์เพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ ประกอบไปด้วย ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม โดยมากมักเป็นอาคารที่ทรุดโทรมและมักมีการผสมของโครงสร้างเก่าที่มีประโยชน์ใช้สอยใหม่ ปะปนอยู่กับโครงสร้างที่เกิดใหม่บนที่ดินเก่า โดยมากจะมีการบูรุกเข้ามาอาศัยในพื้นที่โดยคนกลุ่มใหม่ โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีเส้นทางแยกย่อยจากพื้นที่พาณิชยกรรมที่สำคัญ โดยมีลำดับของการปรับเปลี่ยนเนื้อเมืองเก่าในกระบวนการเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐาน (a hierarchy of morphological transformation) ดังนี้

- การเปลี่ยนประโยชน์การใช้ที่ดินและอาคาร
- การปรับโครงสร้างภายในอาคาร
- การขยายอาคารสู่แปลงที่ดินและบล็อกว่างเปล่าเพื่อเพิ่มความหนาแน่น
- การเพิ่มขึ้นอาคาร
- การเชื่อมแปลงที่ดิน
- การปรับเปลี่ยนบางส่วนหรือทั้งหมดของบล็อกถนน
- การปรับขนาดบล็อกถนนจากการเปลี่ยนผังถนน
- การปรับเปลี่ยนหลายบล็อกถนนพร้อม ๆ กัน
- การเปลี่ยนแปลงทั้งย่านหรือส่วนของเมือง

2) **เนื้อเมืองใหม่ถูกเพิ่มเติม (accretions - outward extension)** มักพบลักษณะแตกต่างค่อนข้างชัดเจนระหว่างพื้นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม การแยกตัวออกไม่เป็นขอบเขตชัดเจนนัก มักถูกผ่าออกด้วยเส้นทางคมนาคมหลักที่พบการเกาะตัวของโรงงาน อาคารพาณิชยกรรม พื้นที่ในภาพรวมอาจมีรูปร่างแตกต่างกันไปหลากหลายตามสถานการณ์ สภาพภูมิประเทศ เป็นพื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้นมาใหม่บริเวณพื้นที่ว่างของเมือง

โดยภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) และพื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) นั้นนับเป็นปรากฏการณ์ที่เนื้อเมืองเก่าภายในถูกปรับเปลี่ยนในรูปแบบของการแทนที่ (replacements - internal reorganization) เนื่องจากพื้นที่ที่มีความเก่าแก่ที่สุดมักจะเป็นพื้นที่ที่มีการปรับเปลี่ยนมากที่สุด ในขณะที่บริเวณลักษณะเมืองทั้งสองก็ยังมีพื้นที่หน่วยพื้นที่พิเศษ (enclaves of relict morphological units) ที่กีดขวางกระบวนการแฝด (twin process) โดยพื้นที่เหล่านั้นไม่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามการเติบโตของเมืองใด ๆ ได้เนื่องจากถูกกีดขวางด้วยพื้นที่อย่าง ปราสาท โบสถ์ วัด ย่านมหาวิทยาลัย สวนสาธารณะ เป็นต้น (ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2558)

2.2.5 พื้นที่ศูนย์กลางย่าน

แม้พื้นที่เมืองจะมีพื้นที่หน่วยพื้นที่พิเศษที่เกิดขวางการเติบโตของเมืองออกจากการกัน แต่ลวดที่มีสัญญาณเดียวกันนั้นจะสามารถโอบเนื้อเมืองไว้เป็นเนื้อเดียวกันได้ โดยพื้นที่นั้น ๆ จะมีความเป็นย่านเกิดขึ้น

“ย่าน” คือ การรวมกลุ่มของกลุ่มคนที่มีความหลากหลาย ประกอบอาชีพคล้ายกัน พึ่งพากันในพื้นที่ ทำให้พื้นที่มีโครงสร้างของการอยู่อาศัย การซื้อของแลกเปลี่ยนสินค้า หรือการศึกษา สามารถเป็นการรวมกลุ่มของอาคารและกิจกรรม โดยลักษณะเฉพาะของย่าน คือ ความหลากหลายและครอบคลุมบริเวณคาบเกี่ยวกันอย่างซับซ้อน (ชญัญ ชิวภาภรณ์วิวัฒน์, 2544) และไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) หรือพื้นที่ชานเมือง (suburb) ล้วนมีส่วนพื้นที่ที่มีความเป็นย่านเกิดขึ้น เกิดเป็นพื้นที่ศูนย์กลางย่านในแต่ละพื้นที่

พื้นที่ศูนย์กลางย่านจะมีพัฒนาการและการขยายตัวของทั้งการตั้งถิ่นฐาน กิจกรรมภายในตัวเมือง โครงสร้างพื้นฐาน และการคมนาคมต่าง ๆ เป็นจุดดึงดูดทำให้พื้นที่ศูนย์กลางมีความหนาแน่นของประชากรสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ โดยเกียรติ วิริยะกุล (2524) และไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2554) กล่าวไปในทำนองเดียวกันที่ว่า พื้นที่ศูนย์กลางย่านยังมีแรงดึงดูดทางเศรษฐกิจ สังคม และการปกครองสูง เป็นทำเลที่มีความสำคัญทางคมนาคมขนส่ง มีการกระจุกตัวของกิจกรรมและการใช้ที่ดินที่มีความหนาแน่นอย่างผสมผสาน (mixed-use) พื้นที่ที่มีความชัดเจนในตำแหน่งที่ตั้งและขอบเขตของมัน รวมถึงเป็นพื้นที่ที่ตั้งถิ่นฐานของประชากรที่ต่อเนื่องกันตามความสัมพันธ์ระหว่างความหนาแน่นของประชากรในช่วงเวลาหนึ่งที่สัมพันธ์กับระยะเวลาและการเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ข้างเคียง

พื้นที่ศูนย์กลางย่านสามารถเป็นได้หลายรูปแบบ ไม่ว่าจะ เป็นพื้นที่ศูนย์กลางย่านประวัติศาสตร์ อันเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางวัฒนธรรมที่สะท้อนถึงอัตลักษณ์ของผู้คนในพื้นที่ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2558) หรือเป็นศูนย์กลางย่านที่พักอาศัยเก่าแก่ ที่เกิดจากการตั้งถิ่นฐานกันของกลุ่มคนแบบเดียวกัน เช่น ย่านเยาวราชของชุมชนชาวจีนหรือย่านพหุรัดของชาวอินเดีย เป็นต้น โดยแนวคิดบ้าน วัด โรงเรียน (บ.ว.ร.) ก็มีพื้นฐานแนวคิดมาจากพื้นที่ศูนย์กลางย่าน เป็นแนวคิดที่สร้างการปฏิสัมพันธ์กับคนในชุมชนให้เกิดการรวมกลุ่มกัน โดยแนวคิด บ.ว.ร. เป็นรูปแบบการพัฒนาชุมชนที่พูดถึงความสัมพันธ์ของทั้ง 3 สถาบันในบริบทของสังคมไทยมาตั้งแต่อดีต โดยวัด (ศาสนสถาน) มีบทบาทในการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของชุมชน แม้ในปัจจุบันความเป็นพื้นที่สาธารณะของศาสนสถานจะถูกลดบทบาทลงเพราะถูกใช้เป็นเพียงสถานที่ประกอบพิธีกรรมทางศาสนาเท่านั้น (เกริตา โคตรชาติ, 2559) แต่ก็สามารถอธิบายได้ว่าการรวมกลุ่มของสังคมไทยสมัยก่อนนั้นมีความสัมพันธ์ระหว่างผู้คนกับพื้นที่สาธารณะอย่างมาก

รวมไปถึงพื้นที่ศูนย์กลางย่านที่เป็นพื้นที่ย่านตลาดการค้า ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับให้ผู้คนมาจับจ่ายใช้สอยแลกเปลี่ยนสินค้า เป็นพื้นที่ใจกลางทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญต่อการใช้ชีวิตของ

ชุมชน เพราะฉะนั้นการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางย่าน สามารถสะท้อนได้ถึงอัตลักษณ์ของผู้คนในพื้นที่ เป็นการรวมกลุ่มของการตั้งถิ่นฐาน รวมไปถึงเป็นพื้นที่ที่จำเป็นต่อการใช้ชีวิตประจำวันของผู้คนอีกด้วย

2.3 พื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริบทของไทย

2.3.1 นิยามของตลาด

“ตลาด” คือสถานที่แห่งใดแห่งหนึ่ง หรือหลายสถานที่ตั้งอยู่ใกล้กันในบริเวณใดบริเวณหนึ่งที่มีทำเลเหมาะสม เป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะต้องมิในทุกพื้นที่ โดยเกียรติ จิวะกุล และคณะ (2525) และกิตติพร ใจบุญ (2549) อธิบายว่า ตลาดเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของการค้าขาย พื้นที่ที่เกิดการแลกเปลี่ยนอุปสงค์และอุปทานทั้งในด้านสินค้าและบริการมาตั้งแต่อดีต ในเรื่องของเศรษฐกิจ ตลาดเป็นพื้นที่สำหรับทำมาหากินและการจับจ่ายใช้สอยของประชาชนในพื้นที่ อีกทั้งเป็นส่วนหนึ่งของสังคม เป็นแหล่งแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ ข่าวสาร และความคิดต่าง ๆ เป็นพื้นที่ที่ประชาชนทุกคนชั้นสามารถมาใช้สอยร่วมกันได้ เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน

2.3.2 ความสัมพันธ์ของมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ

จากความหมายของตลาดสามารถสะท้อนให้เห็นมิติเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพที่ผสมผสานกันในพื้นที่ โดย Conzen (1981) ได้พูดถึงความเกี่ยวข้องกันของทั้ง 3 มิตินี้ว่า การตอบสนองความต้องการทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองนั้นเป็นปัจจัยหลักที่ผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่องกับลักษณะทางกายภาพหรือสัณฐานเมือง เช่นเดียวกับ Hillier and Hanson (1984) ที่กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมนั้นสามารถแสดงออกผ่านลักษณะเชิงพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม สามารถมองเห็นและจับต้องได้ ทำให้ลักษณะเชิงพื้นที่เป็นเพียงมิติเดียวที่สามารถจับตาต่อการเปลี่ยนแปลงได้ผ่านการวิเคราะห์เชิงสัณฐาน ซึ่งประกอบด้วย รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร และรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง โดยแต่ละรูปแบบมีเครื่องมือการวิเคราะห์เพื่อจับตามองการเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตหรือการสูญเสียการเป็นศูนย์กลางที่แตกต่างกันออกไป (โดยจะอธิบายเครื่องมือเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.3.4.1)

2.3.3 พื้นที่ย่านตลาดการค้าในมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

1) มิติทางเศรษฐกิจ

ในแง่มิติทางเศรษฐกิจ นอกจากเรื่องการเป็นพื้นที่ค้าขายสินค้าและบริการแล้ว การประกอบอาชีพภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า ผู้ขายสินค้าสามารถตรวจสอบ ประเมิน และปรับการแข่งชันด้านการขายเองได้ในพื้นที่นั้นได้ ในขณะเดียวกัน ผู้ซื้อก็สามารถตัดสินใจซื้อของจาก

หลากหลายเจ้าในพื้นที่เดียวกัน โดยตลาดเป็นพื้นที่ทำมาหากิน แลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าที่สามารถเข้าถึงได้ตลอดจากการเป็นพื้นที่เปิดทำให้ตลาดนั้นมีความเป็นสาธารณะ

2) มิติทางสังคม

ในขณะเดียวกันพื้นที่ย่านตลาดการค้าในมิติทางสังคม คือ ศูนย์รวมของความหลากหลาย ทั้งในแง่ของสินค้า วัตถุดิบอาหาร เครื่องปรุง หรืออาหารสด รวมไปถึงความหลากหลายของผู้คน เป็นพื้นที่ที่ถูกใช้ในชีวิตประจำวันสำหรับการสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนทุกชนชั้น เช่น การแบ่งของที่ขายให้กับผู้ซื้อไม่ว่าจะมีฐานะหรือยากไร้ เป็นพื้นที่ทางสังคมและเป็นพื้นที่สังคมสำหรับทุกคน (inclusive society) ที่มักเกิดขึ้นในพื้นที่เปิดของตลาด โดยตลาดที่เป็นพื้นที่สาธารณะมีมาตั้งแต่สมัยโรมันแล้ว (Roman Forum) และมีบทบาทมากกว่าการเป็นพื้นที่ที่แลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้า แต่เป็นพื้นที่แสดงออกทางความเห็นทางสังคม หล่อหลอมเกิดเป็นวัฒนธรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ (เพชร สูงเด่น, 2562)

3) มิติทางวัฒนธรรม

นอกจากนี้ พื้นที่ย่านตลาดการค้ายังนับว่าเป็นตัวแทนเชิงวัฒนธรรมที่มีชีวิตอีกด้วย หากการกิน การอยู่ และการจับจ่ายใช้สอยสินค้าคือชีวิตประจำวันที่อยู่คู่มนุษย์ ตลาดไทยก็เป็นเหมือนหัวใจของวัฒนธรรมไทยที่ยังคงอยู่ ศรีศักร วัลลิโภดม (2556) ได้กล่าวว่า หากพูดถึงพิพิธภัณฑ์ โบราณสถาน หรือโบราณวัตถุ เรามักนึกถึงวัด พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ หรือพิพิธภัณฑ์ที่มีอยู่ในบางจังหวัด ซึ่งถูกจัดการโดยกรมศิลปากร อันเป็นภาครัฐส่วนกลาง โดยผู้คนสามารถเดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่เหล่านั้นได้ แต่จะเห็นเพียงมิติของความเก่าแก่ทางวัตถุ และไม่สามารถเชื่อมโยงไปสู่มิติของชีวิตผู้คนได้เลย แต่ตลาดนั้น (ในที่นี้พูดถึงตลาดสามชุก) ยังเป็นสถานที่ที่สามารถเห็นร่องรอยของดีมากมาย บ้านเรือนที่ถึงแม้จะเก่าแก่แต่ก็เต็มไปด้วยศิลปกรรมที่งดงามหาดูได้ยาก ทำให้ได้เห็นความเป็นชุมชน ความเป็นสังคม และความเป็นวิถีชีวิตของผู้คนสืบมาถึงปัจจุบัน

2.3.4 พื้นที่ย่านตลาดการค้าในมิติเชิงพื้นที่

เพื่ออธิบายพื้นที่ย่านตลาดการค้าอย่างเป็นรูปธรรม มิติเชิงพื้นที่หรือรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าจะมีลักษณะดังนี้

2.3.4.1 รูปแบบพื้นที่ (space patterns)

1) รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะ

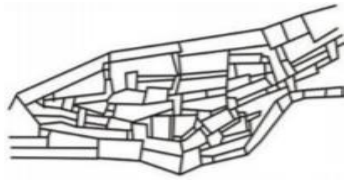
อลิศรา มีนะกนิษฐ (2548) อ้างถึงใน พรรณทิภา สายวัฒน์ (2552) ได้สรุปคำว่าพื้นที่ว่างสาธารณะไว้ว่า เป็นพื้นที่เปิดโล่งที่ปูพื้นแข็งภายในเมือง เป็นพื้นที่ที่ผู้คนในพื้นที่ใช้ประกอบกิจกรรมต่าง ๆ และพรรณทิภาได้อธิบายเพิ่มเติมว่าสามารถเป็นพื้นที่ว่างทั้งภายในและ

ภายนอกอาคารที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมสาธารณะทางสังคมและวัฒนธรรม สามารถเป็นพื้นที่พบปะพูดคุย พักผ่อนในช่วงเวลาหนึ่งในการใช้ชีวิตประจำวัน

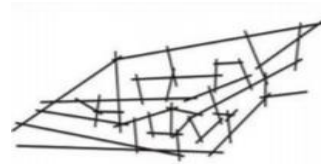
Hillier (1999) กล่าวว่า พื้นที่ศูนย์กลางมักจะมีแนวโน้มของการผสานเชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายการสัญจรในลักษณะแบบตาราง (grid system) เพื่อรองรับการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) และเพื่อผ่าน (move through) ในปริมาณที่สูง เพื่อให้เกิดการไหลเวียนของผู้คนในโครงข่ายเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ เกิดความมีชีวิตชีวาในพื้นที่อย่างยั่งยืน โดยความยั่งยืนของเมืองเกิดจากปัจจัยด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมวัฒนธรรมหล่อหลอมให้เกิดกระบวนการทำงานของโครงข่ายถนนใน 2 ระดับ ได้แก่ โครงข่ายด้านหน้า (foreground network) อันเกิดจากปัจจัยในด้านเศรษฐกิจที่ทำให้เกิดรูปทรงของโครงข่ายด้านหน้าเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมือง อีกทั้งเชื่อมเข้ากับโครงข่ายด้านหลัง (background network) อันเกิดจากปัจจัยในด้านสังคมวัฒนธรรมที่มักเป็นโครงข่ายของพื้นที่ที่พักอาศัยของเมือง (Hillier, 2009 และอภิรดี เกษมสุข, 2561)

ในงานวิจัยนี้ โครงข่ายพื้นที่สาธารณะจะมีความหมายเป็นพื้นที่เปิดโล่งที่สามารถเป็นการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) และเพื่อผ่าน (move through) ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ภายนอกหรือภายในตัวอาคารที่เปิดให้เป็นที่สาธารณะ ซึ่งพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่ดีจะต้องมีรูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่มีความละเอียดอ่อนและหนาแน่นเพื่อรองรับการสัญจรอิสระ (natural movement) ที่ไหลเวียนในพื้นที่

โดยการวิเคราะห์รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะสามารถทำผ่านการวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) บนโปรแกรม DepthmapX โดยการวิเคราะห์นี้สามารถประเมินระดับของการสัญจรอิสระ (natural movement) ไปจนถึงสามารถยืนยันว่าพื้นที่ศูนย์กลางของย่านยังมีการคงอยู่ได้จากการคงอยู่ของระดับการสัญจรอิสระที่มีความหนาแน่นกว่าปกติในพื้นที่ การวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) เป็นแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์พื้นฐานพื้นที่อยู่ใต้กรอบแนวคิดของ Hillier and Hanson (1984) ที่ว่าด้วยลักษณะการเชื่อมต่อของเส้นทางสัญจรและพื้นที่ว่างสาธารณะ ซึ่งทั้ง 2 อย่างนี้จะมีความสัมพันธ์กับระดับและความนิยมในการสัญจรภายในชุมชนหรือเมืองเสมอ โดยผู้คนมีแนวโน้มจะเลือกสัญจรบนเส้นทางที่ตรงและสั้นที่สุด จึงจำลองลักษณะการสัญจรของผู้คนที่เส้นตรง (axial line) ผ่านเส้นทางสัญจรของพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองที่เชื่อมต่อกันเป็นหน่วยพื้นที่ย่อย (convex spaces) ผู้คนสามารถเดินถึงและมองเห็นกันได้ตามสภาพความเป็นจริง โดยเขียนแทนด้วยเส้นที่ยาวที่สุดและมีจำนวนน้อยที่สุด เส้นที่ลากเชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบทั้งโครงข่ายเรียกว่าแผนที่แอกเซียล (axial map) ซึ่งเป็นแบบจำลองลักษณะเชิงสัญญาณพื้นที่หรือเมืองนั้น ๆ มาวิเคราะห์ประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ DepthMapX



หน่วยพื้นที่ย่อย (convex spaces)



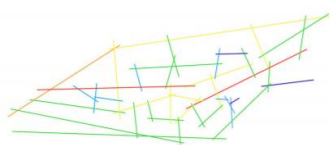
แผนที่โครงข่ายเชิงสัมพันธ์พื้นที่ (axial map)

รูป 2.3 แบบจำลองเชิงสัมพันธ์พื้นที่ (spatial configuration model)

(ที่มา: Hillier, 1996)

นอกจากแผนที่แอกเซียล (axial map) แล้ว แผนที่เซกเมนต์ (segment map) คือ แผนที่จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในระดับช่วงถนน (blocks) ที่เกิดจากการตัดกันของเส้นแอกเซียลในระบบนั้นก็คือช่วงของถนน (segments) ที่อยู่ระหว่างจุดตัดสองจุด โดยหน่วยของการวัดการเข้าถึง (accessibility) ด้วยระยะ (metrics) ต่าง ๆ นั้น ต้องการวัดทั้งระยะที่เป็นความสัมพันธ์และระยะจริงเข้าด้วยกันที่เกิดจากช่วงของถนน (segments) (อภิรดี เกษมสุข, 2561)

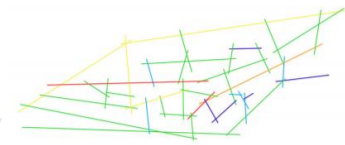
โดยผลที่ออกมาจากการวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) จะแสดงการเข้าถึง (integration) หรือบริเวณที่มีศักยภาพในการเข้าถึงที่สุดออกมาเป็นโทนสีร้อน ไล่ไปบริเวณที่มีศักยภาพในการเข้าถึงต่ำหรือการแยกตัว (segregation) ในสีโทนเย็น



การวิเคราะห์ระดับพื้นที่เมือง
(global analysis)



การวิเคราะห์ระดับพื้นที่ย่าน
(local analysis)



การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ
(connectivity analysis)

รูป 2.4 การวิเคราะห์ประมวลผลแบบจำลองเชิงสัมพันธ์พื้นที่ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์

(ที่มา: Hillier, 1996)

2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความคึกคักและมีชีวิตจะต้องมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ผสมผสาน โดยบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางมักจะเป็นศูนย์รวมความหนาแน่นของกิจกรรมทางการค้าและการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทพาณิชย์กรรม และมีประเภทที่

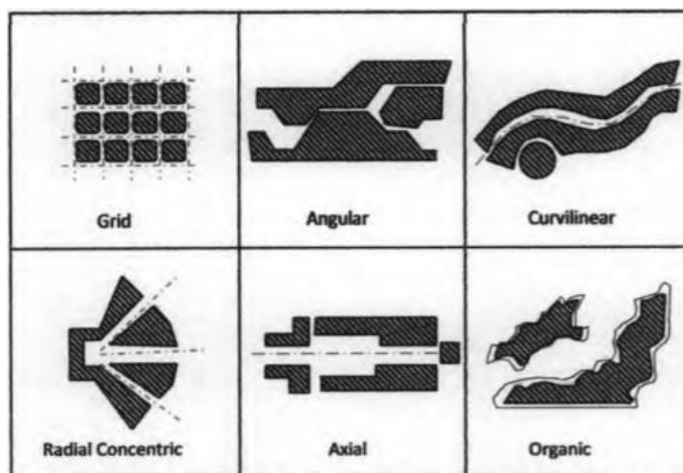
อยู่อาศัยปะปนอยู่ด้วย เกิดจากพื้นที่ศูนย์กลางมีโครงการสัญจรที่มีศักยภาพในการเข้าถึง หากอิงจากทฤษฎีเศรษฐกิจสัญจร (movement economy) การกระจุกตัวของร้านค้าในตลาดจะทำให้พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ดึงดูดการสัญจรของคนเพิ่มเป็นทวีคูณ (multiplier effects) จากปรากฏการณ์นี้จึงส่งผลทำให้รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเป็นแบบผสมผสาน โดยจะดึงดูดกิจกรรมอื่น ๆ ให้เพิ่มขึ้นมากขึ้นไปอีก

การศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารสามารถวิเคราะห์ได้จากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) และข้อมูลสถิติการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อวิเคราะห์ถึงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

3) รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง

พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความคึกคักและมีชีวิตจะต้องมีรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่เป็นบล็อกขนาดเล็กกระจุกตัวอย่างหนาแน่น เพื่อสามารถรองรับการสัญจรให้เข้าถึงพื้นที่ผิวของอาคารที่มักจะเป็นกิจกรรมการค้าและพาณิชย์กรรมให้ได้มากและทั่วถึงที่สุด โดย Curdes (1993) กล่าวว่า จากการศึกษาลักษณะและประเภทของรูปร่างบล็อกหรือช่วงอาคารของพื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมืองต่าง ๆ ในยุโรปพบว่า มีลักษณะเป็นขั้นเล็ก ๆ มาประกอบกันเหมือนจิ๊กซอว์ย่อยในแปลงที่ดินรูปร่างต่าง ๆ นอกจากนี้ รูปร่างแปลงที่ดินบนพื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมืองมักมีรูปทรงพื้นฐานเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า มาจากหลักการที่ว่า มีพื้นที่ส่วนตัว 1 ด้าน ติดต่อกับทางออกสู่พื้นที่สาธารณะ (ถนน) อย่างน้อย 1 ทาง / 1 ด้าน เพราะจะทำให้มีความสะดวกในการใช้งาน การตัดถนน และสำรวจรังวัดได้ง่าย (ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2554)

โดยการวิเคราะห์รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างสามารถวิเคราะห์ได้จากแผนผังพื้นที่ และภาพถ่ายทางอากาศและข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) เพื่อแยกพื้นที่ระหว่างสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่างออกจากกันเพื่อการวิเคราะห์จึงเกิดทฤษฎีภาพและพื้น (figure and ground theory) (Trancik, 1986) ที่เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ของพื้นที่มวลอาคารและพื้นที่ว่าง เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการอธิบายรูปแบบลักษณะของสิ่งปลูกสร้างกับพื้นที่ว่างของเมือง ความแตกต่างของขนาดและการกระจายตัวของมวลสิ่งปลูกสร้าง (ภาพ - figure) และพื้นที่ว่าง (พื้นที่ - ground) เกิดเป็นรูปแบบ (pattern) ระหว่างพื้นที่ว่างที่เป็นแนวถนน พื้นที่โล่งที่เป็นสาธารณะและส่วนบุคคล การกระจายตัวและกระจุกตัว ตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มมวลอาคารกับพื้นที่ว่างทำให้เกิดเป็นลักษณะหย่อมย่านต่าง ๆ ในพื้นที่เมือง



รูป 2.5 รูปแบบมวลอาคารและความสัมพันธ์กับพื้นที่ว่างสาธารณะต่าง ๆ
(ที่มา: Trancik, 1986)

2.3.4.2 รูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns)

จากกระบวนการเกิดศูนย์กลางศูนย์กลาง (centrality as a process) ก่อให้พื้นที่ศูนย์กลางมีความมีชีวิตชีวาของพื้นที่ (urban buzz) สามารถอธิบายผ่านแนวคิดเมืองที่ดี (a theory of good city form) ของ Lynch (1981) ที่กล่าวว่าเมืองที่ดีควรเป็นเมืองกระชับ (compact city) มีพื้นที่ว่าง มีลำดับศักดิ์ของการเข้าถึง และการสัญจรอิสระ (natural movement) กระจายตัวบนโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของเมือง ทำให้เมืองนั้นมีความคึกคักและมีชีวิตชีวา โดยการเกิดลักษณะพื้นที่ที่เป็นอเนกประโยชน์ (multipurpose space) ประกอบด้วย 3 ลักษณะ เป็นรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use pattern) ดังนี้

- 1) ความหลากหลายของกลุ่มคน ทั้งเพศ วัย และชาติพันธุ์
- 2) ความหลากหลายของประเภทกิจกรรม ที่หลากหลายรูปแบบและวัตถุประสงค์
- 3) ความหลากหลายของเวลา ไม่ขาดช่วง และทุกช่วงเวลา

จากการศึกษาเรื่องพื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริบทของไทย สามารถสรุปได้ว่าการเกิดพื้นที่ย่านตลาดการค้ามาจากการรวมกลุ่มของกลุ่มคนที่เข้ามาจับจ่ายใช้สอยทั้งสินค้าและบริการ แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร สร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างคนในพื้นที่ ทั้งนี้พื้นที่ย่านตลาดยังให้ความหมายในมิติต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม อันมีองค์ประกอบสำคัญคือผู้คนที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่จนเป็นชีวิตประจำวัน เป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตในทุก ๆ ช่วงเวลา จากความสัมพันธ์ของมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ ที่ Conzen (1981) และ Hillier and Hanson (1984) กล่าวไว้สามารถสรุปได้ว่า มิติทางเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพนั้นมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน หรือ

สามารถอธิบายได้ว่ารูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) มีความสัมพันธ์กับรูปแบบพื้นที่ (space patterns) เช่นเดียวกัน เพราะรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ทั้ง 3 รูปแบบส่งผลให้เกิดรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) จากหลากหลายจากกลุ่มคน หลากหลายกิจกรรม และหลากหลายช่วงเวลา ทำให้พื้นที่นั้นมีความคึกคักและมีชีวิต

2.4 นิยามของความคึกคักและมีชีวิต

มีนิยามมากมายที่พยายามจะอธิบาย “ความคึกคักและมีชีวิต” ที่เกิดภายในพื้นที่ศูนย์กลาง โดยมีแนวความคิดเชิงปรากฏการณ์นิยม (phenomenology) Husserl (อ้างถึงใน พรรณทิภา สายวัฒน์, 2552) อธิบายถึงปรากฏการณ์ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคล โดยเป็นปรากฏการณ์ที่สามารถรับรู้โดยบุคคลนั้น สามารถแยกแยะและบรรยายปรากฏการณ์ได้โดยไม่ต้องอธิบายเหตุผลใด มักสนับสนุนแนวคิดการสร้างพื้นที่ว่างสาธารณะให้สื่อความหมาย ความผูกพัน ความประทับใจ และเป็น “สถานที่” (place) มากกว่าการเป็น “พื้นที่” (space) เป็นการพูดถึงความรู้สึก ทำให้รู้สึกถึงความสำคัญของสถานที่ (sense of place) โดยมีภาพ (image) ของสถานที่ที่ชัดเจน ซึ่งก็สามารถอธิบาย “ความคึกคักและมีชีวิต” ที่เกิดภายในพื้นที่ศูนย์กลางได้ แต่แนวความคิดนี้ไม่ได้แสดงถึงกระบวนการความเป็นพื้นที่ศูนย์กลาง

ในขณะที่แนวความคิดเชิงพฤติกรรมนิยม (behaviorism) Husserl อธิบายว่า กิริยาอาการหรือพฤติกรรมของคนเราจะเกิดขึ้นในพื้นที่ว่าง (space) ที่แตกต่างกันในเชิงคุณภาพ แนวคิดแบบพฤติกรรมนิยมที่สำคัญของการสร้างพื้นที่ว่างสาธารณะที่ดีในแบบตะวันตกนั้นมักเป็นแนวคิดในเชิงพฤติกรรมสัมพันธ์สัณฐาน (behavior - related spatial configurational) โดย Jacobs (1961) และ Hillier (1993) เชื่อว่าแนวคิดนี้ทำให้การสัญจรโดยอิสระและสามารถสร้างชีวิตสังคมเมืองที่สมบูรณ์แบบและยั่งยืนที่สุดได้ เกิดกระบวนการให้ผู้คนมีโอกาสร่วมตัวกัน เกิดกิจกรรมทางสังคม เกิดกิจกรรมการสัญจร (moving activity) ภายในพื้นที่

เพราะฉะนั้น “ความคึกคักและมีชีวิต” ภายในพื้นที่ศูนย์กลางมาจากแนวความคิดเชิงพฤติกรรมนิยม โดยการที่พื้นที่มีความคึกคักและมีชีวิตนั้นเกิดจากพฤติกรรมของผู้คนในพื้นที่ มีการอธิบายกระบวนการ (process) มากกว่าการเป็นสภาพ (state) เหมือนนิยามอื่น ซึ่งพื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริบทของไทยนั้นมีความคึกคักและมีชีวิตซ่อนอยู่ในตัวของมันเอง เพราะพื้นที่ย่านตลาดการค้ามีองค์ประกอบมากกว่าการเป็นพื้นที่ตลาดที่มีเฉพาะการค้าขายเท่านั้น แต่แท้จริงแล้วมีทั้งการตั้งถิ่นฐาน การคมนาคม การประกอบอาชีพ รวมไปถึงวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของคนไทย องค์ประกอบเหล่านี้หล่อหลอมคู่กับผู้คนในพื้นที่จนเกิดมิติทั้งทางสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และในเชิงสัณฐานเกิดขึ้นพื้นที่ย่าน ชี้ให้เห็นความเป็นพื้นที่สาธารณะในพื้นที่ย่านตลาดการค้า และเกิดโครงข่ายเปิดของพื้นที่สาธารณะในเมือง ทำให้พื้นที่ย่านตลาดมีความคึกคักและมีชีวิต

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในงานวิจัยครั้งนี้มีการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) เพื่อหาเครื่องมือที่สามารถใช้พิสูจน์ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

2.5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบพื้นที่ (space patterns)

1) จากวิทยานิพนธ์เรื่องเงื่อนไขเชิงพื้นที่เพื่อการดำรงอยู่ของชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ฐปณี รัตนถาวร, 2555) เป็นการศึกษาเงื่อนไขเชิงพื้นที่เพื่อการดำรงอยู่ของชุมชนในเมืองประวัติศาสตร์ โดยชุมชนที่ศึกษาอาศัยอยู่ในบริเวณที่มีโบราณสถานครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของเมือง มีขนาดเล็กและไม่สามารถขยายตัวได้อย่างอิสระ จึงไม่สามารถเหินยวนำให้เกิดกิจกรรมต่างๆ ส่งผลให้ชุมชนเหล่านี้ไม่สามารถดำรงอยู่ได้ภายในพื้นที่ของชุมชนเอง ต้องปรับตัวด้วยการพึ่งพาข้ามชุมชน งานวิจัยนี้มีการเปรียบเทียบชุมชนตลาด 2 แห่ง โดยชุมชนย่านตลาดหัวรอ มีเงื่อนไขหลักเชิงพื้นที่ทำให้สามารถดำรงอยู่ได้ สอดคล้องกับทฤษฎีกระบวนการเกิดศูนย์กลาง (spatial centrality as a process) (Hillier, 1999) และชุมชนย่านตลาดเจ้าพรหม สามารถดำรงอยู่ได้เกิดจากเงื่อนไขหลักเชิงเศรษฐกิจสังคมของ “ตัวดึงดูด” (attractors) จึงอาจไม่สามารถดำรงอยู่ได้ด้วยตัวเองอย่างแท้จริง

โดยงานวิจัยนี้มีการวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ (space patterns) ได้แก่ การวิเคราะห์รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะจากการวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) ประกอบด้วยผลการวิเคราะห์ ดังนี้

- ศักยภาพการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to)

ศักยภาพการสัญจรเพื่อเข้าถึงที่ดีที่สุดระดับเมืองในบริเวณชุมชนหัวรอพัฒนาและชุมชนวัดแม่นางปลื้ม อยู่ในระยะ 800 เมตร ซึ่งหมายถึงว่า ทั้ง 2 ชุมชนนี้มีแนวโน้มที่ผู้คนในเมืองจะเดินทางอยู่ในรัศมีไม่เกิน 800 เมตร

- ศักยภาพการสัญจรเพื่อผ่านพื้นที่ (move through)

ศักยภาพการสัญจรเพื่อผ่านที่ดีที่สุดระดับเมืองอยู่ในระยะ 800 เมตร ซึ่งหมายถึงว่า เส้นทางในชุมชนเหล่านี้มีแนวโน้มผู้คนภายในเมืองซึ่งเดินทางอยู่ในรัศมีไม่เกิน 800 เมตร จะเลือกเดินทางมากที่สุด

- ศักยภาพความเชื่อมต่อ (connectivity)

ค่าความเชื่อมต่อของพื้นที่ได้กระจายอยู่ทั่วไปในชุมชนต่าง ๆ โดยบริเวณที่มีค่าความเชื่อมต่อสูงมักเกิดขึ้นในบริเวณชุมชนที่มีโครงข่ายพื้นที่วางสาธารณะระบบตาราง (grid)

รวมทั้งมีการวิเคราะห์รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) โดยผลการวิเคราะห์พื้นที่ที่ต้องมีกิจกรรม (activity) และการใช้ประโยชน์ (use) ที่หลากหลายกระจายอยู่ โดยมีการพักอาศัย การค้าพาณิชยกรรม การประกอบอาชีพ การประกอบกิจกรรมทางศาสนา ความเชื่อ ประเพณี เทศกาล การติดต่อราชการ การศึกษา การเล่นกีฬานันทนาการ การพบปะสังสรรค์ ฯลฯ และการวิเคราะห์รูปแบบมวลอาคาร และพื้นที่ว่างสามารถวิเคราะห์ได้จากแผนผังพื้นที่และภาพถ่ายทางอากาศและข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) โดยผลการวิเคราะห์รูปแบบมวลอาคารเล็กกระจุกตัวในบริเวณที่อยู่อาศัย รวมทั้งอาคารที่รองรับกิจกรรมที่พัก ร้านอาหาร ฯลฯ เพื่อรองรับการใช้งานของคนในชุมชนที่หลากหลายครบถ้วน

2) จากวิทยานิพนธ์เรื่องการวิเคราะห์สัณฐานเมืองเพื่อพัฒนาการใช้พื้นที่ถนนคนเดิน : กรณีศึกษาถนนคนเดินกลางเวียงเชียงใหม่ (ศุภฤกษ์ รังสิโรจน์, 2554) เป็นการศึกษาหาความสัมพันธ์ของรูปแบบสัณฐานของเมืองกับลักษณะการใช้พื้นที่สำหรับกิจกรรมถนนคนเดินกลางเวียงเชียงใหม่ โดยศึกษาปัจจัยทางสัณฐานวิทยา ได้แก่ โครงข่ายความสัมพันธ์ของที่ว่าง ความหนาแน่นของมวลอาคาร การใช้ประโยชน์อาคาร ลักษณะเส้นทางสัญจรภายในเมือง โดยผลการวิจัยทำให้ทราบว่ารูปแบบสัณฐานของเมืองมีผลกับลักษณะการใช้พื้นที่สำหรับกิจกรรมถนนคนเดิน

โดยงานวิจัยนี้มีการวิเคราะห์โครงข่ายความสัมพันธ์ของที่ว่างด้วยเทคนิค space syntax ประกอบด้วยเครื่องมือ ดังนี้

- **Global Integration**

เส้นทางที่มีค่าการเข้าถึง (integration) สูงด้วยเส้นสีแดง ซึ่งหมายความว่าเส้นทางที่มีความสามารถในการเข้าถึงสูงและแสดงถึงศักยภาพในการเป็นศูนย์กลาง

- **Local Integration**

เส้นทางที่มีค่าการเข้าถึง (integration) สูงด้วยเส้นสีแดง

- **Connectivity**

เส้นทางที่มีค่าความเชื่อมต่อ (connectivity) ด้วยเส้นสีแดง-สีส้ม ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรหลักสำหรับเชื่อมไปสู่เส้นทางสัญจรบริเวณอื่น ๆ ภายในตัวเวียงเชียงใหม่

- **Intelligibility Coefficient**

ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการเข้าใจเมืองที่ได้จากค่าความเชื่อมต่อ (connectivity) และค่าการเข้าถึง (integration) มาหาความสัมพันธ์ด้วยกราฟ scattergram โดยค่า R^2 ของพื้นที่ภายในคูเมืองเชียงใหม่อยู่ที่ 0.255264 แต่เมื่อเลือกพื้นที่บริเวณที่จัดกิจกรรมถนนคนเดินมาวิเคราะห์พบว่ามีความสัมพันธ์ R^2 อยู่ที่ 0.699106 บ่งบอกว่าพื้นที่บนถนนคนเดินไม่ก่อให้เกิดการหลงทิศทาง เข้าใจได้โดยง่าย

- **Synergy Coefficient**

ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ที่ได้จากค่า Global Integration (Rn) และ Local Integration (R3) มาหาความสัมพันธ์ด้วยกราฟ scattergram โดยค่า R^2 ของพื้นที่ภายในคูเมืองเชียงใหม่อยู่ที่ 0.796056 แต่เมื่อเลือกพื้นที่บริเวณที่จัดกิจกรรมถนนคนเดินมาวิเคราะห์พบว่ามีค่า R^2 อยู่ที่ 0.952437 บ่งบอกว่าพื้นที่บนถนนคนเดินเป็นพื้นที่ที่มีโอกาสในการสัญจรผ่านมากทั้งระดับพื้นที่เมืองและพื้นที่ย่าน

- **Choice Analysis**

พบค่าศักยภาพการสัญจรผ่านตั้งแต่ในระยะ 400 เมตร และเมื่อเพิ่มระยะขึ้นพบว่าแนวเส้นทางที่เหมาะสมกับการเดินเท้าของพื้นที่ภายในคูเมืองเชียงใหม่อยู่ที่ระยะ 1,200 กับ 1,600 เมตร

2.5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns)

จากวิทยานิพนธ์เรื่องรูปแบบพื้นที่และการใช้พื้นที่ของย่านพาหุรัด กรุงเทพมหานคร (พัลยมล หางนา, 2557) เนื่องจากพื้นที่ย่านพาหุรัดเป็นย่านที่มีกลุ่มเชื้อชาติหลัก 2 เชื้อชาติ ได้แก่ ชาวไทยเชื้อสายจีน และชาวไทยเชื้อสายซิกซ์ ทำให้รูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) และรูปแบบพื้นที่ (space patterns) มีความแตกต่างกันอย่างมีเอกลักษณ์ ด้วยสมมติฐานที่ว่าเอกลักษณ์ทางสังคมและวัฒนธรรมของกลุ่มเชื้อชาติมีส่วนในการกำหนดความสัมพันธ์ของรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) และรูปแบบพื้นที่ (space patterns) การเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ในพื้นที่ศึกษาด้วยการสังเกตการณ์กิจกรรมการสัญจร (moving activity) และกิจกรรมการจับจองพื้นที่ (static activity) ดังนี้

1) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

- การวิเคราะห์จากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System)

2) รูปแบบและอัตราการสัญจร

- บันทึกอัตราการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในพื้นที่ ตามช่วงเวลาต่าง ๆ ด้วยการนับด่าน (gate method)

- บันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาด้วยวิธีการสะกดรอย (movement trace)

3) รูปแบบการจับจองพื้นที่

- บันทึกรูปแบบการจับจองพื้นที่ของคนเดินเท้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างสาธารณะตามช่วงเวลาต่าง ๆ ของวัน ด้วยวิธีการจับภาพชั่วขณะ (static snapshot)

ด้วยการเก็บข้อมูลรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) จะทำให้เห็นถึงความหลากหลายของคน กิจกรรม และช่วงเวลา เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ร่วมกับรูปแบบพื้นที่ (space patterns) และได้ข้อสรุปจากการศึกษาวิทยานิพนธ์นี้ได้ว่า รูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) และรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ในพื้นที่ย่านพาหุรัดนั้นมีความแตกต่างกันจากความ เป็นเอกลักษณ์ของ 2 กลุ่มเชื้อชาติ แต่มีปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ เหมือนกัน ได้แก่ พื้นที่ (place) คน (people) และงาน (products) ทั้ง 3 ปัจจัยมีความเกี่ยวข้องและ เชื่อมโยงกันและสามารถรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในย่านพาหุรัดต่อไป ได้

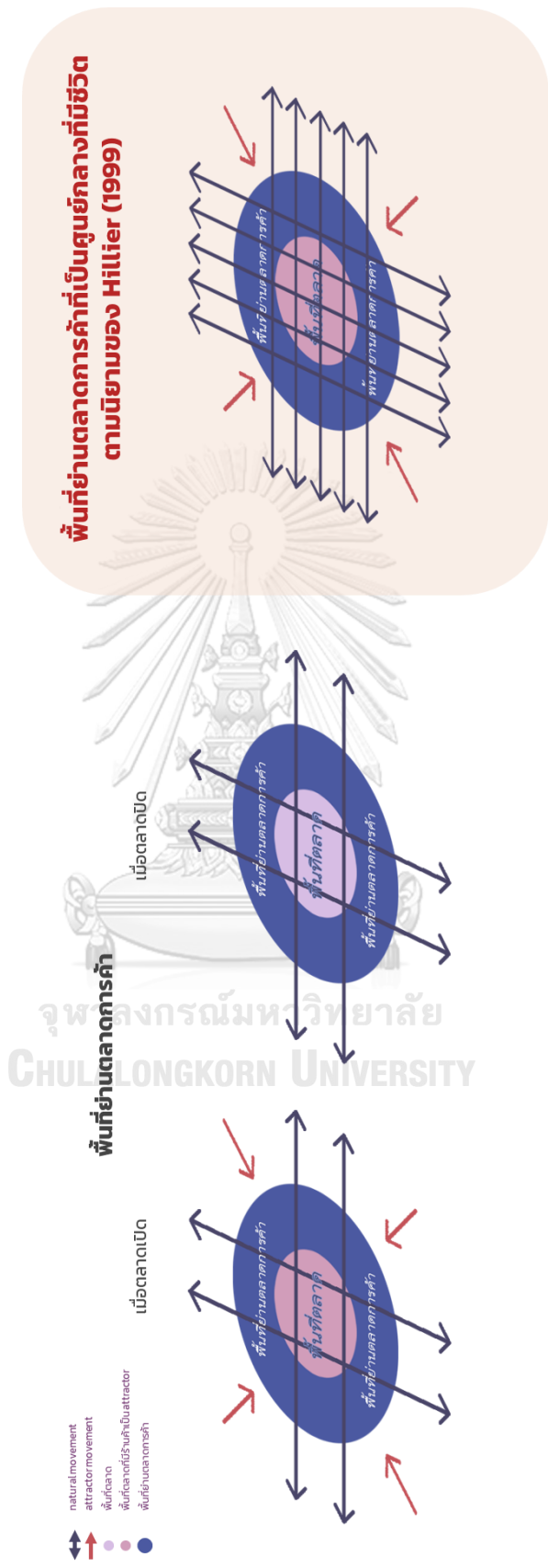
2.6 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

จากการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กรอบแนวความคิดในการวิจัย เป็นการอธิบายถึงการเกิดและคงอยู่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต โดยเริ่ม จากเมืองนั้นเกิดจากองค์ประกอบ 3 ประเภท ได้แก่ องค์ประกอบทางกายภาพ ทางเศรษฐกิจ และ ทางสังคมและวัฒนธรรม เมืองในแต่ละพื้นที่มีลักษณะที่ต่างกัน โดยสามารถแบ่งลักษณะเมือง ออกได้เป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (city core) พื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) และ พื้นที่ชานเมือง (suburb) โดยเมืองทั้ง 3 รูปแบบนี้มีหน้าที่ต่างกันไปแต่ก็ยังมีการเชื่อมโยงกันระหว่าง พื้นที่ใกล้เคียงและตัวมันเอง เมื่อเวลาผ่านไป เมืองได้เจริญเติบโตผ่านช่วงเวลาทำให้โครงสร้างภายใน เมืองมีการเปลี่ยนแปลงจากแนวคิดกระบวนการแฝด (twin process) (Smiales, 1966) เมืองที่มี ลักษณะสัญญาณเดียวกันจะมีความเป็นย่านจากการรวมกลุ่มของประชากรในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ที่มี ความเป็นย่านนั้นจะมีความหนาแน่นของประชากรสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ อีกทั้งมีแรงดึงดูดทาง เศรษฐกิจ สังคม และการปกครองสูง พื้นที่ย่านสามารถเป็นศูนย์กลางได้หลายรูปแบบเพื่อสะท้อน ถึงอัตลักษณ์ของผู้คนในพื้นที่ รวมถึงการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางย่านตลาดการค้าด้วย

พื้นที่ย่านตลาดการค้าเป็นพื้นที่ศูนย์กลางย่านประเภทหนึ่งที่มีบทบาททั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และเชิงพื้นที่ในการเป็นศูนย์กลางการค้าขายและบริการ แสดงถึงความสัมพันธ์ของมิติทั้ง 3 ที่มีความเชื่อมโยงกัน ในการอธิบายการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ลักษณะเชิงพื้นที่เป็นเพียงมิติเดียวที่ สามารถจับตาดูการเปลี่ยนแปลงได้ผ่านการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม จับต้องได้ มิติเชิง พื้นที่หรือรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ของนั้นสามารถอธิบายได้ผ่าน 3 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบ โครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่มีความละเอียดย่อยและหนาแน่น รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ที่ผสมผสานกัน และรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่เป็นบล็อกขนาดเล็ก ซึ่งทั้ง 3 รูปแบบจะส่งผล ให้เกิดรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) จากหลากหลายจากกลุ่มคน หลากหลายกิจกรรม และหลากหลายช่วงเวลา ทำให้พื้นที่นั้นมีความคึกคักและมีชีวิต

โดยคำว่า “คึกคักและมีชีวิต” ที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศูนย์กลางย่านสามารถอธิบายได้หลากหลายนิยาม ทั้งแนวความคิดเชิงปรากฏการณ์นิยม (phenomenology) และพฤติกรรมนิยม (behaviorism) (Husserl, 1962) แต่มีเพียงแนวความคิดเชิงพฤติกรรมนิยมที่เป็นมีการอธิบายกระบวนการ (process) มากกว่าการเป็นสภาพ (state) ซึ่งเป็นการอธิบายอย่างเป็นรูปธรรม และนิยามความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center) นั้นก็เป็นหนึ่งในนิยามที่สามารถอธิบายในเชิงพฤติกรรมนิยม ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าสามารถอธิบายกระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลาง (centrality as a process) (Hillier, 1999) โดยการเป็นพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความคึกคักและมีชีวิตจะเป็นสัณฐานที่ดึงดูด (configurational attractor) ซึ่งเกิดจากการมีระดับสัญจรอิสระ (natural movement) หล่อเลี้ยงพื้นที่มากกว่าปกติ พร้อมด้วยการสัญจรดึงดูด (attractor movement) ที่เกิดจากการดึงดูดจากกิจกรรมจากร้านค้าที่เป็นเหมือนสิ่งดึงดูด (attractor) การสัญจรทั้ง 2 ระบบไหลเวียนในพื้นที่ย่านตลาดจนเกิดการสัญจรเพิ่มส่งผลให้เกิดผลกระทบทวิคูณ (multiple effect) ทำให้พื้นที่มีกิจกรรมกระจุกตัวกันอย่างหนาแน่นผิดปกติและเกิดโครงข่ายที่สานกันอย่างหนาแน่น (grid intensification) โดยโครงข่ายพื้นที่สาธารณะจะถึขึ้นเพื่อชอยย่อยพื้นที่ให้เล็กลง เพื่อรองรับระดับการสัญจรอิสระในพื้นที่ย่านตลาดการค้าเพิ่มสูงขึ้น โครงข่ายเปิดที่เชื่อมต่อกันจะทำให้เกิดกิจกรรมการสัญจร 2 ระบบ คือ การสัญจรเพื่อผ่าน (move through) และการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) จนเกิดการไหลเวียนของผู้คนทั้งที่มาซื้อของในตลาดและจากผู้คนที่ทั่วไปที่สัญจรไปมา โดยสัณฐานที่ละเอียดขึ้นจะกลายเป็นสัณฐานที่ดึงดูด (configurational attractor) ในที่สุด ทำให้พื้นที่ย่านตลาดการค้ามีความคึกคักและมีชีวิตตามนิยามความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของ Hillier (1999)

เพราะฉะนั้นตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต (แผนภูมิ 2.1) สามารถอธิบายผ่านกรอบแนวคิดได้ดังนี้ คือ ในเวลาที่ตลาดเปิด (peak period) พื้นที่ตลาดมีร้านค้าเป็นสิ่งดึงดูด (attractors) ทำให้นอกจากการสัญจรอิสระ (natural movement) ที่หล่อเลี้ยงพื้นที่อยู่แล้ว มีการสัญจรดึงดูด (attractor movement) จากร้านค้าเพิ่มเข้ามาด้วย ส่งผลให้พื้นที่ย่านตลาดการค้ามีคนเข้ามาซื้อของมากมาย แต่ในช่วงที่ตลาดปิด (off-peak period) ร้านค้า (attractors) จะหายไปทำให้การสัญจรดึงดูด (attractor movement) และผู้คนที่เข้ามาซื้อของหายไปเช่นกัน ซึ่งพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center) นอกจากการสัญจรดึงดูด (attractor movement) แล้ว การสัญจรอิสระ (natural movement) จะมีการสานกันถึขึ้นจนเกิดเป็นสัณฐานที่ดึงดูด (configurational attractor) ส่งผลให้พื้นที่มีความคึกคักและมีชีวิตจากหลายกลุ่มคน หลายกิจกรรม และหลายช่วงเวลา ซึ่งตรงตามนิยามความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของ Hillier (1999)



แผนภูมิ 2.1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

จากการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านตลาดการค้าในบทที่ 2 เพื่อเป็นกรอบแนวความคิดในงานวิจัย ในบทที่ 3 นี้จะเป็นระเบียบวิธีวิจัยเพื่อสร้างกระบวนการ ขั้นตอนในการรวบรวม การวิเคราะห์ และประมวลข้อมูลอย่างเป็นระบบ

3.1 รูปแบบงานวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาเปรียบเทียบ (comparative study) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงข้อมูลรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) และรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ในพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ เพื่อพิสูจน์ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตตามทฤษฎีที่ Hillier ได้นิยามไว้ และนำไปสู่การประยุกต์พื้นที่ย่านการค้าในบริเวณอื่น ๆ ต่อไป

3.2 วิธีดำเนินการวิจัย

3.2.1 สํารวจพื้นที่เบื้องต้น

การสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อค้นหาปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา โดยพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด เป็นตัวแทนพื้นที่ย่านตลาดที่อยู่ในพื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) ของกรุงเทพมหานคร ที่มีโอกาสที่จะมีการฝังตัวเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการสัญจร โดยพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง แม้จะอยู่ในละแวกเดียวกันแต่มีการจำหน่ายประเภทสินค้าที่แตกต่างกัน

3.2.2 ทบทวนและวิเคราะห์แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น นำมาสู่การศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่แนวความคิดองค์ประกอบเมืองเพื่ออธิบายการเกิดและเจริญเติบโตของเมือง มาจนถึงแนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริบทของไทย โดยอธิบายพื้นที่ย่านตลาดการค้าในมิติต่าง ๆ ได้แก่ ทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และมิติเชิงพื้นที่ เพื่อเข้าสู่นิยามของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในการเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต (live center) ประกอบด้วยแนวความคิดและทฤษฎีต่าง ๆ รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ เพื่ออธิบายถึงการคงอยู่ของพื้นที่ย่านการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต โดยมีการกำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัยนี้ไว้ที่ท้ายบทที่ 2 (แผนภูมิ 2.1)

3.2.3 ศึกษา และรวบรวมข้อมูลสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ศึกษา และรวบรวมข้อมูลในแง่ของความเป็นมา ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม วัฒนธรรมของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง โดยรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร บทความ สื่อต่าง ๆ ไปจนถึงแผนที่ และภาพถ่ายทางอากาศ จากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และโปรแกรม Google Earth เพื่อนำข้อมูลมาประมวลร่วมกับข้อมูลที่ได้มาจากการลงภาคสนาม

3.2.4 ลงภาคสนามเก็บข้อมูล

ลงภาคสนามเพื่อบันทึกข้อมูลรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่งในช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) ซึ่งเป็นช่วงที่ตลาดมีผู้คนเข้ามาซื้อของในพื้นที่ตลาดเป็นจำนวนมาก และช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) ซึ่งเป็นช่วงเวลาพื้นที่ตลาดสงบ ผู้คนที่เข้ามาซื้อของไม่เข้ามาในช่วงเวลาดังกล่าวมากนัก เหมือนคลื่น (wave) ของคนที่เข้ามาในพื้นที่ตลาดที่มีช่วงเวลาที่คนเยอะในช่วงเวลาหนึ่ง และคนน้อยลงในช่วงเวลาหนึ่ง โดยผู้วิจัยได้กำหนดช่วงเวลาทำการเก็บข้อมูลของแต่ละตลาดในเวลาต่างกัน ดังนี้

พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ	ช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) : 11.00 - 12.30 น. ช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) : 13.30 - 15.00 น.
พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด	ช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) : 11.00 - 12.30 น. ช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) : 13.30 - 15.00 น.
พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด	ช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) : 08.30 - 10.00 น. ช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) : 14.00 - 15.30

ทั้งนี้ งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดของการไม่เก็บข้อมูลในช่วงเวลากลางคืน

การเก็บข้อมูลนี้จะเก็บทั้งช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (วันอังคาร - วันพฤหัสบดี) และช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (วันเสาร์ - วันอาทิตย์) โดยจะเป็นการบันทึกข้อมูลสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม (non-participant observation) กับกลุ่มคน 2 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด (shoppers) คือ กลุ่มคนที่เข้ามาซื้อของภายในพื้นที่ตลาด ในการบันทึกข้อมูลจะสังเกตจากผู้คนที่ถือถุงที่ได้จากการมาจ่ายตลาด ซึ่งสันนิษฐานว่าเป็นลูกค้าที่เข้ามาซื้อของในตลาดเท่านั้น

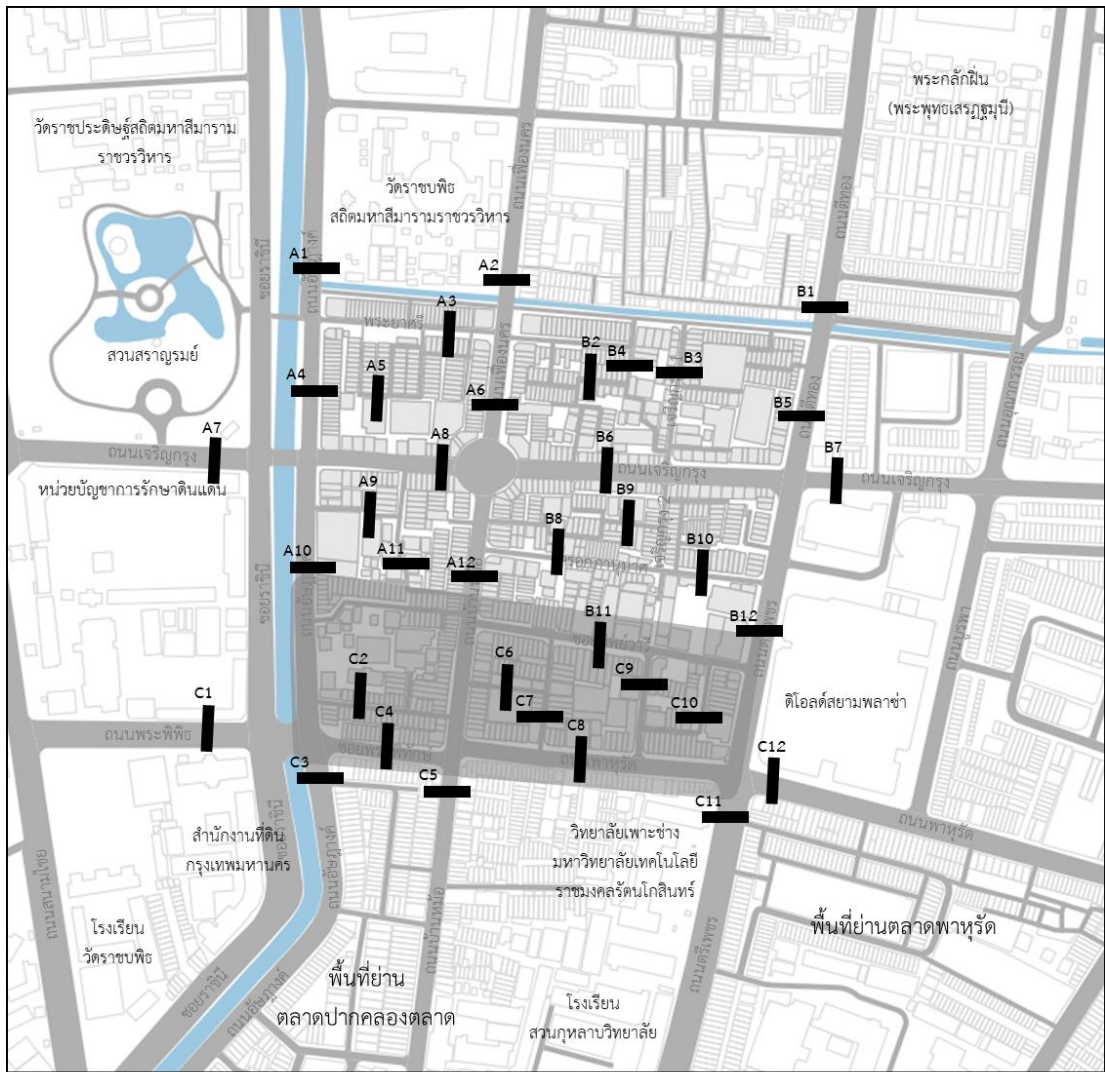
และกลุ่มคนทั่วไป (others) คือ กลุ่มคนทั่วไปที่ไม่เกี่ยวข้องกับการจับจ่ายซื้อของในพื้นที่ตลาด ซึ่งสามารถสังเกตได้จากของที่ถือที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขายในตลาด และสังเกตจากการแต่งตัว เช่น พนักงานออฟฟิศ เป็นต้น

ทั้งนี้ ในการเก็บข้อมูลในการทำวิจัยครั้งนี้จะไม่นับเด็กเล็ก พ่อค้าแม่ค้าที่ขายของในพื้นที่ และคนงานเข็นของที่ผ่านไปผ่านมาในพื้นที่ โดยการสังเกตรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 แห่ง ทำให้เห็นภาพรวมของการใช้พื้นที่ในเวลาต่าง ๆ มีการใช้วิธีการ 3 วิธี ดังนี้

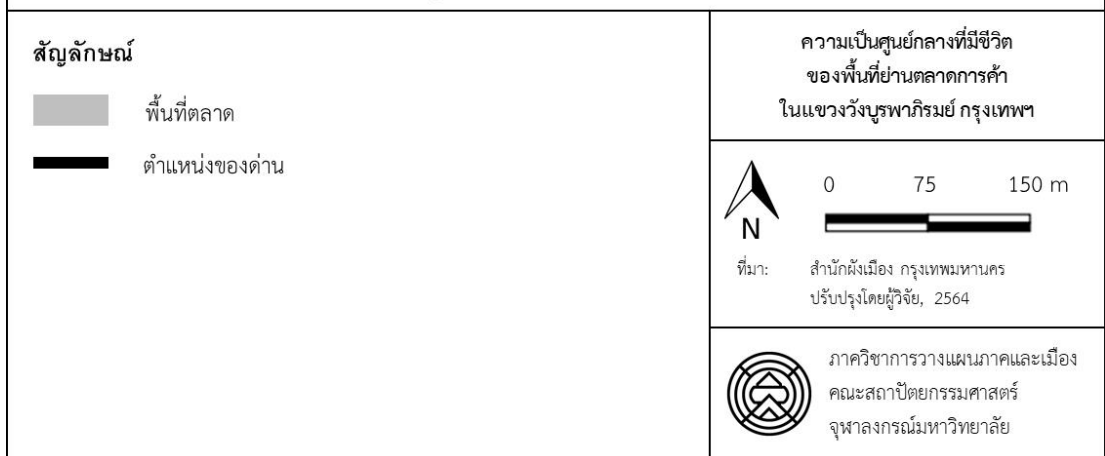
1) การนับด่าน (gate method)

เป็นการบันทึกอัตราการสัญจรในพื้นที่ตลาดเพื่อให้ทราบปริมาณการสัญจรผ่านในแต่ละด่านของพื้นที่ โดยแต่ละพื้นที่ย่านตลาดจะมีการกำหนดด่านบริเวณจุดตัดหรือทางแยกสำคัญเพื่อเก็บข้อมูลผู้ที่สัญจรผ่านในแต่ละด่าน (gate) พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีด่านทั้งหมด 36 ด่าน แบ่งออกเป็น 3 โซน โซนละ 12 ด่าน (แผนที่ 3.1) พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีด่านทั้งหมด 24 ด่าน แบ่งออกเป็น 2 โซน โซนละ 12 ด่าน (แผนที่ 3.2) และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดมีด่านทั้งหมด 36 ด่าน แบ่งออกเป็น 3 โซน โซนละ 12 ด่าน (แผนที่ 3.3) โดยช่วงเวลาเก็บข้อมูลทั้งในวันระหว่างสัปดาห์ (วันอังคาร - วันพฤหัสบดี) และวันหยุดสุดสัปดาห์ (วันเสาร์ - อาทิตย์) และแบ่งการเก็บข้อมูลระหว่างวันเป็น 2 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงตลาดเปิดทำการ (peak period) และช่วงตลาดปิดทำการ (off-peak period)

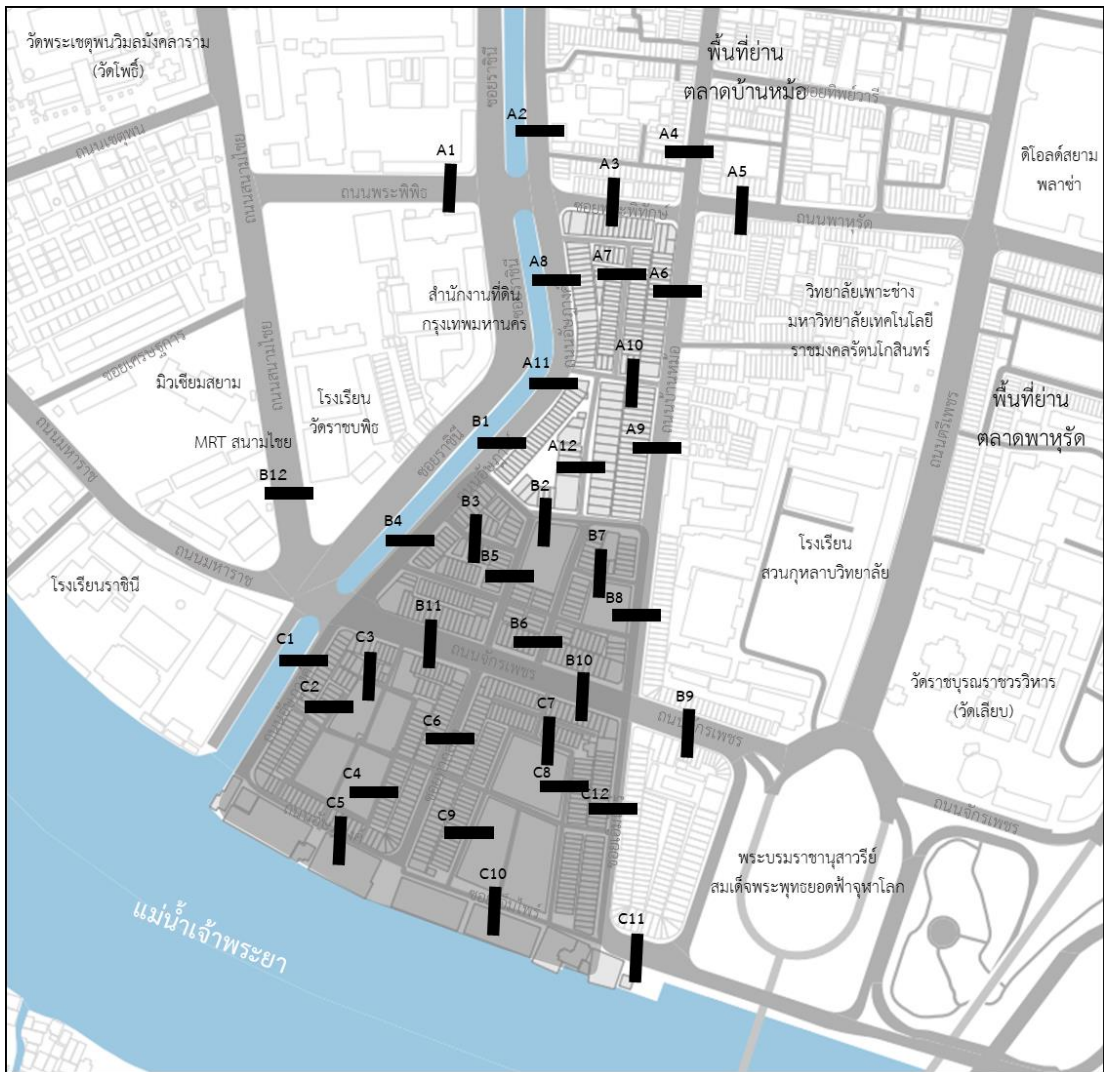
ในการเก็บข้อมูลพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแต่ละด่านจะใช้เวลาด่านละ 5 นาที โดยจำแนกกลุ่มคนในการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ข้อมูลที่ได้จะนำมาหาค่าเฉลี่ยเป็นอัตราชั่วโมง เพื่อให้ทราบถึงปริมาณอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้าและทราบถึงบริเวณด่านที่มีผู้คนสัญจรผ่านสูงสุดในแต่ละช่วงเวลาของวัน



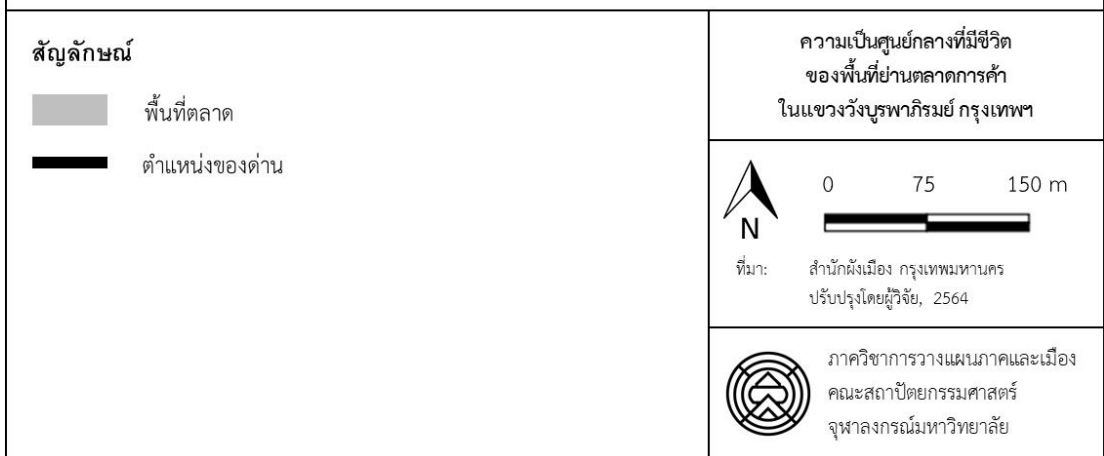
แผนที่ 3.1 ตำแหน่งด้านนับปริมาณการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 3.1 ตำแหน่งด้านนับปริมาณการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 3.3 ตำแหน่งด้านนับปริมาณการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



แผนที่ 3.3 ตำแหน่งด้านนับปริมาณการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

2) การสะกดรอย (movement trace)

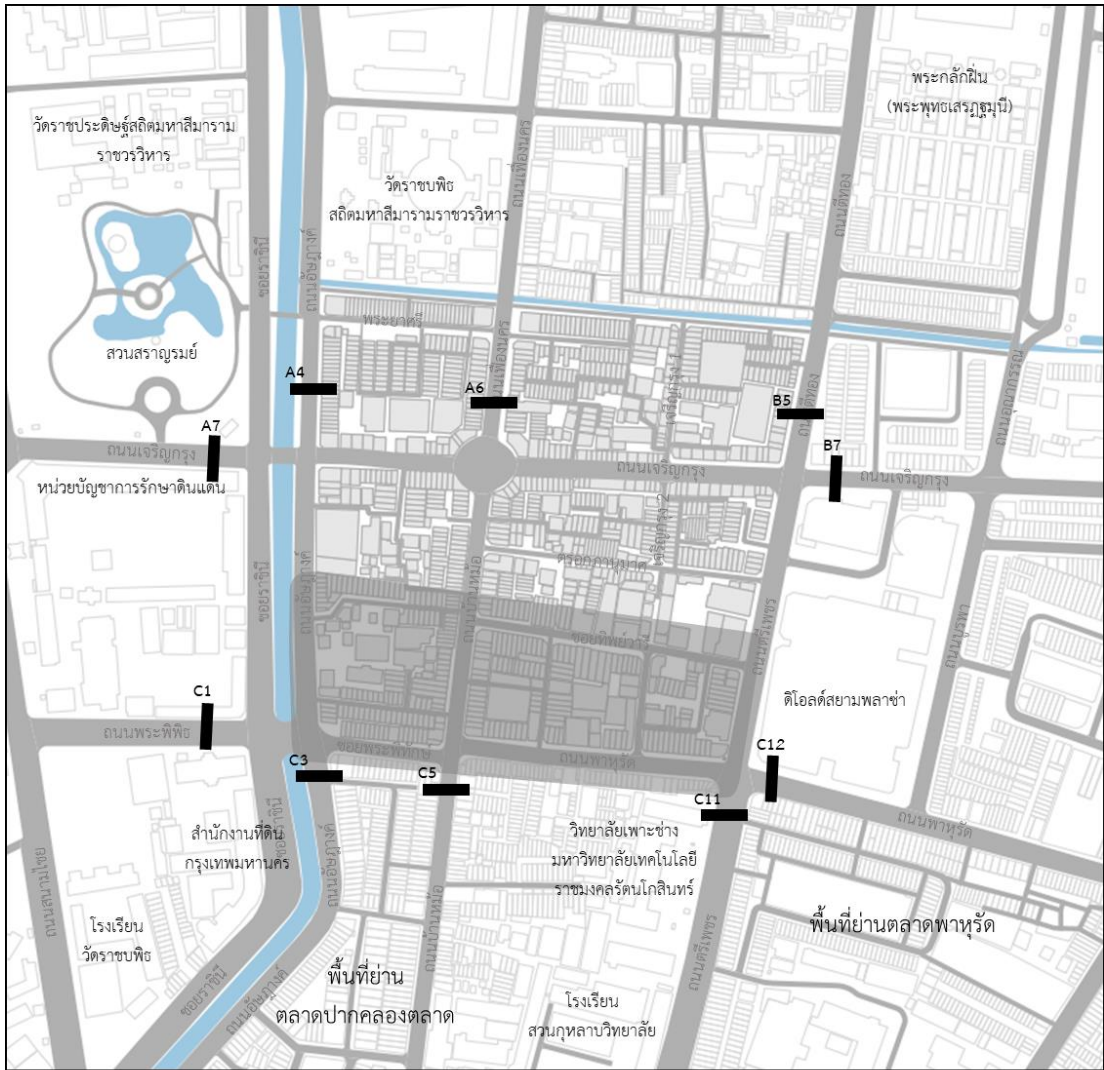
เป็นการบันทึกในการเลือกเส้นทางการสัญจรของผู้คนในพื้นที่ตามช่วงเวลาต่าง ๆ เพื่อบันทึกเส้นทางการสัญจรต่าง ๆ ทั้งการสัญจรเพื่อเข้าถึงพื้นที่ (move to) และการสัญจรแบบผ่านพื้นที่ (move through) อย่างเป็นระบบ วิธีการสะกดรอยจะทำให้ทราบถึงศักยภาพของเส้นทางการบริเวณต่าง ๆ ในพื้นที่ว่ามีระดับความนิยมในการสัญจรอย่างไรในช่วงเวลาต่าง ๆ ของวันทั้งช่วงตลาดเปิดทำการ (peak period) และช่วงตลาดปิดทำการ (off-peak period) ในวันระหว่างสัปดาห์ (วันอังคาร - วันพฤหัสบดี) และวันหยุดสุดสัปดาห์ (วันเสาร์ - อาทิตย์) แต่ละพื้นที่ย่านตลาดจะมีการกำหนดตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรซึ่งเป็นตำแหน่งที่เป็นทางเข้าพื้นที่ตลาด โดยพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมี 10 ด้าน (แผนที่ 3.4) พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมี 7 ด้าน (แผนที่ 3.5) และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดมี 5 ด้าน (แผนที่ 3.6)

ในการเก็บข้อมูลพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อจะจำแนกกลุ่มคนในการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) โดยมีเงื่อนไขดังนี้





- 1) เวลาในการสะกดรอยคนละ 10 นาที
 - 2) ยุติการติดตามเมื่อหมดเวลา หรือหยุดกิจกรรมเมื่อเกินกว่า 3 นาที โดยจะถือว่าผู้ถูกติดตามถึงจุดหมายปลายทางในการสัญจรแล้ว
 - 3) ยุติการติดตามเมื่อผู้ถูกติดตามออกนอกพื้นที่ศึกษาก่อนเวลา 5 นาที
- ทั้งนี้ เนื่องจากอัตราส่วนของจำนวนผู้สัญจรที่ต้องทำการสะกดรอยในแต่ละด้านย่อมมีจำนวนไม่เท่ากัน จึงต้องทำการคำนวณสัดส่วนจำนวนกลุ่มที่ต้องทำการสะกดรอยในแต่ละด้านซึ่งมาจากอัตราการสัญจรคนต่อชั่วโมงต่อจำนวนกลุ่มคน

3) การจับภาพต่อเนื่อง (serial snapshots)

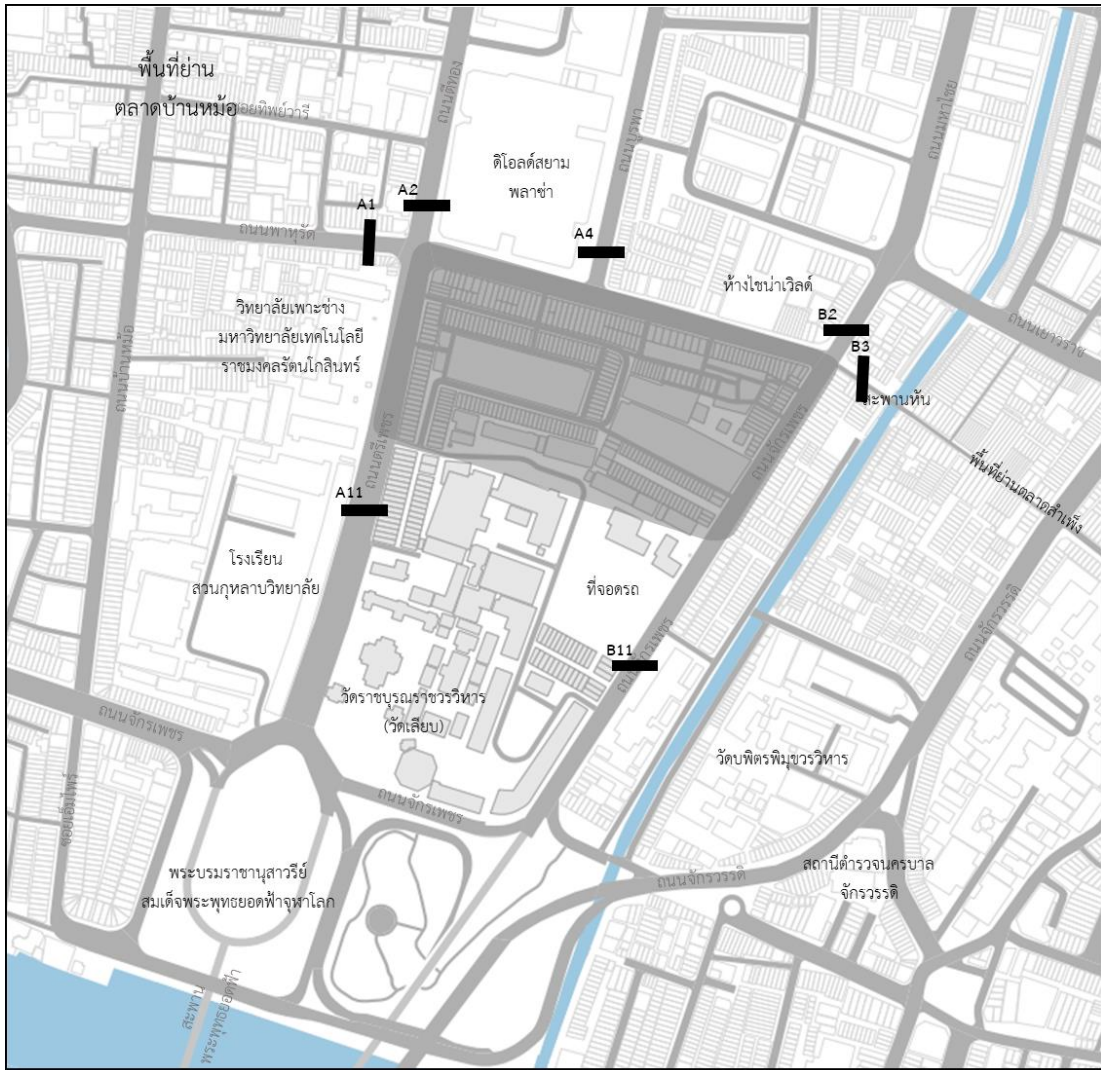
เป็นการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของผู้คนที่สัญจรในพื้นที่ว่างสาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในช่วงเวลาต่าง ๆ เพื่อบันทึกกิจกรรมการจับจองพื้นที่ของผู้คนที่สัญจรในพื้นที่ว่างสาธารณะของพื้นที่ย่านตลาด ได้แก่ ยืน นั่ง พุดคุย และซื้อของของผู้สัญจรในช่วงเวลาต่าง ๆ โดยช่วงเวลาเก็บข้อมูลทั้งช่วงตลาดเปิดทำการ (peak period) และช่วงตลาดปิดทำการ (off-peak period) ในวันระหว่างสัปดาห์ (วันอังคาร - วันพฤหัสบดี) และวันหยุดสุดสัปดาห์ (วันเสาร์ - อาทิตย์) และจำแนกกลุ่มคนในการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others)



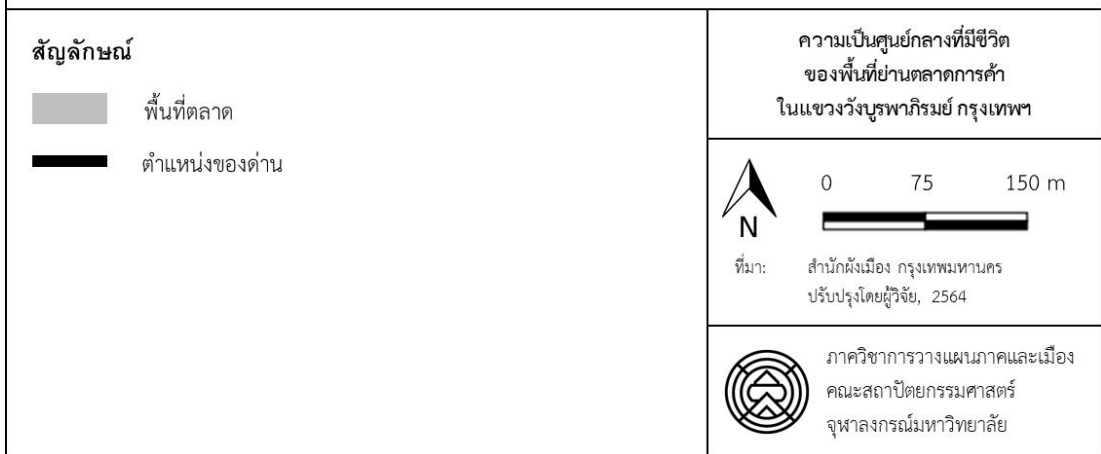
แผนที่ 3.4 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

<p>สัญลักษณ์</p> <p> พื้นที่ตลาด</p> <p> ตำแหน่งของด่าน</p>	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p> 0 75 150 m</p> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>
	<p> ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

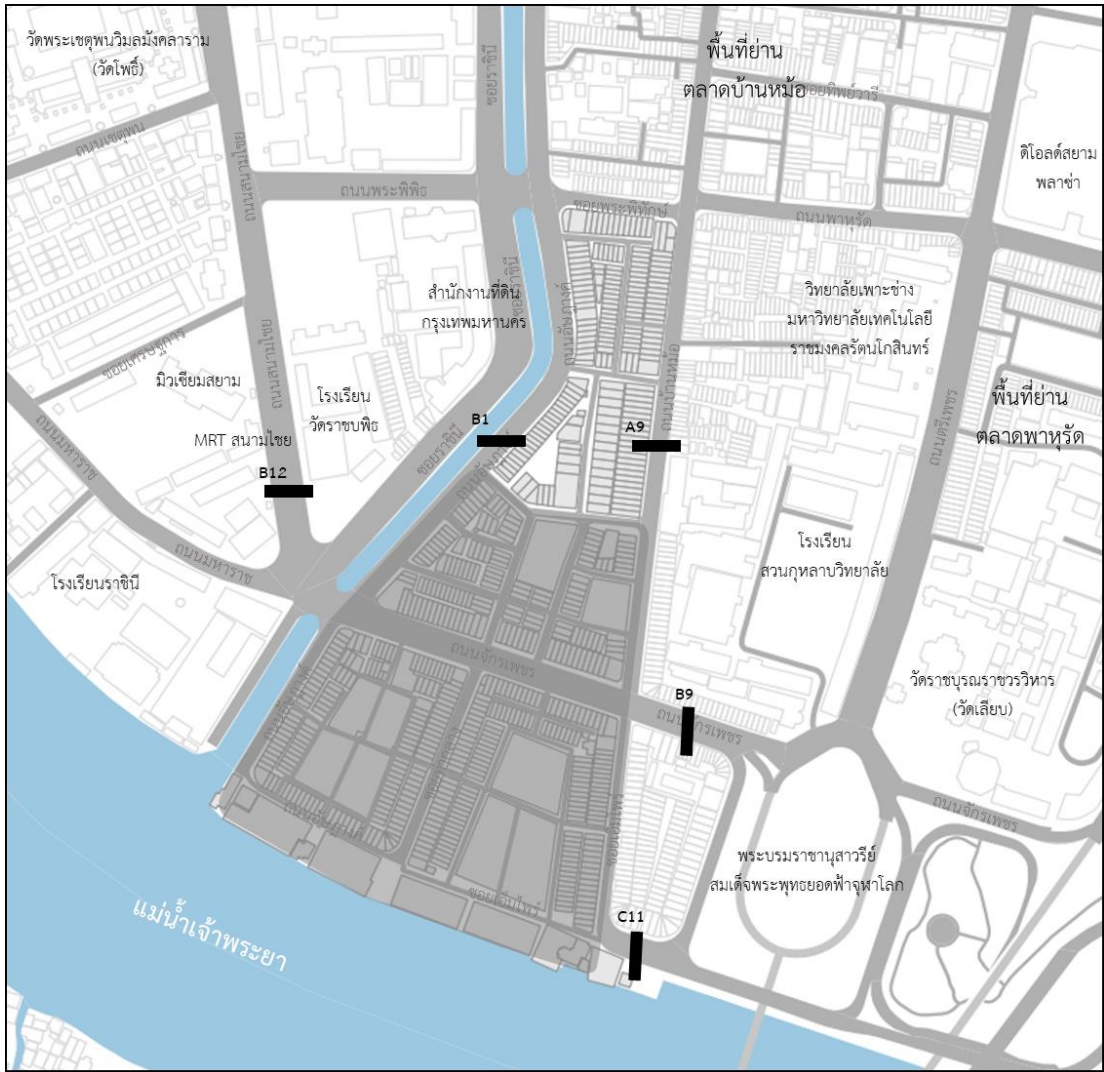
แผนที่ 3.4 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ





แผนที่ 3.5 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพารุต์



แผนที่ 3.5 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพารุต์



แผนที่ 3.6 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

<p>สัญลักษณ์</p> <p> พื้นที่ตลาด</p> <p> ตำแหน่งของด่าน</p>	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
<p>0 75 150 m</p> 	
<p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>	
 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

แผนที่ 3.6 ตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

3.2.5 วิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลที่ได้จากแนวความคิด ทฤษฎีที่ผ่านการทบทวนวรรณกรรม ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลจากการลงสำรวจภาคสนามแล้ว จึงนำมาวิเคราะห์ร่วมกับรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง โดยมีวิธีการวิเคราะห์เพื่อวัดค่าความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตด้วยเครื่องมือวิเคราะห์ต่าง ๆ ดังนี้

3.2.5.1 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะ

เครื่องมือที่ใช้ในการวัดค่าของชุดทฤษฎีและเทคนิคการวิเคราะห์พื้นที่ด้วยโปรแกรมสเปซซินแทกซ์ (space syntax) ประกอบด้วย 5 เครื่องมือหลัก (อภริตี เกษมศุข, 2541 อ้างถึงใน ศุภฤกษ์ รังสิโรจน์, 2554 และอภริตี เกษมศุข, 2561) ดังนี้

1) การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis)

เป็นวิธีการวัดจำนวนการเชื่อมต่อของถนนที่เกิดขึ้นเมื่อเริ่มเดินทางจากถนนเส้นหนึ่ง ๆ ในระบบเพื่อไปให้ถึงถนนเส้นอื่น ๆ ในระบบเดียวกัน เส้นที่สัมพันธ์กับเส้นอื่น ๆ ในระบบมาก จะเป็นเส้นที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย มักจะแสดงด้วยสีโทนร้อน ในขณะที่เดียวกันหากเป็นเส้นที่ไม่ค่อยสัมพันธ์กับเส้นอื่น ๆ ในระบบ เส้นนั้นก็จะมี การเข้าถึงได้ยากและมีสีในการวิเคราะห์เป็นสีโทนเย็น เหมาะใช้คาดการณ์การสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) (Hillier, 2009) โดยการวัดการเข้าถึง (integration) สามารถทำได้ 2 ระดับ ได้แก่

- **การเข้าถึงในระดับพื้นที่เมือง (global integration)** วัดโดยคำนวณจากความสัมพันธ์ของการเชื่อมต่อทั้งหมดที่เกิดขึ้นในระบบ คือ นับถนนเส้นตั้งต้นเป็นหนึ่งและนับเส้นเชื่อมต่อเส้นถัดมาเป็นสองไปเรื่อย ๆ จนเกิดการเข้าถึงถนนครบทุกเส้นในระบบ เป็นการนับค่า radius 'n' จากผลจะได้ค่าการเข้าถึงในระดับพื้นที่เมือง (global integration value) เป็นความสัมพันธ์ในภาพรวมโดยพิจารณาจากการเชื่อมต่อของถนนเส้นที่เลือกกับจำนวนการเชื่อมต่อกับถนนเส้นอื่น ๆ ทั้งระบบ โดยส่วนใหญ่ตัวถนนเส้นที่เป็นสายสำคัญ ๆ

ในงานวิจัยนี้การเข้าถึงในระดับพื้นที่เมือง (global integration) จะถูกแทนด้วยระยะ n เมตร

- **การเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration)** เป็นการวัดในระดับพื้นที่ของระบบ (local) วัดโดยกำหนดจำนวนการเชื่อมต่อจะนับ เช่น นับค่า radius '3' คือ การคำนวณค่าการเข้าถึงในระดับพื้นที่ที่ห่างออกไปที่ 3 ระดับ ไม่นับไปจนครบทั้งระบบ หรือนับจากระยะทางจริง (metrics) ในระยะต่าง ๆ จากผลจะได้ค่าการเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration value) เป็นความสัมพันธ์เฉพาะส่วนใช้วัดการเชื่อมต่อระหว่างถนนเส้นหนึ่งๆที่เชื่อมต่อกับเส้นอื่น ๆ ที่ถูกจำกัดความลึก หรือระยะห่างในการเชื่อมการจำกัดความลึก ในการวัดนี้จะแสดงให้เห็นว่าถนนเส้นใดมีแนวโน้มที่จะเป็นศูนย์กลางของย่านนั้น

ในงานวิจัยนี้การเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration) จะถูกแทนด้วย 3 ระยะ ประกอบด้วย ระยะ 400 เมตร (ระยะเดิน 5 นาที) ระยะ 800 เมตร (ระยะเดิน 10 นาที) และเป็นค่าเฉลี่ยการเดินทางของคนไทย) และระยะ 2,000 เมตร (ระดับย่าน (neighborhood scale))

โดยพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะมีค่าการเข้าถึง (integration value) ทั้งในการเข้าถึงระดับพื้นที่เมือง (global integration) และการเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration) ในระดับสูง ซึ่งแสดงถึงแนวโน้มในการใช้เส้นทางสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) ทั้งในระดับพื้นที่เมืองและระดับพื้นที่ย่าน จากการทบทวนงานวิจัยของรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ในหัวข้อ 2.5.1 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีการแสดงผลการวิเคราะห์การเข้าถึงด้วยเส้นสีแดง - ส้ม ภายในระยะ 800 เมตรในระดับพื้นที่ย่าน (local integration)

2) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis)

การวิเคราะห์นี้เปรียบเทียบกับการไหลต่อเนื่องของน้ำ (water-flow) ในระบบโครงข่ายถนน โดยเทน้ำหนึ่งถึงลงบนถนนแต่ละเส้น ในถนนแต่ละเส้นเมื่อน้ำนั้นไหลไปจนเจอทางแยกจะถือว่าน้ำนั้นถูกแบ่งออกเท่า ๆ กัน เมื่อไหลต่อเนื่องไปยังถนนเส้นที่ต่อเนื่องไปจากถนนเส้นตั้งต้นเส้นเดิมเป็นอย่างนี้เรื่อย ๆ จนน้ำในถึงนั้นไหลไปจนทั่วถนนทุกเส้นในระบบและคิดถนนทุกสายในระบบเป็นเส้นตั้งต้นจนครบ และจะได้กราฟความสัมพันธ์ของการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ซึ่งสามารถคำนวณด้วยระยะทางจริง (metrics) เพื่อเปรียบเทียบศักยภาพการสัญจรผ่านในระยะต่าง ๆ โดยถนนเส้นที่มีค่าสะสมของการไหลผ่านมากที่สุดถือว่ามีค่าการสัญจรผ่าน (choice) มากที่สุด คือ มีโอกาสในการถูกเดินทางผ่านได้มากที่สุด ทำให้วิธีการนี้เหมาะใช้คาดการณ์การสัญจรแบบผ่าน (move through) ผลลัพธ์ที่แสดงออกมาจะทำให้เห็นโครงข่ายถนนใน 2 ระดับ ได้แก่ โครงข่ายด้านหน้า (foreground network) ที่แสดงถึงโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมือง และโครงข่ายด้านหลัง (background network) ที่เป็นโครงข่ายของพื้นที่ที่ปกอาศัยของเมือง

โดยพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice value) ในระดับสูงเพื่อแสดงถึงเส้นทางที่มีโอกาสในการเกิดการสัญจรผ่านมากที่สุด (move through) จากการทบทวนงานวิจัยในหัวข้อ 2.5.1 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีการแสดงผลการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ด้วยเส้นสีแดง - ส้มปรากฏเป็นโครงข่ายด้านหน้า (foreground network) ภายในระยะ 800 เมตรในระดับพื้นที่ย่าน (local integration)

3) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis)

ค่าความเชื่อมต่อใช้ในการวัดว่าเส้น ๆ หนึ่งมีเส้นที่เข้ามาเชื่อมติดต่อกันโดยตรงเป็นจำนวนกี่เส้น โดยเส้นที่มีค่าการเชื่อมต่อมากที่สุดในระบบจะเป็นเส้นสีแดง สีโทนร้อน ไล่ลงไปยังเส้นที่ค่าการเชื่อมต่อน้อยที่สุดคือ 1 จะเป็นสีโทนเย็น

โดยพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อ (connectivity) ที่แสดงผลด้วยเส้นสีแดง - ส้ม ภายในพื้นที่หลายเส้นทาง โดยมักเกิดขึ้นในบริเวณที่มีโครงข่ายที่เป็นระบบตาราง (grid)

ซึ่งการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) และการวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) จะถูกนำเสนอการวิเคราะห์ด้วยแผนที่เชิงแผนที่ตามระยะจริง (metrics)

4) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)

เป็นดัชนีความสัมพันธ์ระหว่างค่าความเชื่อมต่อ (connectivity value) และค่าการเข้าถึงระดับพื้นที่เมือง (global integration value) โดยใช้การวิเคราะห์ด้วยแผนภูมิเพื่อแสดงความสัมพันธ์ (correlation) ระหว่างค่าดังกล่าว ถ้าพื้นที่หนึ่งมีค่าเข้าใกล้ 1 แสดงว่าประกอบไปด้วยเส้นทางที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองสูง หมายถึงผู้ที่สัญจรในพื้นที่นั้น ๆ มีแนวโน้มที่จะมองภาพรวมของโครงข่ายสาธารณะได้ดี ไม่หลงทางได้ง่าย

โดยพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) อยู่ในระดับสูง เพื่อแสดงถึงความเข้าใจเมืองของผู้คนที่สัญจร ไม่เกิดการหลงทางได้ง่าย จากการทบทวนงานวิจัยของรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ในหัวข้อ 2.5.1 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองมากกว่าหรือเท่ากับ 0.5 ขึ้นไป โดยพื้นที่ที่มีค่าใกล้ 1 ที่สุดจะเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองที่สุด

5) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient)

เป็นดัชนีความสัมพันธ์ของค่าการเข้าถึงระดับพื้นที่ย่าน (local integration value) และค่าการเข้าถึงระดับพื้นที่เมือง (global integration value) โดยสามารถบอกถึงพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของเมืองนั้นเข้าถึงได้ดีทั้งในระดับเมืองและระดับพื้นที่ ถ้าค่าอยู่ใกล้ 1 หมายความว่าพื้นที่ย่อยนั้น ๆ มีแนวโน้มเชื่อมเข้ากันกับโครงข่ายของเมืองได้ดี

โดยพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) อยู่ในระดับสูง เพื่อแสดงถึงการสัญจรผ่านได้ดีจากการที่โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่มีความละเอียดย่อยและหนาแน่น จากการทบทวนงานวิจัย ในหัวข้อ

2.5.1 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความผสานมากกว่าหรือเท่ากับ 0.9 ขึ้นไป โดยพื้นที่ที่มีค่าใกล้ 1 ที่สุดจะเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้ดีทั้งในระดับเมืองและระดับพื้นที่

โดยเครื่องมือทั้ง 2 นี้จะวิเคราะห์ด้วยค่าความเชื่อมต่อและค่าการเข้าถึงระดับต่าง ๆ (ค่า R3 และ Rn) จากเส้นแอกเซียล (axial line) และแสดงผลด้วยแผนภูมิ scattergram เพื่อแสดงความสัมพันธ์ (correlation) ระหว่างค่าดังกล่าว

เพราะฉะนั้นพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่ดีจะต้องมีรูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะมีความละเอียดย่อยและหนาแน่นเพื่อรองรับการสัญจรอิสระ (natural movement) ที่ไหลเวียนในพื้นที่ด้วยการวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) ผ่านโปรแกรม DepthmapX และในการวิเคราะห์จะจับตาดู 2 พื้นที่หลัก ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาด และพื้นที่ตลาด เทียบกับพื้นที่รวมจากเส้นทั้งหมดของพื้นที่บล็อกขนาดใหญ่ (superblock) จากพื้นที่แขวง เพื่อเปรียบเทียบการวิเคราะห์ต่าง ๆ ด้วยเครื่องมือในการวัดค่าความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตทั้ง 5 เครื่องมือ

3.2.5.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

เพื่ออธิบายถึงกิจกรรมการใช้สอยที่ดินและอาคารของผู้คนในพื้นที่ พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความคึกคักและมีชีวิตจะต้องมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ผสมผสานเพื่อแสดงถึงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ สามารถวิเคราะห์ได้ด้วยข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) และข้อมูลสถิติการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารเพื่อวิเคราะห์ถึงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

3.2.5.3 รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง

แสดงลักษณะของมวลสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่างของเมือง ทำให้เห็นรูปแบบและลักษณะการกระจายตัว และกระจุกตัวของมวลสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่ดีจะต้องมีรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่เป็นบล็อกขนาดเล็กกระจุกตัวอย่างหนาแน่นทั้งในบริเวณพื้นที่ตลาดและพื้นที่ย่าน เพื่อสามารถรองรับการสัญจรให้เข้าถึงพื้นที่ผิวของอาคารที่มักจะเป็นกิจกรรมการค้าและพาณิชย์กรรมให้ได้มากและทั่วถึงที่สุด โดยสามารถวิเคราะห์จากเทคนิคการวิเคราะห์ภาพและพื้นที่ (figure and ground) และหาความหนาแน่นมวลอาคารผ่านข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) โดยการเปลี่ยนเส้นรอบรูปอาคารเป็นจุดตำแหน่งและแสดงผลด้วยการวิเคราะห์ Heatmap

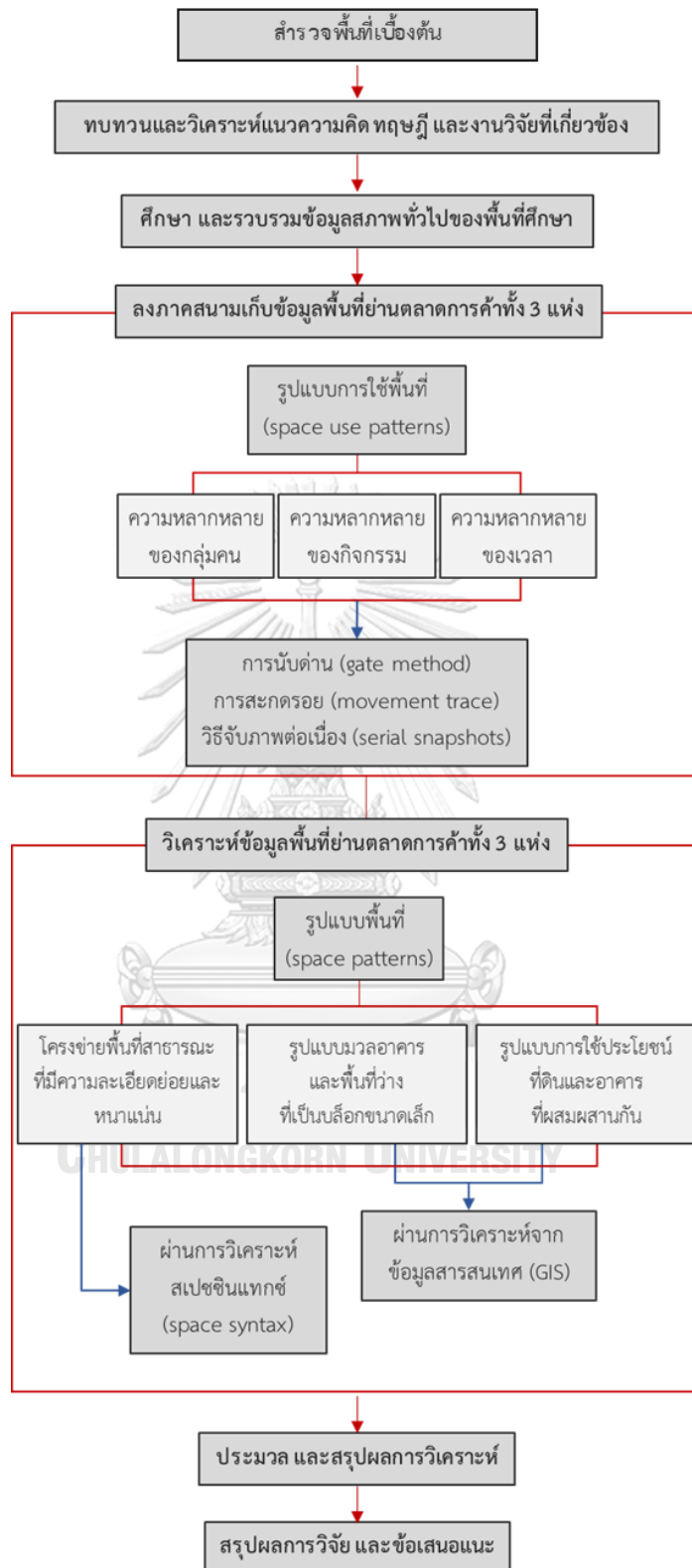
3.2.6 ประมวล และสรุปผลการวิเคราะห์

ประมวลข้อมูลจากการบันทึกรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) และวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ (space patterns) พร้อมกับข้อมูลสภาพทั่วไปของแต่ละพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาเปรียบเทียบและวิเคราะห์หาความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ

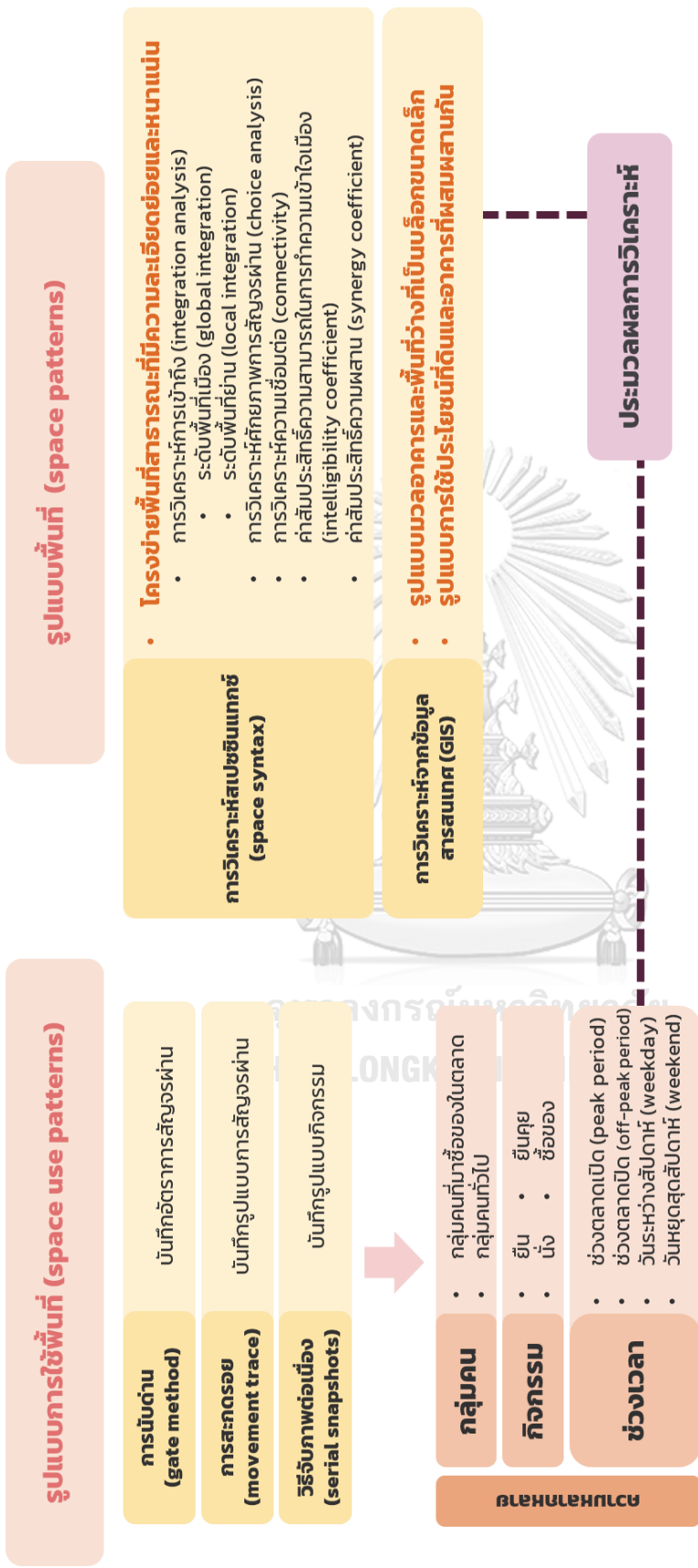
3.2.7 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย และเสนอข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการนำข้อมูลที่ได้จากการรู้จักความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตในพื้นที่ย่านตลาดการค้าไปใช้ประยุกต์กับพื้นที่ย่านที่มีความเป็นศูนย์กลางอื่น ๆ





แผนภูมิ 3.1 ระเบียบวิธีวิจัย 1



แผนภูมิ 3.2 ระเบียบวิธีวิจัย 2

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาข้อมูลพื้นฐานและสภาพทั่วไปของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด โดยในบทนี้ประกอบด้วยข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 แห่ง ครอบคลุมเนื้อหาทั้งประวัติความเป็นมา สภาพทั่วไปทางกายภาพ ลักษณะเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ของแต่ละพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ โดยมีเนื้อหารายละเอียด ดังนี้

- 4.1 พื้นที่วังบูรพาภิรมย์
- 4.2 ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ
- 4.3 ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด
- 4.4 ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด
- 4.5 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่วังบูรพาภิรมย์

4.1 พื้นที่วังบูรพาภิรมย์

4.1.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

แขวงวังบูรพาภิรมย์ เป็นแขวงหนึ่งในพื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) แขวงวังบูรพาภิรมย์ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของเขตพระนคร โดยมีอาณาเขตติดต่อกับแขวงอื่นเรียงตามเข็มนาฬิกา ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อ	แขวงวัดราชบพิธและแขวงสำราญราษฎร์ (เขตพระนคร) โดยมีคลองหลอดวัดราชบพิธเป็นเส้นแบ่งเขต
ทิศตะวันออก	ติดต่อ	แขวงบ้านบาตร (เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย) แขวงสัมพันธวงศ์ และแขวงจักรวรรดิ (เขตสัมพันธวงศ์) มีคลองรอบกรุงเป็นเส้นแบ่งเขต
ทิศใต้	ติดต่อ	แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยา (เขตคลองสาน) และแขวงวัดกัลยาณ์ (เขตธนบุรี) มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต
ทิศตะวันตก	ติดต่อ	แขวงพระบรมมหาราชวัง (เขตพระนคร) มีคลองคูเมืองเดิมเป็นเส้นแบ่งเขต

ภายในแขวงวังบูรพาภิรมย์มีสถานที่สำคัญหลายที่ ทั้งสถานที่ราชการ สถานศึกษา ไปจนถึงพื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความแตกต่างกันแต่ตั้งอยู่ในละแวกใกล้เคียงกัน ประกอบด้วย พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

4.1.2 ระบบโครงข่ายการสัญจร

ระบบโครงข่ายการสัญจรภายในแขวงวังบูรพาภิรมย์และบริเวณโดยรอบสามารถจำแนกตามลำดับศักดิ์ถนน ดังนี้ (แผนที่ 4.1)

- 1) ถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนจักรเพชร ถนนตรีเพชร และถนนตีทอง
- 2) ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนบ้านหม้อ ถนนพาหุรัด ถนนบูรพา ถนนอัษฎางค์ และถนนสะพานพุทธ
- 3) ถนนสายย่อย ได้แก่ ซอยเอ็มไพร์ ซอยท่ากลาง ซอยทรัพย์สิน ตรอกกานูมาศ ซอยทิพย์วารี และซอยพระยาศรี

4.1.3 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

4.1.3.1 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถาบันราชการ ไปจนถึงสถาบันศาสนา โดยเฉพาะบริเวณริมถนนมักเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมโดยมีการกระจุกตัวของการค้าขายเป็นพิเศษ และด้านในของที่ดินจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย (แผนที่ 4.2)

แม้ภาพรวมของแขวงวังบูรพาภิรมย์จะเป็นย่านพาณิชยกรรม แต่ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้เขตพระนครเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินสีน้ำตาลอ่อน ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย (ศ. 1-2)

4.1.3.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในแขวงวังบูรพาภิรมย์เป็นแบบผสมผสาน (mixed-use) โดยสามารถจำแนกได้ดังนี้ (แผนภูมิ 4.1 และแผนที่ 4.3)

- ประเภทที่อยู่อาศัย

คิดเป็น 36.5% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ โดยลักษณะอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นตึกแถวและบ้านเดี่ยวตามลำดับ โดยจะตั้งอยู่บล็อกด้านในของพื้นที่

- ประเภทพาณิชยกรรม

คิดเป็น 18% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ลักษณะอาคารมีตั้งแต่เป็นอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ ธนาคาร ตึกแถว ไปจนถึงร้านโชห่วยกระจายอยู่ภายในพื้นที่

- ประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม

คิดเป็น 40.9% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ เป็นอาคารที่มีจำนวนเยอะที่สุดในพื้นที่ ลักษณะอาคารมักอยู่ในรูปแบบตึกแถว มีการใช้ประโยชน์ทั้งการอยู่อาศัยและพาณิชยกรรมในชั้นล่างของอาคาร มักตั้งอยู่บริเวณริมถนนสายหลักหรือสายรอง

- ประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

คิดเป็น 1.4% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ลักษณะอาคารมักอยู่ในรูปแบบของอาคารขนาดใหญ่ โดยอาคารสำคัญ ๆ ในพื้นที่ ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 สะพานมอญ กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 การไฟฟ้านครหลวงเขตวัดเลียบ องค์การตลาด กระทรวงมหาดไทย (รูป 4.1)

- ประเภทอุตสาหกรรม

คิดเป็น 1.3% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ลักษณะอาคารเป็นโกดังและคลังสินค้า

- ประเภทสถาบันการศึกษา

คิดเป็น 0.8% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ลักษณะอาคารเป็นอาคารขนาดใหญ่ ได้แก่ โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย โรงเรียนวัดราชบูรณะ วิทยาลัยอาชีวศึกษาเสาวภา วิทยาลัยเขตเพาะช่าง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ เป็นต้น (รูป 4.2)

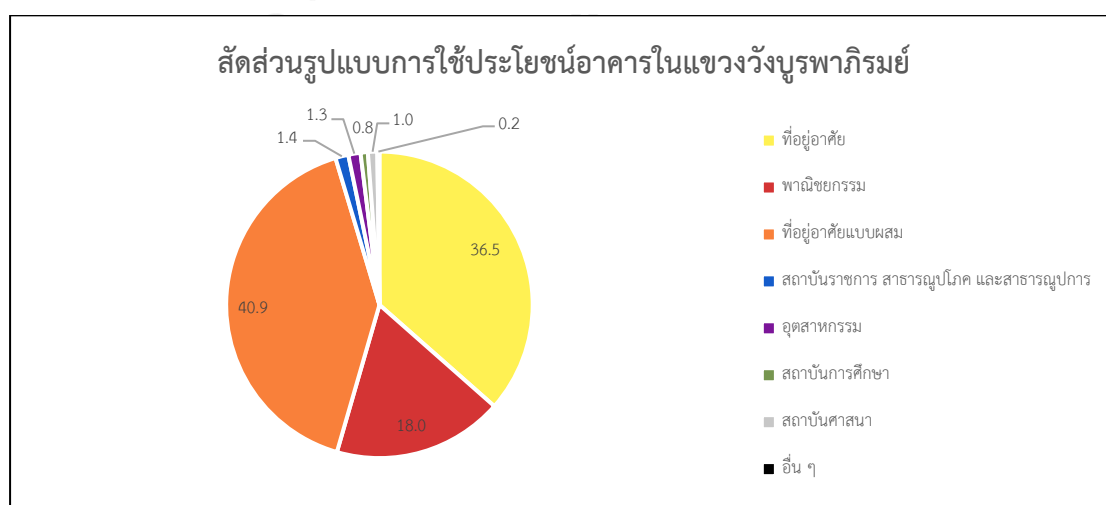
- ประเภทสถาบันศาสนา

คิดเป็น 1% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ได้แก่ วัดทิพยวารีวิหาร ศาลเจ้าบ้านหม้อเล่าปี่เง่ากง ครูทวารศรีครูสิงห์สภา (วัดซิกข์) วัดราชบูรณราชวรวิหาร (วัดเลียบ) ศาลเจ้าแม่ทับทิม เป็นต้น

- ประเภทอื่น ๆ

คิดเป็น 0.2% ของอาคารทั้งหมดในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ลักษณะอาคารร้าง อาคารที่กำลังก่อสร้าง เป็นต้น


จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



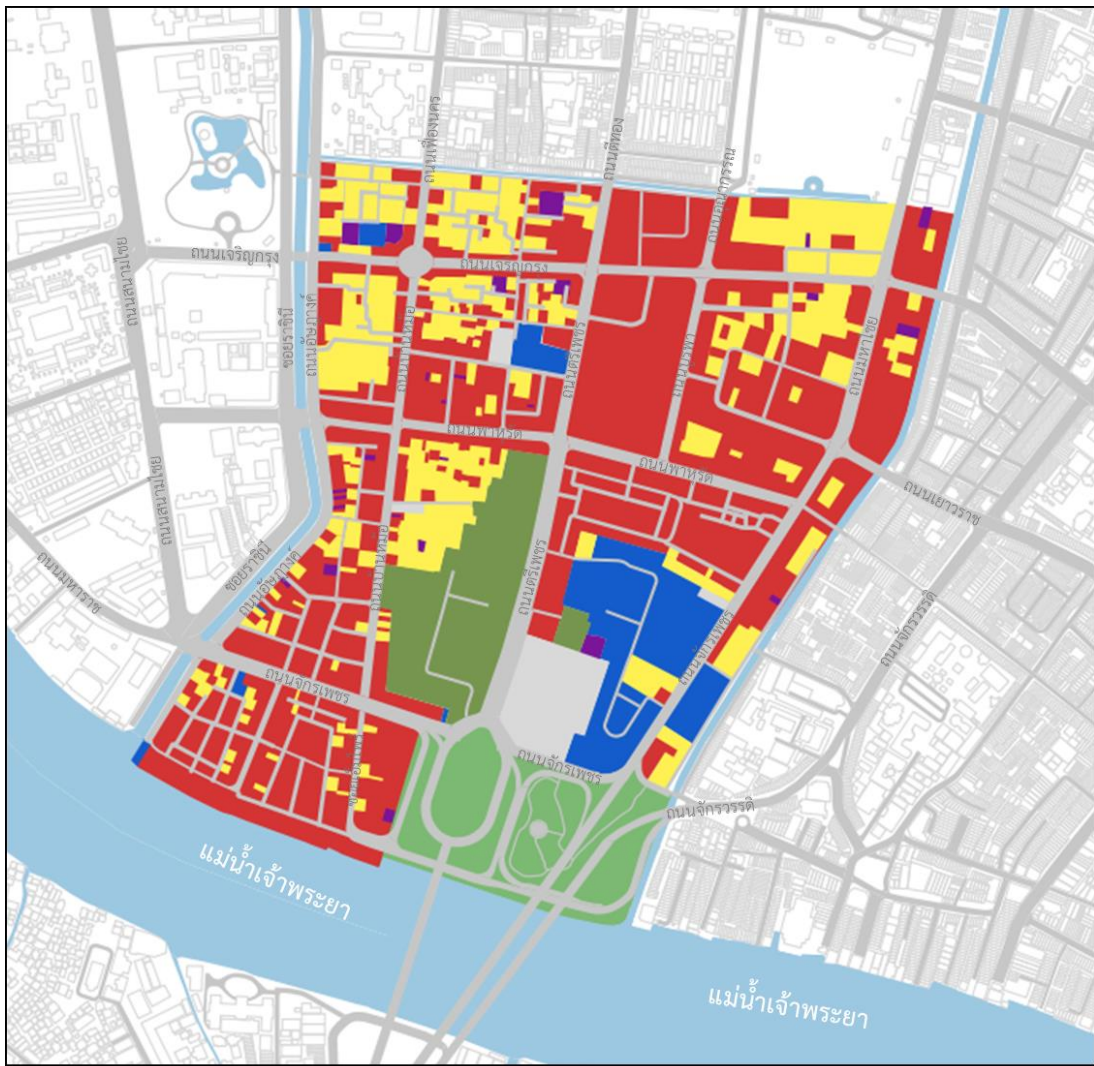
แผนภูมิ 4.1 สัดส่วนรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในแขวงวังบูรพาภิรมย์



แผนที่ 4.1 ระบบโครงข่ายการสัญจรภายในแขวงวังบูรพาภิรมย์และบริเวณโดยรอบ

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  แขวงวังบูรพาภิรมย์  ถนนสายหลัก  ถนนสายรอง  ถนนสายย่อย  ทิศทางการสัญจร 2 ทาง  ทิศทางการสัญจรทางเดียว  เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>0 100 200 300 m</p>  </div> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
---	--

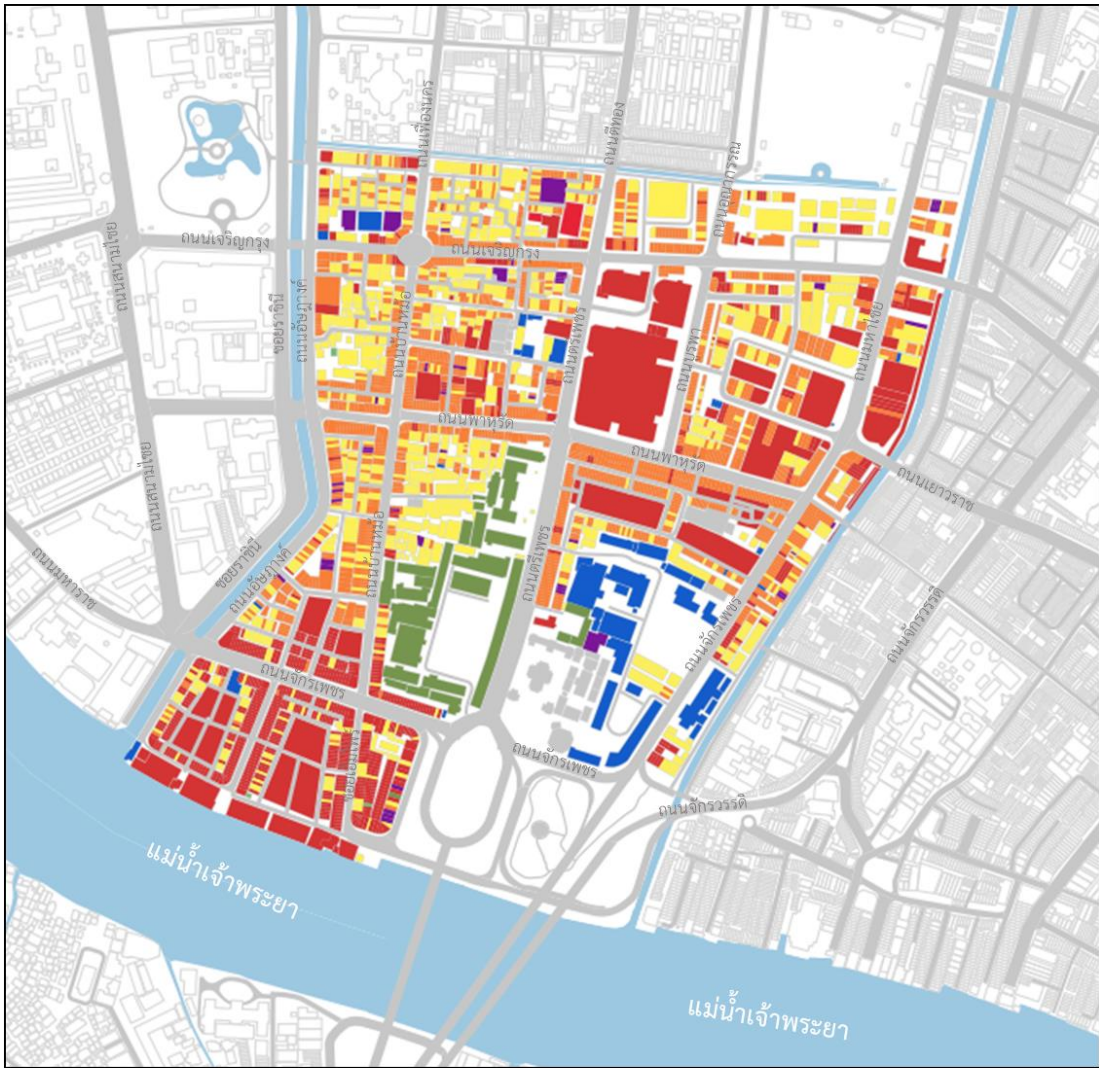
แผนที่ 4.1 ระบบโครงข่ายการสัญจรภายในแขวงวังบูรพาภิรมย์และบริเวณโดยรอบ



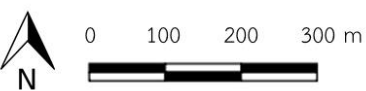

แผนที่ 4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในแขวงวังบูรพาภิรมย์

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ อุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา นันทนาการ 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
--	---

แผนที่ 4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในแขวงวังบูรพาภิรมย์



แผนที่ 4.3 การใช้ประโยชน์อาคารในแขวงวังบูรพาภิรมย์

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัยแบบผสม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ อุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;"><p>0 100 200 300 m</p></div> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p> <div style="text-align: center;"><p>ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p></div>
--	--

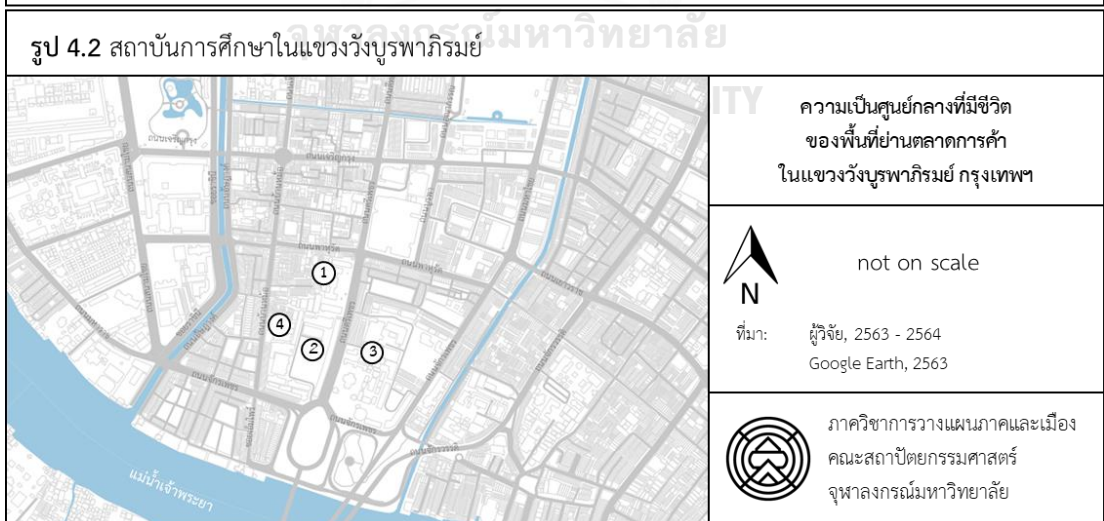
แผนที่ 4.3 การใช้ประโยชน์อาคารในแขวงวังบูรพาภิรมย์



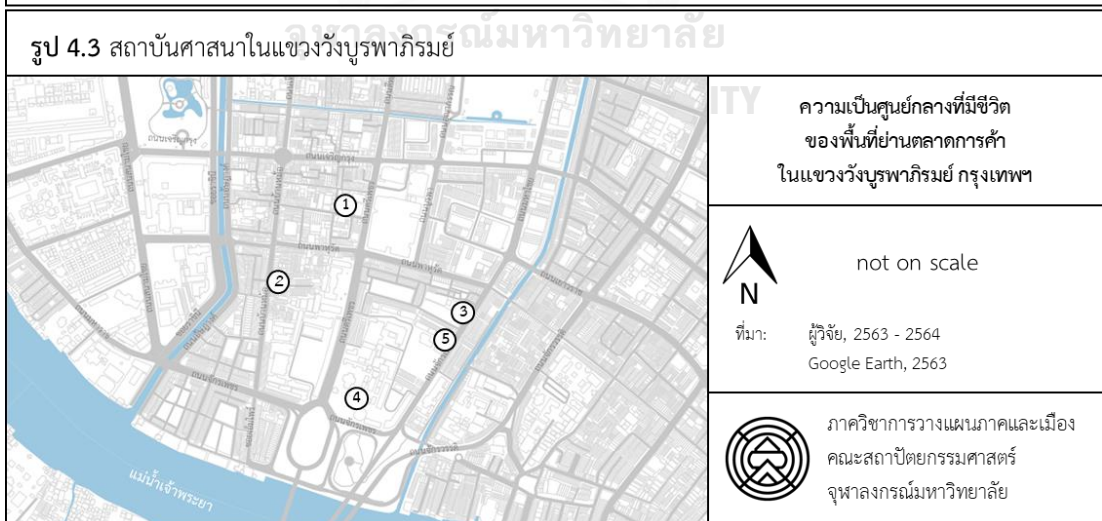
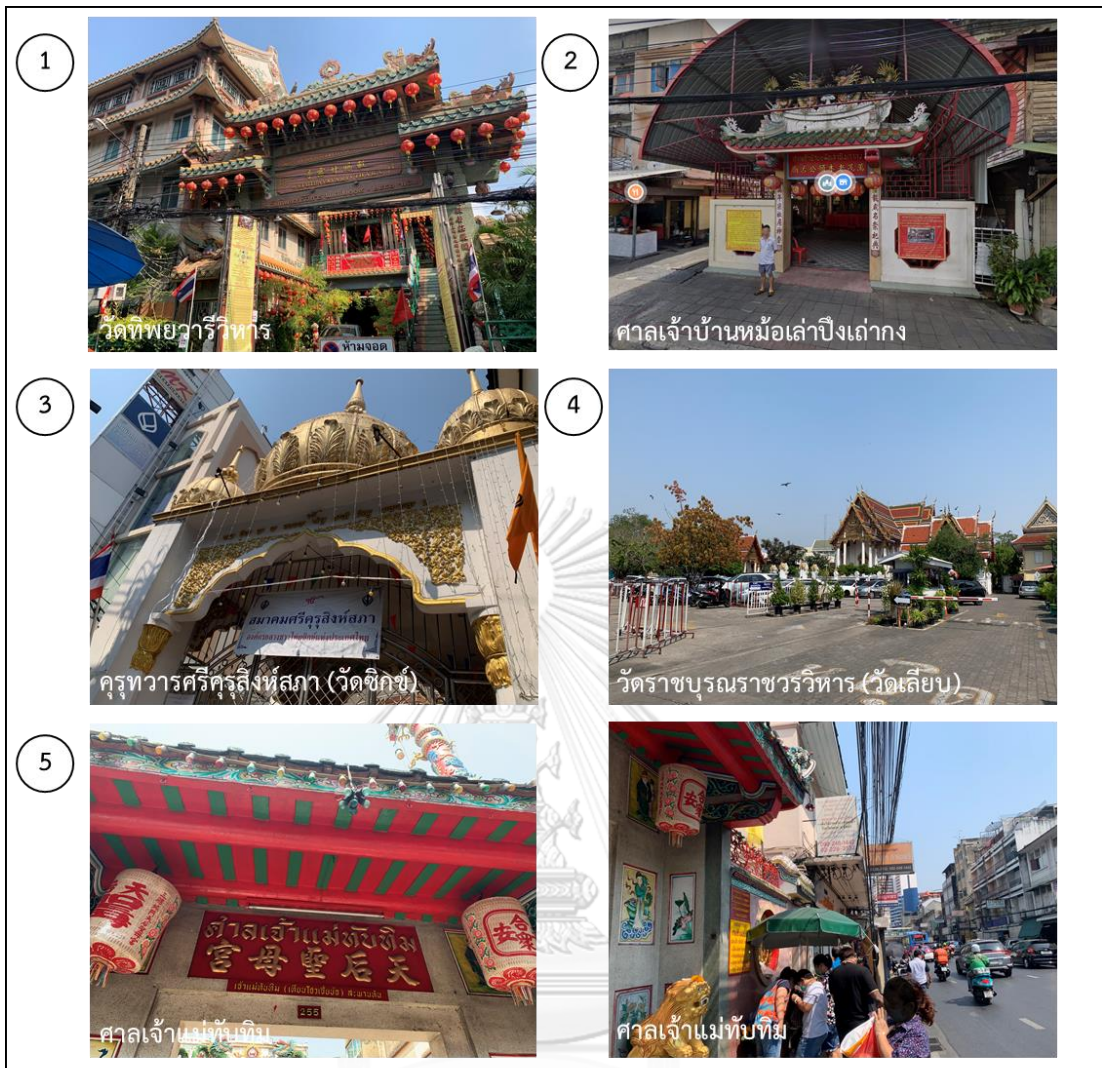
รูป 4.1 สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการในแขวงวังบูรพาภิรมย์



รูป 4.1 สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการในแขวงวังบูรพาภิรมย์



รูป 4.2 สถาบันการศึกษาในแขวงวังบูรพาภิรมย์



รูป 4.3 สถาบันศาสนาในแขวงวังบูรพาภิรมย์

4.2 ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

ในอดีต “พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ” นั้น เป็นพื้นที่ชุมชนดั้งเดิมที่ผู้คนในย่านประกอบอาชีพเป็นนักปั้นหม้อและเครื่องปั้นดินเผาขาย เป็นชุมชนเก่าแก่ในพื้นที่เมืองชั้นใน (inner city) ตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ของพระบรมมหาราชวัง บ้านเรือนเรียงรายตามสองฝั่งคลองคูเมืองเดิม (ใกล้บริเวณพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด) มาจนถึงถนนเจริญกรุง และบรรจบกับหัวมุมวังสราญรมย์

หลังเกิดเหตุไฟไหม้พระนคร ตั้งแต่บ้านหม้อเหนือวัดเลียบถึงถนนจักรเพชร ชื่อว่าถนนพายุรัต อาชีพปั้นหม้อขายของชุมชนบ้านหม้อยังคงสืบต่อกันมา จนถึงปลายรัชกาลที่ 5 ต้นรัชกาลที่ 6 คงเหลือไว้เพียงชื่อถนนบ้านหม้อที่เริ่มจากถนนเจริญกรุงตรงถนนสี่กั๊กพระยาศรี ตรงไปทางปากคลองตลาดตัดถนนพายุรัต

บรรพบุรุษของชาวบ้านหม้อเป็นชาวมอญเก่าอพยพมาตั้งถิ่นฐานภายหลังกรุงศรีอยุธยาแตกครั้งที่ 2 พ.ศ. 2310 นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งถิ่นฐานของชาวจีนจากเมืองเว้ ซึ่งอพยพมาจากเหตุการณ์จลาจลที่เมืองเว้ มาพึ่งพระบรมโพธิสมภารในพระบาทสมเด็จพระเจ้าตากสิน สมัยกรุงธนบุรีราว พ.ศ. 2319 และทรงโปรดให้ตั้งบ้านเรือนอยู่บริเวณพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อนี้ และยังมีชาวลาวพวนและลาวเวียงจันทร์ที่ถูกกวาดต้อนมาอาศัยอยู่รวมกัน คราวกบฏเจ้าอนุวงศ์ในสมัยรัชกาลที่ 3 ประมาณ พ.ศ. 2371 ครั้งนั้นเรียกพื้นที่บริเวณนี้ว่า “ตำบลบ้านลาว” ทำให้พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีผู้คนหลากหลายเชื้อชาติ ทั้งชาวจีน เขมร มอญ ญวน และลาว

สังคมไทยในยุคสมัยเดิมนั้นประกอบอาชีพทางการผลิตสินค้าหรืองานช่างต่าง ๆ มักประกอบอาชีพแบบระบบอุตสาหกรรมครอบครัว ด้วยความเป็นย่าน ผู้ที่มีอาชีพเดียวกันก็มักจะพักอาศัยอยู่ในละแวกเดียวกันจนเกิดความเป็นย่าน โดยพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อนั้นมาจากการที่ผู้พักอาศัยปั้นหม้อค้าขายในพื้นที่

ในยุคตั้งถิ่นฐานสมัยกรุงธนบุรี-รัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2310-2394) เป็นช่วงที่ใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลักที่เป็นวิถีชีวิตดั้งเดิมของสังคมไทย บริเวณพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อจึงมีการขุดคูคลองและมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณริมน้ำ ในขณะที่การสัญจรทางบกนั้นมีลักษณะเป็นทางเดินเท้าแคบ ๆ เมื่อเข้าสู่รัชกาลที่ 4 ประเทศไทยได้เปลี่ยนการสัญจรทางน้ำเป็นการสัญจรทางบกโดยใช้ถนนในการสัญจรเป็นหลัก จึงมีการตัดถนนใหม่ ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร ส่วนการสัญจรทางน้ำก็ถูกลดระดับความสำคัญลงโดยในรัชกาลที่ 5 ได้มีการซ่อมแซมและตัดถนนเพิ่มเติมทั้งสายในและสายนอกพระนคร การขยายพระนครด้วยการตัดถนนทำให้มีแหล่งการค้าต่าง ๆ มาเกาะกลุ่มตามแนวเส้นถนน โดยในช่วงนั้นอาชีพการปั้นหม้อก็ได้ลดลงไปจนหมด

จนมาถึงในรัชกาลที่ 6 ความเจริญที่เข้ามามากขึ้นทำให้พื้นที่เมืองชั้นในเริ่มมีความหนาแน่นมากขึ้น เกิดอาคารตึกแถวริมถนนเพื่อการอยู่อาศัย และเพื่อให้ใช้สอยพื้นที่อย่างคุ้มค่ามากที่สุดจาก

การที่มีผู้คนสัญจรผ่านเยอะจึงมีการทำการค้าขายในบริเวณชั้นล่างของอาคาร และเนื่องจากพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีถนนเจริญกรุงที่เป็นถนนสายสำคัญในพื้นที่ตัดผ่าน โดยถนนดังกล่าวเป็นถนนที่ทันสมัยที่สุดในยุคนั้น รวมถึงยังสามารถเชื่อมต่อไปยังย่านใกล้เคียงต่าง ๆ รวมถึงใจกลางพระนคร กลุ่มคนที่สัญจรผ่านจึงเป็นคนชนชั้นสูงหรือข้าราชการเป็นส่วนใหญ่ ลักษณะสินค้าในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อจึงเป็นสินค้าประเภทของที่ทันสมัย หูหระ และราคาแพง

ในรัชกาลที่ 7 พ.ศ. 2475 ได้มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าเพื่อเชื่อมการสัญจรระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ทำให้ความเจริญได้เข้าไปที่ฝั่งธนบุรีมากขึ้นจากการตัดถนนเพิ่ม และในรัชกาลที่ 9 ได้มีการสร้างสะพานพระปกเกล้าขึ้นเพื่อระบายการจราจร

นอกจากนี้ภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีการเพิ่มโครงข่ายภายในมากขึ้น เนื่องจากการเดินเข้าถึงสินค้าเป็นการง่ายกว่าในการเปรียบเทียบราคาสินค้าประเภทเดียวกัน ในพื้นที่ย่านจึงเกิดขอยทิวทัศน์ที่เป็นขอยค้าขายสำคัญในการขายอุปกรณ์ไฟฟ้าเป็นหลัก ซึ่งจากเดิมที่ขอยดังกล่าวเป็นเพียงเส้นทางเดินผ่านด้านหลังร้านเท่านั้น (ปณต รัตนชุม, 2554)

ทำให้ในปัจจุบันพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อเป็นย่านการค้าอุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีชื่อเสียงในพื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยจำหน่ายตั้งแต่ อุปกรณ์วงจรไฟฟ้าทุกชนิด โทรทัศน์เครื่องเสียง รวมไปถึงเครื่องประดับมีค่าจำพวกทองคำและเพชร เป็นแหล่งค้าปลีก - ส่งอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ รวมถึงหาบแร่แผงลอยสำหรับรับซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ เวลาเปิด - ปิดทำการของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อเริ่มตั้งแต่ 8.00 - 17.00 น. ของทุกวัน โดยมีวันอาทิตย์จะเป็นวันที่หาบแร่แผงลอยลงมาขายบนถนนได้

4.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร มีบทบาททางประวัติศาสตร์และเป็นหนึ่งในย่านการค้าเก่าแก่ที่สำคัญแห่งหนึ่งในเขตพระนคร ปัจจุบันเป็นย่านค้าขายอุปกรณ์ไฟฟ้า รวมถึงเครื่องประดับมีค่าจำพวกทองคำและเพชร โดยพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้ออาณาเขตติดต่อกับพื้นที่อื่นเรียงตามเข็มนาฬิกา ดังนี้ (แผนที่ 4.4)

ทิศเหนือ	จรดคลองหลอดวัดราชบพิธ
ทิศตะวันออก	จรดถนนตีทอง และถนนตรีเพชร
ทิศใต้	จรดถนนพาหุรัด
ทิศตะวันตก	จรดถนนอัษฎางค์

4.2.2 การเข้าถึงพื้นที่

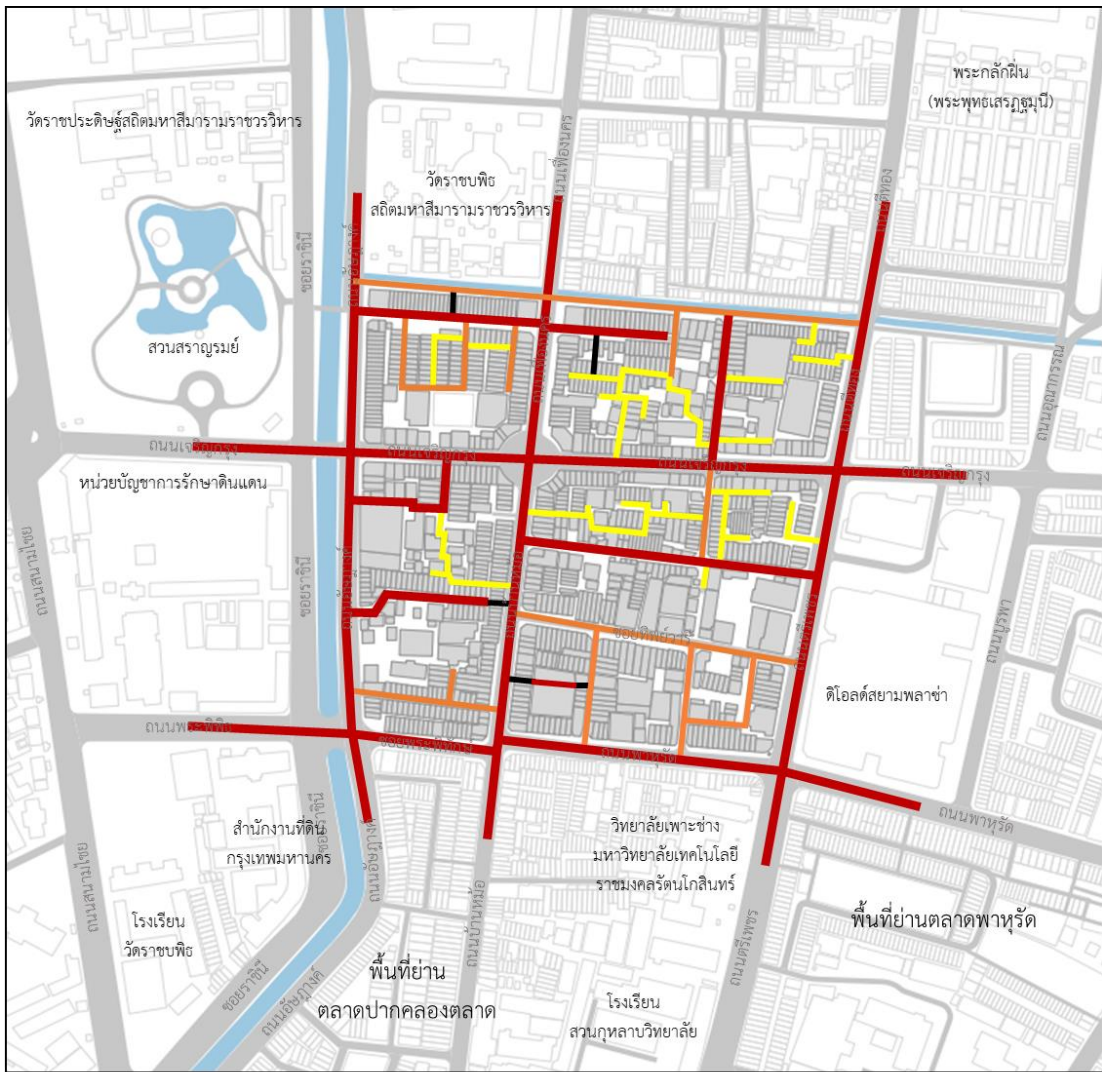
การเข้าถึงพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อสามารถเข้าถึงได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ การเข้าถึงโดยรถยนต์ในบริเวณถนนสายหลัก ประกอบด้วย ถนนเจริญกรุง ถนนบ้านหม้อ และ ถนนพารุรัต และโดยรถจักรยานยนต์และทางเท้าในบริเวณที่เป็นตรอกหรือซอยภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า (แผนที่ 4.5)





<p>แผนที่ 4.4 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ</p>	
<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ย่าน พื้นที่ตลาด 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;"> <p>0 75 150 m</p> </div> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p> <div style="text-align: center;"> <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>

แผนที่ 4.4 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



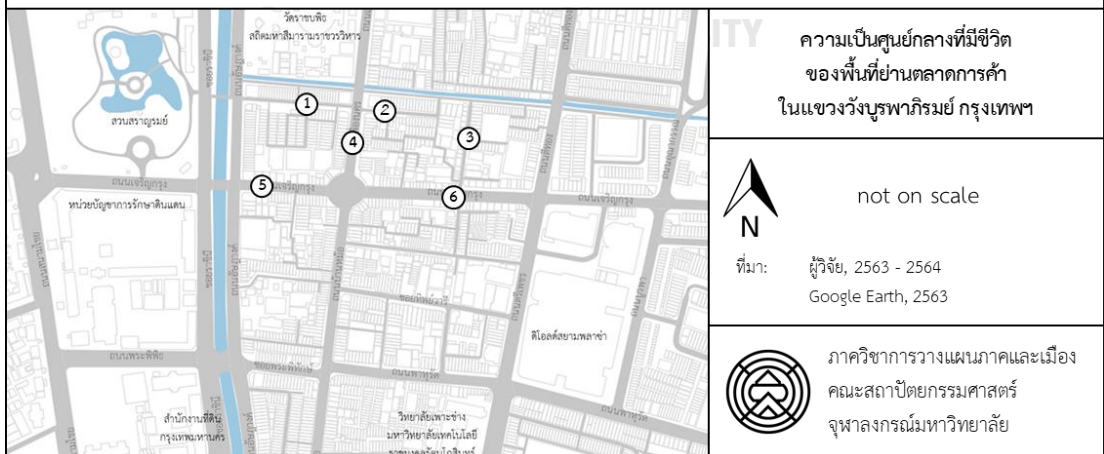
แผนที่ 4.5 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ย่าน การเข้าถึงพื้นที่โดยรถยนต์ การเข้าถึงพื้นที่โดยรถจักรยานยนต์ การเข้าถึงพื้นที่โดยการเดิน การเข้าถึงพื้นที่โดยการลอดใต้อาคาร 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p>0 75 150 m</p> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>
	<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 4.5 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



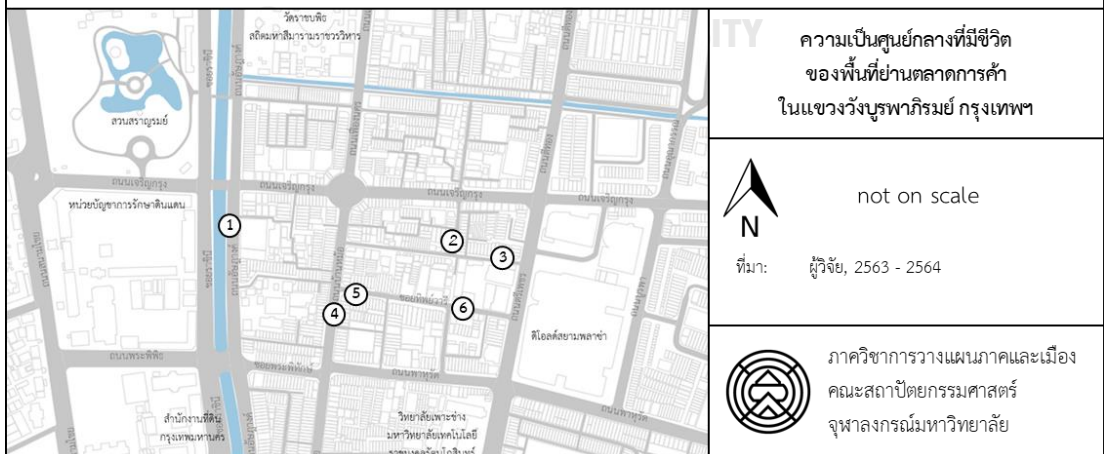
รูป 4.4 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 1 มหาวิทยาลัย



รูป 4.4 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 1



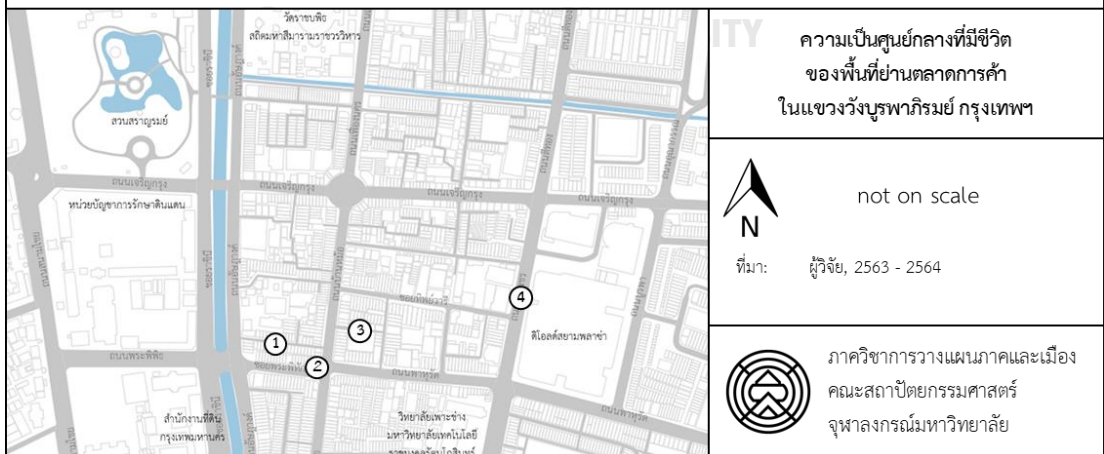
รูป 4.5 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 2



รูป 4.5 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 2



รูป 4.6 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 3



รูป 4.6 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ 3

4.3 ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

เดิมที “พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด” ในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ทรงเวนคืนที่ดินบริเวณชุมชนชาวญวนที่อพยพมาพร้อมเมืองเชียงซุน เพื่อใช้ที่ดินในการสร้างวังท่าเตียน และโปรดเกล้าฯ ให้ชาวญวนย้ายไปตั้งถิ่นฐานบริเวณสี่แยกถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนบ้านหม้อ

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เกิดไฟไหม้ครั้งใหญ่ในบริเวณชุมชนในละแวกนั้น ทำให้ชาวญวนอพยพไปตั้งถิ่นฐานที่อื่น จึงเกิดเป็นที่ว่าง พระองค์จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนพาหุรัดขึ้นในปี พ.ศ. 2441 โดยทรงใช้ที่ดินส่วนพระองค์ในสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพาหุรัดมณีมัย ประไพพรรณพิจิตรี นริศรราชกุมารี ผู้เป็นพระราชธิดาที่สิ้นพระชนม์ในปี พ.ศ. 2431 มาสร้างเป็นถนน โดยพระราชทานนามว่า “พาหุรัด” เพื่อเป็นอนุสรณ์แด่พระราชธิดา และในช่วงนั้น ชาวซีกซ์จากอินเดียที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย อพยพเข้ามาค้าขายผ้า เริ่มแรกตั้งแต่เดินเรือขายผ้าไปตามบ้านเรือนต่าง ๆ จากนั้นมีการตั้งถิ่นฐานถาวรอยู่แถวบริเวณพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พาหุรัดสี่แยกบ้านแขก วงเวียนใหญ่ รวมทั้งตามจังหวัดใหญ่ ๆ และชาวไทยเชื้อสายจีนเป็นกลุ่มพ่อค้าชาวจีนในสำเพ็งที่ขยับขยายออกมาสร้างอาคารพาณิชย์ขายสินค้าบนสองฟากถนนพาหุรัด โดยแบ่งตลาดการค้าเสื้อผ้าจากกลุ่มพ่อค้าชาวอินเดียนานพาหุรัด

โดยในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจเกี่ยวเนื่องกับพื้นที่ย่านตลาดสำเพ็งและชุมชนสะพานหัน จากการที่มีร้านค้าประเภทเดียวกันเป็นจำนวนมากทำให้มีผู้คนเข้ามาซื้อสินค้าในสามพื้นที่นี้ โดยชาวจีนที่อาศัยอยู่บริเวณชุมชนสำเพ็งและสะพานหันก็ได้มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานและจับจอร์ร้านค้าในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด (ทรายทอง ทองเกษม, 2548) ในขณะที่พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดก็เป็นแหล่งที่มีคนอินเดียไปตั้งถิ่นฐานเป็นจำนวนมากจนบริเวณดังกล่าวถูกเรียกว่า “ลิตเติ้ลอินเดีย” จากวิทยานิพนธ์ของปัทิตตา คิมประโทน (2551) พบว่าคนไทยและคนไทยเชื้อสายอินเดียมีความสัมพันธ์กันมาอย่างยาวนาน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความสัมพันธ์ทางการค้าหรือทางศาสนา ทำให้บริเวณพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดเป็นแหล่งค้าขายเสื้อผ้าสำเร็จรูปหลายเชื้อชาติที่มีทั้งชุดไทยประเภทการแสดงนาฏศิลป์ต่าง ๆ ชุดจีน ชุดสำหรับ และสินค้าที่ใช้ประกอบพิธีทางศาสนาซีกซ์ อาหารและเครื่องเทศต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้กับวัดครุฑวราศรีครุสังส์สภา (วัดซีกซ์) ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมอย่างชัดเจน

พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีโครงข่ายการสัญจรที่เป็นถนนสายหลักรอบพื้นที่ย่าน ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร โดยเฉพาะบริเวณถนนพาหุรัดและถนนตรีเพชรที่บริเวณทางเท้ามีแผงลอยขายของตั้งแต่สินค้าประเภทผ้าและอาหารตั้งอยู่ และบริเวณด้านในของตลาดสามารถเข้าถึงได้โดยการเดินเท้าในซอยที่มีขนาดคับแคบจากความแออัดจากแผงลอยที่ตั้งอยู่กลางซอย โดยพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีเวลาเปิด - ปิดทำการตั้งแต่ 09.00 - 16.30 น. ของทุกวัน

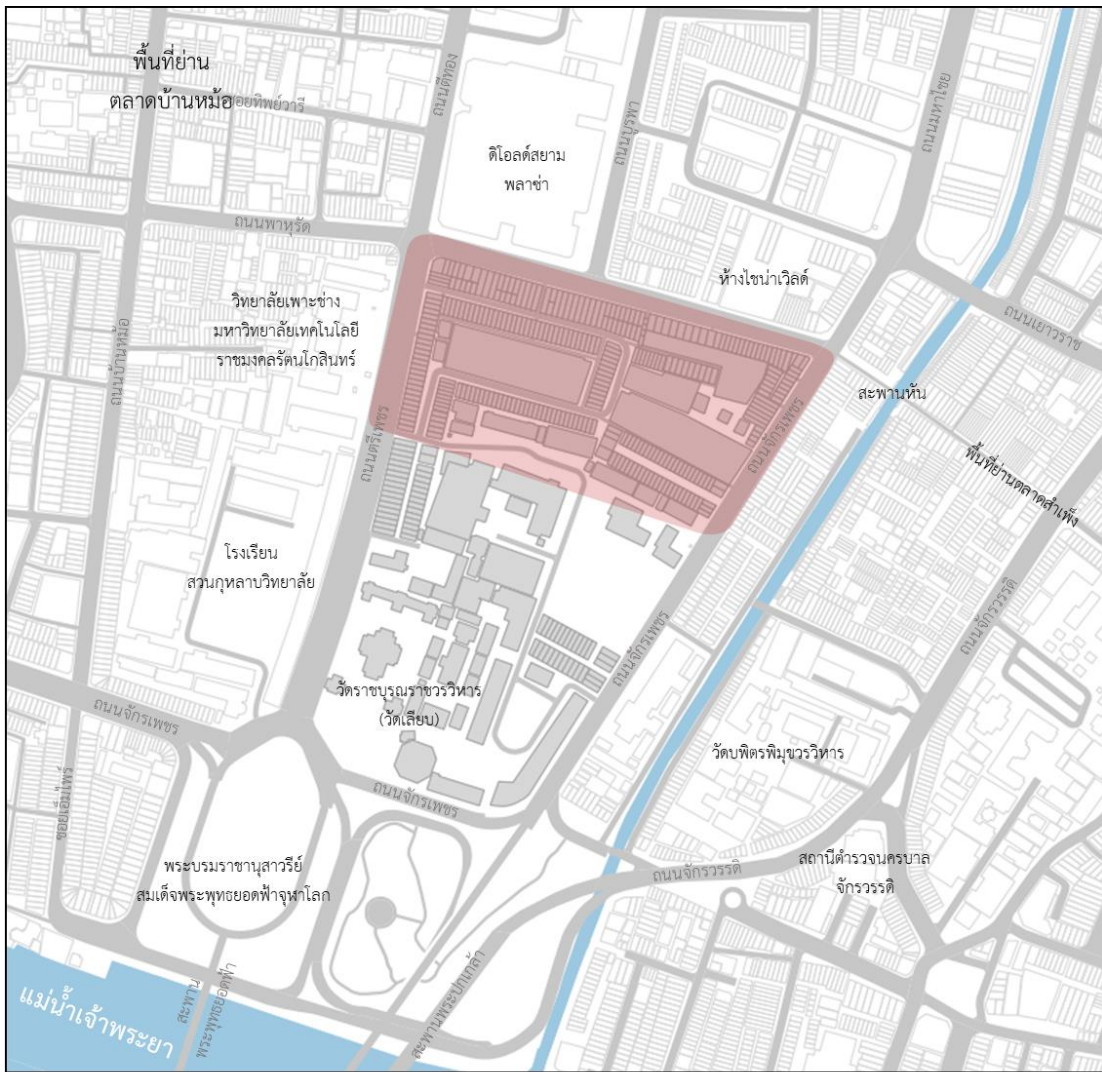
4.3.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

พื้นที่ย่านตลาดพารุ้ด ตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ย่านที่มีบทบาททางประวัติศาสตร์และพาณิชย์กรรม ปัจจุบันเป็นย่านค้าขายอุปกรณ์ตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จหลากหลายเชื้อชาติ ทั้งชุดไทย การแสดงนาฏศิลป์ ชุดจีน โดยเฉพาะสำหรับ ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพารุ้ดได้ถูกขนานนามว่าเป็น “ลิตเติ้ลอินเดีย” แห่งประเทศไทย โดยพื้นที่ย่านตลาดพารุ้ดมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่อื่นเรียงตามเข็มนาฬิกา ดังนี้ (แผนที่ 4.6)

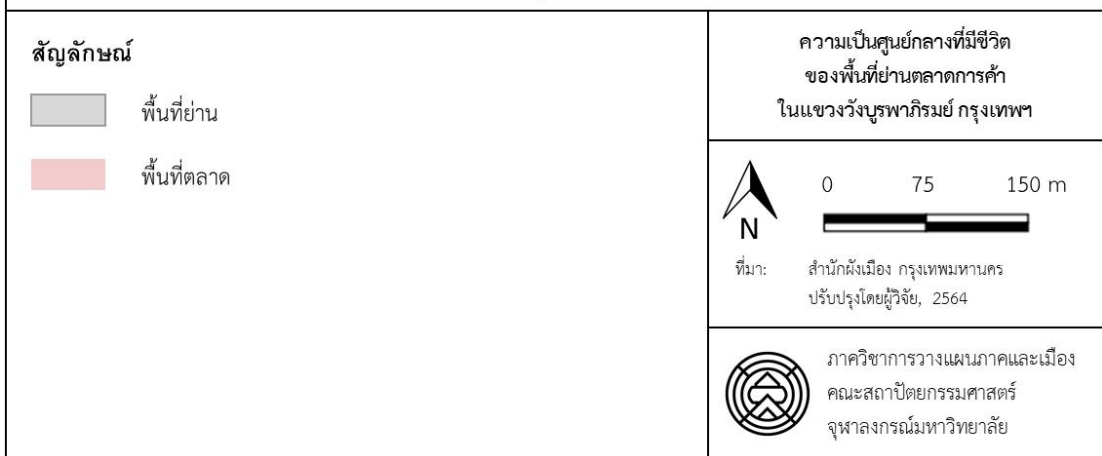
ทิศเหนือ	จรดถนนพารุ้ด
ทิศตะวันออก	จรดถนนจักรเพชร
ทิศใต้	จรดถนนตรีเพชร ติดการไฟฟ้านครหลวงเขตวัดเลียบ
ทิศตะวันตก	จรดถนนตรีเพชร

4.3.2 การเข้าถึงพื้นที่

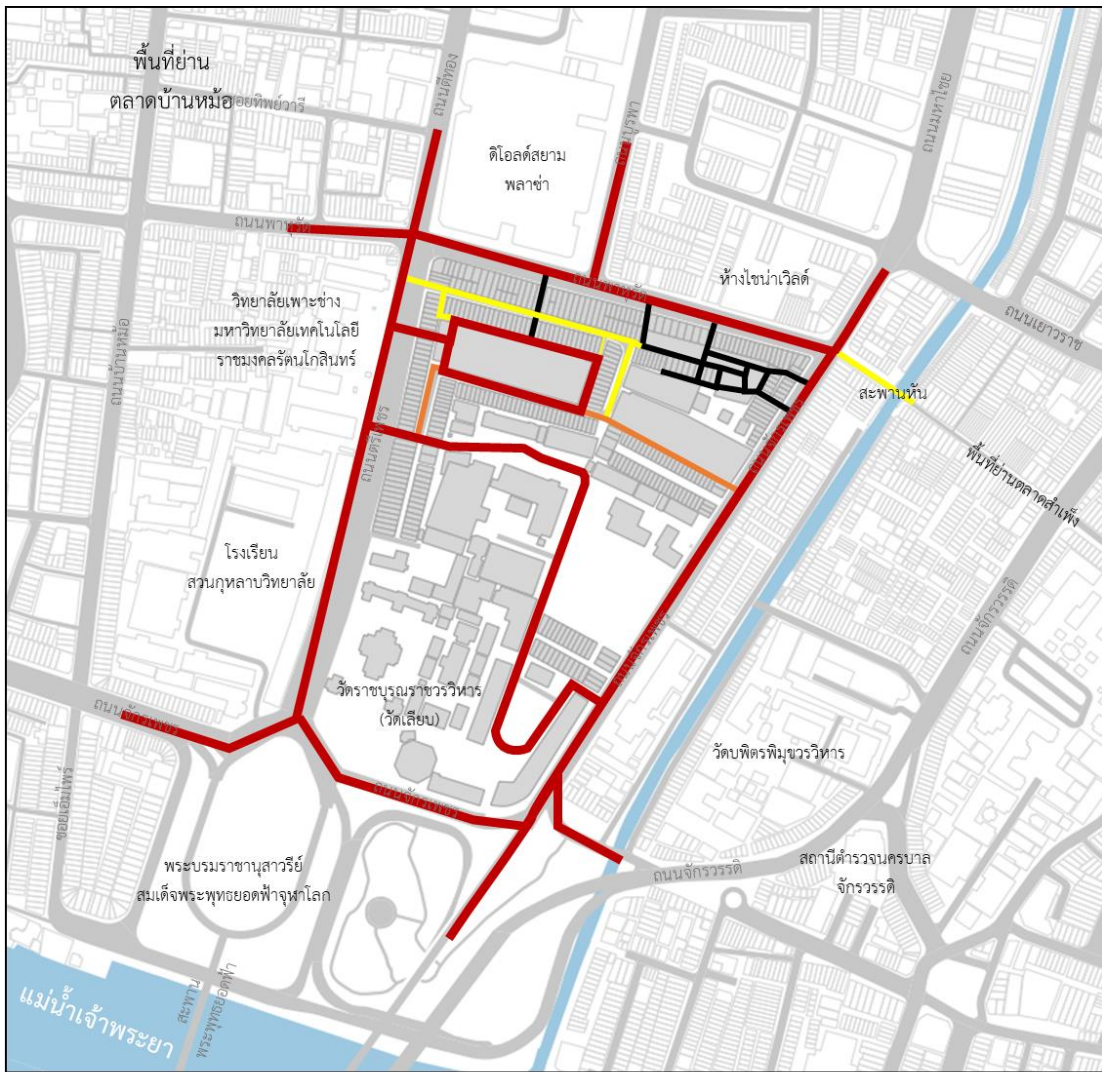
การเข้าถึงพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ย่านตลาดพารุ้ดสามารถเข้าถึงได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ การเข้าถึงโดยรถยนต์ในบริเวณถนนสายหลัก ประกอบด้วย ถนนพารุ้ด ถนนจักรเพชร และ ถนนตรีเพชร และโดยรถจักรยานยนต์และทางเท้าในบริเวณที่เป็นตรอกหรือซอยภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า (แผนที่ 4.7)




แผนที่ 4.6 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



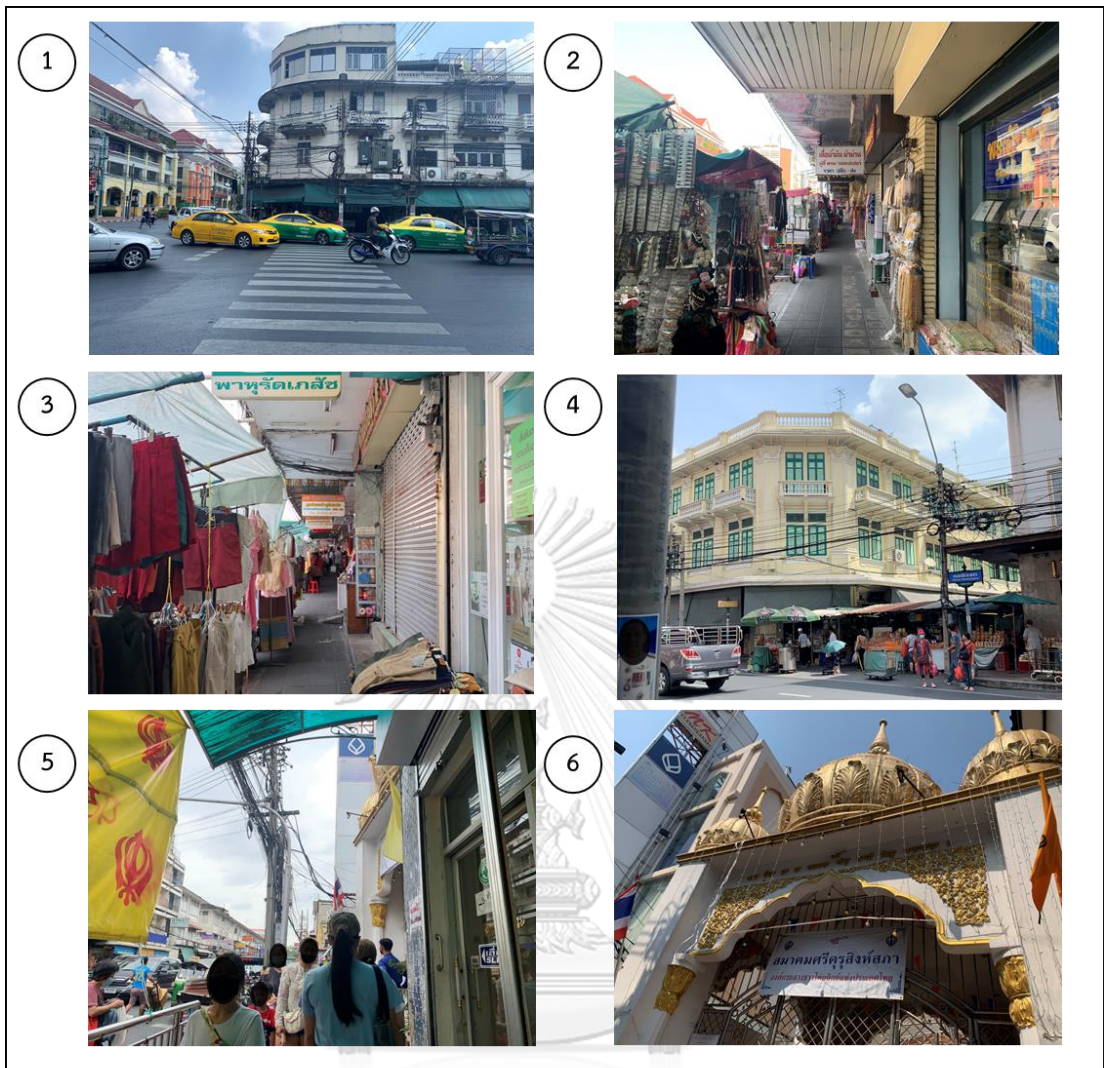
แผนที่ 4.6 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



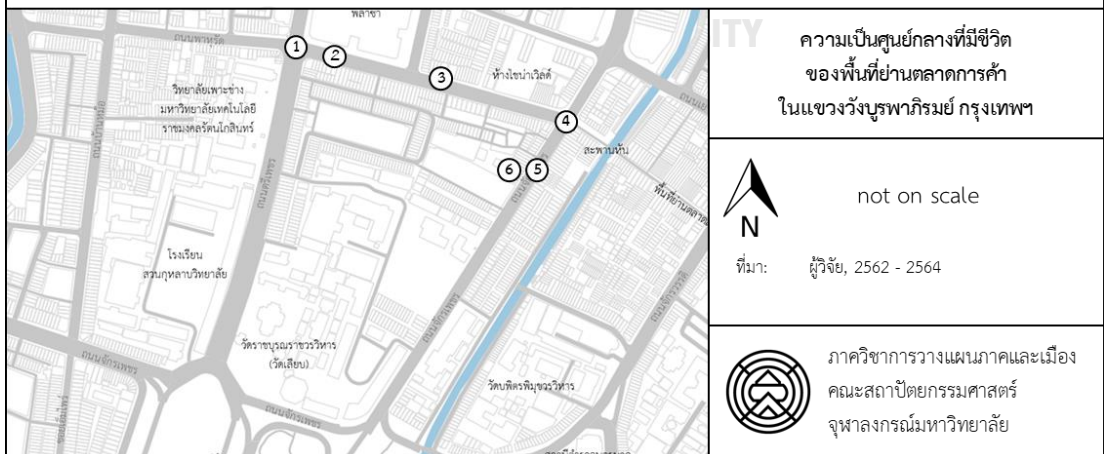
แผนที่ 4.7 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ย่าน การเข้าถึงพื้นที่โดยรถยนต์ การเข้าถึงพื้นที่โดยรถจักรยานยนต์ การเข้าถึงพื้นที่โดยการเดิน การเข้าถึงพื้นที่โดยการลอดใต้อาคาร 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>0 75 150 m</p> </div> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
--	---

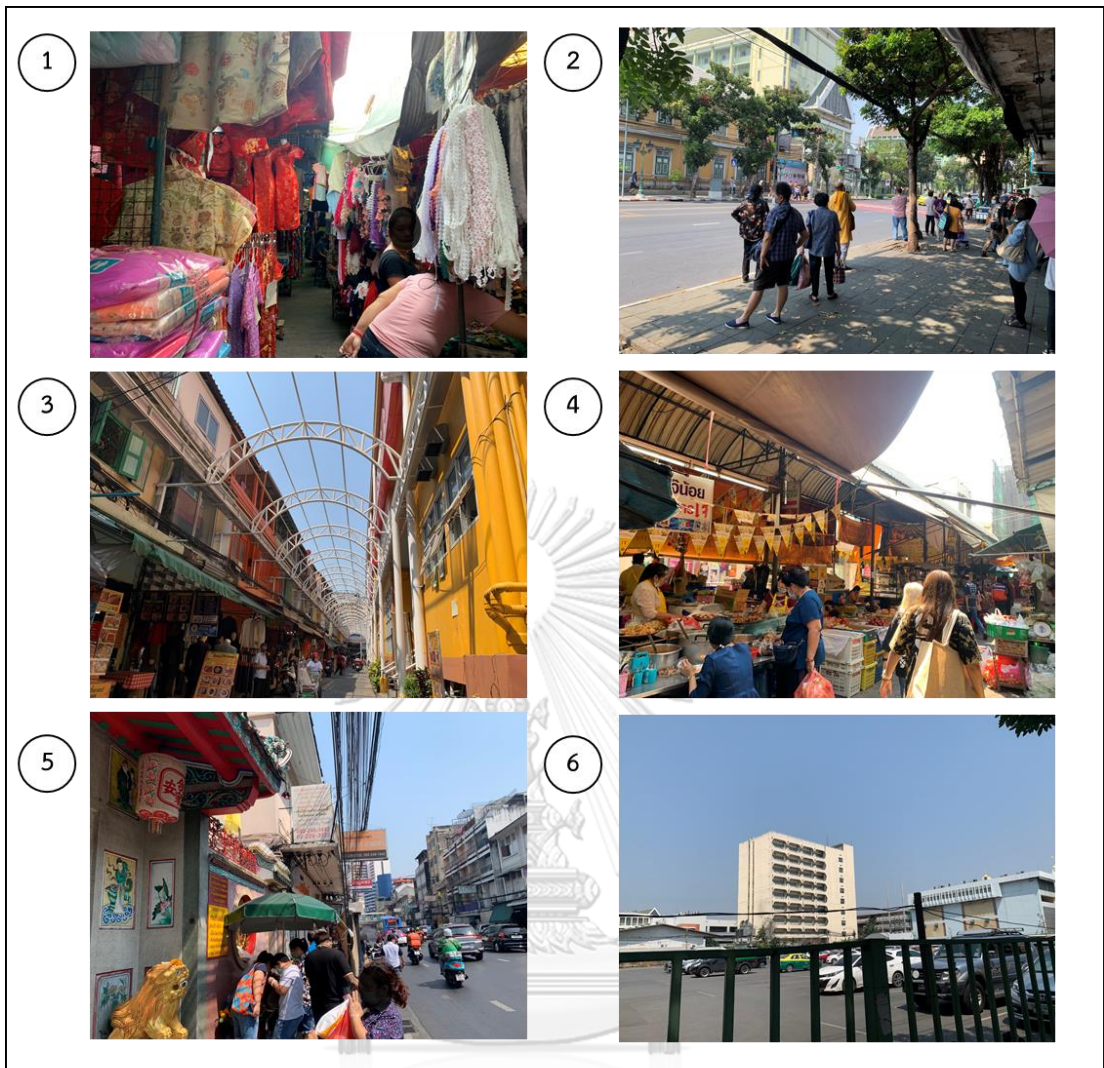
แผนที่ 4.7 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



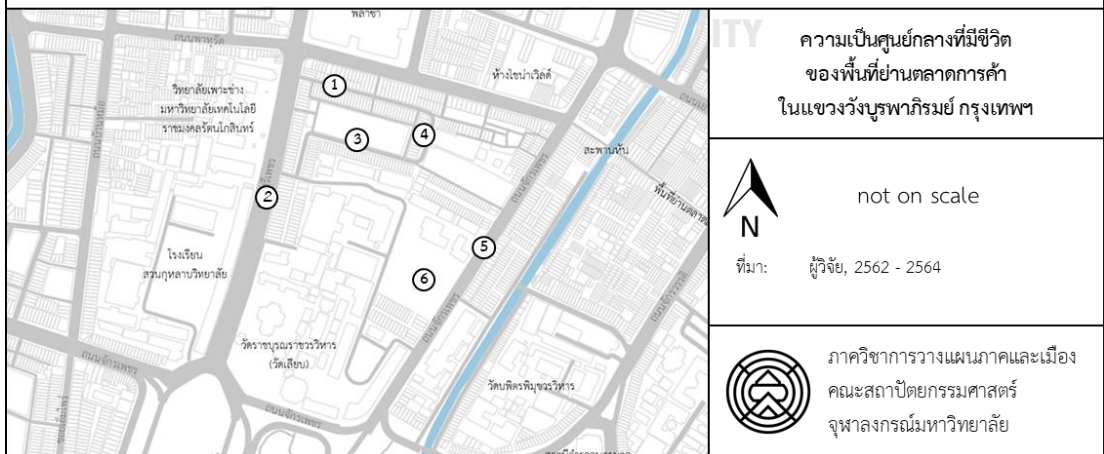
รูป 4.7 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด 1



รูป 4.7 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด 1



รูป 4.8 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด 2



รูป 4.8 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด 2

4.4 ลักษณะสังคมในการซื้อขายของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

ในสมัยอยุธยา “พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด” เป็นย่านชุมชน พบหลักฐานเป็นสิ่งปลูกสร้างทั้งวัดและป้อมปราการต่าง ๆ ที่ก่อสร้างขึ้นมาหลายแห่ง รอบ ๆ ชุมชนมีคูคลองและแม่น้ำหลายสายเข้ามาบรรจบกันจนมีลักษณะเป็นปากคลอง ต่อมาในสมัยธนบุรี เป็นจุดนัดพบของผู้คนที่สัญจรทางน้ำ มีการค้าขาย แลกเปลี่ยนสิ่งของ ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นตลาดค้าปลาขนาดใหญ่ที่ส่งตรงมาจากแม่น้ำท่าจีน (สมุทรสาคร) แล้วของที่ส่งผ่านมาทางแม่น้ำเจ้าพระยา มีบันทึกว่าในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงโปรดฯ ให้ขุดคลองหลายสายมาตั้งแต่เริ่มสถาปนากรุงเทพฯ รวมถึง “คลองตลาด” คลองเล็กข้างวัดบูรณศิริมาตยาราม อีกทั้งไม่ไกลกันนี้ มีการขุดคลองตั้งแต่ พ.ศ. 2315 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าตากสิน เรียกว่า “คลองโน” ซึ่งทั้ง 2 แห่งนี้เป็นตลาดสดเน้นการค้าปลาเป็นหลักมาจน จนในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดฯ จะเรียกตลาดนี้ว่า “ตะพานปลา” ในระยะหนึ่ง ก่อนจะเปลี่ยนจากตลาดค้าปลาไปยังตำบลวัวลำพองหัวลำโพงแทน ตลาดปลานี้จึงแปรสภาพเป็นตลาดสด ค้าขายสินค้าเกษตรอย่างผักผลไม้ และดอกไม้สดมาจนถึงทุกวันนี้ (สิริลักษณ์ จินตนะติลกุล, 2545)

ในช่วงที่ย้ายตลาดปลาออกไปส่งผลให้พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดซบเซาลง แต่แล้วปากคลองตลาดได้กลับมามีบทบาททางการค้าอีกครั้งจากการย้ายตลาดข้างวัดโพธิ์และตลาดกรมภูเรศร้างศักดิ์มารวมอยู่ด้วยกัน โดยมีการจัดตั้งองค์การตลาดขึ้น ในระยะแรกผู้ค้าส่วนใหญ่คือชาวจีนที่นำผักผลไม้มาจำหน่าย ภายหลังอีก 10 ปีต่อมาได้มีการจัดตั้งตลาดยอดพิมานเพื่อรองรับการขยายตัว และตลาดส่งเสริมเกษตรไทยที่ก่อนหน้านี้เคยเป็นตลาดที่มีไว้ประมูลลำไย ทำให้ตลาดดังกล่าวเกิดอาชีพรับจ้างเซ็นของเป็นจำนวนมากจากการขนส่งลำไยที่ลำบาก

ในอดีต โครงการสัญจรทางน้ำคือโครงการหลักของวิถีชีวิตในประเทศไทย โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมต่อการเดินทางในแกนทิศเหนือ-ใต้ ทำให้เกิดย่านพาณิชยกรรมเก่าแกริมน้ำทั้งในเมืองชั้นในและบริเวณใกล้เคียง การมีระบบคลองเป็นเส้นทางคมนาคมสายรองทำให้สามารถใช้เดินทางเข้าไปสู่ภายในพื้นที่อยู่อาศัยได้ รวมถึงลำเลียงผลิตผลทางการเกษตรต่าง ๆ ได้ผ่านการสัญจรทางแม่น้ำเจ้าพระยา

เมื่อเปลี่ยนถ่ายยุคสมัย โครงการสัญจรทางบกก็ได้มีบทบาทมากขึ้น โดยในช่วงรัชกาลที่ 1-3 พบว่าในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดมีเพียงถนนสายเดียวบนบกคือถนนตะนาวหรือถนนบ้านหม้อในปัจจุบัน และมีโครงข่ายเพิ่มขึ้นในรัชกาลที่ 4-6 ได้แก่ ถนนจักรเพชร ถนนอัษฎางค์ ถนนตรีเพชร ซอยท่ากลาง และซอยท่าโรงยา จนมาถึงรัชกาลที่ 7 ถึงปัจจุบันที่มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าเพื่อเชื่อมต่อฝั่งพระนครและธนบุรี ทำให้พื้นที่มีการสัญจรเพิ่มมากขึ้น

พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดสินค้าเกษตรกรรมที่เน้นการค้าส่งผัก ผลไม้ และดอกไม้สด โดยปากคลองตลาดติดอันดับที่ 4 (จากการจัดอันดับ 1 ใน 10 ของตลาดดอกไม้ทั่วโลก) และยังเป็น

ตลาดกล้วยไม้ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลกอีกด้วย โดยพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ประกอบด้วยตลาดหลัก 3 แห่ง ได้แก่ 1) ตลาดองค์การตลาด (หรือตลาดปากคลอง) จำหน่ายผักและผลไม้เป็นหลัก 2) ตลาดยอดพิมาน จำหน่ายดอกไม้สดเป็นหลัก 3) ตลาดส่งเสริมเกษตรไทย จำหน่ายพืชผักเป็นหลัก โดยเวลาเปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง ของทุกวัน

4.4.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ย่านที่มีบทบาททางประวัติศาสตร์และพาณิชย์กรรม ปัจจุบันเป็นย่านค้าขายผัก ผลไม้ และดอกไม้สด ประกอบด้วยตลาดหลัก 3 แห่ง โดยพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่อื่นเรียงตามเข็มนาฬิกา ดังนี้ (แผนที่ 4.8)

ทิศเหนือ	จรดซอยพระพิทักษ์
ทิศตะวันออก	จรดถนนบ้านหม้อ และซอยเอ็มไพร์
ทิศใต้	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา
ทิศตะวันตก	จรดคลองรอบกรุง

4.4.2 การเข้าถึงพื้นที่

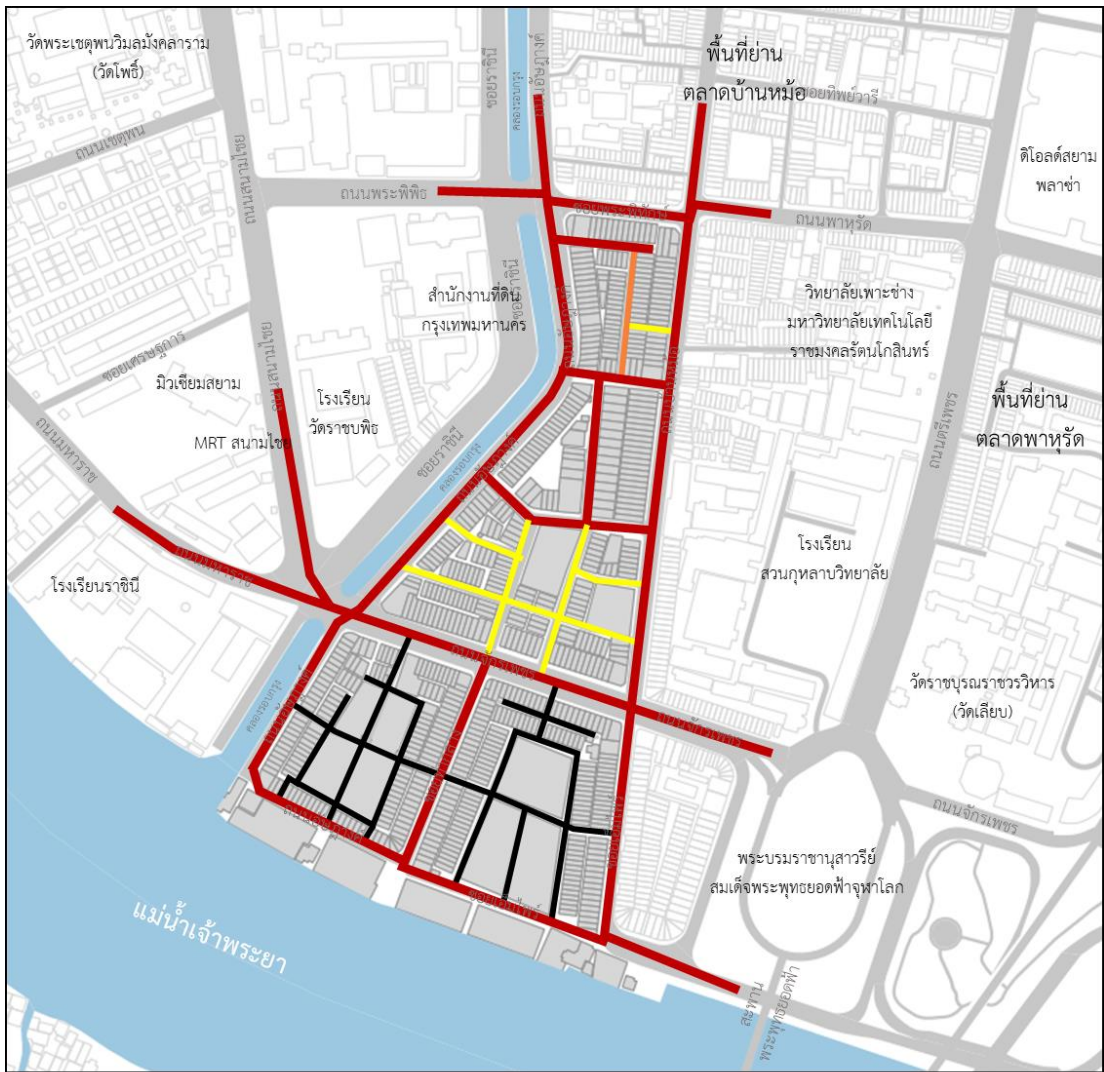
การเข้าถึงพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดสามารถเข้าถึงได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ การเข้าถึงโดยรถยนต์ในบริเวณถนนสายหลัก ประกอบด้วย ถนนบ้านหม้อ ถนนจักรเพชร และถนนอัษฎางค์ และโดยรถจักรยานยนต์และทางเท้าในบริเวณที่เป็นตรอกหรือซอยภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า (แผนที่ 4.9)



แผนที่ 4.8 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

<p>สัญลักษณ์</p> <p>พื้นที่ย่าน</p> <p>พื้นที่ตลาด</p> <p>① ตลาดส่งเสริมเกษตรไทย</p> <p>② ตลาดองค์การตลาด</p> <p>③ ตลาดยอดพิมาน</p>	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p>0 75 150 m</p> <p>ทิศ: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>
	<p>ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

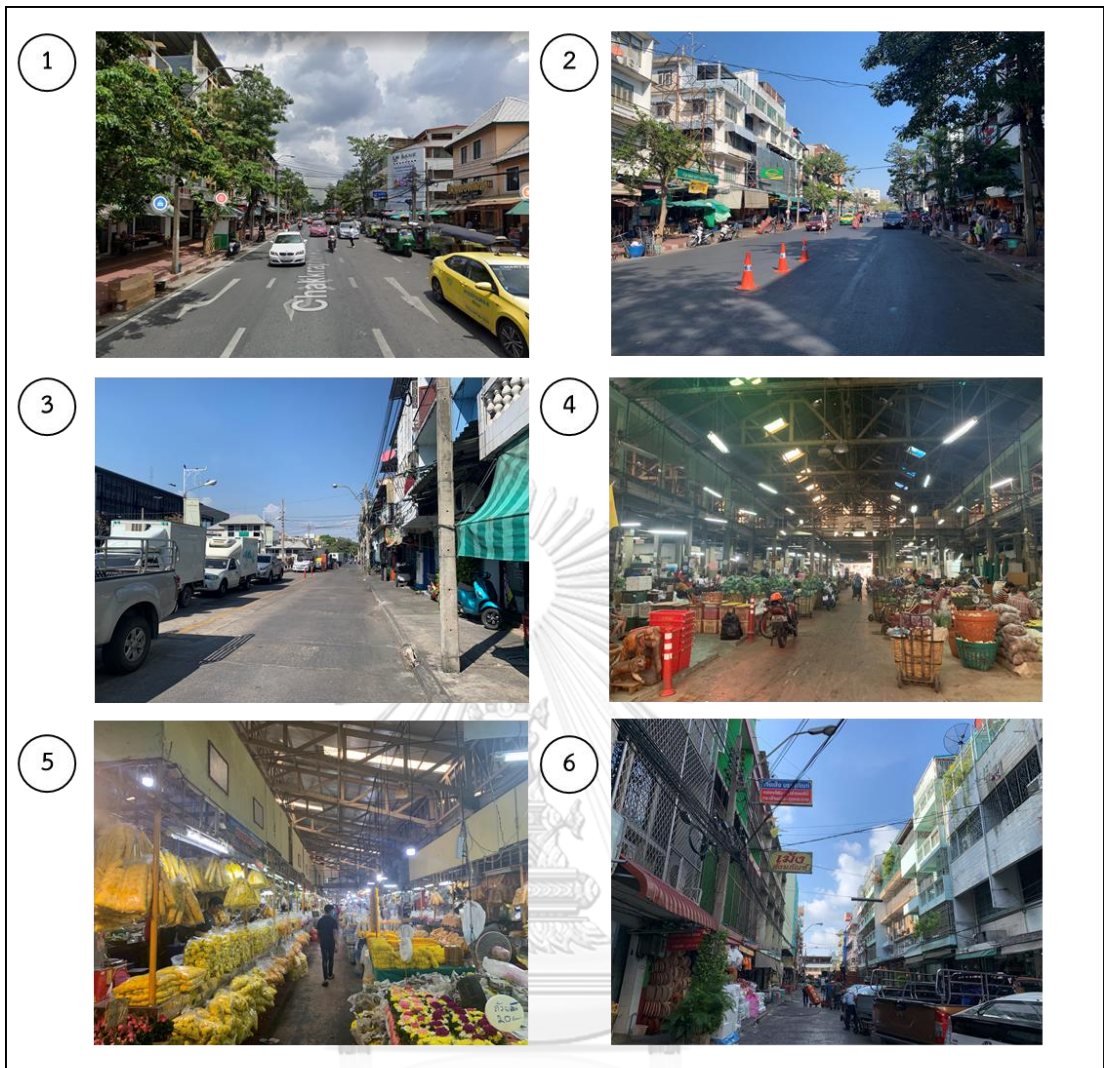
แผนที่ 4.8 ที่ตั้งและอาณาเขตของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



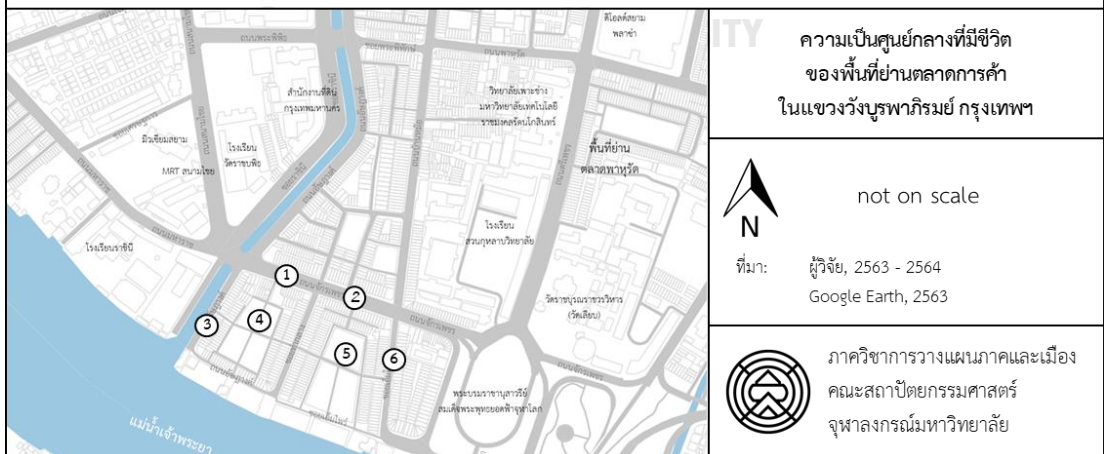
แผนที่ 4.9 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ย่าน การเข้าถึงพื้นที่โดยรถยนต์ การเข้าถึงพื้นที่โดยรถจักรยานยนต์ การเข้าถึงพื้นที่โดยการเดิน การเข้าถึงพื้นที่โดยการล่อใต้อาคาร 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>0 75 150 m</p> </div> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>
 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

แผนที่ 4.9 การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



รูป 4.10 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด 2



รูป 4.10 สภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด 2

4.5 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่วังบูรพาภิรมย์

การวิเคราะห์รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์สามารถวิเคราะห์ผ่านการวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) ด้วย 5 เครื่องมือ ดังนี้

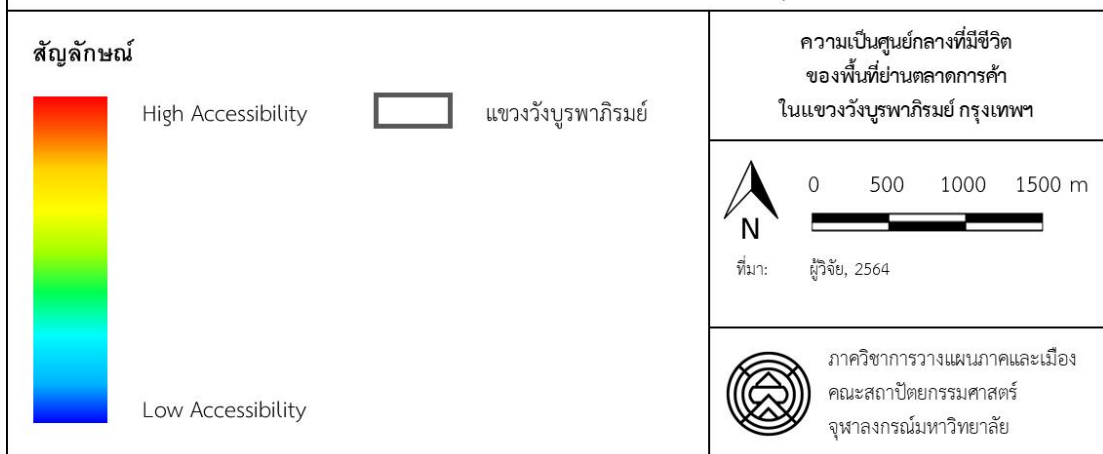
1) การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis)

จากการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ผลการวิเคราะห์พบว่าเส้นสีแดงที่แสดงถึงการเข้าถึงที่ดี หรือเป็นเส้นที่มีค่าการเข้าถึงที่สูงนั้นเป็นเส้นที่มีแนวโน้มที่พื้นที่จะมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลาง โดยแผนที่ 4.10 แสดงให้เห็นถึงการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ในระยะต่าง ๆ ทั้งในระดับพื้นที่เมือง (global integration) และระดับพื้นที่ย่าน (local integration) เริ่มจากระยะ 400 เมตร ซึ่งเป็นระยะเดิน 5 นาทีของคนทั่วไป จะเห็นได้ว่าบริเวณแขวงวังบูรพาภิรมย์บนพื้นที่รวมในระบบมีโครงข่ายการเข้าถึง (integration) ค่อนข้างต่ำกว่าระยะอื่น ๆ ในการวิเคราะห์ ในขณะที่ระยะ 800 เมตรที่เป็นระยะเดินสำหรับคนไทย โดยภาพรวมของแขวงวังบูรพาภิรมย์ในระยะ 800 เมตรนั้นมีการเข้าถึงที่สูงขึ้นกว่าระยะ 400 เมตรโดยแสดงผลออกมาด้วยสีส้มในเส้นถนนหลัก แต่ก็ยังเป็นการเข้าถึงที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับบริเวณพื้นที่ลานคนเมืองในระยะเดียวกัน ในระยะ 2,000 เมตรที่เป็นระยะระดับย่าน (neighborhood scale) บริเวณแขวงบูรพาภิรมย์มีค่าการเข้าถึงที่สูงขึ้นโดยโครงข่ายในพื้นที่แสดงผลออกมาเป็นสีแดง โดยเมื่อเทียบกับพื้นที่รวมในระยะเดียวกันจะพบว่าบริเวณพื้นที่ศึกษามีการเข้าถึงสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ และการเข้าถึงในระยะ n (global integration) พบว่ามีการเข้าถึงบนเส้นถนนหลักที่สูงขึ้นทั้งพื้นที่ศึกษาและพื้นที่รวม

ภาพรวมการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ในระยะต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าบริเวณแขวงวังบูรพาภิรมย์มีศักยภาพในการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางตั้งแต่ระยะ 800 เมตรขึ้นไป และเมื่อพิจารณาร่วมกับแผนที่ 4.11 ที่แสดงถึงการเข้าถึงภายในพื้นที่ศึกษาในระยะต่าง ๆ โดยเส้นถนนที่แสดงผลด้วยเส้นสีแดงและมีค่าการเข้าถึงสูงสุดที่สุดในระยะ 400 เมตร ได้แก่ ถนนจักรเพชร ในระยะ 800 เมตร ได้แก่ ถนนเฟื่องนคร และบริเวณถนนเจริญกรุงที่ตัดกับถนนบูรพา ในระยะ 2,000 เมตร ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนพารุชิต และถนนเฟื่องนครลงมาถนนบ้านหม้อถึงซอยเอ็มไพร์ และในระยะ n ระดับเมืองมีถนนมหาไชยเพิ่มขึ้นมาตามลำดับ



แผนที่ 4.10 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์บนพื้นที่รวม



แผนที่ 4.10 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์บนพื้นที่รวม



แผนที่ 4.11 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์

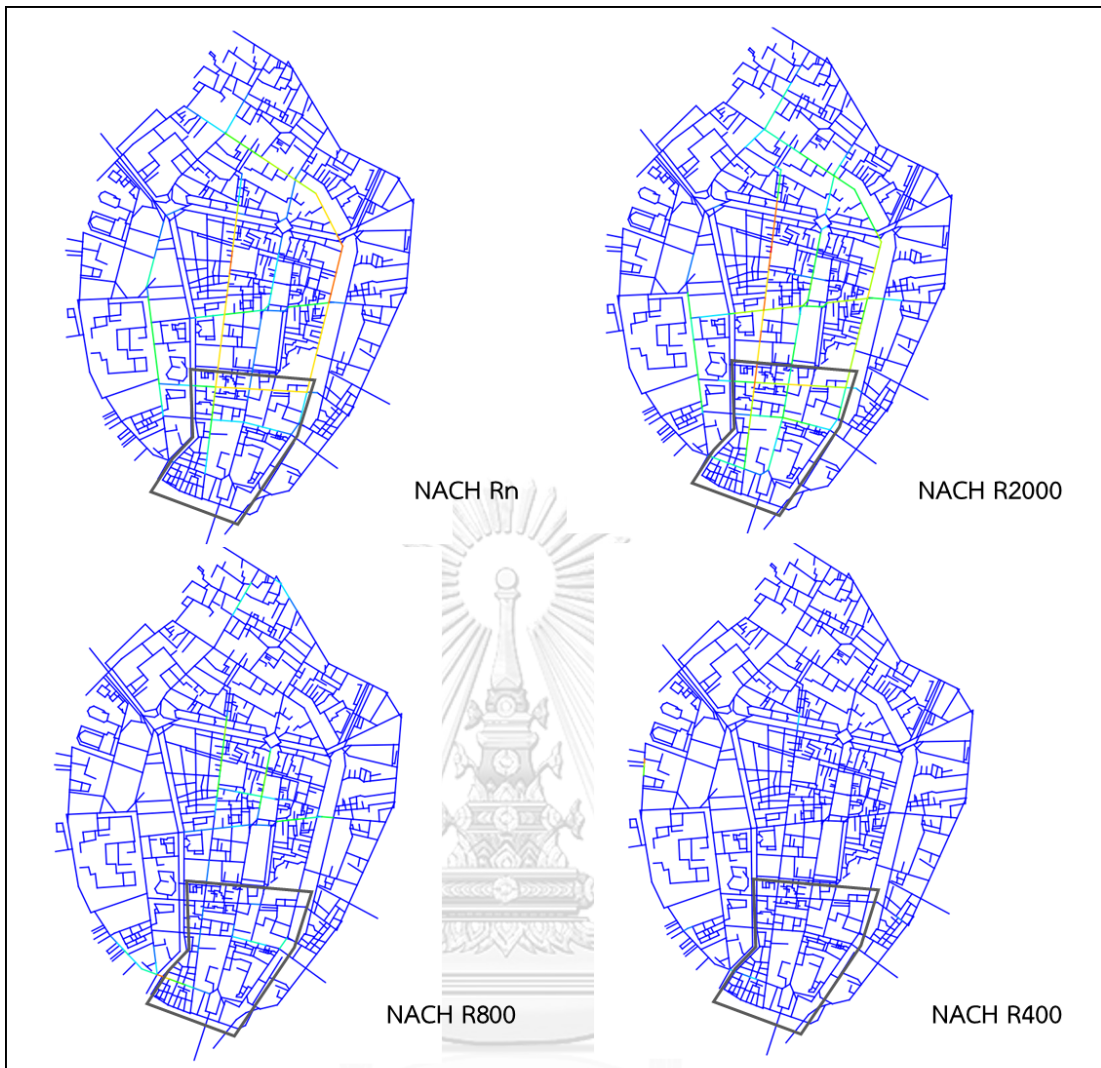
<p>สัญลักษณ์</p> <p>High Accessibility</p> <p>Low Accessibility</p>	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p>0 150 300 450 m</p> <p>ที่มา: ผู้วิจัย, 2564</p>
	<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 4.11 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์

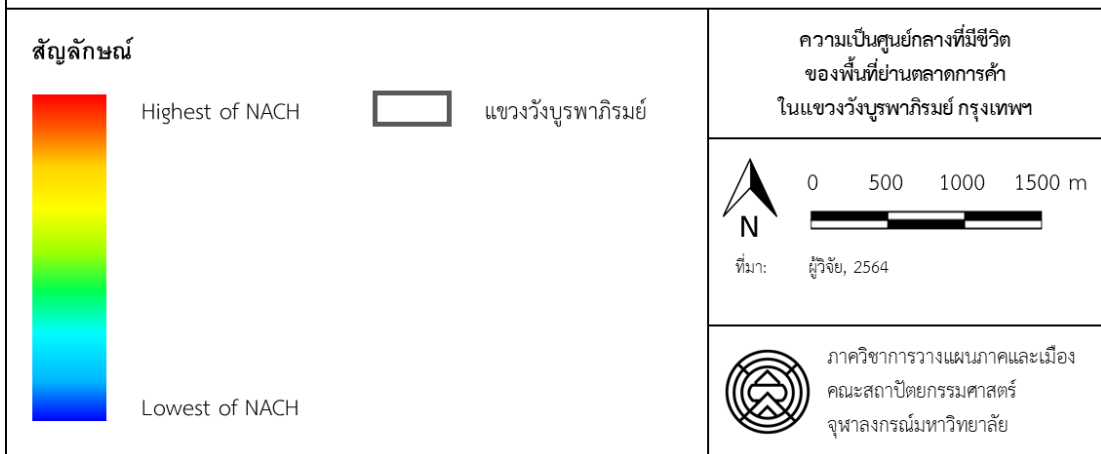
2) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis)

จากการวิเคราะห์ในภาพรวม (แผนที่ 4.12) แสดงให้เห็นถึงศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ในพื้นที่รวมในระยะต่าง ๆ ทำให้เห็นโครงข่ายด้านหน้า (foreground network) อย่างชัดเจนได้ตั้งแต่ระยะ 2,000 เมตรขึ้นไป ซึ่งเป็นเส้นทางที่มักถูกใช้เป็นทางผ่านและส่วนใหญ่ประกอบด้วยโครงข่ายของถนนสายหลักของพื้นที่ เมื่อพิจารณาร่วมกับพื้นที่ศึกษาในแผนที่ 4.13 แสดงเส้นที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านในระยะต่าง ๆ โดยในระดับพื้นที่ย่าน ในระยะ 400 เมตร ภาพรวมนั้นแสดงถึงโครงข่ายด้านหลัง (background network) เป็นส่วนใหญ่ ในระยะ 800 เมตร ได้แก่ ช่วงสั้น ๆ ของถนนจักรเพชร และถนนพารุทธ์ ในระยะ 2,000 เมตร ได้แก่ ถนนเฟื่องนคร ถนนเจริญกรุง ถนนมหาไชย ถนนบ้านหม้อ และถนนพารุทธ์ ตามลำดับ และสุดท้ายในระดับพื้นที่เมือง เส้นถนนที่เพิ่มขึ้นมา ได้แก่ ถนนตรีเพชร และถนนตีทอง โดยเส้นที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านมากที่สุด ในระดับพื้นที่เมือง คือ ถนนเฟื่องนคร





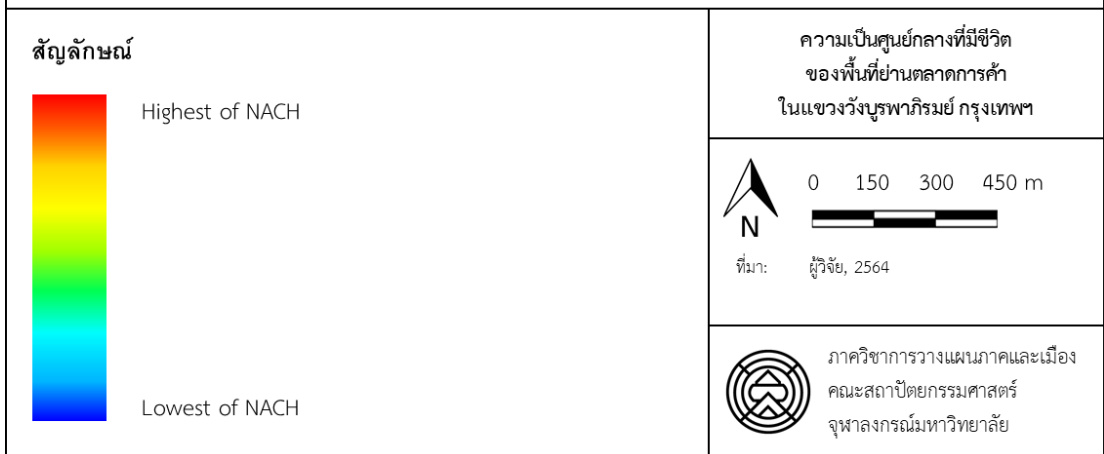
แผนที่ 4.12 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์บนพื้นที่รวม



แผนที่ 4.12 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis)
ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์บนพื้นที่รวม



แผนที่ 4.13 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์

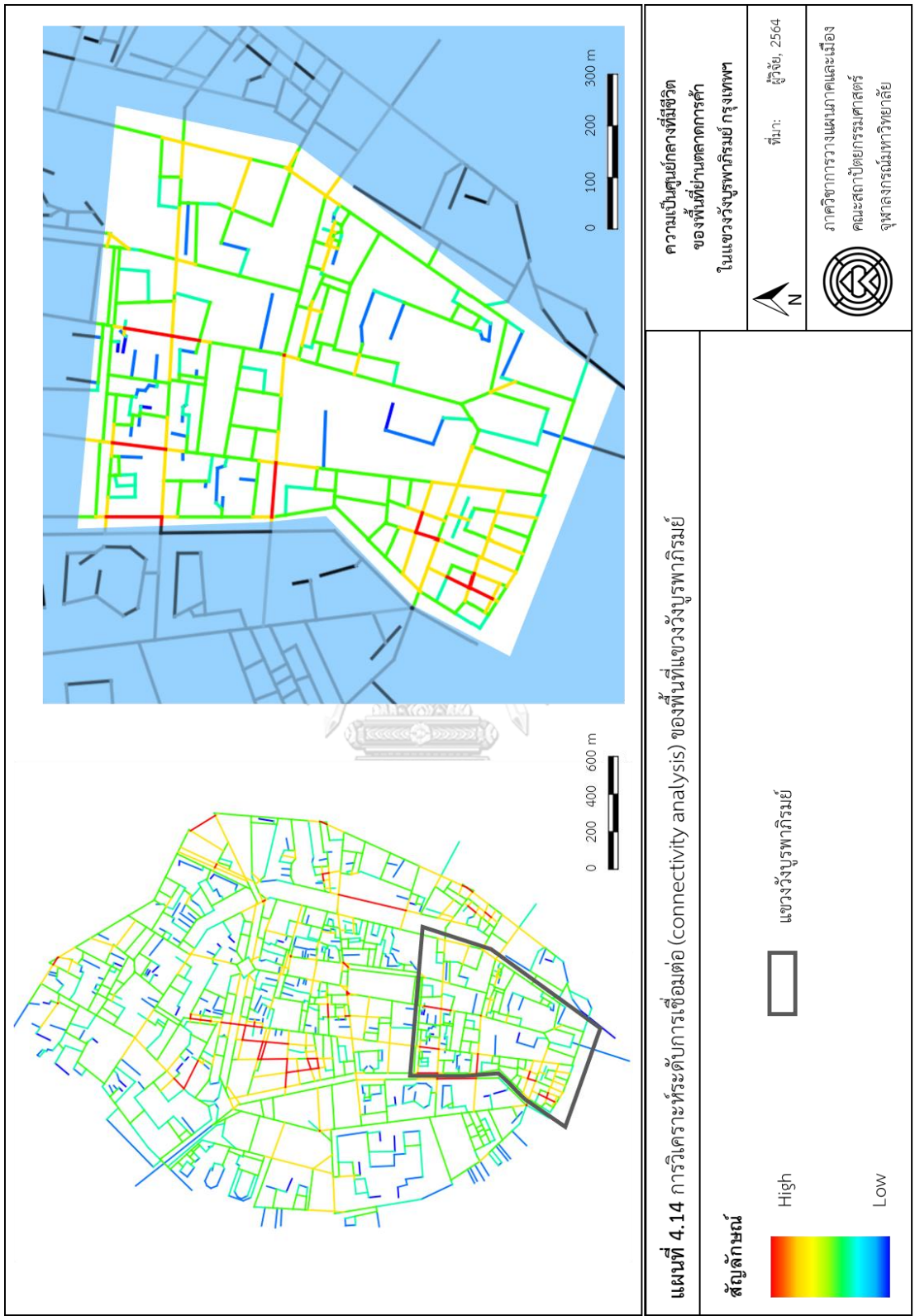


แผนที่ 4.13 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์

3) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis)

จากการวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ในพื้นที่รวม (แผนที่ 4.13) พบว่าพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อได้ดีที่สุด คือ บริเวณแขวงศาลเจ้าพ่อเสือในเขตพระนคร ในขณะที่เส้นที่มีการเชื่อมต่อได้ดีในพื้นที่ศึกษานั้นเป็นช่วงสั้น ๆ ของถนนสายหลักสายสำคัญในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ได้แก่ ถนนอัษฎางค์ ถนนเฟื่องนคร ถนนตีทอง ซอยพระพิทักษ์ และเส้นทางภายในตลาดส่งเสริมเกษตรไทยและภายในตลาดองค์การตลาด

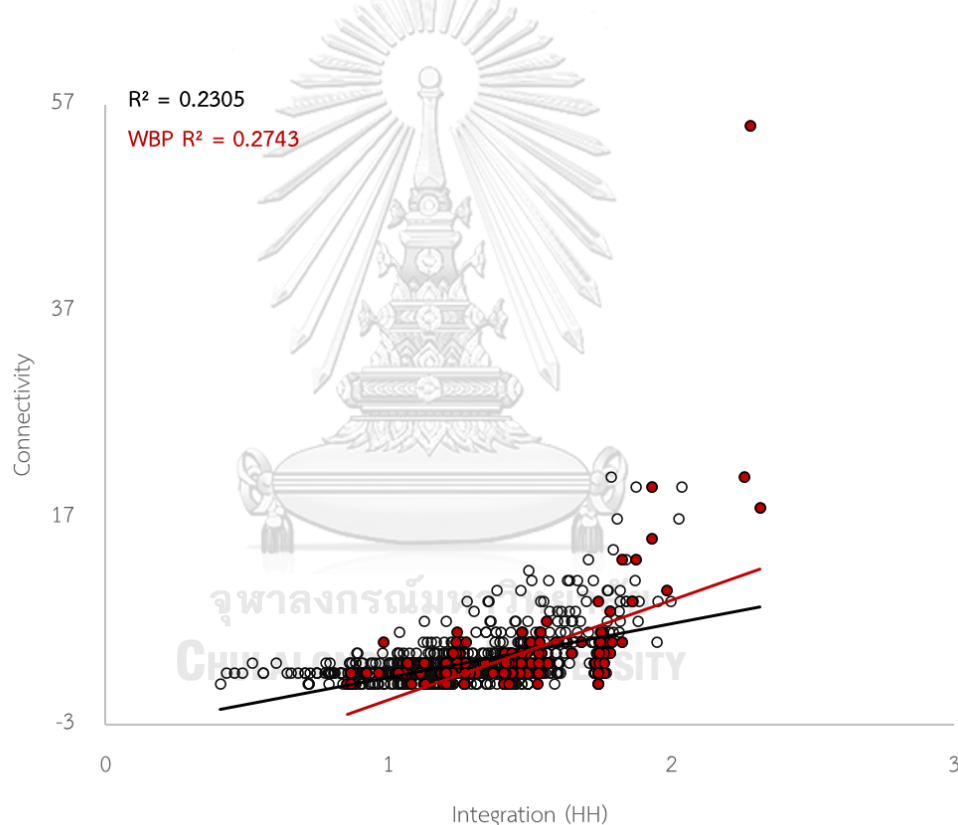




แผนที่ 4.14 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์

4) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)

จากแผนภูมิ 4.2 พบว่าพื้นที่รวม (ค่า R^2 ของทุกเส้นในระบบ) มีค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ที่ต่ำ โดยมีค่า $R^2 = 0.2305$ หรือหมายความว่า มีแนวโน้มที่ผู้ที่เข้ามาในพื้นที่รวม จะไม่สามารถเข้าใจระบบการสัญจรในพื้นที่ได้ดีนัก จากการที่โครงข่ายภายในพื้นที่รวมมีซอยย่อยจำนวนมากแต่ไม่ค่อยเชื่อมกับโครงข่ายหลักของระบบมากนัก และเมื่อเทียบกับค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองของพื้นที่ศึกษาแล้ว แขวงวังบูรพาภิรมย์ (WBP R^2) นั้นมีแนวโน้มที่คนสามารถเข้าใจพื้นที่ได้ต่ำเช่นเดียวกับพื้นที่รวม โดยค่า R^2 ของพื้นที่ศึกษาอยู่ที่ 0.2743 ซึ่งมากกว่าพื้นที่รวมอยู่เล็กน้อยเท่านั้น ทำให้คนที่เข้ามาในพื้นที่รวม และพื้นที่ศึกษานั้น มีสิทธิ์ที่จะหลงทิศทาง และไม่สามารถมองภาพรวมของโครงข่ายสาธารณะได้ดีนัก

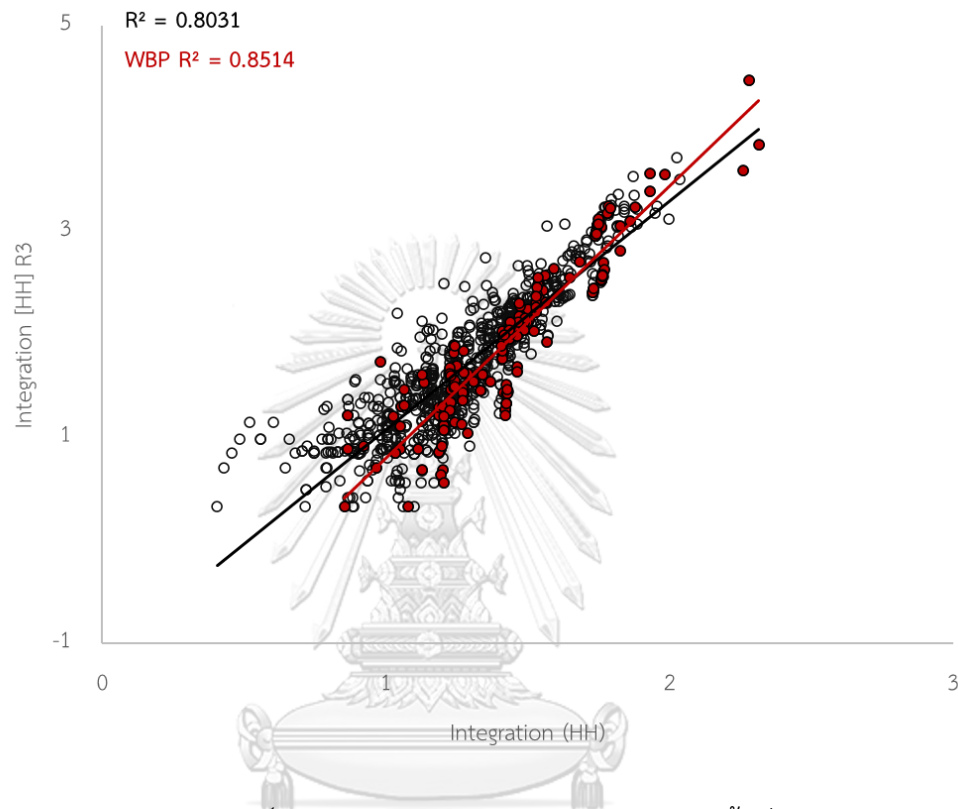


แผนภูมิ 4.2 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)

5) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient)

จากแผนภูมิ 4.3 พบว่าพื้นที่รวม (R^2) มีค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ที่สูง โดยมีค่า $R^2 = 0.8031$ แสดงถึงการเข้าถึงได้ดีทั้งในระดับพื้นที่เมือง (global integration) และระดับพื้นที่ย่าน (local integration) ในขณะที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ (WBP R^2) มีค่า $R^2 = 0.8514$ ซึ่ง

เป็นค่าสูงเช่นกัน จึงสามารถวิเคราะห์ได้ว่าทั้งพื้นที่รวมและพื้นที่ศึกษานั้นมีโครงข่ายสาธารณะที่ผู้คนนิยมใช้ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีโอกาสที่จะถูกใช้สัญจรผ่านมากกว่าทั้งในระดับพื้นที่เมืองและในระดับพื้นที่ย่าน



แผนภูมิ 4.3 ค่าสัมประสิทธิ์ความผลาน (synergy coefficient) ของพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์

บทที่ 5

รูปแบบพื้นที่และรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

การวิเคราะห์รูปแบบการใช้พื้นที่และรูปแบบพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่งในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด โดยในบทนี้ประกอบด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา 2 ส่วน ได้แก่ รูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ดังนี้

5.1 รูปแบบพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

5.1.1 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

5.1.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

5.1.3 รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

5.2 รูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

5.2.1 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

5.2.2 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

5.2.3 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

5.1 รูปแบบพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

5.1.1 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

การวิเคราะห์รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้าสามารถวิเคราะห์ผ่านโปรแกรมสเปซซินแทกซ์ (space syntax) ด้วย 5 เครื่องมือ ดังนี้

5.1.1.1 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis)

1) การวิเคราะห์การเข้าถึงของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

จากการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (แผนที่ 5.1) ผลการวิเคราะห์พบว่าเส้นถนนที่มีการเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration) ในระยะ 400 เมตร ได้แก่ ถนนบ้านหม้อ ถนนเฟื่องนคร ถนนเจริญกรุง และซอยพระพิทักษ์ ซึ่งบริเวณถนนบ้านหม้อที่มีการเข้าถึงสูงที่สุดโดยแสดงผลด้วยเส้นสีแดงนั้นอยู่ในขอบเขตพื้นที่ตลาดด้วย และในระยะ 800 เมตร มีเส้นถนนที่มีการเข้าถึงเพิ่มขึ้น ได้แก่ ถนนตรีเพชร ถนนตีทอง ถนนพาหุรัด และถนนอัษฎางค์โดยไล่ตามโทนสีตามลำดับ ในขณะที่การเข้าถึงในระยะ 2,000 เมตร และในระดับพื้นที่เมือง (NAIN Rn) มีการแสดงผลด้วยโทนสีที่เหมือนกัน โดยเส้นถนนที่มีการเข้าถึงสูง

และแสดงผลด้วยเส้นสีแดง ได้แก่ ถนนบ้านหม้อ ถนนเฟื่องนคร ถนนเจริญกรุง ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร ถนนตีทอง และซอยพระพิทักษ์ และเส้นถนนที่แสดงผลด้วยเส้นสีส้ม ได้แก่ ถนนอัษฎางค์

ภาพรวมการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ในระยะต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อนั้นเริ่มมีการเข้าถึงได้ดีตั้งแต่ระยะ 400 เมตรขึ้นไป โดยโครงข่ายที่มีการเข้าถึงสูงนั้นมีการตัดกันเป็นตาราง (grid) บนพื้นที่ทำให้พื้นที่ย่านมีการเข้าถึงสูงจากทุกทิศทาง ซึ่งบริเวณพื้นที่ตลาดมีเส้นถนนที่มีการเข้าถึงสูงผ่ากลางพื้นที่ตั้งแต่ระยะ 400 เมตร ซึ่งแสดงถึงว่าพื้นที่ตลาดบ้านหม้อนั้นอยู่ในทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพในการเข้าถึงได้ดีตั้งแต่ระดับพื้นที่ย่าน (local integration)

2) การวิเคราะห์การเข้าถึงของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

จากการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด (แผนที่ 5.2) ผลการวิเคราะห์พบว่าเส้นถนนที่มีการเข้าถึงสูงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration) ในระยะ 400 เมตร ได้แก่ ถนนตรีเพชร ซึ่งแสดงผลด้วยเส้นสีส้ม และในระยะ 800 เมตร เส้นถนนที่มีการเข้าถึงสูงที่สุดในระยะนี้ ได้แก่ ถนนพาหุรัด โดยแสดงผลด้วยเส้นสีส้ม ในขณะที่การเข้าถึงในระยะ 2,000 เมตรและในระดับพื้นที่เมือง (NAIN Rn) มีการแสดงผลด้วยโทนสีที่เหมือนกัน โดยเส้นถนนที่มีการเข้าถึงสูงและแสดงผลด้วยเส้นสีแดง ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร

ภาพรวมการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ในระยะต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ย่านพาหุรัดนั้นเริ่มมีการเข้าถึงได้ดีตั้งแต่ระยะ 800 เมตร แต่เกิดขึ้นที่ถนนพาหุรัดที่เป็นถนนสายหลักของกรอบพื้นที่ตลาดเพียงด้านเดียวเท่านั้น และในระยะ 2,000 เมตรขึ้นไป โดยโครงข่ายที่มีการเข้าถึงสูงนั้นล้วนอยู่บนเส้นถนนสายหลักที่ล้อมรอบพื้นที่ย่านตลาดทั้ง 3 ด้าน หมายความว่าบริเวณรอบพื้นที่ตลาดนั้นมีการเข้าถึงได้ดีในระดับพื้นที่เมือง (global integration) ทำให้ผู้คนสามารถเข้าถึงรอบพื้นที่ตลาดได้มากมาย แต่ในขณะเดียวกัน ภายในพื้นที่ตลาดกลับมีการแสดงผลด้วยสีโทนเย็นซึ่งโอกาสที่คนจะเข้าถึงพื้นที่นั้นน้อยกว่าพื้นที่รอบนอกตลาดที่เป็นถนนสายหลัก

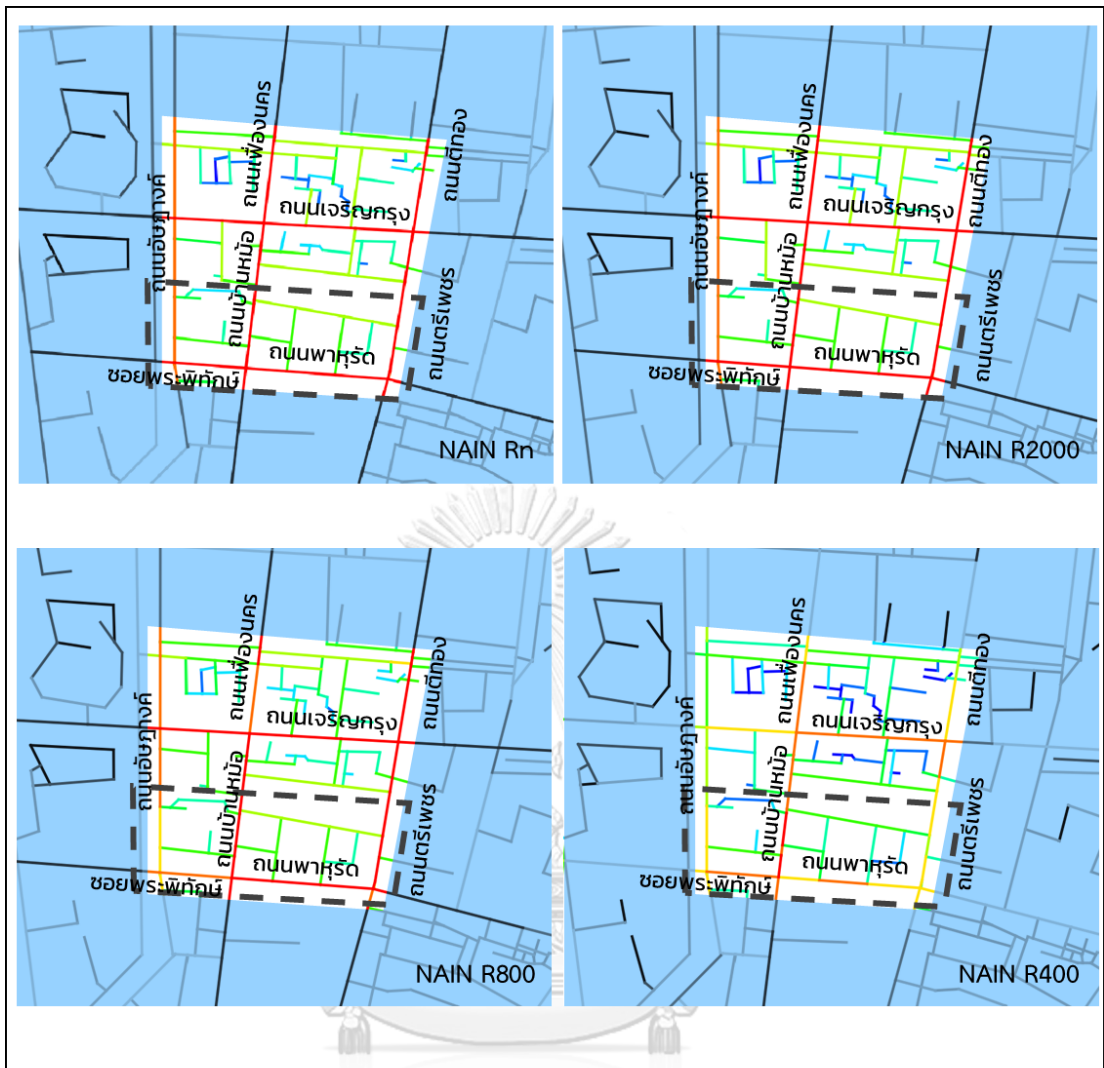
3) การวิเคราะห์การเข้าถึงของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

จากการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด (แผนที่ 5.3) ผลการวิเคราะห์พบว่าเส้นถนนที่มีการเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration) ในระยะ 400 เมตร ได้แก่ ถนนจักรเพชร และช่วงถนนบ้านหม้อหน้าวิทยาลัยอาชีวศึกษาเสาวภาที่แสดงผลด้วยเส้นสีแดง และซอยเอ็มไพร์ ถนนบ้านหม้อ ถนนอัษฎางค์ และซอยท่ากลางที่แสดงผลด้วยเส้นสีส้ม แต่ในระยะ 800 เมตร มีเส้นถนนที่มีการเข้าถึงลดลง โดยถนนจักรเพชรที่เคยมีการเข้าถึงสูง ในระยะนี้กลับแสดงผลด้วยสีส้มเช่นเดียวกับซอยพระพิทักษ์ที่ติดกับ

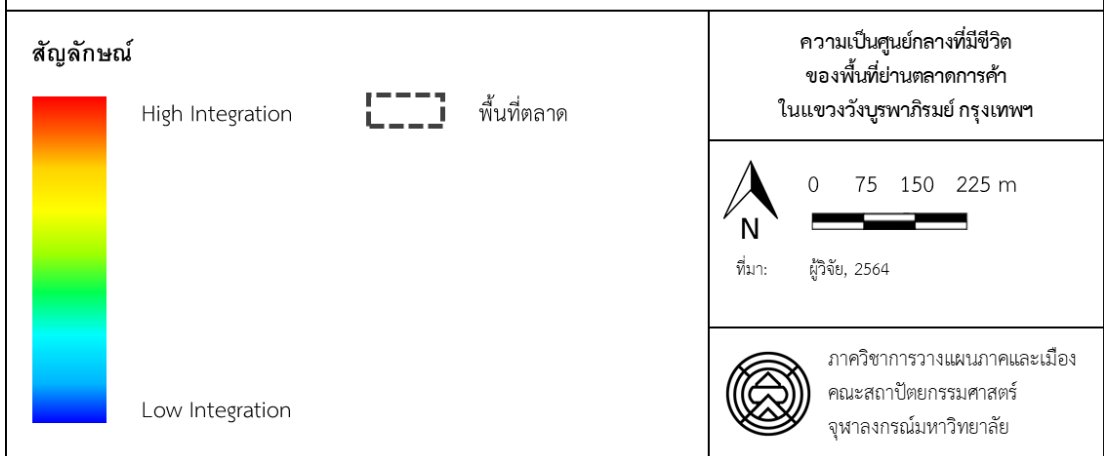
พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ช่วงซอยเอ็มไพร์และช่วงถนนบ้านหม้อที่ติดกับถนนจักร ในขณะที่ยานเข้าถึง ในระยะ 2,000 เมตรและในระดับเมือง (NAIN Rn) มีการแสดงผลด้วยโทนสีที่เหมือนกัน โดยเส้นถนนที่มีการเข้าถึงสูงและแสดงผลด้วยเส้นสีแดง ได้แก่ ถนนจักรเพชร และซอยเอ็มไพร์ และเส้นถนนที่แสดงผลด้วยเส้นสีส้ม ได้แก่ ถนนบ้านหม้อ และซอยพระพิทักษ์

ภาพรวมการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ในระยะต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดนั้นมีการเข้าถึงได้ดีที่ระยะ 400 เมตร แต่เมื่อมีระยะมากขึ้นการเข้าถึงพื้นที่กลับลดลงจากการที่โครงข่ายมีลักษณะเหมือนกันกึ่งและอยู่ติดกับแม่น้ำ ก่อนที่ระยะ 2,000 เมตรขึ้นไปค่าการเข้าถึงจึงปรากฏด้วยสีโทนร้อนอีกครั้งในเส้นที่เป็นถนนสายหลัก ซึ่งโดยภาพรวมแล้ว ค่าการเข้าถึงของเส้นถนนหลักพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดสูงในทุกระยะ จากการที่พื้นที่ตลาดมีเส้นถนนจักรเพชรผ่ากลางพื้นที่ จึงถือว่าโครงข่ายภายในพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดนั้น อยู่ในทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพในการเข้าถึงได้ดีตั้งแต่ระดับพื้นที่ย่าน (local integration)

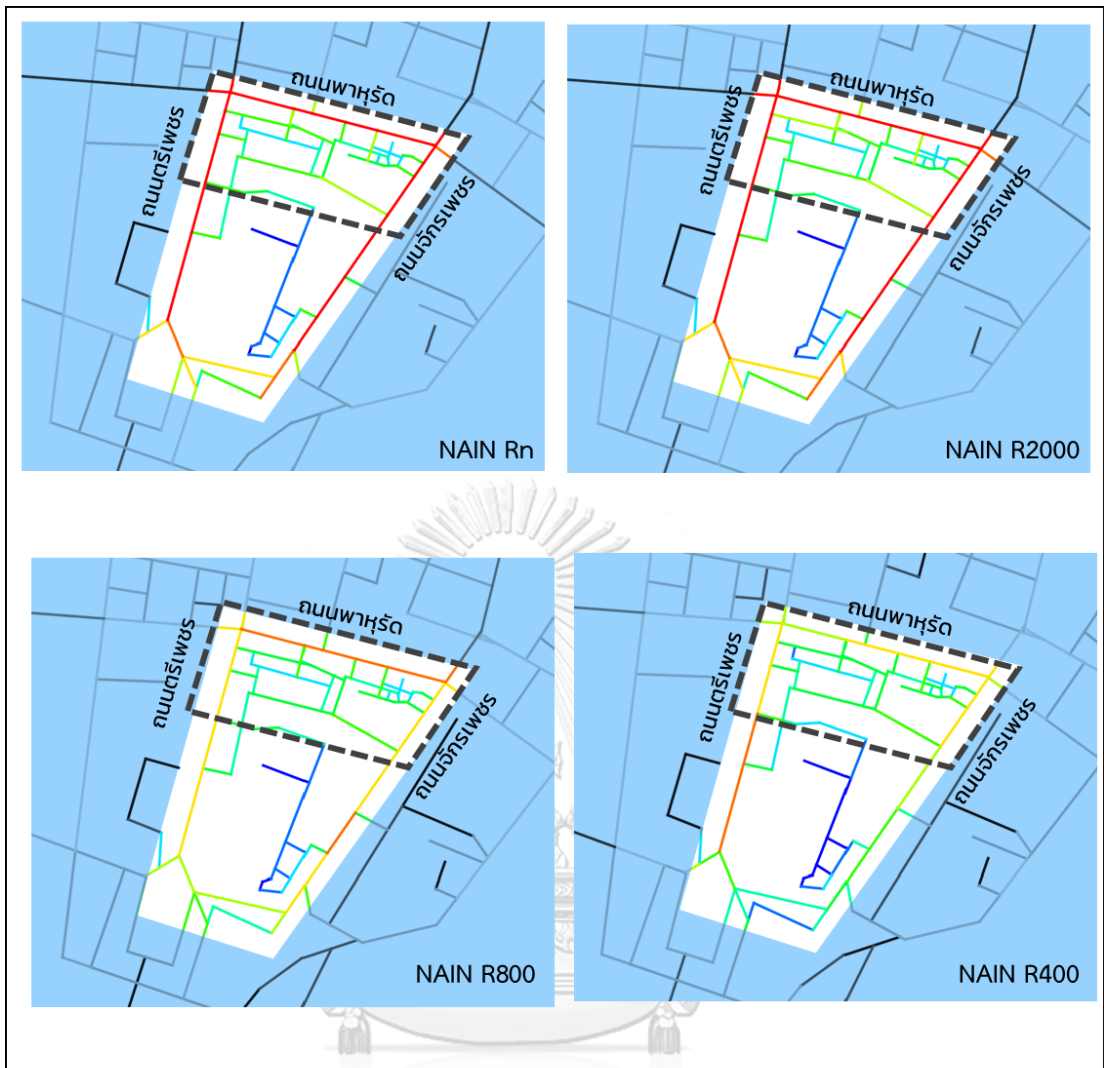




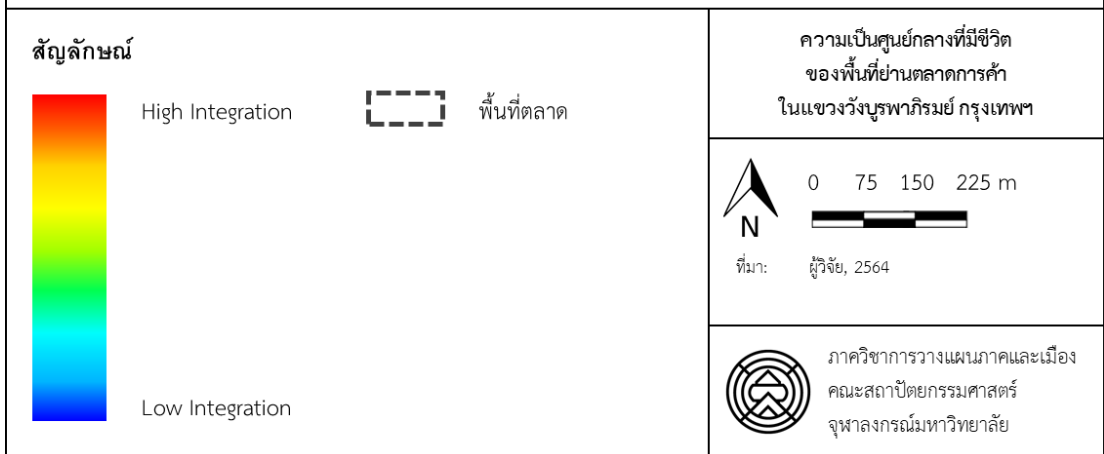
แผนที่ 5.1 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



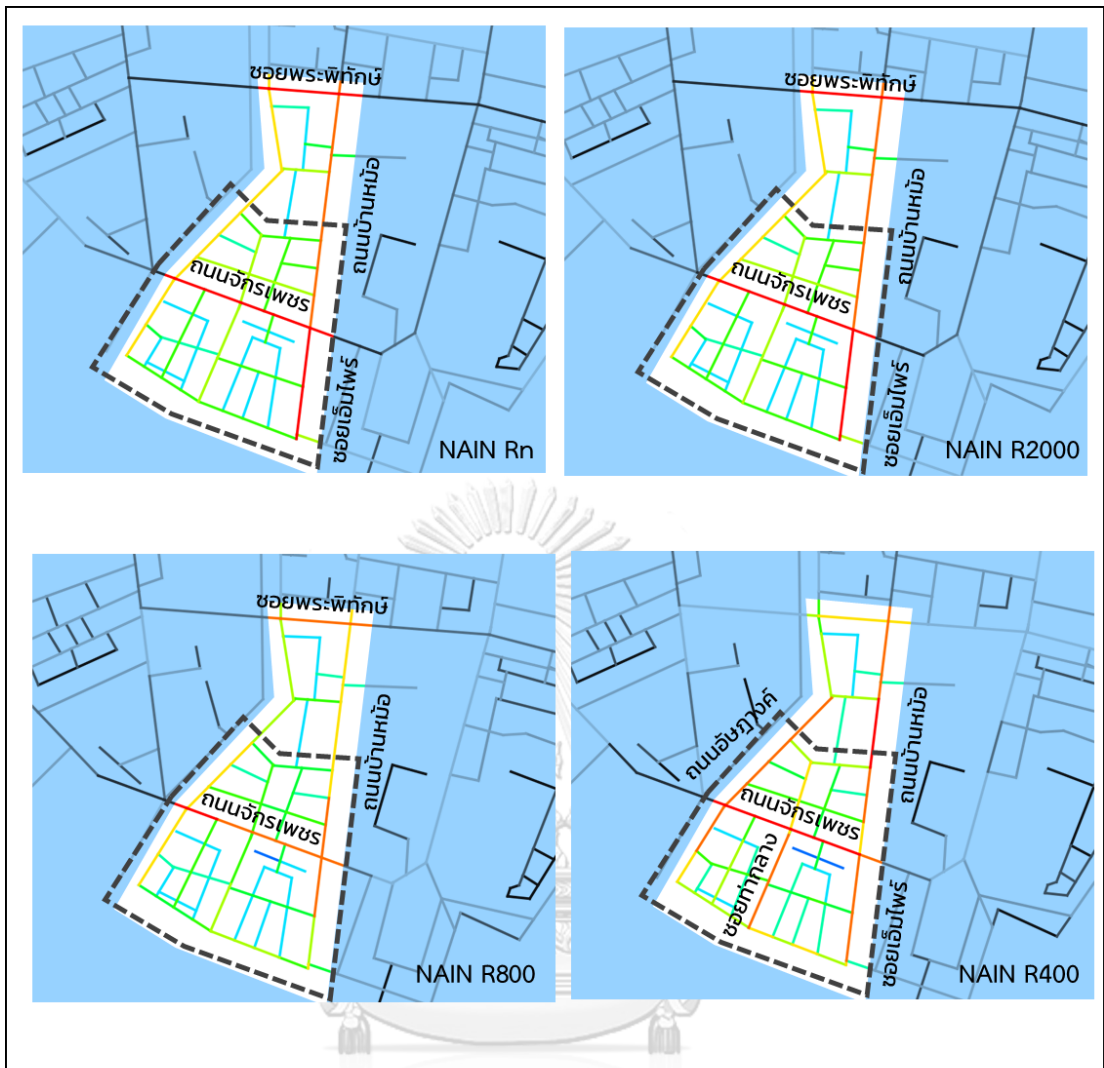
แผนที่ 5.1 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



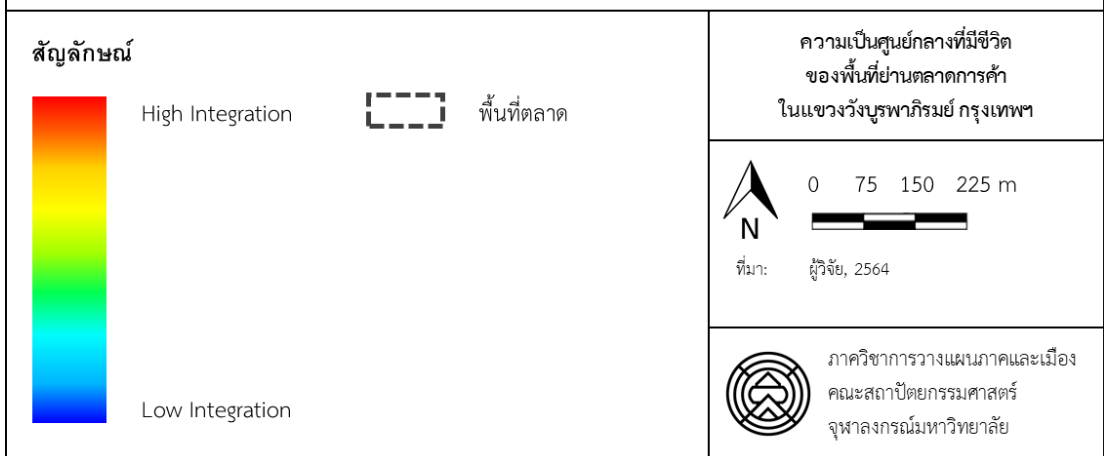
แผนที่ 5.2 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.2 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.3 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



แผนที่ 5.3 การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.1.2 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis)

1) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

จากการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (แผนที่ 5.4) เส้นที่เป็นโครงข่ายด้านหน้า (foreground network) ในระยะ 400 เมตรปรากฏด้วยเส้นสีฟ้าอ่อน คือ ช่วงถนนบ้านหม้อ เมื่อเพิ่มระยะเป็น 800 เมตร โครงข่ายด้านหน้ามีการแสดงสีโทนร้อนขึ้น โดยเส้นที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านสูงในระยะนี้ ได้แก่ ช่วงถนนตรีเพชรที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ตลาดโดยแสดงผลด้วยเส้นสีส้ม ถนนบ้านหม้อและถนนเจริญกรุงที่แสดงผลด้วยสีเหลือง ในขณะที่ในระยะ 2,000 เมตรมีค่าการสัญจรผ่านที่สูงขึ้น โดยบนเส้นถนนเจริญกรุงที่มีค่าสูงที่สุดในพื้นที่ที่มีการแสดงผลด้วยสีส้มและสีแดงตามลำดับ และสุดท้ายในระดับพื้นที่เมือง (NACH Rn) บนเส้นถนนเจริญกรุงมีการแสดงผลของค่าสูงสุดด้วยเส้นสีส้ม

ภาพรวมการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อนั้นเริ่มมีศักยภาพการสัญจรผ่านในระยะ 800 เมตรขึ้นไป ซึ่งสังเกตได้จากการแสดงผลด้วยสีโครงข่ายที่ค่อย ๆ แสดงเป็นสีโทนร้อนขึ้นจนเห็นโครงข่ายด้านหน้า โดยเส้นถนนที่มีแนวโน้มการสัญจรผ่านสูงที่สุดในพื้นที่ในระยะ 2,000 เมตรและในระดับพื้นที่เมือง (global) คือบริเวณเส้นถนนเจริญกรุง ในขณะที่ระยะที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านที่ดีที่สุดในพื้นที่ตลาดบ้านหม้ออยู่ที่ระยะ 800 เมตร โดยมีช่วงถนนตรีเพชรระหว่างถนนพาหุรัดและซอยทิพย์วารีเป็นซอยที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านมากที่สุดในพื้นที่

2) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

จากการวิเคราะห์แผนที่ 5.5 แสดงให้เห็นถึงศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านพาหุรัด โดยในระยะ 400 เมตรมีการแสดงผลโครงข่ายด้านหน้า (foreground network) ด้วยโทนสีที่แตกต่างจากโครงข่ายด้านหลัง (background network) แม้จะแตกต่างไม่มากนักแต่สามารถเห็นเส้นที่เป็นโครงข่ายด้านหน้าได้ ได้แก่ ถนนพาหุรัด ช่วงถนนตรีเพชรระหว่างทางขึ้นสะพานพุทธจนถึงบริเวณซอยหน้าโรงเรียนวัดราชบุรณะ และช่วงถนนจักรเพชรระหว่างซอยข้างห้างอินเดียเอ็มโพเรียมกับถนนพาหุรัด เมื่อเพิ่มระยะเป็น 800 เมตรขึ้นไป โครงข่ายด้านหน้ามีการแสดงโทนสีที่ชัดเจนขึ้นบนเส้นถนนทั้งสายทั้ง 3 เส้น โดยเส้นที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านสูงตั้งแต่ระยะนี้ ได้แก่ ถนนพาหุรัด ที่มีการแสดงผลด้วยโทนสีร้อนขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงระดับพื้นที่เมือง (global)

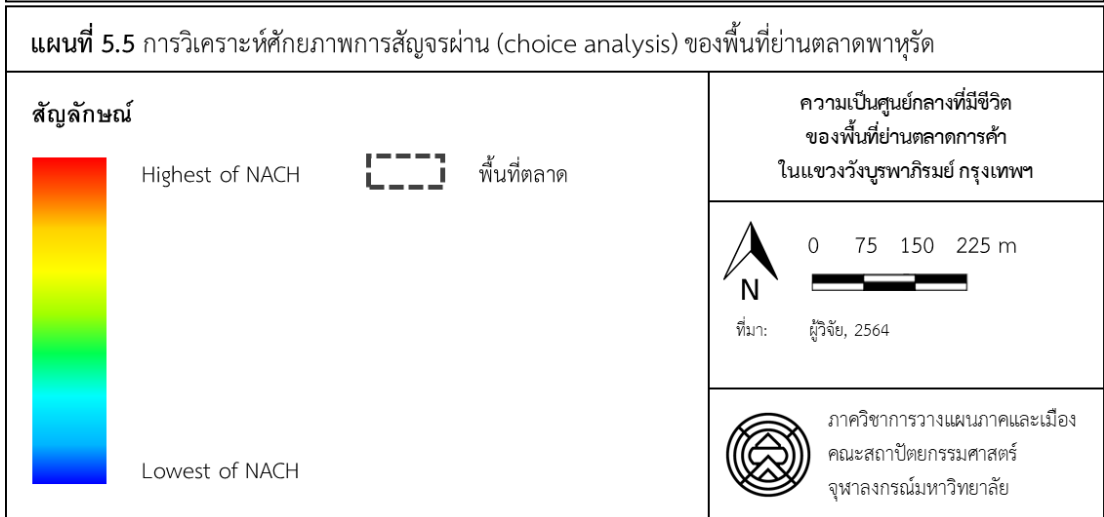
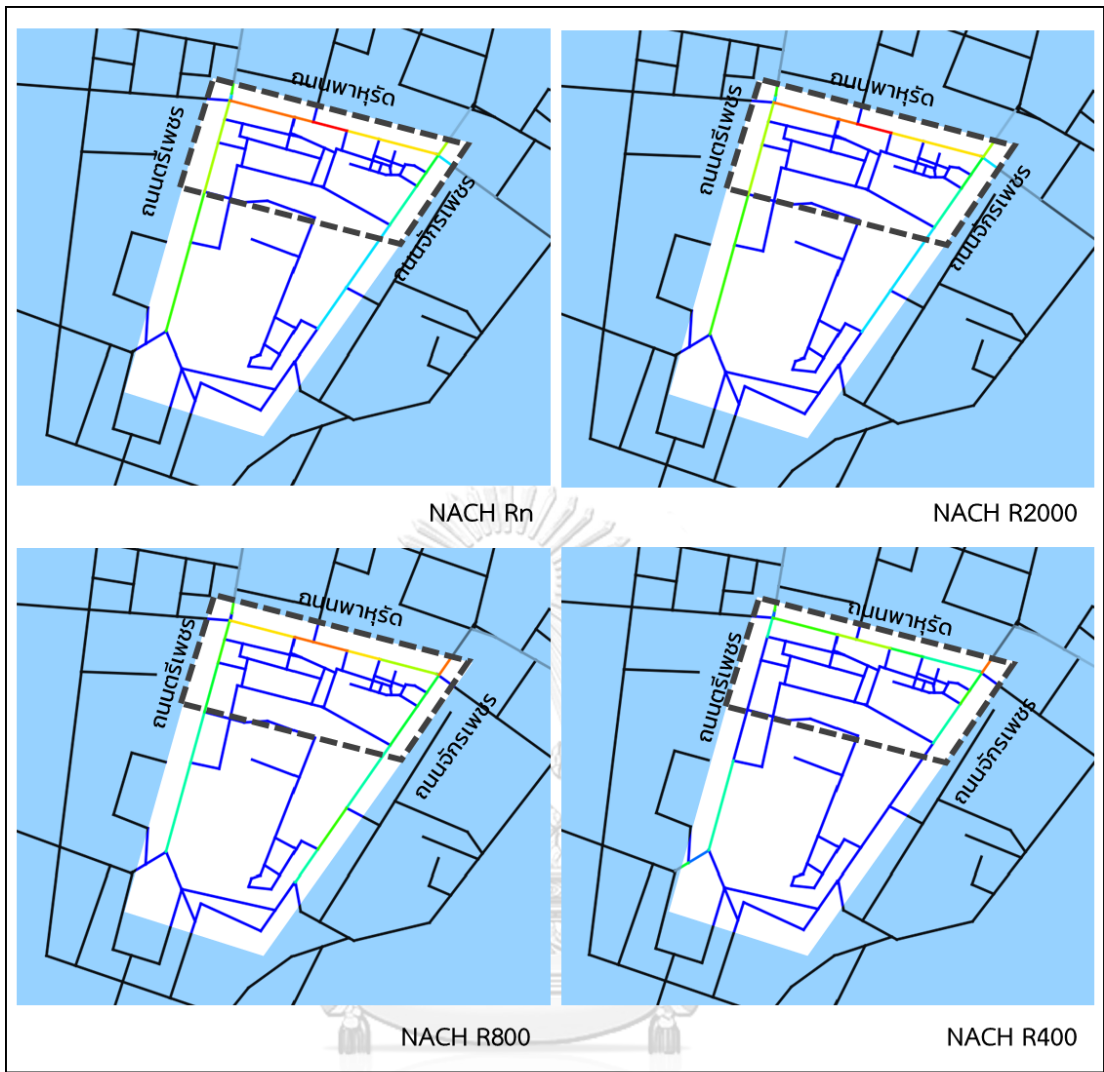
ภาพรวมการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดนั้นมีศักยภาพการสัญจรผ่านในระยะ 800 เมตรขึ้นไป ซึ่งสังเกตได้จากการแสดงผลด้วยสีของโครงข่ายที่ค่อย ๆ แสดงเป็นสีโทนร้อนจนเห็นโครงข่ายด้านหน้าชัดเจน โดยเส้นถนนที่มีแนวโน้มการสัญจรผ่านสูงที่สุดในพื้นที่ย่านและพื้นที่ตลาดใน

ระยะ 2,000 เมตรและในระดับพื้นที่เมือง (global) คือ บริเวณช่วงถนนพหลโยธินบริเวณหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า

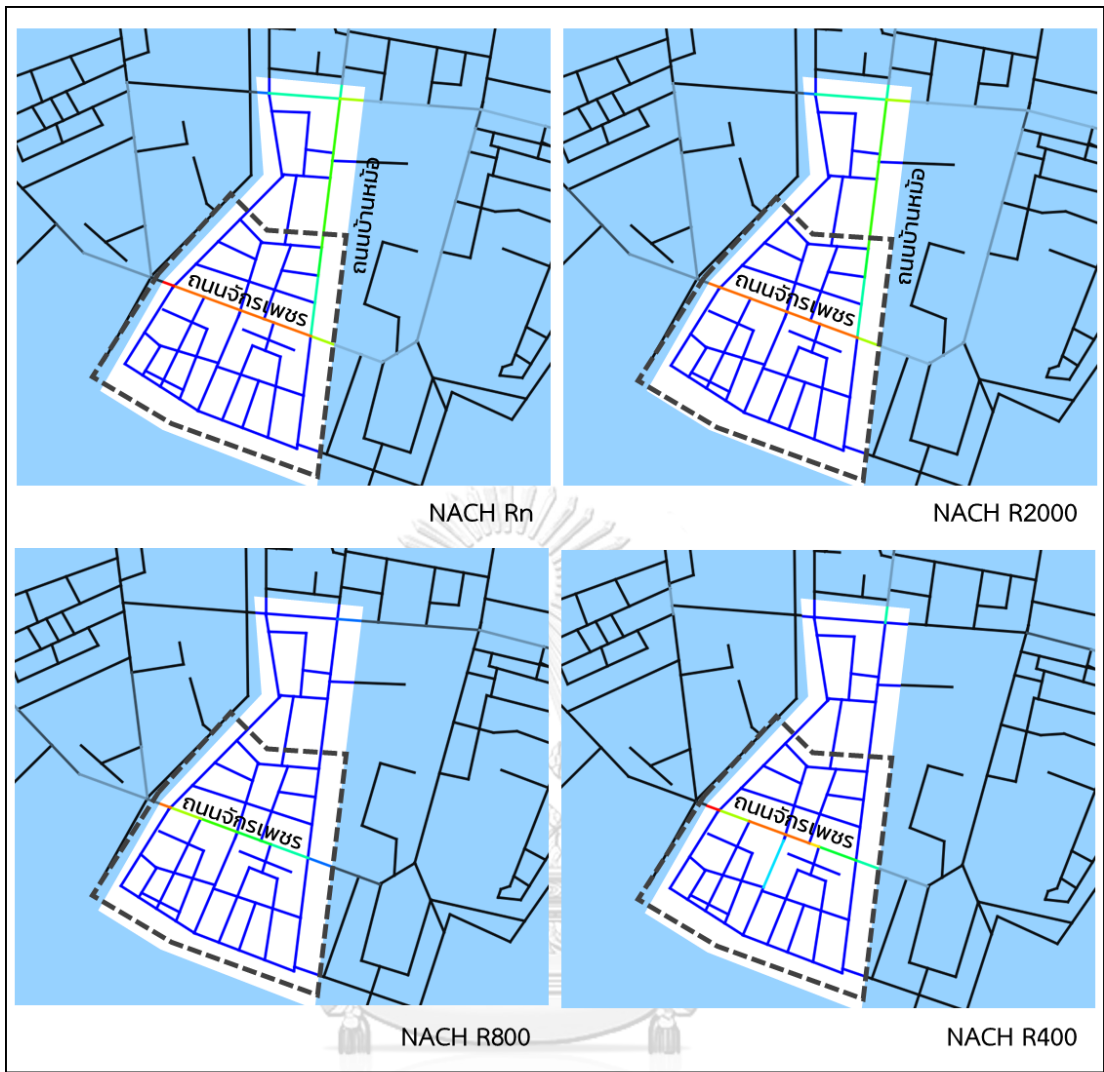
3) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

จากการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด (แผนที่ 5.6) เส้นที่เป็นโครงข่ายด้านหน้า (foreground network) ในระยะ 400 และ 800 เมตร ได้แก่ ถนนจักรเพชร โดยในระยะ 800 เมตรมีการแสดงผลด้วยสีโทนเย็นลง เมื่อเพิ่มระยะเป็น 2,000 เมตรและในระดับพื้นที่เมือง (NACH Rn) โครงข่ายด้านหน้ามีการแสดงสีโทนร้อนเพิ่มขึ้น โดยเส้นที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านสูงในระยะนี้ ได้แก่ ถนนจักรเพชรที่แสดงผลด้วยเส้นสีส้ม และถนนบ้านหม้อที่แสดงผลด้วยสีเขียว

ภาพรวมการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) พบว่าในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดมีเส้นถนนที่มีศักยภาพในการสัญจรผ่านหลักอยู่ 2 เส้น ได้แก่ ถนนจักรเพชรที่ถูกใช้สัญจรผ่านตั้งแต่ระยะ 400 เมตรและลดลงในระยะ 800 เมตร และถนนบ้านหม้อที่ปรากฏตั้งแต่ระยะ 2,000 เมตรขึ้นไป โดยถนนเส้นสำคัญของพื้นที่ย่านนี้ คือ ถนนจักรเพชร จากการเป็นถนนสายหลักที่ผ่ากลางบริเวณพื้นที่ตลาด ทำให้ตลาดมีโอกาสที่จะถูกสัญจรผ่านมากในพื้นที่



แผนที่ 5.5 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดพหลุ่ร็ด



แผนที่ 5.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

<p>สัญลักษณ์</p> <p>Highest of NACH</p> <p>พื้นที่ตลาด</p> <p>Lowest of NACH</p>	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p>0 75 150 225 m</p> <p>ที่มา: ผู้วิจัย, 2564</p>
	<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 5.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.1.3 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis)

1) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

จากการวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (แผนที่ 5.7) พบว่าเส้นถนนที่มีการเชื่อมต่อได้ดีที่สุดในพื้นที่ ได้แก่ ช่วงถนนอัษฎางค์ ระหว่างคลองหลอดวัดราชบพิธและถนนเจริญกรุง ช่วงถนนเฟื่องนคร ช่วงถนนตีทอง และช่วงซอยพระพิทักษ์ ซึ่งทั้ง 4 เส้นนี้อยู่บนโครงข่ายถนนสายหลักทั้งหมด

2) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

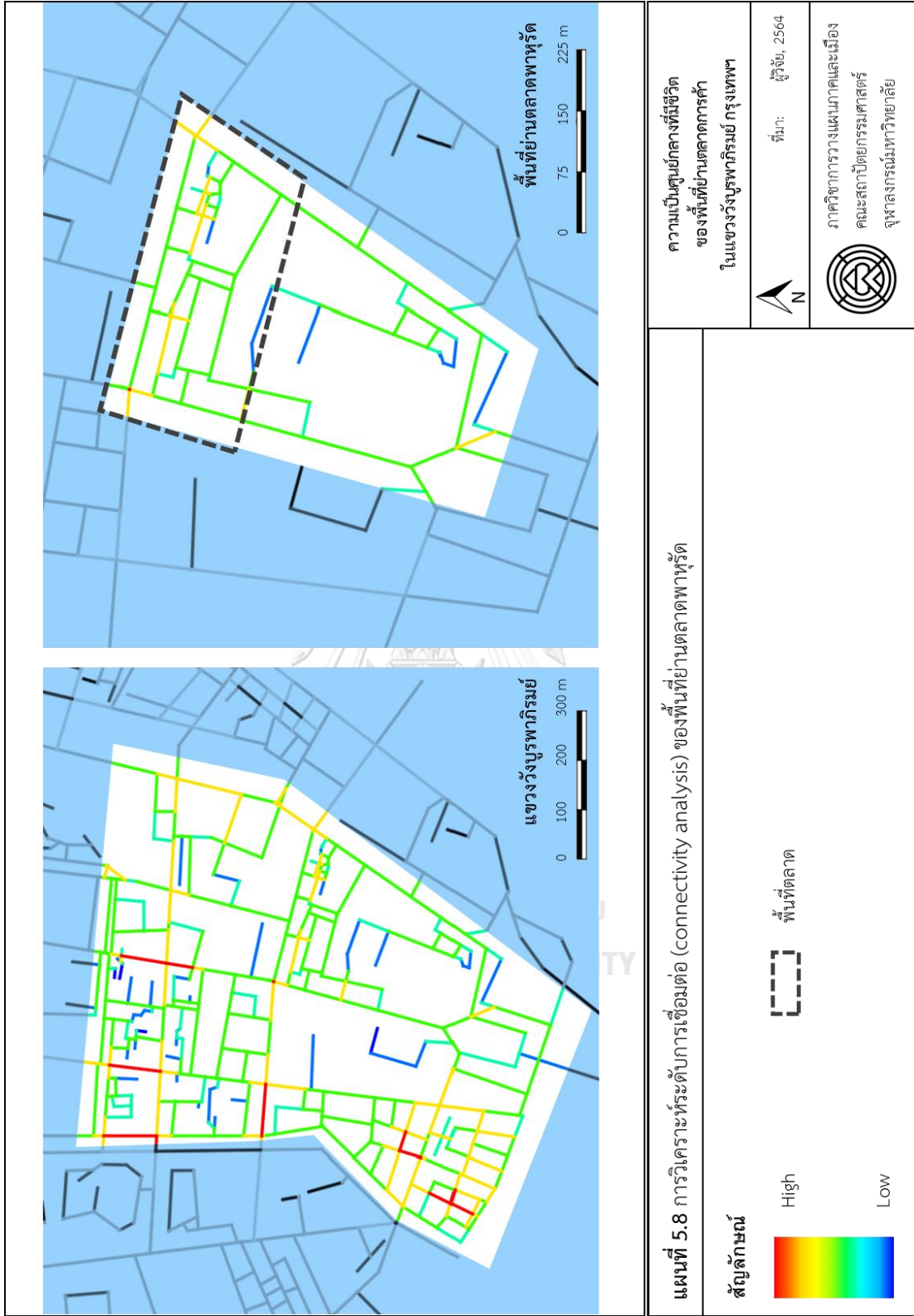
จากการวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด (แผนที่ 5.8) พบว่าในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดไม่ได้มีเส้นถนนที่มีการเชื่อมต่อสูงเมื่อเทียบกับพื้นที่ย่านอื่น ๆ ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ โดยการเชื่อมต่อที่สูงที่สุดในพื้นที่ถูกแสดงผลสูงสุดที่เส้นสีเหลือง ซึ่งอยู่บริเวณภายในพื้นที่ตลาดพาหุรัด 2 จุด

3) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

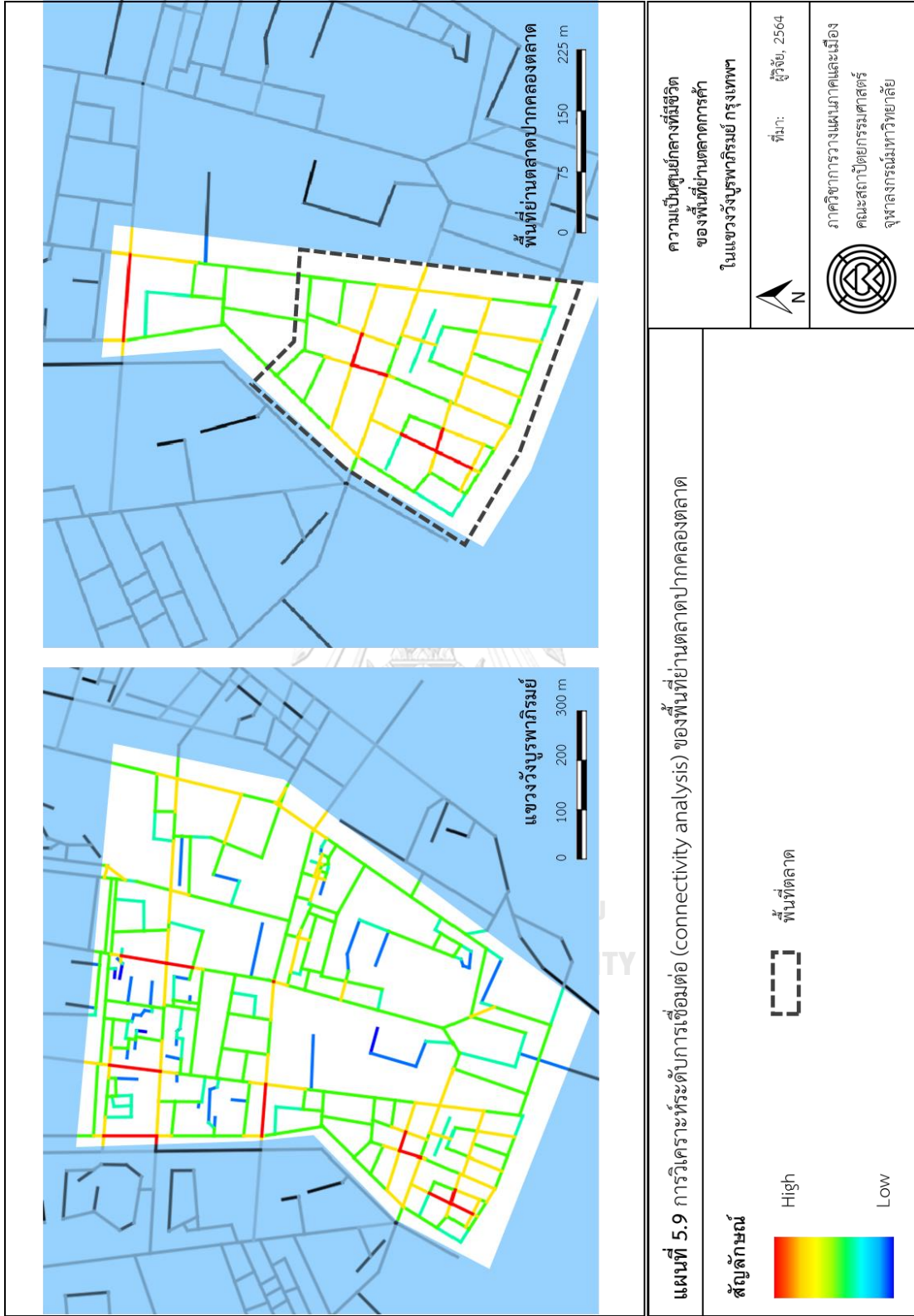
จากการวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด (แผนที่ 5.9) พบว่าเส้นถนนที่มีการเชื่อมต่อได้ดีที่สุดในพื้นที่ ได้แก่ ซอยพระพิทักษ์ที่ติดกับพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ทางเดินในตลาดส่งเสริมเกษตรไทย และทางเดินในตลาดองค์การตลาด



แผนที่ 5.7 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 5.8 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่ย่านตลาตพาหุรัด



แผนที่ 5.9 การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.1.4 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)

1) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

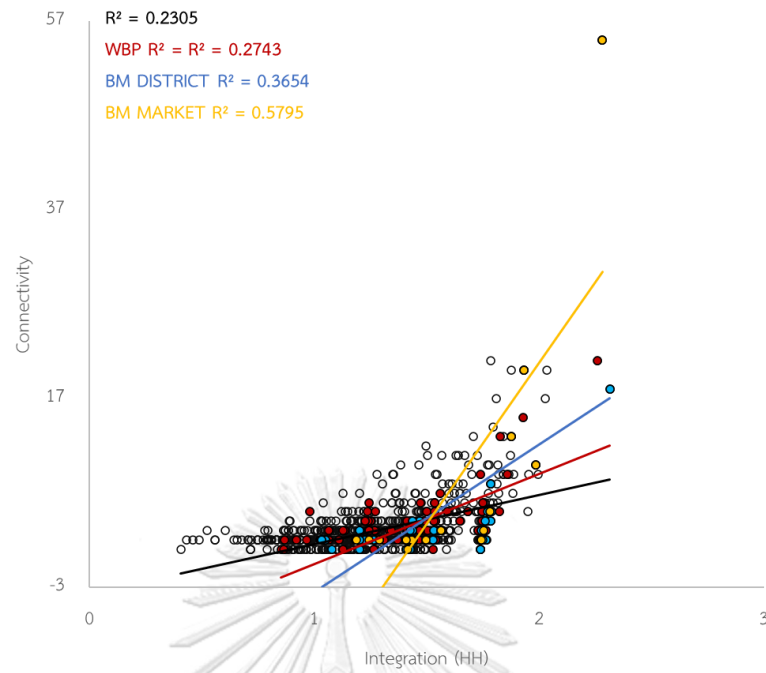
จากแผนภูมิ 5.1 ที่แสดงค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ทั้ง 4 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่รวม (R^2) พื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ (WBP R^2) พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (BM R^2) และพื้นที่ตลาดบ้านหม้อ (BM MARKET R^2) พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้ออยู่ที่ 0.3654 และพื้นที่ตลาดมีค่าอยู่ที่ 0.5795 ซึ่งมีค่าสูงขึ้นตามลำดับพื้นที่ แสดงว่าพื้นที่ย่านและพื้นที่ตลาดบ้านหม้อนั้นมีแนวโน้มที่คนสามารถเข้าใจพื้นที่ได้ดีขึ้นกว่าพื้นที่รวมและพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตลาดที่มีค่าสัมประสิทธิ์มากที่สุด ใน 4 พื้นที่ แสดงถึงแนวโน้มที่คนสามารถเข้าใจภาพรวมพื้นที่ตลาดได้มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ และมีโอกาสที่คนจะหลงทิศทางได้น้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ

2) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

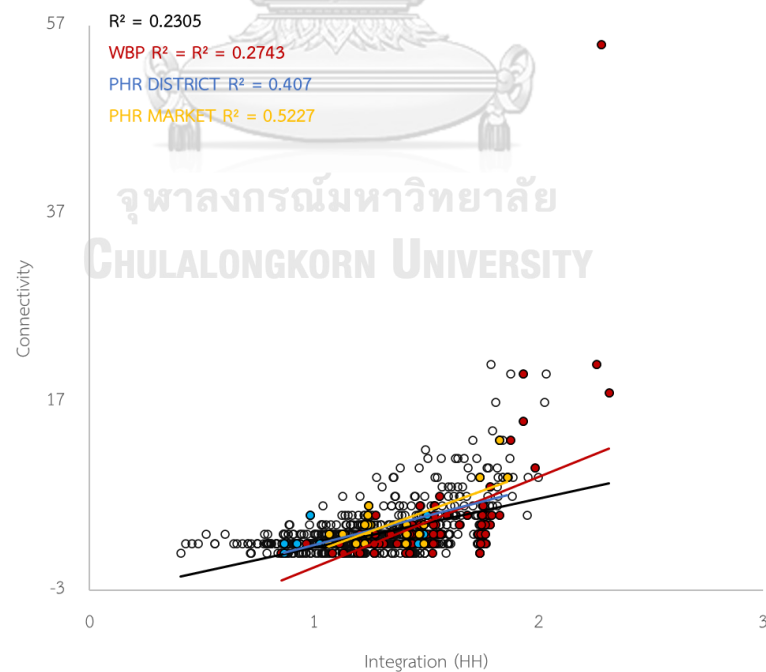
จากแผนภูมิ 5.2 ที่แสดงค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ทั้ง 4 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่รวม (R^2) พื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ (WBP R^2) พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด (PHR R^2) และพื้นที่ตลาดพาหุรัด (PHR MARKET R^2) พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดอยู่ที่ 0.407 และพื้นที่ตลาดมีค่าอยู่ที่ 0.5227 ซึ่งมีค่าสูงขึ้นตามลำดับพื้นที่ แสดงว่าพื้นที่ย่านและพื้นที่ตลาดพาหุรัดนั้นมีแนวโน้มที่คนสามารถเข้าใจพื้นที่ได้ดีขึ้นกว่าพื้นที่รวมและพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์

3) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

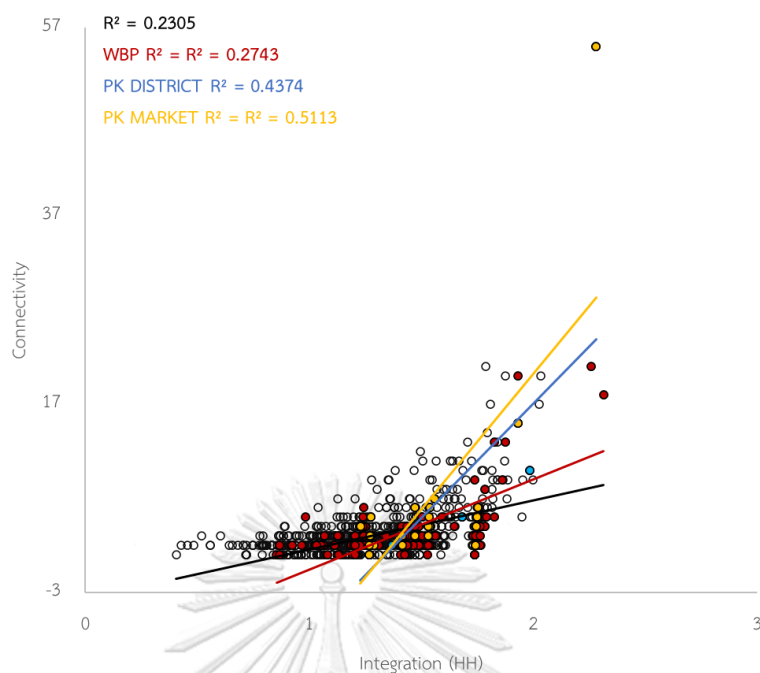
จากแผนภูมิ 5.3 ที่แสดงค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ทั้ง 4 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่รวม (R^2) พื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ (WBP R^2) พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด (PK R^2) และพื้นที่ตลาดปากคลองตลาด (PK MARKET R^2) พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดอยู่ที่ 0.4374 และพื้นที่ตลาดมีค่าอยู่ที่ 0.5113 ซึ่งมีค่าสูงขึ้นตามลำดับพื้นที่ แสดงว่าพื้นที่ย่านและพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดนั้นมีแนวโน้มที่คนสามารถเข้าใจพื้นที่ได้ดีขึ้นกว่าพื้นที่รวมและพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตลาดที่มีค่าสัมประสิทธิ์มากที่สุด ใน 4 พื้นที่ แสดงถึงแนวโน้มที่คนสามารถเข้าใจภาพรวมพื้นที่ตลาดได้มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ และมีโอกาสที่คนจะหลงทิศทางได้น้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ



แผนภูมิ 5.1 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนภูมิ 5.2 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนภูมิ 5.3 ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.1.5 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient)

1) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสานของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

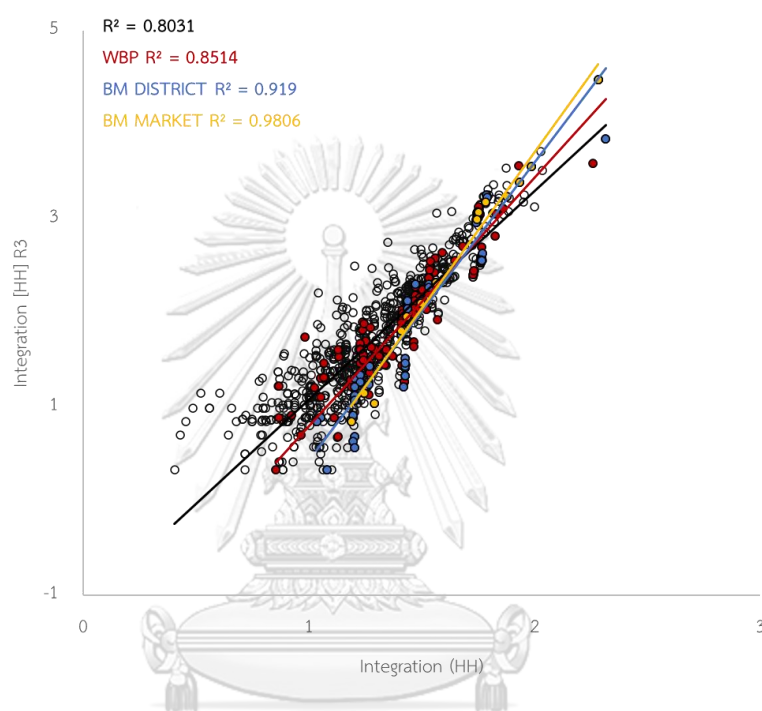
จากแผนภูมิ 5.4 ที่แสดงค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ทั้ง 4 พื้นที่ พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้ออยู่ที่ $R^2 = 0.919$ และค่า R^2 ของพื้นที่ตลาดอยู่ที่ 0.9806 แสดงว่าพื้นที่ย่านและพื้นที่ตลาดบ้านหม้อนั้นมีการเข้าถึงได้ดีขึ้นทั้งในระดับพื้นที่เมือง (global integration) และระดับพื้นที่ย่าน (local integration) โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตลาดบ้านหม้อที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความผสานใกล้ 1 มากที่สุด แสดงถึงโอกาสที่พื้นที่ตลาดจะถูกใช้สัญจรผ่านมากที่สุด

2) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสานของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

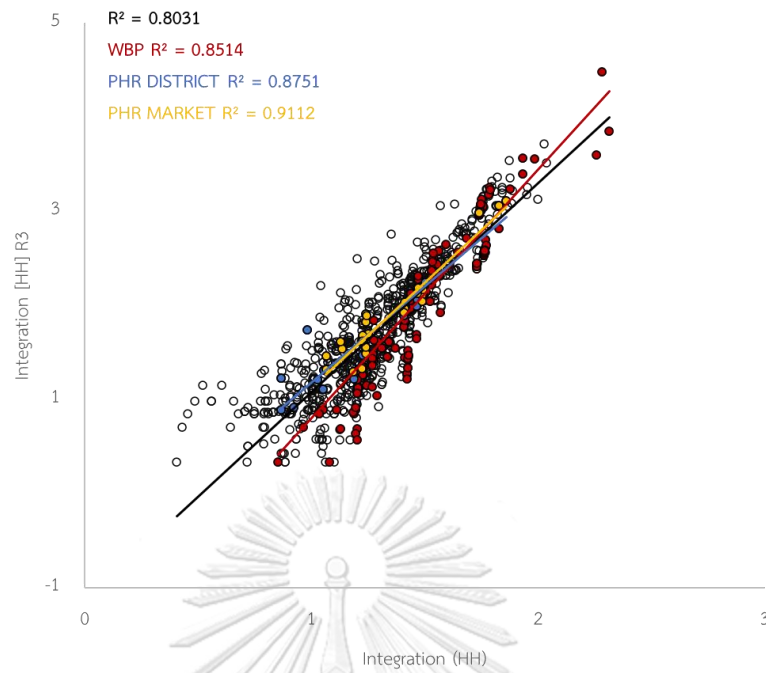
จากแผนภูมิ 5.5 ที่แสดงค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ทั้ง 4 พื้นที่ พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดอยู่ที่ $R^2 = 0.8751$ และค่า R^2 ของพื้นที่ตลาดอยู่ที่ 0.9112 โดยค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ย่านนั้นไม่ได้แตกต่างจากพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์มากนัก ในขณะที่พื้นที่ตลาดพาหุรัดนั้นมีการเข้าถึงได้ดีขึ้นทั้งในระดับพื้นที่เมือง (global integration) และระดับพื้นที่ย่าน (local integration) แสดงถึงโอกาสที่พื้นที่ตลาดจะถูกใช้สัญจรผ่านมากที่สุด

3) ค่าสัมประสิทธิ์ความผานของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

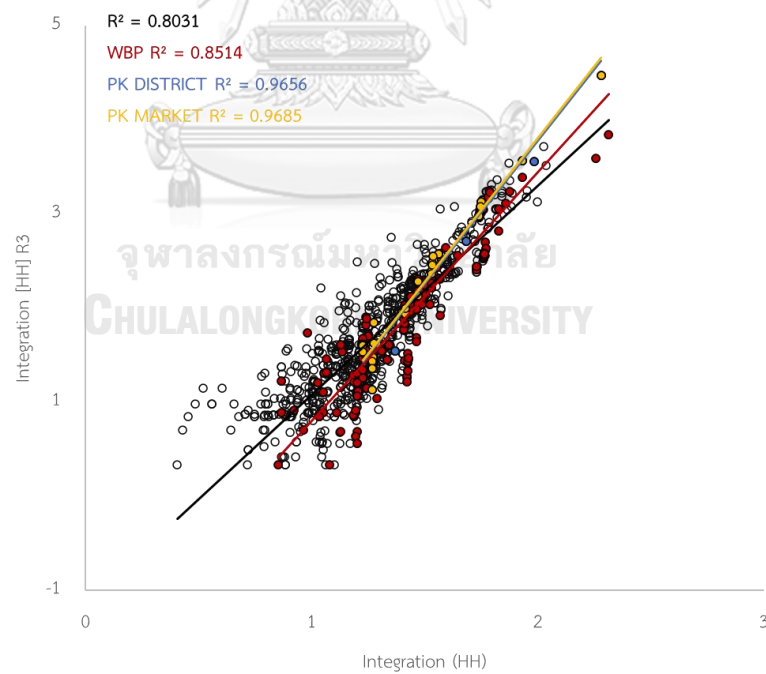
จากแผนภูมิ 5.6 ที่แสดงค่าสัมประสิทธิ์ความผาน (synergy coefficient) ทั้ง 4 พื้นที่ พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดอยู่ที่ $R^2 = 0.9656$ และค่า R^2 ของพื้นที่ตลาดอยู่ที่ 0.9685 แสดงว่าพื้นที่ย่านและพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดนั้นมีการเข้าถึงได้ดีในค่าใกล้เคียงกันทั้งในระดับพื้นที่เมือง (global integration) และระดับพื้นที่ย่าน (local integration)



แผนภูมิ 5.4 ค่าสัมประสิทธิ์ความผาน (synergy coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนภูมิ 5.5 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนภูมิ 5.6 ค่าสัมประสิทธิ์ความผสาน (synergy coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารพื้นที่ย่านตลาดการค้า

5.1.2.1 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

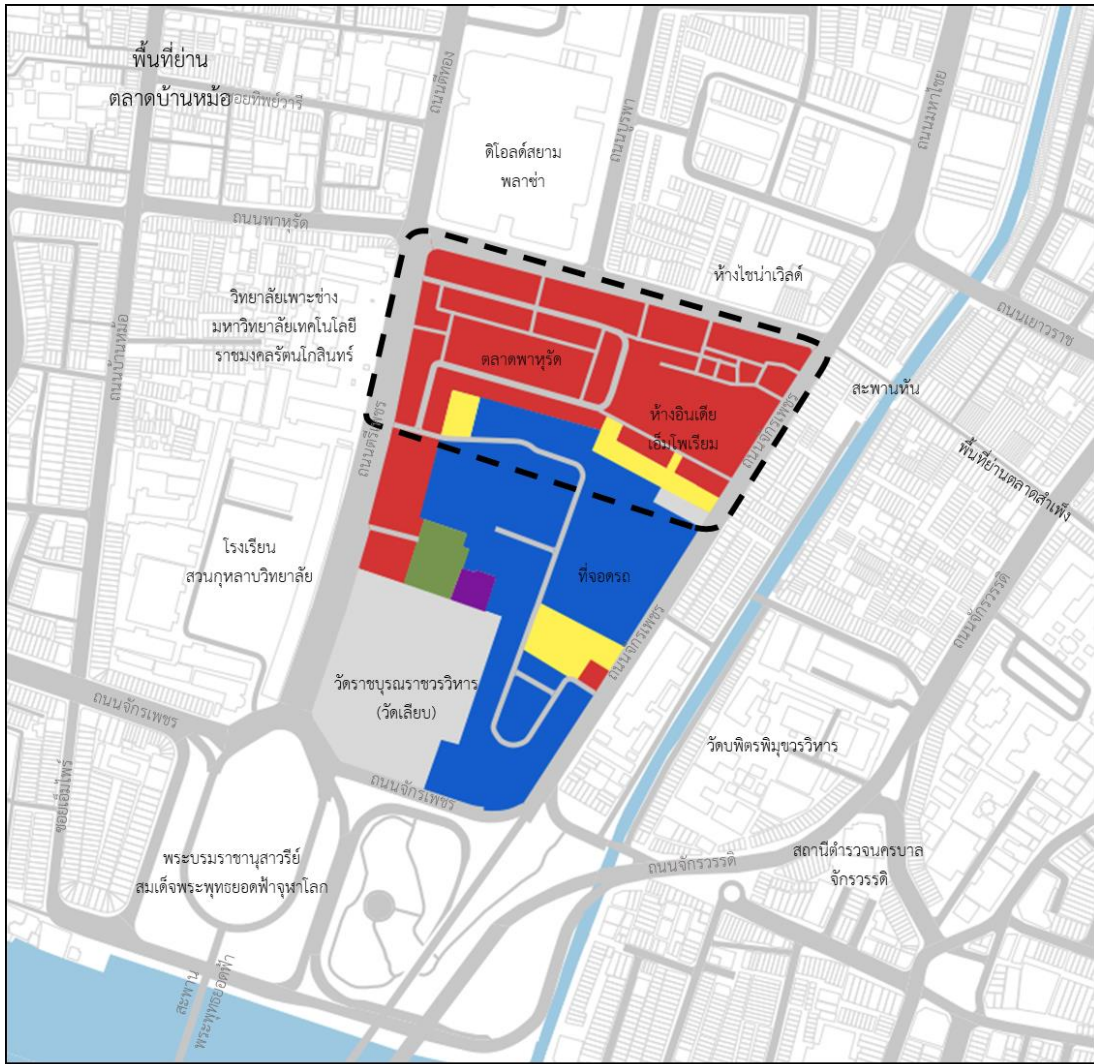
รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (แผนที่ 5.10) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถาบันราชการ ไปจนถึงสถาบันศาสนา โดยด้านในของแปลงที่ดินจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย และบริเวณริมถนนมักเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยเฉพาะบริเวณริมถนนใหญ่และซอยทิพย์วารีย์ที่มีการกระจุกตัวของการค้าขายเป็นพิเศษ

2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

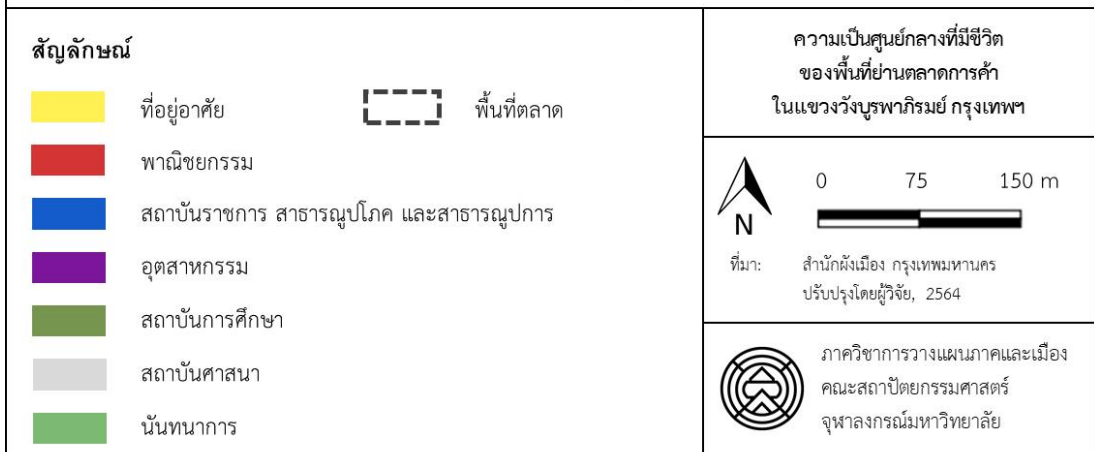
รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด (แผนที่ 5.11) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ ไปจนถึงสถาบันศาสนา โดยบริเวณริมถนนเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

3) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด (แผนที่ 5.12) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถาบันราชการ ไปจนถึงสถาบันศาสนา โดยบริเวณส่วนใหญ่ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม






แผนที่ 5.11 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.11 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.12 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ อุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา นันทนาการ <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ตลาด ① ตลาดส่งเสริมเกษตรไทย ② ตลาดองค์การตลาด ③ ตลาดยอดพิมาน 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;">  <p>0 75 150 m</p>  </div> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
--	---

แผนที่ 5.12 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.2.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อสามารถจำแนกได้ดังนี้ (แผนภูมิ 5.7) (แผนที่ 5.13)

- **ประเภทที่อยู่อาศัย** คิดเป็น 43.2% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ มีลักษณะเป็นอาคารตึกแถว และเป็นบ้านเดี่ยวหากตั้งอยู่ในบล็อกด้านในของพื้นที่

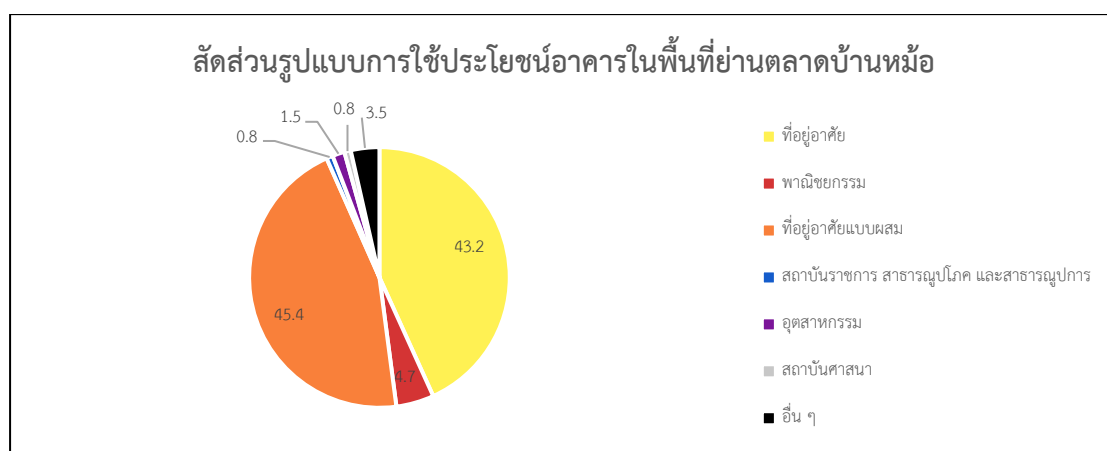
- **ประเภทพาณิชยกรรม** คิดเป็น 4.7% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีพาณิชยกรรม 2 ประเภทหลัก ได้แก่ 1) การจำหน่ายสินค้าประเภทอุปกรณ์ไฟฟ้า และ 2) ร้านเครื่องประดับประเภททองหรือเพชร

- **ประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม** คิดเป็น 45.4% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ส่วนมากบริเวณริมถนนในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมักเป็นอาคารประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม (mixed-use) โดยใช้บริเวณชั้นล่างของตึกประกอบกิจการ และชั้นบนขึ้นไปใช้เป็นที่พักอาศัย โดยมีความสูงตั้งแต่ 2 - 4 ชั้น

- **ประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ** คิดเป็น 0.8% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีสถาบันราชการ 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 สะพานมอญ และกองบังคับการตำรวจนครบาล 6

- **ประเภทอุตสาหกรรม** คิดเป็น 1.5% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อจะเป็นอาคารลักษณะของโกดังและคลังสินค้า

- **ประเภทสถานศึกษา** คิดเป็น 0.8% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีสถานศึกษาพุทธ 1 แห่ง คือ วัดทิพยวารีวิหาร



แผนภูมิ 5.7 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

2) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดสามารถจำแนกได้ดังนี้ (แผนภูมิ 5.8) (แผนที่ 5.14)

- **ประเภทที่อยู่อาศัย** คิดเป็น 23.4% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด โดยแทรกตัวอยู่ในอาคารตึกแถว

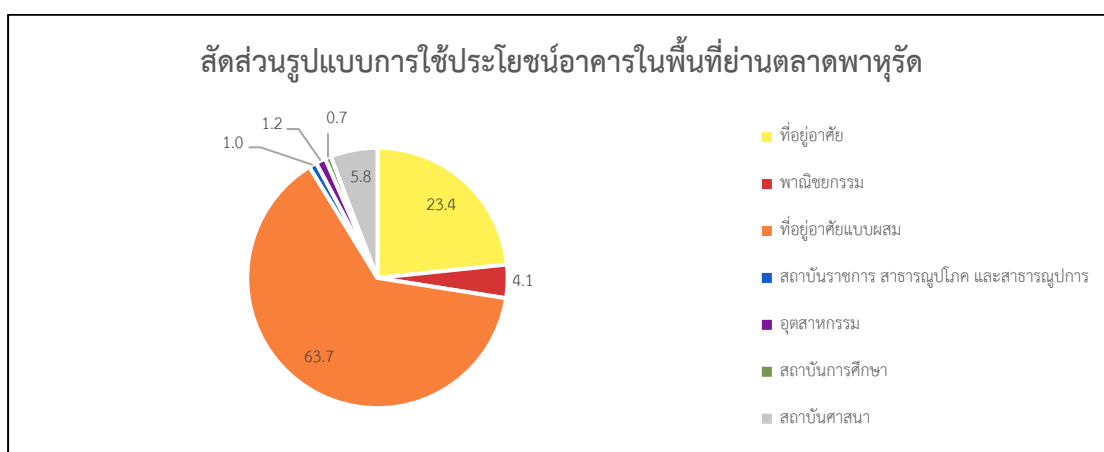
- **ประเภทพาณิชย์กรรม** คิดเป็น 4.1% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด โดยมีห้างสรรพสินค้าชื่อตลาดพาหุรัด เป็นอาคารขนาดใหญ่ตั้งอยู่ใจกลางของพื้นที่ตลาด และอาคารตึกแถวและร้านที่ตั้งชั่วคราว (แผงลอย) โดยส่วนใหญ่ประกอบกิจการค้าขายผ้าประเภทต่าง ๆ

- **ประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม** คิดเป็น 63.7% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ตั้งอยู่บริเวณริมถนนในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดเป็นอาคารประเภทตึกแถวที่มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรมร่วมด้วยเป็นส่วนใหญ่ โดยใช้บริเวณชั้นล่างของตึกประกอบกิจการค้าขายผ้าชนิดต่าง ๆ โดยมีความสูงตั้งแต่ 2 - 4 ชั้น

- **ประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ** คิดเป็น 1% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีสถาบันราชการเป็นพื้นที่ของการไฟฟ้านครหลวงเขตวัดเลียบ มีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่

- **ประเภทอุตสาหกรรม** คิดเป็น 1.2% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด เป็นอาคารประเภทโกดังสินค้า

- **ประเภทสถาบันศาสนา** คิดเป็น 5.8% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีสถาบันศาสนา 3 แห่ง ได้แก่ วัดราชบูรณราชวรวิหาร (วัดเลียบ) วัดคุรุวาราศีคุรุสิงห์สภ (วัดซีกข์) และศาลเจ้าแม่ทับทิม



แผนภูมิ 5.8 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

3) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดสามารถจำแนกได้ดังนี้ (แผนภูมิ 5.9) (แผนที่ 5.15)

- **ประเภทที่อยู่อาศัย** คิดเป็น 26.4% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด มีลักษณะเป็นอาคารตึกแถว และเป็นบ้านเดี่ยวหากตั้งอยู่ในบล็อกด้านในของพื้นที่

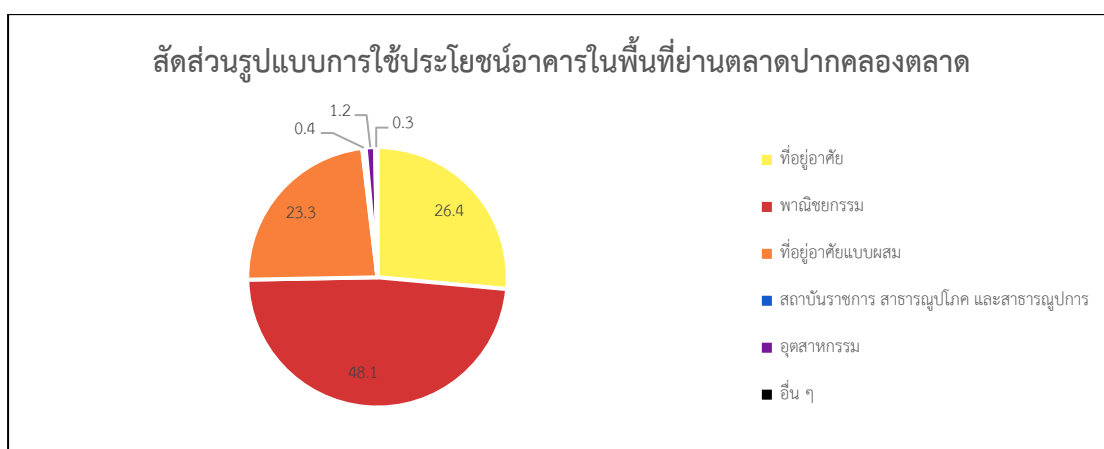
- **ประเภทพาณิชย์กรรม** คิดเป็น 48.1% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ซึ่งเป็นประเภทส่วนใหญ่ของพื้นที่ย่าน บริเวณทางทิศใต้ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม โดยเป็นการค้าขายสินค้าประเภทของสด ได้แก่ ดอกไม้ ผัก ผลไม้ เป็นต้น ประกอบด้วยตลาด 3 แห่ง ได้แก่ ตลาดส่งเสริมเกษตรไทย ตลาดองค์การตลาด (หรือตลาดปากคลอง) และตลาดส่งเสริมเกษตรไทย

- **ประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม** คิดเป็น 23.3% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด บริเวณทางเหนือของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดส่วนมากเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอาคารประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม โดยบริเวณชั้นล่างเปิดเป็นกิจการค้าขาย และบริเวณชั้นบนขึ้นไปใช้พักอาศัยจริง อาคารส่วนมากมีความสูงตั้งแต่ 1 - 2 ชั้น

- **ประเภทสถาบันราชการ** สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ คิดเป็น 0.4% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดมีองค์การตลาดกระทรวงมหาดไทยบริเวณตลาดส่งเสริมเกษตรไทย

- **ประเภทอุตสาหกรรม** คิดเป็น 1.2% ของอาคารทั้งหมดในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดจะเป็นอาคารลักษณะของโกดังและคลังสินค้าเก็บสินค้าสด

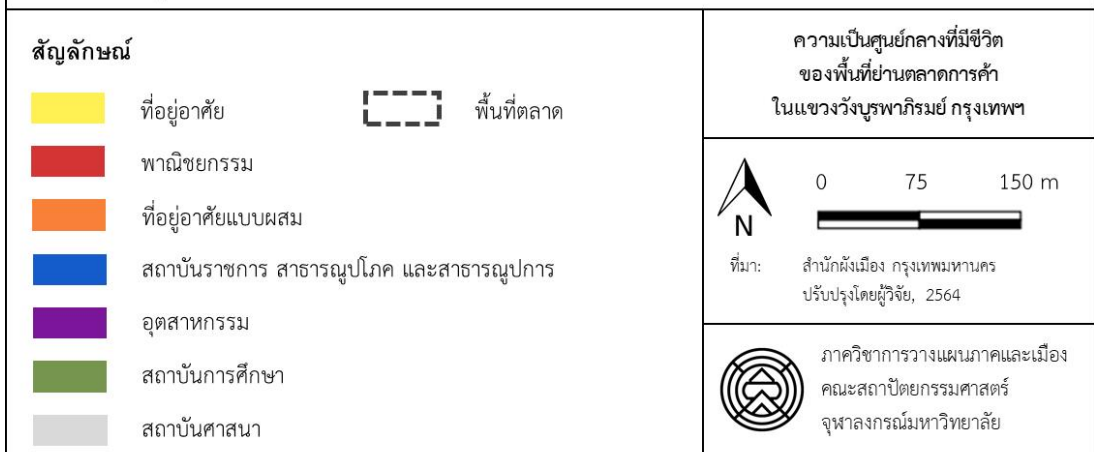
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



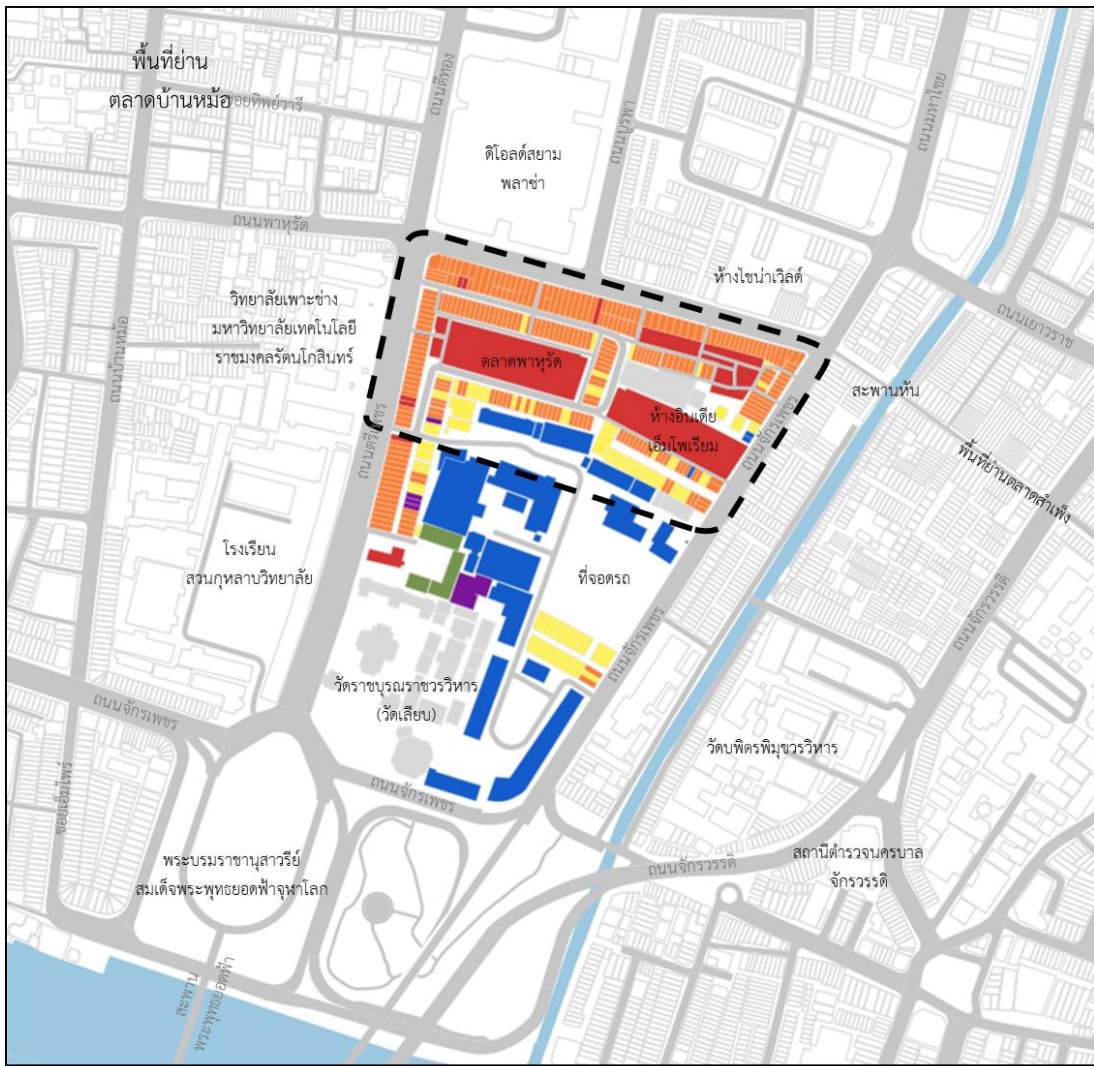
แผนภูมิ 5.9 สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



แผนที่ 5.13 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 5.13 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 5.14 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

<p>สัญลักษณ์</p> <p> ที่อยู่อาศัย</p> <p> พาณิชยกรรม</p> <p> ที่อยู่อาศัยแบบผสม</p> <p> สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ</p> <p> อุตสาหกรรม</p> <p> สถาบันการศึกษา</p> <p> สถาบันศาสนา</p> <p> พื้นที่ตลาด</p>	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p> N</p> <p>0 75 150 m</p> <p>ที่มา: สำนักตั้งเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>
	<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 5.14 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.15 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

สัญลักษณ์ ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัยแบบผสม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ อุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา พื้นที่ตลาด ① ตลาดส่งเสริมเกษตรไทย ② ตลาดองค์การตลาด ③ ตลาดยอดพิมาน		ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ 0 75 150 m ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564 ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
--	--	---

แผนที่ 5.15 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.2.3 ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่

1) ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

ภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อสามารถแบ่งกิจกรรมพาณิชย์กรรมได้ออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ (แผนที่ 5.16)

- **การจำหน่ายสินค้าประเภทอุปกรณ์ไฟฟ้า** ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ตลาด โดยเฉพาะบริเวณถนนบ้านหม้อและซอยทิพย์วารีที่มีการลงมาตั้งแผงลอยบนถนนในช่วงเวลาตลาดเปิด ส่วนใหญ่กิจกรรมประเภทนี้อยู่ในการใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรมและประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม

- **ร้านเครื่องประดับประเภททองหรือเพชร** ตั้งอยู่ในบริเวณริมถนนสายหลัก โดยเฉพาะบริเวณถนนเจริญกรุงและภายในซอยเจริญกรุง 1 และซอยเจริญกรุง 2 ส่วนใหญ่กิจกรรมประเภทนี้อยู่ในการใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรมและประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม

- **แผงลอยรับซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้า** ตั้งอยู่บนฟุตบาทบริเวณริมถนนอัษฎางค์ในพื้นที่ย่าน

2) ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

ภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดสามารถแบ่งกิจกรรมพาณิชย์กรรมได้ออกเป็น 4 ประเภทหลัก ได้แก่ (แผนที่ 5.17)

- **ร้านจำหน่ายของชำรายและผ้าประเภทต่าง ๆ** เป็นประเภทกิจกรรมหลักของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด โดยกิจกรรมประเภทนี้ครอบคลุมตั้งแต่บริเวณริมถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร รวมไปถึงบล็อกด้านในของพื้นที่ตลาด ภายในพื้นที่ตลาดก็ประกอบด้วยห้างใหญ่ 2 แห่ง ได้แก่ ห้างตลาดพาหุรัด และห้างอินเดียมโพเรียม

- **ร้านอาหารและร้านจำหน่ายอุปกรณ์ต่าง ๆ ทางศาสนาซิกข์** ประกอบด้วยร้านอาหารตามสั่งตั้งอยู่บริเวณหลังห้างอินเดียมโพเรียมและร้านจำหน่ายอุปกรณ์ต่าง ๆ ทางศาสนาซิกข์บริเวณด้านข้างห้างอินเดียมโพเรียม

- **ร้านอาหาร** เป็นร้านอาหารประเภทอาหารตามสั่งทั่วไป ตั้งอยู่ชอยด้านในของห้างตลาดพาหุรัดและติดกับการไฟฟ้านครหลวงเขตวัดเลียบ

- **ตลาดตรีเพชร** เป็นตลาดขายพวงมาลัยดอกไม้ ตั้งอยู่ตรงข้ามโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัยและอยู่ข้างซอยของโรงเรียนวัดราชบูรณะ

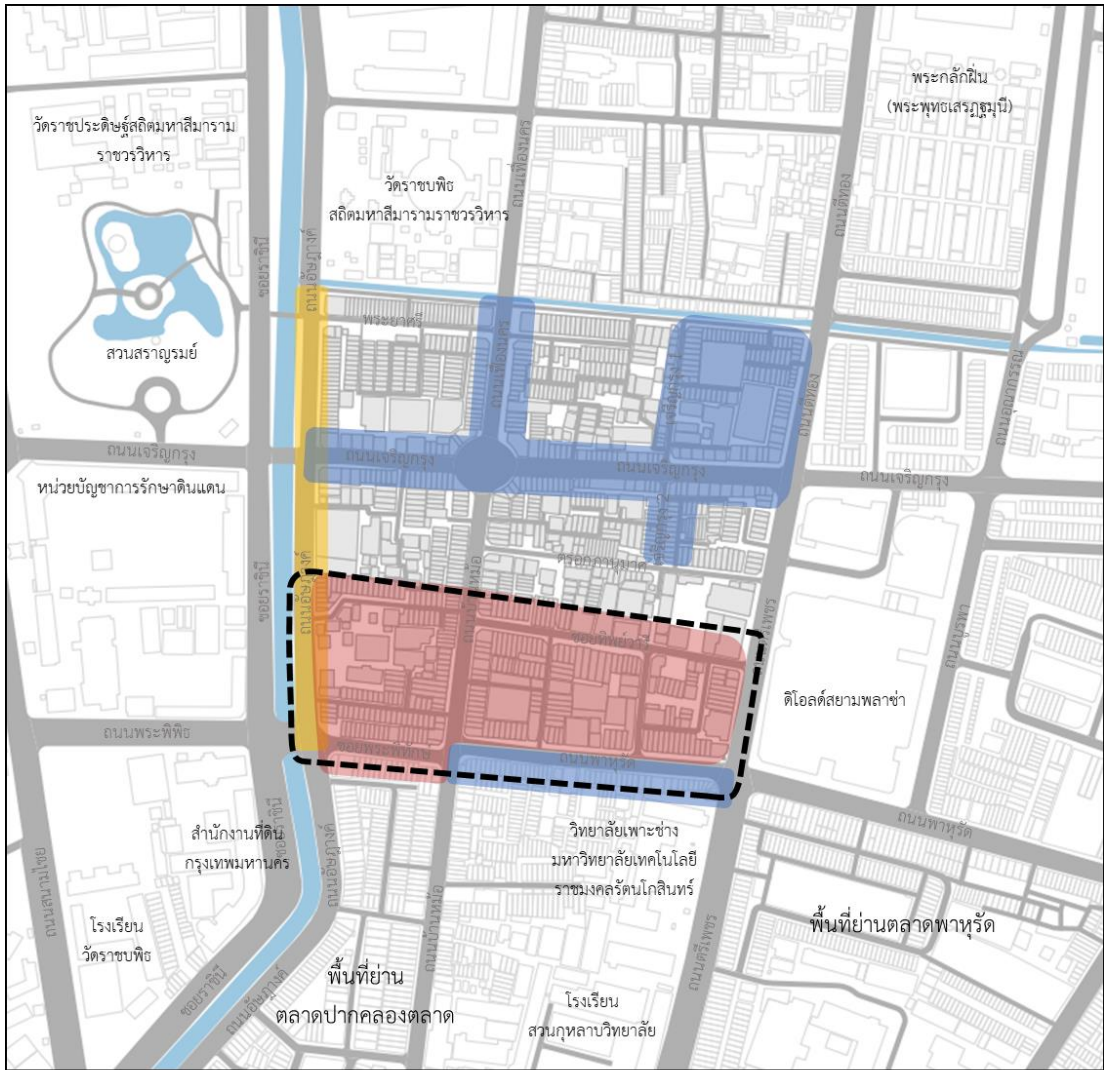
3) ประเภทพาณิชย์กรรมในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

ภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดสามารถแบ่งกิจกรรมพาณิชย์กรรมได้ออกเป็น 3 ประเภทหลักแยกตามตลาด ได้แก่ (แผนที่ 5.18)




- ตลาดส่งเสริมเกษตรกรไทย ตั้งอยู่ในบริเวณเหนือถนนจักรเพชร จำหน่ายผักเป็นหลัก
- ตลาดยอดพิมาน ตั้งอยู่บริเวณใต้ถนนจักรเพชรและซอยเอ็มไพร์ จำหน่ายดอกไม้เป็นหลัก
- ตลาดองค์การตลาด จำหน่ายผัก ตั้งอยู่บริเวณใต้ถนนจักรเพชร และคลองรอบกรุง จำหน่ายผักผลไม้เป็นหลัก



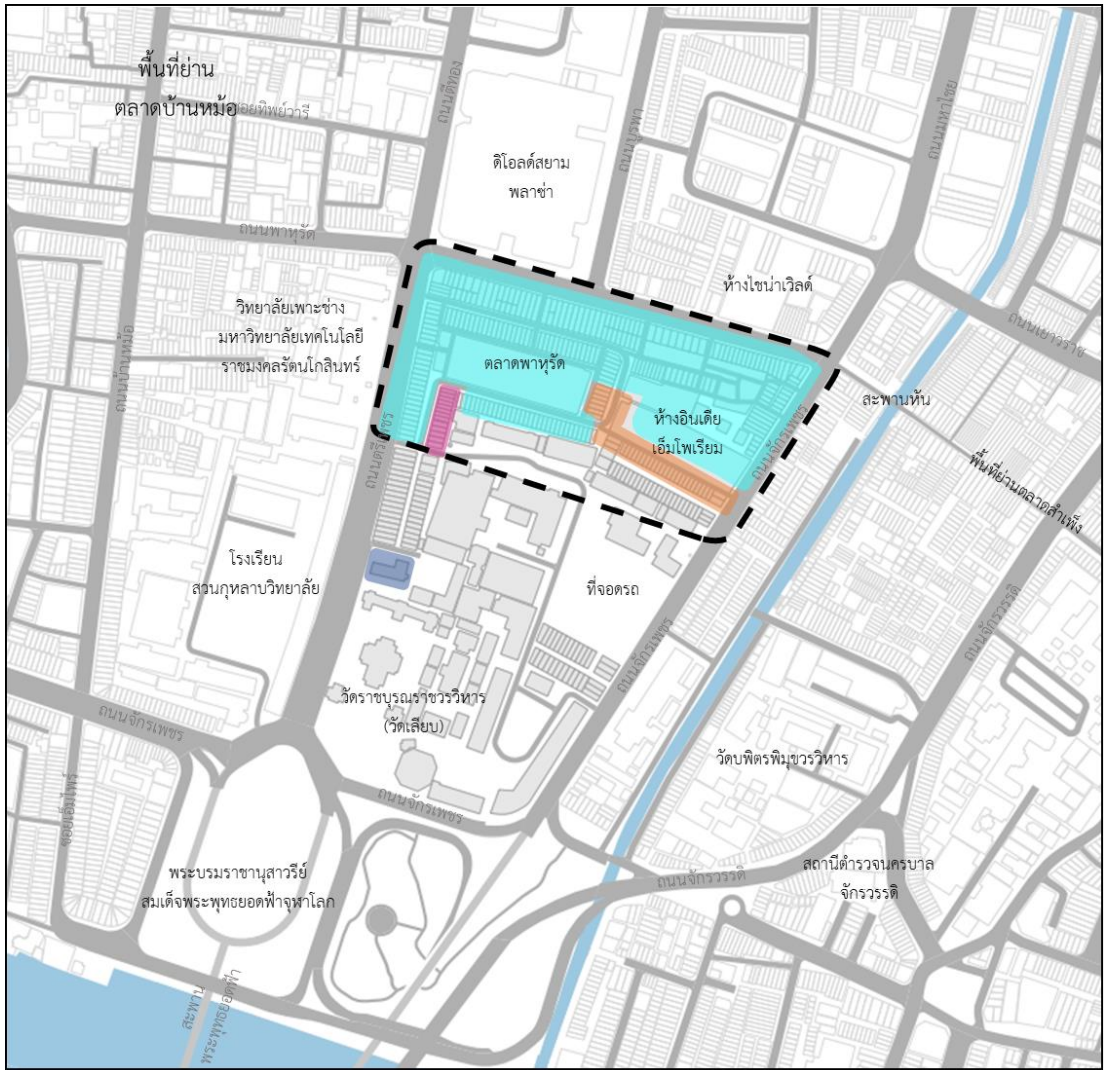
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



แผนที่ 5.16 ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ตลาด ร้านจำหน่ายอุปกรณ์ไฟฟ้า แผงลอยรับซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้า ร้านเครื่องประดับประเภททอง หรือเพชร 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p style="text-align: center;">  0 75 150 m  </p> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>
	<p style="text-align: center;">  </p> <p style="text-align: center;">ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 5.16 ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 5.17 ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ตลาด ร้านจำหน่ายของชำร่วยและผ้าประเภทต่าง ๆ ร้านอาหาร ตลาดตรีเพชร ร้านอาหารและร้านจำหน่ายอุปกรณ์ต่าง ๆ ทางศาสนาซิกข์ 	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p> <div style="text-align: center;"> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
--	---

แผนที่ 5.17 ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.18 ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

<p>สัญลักษณ์</p> <p> พื้นที่ตลาด</p> <p> ตลาดส่งเสริมเกษตรไทย จำหน่ายผักเป็นหลัก</p> <p> ตลาดยอดพืชมาน จำหน่ายดอกไม้เป็นหลัก</p> <p> ตลาดองค์การตลาด จำหน่ายผัก ผลไม้เป็นหลัก</p>	<p>ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ</p>
	<p></p> <p>ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564</p>
	<p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

แผนที่ 5.18 ประเภทพาณิชยกรรมในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.1.3 รูปแบบมวลาอาคารและพื้นที่ว่างพื้นที่ย่านตลาดการค้า

1) รูปแบบมวลาอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

จากการวิเคราะห์รูปแบบมวลาอาคารและพื้นที่ว่างพบว่าพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมี มวลาอาคารที่อัดแน่นบนบล็อกที่ดินที่มีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยม โดยรูปแบบมวลาอาคารในพื้นที่ย่านมี 3 ประเภท ได้แก่ (แผนที่ 5.19)

- **มวลาอาคารขนาดใหญ่** จากอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ และศาสนสถาน

- **มวลาอาคารขนาดกลาง** จากอาคารตึกแถวขนาดยาว ส่วนใหญ่ใช้เป็นการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม

- **มวลาอาคารขนาดเล็ก** จากอาคารที่พักอาศัยที่เป็นตึกแถวเล็ก ๆ และบ้านเดี่ยว

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเพิ่มเติมจากการวิเคราะห์ผ่านข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) พบว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของมวลาอาคารในพื้นที่ ย่านตลาดบ้านหม้อมีด้วยกันหลายจุด ได้แก่ บริเวณตอนบนของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ คือ บริเวณ ซอยพระยาศรีและบริเวณชุมชนด้านในของถนนเจริญกรุงและถนนเฟื่องนคร ซึ่งอยู่บนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย มีลักษณะมวลาอาคารเป็นมวลาอาคารขนาดเล็กถึงขนาดกลาง และบริเวณตอนล่างของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ได้แก่ ช่วงตรอกภาณุมาศและซอยเจริญกรุง 2 ซึ่งอยู่บนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม มีลักษณะมวลาอาคารส่วนใหญ่เป็นมวลาอาคารขนาด กลาง และบริเวณพื้นที่ตลาดอย่างบริเวณซอยทิพย์วารี บริเวณต้นซอยที่ติดกับถนนบ้านหม้อจะมีความหนาแน่นมวลาอาคารในพื้นที่แน่นกว่าบริเวณท้ายซอยที่ติดกับถนนตรีเพชร เนื่องจากบริเวณท้าย ซอยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันศาสนาและสถาบันราชการที่มีอาคารเป็นมวลาอาคารขนาด ใหญ่ ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีรูปแบบมวลาอาคารหนาแน่นน้อยกว่าบริเวณต้นซอยที่มีลักษณะอาคารเป็น ตึกแถว

2) รูปแบบมวลาอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

จากการวิเคราะห์รูปแบบมวลาอาคารและพื้นที่ว่างพบว่าพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมี รูปแบบมวลาอาคารในพื้นที่ย่านมี 2 ประเภท ได้แก่ (แผนที่ 5.20)

- **มวลาอาคารขนาดใหญ่** จากอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ สาธารณูปโภค และศาสนสถาน

- **มวลาอาคารขนาดกลาง** จากอาคารตึกแถวขนาดยาว ส่วนใหญ่ใช้เป็นการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม

และจากการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) พบว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของมวลาอาคารมาก คือ บริเวณริมถนนพาหุรัด ซึ่งอยู่บนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม และบริเวณชุมชนริมถนนจักรเพชรที่มีการใช้

ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสมเรียงติดกับทางออกของห้างอินเดียเอ็มโพเรียม จึงทำให้รูปแบบมวลาอาคารของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดกระจุกตัวอยู่แค่บริเวณพื้นที่ตลาด ส่วนบริเวณทิศใต้ของพื้นที่ย่านที่อยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค และศาสนสถานนั้นมีความหนาแน่นมวลาอาคารต่ำจากการที่มีมวลาอาคารใหญ่ตั้งอยู่

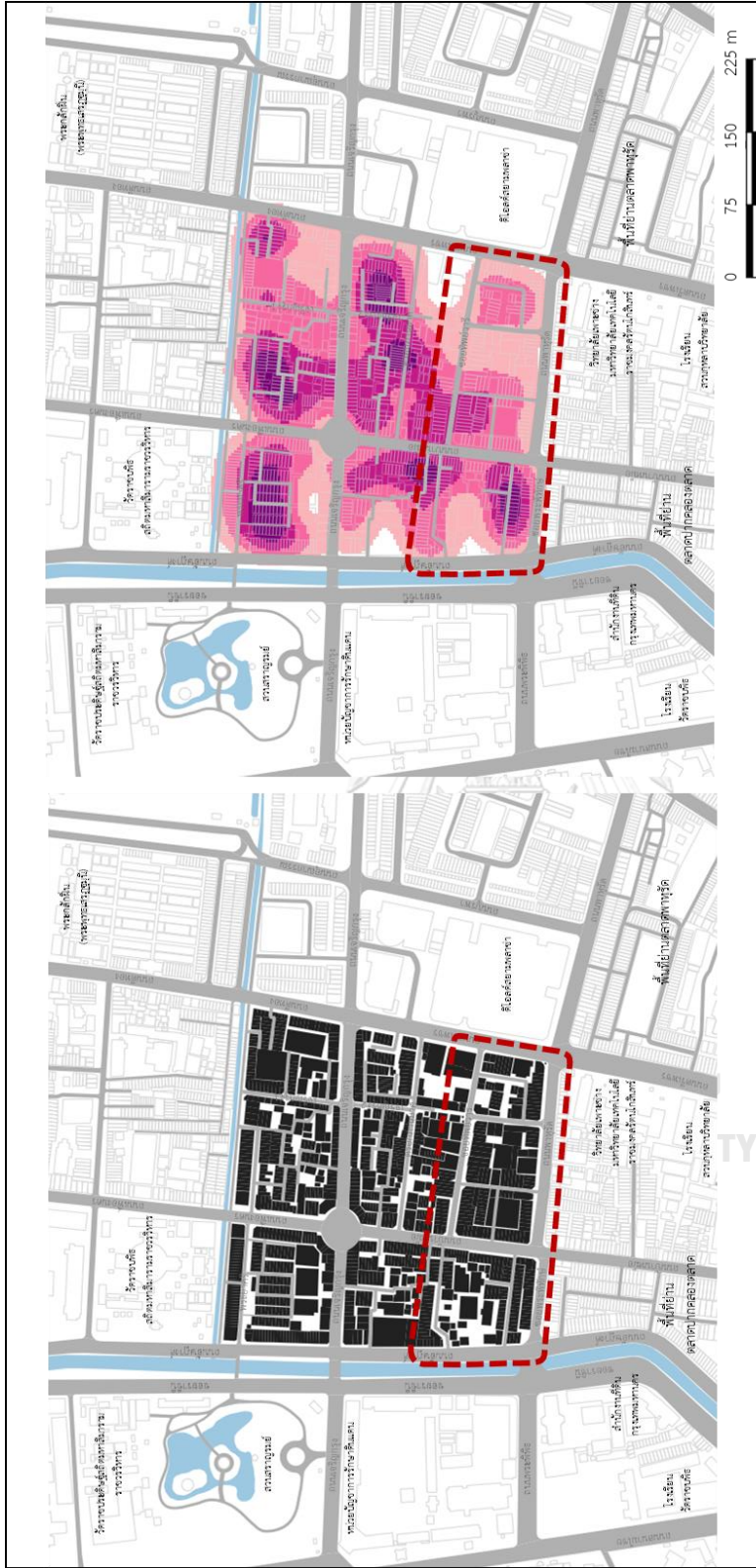
3) รูปแบบมวลาอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

จากการวิเคราะห์รูปแบบมวลาอาคารและพื้นที่ว่างพบว่าพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดมีรูปแบบมวลาอาคารในพื้นที่ย่านมี 2 ประเภท ได้แก่ (แผนที่ 5.21)

- **มวลาอาคารขนาดใหญ่** จากอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ที่เป็นพื้นที่เปิดโล่ง (semi-outdoor)



- **มวลาอาคารขนาดกลาง** จากอาคารตึกแถวขนาดยาว ส่วนใหญ่ใช้เป็นการใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย และที่อยู่อาศัยแบบผสม ตามลำดับ

และจากการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS - Geographic Information System) พบว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของมวลาอาคารมาก คือ ชุมชนบริเวณทิศเหนือติดซอยพระพิทักษ์ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ซึ่งอยู่บนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย และบริเวณพื้นที่ตลาดทั้ง 3 แห่ง 2 จุด ได้แก่ บริเวณซอยด้านในตลาดส่งเสริมเกษตรไทย และบริเวณซอยท่ากลางระหว่างตลาดองค์การตลาดและตลาดยอดพิมานที่มีลักษณะอาคารเป็นตึกแถว โดยบริเวณดังกล่าวเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม

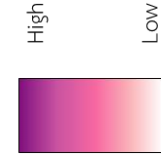


แผนที่ 5.19 รูปแบบอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

สัญลักษณ์

-  พื้นที่อาคาร
-  พื้นที่ตลาด

ความหนาแน่นมวลอาคารในพื้นที่




High

Low

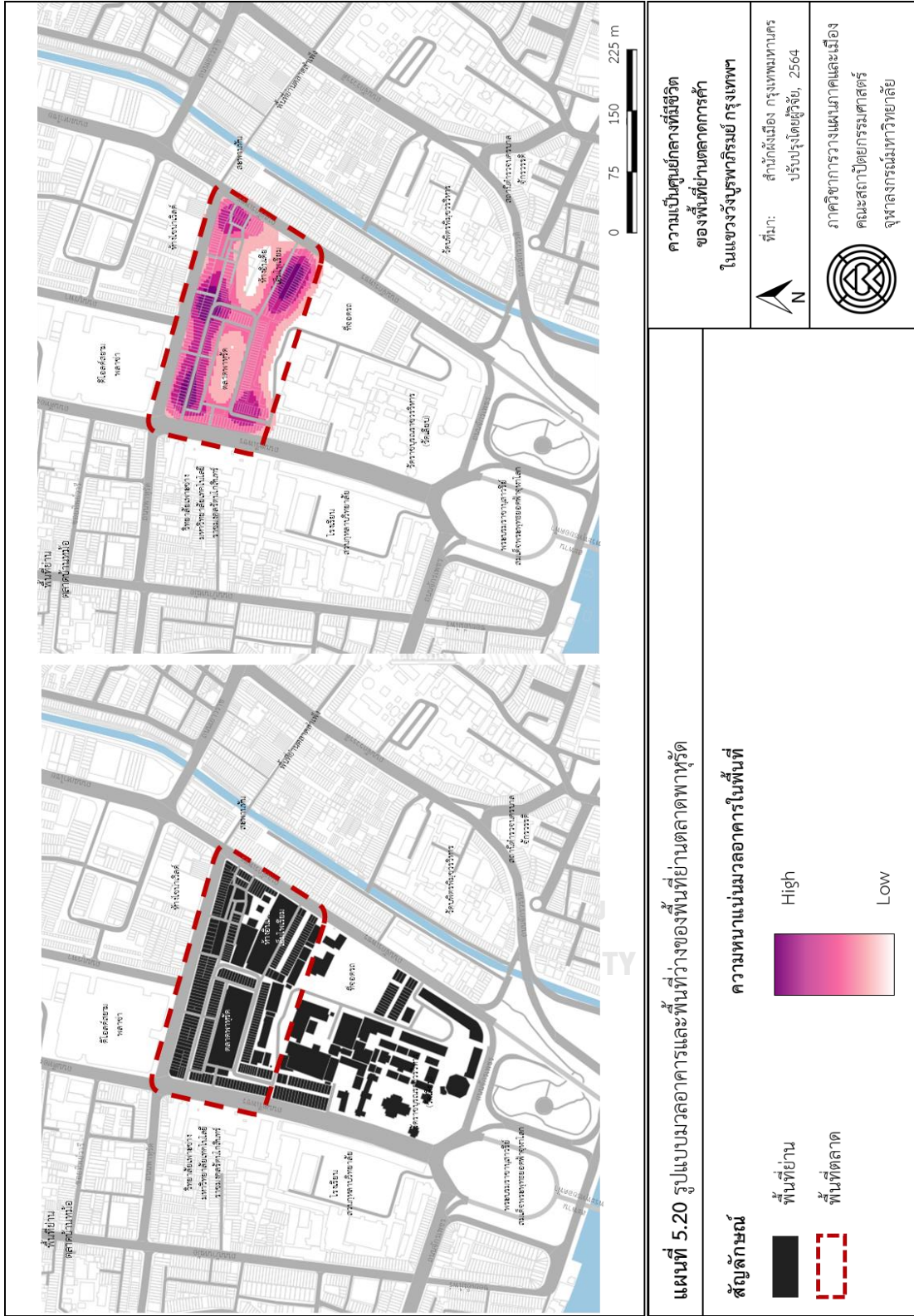
ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต
ของพื้นที่ย่านตลาดการค้า
ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.19 รูปแบบอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 5.20 รูปแบบอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

สัญลักษณ์

- พื้นที่อาคาร
- พื้นที่ตลาด

ความหนาแน่นอาคารในพื้นที่

High

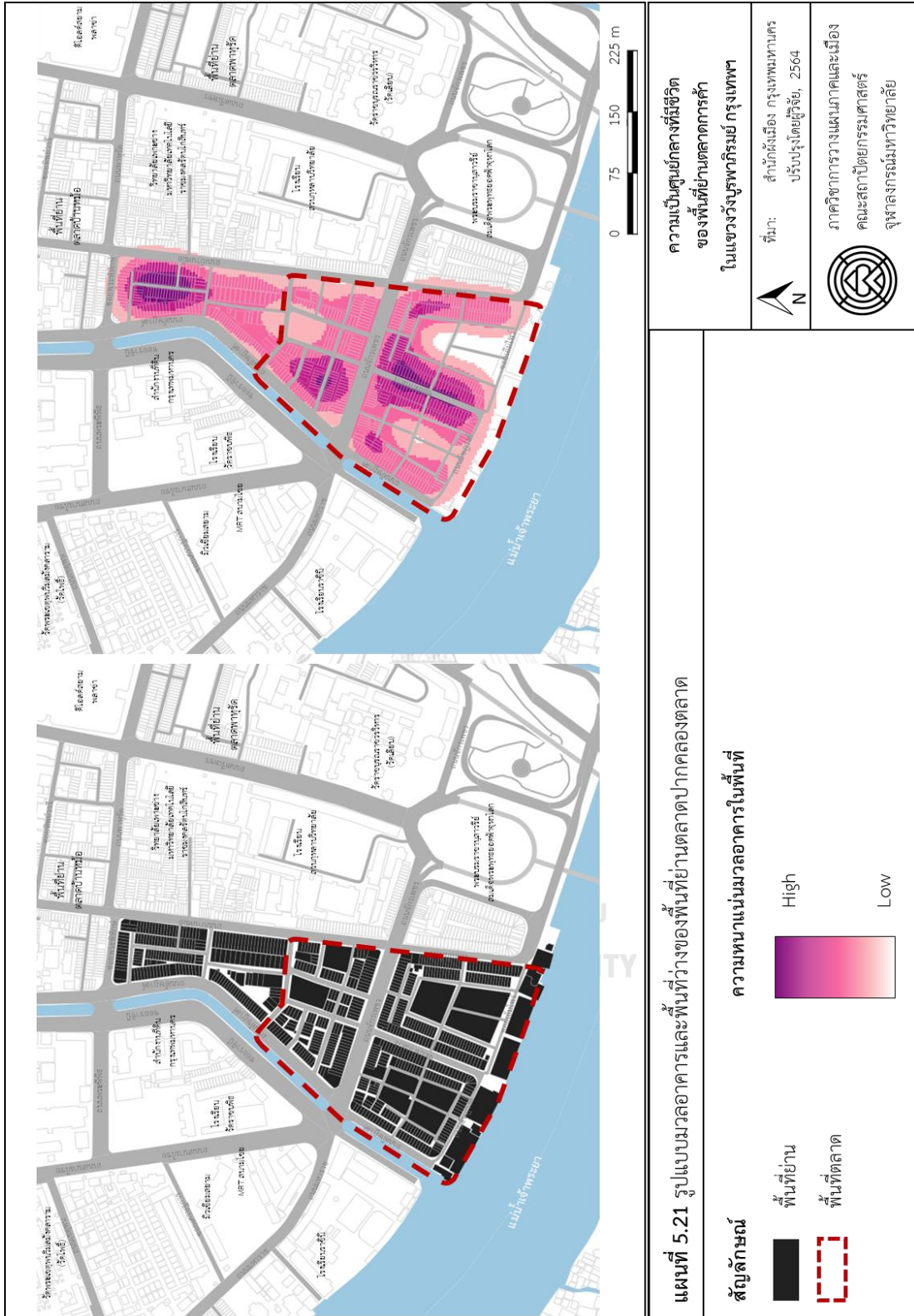
Low

ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต
ของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด
ในแขวงวังบูรพาภิรมย์ กรุงเทพฯ

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2564

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5.20 รูปแบบอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.21 รูปแบบอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.2 รูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

5.2.1 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

1) อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

ในการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อด้วยวิธีการนับด่าน (gate method) ของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 (ตาราง 5.1) และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.2)

ตาราง 5.1 ปริมาณการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ด่าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	132	84
		กลุ่มคนทั่วไป	9	6	108	72		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	1	72	12	216	216
		กลุ่มคนทั่วไป	12	17	144	204		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	2	0	24	60	132
		กลุ่มคนทั่วไป	5	9	60	108		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	3	72	36	132	156
		กลุ่มคนทั่วไป	5	10	60	120		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	0	12	0	60	48
		กลุ่มคนทั่วไป	4	4	48	48		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	132	216
		กลุ่มคนทั่วไป	9	17	108	204		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	1	84	12	168	180
		กลุ่มคนทั่วไป	7	14	84	168		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	5	12	60	108	180
		กลุ่มคนทั่วไป	8	10	96	120		
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	3	0	36	72	84
		กลุ่มคนทั่วไป	6	4	72	48		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	11	8	132	96	228	240
		กลุ่มคนทั่วไป	8	12	96	144		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	36	36
		กลุ่มคนทั่วไป	1	2	12	24		
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	19	19	228	228	384	384
		กลุ่มคนทั่วไป	13	13	156	156		
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	5	84	60	144	204
		กลุ่มคนทั่วไป	5	12	60	144		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	0	12	0	72	24
		กลุ่มคนทั่วไป	5	2	60	24		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	2	60	24	132	84
		กลุ่มคนทั่วไป	6	5	72	60		

ด่าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง	
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak
4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	0	60	0	108	36
	กลุ่มคนทั่วไป	4	3	48	36		
5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	5	96	60	204	240
	กลุ่มคนทั่วไป	9	15	108	180		
6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	20	14	240	168	468	540
	กลุ่มคนทั่วไป	19	31	228	372		
7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	16	3	192	36	396	144
	กลุ่มคนทั่วไป	17	9	204	108		
8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	1	84	12	132	60
	กลุ่มคนทั่วไป	4	4	48	48		
9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	72	72
	กลุ่มคนทั่วไป	4	5	48	60		
10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	11	2	132	24	204	144
	กลุ่มคนทั่วไป	6	10	72	120		
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	17	276	204	492	444
	กลุ่มคนทั่วไป	18	20	216	240		
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	20	23	240	276	420	624
	กลุ่มคนทั่วไป	15	29	180	348		
1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	2	12	24	132	240
	กลุ่มคนทั่วไป	10	18	120	216		
2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	16	9	192	108	276	168
	กลุ่มคนทั่วไป	7	5	84	60		
3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	2	12	24	108	108
	กลุ่มคนทั่วไป	8	7	96	84		
4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	5	60	60	144	84
	กลุ่มคนทั่วไป	7	2	84	24		
5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	3	48	36	168	144
	กลุ่มคนทั่วไป	10	9	120	108		
6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	13	4	156	48	252	132
	กลุ่มคนทั่วไป	8	7	96	84		
7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	18	8	216	96	252	120
	กลุ่มคนทั่วไป	3	2	36	24		
8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	15	300	180	408	264
	กลุ่มคนทั่วไป	9	7	108	84		
9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	8	144	96	312	240
	กลุ่มคนทั่วไป	14	12	168	144		
10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	0	0	0	0	12
	กลุ่มคนทั่วไป	0	1	0	12		
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	26	18	312	216	552	360
	กลุ่มคนทั่วไป	20	12	240	144		
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	23	300	276	528	420

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง	
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak
	กลุ่มคนทั่วไป	19	12	228	144		

ผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากการสำรวจอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.22) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน C11) ที่มีคนสัญจร 312 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนพารุทธ์ 2 ด้าน (ด้าน C8 และ C12) ที่มีคนสัญจร 300 คนต่อชั่วโมง และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 276 คนต่อชั่วโมง โดยบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน C11) และบริเวณถนนพารุทธ์ (ด้าน C8 และ C12) เป็นถนนที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อมักเลือกใช้สัญจรผ่านเข้า - ออกพื้นที่จากการที่บริเวณดังกล่าวเป็นถนนสายหลักที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสายอื่น ๆ ได้ และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีร้านค้าตลอดสาย ทำให้เป็นเส้นทางที่มีคนเข้ามาซื้อของมากในช่วงตลาดเปิด (peak period)

ในขณะที่เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน C11) ที่มีคนสัญจร 240 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนพารุทธ์ข้างดีโอลด์สยาม พลาซ่า (ด้าน C12) และถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) ที่มีคนสัญจร 228 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนเจริญกรุง (ด้าน B7) ที่มีคนสัญจร 204 คนต่อชั่วโมง โดยทั้ง 4 เส้นทางล้วนเป็นเส้นทางสายหลักที่สามารถเชื่อมต่อไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจุดอื่น ๆ ได้ โดยเฉพาะด้านถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) ถนนที่ผ่ากลางพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อนั้นมีจุดรอตโดยสารทั้งสองฟากถนน จึงทำให้กลุ่มคนทั่วไปทั้งผู้คนในชุมชนในพื้นที่ย่านและกลุ่มคนที่ไม่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ผ่านเส้นทางนี้อย่างหนาแน่น

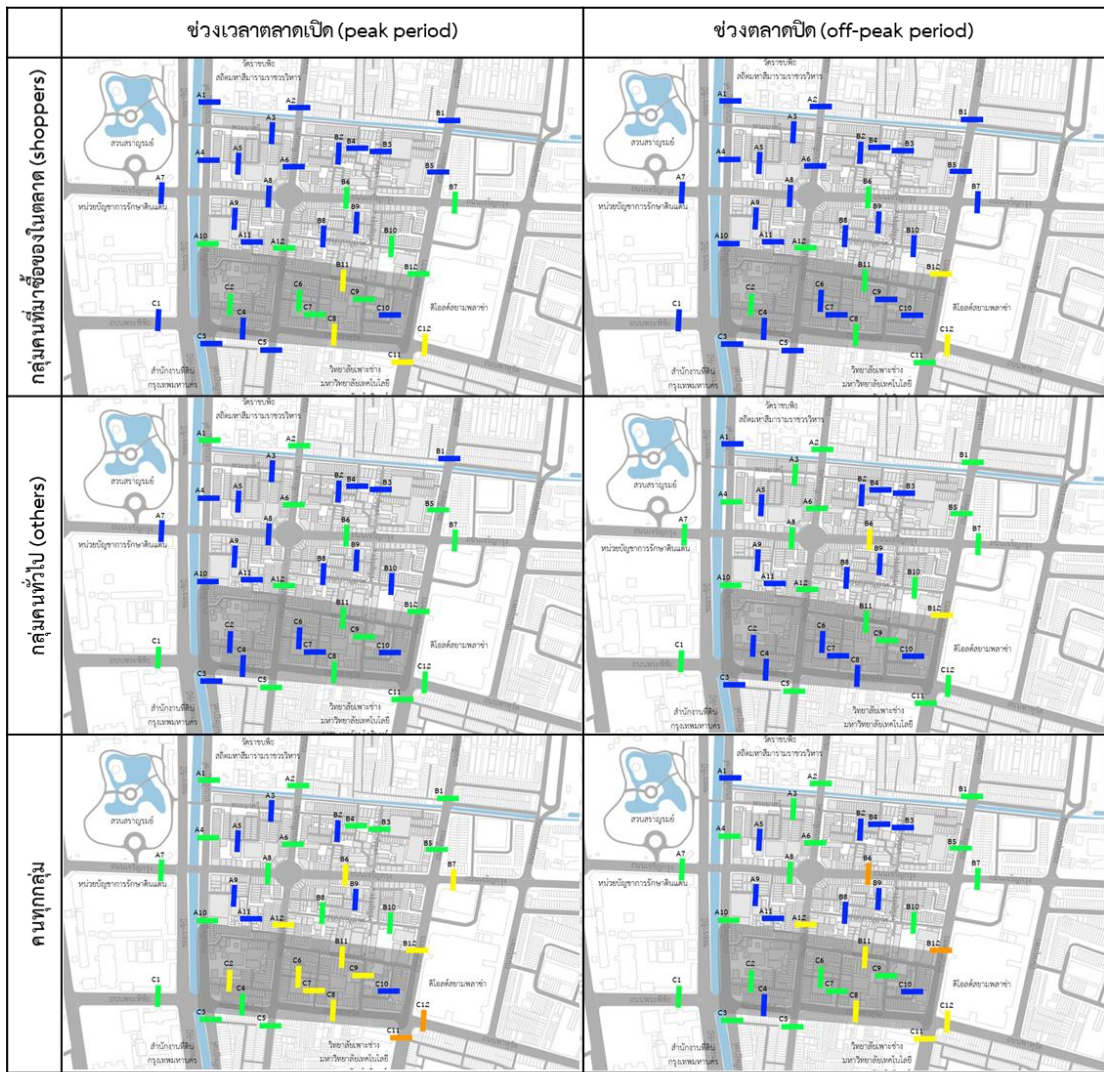
เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ พบว่าเส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรและถนนพารุทธ์หน้าห้างดีโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน B12 และ C12) ที่มีคนสัญจร 276 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนบ้านหม้อ (ด้าน A12) ที่มีคนสัญจร 228 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน C11) ที่มีคนสัญจร 216 คนต่อชั่วโมง ถึงแม้ว่าจะเป็นช่วงที่ตลาดคนน้อยลงแต่เส้นทางดังกล่าวก็ยังมีคนที่มาซื้อของในตลาดสัญจรผ่านไปมา

และเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) ที่มีคนสัญจร 372 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดีโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 348 คนต่อชั่วโมง และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 240 คนต่อชั่วโมง โดยบริเวณถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) และบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน B12)

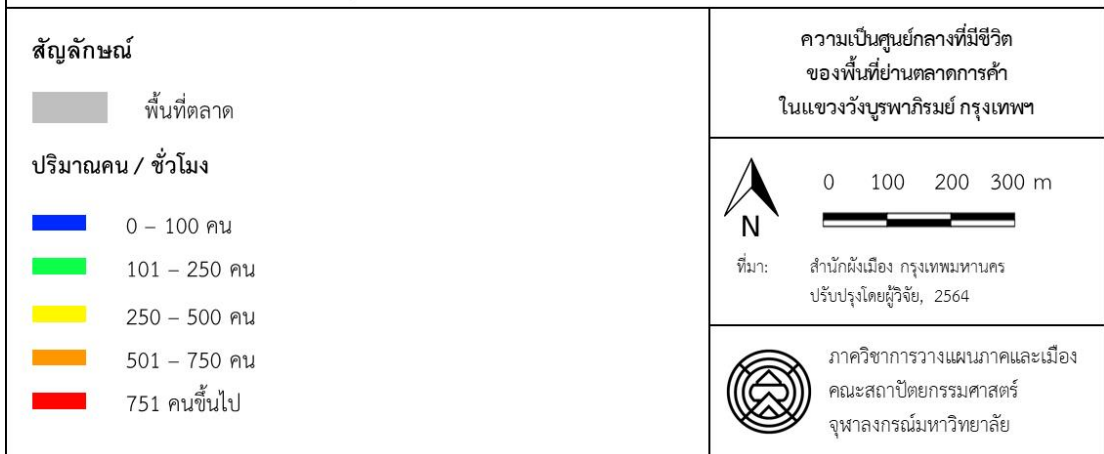
เป็นเส้นทางที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจึงทำให้เส้นทางนี้มีการสัญจรผ่านของกลุ่มคนทั่วไป และเป็นที่น่าสนใจว่าบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่เป็นเส้นทางที่มีร้านค้าจำนวนมาก กลุ่มคนทั่วไปก็ยังนิยมใช้ในช่วงที่ตลาดคนน้อยลง

เมื่อนำคนทั้ง 2 กลุ่มมารวมกัน พบว่าเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน C11) ที่มีคนสัญจร 552 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนพารุทธ์หน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน C12) ที่มีคนสัญจร 528 คนต่อชั่วโมง และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 492 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านนี้เป็นจุดที่มีผู้คนสัญจรผ่านมากที่สุดเป็น 3 ลำดับแรก โดยบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน C11) เป็นถนนในขอบเขตของพื้นที่ย่านตลาดพารุทธ์ มีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอย่างจุกจุกโดยสารบริเวณตรงข้ามโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย เช่นเดียวกับกับบริเวณถนนพารุทธ์ (ด้าน C12) ที่มีร้านค้าของพื้นที่ย่านตลาดพารุทธ์ตลอดเส้นทาง อีกทั้งเป็นเส้นทางหลักที่สามารถเชื่อมต่อไปถนนสายหลักอื่น ๆ ได้ และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) เป็นซอยสำคัญในพื้นที่ตลาดบ้านหม้อที่มีร้านค้าตลอดเส้นทางและสามารถใช้ผ่านไปยังบริเวณถนนบ้านหม้อที่ผ่ากลางพื้นที่ย่านตลาดได้อีกด้วย ทั้ง 3 เส้นทางนี้จึงเป็นเส้นทางที่ผู้คนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) สัญจรผ่านอย่างหนาแน่น

และเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 624 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) ที่มีคนสัญจร 540 คนต่อชั่วโมง และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 444 คนต่อชั่วโมง ทั้ง 3 เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่ยังมีคนมากมายสัญจรแม้จะอยู่ในช่วงที่ตลาดคนลดลง โดยบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน B12) และบริเวณถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) เป็นถนนสายหลักที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายตั้งอยู่ทำให้คนทั่วไปเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่เป็นเส้นทางที่มีร้านค้าตลาดทางแต่ในขณะเดียวกันก็เป็นทางผ่านสำคัญสำหรับคนทั่วไปในช่วงที่พื้นที่ตลาดคนลดลงด้วย



แผนที่ 5.22 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.22 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ตาราง 5.2 ปริมาณการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	2	36	24	132	144
		กลุ่มคนทั่วไป	8	10	96	120		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	3	48	36	168	216
		กลุ่มคนทั่วไป	10	15	120	180		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	1	36	12	84	84
		กลุ่มคนทั่วไป	4	6	48	72		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	4	120	48	264	60
		กลุ่มคนทั่วไป	12	1	144	12		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	24	48
		กลุ่มคนทั่วไป	0	3	0	36		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	3	72	36	108	72
		กลุ่มคนทั่วไป	3	3	36	36		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	192	60
		กลุ่มคนทั่วไป	14	4	168	48		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	9	96	108	144	132
		กลุ่มคนทั่วไป	4	2	48	24		
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	7	72	84	72	84
		กลุ่มคนทั่วไป	0	0	0	0		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	14	17	168	204	216	216
		กลุ่มคนทั่วไป	4	1	48	12		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	0	84	0	108	24
		กลุ่มคนทั่วไป	2	2	24	24		
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	29	37	348	444	384	492
		กลุ่มคนทั่วไป	3	4	36	48		
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	15	12	180	144	444	504
		กลุ่มคนทั่วไป	22	30	264	360		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	2	96	24	144	144
		กลุ่มคนทั่วไป	4	10	48	120		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	13	4	156	48	252	120
		กลุ่มคนทั่วไป	8	6	96	72		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	5	96	60	228	156
		กลุ่มคนทั่วไป	11	8	132	96		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	10	120	120	240	372
		กลุ่มคนทั่วไป	10	21	120	252		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	16	24	192	180	564
		กลุ่มคนทั่วไป	13	31	156	372		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	6	12	72	228	372
		กลุ่มคนทั่วไป	18	25	216	300		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	7	48	84	156	144
		กลุ่มคนทั่วไป	9	5	108	60		

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	2	12	24	24	60
		กลุ่มคนทั่วไป	1	3	12	36		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	5	36	60	108	216
		กลุ่มคนทั่วไป	6	13	72	156		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	30	34	360	408	612	600
		กลุ่มคนทั่วไป	21	16	252	192		
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	40	36	480	432	960	1116	
	กลุ่มคนทั่วไป	40	57	480	684			
C	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	7	60	84	132	144
		กลุ่มคนทั่วไป	6	5	72	60		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	16	14	192	168	288	348
		กลุ่มคนทั่วไป	8	15	96	180		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	4	60	48	144	108
		กลุ่มคนทั่วไป	7	5	84	60		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	7	120	84	276	240
		กลุ่มคนทั่วไป	13	13	156	156		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	6	120	72	216	144
		กลุ่มคนทั่วไป	8	6	96	72		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	10	144	120	204	300
		กลุ่มคนทั่วไป	5	15	60	180		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	22	16	264	192	468	372
		กลุ่มคนทั่วไป	17	15	204	180		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	21	10	252	120	432	288
		กลุ่มคนทั่วไป	15	14	180	168		
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	17	4	204	48	324	168
		กลุ่มคนทั่วไป	10	10	120	120		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	0	12	0	36	24
		กลุ่มคนทั่วไป	2	2	24	24		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	19	15	228	180	432	360
		กลุ่มคนทั่วไป	17	15	204	180		
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	17	300	204	516	492
		กลุ่มคนทั่วไป	18	24	216	288		

ผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากการสำรวจอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.23) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยาม

ปลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 480 คนต่อชั่วโมง บริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 360 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนบ้านหม้อ (ด้าน A12) ที่มีคนสัญจร 348 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนบ้านหม้อ (ด้าน A12) ที่มีคนสัญจร 228 คนต่อชั่วโมง โดยบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน B12) เป็นทางที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและอยู่หน้าทางเข้าพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ที่สามารถเชื่อมต่อกับซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่เป็นเส้นทางที่มีแหล่งค้าขายทั้งเส้นถนน อีกทั้งสามารถเชื่อมกับถนนบ้านหม้อ (ด้าน A12) ที่เป็นเส้นทางที่มีร้านค้าเช่นกัน

ในขณะที่เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยามปลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 480 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนตีทอง (ด้าน B1) ที่มีคนสัญจร 264 คนต่อชั่วโมง และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 252 คนต่อชั่วโมง โดยบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน B12) เป็นจุดที่มีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยมีถนนซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) เป็นซอยเชื่อมระหว่างถนนสายหลัก และบริเวณถนนตีทอง (ด้าน B1) ก็เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่คนทั่วไปโดยเฉพาะคนในชุมชนนิยมสัญจรผ่านไปมา

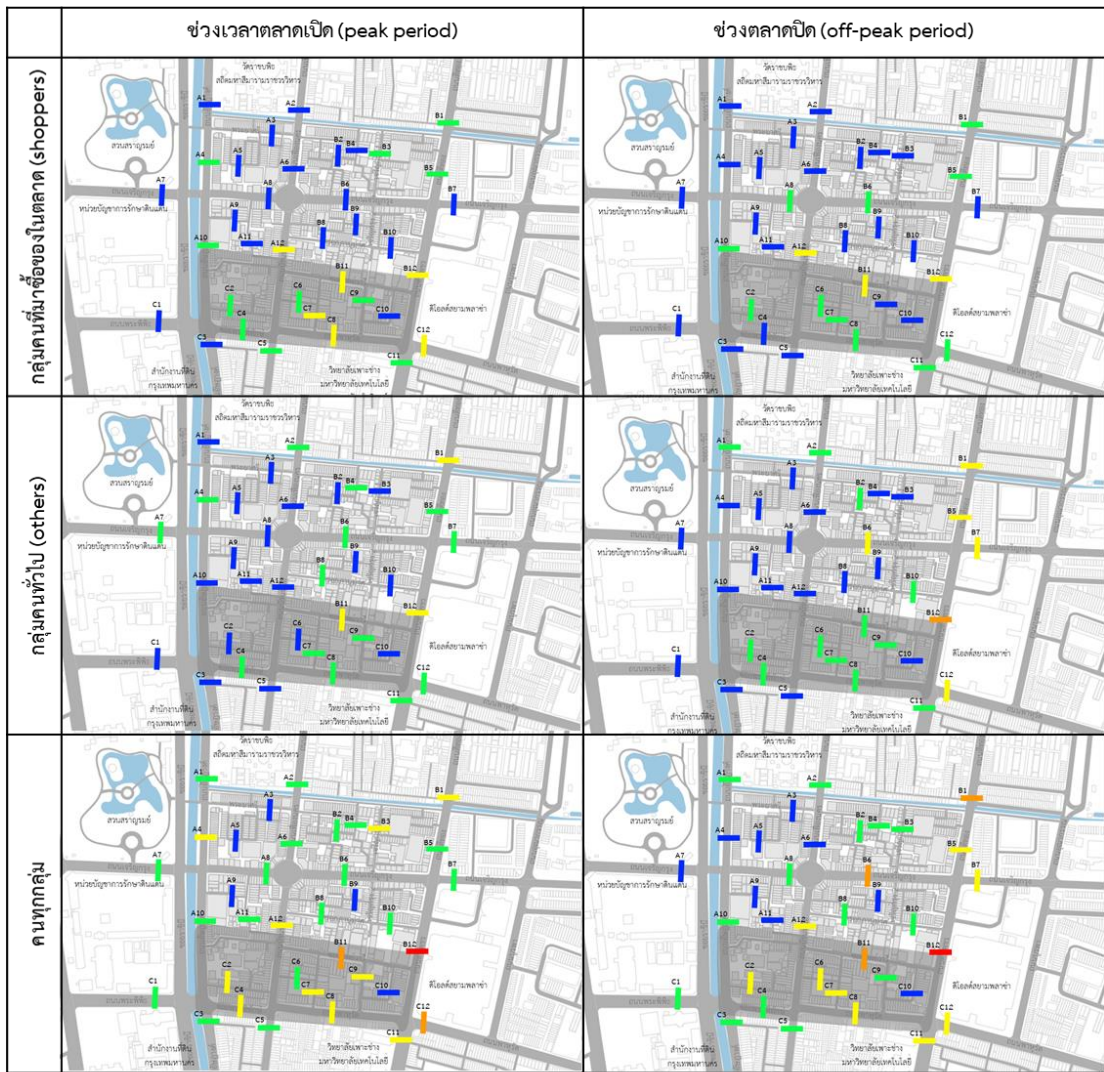
เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ พบว่าเส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนบ้านหม้อ (ด้าน A12) ที่มีคนสัญจร 444 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยามปลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 432 คนต่อชั่วโมง และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 408 คนต่อชั่วโมง โดยทั้ง 3 เส้นทางมีอัตราสัญจรผ่านสูงเช่นเดียวกับในช่วงตลาดเปิด

และเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยามปลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 684 คนต่อชั่วโมง และถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) ที่มีคนสัญจร 372 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนตีทอง (ด้าน B1) ที่มีคนสัญจร 360 คนต่อชั่วโมง โดยทั้ง 3 เส้นทางล้วนเป็นถนนสายหลักที่ใช้สัญจรอยู่แล้ว รวมทั้งจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณดังกล่าวทำให้มีคนที่เข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก

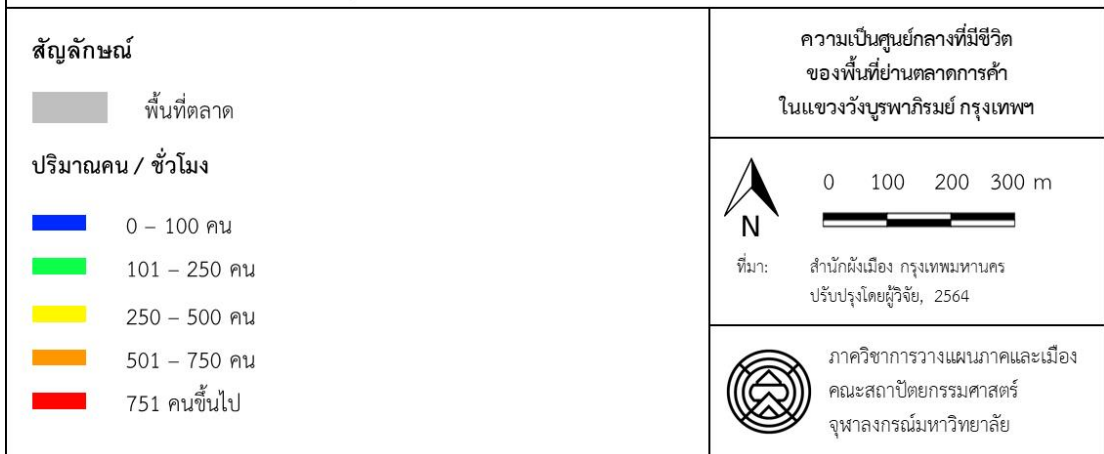
เมื่อนำคนทั้ง 2 กลุ่มมารวมกัน พบว่าเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยามปลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 960 คนต่อชั่วโมง บริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 612 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนพารุฎหน้าห้างดิโอลด์สยามปลาซ่า (ด้าน C12) ที่มีคนสัญจร 516 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 เส้นทางเป็นด้านเชื่อมต่อพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อทั้งสิ้น โดยเฉพาะบริเวณถนนตรีเพชรและถนนพารุฎหน้าห้างดิโอลด์สยามปลาซ่า (ด้าน B12 และ C12) ที่เป็นถนนสายหลักทำให้คนทุกกลุ่มเลือกใช้สัญจรผ่านเพื่อเข้า-ออกพื้นที่ และบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่เป็นทั้งซอยที่มีร้านค้าทั้งซอย อีกทั้งเป็นทางเชื่อมระหว่างถนนสายหลักสำคัญของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้ออย่างถนนบ้านหม้อและถนนตรีเพชร

และเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน B12) ที่มีคนสัญจร 1,116 คนต่อชั่วโมง บริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 600 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) ที่มีคนสัญจร 564 คนต่อชั่วโมง โดยบริเวณถนนตรีเพชร (ด้าน B12) และบริเวณถนนเจริญกรุง (ด้าน B6) เป็นถนนสายหลักที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายตั้งอยู่ทำให้คนทั่วไปเข้ามาใช้พื้นที่ในช่วงเวลาตลาดซาลงเป็นจำนวนมาก อีกทั้งบริเวณซอยทิพย์วารี (ด้าน B11) ที่เป็นเส้นทางที่มีร้านค้าตลาดทางก็มีคนทั่วไปใช้งานเพื่อเป็นทางผ่านไปสู่อื่น ๆ ต่อไป





แผนที่ 5.23 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์



แผนที่ 5.23 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ตาราง 5.3 ปริมาณการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

ด่าน	คนทุกกลุ่มในช่วง วันระหว่างสัปดาห์ ต่อชั่วโมง		คนทุกกลุ่มในช่วง วันหยุดสุดสัปดาห์ ต่อชั่วโมง		รวมคนทุกกลุ่ม ทั้ง 2 ช่วงวัน		
	peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	132	84	132	144	264	228
	2	216	216	168	216	384	432
	3	60	132	84	84	144	216
	4	132	156	264	60	396	216
	5	60	48	24	48	84	96
	6	132	216	108	72	240	288
	7	168	180	192	60	360	240
	8	108	180	144	132	252	312
	9	72	84	72	84	144	168
	10	228	240	216	216	444	456
	11	36	36	108	24	144	60
	12	384	384	384	492	768	876
B	1	144	204	444	504	588	708
	2	72	24	144	144	216	168
	3	132	84	252	120	384	204
	4	108	36	228	156	336	192
	5	204	240	240	372	444	612
	6	468	540	180	564	648	1104
	7	396	144	228	372	624	516
	8	132	60	156	144	288	204
	9	72	72	24	60	96	132
	10	204	144	108	216	312	360
	11	492	444	612	600	1104	1044
	12	420	624	960	1116	1380	1740
C	1	132	240	132	144	264	384
	2	276	168	288	348	564	516
	3	108	108	144	108	252	216
	4	144	84	276	240	420	324
	5	168	144	216	144	384	288
	6	252	132	204	300	456	432
	7	252	120	468	372	720	492
	8	408	264	432	288	840	552
	9	312	240	324	168	636	408
	10	0	12	36	24	36	36
	11	552	360	432	360	984	720
	12	528	420	516	492	1044	912

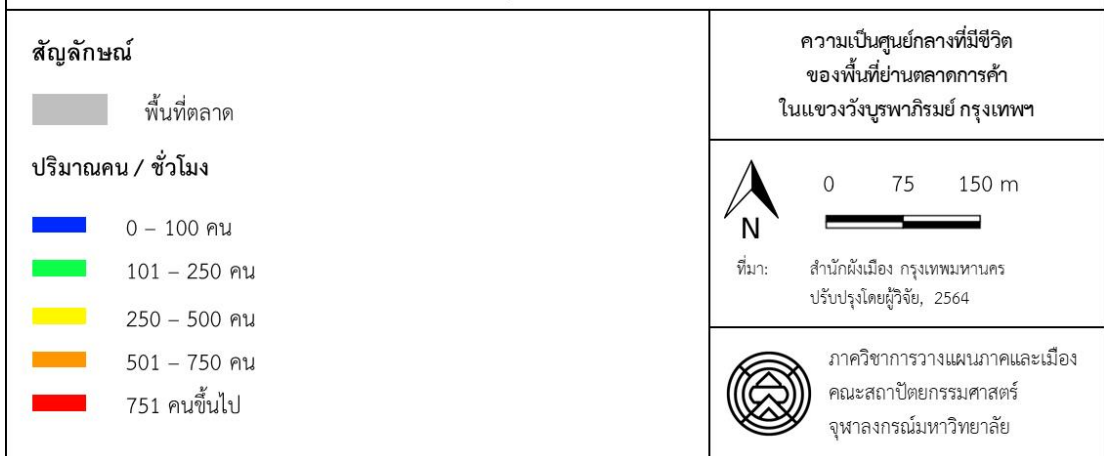
สรุปผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

จากการนำอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์ และวันหยุดสุดสัปดาห์มารวมกัน (แผนที่ 5.11) พบว่ามีอัตราการสัญจรสูงโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตลาดทั้งในช่วงตลาดเปิด (peak period) และตลาดปิด (off-peak period) แล้ว โดยเส้นทางที่มีอัตราการสัญจรตลอดทั้งวันมักเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ตลาดบ้านหม้อฝั่งทิศตะวันออกมากกว่า เพราะนอกจากจะมีแรงดึงดูดจากร้านค้ามากกว่าแล้ว จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่บริเวณถนนตรีเพชรและบริเวณถนนเจริญกรุงฝั่งทิศตะวันออกก็เป็นแรงดึงดูดสำหรับคนทั่วไปให้ผ่านเข้ามาใช้งานในพื้นที่เช่นกัน





แผนที่ 5.24 อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 5.24 อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

2) อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

ในการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 (ตาราง 5.4) และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 (ตาราง 5.5)

ตาราง 5.4 ปริมาณการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	25	300	300	564	516
		กลุ่มคนทั่วไป	22	18	264	216		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	29	14	348	168	624	300
		กลุ่มคนทั่วไป	23	11	276	132		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	30	43	360	516	540	672
		กลุ่มคนทั่วไป	15	13	180	156		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	23	276	276	384	504
		กลุ่มคนทั่วไป	9	19	108	228		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	11	18	132	216	132	252
		กลุ่มคนทั่วไป	0	3	0	36		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	22	16	264	192	360	264
		กลุ่มคนทั่วไป	8	6	96	72		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	5	120	60	168	96
		กลุ่มคนทั่วไป	4	3	48	36		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	18	24	216	288	336	348
		กลุ่มคนทั่วไป	10	5	120	60		
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	14	276	168	384	264
		กลุ่มคนทั่วไป	9	8	108	96		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	34	22	408	264	684	504
		กลุ่มคนทั่วไป	23	20	276	240		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	31	34	372	408	660	612
		กลุ่มคนทั่วไป	24	17	288	204		
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	15	13	180	156	324	420
		กลุ่มคนทั่วไป	12	22	144	264		
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	30	16	360	192	696	360
		กลุ่มคนทั่วไป	28	14	336	168		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	19	15	228	180	540	444
		กลุ่มคนทั่วไป	26	22	312	264		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	28	21	336	252	576	564
		กลุ่มคนทั่วไป	20	26	240	312		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	30	20	360	240	720	660
		กลุ่มคนทั่วไป	30	35	360	420		

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง	
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak
5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	8	144	96	192	192
	กลุ่มคนทั่วไป	4	8	48	96		
6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	2	48	24	240	108
	กลุ่มคนทั่วไป	16	7	192	84		
7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	0	12	0	60	0
	กลุ่มคนทั่วไป	4	0	48	0		
8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	1	60	12	84	12
	กลุ่มคนทั่วไป	2	0	24	0		
9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	9	48	108	228	276
	กลุ่มคนทั่วไป	15	14	180	168		
10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	16	120	192	456	468
	กลุ่มคนทั่วไป	28	23	336	276		
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	2	360	192	696	360
	กลุ่มคนทั่วไป	9	6	336	168		
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	3	360	192	696	360
	กลุ่มคนทั่วไป	4	3	336	168		

ผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากการสำรวจอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.25) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชรหน้าวิทยาลัยเขตเพาะช่าง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ (ด้าน A10) ที่มีคนสัญจร 408 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนตรีเพชรหน้าโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย (ด้าน A11) ที่มีคนสัญจร 372 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนพาหุรัดหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า บริเวณถนนพาหุรัดใกล้ถนนบูรพา และบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน A3 B1 และ B4) ที่มีคนสัญจร 360 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 5 ด้านเป็นด้านที่อยู่บนถนนสายหลักทั้งหมด โดยบริเวณถนนตรีเพชรทั้ง 2 ด้าน (ด้าน A10 และ A11) มักเป็นเส้นทางที่คนกลุ่มนี้ใช้สัญจรผ่านเพื่อเข้ามายังพื้นที่ตลาด หรือผ่านไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่อยู่บริเวณด้าน A11 โดยตลอดเส้นมีร้านค้าและร้านอาหารตลอดทาง ในขณะที่บริเวณถนนพาหุรัดหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า และบริเวณถนนพาหุรัดใกล้ถนนบูรพา (ด้าน A3 และ B1) เป็นด้านที่ตั้งอยู่บริเวณที่มีร้านค้าและแผงลอยบนทางเท้า ทำให้เป็นเส้นทางที่มีคนที่ต้องการมาซื้อของนั้นสัญจรผ่านมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) และบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีการสัญจรผ่านของคนที่ต้องการเข้ามายังพื้นที่ตลาด หรือผ่านไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณใกล้กับด้าน B10

ในขณะที่เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีคนสัญจร 360 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนพหลโยธิน (ด้าน B1) และบริเวณถนนจักรเพชรหน้าห้างอินเดียเอ็มโพเรียม (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 336 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนตรีเพชรหน้าโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย (ด้าน A11) ที่มีคนสัญจร 288 คนต่อชั่วโมง โดยทั้ง 4 เส้นทางล้วนเป็นเส้นทางสายหลักที่สามารถเชื่อมต่อไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจุดอื่น ๆ ได้ โดยเฉพาะบริเวณถนนจักรเพชรหน้าห้างอินเดียเอ็มโพเรียม (ด้าน B10) และบริเวณถนนตรีเพชรหน้าโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย (ด้าน A11) ที่เป็นด่านใกล้จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กลุ่มคนทั่วไปจึงนิยมสัญจรผ่านด่านเหล่านี้

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ พบว่าเส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนพหลโยธินหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน A3) ที่มีคนสัญจร 516 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนตรีเพชรหน้าโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย (ด้าน A11) ที่มีคนสัญจร 408 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนพหลโยธินตัดพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (ด้าน A1) ที่มีคนสัญจร 300 คนต่อชั่วโมง โดยคนกลุ่มนี้ในช่วงเวลานี้มีการสัญจรผ่านบริเวณถนนตรีเพชรสูง ซึ่งบริเวณดังกล่าวที่การตั้งอยู่ของร้านค้าและร้านอาหาร บริเวณดังกล่าวสามารถใช้สัญจรเพื่อผ่านไปยังพื้นที่ย่านใกล้เคียง หรือไปยังจุดจอดรถประจำทางบริเวณด้าน A11 ได้

และเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีคนสัญจร 420 คนต่อชั่วโมง บริเวณสะพานหัน (ด้าน B3) ที่มีคนสัญจร 312 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชรหน้าห้างอินเดียเอ็มโพเรียม (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 276 คนต่อชั่วโมง โดยคนกลุ่มนี้ในช่วงเวลานี้มีการสัญจรผ่านบริเวณถนนจักรเพชรสูง ซึ่งบริเวณดังกล่าวสามารถใช้สัญจรเพื่อผ่านไปยังพื้นที่ย่านใกล้เคียง หรือไปยังจุดจอดรถประจำทางบริเวณด้าน B10 ได้

เมื่อนำคนทั้ง 2 กลุ่มมารวมกัน พบว่าเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีคนสัญจร 720 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนพหลโยธิน (ด้าน B1) ที่มีคนสัญจร 696 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนตรีเพชรหน้าวิทยาลัยเขตเพาะช่าง (ด้าน A10) ที่มีคนสัญจร 684 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านนี้เป็นจุดที่มีผู้คนสัญจรผ่านมากที่สุดเป็น 3 ลำดับแรก โดยบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) เป็นถนนสายหลักที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนมหาไชยและบริเวณสะพานหันที่สามารถทะลุไปพื้นที่ย่านตลาดสำเพ็งได้ ส่วนบริเวณถนนพหลโยธิน (ด้าน B1) เป็นบริเวณที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ตลาดที่มีร้านค้าและแผงลอยค้าขายตลาดทาง อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับถนนบูรพาอีกด้วย และบริเวณถนนตรีเพชรหน้าวิทยาลัยเขตเพาะช่าง (ด้าน A10) ที่เป็นด่านที่มีร้านค้าและร้านอาหารหลากหลายและสามารถเชื่อมต่อไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณด้าน A11 ได้อีกด้วย ทั้ง 3 เส้นทางนี้จึงเป็นเส้นทางที่ผู้คนที่มาซื้อของใน

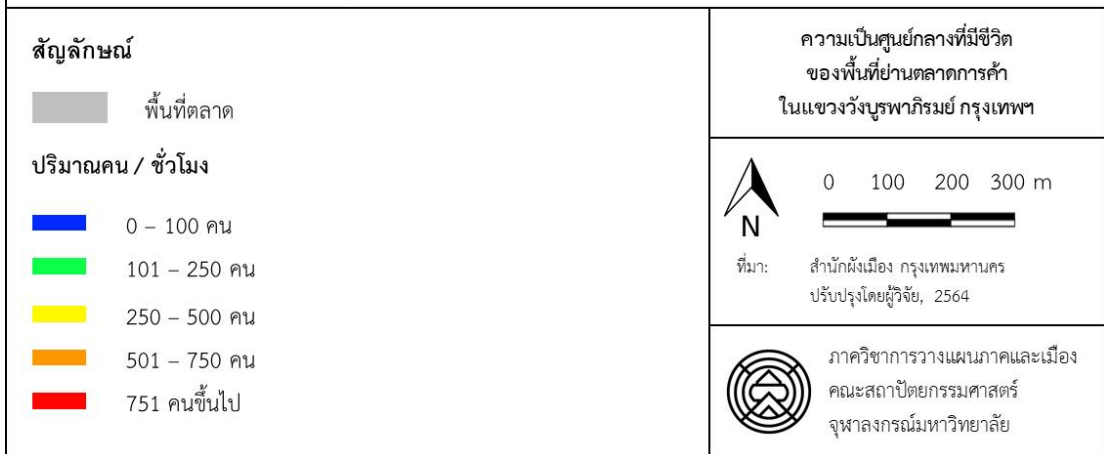
ตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) สัญจรผ่านอย่างหนาแน่นเพราะสามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักได้

และเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนพหลโยธินหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน A3) ที่มีคนสัญจร 672 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีคนสัญจร 660 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนตรีเพชรหน้าโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย (ด้าน A11) ที่มีคนสัญจร 612 คนต่อชั่วโมง ทั้ง 3 เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักที่มีคนมากมายสัญจรผ่าน โดยบริเวณถนนพหลโยธินหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า (ด้าน A3) เป็นด้านที่มีคนสัญจรผ่านมากเพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่น บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) เป็นถนนสายหลักที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนมหาไชยและบริเวณสะพานหันได้ และบริเวณถนนตรีเพชรหน้าโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย (ด้าน A11) ที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรตั้งอยู่ทำให้คนทั่วไปเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก

ซึ่งโดยภาพรวมแล้ว พื้นที่ย่านตลาดพหลโยธินในช่วงวันระหว่างสัปดาห์มีการสัญจรผ่านมากบริเวณรอบพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตลาดที่เป็นเส้นถนนสายหลัก แต่บริเวณภายในพื้นที่ตลาดนั้นแม้จะมีร้านค้ามากมายแต่ก็ยังมีอัตราสัญจรน้อยกว่าบริเวณด้านนอกมาก ที่น่าสังเกตคือในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) ของกลุ่มคนทั่วไป คนกลุ่มนี้มักสัญจรผ่านเส้นถนนจักรเพชร ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนมหาไชย พื้นที่ย่านตลาดสำเพ็ง และมีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบนเส้นถนนดังกล่าวด้วย



แผนที่ 5.25 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.25 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ตาราง 5.5 ปริมาณการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	13	19	156	228	336	444
		กลุ่มคนทั่วไป	15	18	180	216		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	47	13	564	156	756	252
		กลุ่มคนทั่วไป	16	8	192	96		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	44	35	528	420	708	660
		กลุ่มคนทั่วไป	15	20	180	240		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	41	24	492	288	696	504
		กลุ่มคนทั่วไป	17	18	204	216		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	20	22	240	264	336	456
		กลุ่มคนทั่วไป	8	16	96	192		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	22	12	264	144	396	216
		กลุ่มคนทั่วไป	11	6	132	72		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	18	16	216	192	264	252
		กลุ่มคนทั่วไป	4	5	48	60		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	48	20	576	240	816	336
		กลุ่มคนทั่วไป	20	8	240	96		
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	21	300	252	456	372
		กลุ่มคนทั่วไป	13	10	156	120		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	28	25	336	300	468	444
		กลุ่มคนทั่วไป	11	12	132	144		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	17	144	204	348	348
		กลุ่มคนทั่วไป	17	12	204	144		
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	16	8	192	96	324	156
		กลุ่มคนทั่วไป	11	5	132	60		
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	36	42	432	504	864	1140
		กลุ่มคนทั่วไป	36	53	432	636		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	17	276	204	600	540
		กลุ่มคนทั่วไป	27	28	324	336		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	30	22	360	264	912	624
		กลุ่มคนทั่วไป	46	30	552	360		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	60	34	720	408	1308	828
		กลุ่มคนทั่วไป	49	35	588	420		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	27	13	324	156	432	276
		กลุ่มคนทั่วไป	9	10	108	120		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	21	22	252	264	540	492
		กลุ่มคนทั่วไป	24	19	288	228		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	4	60	48	132	108
		กลุ่มคนทั่วไป	6	5	72	60		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	4	84	48	84	96
		กลุ่มคนทั่วไป	0	4	0	48		

ด่าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง	
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak
9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	30	16	360	192	516	372
	กลุ่มคนทั่วไป	13	15	156	180		
10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	39	26	468	312	840	708
	กลุ่มคนทั่วไป	31	33	372	396		
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	0	12	0	72	24
	กลุ่มคนทั่วไป	5	2	60	24		
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	60	36
	กลุ่มคนทั่วไป	3	2	36	24		

ผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากการสำรวจอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.26) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด่าน B4) ที่มีคนสัญจร 720 คนต่อชั่วโมง บริเวณหน้าห้างตลาดพาหุรัด (ด่าน A8) ที่มีคนสัญจร 576 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่า (ด่าน A2) ที่มีคนสัญจร 564 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด่านเป็นด่านที่อยู่บนถนนสายหลักทั้งหมด โดยบริเวณถนนจักรเพชร (ด่าน B4) เป็นถนนที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนมหาไชยและบริเวณสะพานหันได้ โดยเฉพาะบริเวณสะพานหันที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดมักใช้สัญจรผ่านเพื่อเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ตลาด เช่นเดียวกับบริเวณถนนตรีเพชรหน้าห้างพาหุรัดและหน้าห้างดิโอลด์สยามพลาซ่าที่มีกลุ่มคนที่มาซื้อของสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก

ในขณะที่เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด่าน B4) ที่มีคนสัญจร 588 คนต่อชั่วโมง บริเวณสะพานหัน (ด่าน B3) ที่มีคนสัญจร 552 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนพาหุรัดใกล้ถนนบูรพา (ด่าน B1) ที่มีคนสัญจร 432 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด่านเป็นด่านที่คนทั่วไปนิยมสัญจรผ่านสูง โดยบริเวณถนนจักรเพชร (ด่าน B4) และบริเวณถนนพาหุรัดใกล้ถนนบูรพา (ด่าน B1) เป็นถนนสายหลักที่คนทั่วไปมักเลือกสัญจรผ่าน และมีบริเวณสะพานหัน (ด่าน B3) เป็นด่านที่มีอัตราการสัญจรของคนกลุ่มนี้ใช้เพื่อเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ตลาดสูง

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ พบว่าเส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนพาหุรัดใกล้ถนนบูรพา (ด่าน B1) ที่มีคนสัญจร 504 คนต่อชั่วโมง บริเวณสะพานหัน (ด่าน B3) ที่มีคนสัญจร 420 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชร (ด่าน B4) ที่มีคนสัญจร 408 คนต่อชั่วโมง ถึงแม้จะเป็นช่วงที่ตลาดคนน้อยลง แต่คนที่

ต้องการมาซื้อของในตลาดยังนิยมสัญจรผ่านบริเวณถนนพาทูร์ตเป็นจำนวนมาก เช่นเดียวกับบริเวณ บริเวณสะพานหัน (ด้าน B3) และบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่สามารถใช้สัญจรเพื่อผ่านไปยัง พื้นที่ย่านใกล้เคียง หรือไปยังจตุรอรธโดยสารประจำทางบริเวณใกล้เคียงกับด้าน B10 ได้

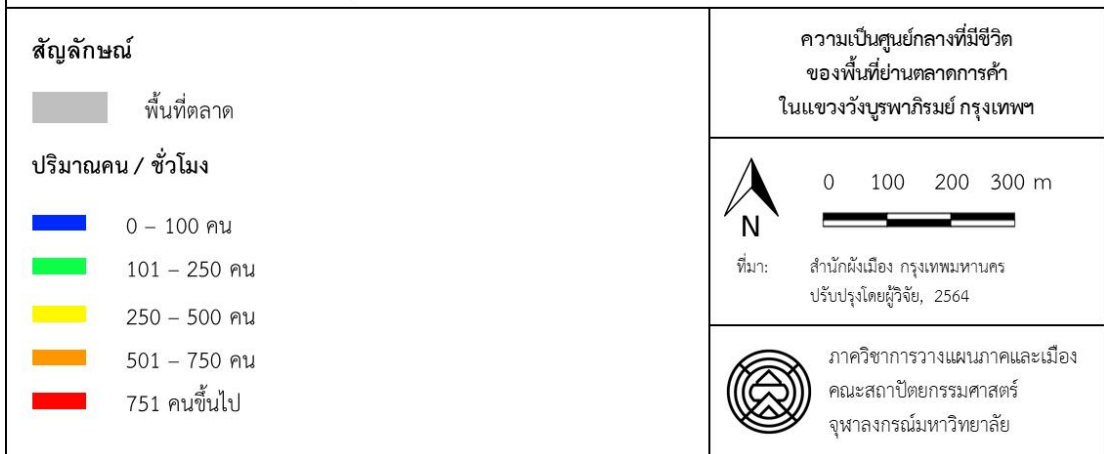
และเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณ ถนนพาทูร์ตใกล้ถนนบูรพา (ด้าน B1) ที่มีคนสัญจร 636 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีคนสัญจร 420 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชรหน้าห้างอินเดียเอ็มโพเรียม (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 396 คนต่อชั่วโมง โดยคนทั่วไปในช่วงเวลาตลาดปิดยังคงสัญจรผ่านบริเวณถนนพาทูร์ต ใกล้ถนนบูรพา (ด้าน B1) ที่เป็นถนนสายหลักเป็นจำนวนมาก และบริเวณถนนจักรเพชร 2 ด้าน (ด้าน B4 และ B10) ที่มีการสัญจรของคนทั่วไปสูง ซึ่งทั้ง 2 ด้านนี้สามารถใช้สัญจรเพื่อผ่านไปยังจตุรอรธ โดยสารประจำทางบริเวณด้าน B10 ได้

เมื่อนำคนทั้ง 2 กลุ่มมารวมกัน พบว่าเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีคนสัญจร 1308 คนต่อชั่วโมง บริเวณ สะพานหัน (ด้าน B3) ที่มีคนสัญจร 912 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนพาทูร์ตใกล้ถนนบูรพา (ด้าน B1) ที่มีคนสัญจร 864 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านนี้เป็นจุดที่มีผู้คนสัญจรผ่านมากที่สุดเป็น 3 ลำดับแรก ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) เป็นถนนสายหลักที่สามารถเชื่อมต่อไป ยังถนนมหาไชยและบริเวณสะพานหัน (B3) ที่สามารถทะลุไปพื้นที่ย่านตลาดสำเพ็งได้ ส่วนบริเวณ ถนนพาทูร์ตใกล้ถนนบูรพา เป็นบริเวณที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ตลาดที่มีร้านค้าและแผงลอยค้าขายตลาด ทาง อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ทั้ง 3 เส้นทางนี้จึงเป็นเส้นทางที่ผู้คนที่มา ซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) สัญจรผ่านอย่างหนาแน่นเพราะ สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักและพื้นที่ย่านตลาดใกล้เคียงได้

และเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) บริเวณถนน พาทูร์ตใกล้ถนนบูรพา (ด้าน B1) ที่มีคนสัญจร 1,140 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B4) ที่มีคนสัญจร 828 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชรหน้าห้างอินเดียเอ็มโพเรียม (ด้าน B10) ที่มี คนสัญจร 708 คนต่อชั่วโมง ทั้ง 3 เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อกับพื้นที่อื่น ๆ ได้ดี โดยเฉพาะบริเวณถนนจักรเพชรหน้าห้างอินเดียเอ็มโพเรียม (ด้าน B10) ที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ตั้งอยู่ทำให้คนทุกกลุ่มสัญจรผ่านด้านนี้เป็นจำนวนมาก



แผนที่ 5.26 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์



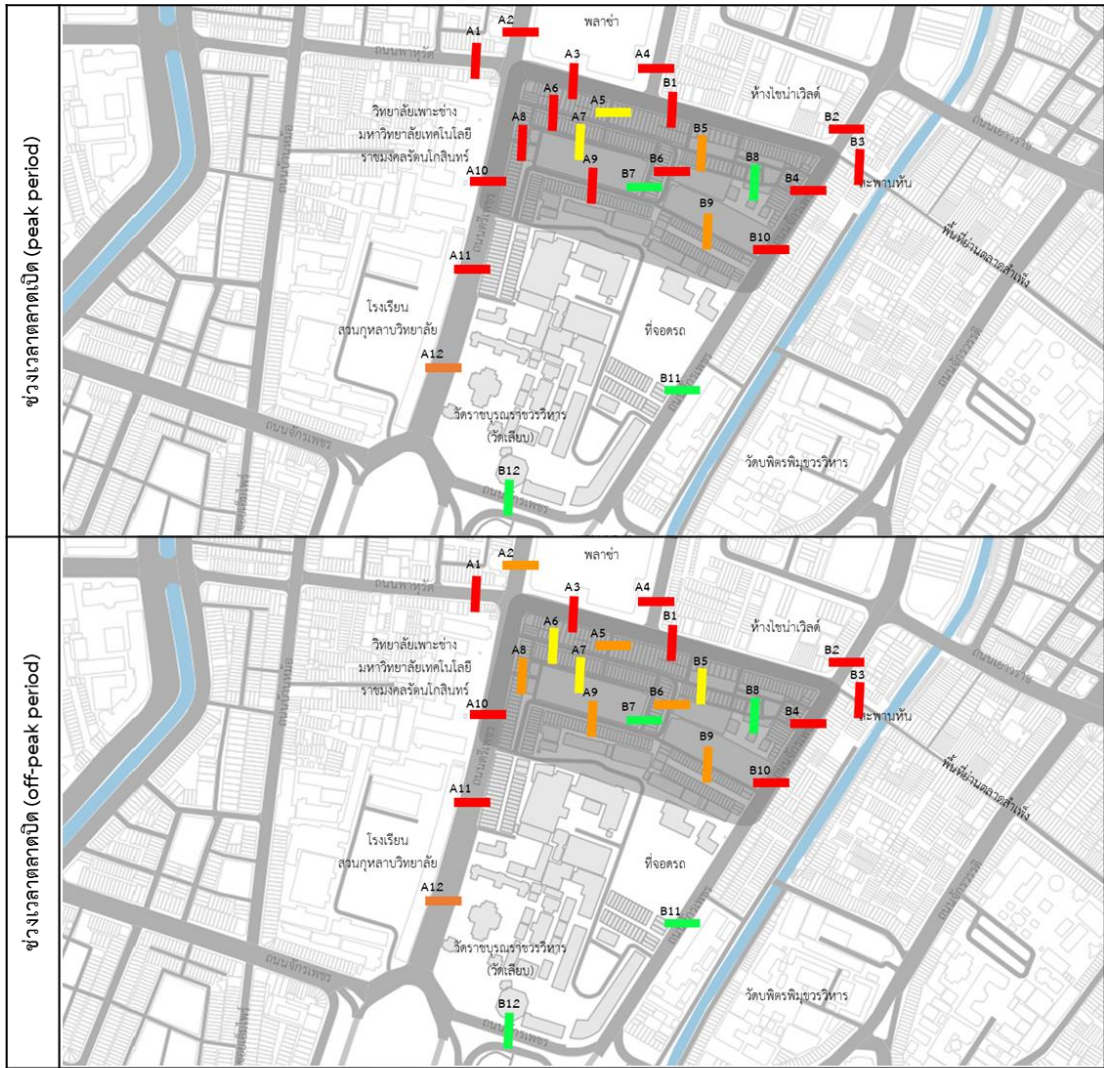
แผนที่ 5.26 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ตาราง 5.6 ปริมาณการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

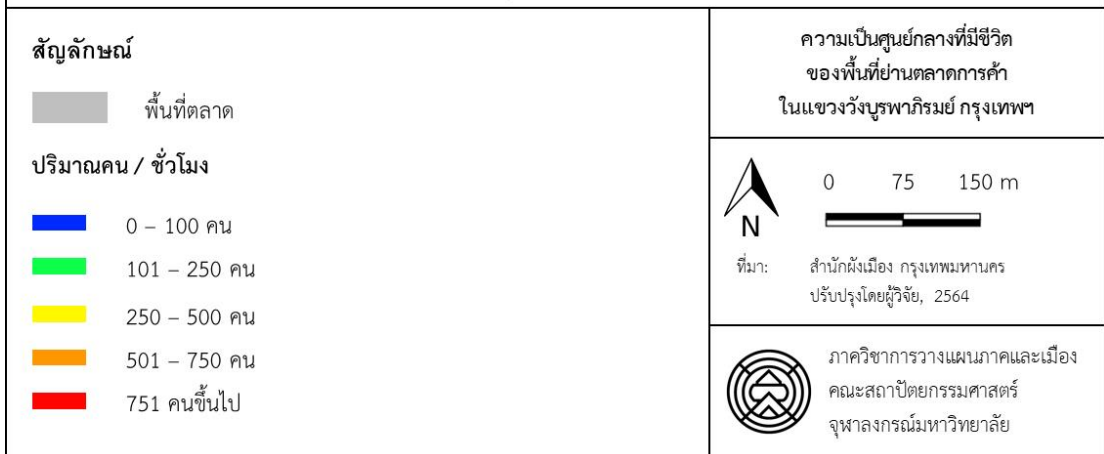
ตาม		คนทุกกลุ่มในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ต่อชั่วโมง		คนทุกกลุ่มในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ต่อชั่วโมง		รวมคนทุกกลุ่มทั้ง 2 ช่วงวัน	
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak
A	1	564	516	336	444	900	960
	2	624	300	756	252	1380	552
	3	540	672	708	660	1248	1332
	4	384	504	696	504	1080	1008
	5	132	252	336	456	468	708
	6	360	264	396	216	756	480
	7	168	96	264	252	432	348
	8	336	348	816	336	1152	684
	9	384	264	456	372	840	636
	10	684	504	468	444	1152	948
	11	660	612	348	348	1008	960
	12	324	420	324	156	648	576
B	1	696	360	864	1140	1560	1500
	2	540	444	600	540	1140	984
	3	576	564	912	624	1488	1188
	4	720	660	1308	828	2028	1488
	5	192	192	432	276	624	468
	6	240	108	540	492	780	600
	7	60	0	132	108	192	108
	8	84	12	84	96	168	108
	9	228	276	516	372	744	648
	10	456	468	840	708	1296	1176
	11	144	96	72	24	216	120
	12	48	72	60	36	108	108

สรุปผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

จากการนำอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดช่วงวันระหว่างสัปดาห์และวันหยุดสุดสัปดาห์มารวมกัน (แผนที่ 5.27) พบว่ามีอัตราการสัญจรสูงในบริเวณที่เป็นเส้นถนนสายหลักที่มีร้านค้าเรียงตัวตลอดสาย โดยในช่วงตลาดเปิด (peak period) พื้นที่ในตลาดเองก็ยังมีอัตราการสัญจรที่สูงเช่นกัน แต่เมื่อถึงช่วงตลาดปิด (off-peak period) พบว่าพื้นที่รอบนอกตลาดที่เป็นเส้นถนนสายหลักก็ยังมีระดับการสัญจรในอัตราที่สูงอยู่ แต่พื้นที่ด้านในตลาดมีอัตราการสัญจรลดลง ซึ่งโดยภาพรวมแล้ว พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีอัตราการสัญจรกระจุกตัวอยู่แค่บริเวณทิศเหนือที่เป็นพื้นที่ตลาด แต่บริเวณที่เป็นศาสนสถานและสาธารณูปโภคมีอัตราการสัญจรต่ำทั้งวัน



แผนที่ 5.27 อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.27 อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

3) อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

ในการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 (ตาราง 5.7) และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.8)

ตาราง 5.7 ปริมาณการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	2	48	24	252	120
		กลุ่มคนทั่วไป	17	8	204	96		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	12	84	144	192	216
		กลุ่มคนทั่วไป	9	6	108	72		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	15	96	180	156	240
		กลุ่มคนทั่วไป	5	5	60	60		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	21	15	252	180	432	312
		กลุ่มคนทั่วไป	15	11	180	132		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	13	8	156	96	276	204
		กลุ่มคนทั่วไป	10	9	120	108		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	9	60	108	144	204
		กลุ่มคนทั่วไป	7	8	84	96		
7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	2	12	24	108	36	
	กลุ่มคนทั่วไป	8	1	96	12			
8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	4	60	48	108	108	
	กลุ่มคนทั่วไป	4	5	48	60			
9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	3	84	36	252	192	
	กลุ่มคนทั่วไป	14	13	168	156			
10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	4	60	48	96	60	
	กลุ่มคนทั่วไป	3	1	36	12			
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	0	0	0	12	24	
	กลุ่มคนทั่วไป	1	2	12	24			
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	3	24	36	24	60	
	กลุ่มคนทั่วไป	0	2	0	24			
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	2	144	24	168	84
		กลุ่มคนทั่วไป	2	5	24	60		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	15	3	180	36	240	108
		กลุ่มคนทั่วไป	5	6	60	72		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	1	96	12	168	48
		กลุ่มคนทั่วไป	6	3	72	36		

ด่าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง	
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak
4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	1	144	12	240	72
	กลุ่มคนทั่วไป	8	5	96	60		
5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	11	4	132	48	252	96
	กลุ่มคนทั่วไป	10	4	120	48		
6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	13	8	156	96	288	156
	กลุ่มคนทั่วไป	11	5	132	60		
7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	2	60	24	96	24
	กลุ่มคนทั่วไป	3	0	36	0		
8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	14	7	168	84	288	156
	กลุ่มคนทั่วไป	10	6	120	72		
9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	5	300	60	564	252
	กลุ่มคนทั่วไป	22	16	264	192		
10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	24	13	288	156	516	360
	กลุ่มคนทั่วไป	19	17	228	204		
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	16	9	192	108	420	240
	กลุ่มคนทั่วไป	19	11	228	132		
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	180	120
	กลุ่มคนทั่วไป	13	9	156	108		
1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	1	12	12	72	60
	กลุ่มคนทั่วไป	5	4	60	48		
2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	0	0	0	12	24
	กลุ่มคนทั่วไป	1	2	12	24		
3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	1	120	12	156	84
	กลุ่มคนทั่วไป	3	6	36	72		
4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	24	12	48	60
	กลุ่มคนทั่วไป	2	4	24	48		
5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	1	84	12	96	48
	กลุ่มคนทั่วไป	1	3	12	36		
6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	1	144	12	252	72
	กลุ่มคนทั่วไป	9	5	108	60		
7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	5	48	60	60	144
	กลุ่มคนทั่วไป	1	7	12	84		
8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	2	0	24	24	72
	กลุ่มคนทั่วไป	2	4	24	48		
9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	13	11	156	132	204	192
	กลุ่มคนทั่วไป	4	5	48	60		
10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	3	24	36	132	84
	กลุ่มคนทั่วไป	9	4	108	48		
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	2	36	24	96	96
	กลุ่มคนทั่วไป	5	6	60	72		

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง	
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	3	36	36	60	84
	กลุ่มคนทั่วไป	2	4	24	48		

ผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากการสำรวจอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.28) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 300 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 288 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนบ้านหม้อในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (ด้าน A4) ที่มีคนสัญจร 252 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านเป็นด้านบนถนนสายหลักที่ผู้คนมักเลือกใช้สัญจรผ่านเข้า – ออกพื้นที่

ในขณะที่เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 264 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน และถนนจักรเพชรหน้าตลาดองค์การตลาด (ด้าน B10 และ B11) ที่มีคนสัญจร 228 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านเป็นด้านบนถนนสายหลักที่มีจุดตรวจโดยสารประจำทางทำให้ผู้คนทั่วไปนิยมสัญจรผ่าน

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ พบว่าเส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณซอยพระพิทักษ์ และบริเวณถนนบ้านหม้อในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (ด้าน A3 และ A4) ที่มีคนสัญจร 180 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 156 คนต่อชั่วโมง ซึ่งอัตราการสัญจรลดลงมาจากช่วงตลาดเปิด โดยด้านที่มีการสัญจรผ่านสูงในพื้นที่ย่านตลาดยังคงเป็นถนนสายหลักอย่างถนนจักรเพชร

และเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 204 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 192 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนบ้านหม้อ (ด้าน A9) ที่มีคนสัญจร 156 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านเป็นถนนสายหลักภายในพื้นที่ย่านตลาด

เมื่อนำคนทั้ง 2 กลุ่มมารวมกัน พบว่าเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 564 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนน

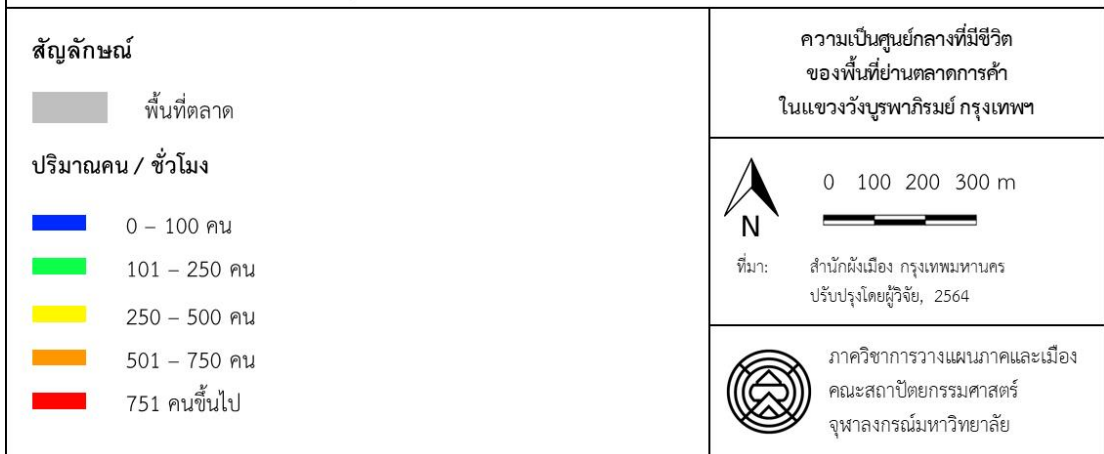
จักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 516 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนบ้านหม้อ ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (ด้าน A4) ที่มีคนสัญจร 432 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านนี้เป็นจุดที่มีผู้คนสัญจรผ่านมากที่สุดเป็น 3 ลำดับแรก โดยบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9 และ B10) เป็นด้านที่คนทุกกลุ่มใช้สัญจรผ่านมากที่สุดจากการเป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าริมถนน อีกทั้งมีจุดจอดรถโดยสารประจำทางทำให้คนหลากหลายกลุ่มสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก และบริเวณถนนบ้านหม้อในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (ด้าน A4) ที่เป็นด้านบริเวณทางเข้าพื้นที่ตลาด

และเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 360 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนบ้านหม้อ ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ (ด้าน A4) ที่มีคนสัญจร 312 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 252 คนต่อชั่วโมง ซึ่งเป็น 3 ด้านที่มีอัตราการสัญจรผ่านมากที่สุด แต่มีอัตราการสัญจรผ่านน้อยกว่าช่วงตลาดเปิดเกือบครึ่งหนึ่ง

ซึ่งโดยภาพรวมแล้ว พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์มีการสัญจรผ่านมากบนถนนจักรเพชรซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ผ่านกลางพื้นที่ตลาด โดยในช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) ผู้คนมีการสัญจรภายในพื้นที่ตลาดเพื่อจับจ่ายซื้อของ แต่เมื่อเปลี่ยนผ่านช่วงเวลาแล้ว ในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ผู้คนมักจะเลือกใช้พื้นที่บริเวณถนนสายหลักในการสัญจรผ่านมากกว่า



แผนที่ 5.28 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.28 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด
ช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ตาราง 5.8 ปริมาณการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	3	12	36	84	192
		กลุ่มคนทั่วไป	6	13	72	156		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	10	24	120	96	180
		กลุ่มคนทั่วไป	6	5	72	60		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	5	24	60	84	60
		กลุ่มคนทั่วไป	5	0	60	0		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	20	16	240	192	300	216
		กลุ่มคนทั่วไป	5	2	60	24		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	6	72	72	120	108
		กลุ่มคนทั่วไป	4	3	48	36		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	4	24	48	36	60
		กลุ่มคนทั่วไป	1	1	12	12		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	0	0	0	36	0
		กลุ่มคนทั่วไป	3	0	36	0		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	8	72	96	108	108
		กลุ่มคนทั่วไป	3	1	36	12		
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	9	3	108	36	276	72
		กลุ่มคนทั่วไป	14	3	168	36		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	2	60	24	72	24
		กลุ่มคนทั่วไป	1	0	12	0		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	3	12	36	36	36
		กลุ่มคนทั่วไป	2	0	24	0		
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	0	36	0	84	60
		กลุ่มคนทั่วไป	4	5	48	60		
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	3	36	36	84	60
		กลุ่มคนทั่วไป	4	2	48	24		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	1	12	12	48	24
		กลุ่มคนทั่วไป	3	1	36	12		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	0	24	0	36	24
		กลุ่มคนทั่วไป	1	2	12	24		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	5	96	60	132	132
		กลุ่มคนทั่วไป	3	6	36	72		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	5	120	60	192	108
		กลุ่มคนทั่วไป	6	4	72	48		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	15	7	180	84	264	144
		กลุ่มคนทั่วไป	7	5	84	60		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	0	12	0	36	12
		กลุ่มคนทั่วไป	2	1	24	12		

ด่าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (5 นาที)		คน / ชั่วโมง		คนทุกกลุ่ม / ชั่วโมง		
		peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	5	144	60	252	120	
	กลุ่มคนทั่วไป	9	5	108	60			
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	18	276	216	516	348
		กลุ่มคนทั่วไป	20	11	240	132		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	40	39	480	468	720	684
		กลุ่มคนทั่วไป	20	18	240	216		
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	27	25	324	300	504	456	
	กลุ่มคนทั่วไป	15	13	180	156			
12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	0	0	0	120	36	
	กลุ่มคนทั่วไป	10	3	120	36			
C	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	2	36	24	144	72
		กลุ่มคนทั่วไป	9	4	108	48		
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	3	84	36	96	36
		กลุ่มคนทั่วไป	1	0	12	0		
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	5	120	60	180	84
		กลุ่มคนทั่วไป	5	2	60	24		
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	2	60	24	84	36
		กลุ่มคนทั่วไป	2	1	24	12		
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	2	0	24	84	96
		กลุ่มคนทั่วไป	7	6	84	72		
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	15	14	180	168	300	180
		กลุ่มคนทั่วไป	10	1	120	12		
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	9	19	108	228	192	228
		กลุ่มคนทั่วไป	7	0	84	0		
	8	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	0	60	0	72	0
		กลุ่มคนทั่วไป	1	0	12	0		
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	18	7	216	84	228	108
		กลุ่มคนทั่วไป	1	2	12	24		
	10	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	0	24	0	228	72
		กลุ่มคนทั่วไป	17	6	204	72		
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	4	60	48	216	216
		กลุ่มคนทั่วไป	13	14	156	168		
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	8	24	96	96	180
		กลุ่มคนทั่วไป	6	7	72	84		

ผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากการสำรวจอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.29) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาด (shoppers)

และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร หน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 480 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดองค์การตลาด (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 324 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 276 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านเป็นด้านบนถนนจักรเพชรที่เป็นถนนสายหลักที่ผู้คนมักเลือกใช้สัญจรผ่านพื้นที่ย่านตลาด

ในขณะที่เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชร และบริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B9 และ B10) ที่มีคนสัญจร 240 คนต่อชั่วโมง บริเวณซอยเอ็มไพร์หน้าท่าเรือยอดพิมาน (ด้าน C10) ที่มีคนสัญจร 228 คนต่อชั่วโมง โดยทั้ง 3 ด้านเป็นด้านที่ใกล้เคียงกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อย่างบริเวณถนนจักรเพชรที่เป็นถนนสายหลักที่มีจุดรอรถโดยสารประจำทาง และบริเวณซอยเอ็มไพร์ที่อยู่หน้าท่าเรือยอดพิมานทำให้ผู้คนทั่วไปเข้ามาใช้และสัญจรในพื้นที่

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ พบว่าเส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 468 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดองค์การตลาด (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 300 คนต่อชั่วโมง และบริเวณตลาดยอดพิมาน (ด้าน C7) ที่มีคนสัญจร 228 คนต่อชั่วโมง ซึ่งบริเวณถนนจักรเพชรเป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าริมทาง และตลาดยอดพิมานที่ขายของสดจำพวกดอกไม้ทำให้ยังมีผู้คนที่มาซื้อของในตลาดสัญจรผ่านสูงในบริเวณดังกล่าวอยู่

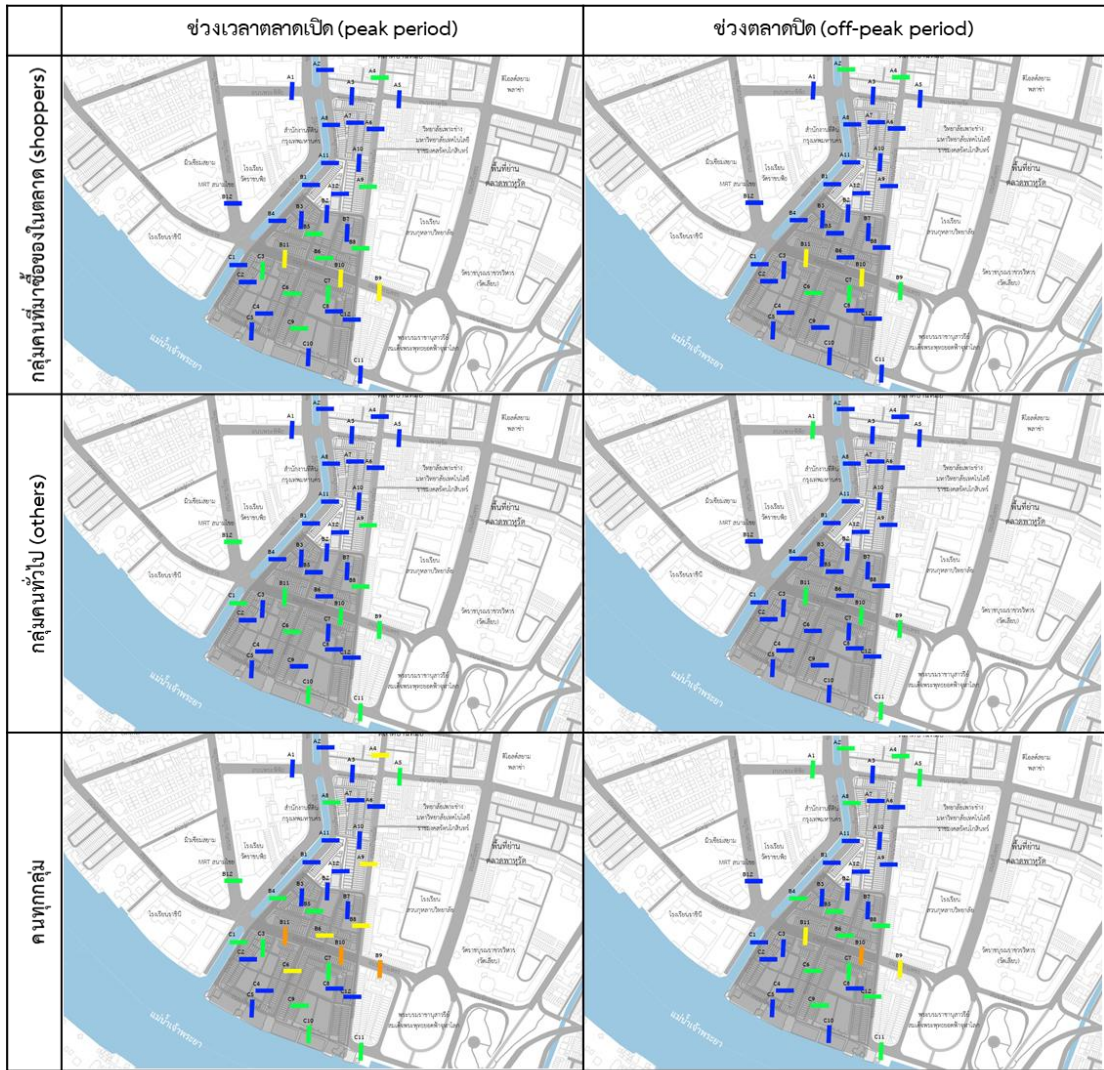
และเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 216 คนต่อชั่วโมง บริเวณซอยเอ็มไพร์หน้าตลาดสะพานพุทธ (ด้าน C11) ที่มีคนสัญจร 168 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดองค์การตลาด (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 156 คนต่อชั่วโมง ซึ่งบริเวณถนนจักรเพชรเป็นถนนสายหลักที่ผ่ากลางพื้นที่ย่านตลาด และบริเวณซอยเอ็มไพร์หน้าตลาดสะพานพุทธก็เป็นด้านทางเข้าพื้นที่ย่านทำให้กลุ่มคนประเภทนี้สัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก

เมื่อนำคนทั้ง 2 กลุ่มมารวมกัน พบว่าเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดเปิด (peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 720 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 516 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดองค์การตลาด (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 504 คนต่อชั่วโมง ซึ่งทั้ง 3 ด้านนี้เป็นจุดที่มีผู้คนสัญจรผ่านมากที่สุดเป็น 3 ลำดับแรก และเป็นด้านบนถนนจักรเพชรที่เป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าตลอดทางและจุดรอรถโดยสารประจำทางทำให้มีผู้คนทุกกลุ่มเข้ามาสัญจรผ่านในพื้นที่

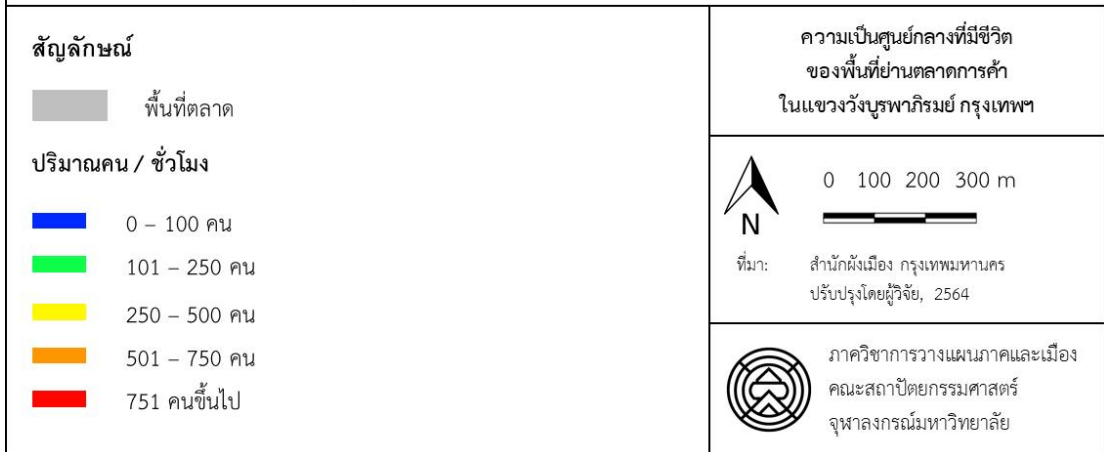
และเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มนิยมสัญจรมากในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดยอดพิมาน (ด้าน B10) ที่มีคนสัญจร 684 คนต่อชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชรหน้าตลาดองค์การตลาด (ด้าน B11) ที่มีคนสัญจร 456 คนต่อชั่วโมง และบริเวณถนนจักรเพชร (ด้าน B9) ที่มีคนสัญจร 348 คนต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นถนนจักรเพชรเหมือนเดิมกับช่วงตลาดเปิด

โดยภาพรวมแล้ว พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์มีการสัญจรผ่านมากบนถนนจักรเพชรซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ผ่านกลางพื้นที่ตลาด โดยในช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) และช่วงตลาดปิด (off-peak period) ผู้คนมีแนวโน้มจะเลือกใช้พื้นที่บริเวณถนนสายหลักในการสัญจรผ่านมากกว่าพื้นที่บริเวณอื่น





แผนที่ 5.29 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์



แผนที่ 5.29 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

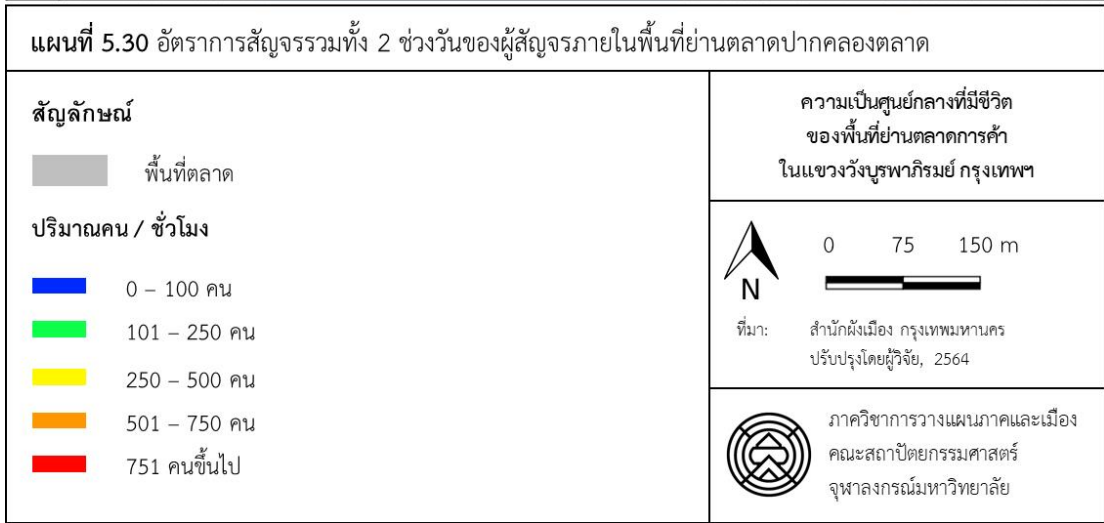
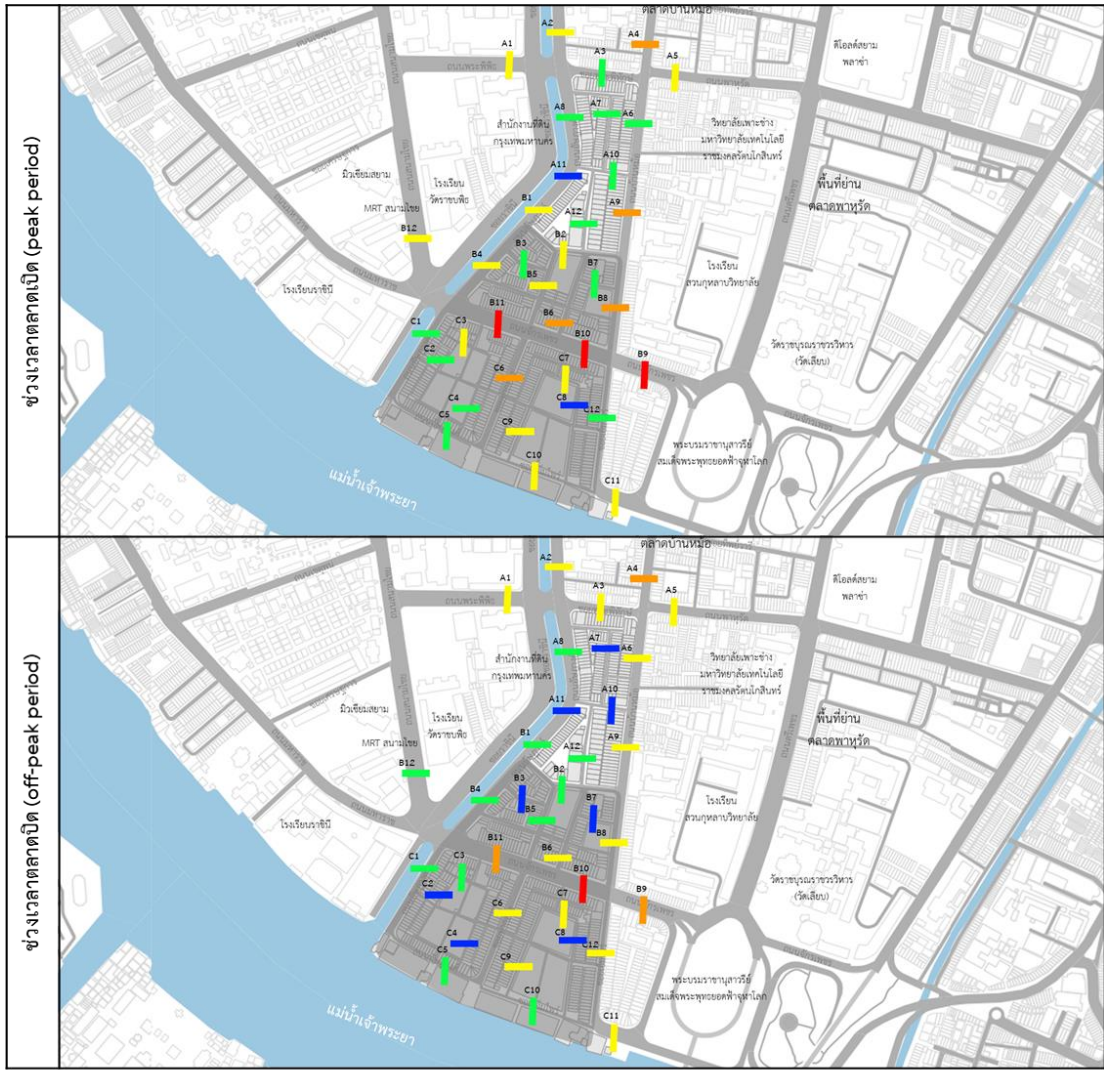
ตาราง 5.9 ปริมาณการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

ด่าน	คนทุกกลุ่มในช่วง วันระหว่างสัปดาห์ ต่อชั่วโมง		คนทุกกลุ่มในช่วง วันหยุดสุดสัปดาห์ ต่อชั่วโมง		รวมคนทุกกลุ่ม ทั้ง 2 ช่วงวัน		
	peak	off-peak	peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	252	120	84	192	336	312
	2	192	216	96	180	288	396
	3	156	240	84	60	240	300
	4	432	312	300	216	732	528
	5	276	204	120	108	396	312
	6	144	204	36	60	180	264
	7	108	36	36	0	144	36
	8	108	108	108	108	216	216
	9	252	192	276	72	528	264
	10	96	60	72	24	168	84
	11	12	24	36	36	48	60
	12	24	60	84	60	108	120
B	1	168	84	84	60	252	144
	2	240	108	48	24	288	132
	3	168	48	36	24	204	72
	4	240	72	132	132	372	204
	5	252	96	192	108	444	204
	6	288	156	264	144	552	300
	7	96	24	36	12	132	36
	8	288	156	252	120	540	276
	9	564	252	516	348	1080	600
	10	516	360	720	684	1236	1044
	11	420	240	504	456	924	696
	12	180	120	120	36	300	156
C	1	72	60	144	72	216	132
	2	12	24	96	36	108	60
	3	156	84	180	84	336	168
	4	48	60	84	36	132	96
	5	96	48	84	96	180	144
	6	252	72	300	180	552	252
	7	60	144	192	228	252	372
	8	24	72	72	0	96	72
	9	204	192	228	108	432	300
	10	132	84	228	72	360	156
	11	96	96	216	216	312	312
	12	60	84	96	180	156	264

สรุปผลการบันทึกอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

จากการนำอัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดช่วงวันระหว่างสัปดาห์และวันหยุดสุดสัปดาห์มารวมกัน (แผนที่ 5.30) พบว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) มีอัตราการสัญจรสูงบริเวณพื้นที่ตลาดโดยเฉพาะบริเวณเส้นถนนจักรเพชรที่เป็นถนนสายหลักผ่านกลางพื้นที่ และเมื่อตลาดปิด (off-peak period) อัตราการสัญจรภายในพื้นที่ตลาดลดลง แต่เส้นถนนจักรเพชรยังสามารถคงอัตราการสัญจรไว้ได้ดี จากการเป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าตั้งอยู่และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญในพื้นที่





แผนที่ 5.30 อัตราการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.2.2 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

1) รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

ในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.10) และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.11)

ตาราง 5.10 ปริมาณการสัญจรในตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา		สัดส่วน		
		peak	off-peak	peak	off-peak	
A	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	3	3	2
		กลุ่มคนทั่วไป	5	10	3	5
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	1	1
		กลุ่มคนทั่วไป	9	17	5	9
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	1	4	1
		กลุ่มคนทั่วไป	7	14	4	7
B	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	8	5	4	3
		กลุ่มคนทั่วไป	9	15	5	8
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	16	3	8	2
		กลุ่มคนทั่วไป	17	9	9	5
C	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	2	1	1
		กลุ่มคนทั่วไป	10	18	5	9
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	2	1	1
		กลุ่มคนทั่วไป	8	7	4	4
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	4	3	2	2
		กลุ่มคนทั่วไป	10	9	5	5
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	26	18	13	9
		กลุ่มคนทั่วไป	20	12	10	6
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	23	13	12
		กลุ่มคนทั่วไป	19	12	10	6

ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.31) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดเปิด (peak period) คือ บริเวณซอยทิพย์วารี ถนนพารุทธ์ และถนนตรีเพชร ซึ่งเป็นเส้นทางรอบพื้นที่ตลาดที่กลุ่มคนที่ต้องการมาซื้อของมุ่งตรงมาจากด้านต่าง ๆ เพื่อเข้าสู่พื้นที่ตลาด

บ้านหม้อเพื่อซื้อสินค้า โดยกลุ่มคนประเภทนี้มีการหยุดดูสินค้าของแต่ละร้าน และเมื่อได้สินค้าที่ต้องการแล้วส่วนใหญ่จะออกจากพื้นที่หรือไปที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทันที

ในขณะที่เส้นทางการสัญจรของกลุ่มคนทั่วไปในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นมักมีจุดมุ่งหมายเพื่อผ่านไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือผ่านไปยังพื้นที่ใกล้เคียง โดยเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจร ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนตรีเพชร ถนนพหลุณภูมิ และถนนบ้านหม้อ ซึ่งถนนทั้ง 4 สายเป็นถนนสายหลักที่ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ โดยกลุ่มคนประเภทนี้จะไม่แวะทำกิจกรรมใด ๆ ในพื้นที่ย่าน มุ่งตรงไปที่จุดมุ่งหมายอย่างเดียวนั่น

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) พบว่าแม้จะเป็นช่วงตลาดคนน้อยลง แต่กลุ่มคนที่ต้องการมาซื้อของในตลาดก็ยังมีจุดมุ่งหมายที่จะเข้ามาในซอยทิพย์วารี โดยเส้นทางที่คนกลุ่มนี้เลือกสัญจรมากที่สุด ได้แก่ ถนนตรีเพชร ถนนบ้านหม้อ และถนนพหลุณภูมิ

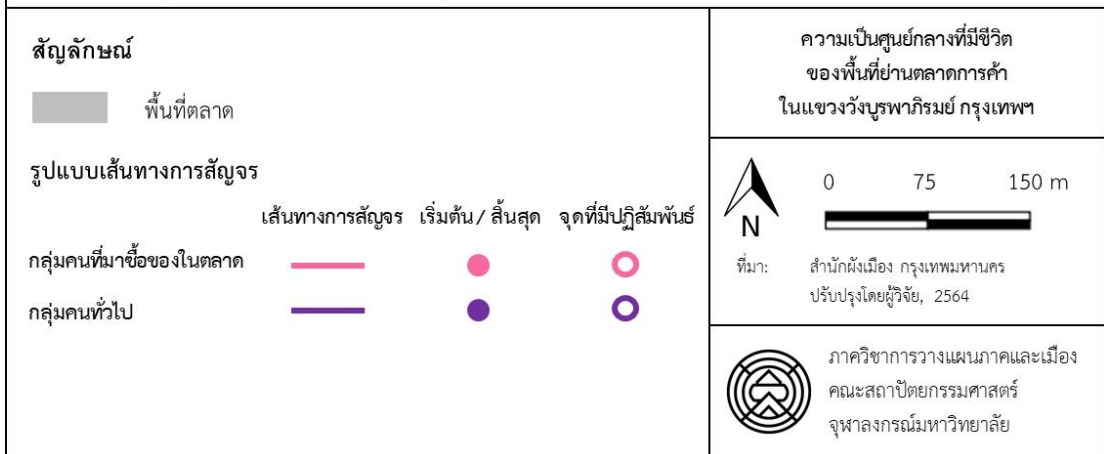
ในขณะเดียวกัน เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เป็นเส้นถนนสายหลักที่รอบพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนบ้านหม้อ ถนนอัษฎางค์ ถนนตรีเพชร และซอยพระพิทักษ์ อีกทั้งกลุ่มคนเหล่านี้ยังคงเลือกใช้ซอยทิพย์วารีในการผ่านไปยังถนนสายหลักอีกเส้นอีกด้วย โดยกลุ่มคนทั่วไปในช่วงเวลานี้จะไม่แวะทำกิจกรรมใด ๆ มุ่งตรงไปที่จุดมุ่งหมายอย่างเดียวนั่น

เมื่อรวมเส้นทางการสัญจรของคนทุกกลุ่มแล้วพบว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจร ได้แก่ ถนนตรีเพชร ถนนพหลุณภูมิ ซอยทิพย์วารี และถนนบ้านหม้อ โดย 4 เส้นทางนี้มีการสัญจรผ่านของกลุ่มคนทั้ง 2 กลุ่มพอ ๆ กัน ในขณะที่เส้นทางบริเวณถนนเจริญกรุงเป็นเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรผ่านมากกว่า

เมื่อเทียบกับในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจรในช่วงนี้ ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนบ้านหม้อ ถนนอัษฎางค์ ถนนตรีเพชร ถนนพหลุณภูมิ และซอยพระพิทักษ์ ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ นอกจากนี้ยังสัญจรแทรกซึมเข้าไปในซอยทิพย์วารีและซอยต่าง ๆ ภายในพื้นที่ตลาดที่มีร้านค้าตั้งอยู่ โดยกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดมักใช้เส้นทางแคบในบริเวณพื้นที่ตลาด ในขณะที่กลุ่มคนทั่วไปมีการใช้พื้นที่ที่กว้างกว่ากลุ่มที่มาซื้อของ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อผ่านไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรตามจุดต่าง ๆ



แผนที่ 5.31 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.31 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ตาราง 5.11 ปริมาณการสัญจรในตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา		สัดส่วน		
		peak	off-peak	peak	off-peak	
A	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	4	5	2
		กลุ่มคนทั่วไป	12	1	6	1
	6	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	6	3	3	2
		กลุ่มคนทั่วไป	3	3	2	2
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	1	1
		กลุ่มคนทั่วไป	14	4	7	2
B	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	10	5	5
		กลุ่มคนทั่วไป	10	21	5	11
	7	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	6	1	3
		กลุ่มคนทั่วไป	18	25	9	13
C	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	7	3	4
		กลุ่มคนทั่วไป	6	5	3	3
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	4	3	2
		กลุ่มคนทั่วไป	7	5	4	3
	5	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	10	6	5	3
		กลุ่มคนทั่วไป	8	6	4	3
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	19	15	10	8
		กลุ่มคนทั่วไป	17	15	9	8
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	17	13	9
		กลุ่มคนทั่วไป	18	24	9	12

ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.32) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดเปิด (peak period) คือ บริเวณถนนอัษฎางค์ ถนนบ้านหม้อ ซอยทิพย์วารี ถนนพาหุรัด และถนนตรีเพชร ซึ่งเป็นเส้นทางรอบพื้นที่ตลาดที่กลุ่มคนที่ต้องการมาซื้อของมุ่งตรงมาจากด้านต่าง ๆ เพื่อเข้าสู่พื้นที่ตลาดบ้านหม้อเพื่อซื้อสินค้าและบริการในการซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้า โดยกลุ่มคนประเภทนี้มีจุดมุ่งหมายในการเข้ามาซื้อสินค้า แต่ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์มีกลุ่มคนจำนวนหนึ่งที่เมื่อเสร็จธุระก็จะเดินดูสินค้าอื่น ๆ ต่อ

ในขณะที่เส้นทางการสัญจรของกลุ่มคนทั่วไปในช่วงตลาดเปิด (peak period) ที่นิยมสัญจรได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนตรีเพชร ถนนอัษฎางค์ และถนนบ้านหม้อ ซึ่งถนนทั้ง 4 สายเป็นถนนสายหลักที่ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ อีกทั้งยังใช้บริเวณซอยทิพย์วารีในการสัญจรผ่านไปยังถนนอีกเส้น

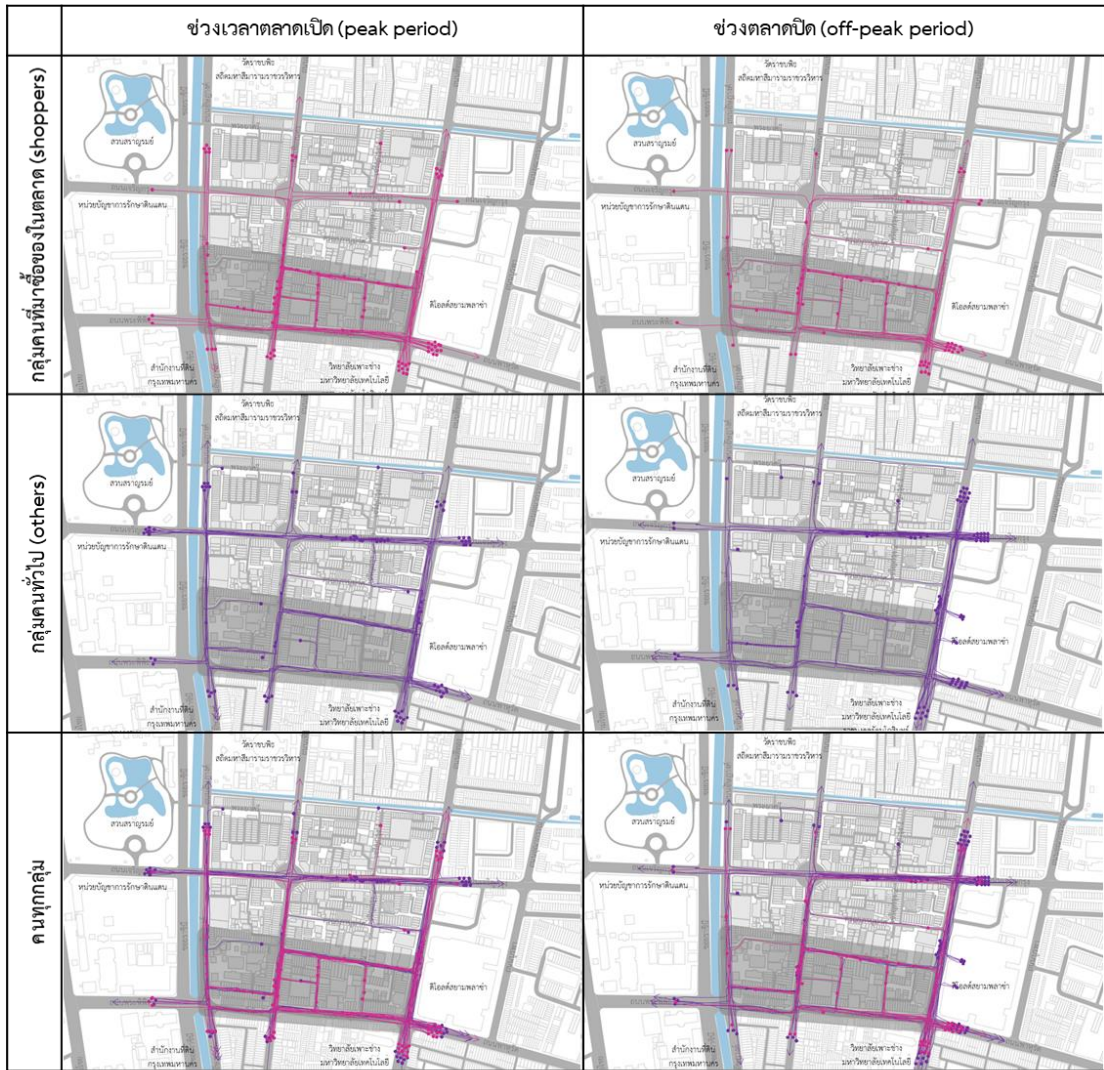
หนึ่ง มักมีจุดมุ่งหมายเพื่อผ่านไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือผ่านไปยังพื้นที่ใกล้เคียง โดยกลุ่มคนประเภทนี้มักจะไม่วะทำกิจกรรมใด ๆ ในพื้นที่

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) พบว่าแม้จะเป็นช่วงตลาดคนน้อยลง แต่กลุ่มคนที่ต้องการมาซื้อของในตลาดก็ยังมีจุดมุ่งหมายที่จะเข้ามาในซอยทิพย์วารี โดยเส้นทางที่คนกลุ่มนี้เลือกสัญจรมากได้แก่ ถนนตรีเพชร ถนนบ้านหม้อ และถนนพาหุรัด

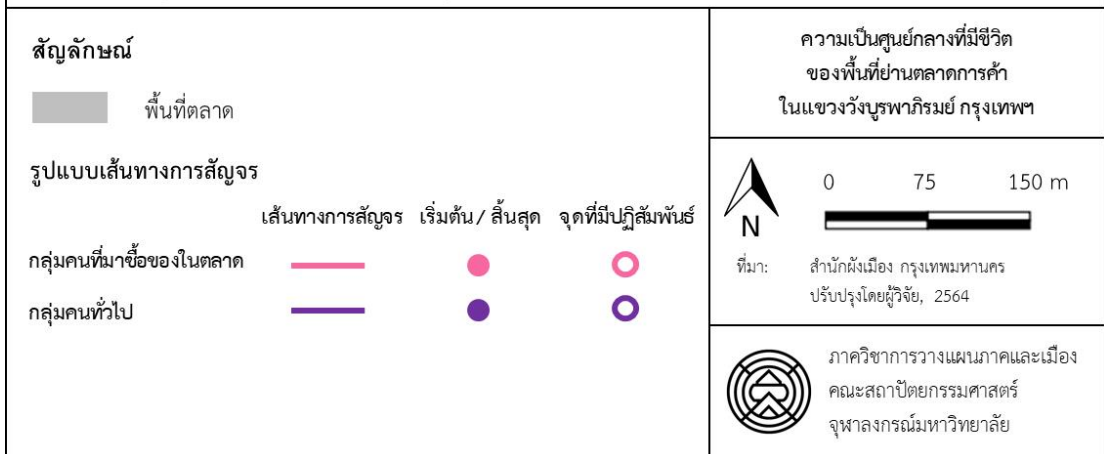
ในขณะที่เดียวกัน เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ ถนนเจริญกรุงฝั่งทิศตะวันออก ถนนตรีเพชร และถนนบ้านหม้อ นอกจากนี้คนกลุ่มนี้ยังใช้ซอยทิพย์วารีในการผ่านไปยังถนนสายหลักอีกเส้นด้วย โดยกลุ่มนี้จะไม่วะทำกิจกรรมใด ๆ มุ่งตรงไปที่จุดมุ่งหมายอย่างเดียวนั่น

เมื่อรวมเส้นทางการสัญจรของคนทุกกลุ่มแล้วพบว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจร ได้แก่ ถนนตรีเพชร ถนนพาหุรัด ถนนบ้านหม้อ และซอยทิพย์วารี โดยการสัญจรของคนทุกกลุ่มในช่วงเวลานี้มีการใช้งานพื้นที่ทั่วพื้นที่ย่าน แต่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดมักเลือกใช้เส้นทางในพื้นที่ตลาดมากกว่า

ซึ่งเมื่อเทียบกับในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจรในช่วงนี้ ได้แก่ ถนนเจริญกรุงฝั่งตะวันออก ถนนบ้านหม้อ ถนนตรีเพชร และถนนพาหุรัด ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ นอกจากนี้ซอยทิพย์วารีและซอยต่าง ๆ ในพื้นที่ตลาดที่มีการขายสินค้าก็เป็นเส้นทางที่คนทั้ง 2 กลุ่มใช้สัญจรผ่านมากเช่นกัน



แผนที่ 5.32 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์



แผนที่ 5.32 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ
ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

สรุปผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

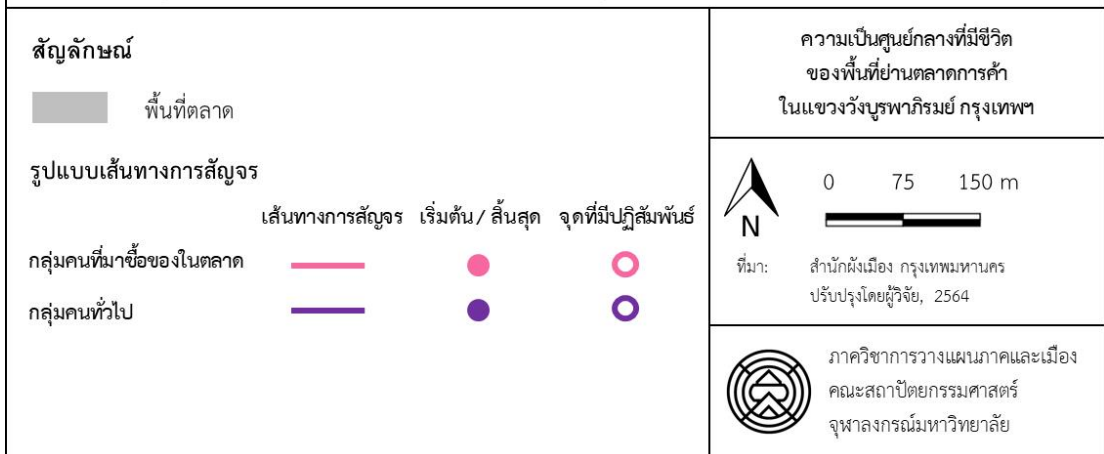
เมื่อนำข้อมูลจากการสำรวจรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์และช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์มาซ้อนทับกันโดยแยกช่วงเวลา (แผนที่ 5.33) พบว่า ภาพรวมของช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) นั้นมีกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดมากกว่ากลุ่มคนทั่วไป โดยกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดนั้นมีมักเลือกสัญจรในบริเวณพื้นที่ตลาดในการเดินเลือกซื้อของ ซึ่งในช่วงวันระหว่างสัปดาห์กลุ่มคนประเภทนี้ส่วนใหญ่มีจุดมุ่งหมายในการเข้ามาซื้อสินค้าอยู่แล้ว เมื่อทำธุระเสร็จก็จะออกจากพื้นที่หรือตรงไปที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทันที แตกต่างกับในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ที่คนส่วนใหญ่หากซื้อของเสร็จก็จะใช้เวลาในการเล่น ดูสินค้าอื่น ๆ ต่อ ในขณะที่กลุ่มคนทั่วไปในช่วงตลาดเปิดนั้นมักใช้เส้นทางภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในการผ่านไปยังพื้นที่อื่น หรือเข้ามาที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในพื้นที่

และภาพรวมของช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) นั้นมีกลุ่มคนทั่วไปเข้ามาสัญจรในพื้นที่มากกว่ากลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด โดยกลุ่มคนทั่วไปในช่วงเวลานี้ก็นิยมสัญจรบนเส้นถนนเจริญกรุงและถนนตรีเพชร ในขณะที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดมักเลือกสัญจรแค่บริเวณพื้นที่ตลาด

เส้นทางที่น่าสนใจของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อคือ บริเวณซอยทิพย์วารีที่เป็นเส้นทางที่มีร้านค้าตั้งอยู่เป็นจำนวนมากกลับถูกใช้เป็นเส้นทางเพื่อใช้เดินทางผ่านในทุก ๆ ช่วงเวลาของกลุ่มคนทั่วไปอีกด้วย



แผนที่ 5.33 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



แผนที่ 5.33 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

2) รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

ในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.12) และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.13)

ตาราง 5.12 ปริมาณการสัญจรในตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา		สัดส่วน		
		peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	25	13	13
		กลุ่มคนทั่วไป	22	18	11	9
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	29	14	15	7
		กลุ่มคนทั่วไป	23	11	12	6
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	23	12	12
		กลุ่มคนทั่วไป	9	19	5	10
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	31	34	16	17	
	กลุ่มคนทั่วไป	24	17	12	9	
B	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	19	15	10	8
		กลุ่มคนทั่วไป	26	22	13	11
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	28	21	14	11
		กลุ่มคนทั่วไป	20	26	10	13
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	2	2	1
		กลุ่มคนทั่วไป	9	6	5	3

ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.34) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดเปิด (peak period) คือ ถนนพาหุรัด และถนนตรีเพชร ซึ่งเป็นเส้นถนนสายหลักและมีร้านค้าแผงลอยตั้งขายสินค้าประเภทของชำร่วยและผ้าประเภทต่าง ๆ กลุ่มคนประเภทนี้หากมีจุดมุ่งหมายหรือร้านค้าประจำอยู่แล้ว มีแนวโน้มที่จะพุ่งตรงไปที่ร้านนั้น ๆ ในพื้นที่ตลาดทันที

ในขณะที่เส้นทางการสัญจรของกลุ่มคนทั่วไปในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นมักมีจุดมุ่งหมายเพื่อผ่านไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือผ่านไปยังพื้นที่ใกล้เคียง โดยเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจร ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร โดยส่วนใหญ่กลุ่มคนประเภนี้

มักนิยมเส้นทางดังกล่าวที่เป็นถนนสายหลักในการสัญจร โดยจะไม่แวะทำกิจกรรมใด ๆ ในพื้นที่ย่าน มุ่งตรงผ่านพื้นที่หรือไปจุดจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชรทันที

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจเป็นในช่วงตลาดปิด (off-peak period) พบว่าแม้จะเป็นช่วง ตลาดคนน้อยลง แต่ยังมีคนใช้ถนนสายหลักในการเข้ามาซื้อของในพื้นที่ตลาด และมีบางส่วนที่เข้ามา บริเวณร้านอาหารตามสั่งหลังห้างอินเดียเอ็มโพเรียม โดยเส้นทางที่คนกลุ่มนี้เลือกสัญจรมาก ได้แก่ ถนนพาหุรัด และถนนตรีเพชร

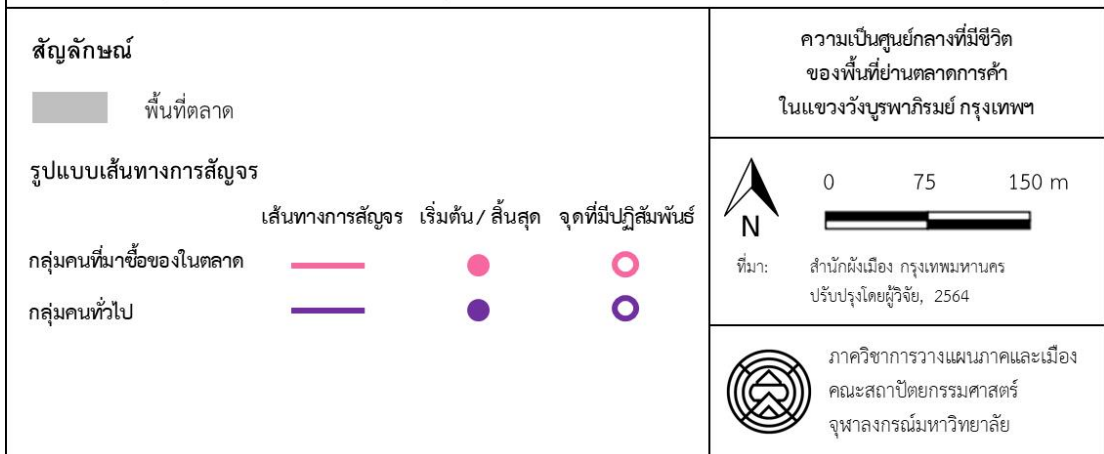
ในขณะเดียวกัน เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เป็นเส้นถนนสายหลักที่รอบพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร เช่นเดียวกับช่วงตลาดเปิด โดยกลุ่มคนทั่วไปในช่วงเวลานี้จะไม่แวะทำกิจกรรมใด ๆ มุ่งตรงไปที่ จุดมุ่งหมายอย่างเดียวนั่น

เมื่อรวมเส้นทางการสัญจรของคนทุกกลุ่มแล้วพบว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจร ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร โดยถนนพาหุรัด และ ถนนตรีเพชรเส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดนิยมเลือกสัญจร ในขณะที่เส้นทางบริเวณ ถนนจักรเพชรเป็นเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจรผ่านมากกว่า

เมื่อเทียบกับในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจรในช่วงนี้ เหมือนกับช่วงตลาดเปิด แต่มีคนสัญจรทั้งรอบนอกและในพื้นที่ตลาดเบาบางกว่าช่วงตลาดเปิด



แผนที่ 5.34 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.34 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด
ในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ตาราง 5.13 ปริมาณการสัญจรในตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา		สัดส่วน		
		peak	off-peak	peak	off-peak	
A	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	13	19	7	10
		กลุ่มคนทั่วไป	15	18	8	9
	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	47	13	24	7
		กลุ่มคนทั่วไป	16	8	8	4
	4	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	41	24	21	12
		กลุ่มคนทั่วไป	17	18	9	9
11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	17	6	9	
	กลุ่มคนทั่วไป	17	12	9	6	
B	2	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	17	12	9
		กลุ่มคนทั่วไป	27	28	14	14
	3	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	30	22	15	11
		กลุ่มคนทั่วไป	46	30	23	15
	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	1	0	1	1
		กลุ่มคนทั่วไป	5	2	3	1

ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.35) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดเปิด (peak period) คือ ถนนพาหุรัด และถนนตรีเพชร ซึ่งเป็นถนนสายหลักและมีร้านค้าแผงลอยตั้งขายสินค้าประเภทของชำร่วยและผ้าประเภทต่าง ๆ โดยช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์มีการแทรกซึมเข้าไปสัญจรด้านพื้นที่ตลาดเพื่อซื้อของมากกว่าช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ในขณะที่เส้นทางการสัญจรของกลุ่มคนทั่วไปในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นมักมีจุดมุ่งหมายเพื่อผ่านไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือผ่านไปยังพื้นที่ใกล้เคียง โดยเส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมสัญจร ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร โดยส่วนใหญ่กลุ่มคนประเภทนี้มักนิยมเส้นทางดังกล่าวที่เป็นถนนสายหลักในการสัญจร และมีส่วนน้อยที่ใช้พื้นที่ด้านในตลาดเป็นเส้นทางผ่านไปยังจุดมุ่งหมาย

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ เส้นทางที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ ถนนพาหุรัด และถนนตรีเพชร ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าแผงลอยตั้งอยู่ โดยมีบางส่วนใช้เส้นทางด้านในเพื่อเข้าสู่ร้านค้าประจำหรือร้านอาหารภายในพื้นที่ตลาด

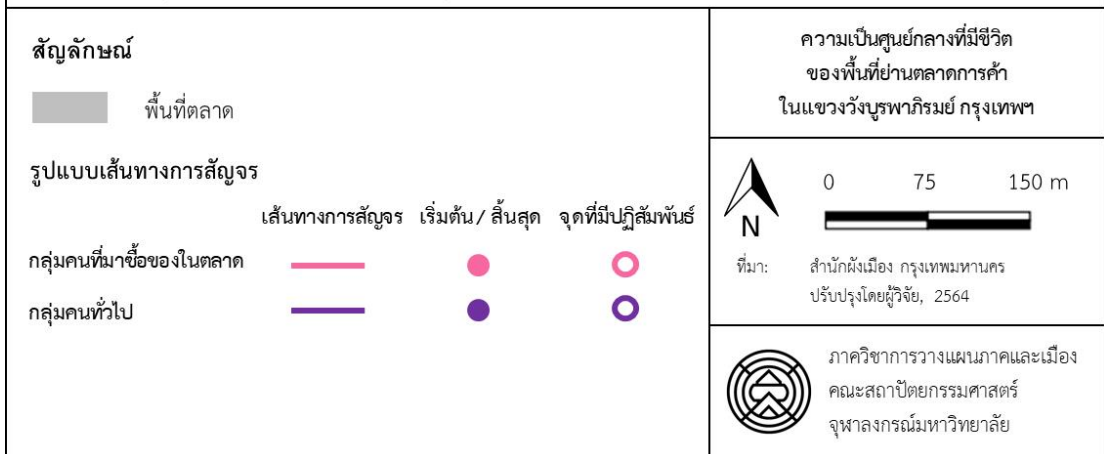
ในขณะเดียวกัน เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เป็นเส้นทางสายหลักรอบพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร เช่นเดียวกับช่วงตลาดเปิด

เมื่อรวมเส้นทางการสัญจรของคนทุกกลุ่มแล้วพบว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจร ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร ซึ่งเมื่อเทียบกับในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เส้นทางที่มีคนนิยมสัญจรในช่วงนี้เหมือนกับช่วงตลาดเปิด แต่คนมักเลือกที่จะบริเวณเส้นทางหลักมากกว่าพื้นที่ด้านในตลาด





แผนที่ 5.35 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

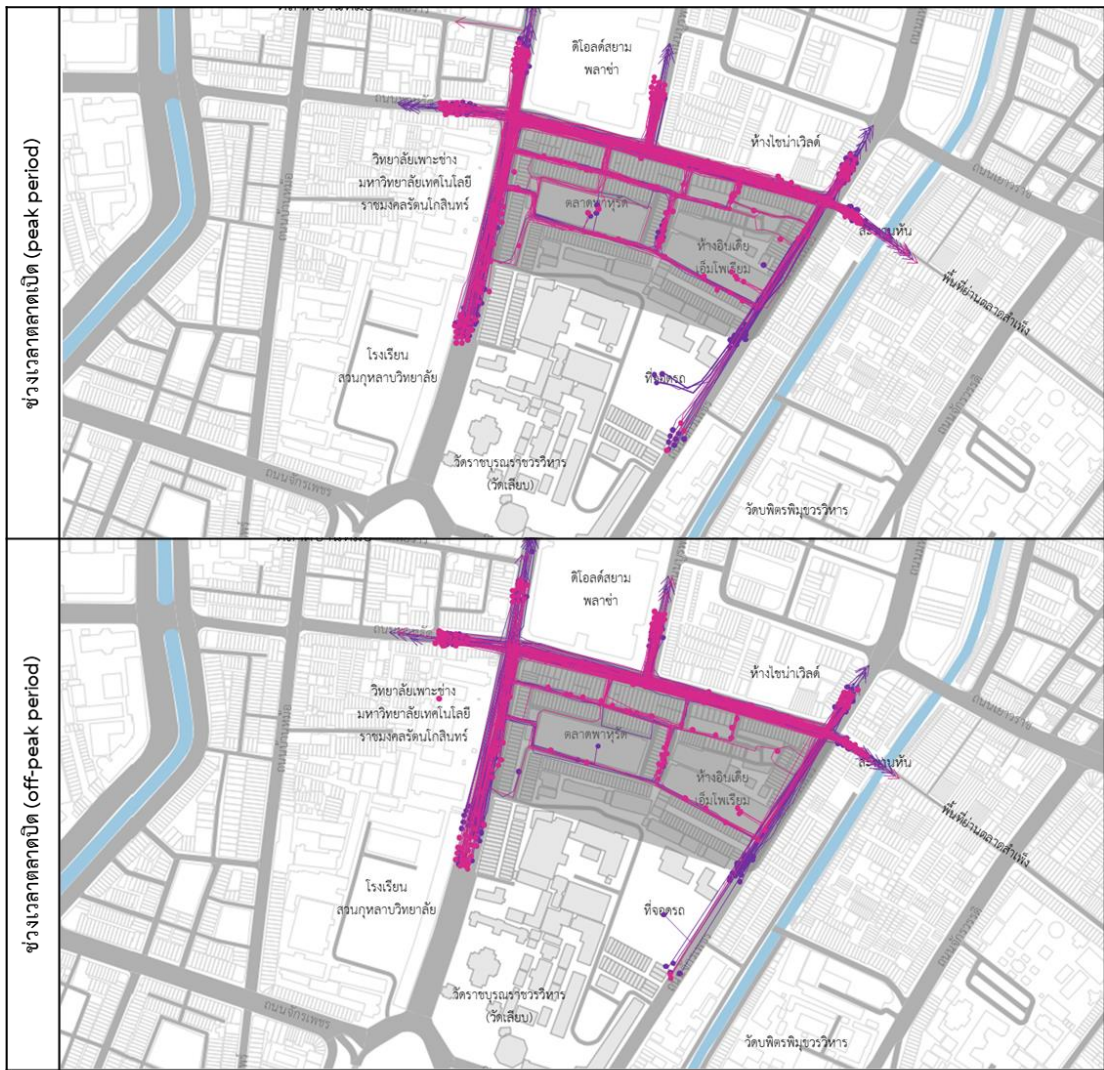


แผนที่ 5.35 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

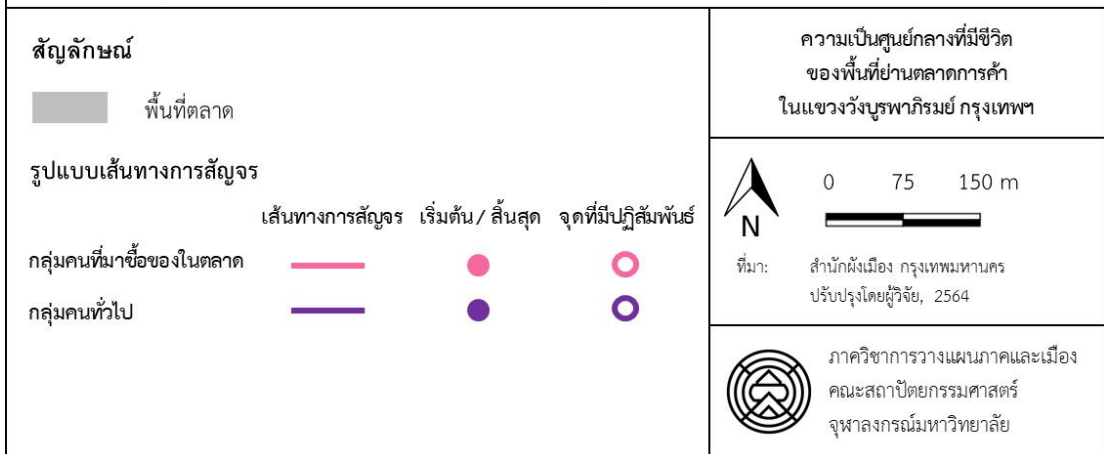
ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

จากการสำรวจรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด (แผนที่ 5.36) พบว่าเส้นทางของช่วงวันระหว่างสัปดาห์กับช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์นั้นผู้คนนิยมเลือกเส้นทางคล้ายกันทั้ง 2 ช่วงวัน คือ ผู้คนนิยมสัญจรบริเวณถนนสายหลักมากกว่าด้านในพื้นที่ตลาด โดยข้อแตกต่างระหว่างช่วงเวลา คือ ช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) มีคนสัญจรด้านในตลาดน้อยกว่าเส้นทางถนนสายหลักรอบนอกพื้นที่ตลาด ที่น่าสังเกตคือรูปแบบเส้นทางการสัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดนั้นนิยมสัญจรผ่านแค่พื้นที่ตลาดเท่านั้น มีผู้คนจำนวนน้อยมากที่จะเลือกสัญจรเส้นทางรอบพื้นที่ย่าน เพราะส่วนใหญ่ผู้คนมักเลือกสัญจรบริเวณพื้นที่ตลาดเพื่อเข้ามาซื้อของและเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือผ่านไปยังพื้นที่ใกล้เคียงทางทิศเหนือ ได้แก่ ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร ถนนบูรพา ถนนจักรเพชร และบริเวณสะพานหัน





แผนที่ 5.36 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.36 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

3) รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

ในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.14) และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2564 (ตาราง 5.15)

ตาราง 5.14 ปริมาณการสัญจรในตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา		สัดส่วน		
		peak	off-peak	peak	off-peak	
A	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	7	3	4	2
		กลุ่มคนทั่วไป	14	13	7	7
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	12	2	6	1
		กลุ่มคนทั่วไป	2	5	1	3
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	25	5	13	3
		กลุ่มคนทั่วไป	22	16	11	8
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	2	1	1	1
		กลุ่มคนทั่วไป	13	9	7	5
C	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	2	2	1
		กลุ่มคนทั่วไป	5	6	3	3

ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.37) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางการที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดเปิด (peak period) คือ ถนนจักรเพชร ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่มีร้านค้าตลอดทาง อีกทั้งมีจุดจอดรถโดยสารประจำทางทำให้คนที่ต้องการมาซื้อของในตลาดใช้เส้นทางนี้ในการซื้อของหรือเปลี่ยนถ่ายการสัญจรก่อนที่จะแยกเข้าไปซื้อของในพื้นที่ตลาด

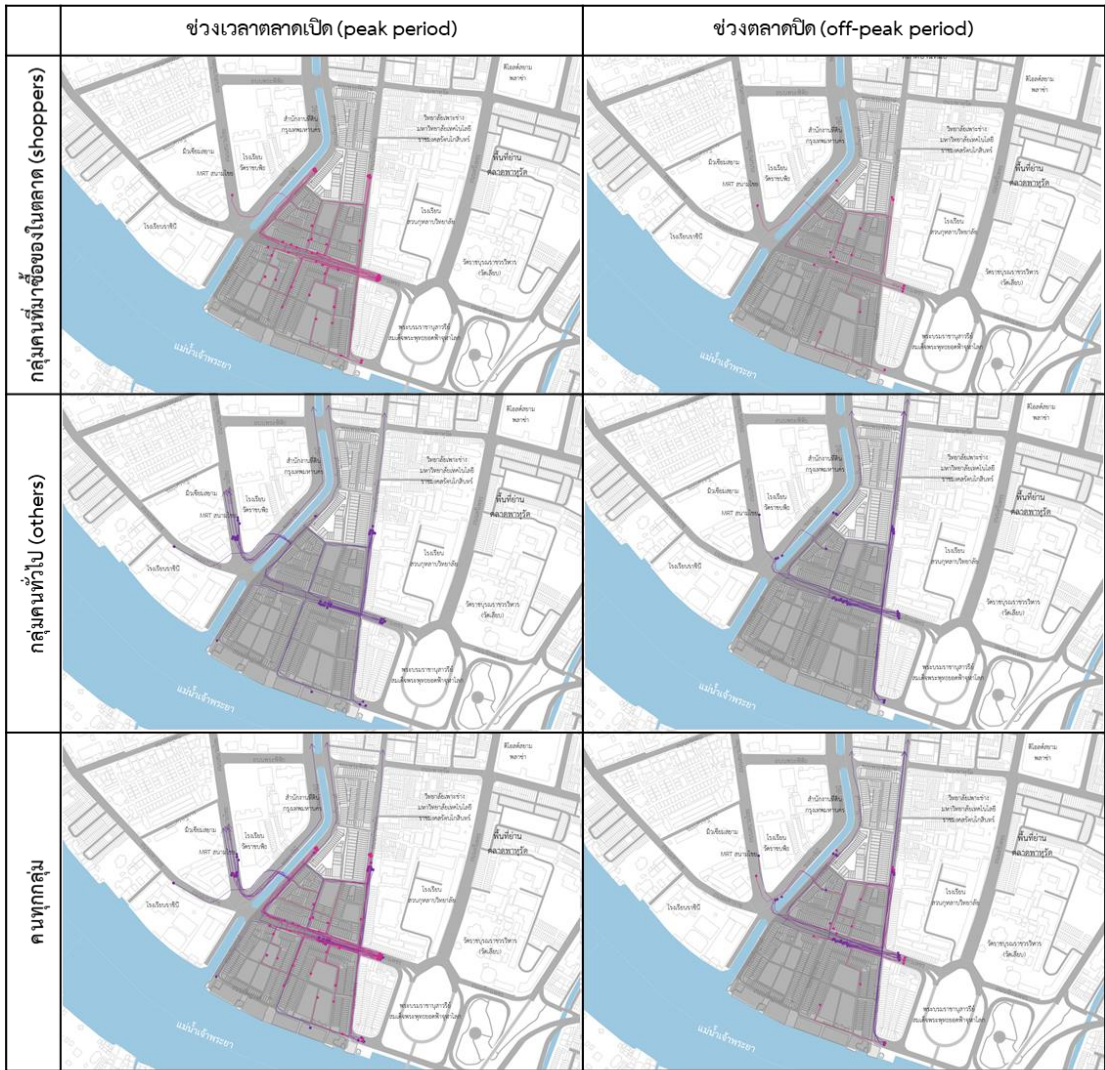
ในขณะที่เส้นทางการสัญจรของกลุ่มคนทั่วไปในช่วงตลาดเปิด (peak period) ยังเป็นถนนจักรเพชร ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของพื้นที่ย่านตลาดแห่งนี้

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ เส้นทางการที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เห็นไม่ชัดเจนนัก แต่คนกลุ่มนี้ต่างมีจุดมุ่งหมายคือมุ่งหน้าเข้าสู่พื้นที่ตลาดเพื่อซื้อของตามจุดประสงค์ของตัวเอง

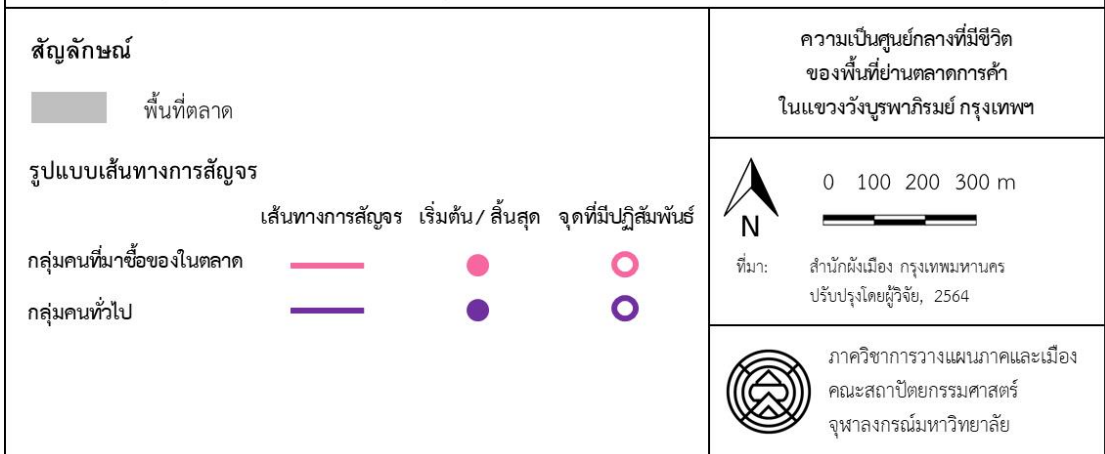
ในขณะเดียวกัน เส้นทางที่กลุ่มคนทั่วไปนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) คือ ถนนจักรเพชร โดยคนทั่วไปมักใช้เส้นถนนดังกล่าวในการเปลี่ยนการสัญจรจากการที่มีจุดจอดรถโดยสารประจำทางในเส้นทางนั้น

เมื่อรวมเส้นทางการสัญจรของคนทุกกลุ่มแล้วพบว่าทั้งในช่วงตลาดเปิด (peak period) และในช่วงตลาดปิด (off-peak period) มีการใช้เส้นถนนจักรเพชรในการสัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก ที่ต่างกันระหว่าง 2 ช่วงเวลานี้ คือ ช่วงเวลาตลาดเปิดนั้นมีผู้คนเข้าสัญจรในพื้นที่ตลาดเพื่อทำกิจกรรมอยู่บ้าง แต่เมื่อถึงเวลาตลาดปิด ผู้คนเลือกที่จะใช้พื้นที่ตลาดลดลงแต่ยังใช้บริเวณถนนสายหลักอยู่





แผนที่ 5.37 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.37 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด
ในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ตาราง 5.15 ปริมาณการสัญจรในตำแหน่งเริ่มต้นในการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา		สัดส่วน		
		peak	off-peak	peak	off-peak	
A	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	9	3	5	2
		กลุ่มคนทั่วไป	14	3	7	2
B	1	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	3	3	2	2
		กลุ่มคนทั่วไป	4	2	2	1
	9	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	23	18	12	9
		กลุ่มคนทั่วไป	20	11	10	6
	12	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	0	0	1	1
		กลุ่มคนทั่วไป	10	3	5	2
C	11	กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด	5	4	3	2
		กลุ่มคนทั่วไป	13	14	7	7

ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากรูปแบบเส้นทางการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.38) พบว่าเมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว เส้นทางการที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดเปิด (peak period) คือ ถนนจักรเพชร ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่มีร้านค้าและจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ก่อนที่จะกระจายเข้าไปซื้อของตามจุดมุ่งหมายของตนในพื้นที่ตลาด

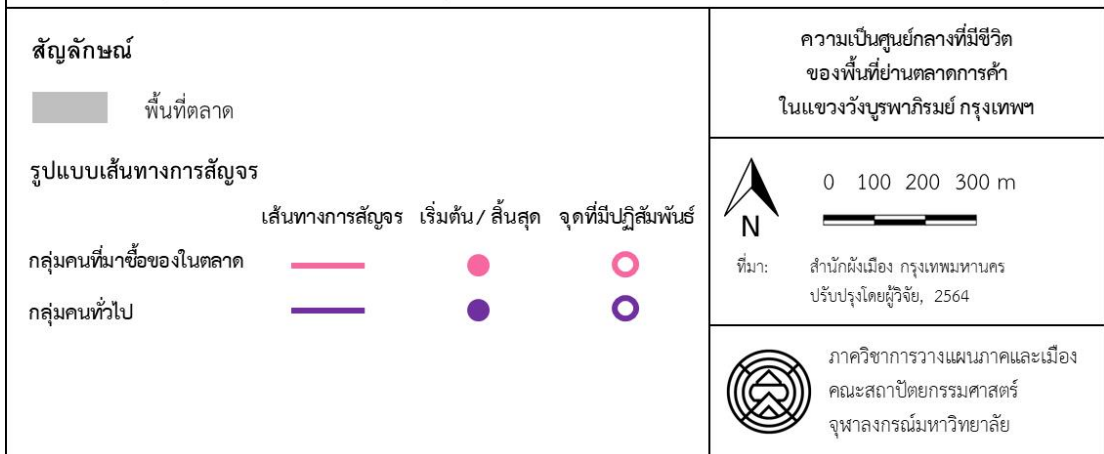
ในขณะที่เส้นทางการสัญจรของกลุ่มคนทั่วไปในช่วงตลาดเปิด (peak period) ยังเป็นถนนจักรเพชร ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของพื้นที่ย่านตลาดแห่งนี้ นอกจากนี้ผู้คนทั่วไปยังใช้ถนนบ้านหม้อและซอยเอ็มไพร์เป็นเส้นทางมายังถนนจักรเพชร

เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลาสำรวจ เส้นทางการที่กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดนิยมเลือกสัญจรในช่วงตลาดปิด (off-peak period) คือ ถนนจักรเพชร เช่นเดียวกับกลุ่มคนทั่วไปที่นิยมสัญจรผ่านถนนจักรเพชรในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

เมื่อรวมเส้นทางการสัญจรของคนทุกกลุ่มแล้วพบว่าทั้งในช่วงตลาดเปิด (peak period) และในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ผู้คนนิยมสัญจรผ่านเส้นทางถนนจักรเพชร โดยมีจุดมุ่งหมายทั้งซื้อของและเปลี่ยนถ่ายการสัญจร



แผนที่ 5.38 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

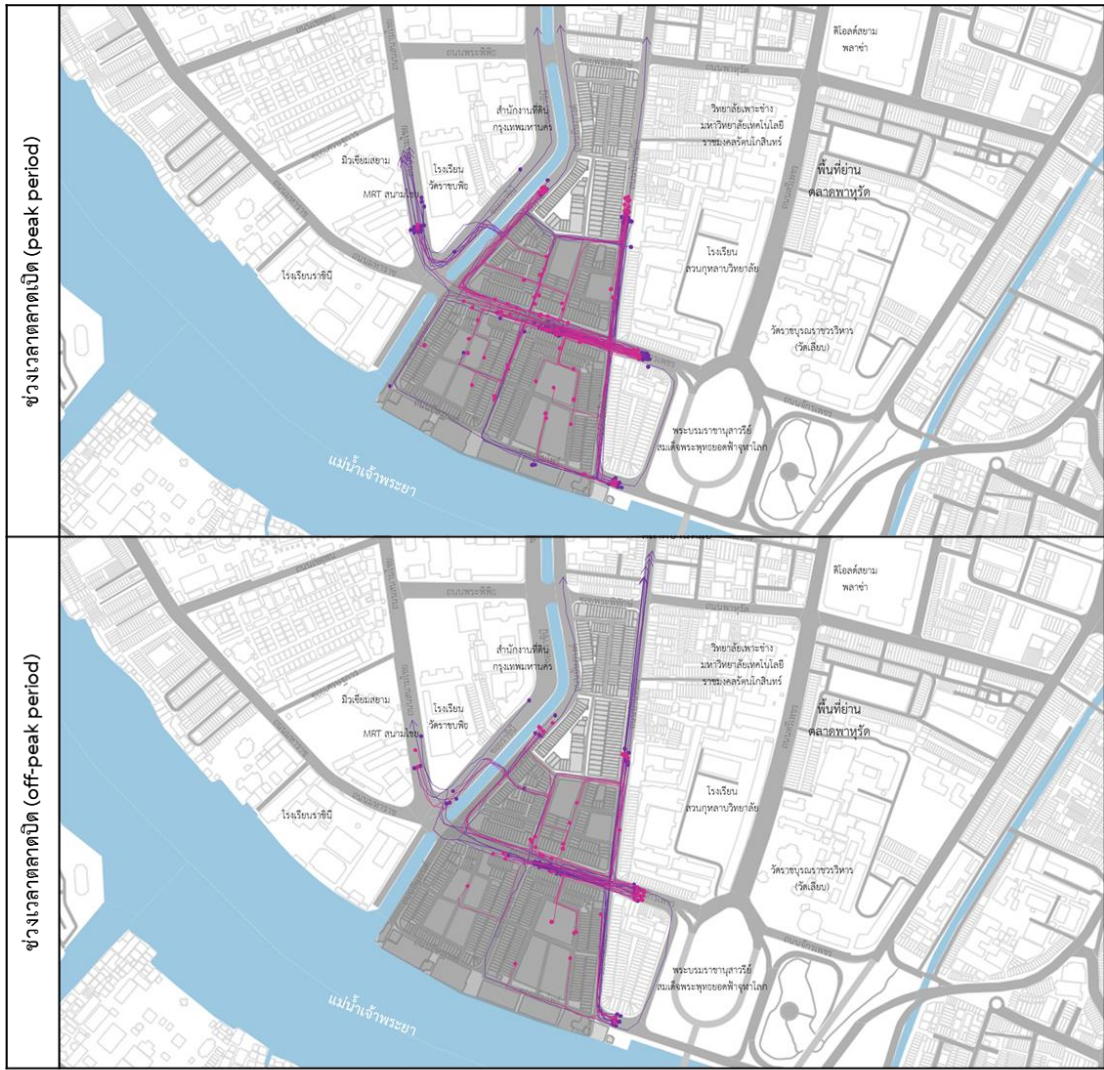


แผนที่ 5.38 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด
ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

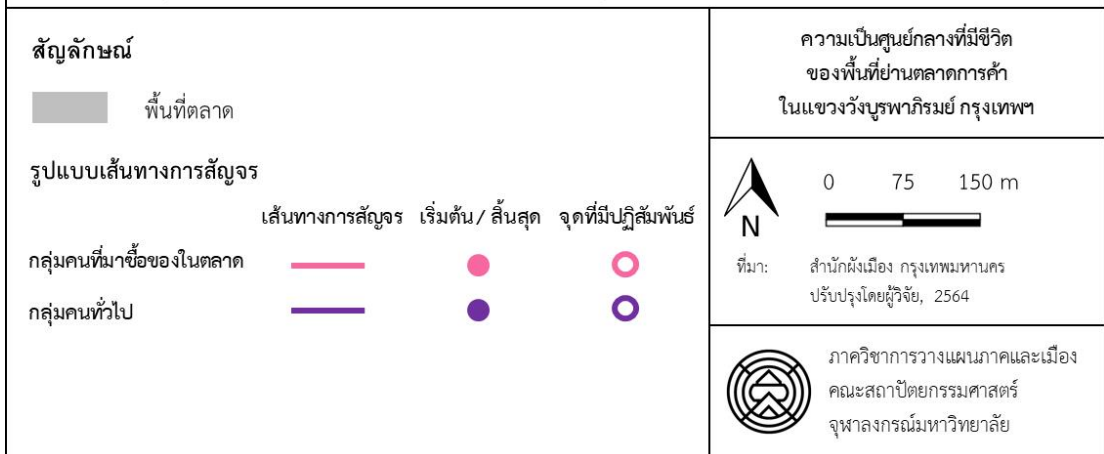
ผลการบันทึกรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

จากรูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด (แผนที่ 5.39) พบว่าเส้นทางของช่วงวันระหว่างสัปดาห์กับช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์นั้นผู้คนนิยมเลือกเส้นทางคล้ายกัน ทั้ง 2 ช่วงวัน คือ ผู้คนนิยมสัญจรบริเวณถนนจักรเพชร ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบนเส้นถนนดังกล่าว โดยในช่วงตลาดเปิด (peak period) ผู้คนนิยมสัญจรผ่านเส้นทางในพื้นที่ตลาดเพื่อซื้อของ แต่เมื่อเปลี่ยนช่วงเวลา ผู้คนที่มาจุดหมายมาเพื่อซื้อของลดลงมาก ทำให้ในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) ผู้คนมักใช้เส้นทางหลักอย่างถนนจักรเพชร และถนนบ้านหม้อในการสัญจรผ่านเพื่อเข้า-ออกจากพื้นที่หรือเปลี่ยนถ่ายการสัญจร





แผนที่ 5.39 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



แผนที่ 5.39 รูปแบบเส้นทางการสัญจรรวมทั้ง 2 ช่วงวันของผู้สัญจร
ภายในพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

5.2.3 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

1) รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

ในการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2564

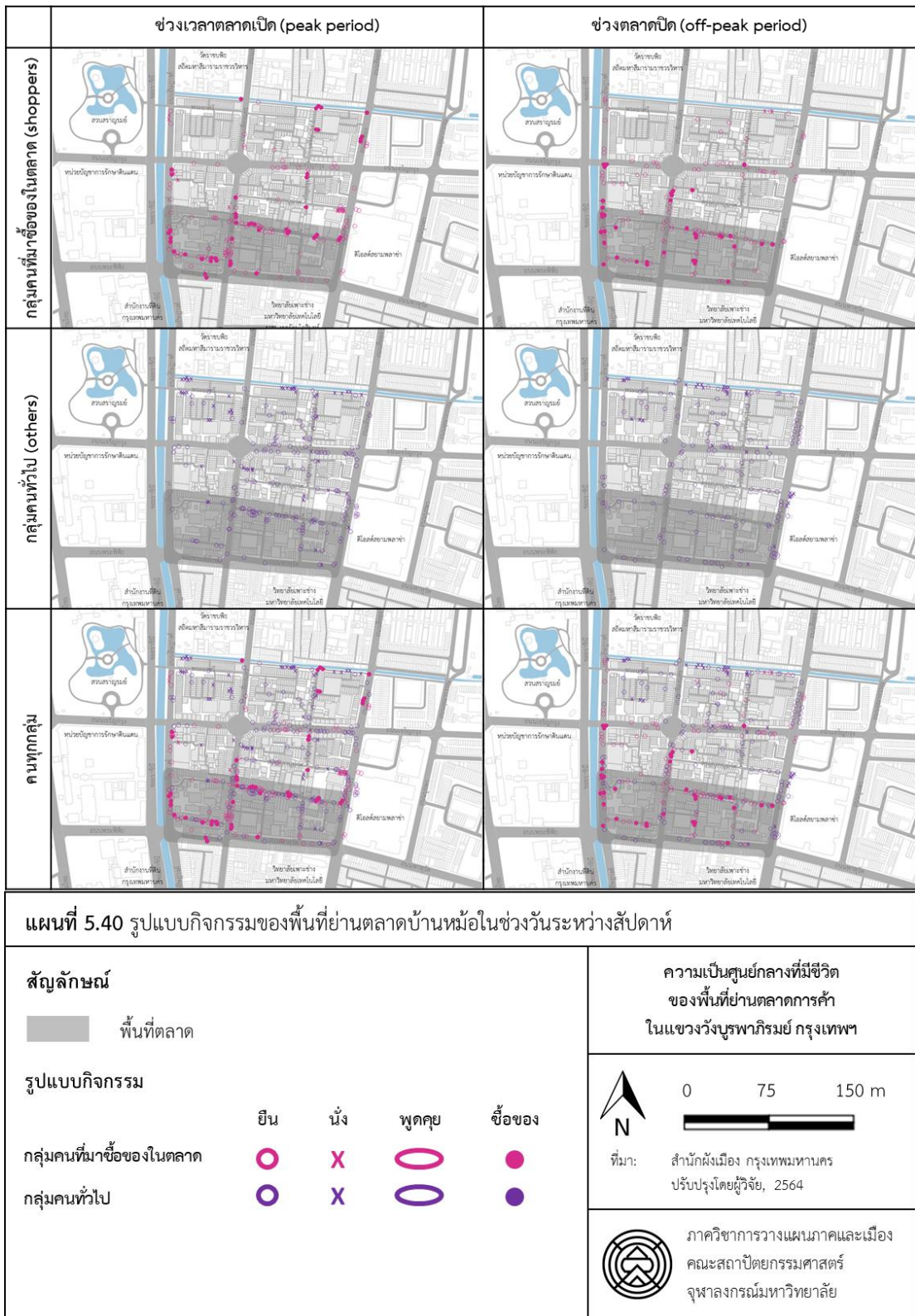
ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.40) พบว่า เมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นพบมากในขอบบริเวณพื้นที่ตลาด โดยเฉพาะซอยทิพย์วาริ ถนนบ้านหม้อ ถนนอัษฎางค์ และซอยระหว่างถนนอัษฎางค์กับถนนบ้านหม้อ ซึ่งเป็นซอยที่มีร้านค้าและแผงลอยค้าขายต่าง ๆ ตั้งอยู่ โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ของคนกลุ่มนี้คือการซื้ออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่ขายในพื้นที่ตลาด และบริเวณถนนอัษฎางค์ที่มีการรองรับบริการซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้ากับร้านค้าแผงลอย

แต่เมื่อเทียบกับกลุ่มคนทั่วไปแล้ว พบว่าคนกลุ่มนี้กระจายอยู่รอบพื้นที่ย่านมากกว่ากลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด โดยคนกลุ่มนี้มี 2 ประเภท คือ 1) กลุ่มคนทั่วไปที่ไม่ใช่คนในพื้นที่ คนกลุ่มนี้จะใช้พื้นที่เพื่อเดินผ่านไปยังบริเวณที่มีป้ายรถประจำทางที่บริเวณถนนตรีเพชรและถนนเจริญกรุงเป็นส่วนใหญ่ และ 2) กลุ่มคนทั่วไปที่เป็นคนในพื้นที่ คนกลุ่มนี้จะใช้พื้นที่บริเวณชุมชนในการเดินผ่าน ยืนพูดคุย นั่งรับประทานอาหาร เป็นต้น

ในขณะที่ในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนั้นมีกิจกรรมการซื้อของลดลงแต่บริเวณถนนอัษฎางค์ที่เป็นแผงลอยรับซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้ายังคงมีคนมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับกลุ่มคนทั่วไปที่มีคนเข้ามาใช้พื้นที่เบาบางลง แต่ก็ยังกระจายไปทั่วพื้นที่ย่าน และยังมีการกระจุกตัวบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอยู่

เมื่อนำคนทุกกลุ่มมารวมกันจะเห็นได้ว่าเส้นถนนที่ยังคงมีคนเข้ามาทำกิจกรรมซื้อ-บริการซ่อมอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าทั้งในช่วงตลาดเปิด (peak period) และช่วงตลาดปิด (off-peak period) ได้แก่ ซอยทิพย์วาริ ถนนอัษฎางค์ และซอยระหว่างถนนอัษฎางค์และถนนบ้านหม้อ ซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่ตลาด ส่วนบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอย่างบริเวณถนนเจริญกรุงและถนนตรีเพชร กิจกรรมส่วนใหญ่บริเวณนี้จะเป็นการยืนรอรถโดยสารประจำทาง และส่วนที่เป็นชุมชน กลุ่มคนที่ใช้พื้นที่บริเวณนี้จะเป็นกลุ่มคนทั่วไปที่เป็นคนในพื้นที่เดินไปมาและพูดคุยกับคนในละแวกเดียวกัน ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีคนเข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่ในระดับที่เท่า ๆ กันทั้ง 2 ช่วงเวลา



แผนที่ 5.40 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

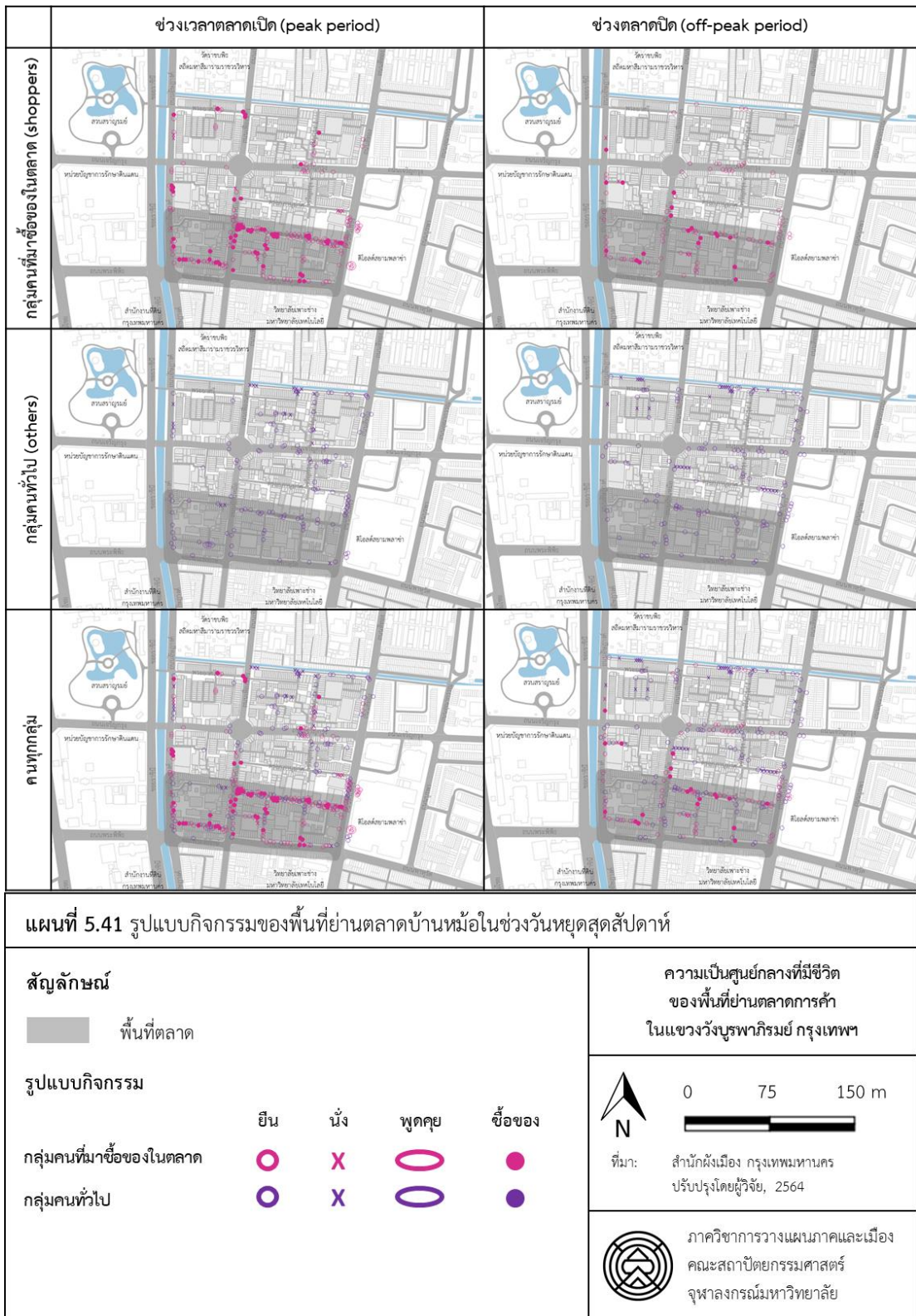
ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.41) พบว่า เมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อ (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นพบมากในซอยบริเวณพื้นที่ตลาด โดยเฉพาะซอยทิพย์วารี ซอยระหว่างถนนอัษฎางค์กับถนนบ้านหม้อ ซอยระหว่างซอยทิพย์วารีและถนนพารุทธ์ และถนนบ้านหม้อ ซึ่งเป็นซอยที่มีร้านค้าและแผงลอยตั้งอยู่ตลอดเส้นถนน โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ของคนกลุ่มนี้คือการซื้ออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่ขายในพื้นที่ตลาด

ซึ่งเมื่อเทียบกับกลุ่มคนทั่วไปแล้ว พบว่าคนกลุ่มนี้อยู่ทั้งบริเวณพื้นที่ตลาดและพื้นที่ชุมชน โดยกลุ่มคนทั่วไปที่ไม่ใช่คนในพื้นที่จะใช้พื้นที่เพื่อเดินผ่านไปยังจุดที่มีการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่บริเวณถนนตรีเพชรและถนนเจริญกรุงเป็นส่วนใหญ่ และกลุ่มคนทั่วไปที่เป็นคนในพื้นที่ที่ใช้พื้นที่บริเวณชุมชนในการเดินผ่าน ยืนพูดคุย นั่งรับประทานอาหาร โดยเฉพาะซอยเจริญกรุง 1

ในขณะที่ในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดบ้านหม้อนั้น มีกิจกรรมการซื้อของลดลงอย่างมาก เช่นเดียวกับกลุ่มคนทั่วไปที่มีคนเข้ามาใช้พื้นที่น้อยลง แต่ก็ยังกระจายไปทั่วพื้นที่ย่าน โดยทำกิจกรรมต่าง ๆ อย่างเดิน พูดคุย นั่งรับประทานอาหาร และมีการกระจุกตัวบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอยู่

เมื่อนำคนทุกกลุ่มมารวมกันจะเห็นได้ว่าบริเวณพื้นที่ตลาดยังคงมีคนเข้ามาทำกิจกรรมซื้ออุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าทั้ง 2 ช่วงเวลา แม้ในช่วงช่วงตลาดปิด (off-peak period) จะมีคนเข้ามาซื้อลดลงก็ตาม โดยคนทุกกลุ่มมักเข้ามาซื้อของบริเวณซอยทิพย์วารี และซอยระหว่างถนนอัษฎางค์และถนนบ้านหม้อ ส่วนบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรอย่างบริเวณถนนเจริญกรุงและถนนตรีเพชร นั้นมีคนทั้ง 2 กลุ่มมาเยือนโดยสารประจำทางอย่างหนาแน่นทั้ง 2 ช่วงเวลา และส่วนที่เป็นพื้นที่ชุมชน กลุ่มคนทั่วไปที่เป็นคนในพื้นที่เดินสัญจร พูดคุยในพื้นที่ลดลงจากช่วงตลาดเปิด (peak period) แต่ยังมีคนทั่วไปที่ไม่ใช่คนในพื้นที่เข้ามารับประทานอาหารเช้าบริเวณร้านอาหารตามสั่งริมคลองหลอดวัดราชบพิธอยู่



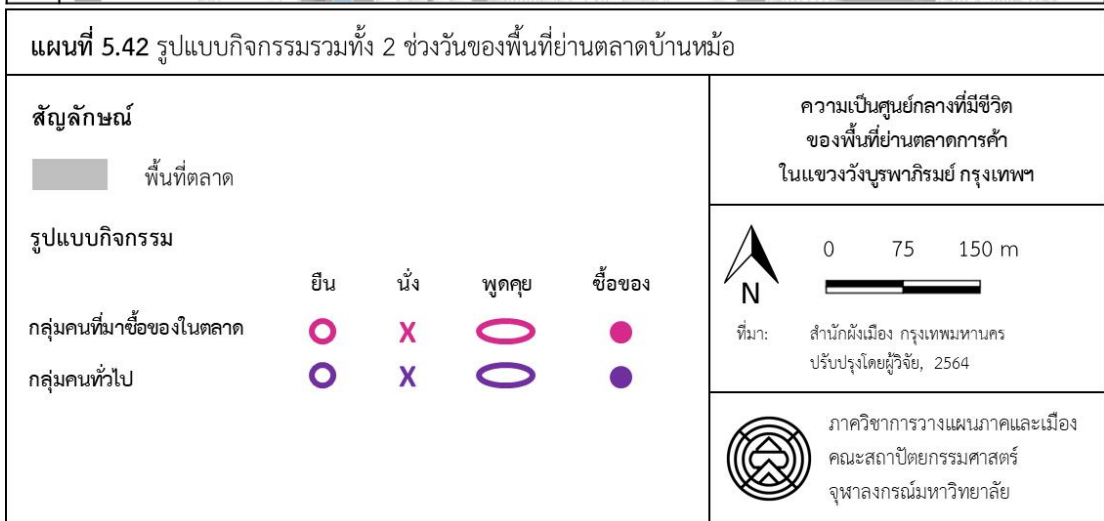
แผนที่ 5.41 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

จากการสำรวจรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อช่วงวันระหว่างสัปดาห์และวันหยุดสุดสัปดาห์แล้ว (แผนที่ 5.42) พบว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) มีการเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อทำกิจกรรมหนาแน่นที่สุด โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ตลาดและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยกลุ่มคนที่เข้ามาซื้อของในตลาดมักเข้ามาซื้อของในช่วงเวลานี้ ในขณะที่กลุ่มคนทั่วไปที่เป็นคนในพื้นที่มักใช้พื้นที่บริเวณพื้นที่ชุมชน และคนทั่วไปที่เป็นคนนอกพื้นที่มักเข้ามาใช้พื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือเดินทางลัดเป็นส่วนใหญ่

ในขณะที่ช่วงตลาดปิด (off-peak period) กลุ่มคนทั้ง 2 กลุ่มใช้พื้นที่ลดลงจากช่วงตลาดเปิด โดยบริเวณที่มีคนมาทำกิจกรรมหนาแน่นที่สุดยังคงเป็นบริเวณพื้นที่ตลาด และส่วนบริเวณพื้นที่ชุมชนมีคนเข้ามาใช้พื้นที่ในระดับเท่า ๆ กันกับช่วงตลาดเปิด





แผนที่ 5.42 รูปแบบกิจกรรมรวมทั้ง 2 ช่วงวันของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ

2) รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

ในการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2564

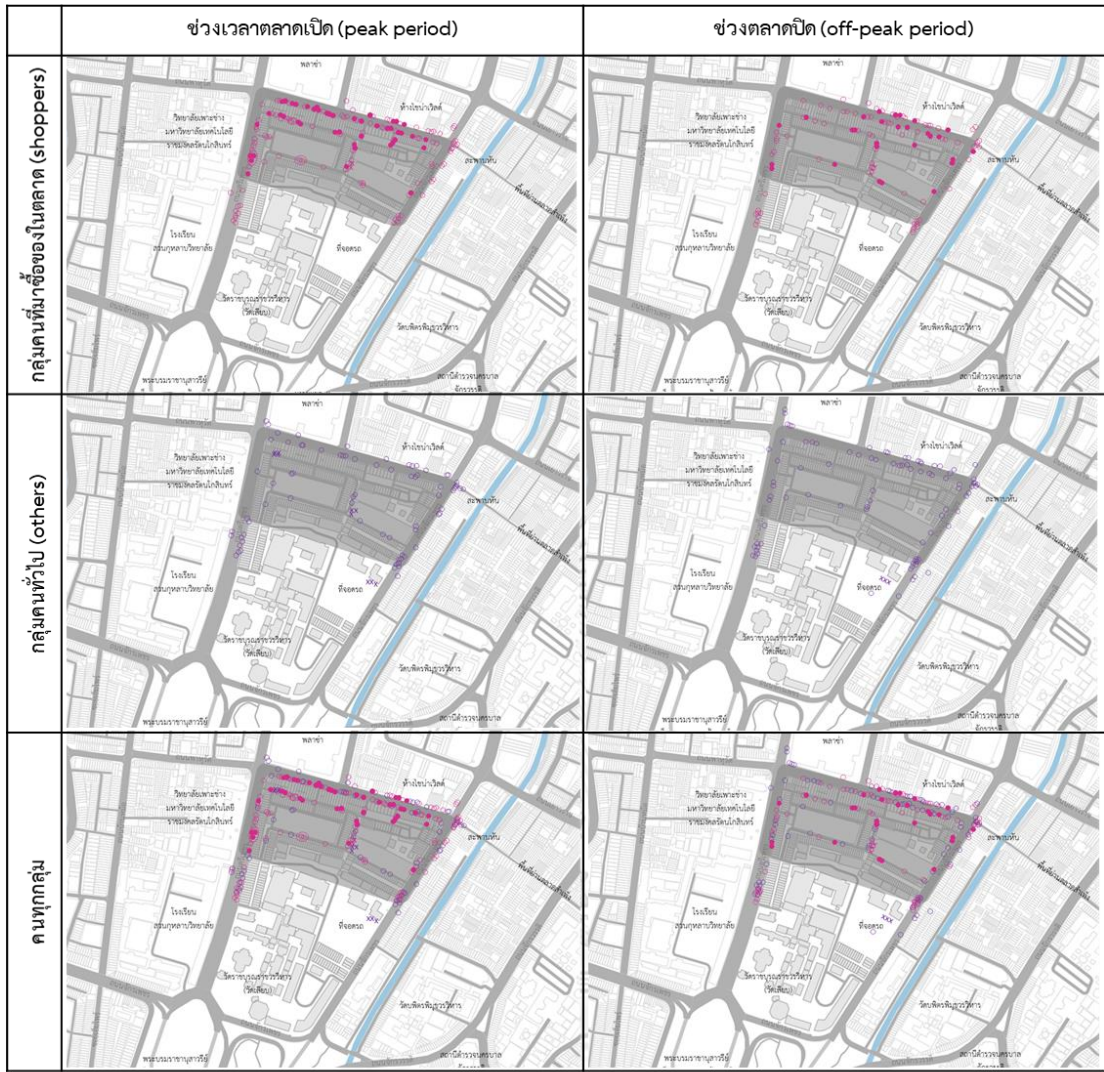
ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.43) พบว่า เมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้น พบมากบริเวณถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนพาหุรัด ที่มีร้านค้าและแผงลอยค้าขายต่าง ๆ ตั้งอยู่ริมถนน และบริเวณชอยภายในพื้นที่ตลาด โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ของคนกลุ่มนี้คือการซื้อผ้าประเภทต่าง ๆ ที่ขายในพื้นที่ตลาด

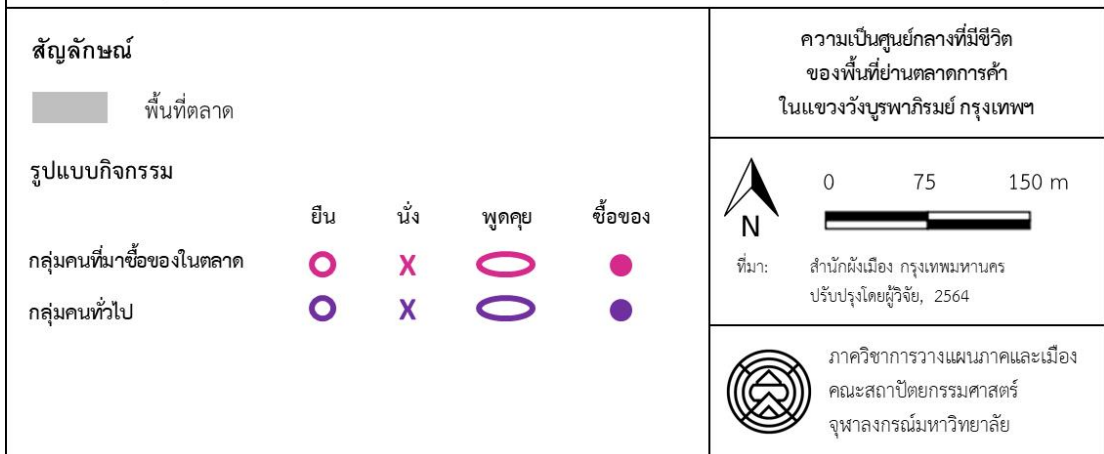
แต่เมื่อเทียบกับกลุ่มคนทั่วไปแล้ว พบว่าคนกลุ่มนี้ใช้พื้นที่บริเวณถนนพาหุรัดเพื่อผ่านมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีการกระจุกตัวบริเวณด้านหลังห้างอินเดียมโพเรียมที่มีการนั่งรับประทานอาหารตามสั่ง และบริเวณจุดรอรถโดยสารประจำทาง 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร

ในขณะที่ในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดมีการจับจองพื้นที่บนถนนพาหุรัดฝั่งทิศตะวันออกมากที่สุด โดยเข้ามาซื้อของ และหยุดดูสินค้าตามร้าน ขณะเดียวกันกลุ่มคนทั่วไปก็ได้จับจองพื้นที่ในบริเวณเดียวกัน และมีการกระจุกตัวสูงบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทั้ง 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร

เมื่อนำคนทุกกลุ่มมารวมกันจะเห็นได้ว่าเส้นถนนที่ยังคงมีคนเข้ามาทำกิจกรรมซื้อของทั้ง 2 ช่วงเวลา ได้แก่ ถนนพาหุรัด ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าแผงลอยตั้งริมถนนโดยมีผู้นิยมเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อซื้อของบริเวณดังกล่าว บริเวณด้านหลังห้างอินเดียมโพเรียมที่มีการจับจองพื้นที่เพื่อนั่งรับประทานอาหาร และถนนตรีเพชรและถนนจักรเพชร ที่ผู้นิยมเข้ามาจับจองพื้นที่ในการทำกิจกรรมอย่างการรอรถโดยสารประจำทาง



แผนที่ 5.43 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.43 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.44) พบว่า เมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นพบการจับจองพื้นที่มากบริเวณถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนพาหุรัด ที่มีร้านค้าและแผงลอยต่าง ๆ ตั้งอยู่ริมถนน และบริเวณซอยภายในพื้นที่ตลาดที่มีการตั้งแผงลอยค้าขายกลางซอย โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ของคนกลุ่มนี้คือการซื้อผ้าประเภทต่าง ๆ ที่ขายภายในพื้นที่ตลาด

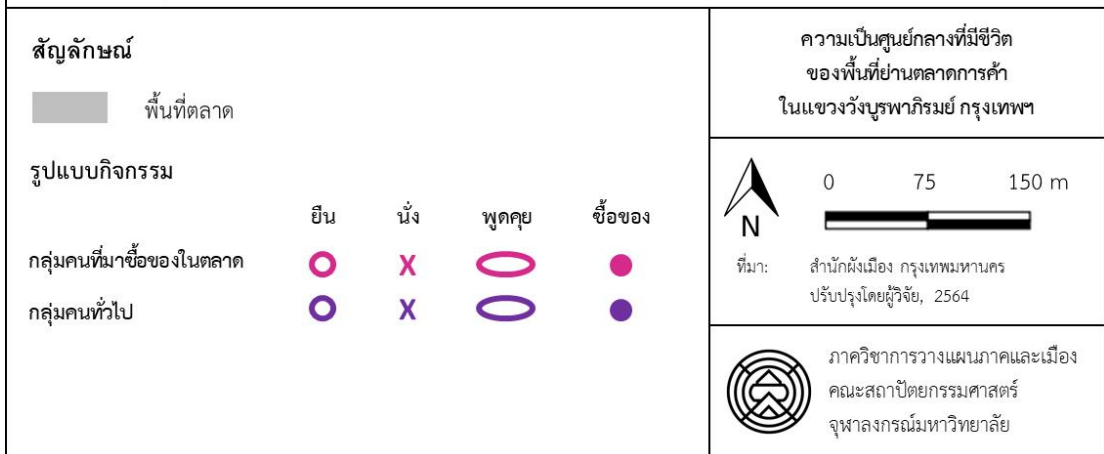
แต่เมื่อเทียบกับกลุ่มคนทั่วไปแล้ว พบว่าคนกลุ่มนี้ใช้พื้นที่บริเวณซอยข้างห้างตลาดพาหุรัดมากที่สุด อีกทั้งบริเวณด้านหลังห้างอินเดียเอ็มโพเรียมที่มีการจับจองพื้นที่เพื่อนั่งรับประทานอาหาร และมีการกระจุกตัวบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร

และในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัดมีการจับจองพื้นที่บนถนนพาหุรัด โดยหนักไปทางฝั่งทิศตะวันออกมากที่สุด ซึ่งผู้คนที่เข้ามาจับจองพื้นที่ได้เข้ามาซื้อของตามร้านค้าต่าง ๆ ขณะเดียวกันกลุ่มคนทั่วไปก็ได้จับจองพื้นที่ในถนนพาหุรัดด้วยการเดินผ่านพื้นที่ โดยผู้คนที่ทั้ง 2 กลุ่มมีการกระจุกตัวสูงบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทั้ง 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณถนนตรีเพชร และถนนจักรเพชร เพื่อยืนรอรถโดยสารประจำทาง

เมื่อนำคนทุกกลุ่มมารวมกันจะเห็นได้ว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) มีผู้คนเข้ามาจับจองพื้นที่มากกว่าช่วงตลาดปิด (off-peak period) โดยเส้นถนนที่มีคนเข้ามาทำกิจกรรมซื้อของทั้ง 2 ช่วงเวลา ได้แก่ ถนนพาหุรัด ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีร้านค้าแผงลอยตั้งริมถนนโดยผู้คนนิยมเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อซื้อของบริเวณดังกล่าว บริเวณด้านหลังห้างอินเดียเอ็มโพเรียมที่มีการจับจองพื้นที่เพื่อนั่งรับประทานอาหาร และถนนตรีเพชรและถนนจักรเพชร ที่ผู้คนนิยมเข้ามาจับจองพื้นที่ในการทำกิจกรรมอย่างการรอรถโดยสารประจำทาง



แผนที่ 5.44 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์



แผนที่ 5.44 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

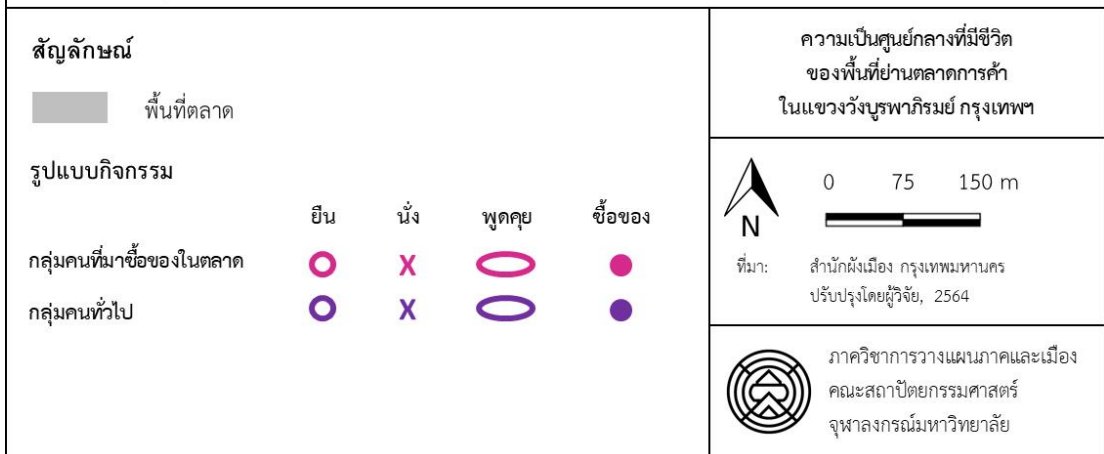
จากการสำรวจรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด (แผนที่ 5.45) พบว่ากิจกรรมในช่วงวันระหว่างสัปดาห์กับช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์นั้นผู้คนทำกิจกรรมคล้ายกันทั้ง 2 ช่วงวัน โดยมีข้อแตกต่างระหว่างช่วงเวลา คือ ช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) ผู้คนมักเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อซื้อของบริเวณถนนหลัก โดยเฉพาะถนนพาหุรัดและซอยภายในพื้นที่ตลาด ในขณะที่ช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) ผู้คนเข้ามาจับจองพื้นที่ในการซื้อของบริเวณถนนพาหุรัดลดลงและอยู่บริเวณฝั่งทิศตะวันออกมากกว่า

ส่วนพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของกิจกรรมตลอดทั้งวัน ได้แก่ บริเวณด้านหลังห้างอินเดียมโพเทียมที่มีการจับจองพื้นที่เพื่อนั่งรับประทานอาหาร และถนนตรีเพชรและถนนจักรเพชร ที่ผู้คนนิยมเข้ามาจับจองพื้นที่ในการทำกิจกรรมอย่างการรอรถโดยสารประจำทาง





แผนที่ 5.45 รูปแบบกิจกรรมรวมทั้ง 2 ช่วงวันของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 5.45 รูปแบบกิจกรรมรวมทั้ง 2 ช่วงวันของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด

3) รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

ในการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดของวันระหว่างสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 และวันหยุดสุดสัปดาห์ถูกเก็บในวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2564

ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

จากรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ (แผนที่ 5.46) พบว่า เมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นพบการจับจองพื้นที่มากบริเวณถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนจักรเพชรที่มีร้านค้าตั้งอยู่ริมถนน และบริเวณซอยภายในพื้นที่ตลาดยอดพิมาน โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ของคนกลุ่มนี้คือการซื้อของประเภทดอกไม้

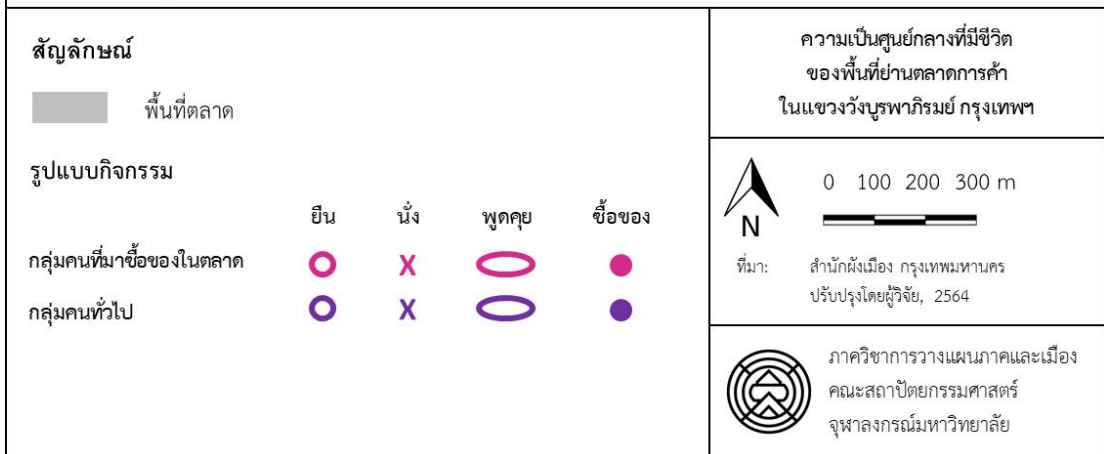
เมื่อเทียบกับกลุ่มคนทั่วไปแล้ว พบว่าคนกลุ่มนี้เองก็ใช้พื้นที่บริเวณถนนจักรเพชรเช่นกัน โดยกิจกรรมของกลุ่มคนทั่วไปคือเดินผ่านและยืนรอรถโดยสารประจำทางบริเวณหน้าตลาดยอดพิมาน

และในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดมีการจับจองพื้นที่น้อยลง โดยผู้คนที่เข้ามาซื้อของในช่วงเวลานี้มักอยู่แค่บริเวณถนนจักรเพชร มีส่วนน้อยที่เข้าไปในพื้นที่ตลาด ขณะเดียวกันกลุ่มคนทั่วไปก็ลดจำนวนลงเช่นกัน ซึ่งมักมีการจับจองพื้นที่บริเวณถนนจักรเพชรด้วยการยืนรอรถโดยสารประจำทาง

เมื่อนำคนทุกกลุ่มมารวมกันจะเห็นได้ว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) มีผู้คนเข้ามาจับจองพื้นที่มากกว่าช่วงตลาดปิด (off-peak period) ซึ่งเส้นทางที่มีคนทุกกลุ่มเข้ามาทำกิจกรรมทั้ง 2 ช่วงเวลา คือ ถนนจักรเพชรที่เป็นถนนสายหลัก โดยมีผู้คนเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อซื้อของและยืนรอเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบนถนนเส้นนี้เป็นจำนวนมาก



แผนที่ 5.46 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์



แผนที่ 5.46 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันระหว่างสัปดาห์

ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

จากรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (แผนที่ 5.47) พบว่า เมื่อแยกกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดพาหุรัด (shoppers) และกลุ่มคนทั่วไป (others) ที่สัญจรผ่านในพื้นที่ออกจากกันแล้ว กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดในช่วงตลาดเปิด (peak period) นั้นพบการจับจองพื้นที่มากบริเวณพื้นที่ตลาดยอดพิมานและบริเวณถนนจักรเพชร หน้าตลาดยอดพิมาน โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ของคนกลุ่มนี้คือการซื้อของและยื่นรอรถโดยสารประจำทางหลังซื้อของเสร็จแล้ว

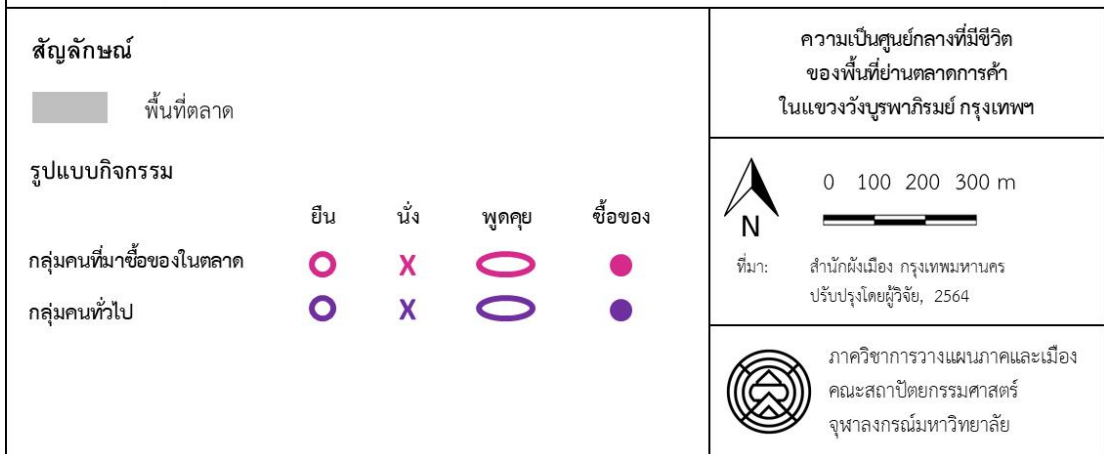
เมื่อเทียบกับกลุ่มคนทั่วไปแล้ว พบว่าคนกลุ่มนี้เองก็ใช้พื้นที่บริเวณถนนจักรเพชรเช่นกัน โดยกิจกรรมของกลุ่มคนทั่วไปคือเดินผ่านและยื่นรอรถโดยสารประจำทางบริเวณหน้าตลาดยอดพิมาน

และในช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) กลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดปากคลองตลาดมีการจับจองพื้นที่บริเวณถนนจักรเพชรเพื่อซื้อของน้อยลง แต่มีการหยุดยืนที่บริเวณถนนจักรเพชรเพื่อรอรถโดยสารประจำทางเหมือนกับกลุ่มคนทั่วไปทำให้มีการกระจุกตัวของผู้คนในบริเวณดังกล่าวเยอะที่สุดในช่วงเวลานั้น

เมื่อนำคนทุกกลุ่มมารวมกันจะเห็นได้ว่าในช่วงตลาดเปิด (peak period) มีผู้คนเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อซื้อของในพื้นที่ตลาดมากกว่าช่วงตลาดปิด (off-peak period) โดยคนส่วนใหญ่มักกระจุกตัวอยู่บริเวณจุดรอรถโดยสารประจำทางเพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจร



แผนที่ 5.47 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

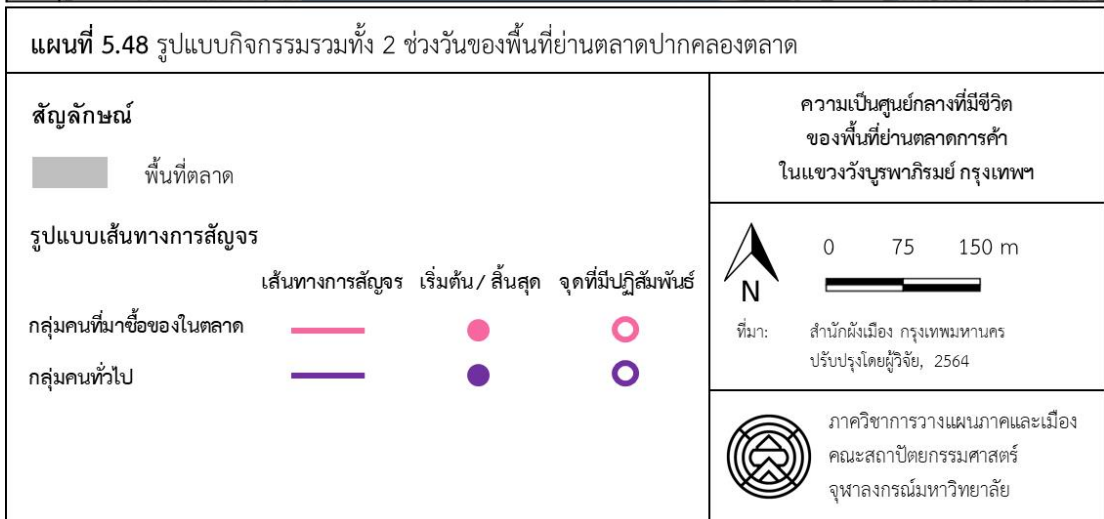
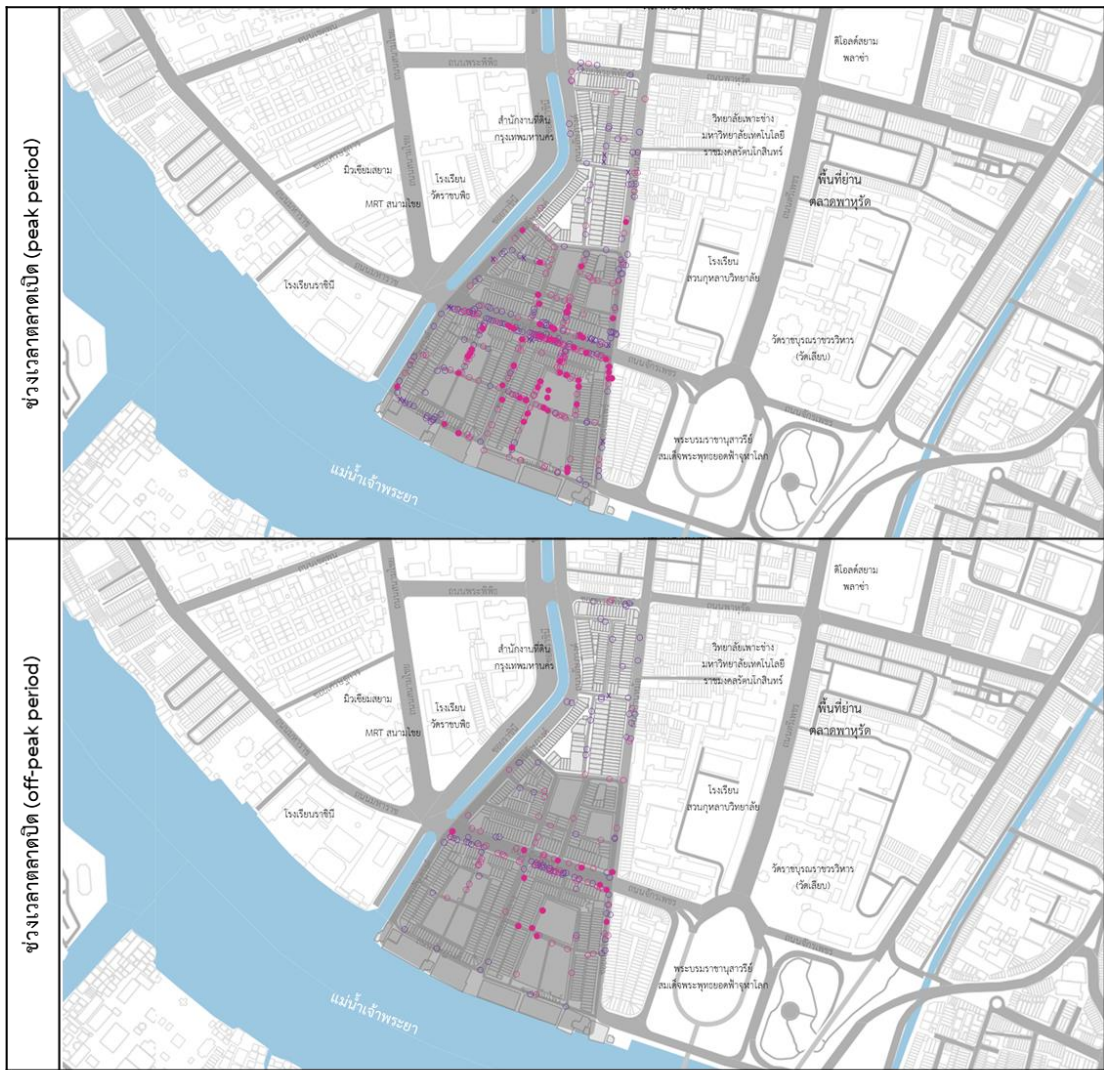


แผนที่ 5.47 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ผลการบันทึกรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

จากการสำรวจรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด (แผนที่ 5.48) พบว่ากิจกรรมในช่วงวันระหว่างสัปดาห์กับช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์นั้นผู้คนทำกิจกรรมคล้ายกันทั้ง 2 ช่วงวัน โดยมีข้อแตกต่างระหว่างช่วงเวลา คือ ช่วงเวลาตลาดเปิด (peak period) ผู้คนมักเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อซื้อของบริเวณถนนจักรเพชรและพื้นที่ภายในตลาดทั้ง 3 โดยการจับจองพื้นที่ส่วนใหญ่ในพื้นที่ตลาดคือการซื้อของ ในขณะที่ช่วงเวลาตลาดปิด (off-peak period) ผู้คนที่เคยเข้ามาซื้อของลดลงจำนวนมาก เหลือเพียงผู้ที่เข้ามาจับจองพื้นที่บริเวณถนนจักรเพชรเพื่อยืนรอรถโดยสารประจำทาง





แผนที่ 5.48 รูปแบบกิจกรรมรวมทั้ง 2 ช่วงวันของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การวิเคราะห์และเปรียบเทียบรูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่งในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ได้แก่ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด เพื่อสรุปความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าและเพื่อนำไปสู่การประยุกต์พื้นที่ย่านตลาดการค้าในบริเวณอื่น ๆ ต่อไป โดยการสรุปผลการวิจัยได้แบ่งตามหัวข้อ ดังนี้

6.1 สรุปรูปแบบพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

6.1.1 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

6.1.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

6.1.3 รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

6.1.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและ

พื้นที่

6.1.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและ

พื้นที่

6.2 สรุปรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

6.2.1 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

6.2.2 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

6.2.3 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่และรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ตลาดการค้าแขวงวัง

บูรพาภิรมย์

6.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจร

6.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจร

6.4 สรุปความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

6.5 ข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปรูปแบบพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

6.1.1 รูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

1) การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis)

พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะมีค่าการเข้าถึง (integration value) ทั้งในการเข้าถึงระดับพื้นที่เมือง (global integration) และการเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration) ในระดับสูง จากการทบทวนงานวิจัยของรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ในบทที่ 2 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีการแสดงผลการวิเคราะห์การเข้าถึงด้วยเส้นสีแดง - ส้ม ภายในระยะ 800 เมตรในระดับพื้นที่ย่าน (local integration)

โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีการเข้าถึงดีที่สุดจาก 3 พื้นที่ย่านตลาด คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ จากการที่มีการเข้าถึงที่ดีตั้งแต่ระยะ 400 เมตร และมีการแสดงผลด้วยโทนสีร้อนขึ้นเรื่อย ๆ ตามระยะจริง โครงข่ายที่ตัดกันเป็นระบบตาราง (grid) ให้พื้นที่ย่านมีการเข้าถึงสูงจากทุกทิศทาง ในขณะที่พื้นที่ย่านตลาดอื่น ๆ อย่างพื้นที่ตลาดพาหุรัดมีการเข้าถึงสูงบริเวณรอบพื้นที่ย่านตลาดที่เป็นถนนสายหลักที่ระยะ 800 เมตร แต่กลับมีการเข้าถึงในพื้นที่ตลาดด้านในที่ต่ำอย่างชัดเจน และพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดที่มีการเข้าถึงได้ดีที่สุดที่ระยะ 400 เมตร เมื่อมีระยะที่เพิ่มขึ้นเส้นถนนที่มีการเข้าถึงที่ดีค่อย ๆ ลดลงจากการที่โครงข่ายอยู่ติดกับแม่น้ำ ทำให้พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีการเข้าถึงที่ดีตั้งแต่ระดับพื้นที่ย่าน (local integration) และเข้าถึงได้ดีที่สุดใน 3 พื้นที่ย่านตลาดนี้

2) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis)

พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice value) ในระดับสูงเพื่อแสดงถึงเส้นทางที่มีโอกาสในการเกิดการสัญจรผ่านมากที่สุด (move through) จากการทบทวนงานวิจัยในบทที่ 2 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีการแสดงผลการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) ด้วยเส้นสีแดง - ส้มปรากฏเป็นโครงข่ายด้านหน้า (foreground network) ภายในระยะ 800 เมตรในระดับพื้นที่ย่าน (local integration)

โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านดีที่สุดจาก 3 พื้นที่ย่านตลาด คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ จากการที่โครงข่ายด้านหน้าแสดงอย่างชัดเจนตั้งแต่ระยะ 800 เมตร โดยเส้นถนนที่ถูกผ่านแสดงให้เห็นเป็นกริดซึ่งผ่านกลางพื้นที่ทำให้พื้นที่ย่านเกิดการสัญจรผ่านได้ทุกทิศทาง ต่างจากพื้นที่ย่านตลาดอื่น ๆ ที่มีโครงข่ายด้านหน้าชัดเจนแค่รอบพื้นที่ย่านตลาด หรือแสดงโทนสีร้อนไม่ครอบคลุมพื้นที่ย่าน

3) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis)

พื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตนั้นต้องมีระดับการเชื่อมต่อ (connectivity) ในพื้นที่หลายเส้นทาง โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านดีที่สุดใน 3 พื้นที่ย่านตลาด คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ จากการที่มีเส้นทางที่มีการเชื่อมต่อที่ดีมากที่สุด

4) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient)

พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) อยู่ในระดับสูง เพื่อแสดงถึงความเข้าใจเมืองของผู้คนที่สัญจร ไม่เกิดการหลงทางได้ง่าย จากการทบทวนงานวิจัยของรูปแบบพื้นที่ (space patterns) ในบทที่ 2 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองมากกว่าหรือเท่ากับ 0.5 ขึ้นไป

โดยพื้นที่ที่มีค่าใกล้ 1 ที่สุดจะเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองที่สุด โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองดีที่สุดใน 3 พื้นที่ย่านตลาด คือ พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ตามลำดับ และพื้นที่ตลาดมีความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองดีที่สุดใน 3 พื้นที่ย่านตลาด คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด ตามลำดับ (ตาราง 6.1)

และหน่วยพื้นที่ที่ควรเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการทำความเข้าใจเมืองมากที่สุด คือ บริเวณพื้นที่ตลาด ทำให้พื้นที่ตลาดบ้านหม้อเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพที่ทำให้คนสามารถเข้าใจพื้นที่มากที่สุด

5) ค่าสัมประสิทธิ์ความผสมผสาน (synergy coefficient)

พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความผสมผสาน (synergy coefficient) อยู่ในระดับสูง เพื่อแสดงถึงการสัญจรผ่านได้ดีจากการที่โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่มีความละเอียดย่อยและหนาแน่น จากการทบทวนงานวิจัยในบทที่ 2 พื้นที่ย่านตลาดการค้าที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความผสมผสานมากกว่าหรือเท่ากับ 0.9 ขึ้นไป โดยพื้นที่ที่มีค่าใกล้ 1 ที่สุดจะเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้ดีทั้งในระดับเมืองและระดับพื้นที่

ซึ่งพื้นที่ย่านตลาดที่มีความผสมผสานดีที่สุดใน 3 พื้นที่ย่านตลาด คือ พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ และพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ตามลำดับ และพื้นที่ตลาดที่มีความผสมผสานดีที่สุดใน 3 พื้นที่ย่านตลาด คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด และพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด ตามลำดับ (ตาราง 6.1)

และพื้นที่ที่ควรเป็นพื้นที่ที่มีความผสมผสานมากที่สุด คือ บริเวณพื้นที่ตลาด ทำให้พื้นที่ตลาดบ้านหม้อเป็นพื้นที่ที่มีการสัญจรผ่านได้ดีมากที่สุด

ตาราง 6.1 เปรียบเทียบค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) และค่าสัมประสิทธิ์ความผสมผสาน (synergy coefficient) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าใน แขวงวังบูรพาภิรมย์

ค่าสัมประสิทธิ์	Intelligibility Coefficient		Synergy Coefficient	
	พื้นที่ย่านตลาด	พื้นที่ตลาด	พื้นที่ย่านตลาด	พื้นที่ตลาด
พื้นที่รวม	0.2305		0.8031	
พื้นที่ แขวงวังบูรพาภิรมย์	0.2743		0.8514	
พื้นที่ย่าน ตลาดบ้านหม้อ	0.3654	0.5795	0.919	0.9806
พื้นที่ย่าน ตลาดพาหุรัด	0.407	0.5227	0.8751	0.9112
พื้นที่ย่าน ตลาดปากคลองตลาด	0.4374	0.5113	0.9656	0.9685

6.1.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

พื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตนั้นต้องมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ผสมผสานเพื่อแสดงถึงความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ผสมผสานที่สุดในพื้นที่ศึกษา คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่หลากหลายและหนาแน่น โดยเฉพาะประเภทที่อยู่อาศัยและประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสมพาณิชย์กรรมที่ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ตลาด ต่างจากพื้นที่ย่านตลาดอื่น ๆ ที่พื้นที่ส่วนใหญ่ในบริเวณพื้นที่ตลาดเป็นประเภทพาณิชย์กรรม

6.1.3 รูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่าง

พื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตนั้นต้องมีรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่เป็นบล็อกขนาดเล็กกระจุกตัวอย่างหนาแน่น เพื่อสามารถรองรับการสัญจรให้เข้าถึงพื้นที่ผิวของอาคารที่มักจะเป็นกิจกรรมการค้าและพาณิชย์กรรมให้ได้มากและทั่วถึงที่สุด โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่เป็นบล็อกขนาดเล็กและหนาแน่น คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ จากการที่มีมวลอาคารขนาดกลางและขนาดเล็กกระจุกตัวอย่างหนาแน่น โดยมีความหนาแน่นมวลอาคารสูงในบล็อกด้านในทั้งในพื้นที่ตลาดและพื้นที่ชุมชน บล็อกพื้นที่ที่มีความเล็กจากโครงข่ายที่ตัดกันเป็น

ตาตาราง (grid) ทำให้ภาพรวมในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีความหนาแน่นปานกลางไปถึงสูง ในขณะที่พื้นที่ย่านอื่น ๆ มีความหนาแน่นมวลอาคารแค่บริเวณพื้นที่ตลาดเป็นส่วนใหญ่

6.1.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้น

จากการซ้อนทับการวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) บนแผนที่ภาพและพื้น (figure and ground) ทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์กันระหว่างรูปแบบพื้นที่ (space patterns)

จากแผนที่ 6.1 ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ พบว่าบริเวณที่มีการเข้าถึงสูงเกิดขึ้นบริเวณที่เป็นถนนหลัก โดยพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีลักษณะโครงข่ายเป็นรูปแบบตาราง (grid) ทำให้เกิดการเข้าถึงสูงทั้งรอบพื้นที่ย่านและผ่านกลางพื้นที่ย่าน ที่น่าสังเกต คือ บริเวณที่เกิดการเข้าถึงสูงมีบล็อกอาคารที่เป็นตึกแถวรายเรียงกันเป็นส่วนใหญ่ จึงเป็นเหตุผลสนับสนุนที่ว่าอาคารตึกแถวมักเป็นการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสมพาณิชยกรรม โดยเฉพาะการเปิดร้านค้าในบริเวณชั้นล่างของอาคารโดยใช้ประโยชน์จากการมีการเข้าถึงที่ดีของโครงข่าย

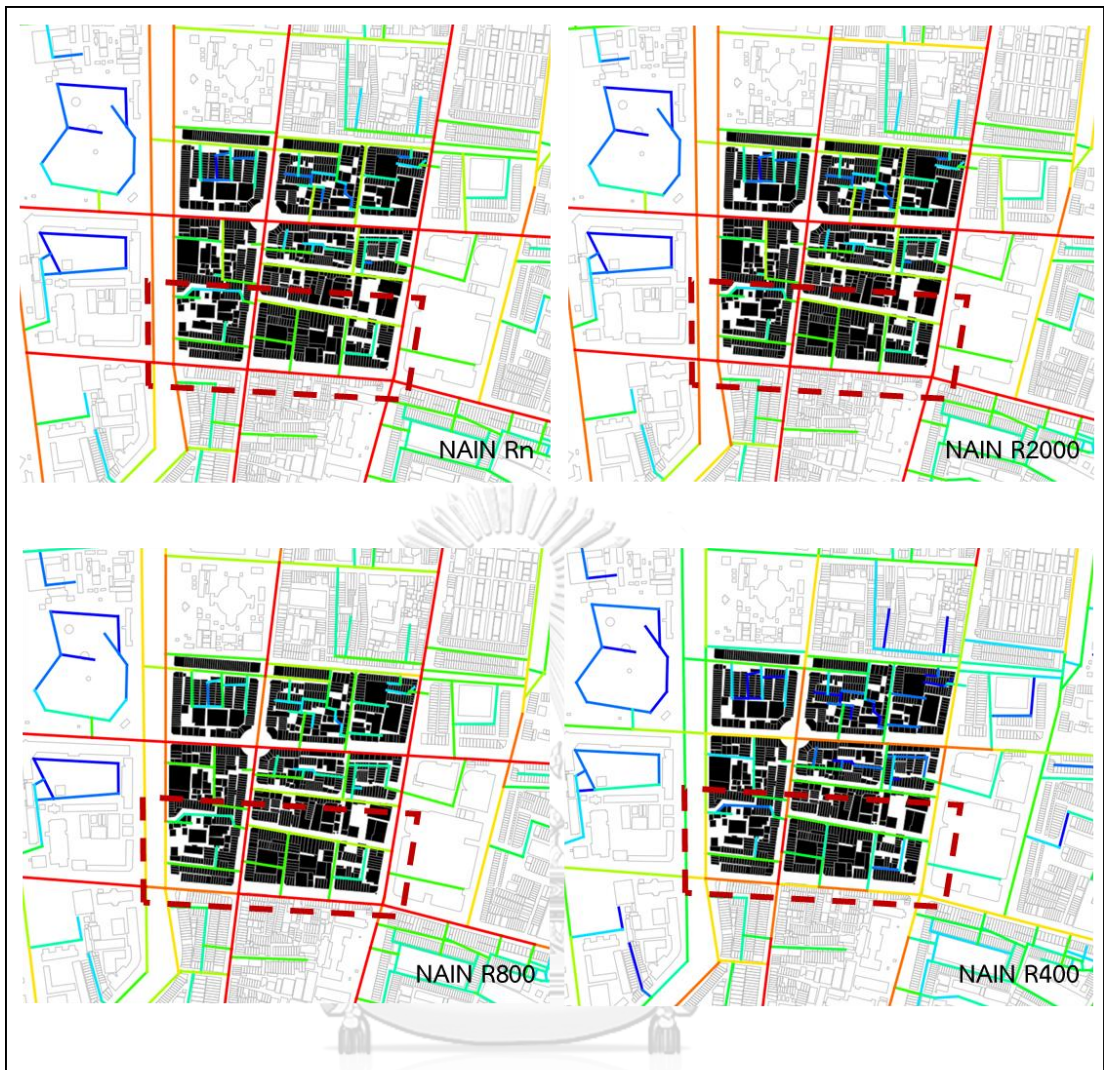
เช่นเดียวกับพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดจากแผนที่ 6.2 ที่มีการกระจุกตัวของบล็อกอาคารบริเวณทิศเหนือของพื้นที่ย่านที่เป็นพื้นที่ตลาด โครงข่ายรอบพื้นที่ย่านที่เป็นถนนสายหลักมีการเข้าถึงสูงทำให้บริเวณรอบพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดมีการเข้าถึงสูงของผู้คน

และพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดจากแผนที่ 6.3 ก็มีการเข้าถึงสูงในโครงข่ายที่เป็นถนนสายหลัก โดยเฉพาะเส้นที่ผ่านกลางพื้นที่ตลาดของพื้นที่ย่าน โดยบริเวณที่มีการเข้าถึงสูงก็มีบล็อกอาคารที่เป็นตึกแถวและเป็นการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสมพาณิชยกรรม

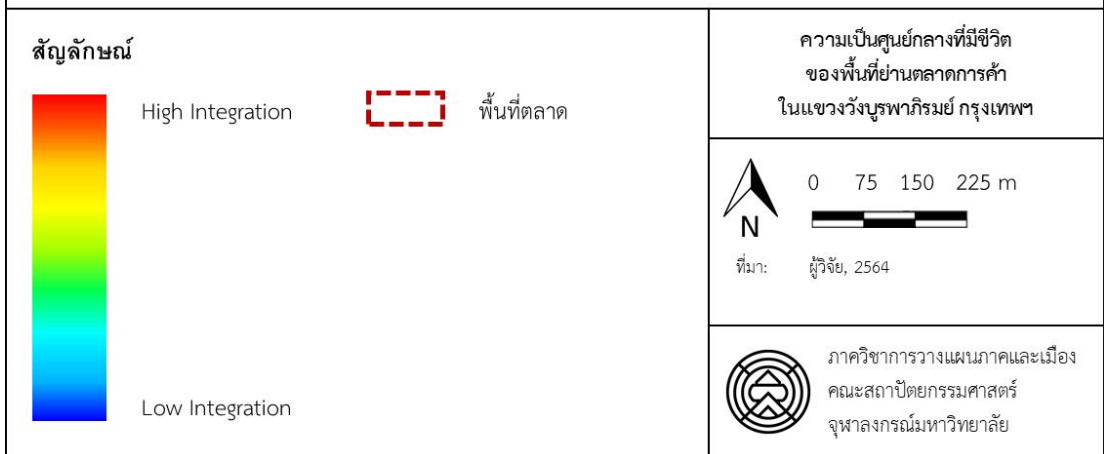
6.1.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้น

จากการซ้อนทับการวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) บนแผนที่ภาพและพื้น (figure and ground) ทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์กันระหว่างรูปแบบพื้นที่ (space patterns)

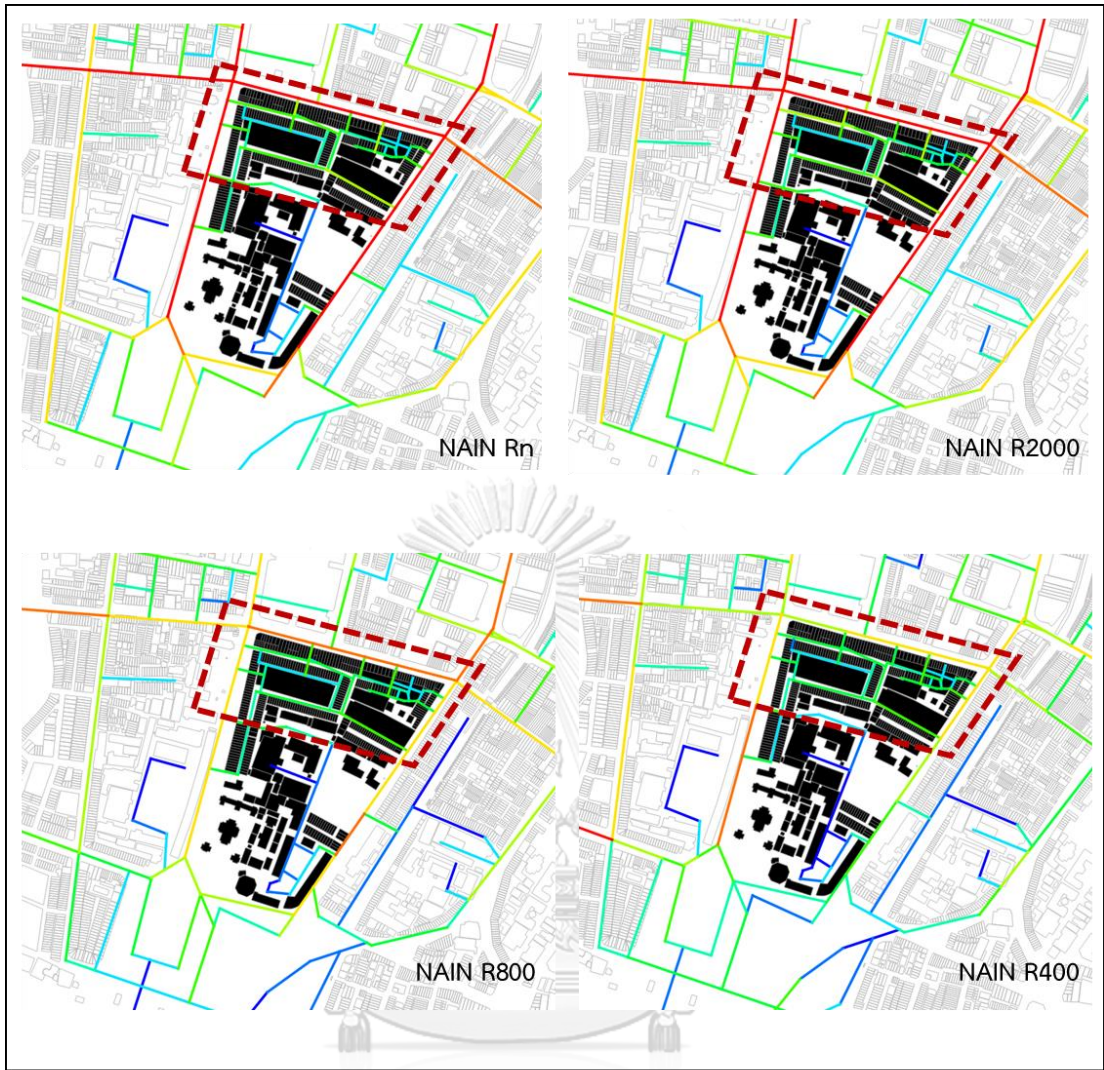
จากแผนที่ 6.4 แผนที่ 6.5 และแผนที่ 6.6 ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่ง ศักยภาพการสัญจรผ่านที่เกิดขึ้นมักเกิดขึ้นบริเวณที่เป็นถนนสายหลักและเกิดขึ้นบริเวณที่เป็นบล็อกอาคารขนาดเล็กเช่นเดียวกับการวิเคราะห์การเข้าถึง ทำให้ส่วนใหญ่บริเวณที่มีศักยภาพการสัญจรผ่านสูงเกิดการกระจุกตัวของร้านค้าและผู้คนต่าง ๆ



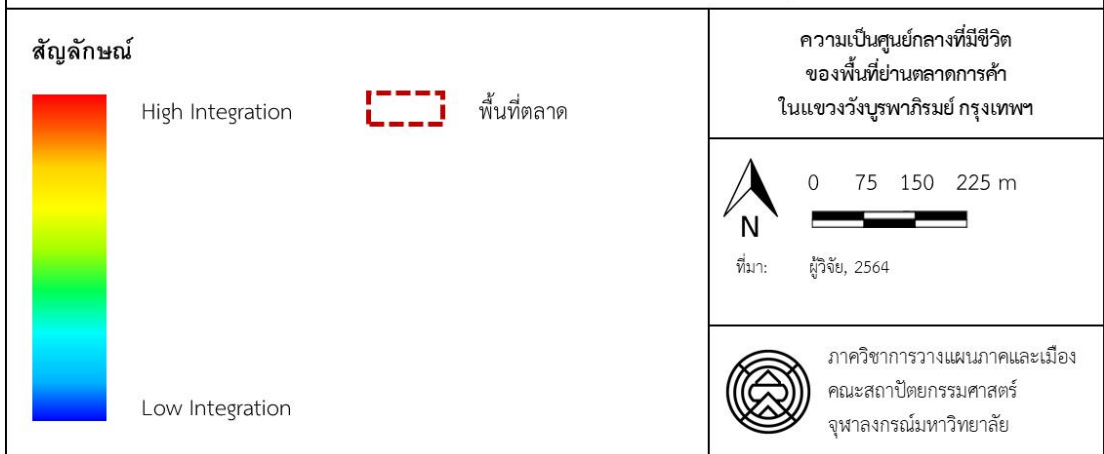
แผนที่ 6.1 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



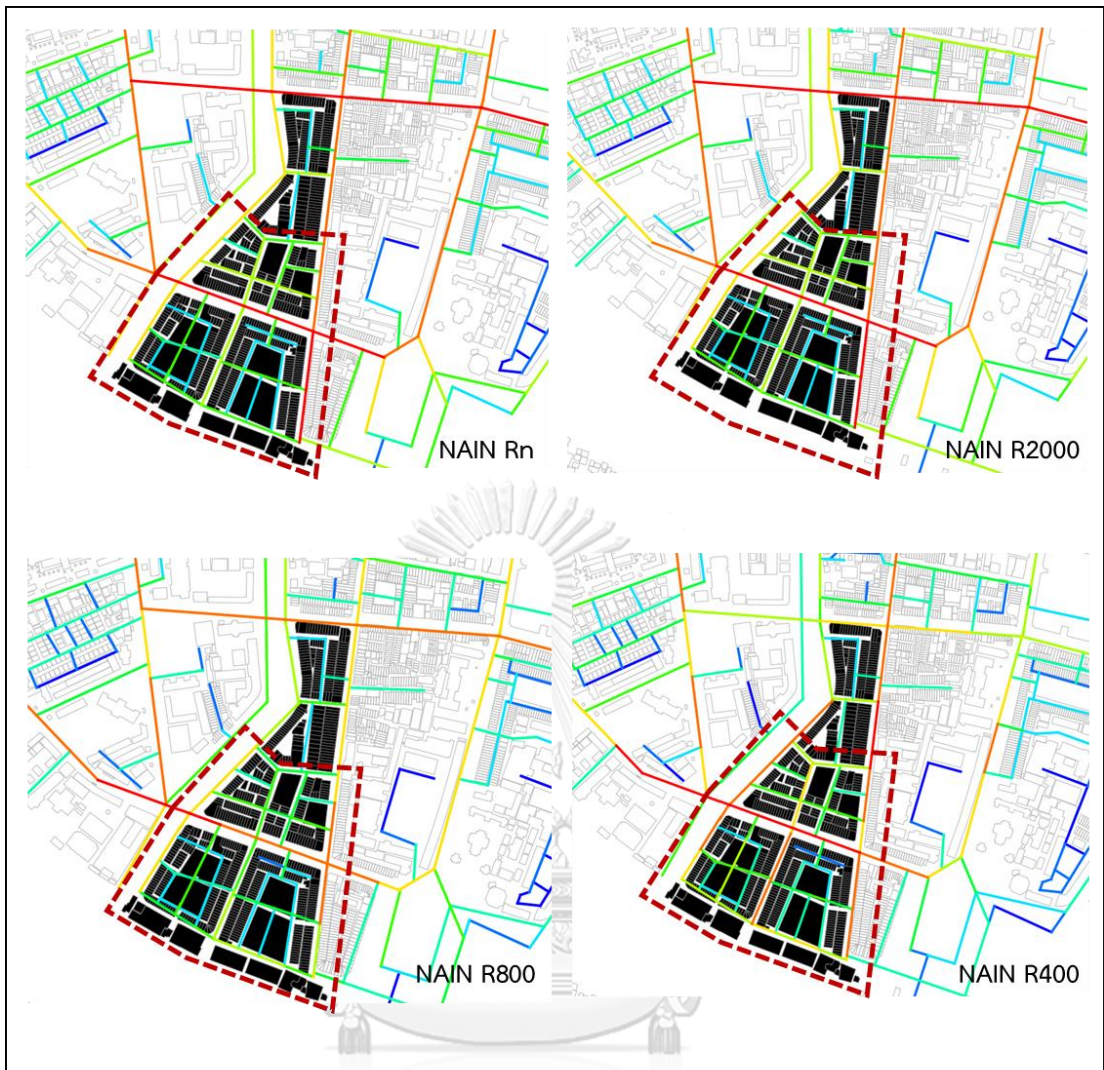
แผนที่ 6.1 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



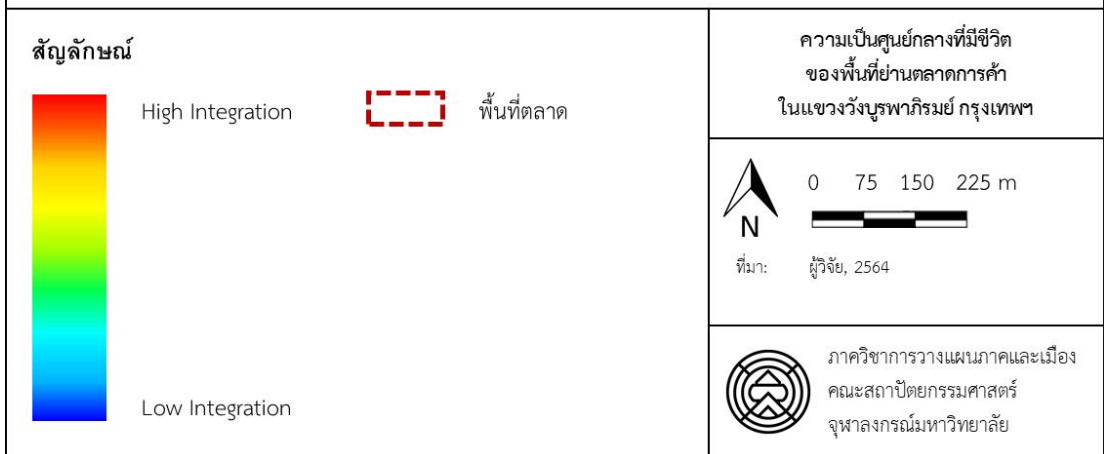
แผนที่ 6.2 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



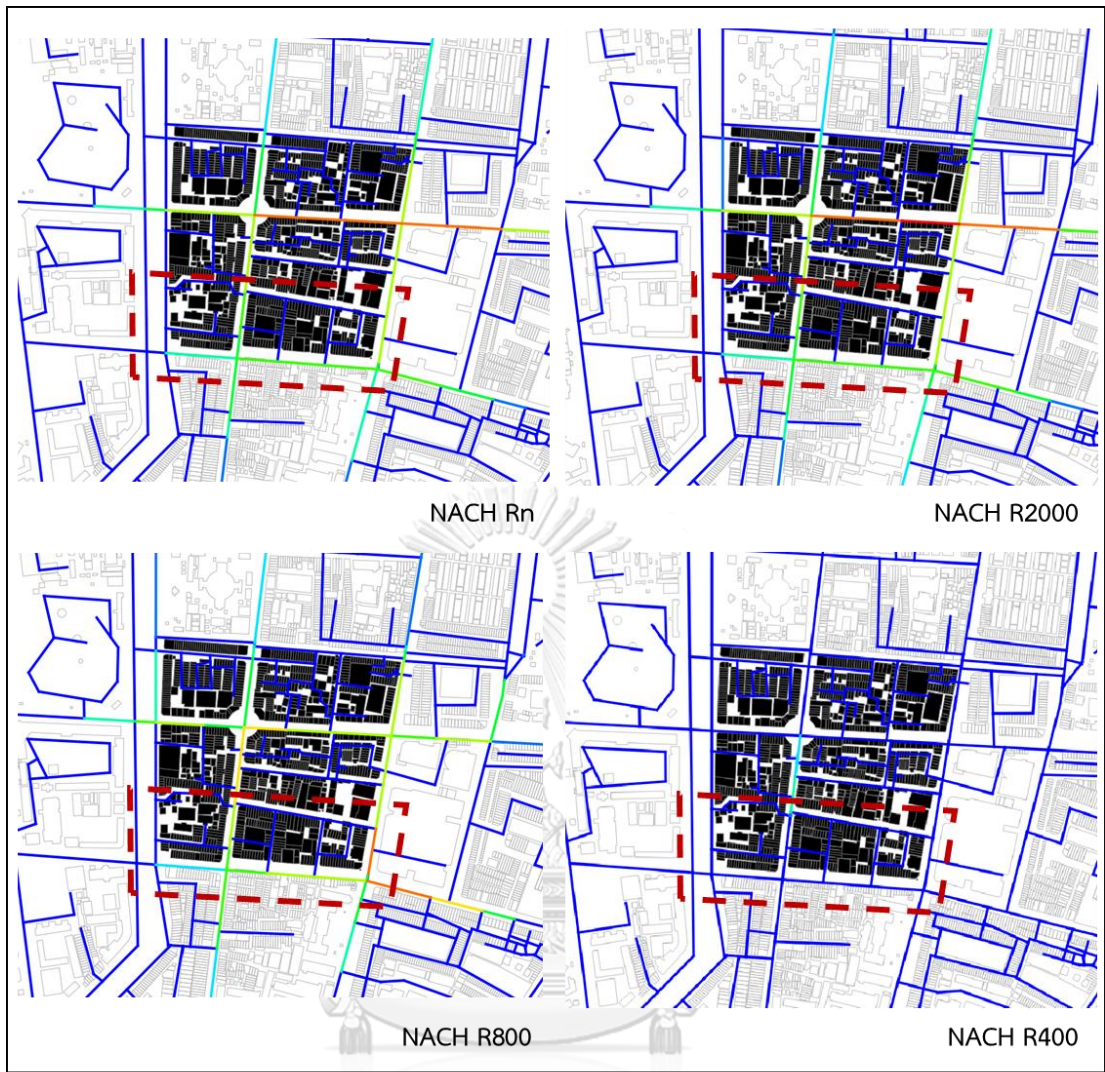
แผนที่ 6.2 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



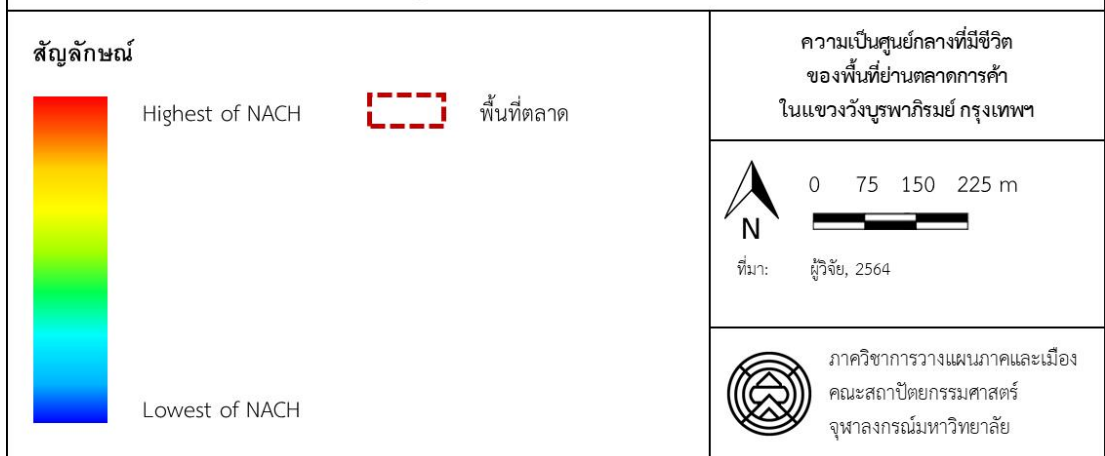
แผนที่ 6.3 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



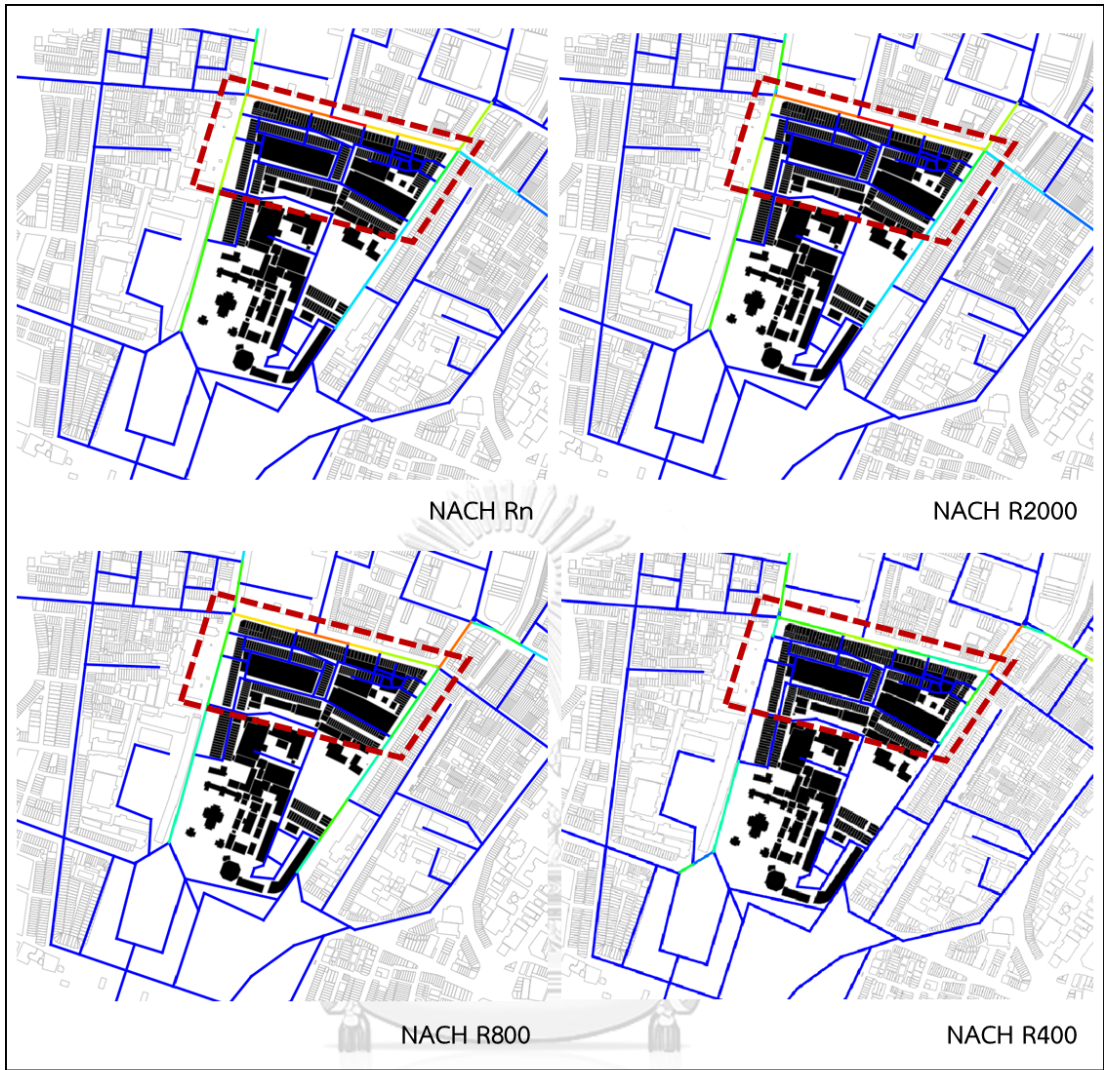
แผนที่ 6.3 การวิเคราะห์การเข้าถึงบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



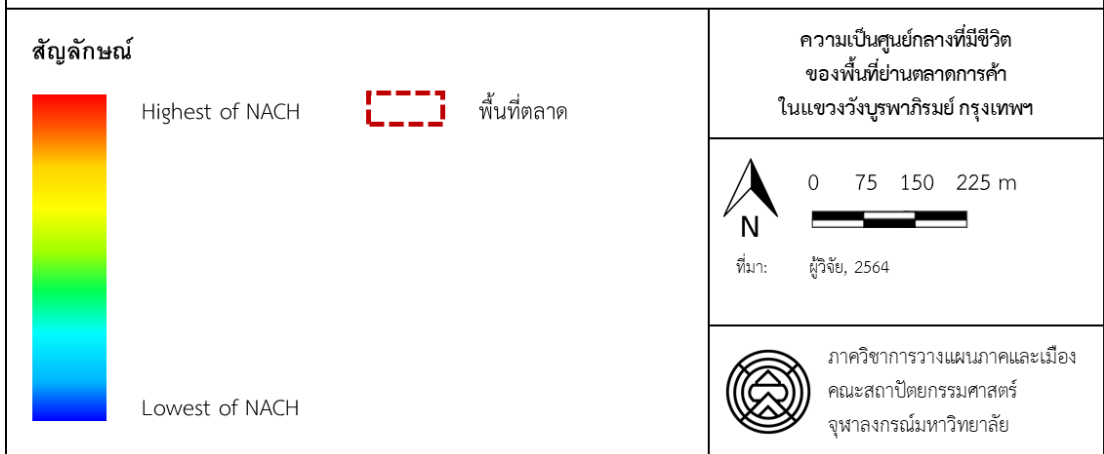
แผนที่ 6.4 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



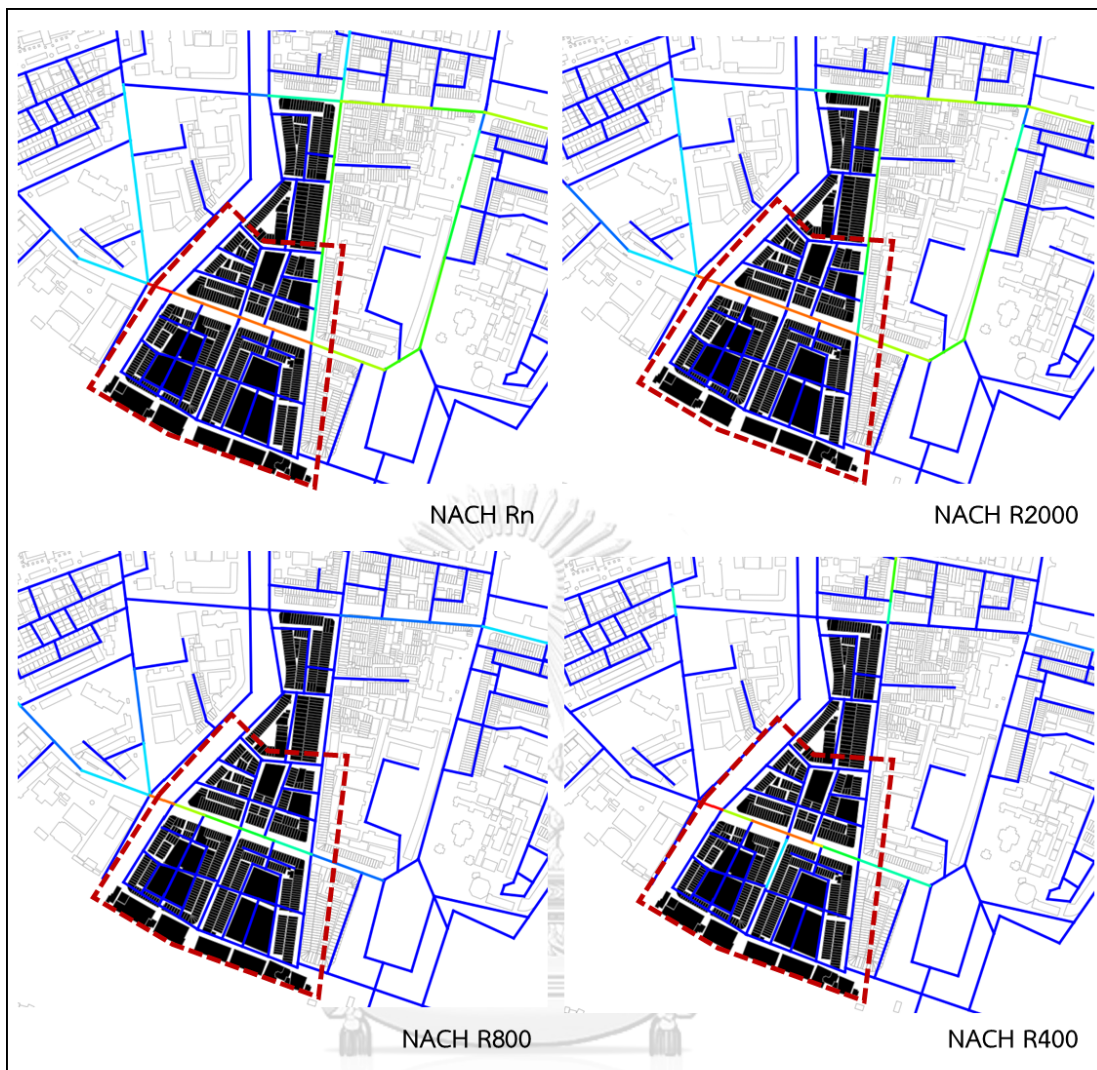
แผนที่ 6.4 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ



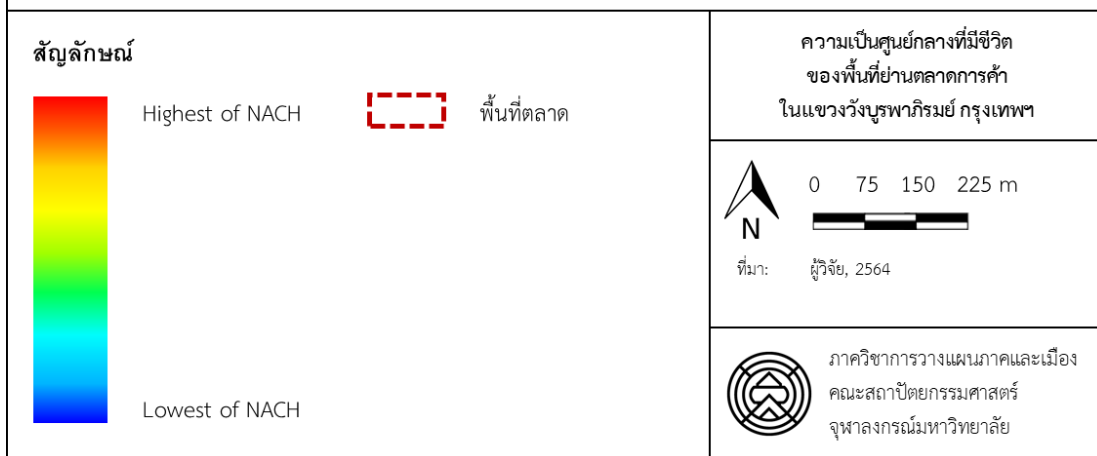
แผนที่ 6.5 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 6.5 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัด



แผนที่ 6.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้นของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด



แผนที่ 6.6 การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่านบนแผนที่ภาพและพื้น
ของพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาด

6.2 สรุปรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) เอื้อให้เกิดความหลากหลาย 3 ประการ ได้แก่ ความหลากหลายของกลุ่มคน กิจกรรม และช่วงเวลา ในการวิเคราะห์ข้อมูลจึงต้องจับตามูลข้อมูลของกลุ่มคนทั่วไป (others) ของแต่ละพื้นที่ย่านตลาดการค้าในช่วงตลาดปิด (off-peak period) เพื่อแสดงถึงพื้นที่ที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตที่สุดในพื้นที่ศึกษา

6.2.1 อัตราการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

พื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการสัญจรของกลุ่มคนทั่วไป (others) ในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ในระดับที่สูงกว่าหรือคงที่กับช่วงตลาดเปิด (peak period) โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีอัตราการสัญจรสูงในช่วงเวลาดังกล่าว คือ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีด่านที่มีกลุ่มคนทั่วไปในอัตราที่สูงกว่าและบางด่านที่อัตราคงที่สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาด โดยเฉพาะด่านของซอยทิพย์วารีในพื้นที่ตลาดและด่านของถนนเจริญกรุงในพื้นที่ย่าน ในขณะที่พื้นที่ย่านตลาดอื่น ๆ มีอัตราการสัญจรของคนทั่วไปในพื้นที่ตลาดลดลงทันทีในช่วงตลาดปิด

6.2.2 รูปแบบเส้นทางการสัญจรของผู้สัญจรภายในพื้นที่ย่านตลาดการค้า

จากการสำรวจพบว่าพฤติกรรมทางเลือกเส้นทางในการสัญจรของแต่ละกลุ่มมีความแตกต่างกัน โดยกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด (shoppers) จะเลือกเส้นทางที่ตรงมาสู่พื้นที่ตลาด ในขณะที่กลุ่มคนทั่วไป (others) มักใช้พื้นที่ย่านเพื่อผ่านไปพื้นที่อื่นที่ใกล้เคียงหรือเข้ามาเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยมักใช้เส้นทางบนถนนสายหลักในการสัญจร ทั้งนี้ช่วงเวลาไม่มีผลกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางภายในพื้นที่ย่านตลาดมากนัก โดยพื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องเป็นพื้นที่ที่มีคนทั่วไปสัญจรหลากหลายเส้นทางทั้งในพื้นที่ตลาดและพื้นที่ย่านในช่วงตลาดปิด (off-peak period) ซึ่งพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีกลุ่มคนทั่วไปสัญจรหลากหลายเส้นทางมากกว่าพื้นที่ย่านอื่น ๆ เมื่อเทียบกับคนทั่วไปที่สัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพาหุรัดและพื้นที่ย่านตลาดปากคลองตลาดโดยเลือกสัญจรแค่เส้นทางในพื้นที่ตลาดที่เป็นถนนสายหลักและมีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเท่านั้น

6.2.3 รูปแบบกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดการค้า

พื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตจะต้องเป็นพื้นที่ที่คนทั่วไปเข้ามาทำกิจกรรมที่หลากหลายในพื้นที่ในช่วงตลาดปิด (off-peak period) จากการสำรวจพบว่าพฤติกรรมการทำกิจกรรมในพื้นที่ย่านตลาดการค้าของแต่ละกลุ่มมีความแตกต่างกัน โดยกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด (shoppers) จะเข้ามาซื้อของในพื้นที่ตลาดเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่กลุ่มคนทั่วไป (others) เป็นกลุ่มที่

ไม่ได้ทำกิจกรรมอะไรในพื้นที่มากนัก มักใช้พื้นที่เพื่อผ่านไปพื้นที่อื่นที่ใกล้เคียงหรือเข้ามาเปลี่ยนถ่าย การสัญจร แต่พื้นที่ย่านที่คนทั่วไปเข้ามาทำกิจกรรมอื่นนอกจากเดินผ่านและหยุดยืนแล้ว พื้นที่ ย่านตลาดบ้านหม้อเป็นพื้นที่ที่มีคนทั่วไปทั้งที่เป็นคนจากภายนอกมานั่งรับประทานอาหารที่ ร้านอาหารตามสั่ง และมีคนทั่วไปที่เป็นคนในชุมชนมานั่งคุยนั่งเล่นบริเวณหน้าบ้าน ทำให้พื้นที่ย่าน ตลาดบ้านหม้อมีกิจกรรมที่หลากหลายกว่าพื้นที่ย่านอื่น ๆ ที่ส่วนใหญ่คนทั่วไปจะเข้าพื้นที่มาเพื่อเดิน ผ่านและเปลี่ยนการสัญจร

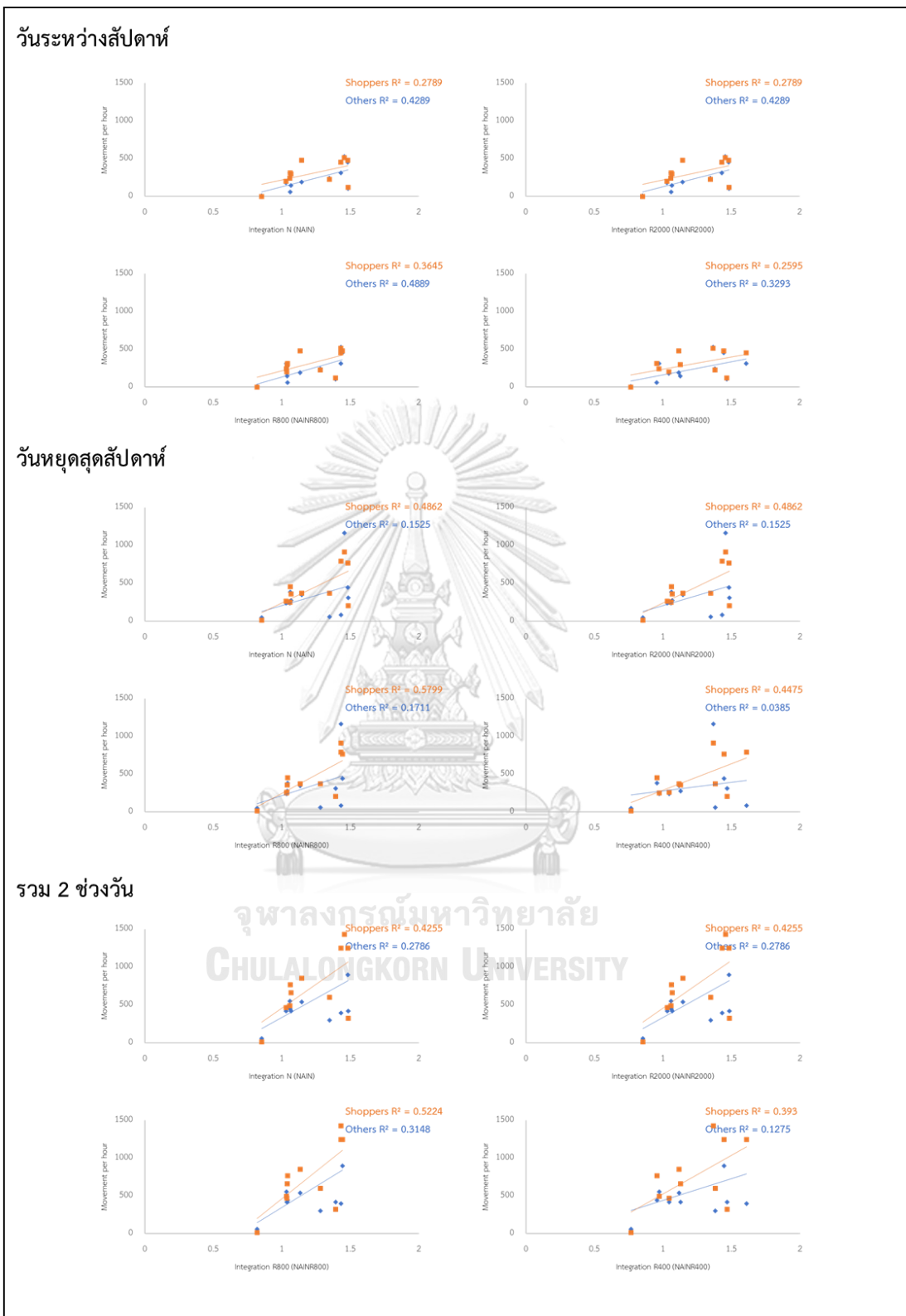
6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบพื้นที่และรูปแบบการใช้พื้นที่ของพื้นที่ตลาดการค้าแขวงวัง บูรพาภิรมย์

6.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจร

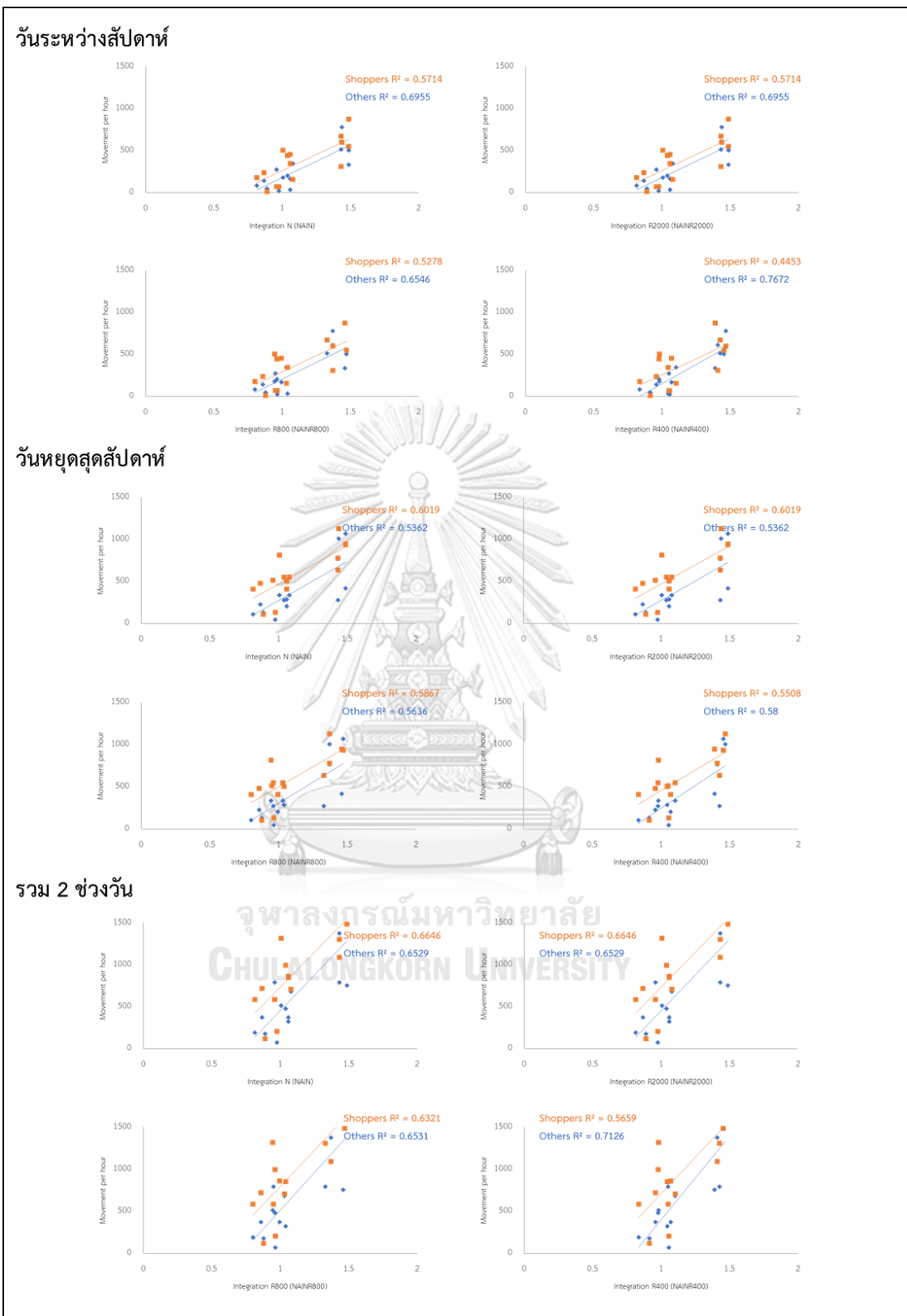
จากแผนภูมิ 6.1 ที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึง (integration value) กับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดบ้านหม้อในช่วงวันต่าง ๆ พบว่าพื้นที่ตลาดบ้านหม้อมีการเข้าถึงได้ดีที่สุดใน ระยะ 800 เมตร ซึ่งเป็นการเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration) ในขณะที่จากแผนภูมิ 6.2 ที่แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ตลาดพาหุรัดในช่วงวันต่าง ๆ พบว่าพื้นที่ตลาดพาหุรัดมีการเข้าถึงได้ดี ตั้งแต่ 800 เมตร แต่เข้าถึงได้ดีที่สุดในระยะ 2,000 เมตรที่มีค่าเดียวกันกับในระดับพื้นที่เมือง (global integration) ซึ่งหมายถึงสามารถมองเห็นและเข้าถึงได้จากบริเวณเส้นถนนหลัก และจากแผนภูมิ 6.3 ที่แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันต่าง ๆ พบว่าพื้นที่ตลาดปากคลองตลาด มีการเข้าถึงได้ดีที่สุดในระยะ 400 เมตร ซึ่งเป็นการเข้าถึงในระดับพื้นที่ย่าน (local integration)

เมื่อพิจารณาจากค่า R^2 ของแต่ละพื้นที่ตลาดแล้ว พื้นที่ตลาดพาหุรัดเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึง และอัตราการสัญจรที่มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด เนื่องจากพื้นที่ตลาดพาหุรัดสามารถมองเห็นและ เข้าถึงได้ดีจากเส้นถนนหลักมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ ทำให้มีผู้คนเข้าถึงได้ง่ายกว่าพื้นที่อื่น ๆ

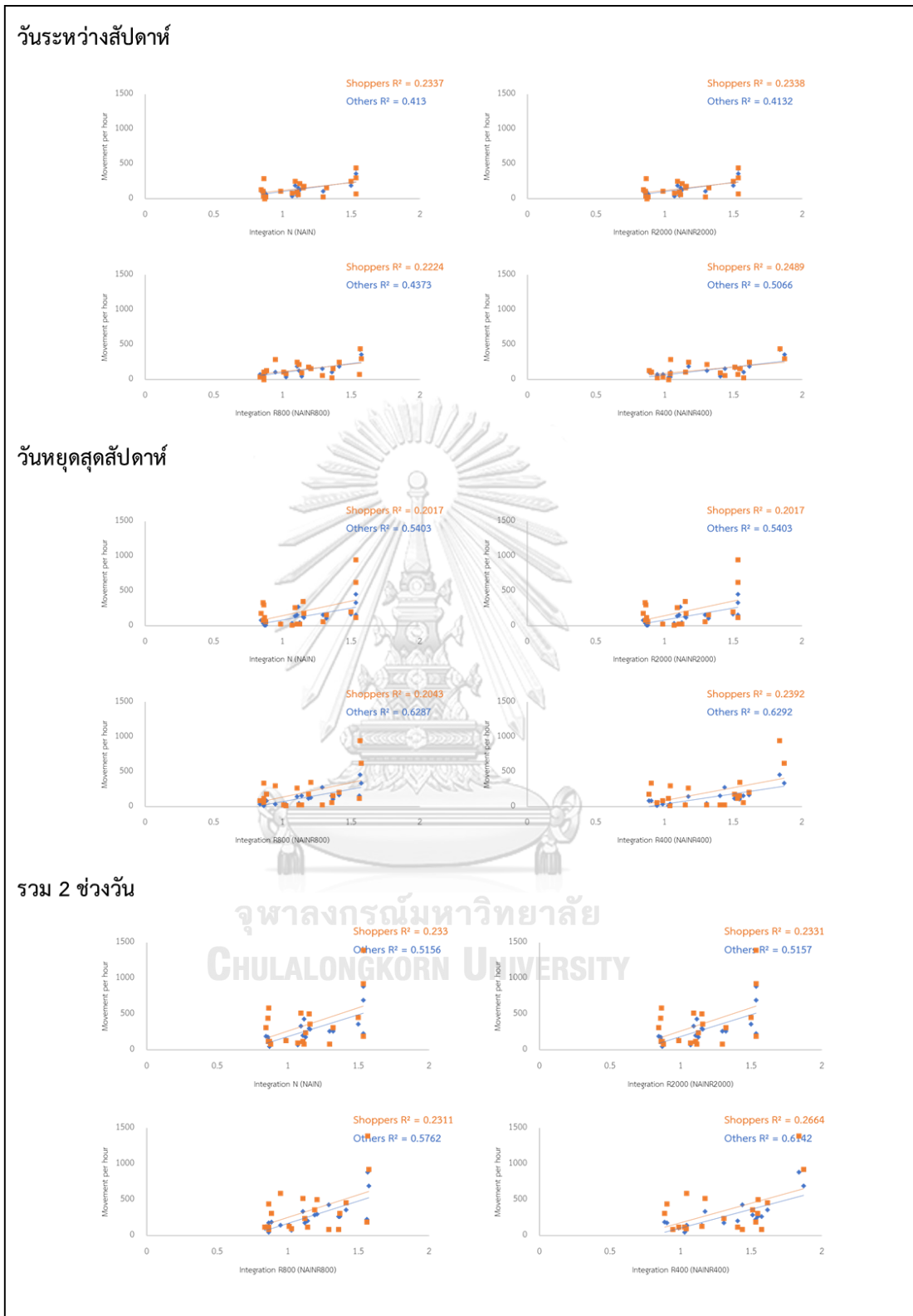
ในขณะที่พื้นที่ตลาดบ้านหม้อและพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดที่มีการเข้าถึงได้ดีในระดับพื้นที่ ย่าน (local integration) มีค่า R^2 อยู่ในระดับต่ำเกินไปในการอธิบายรูปแบบการใช้พื้นที่ แต่ความ แตกต่างระหว่าง 2 พื้นที่ตลาดนี้คือพื้นที่ตลาดบ้านหม้อนั้นมีค่า R^2 ของกลุ่มคนที่เข้ามาซื้อของใน ตลาดมากกว่ากลุ่มคนทั่วไป ซึ่งหมายถึงอัตราการสัญจรของคนทั่วไปยังน้อยกว่าที่ควรจะเป็นจริง และ พื้นที่ตลาดปากคลองตลาดมีค่า R^2 ของคนทั่วไปมากกว่ากลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด ซึ่งหมายถึง อัตราการสัญจรของคนที่มาซื้อของในตลาดยังน้อยกว่าที่ควรจะเป็นจริง



แผนภูมิ 6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดบ้านหม้อ



แผนภูมิ 6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดพาหุรัด



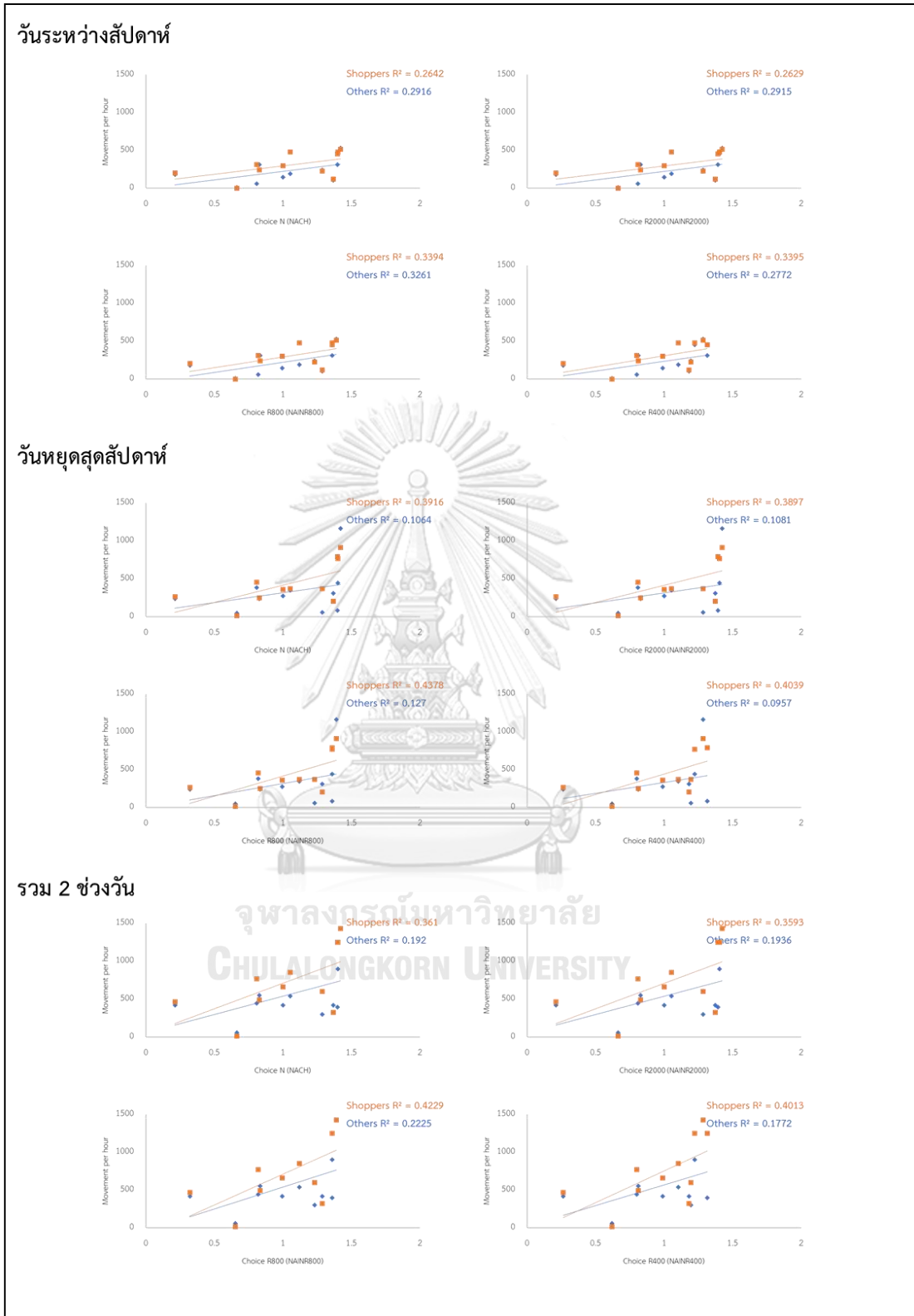
แผนภูมิ 6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการเข้าถึงกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดปากคลองตลาด

6.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจร

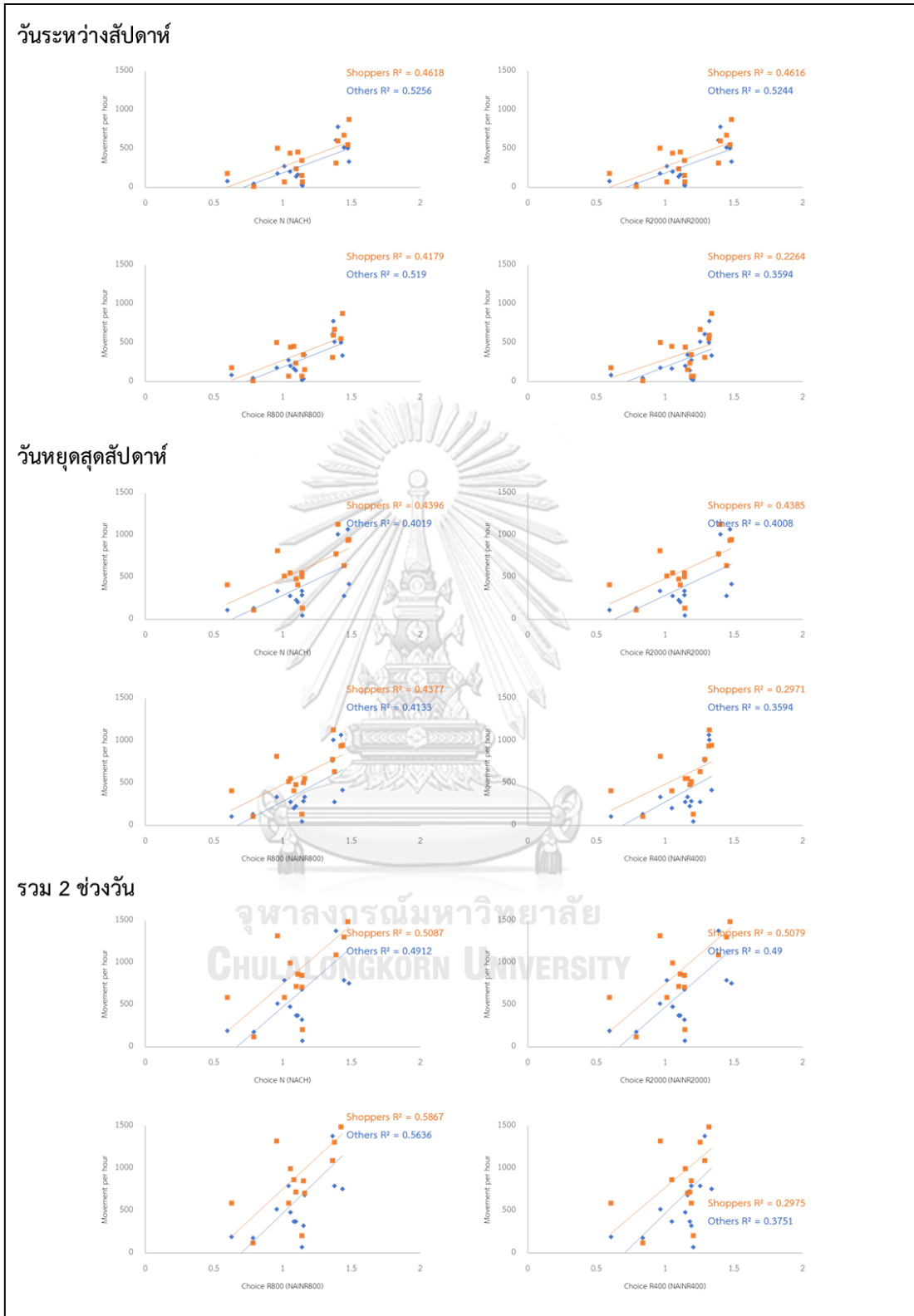
จากแผนภูมิ 6.4 ที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่าน (choice value) กับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดบ้านหม้อในช่วงวันต่าง ๆ พบว่าพื้นที่ตลาดบ้านหม้อมีการสัญจรผ่านได้ดีที่สุดในระยะ 800 เมตร ซึ่งเป็นการสัญจรผ่านในระดับพื้นที่ย่าน (local) ในขณะที่จากแผนภูมิ 6.5 ที่แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ตลาดพาหุรัดในช่วงวันต่าง ๆ พบว่าพื้นที่ตลาดพาหุรัดมีการสัญจรผ่านได้ดีที่สุดในระดับพื้นที่เมือง (global) ซึ่งหมายถึงสามารถมองเห็นและเข้าถึงได้จากบริเวณเส้นถนนหลัก (แต่เมื่อรวม 2 ช่วงวันการสัญจรผ่านที่ดีที่สุดคือระยะ 800 เมตร) และจากแผนภูมิ 6.6 ที่แสดงความสัมพันธ์ของพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดในช่วงวันต่าง ๆ พบว่าพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดมีการสัญจรผ่านได้ดีที่สุดในระยะ 2,000 เมตรและระดับพื้นที่เมือง (global) ขึ้นไป

เมื่อพิจารณาตามระยะทางแล้ว พื้นที่ตลาดพาหุรัดและพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดเป็นพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์กับการสัญจรผ่านในระดับพื้นที่เมือง (global) ดีที่สุด จากการที่มีเส้นถนนหลักล้อมรอบและผ่านกลางพื้นที่ แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ตลาดทั้ง 2 มีโอกาสที่จะเกิดการผ่านมากแคในเส้นถนนหลักที่มีระยะทางตั้งแต่ 2,000 เมตรขึ้นไป ในขณะที่พื้นที่ตลาดบ้านหม้อเป็นพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์กับการสัญจรผ่านในระยะ 800 เมตร ซึ่งเป็นการสัญจรผ่านในระดับพื้นที่ย่าน (local) ได้ดีที่สุด แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ตลาดบ้านหม้อมีโอกาสที่จะเกิดการสัญจรผ่านมากในระยะทางไม่เกิน 800 เมตร

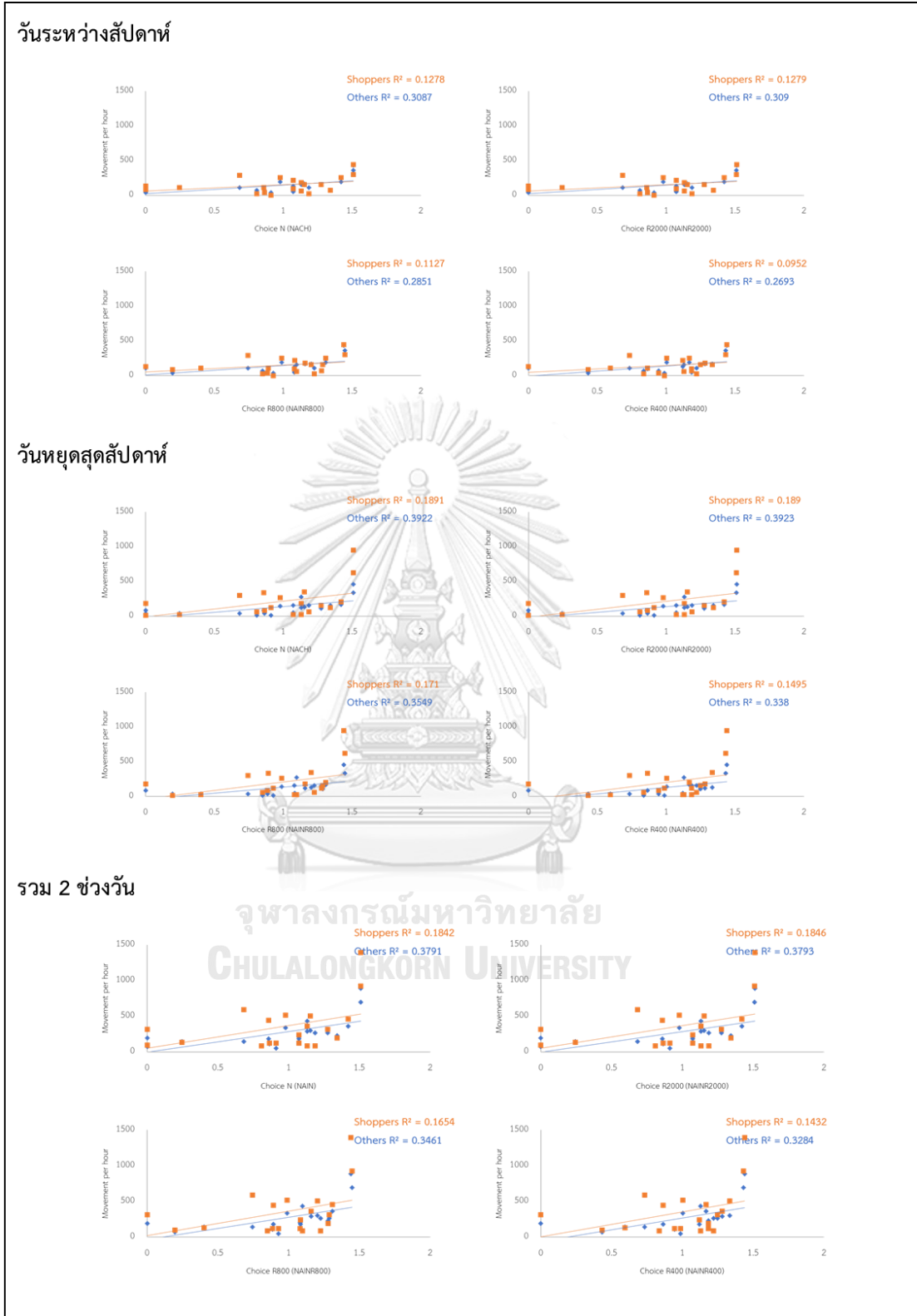
แต่เมื่อพิจารณาจากค่า R^2 ของแต่ละพื้นที่ตลาดแล้ว ทุกพื้นที่ตลาดยังมีค่า R^2 อยู่ในระดับต่ำเกินไปในการอธิบายรูปแบบการใช้พื้นที่ แต่พื้นที่ที่มีค่าการสัญจรผ่านและอัตราการสัญจรที่มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด คือ พื้นที่ตลาดพาหุรัด เนื่องจากพื้นที่ตลาดพาหุรัดสามารถใช้สัญจรผ่านและมีร้านค้าแผงลอยต่าง ๆ จากเส้นถนนหลักมากกว่า ทำให้มีผู้คนผ่านมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ ในขณะที่พื้นที่ตลาดบ้านหม้อนั้นมีค่า R^2 ของกลุ่มคนที่เข้ามาซื้อของในตลาดมากกว่ากลุ่มคนทั่วไป ซึ่งหมายถึงอัตราการสัญจรของคนทั่วไปยังน้อยกว่าที่ควรจะเป็นจริง และพื้นที่ตลาดปากคลองตลาดมีค่า R^2 ของคนทั่วไปมากกว่ากลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาด ซึ่งหมายถึงอัตราการสัญจรของคนที่มาซื้อของในตลาดยังน้อยกว่าที่ควรจะเป็นจริง



แผนภูมิ 6.4 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดบ้านหม้อ



แผนภูมิ 6.5 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจรของพื้นที่ตลาดพาหุรัด



แผนภูมิ 6.6 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าการสัญจรผ่านกับอัตราการสัญจร
ของพื้นที่ตลาดปากคลองตลาด

6.4 สรุปความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์

ในบริบทของตลาดไทย การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้านั้นต่างกับตลาดในต่างประเทศ โดยวิทยานิพนธ์นี้เป็นครั้งแรกที่การประยุกต์การวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) เข้ากับตลาดไทย ประกอบด้วย การวิเคราะห์การเข้าถึง (integration analysis) การวิเคราะห์ศักยภาพการสัญจรผ่าน (choice analysis) การวิเคราะห์ระดับการเชื่อมต่อ (connectivity analysis) ค่าสัมประสิทธิ์ความสามารถในการทำความเข้าใจเมือง (intelligibility coefficient) และค่าสัมประสิทธิ์ความผาน (synergy coefficient) เพื่อพิสูจน์ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตในเชิงเทคนิค ร่วมกับการสัญจรที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมของผู้คนในแต่ละพื้นที่ตลาดที่เปรียบเสมือนวิถีชีวิตของคนทั้งในและนอกพื้นที่ที่แวะเวียนมาซื้อของในตลาด โดยทั้ง 3 พื้นที่ย่านตลาดการค้าเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกัน ความเป็นตลาดไทยในเมืองชั้นในมีวิถีชีวิตที่แตกต่างจากพื้นที่ตลาดอื่น ๆ บนโลก การสัญจรที่เกิดขึ้นไม่ใช่แค่คนในพื้นที่เท่านั้น แต่เป็นผู้คนกลุ่มต่าง ๆ ที่เข้ามาในพื้นที่ด้วยหลากหลายวัตถุประสงค์ ไม่ว่าจะลูกค้าที่ตั้งใจเข้ามาซื้อของในพื้นที่เพื่อนำไปจำหน่ายต่อในพื้นที่อื่น คนทำงานที่เดินผ่านพื้นที่เพื่อที่จะเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือแม้แต่คนทั่วไปที่แวะซื้ออาหารข้างทางจากในพื้นที่ตลาด และพัฒนาการเชิงพื้นที่ตั้งแต่อดีตของพื้นที่ย่านตลาดการค้า ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนการสัญจรทางน้ำขึ้นมาทางบก ความเจริญที่เข้ามาพร้อมกับการสัญจรที่เพิ่มขึ้นจากการตัดถนนใหม่และการสร้างสะพานเชื่อมโครงข่ายการสัญจร เกิดเป็นวิถีชีวิตและพฤติกรรมการสัญจรของผู้คนบนพื้นที่ย่านตลาดการค้าทั้ง 3 แห่งนี้

จากการวิเคราะห์รูปแบบพื้นที่ (space patterns) และรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use pattern) ของพื้นที่ย่านตลาดการค้าในแขวงวังบูรพาภิรมย์ ผลสรุปหลายข้อชี้ไปที่พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อว่าเป็นพื้นที่ย่านตลาดที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตที่สุด โดยพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีรูปแบบโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่มีความละเอียดย่อยและหนาแน่นจากพัฒนาการเชิงพื้นที่ตั้งแต่ในอดีตมาถึงปัจจุบัน โครงข่ายพื้นที่ที่สามารถรองรับการสัญจรอิสระ (natural movement) ที่ไหลเวียนในพื้นที่ได้จากการที่มีศักยภาพในการเข้าถึงในระยะ 400 เมตรขึ้นไปและการสัญจรผ่านที่ติดตั้งแต่ระยะ 800 เมตรขึ้นไป โครงข่ายมีการเชื่อมต่อกับเส้นถนนอื่น ๆ ได้เป็นจำนวนมาก มีโครงข่ายการสัญจรในลักษณะตาราง (grid) เพื่อรองรับการสัญจรเพื่อเข้าถึง (move to) และเพื่อผ่าน (move through) ในปริมาณที่สูง และเกิดการไหลเวียนของผู้คนในโครงข่ายเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ผสมผสาน ด้วยตัวพื้นที่ย่านตลาดที่เป็นศูนย์รวมของกิจกรรมทางการค้าทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชย์กรรม แต่ในขณะเดียวกันในพื้นที่ย่านก็มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารประเภทที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตลาด จากทฤษฎีเศรษฐกิจสัญจร (movement economy) การกระจุกตัวของร้านค้าในตลาดทำให้พื้นที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ดึงดูดการสัญจรของคนเพิ่มเป็นทวีคูณ (multiplier effects) ทำให้รูปแบบ

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีความผสมผสาน โดยสามารถดึงดูดกิจกรรมอื่น ๆ ให้เพิ่มขึ้นมากขึ้น และเพื่อให้สามารถรองรับการสัญจรที่เกิดขึ้นจากการที่มีกิจกรรมที่เพิ่มขึ้น พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อจึงมีรูปแบบมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่เป็นบล็อกขนาดเล็กและมีความหนาแน่นมวลอาคารที่หนาแน่นทั้งในพื้นที่ตลาดและพื้นที่ชุมชนในพื้นที่ย่าน โครงข่ายในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อที่สานกันอย่างหนาแน่น (grid intensification) จึงกลายเป็นสัณฐานที่ดึงดูด (configurational attractor) รูปแบบพื้นที่ (space patterns) ของพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อจึงมีการไหลเวียนของผู้คนทั้งในและนอกพื้นที่มาเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ เกิดความมีชีวิตชีวาในพื้นที่ย่านอย่างยั่งยืน

ความยั่งยืนของพื้นที่ย่านในตลาดในบริบทไทยจะเกิดขึ้นได้หากมิติทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมนั้นมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน รูปแบบพื้นที่ (space patterns) เองก็มีความเชื่อมโยงกับรูปแบบการใช้พื้นที่ (space use patterns) ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อ จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่า ในพื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีกลุ่มคนที่มาซื้อของในตลาดและกลุ่มคนทั่วไปสัญจรผ่านพื้นที่ด้วยเส้นทางต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก ทั้งในพื้นที่ย่าน โดยเฉพาะบนเส้นถนนเจริญกรุงที่เป็นถนนสายหลัก และพื้นที่ตลาด โดยเฉพาะซอยทิพย์วารีที่เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าในซอยเป็นสิ่งดึงดูด (attractor) มาทำกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นซื้อของ ยืน นั่ง หรือพูดคุย ทั้งในช่วงที่ตลาดเปิด (peak period) และตลาดปิด (off-peak period) จึงทำให้พื้นที่ย่านตลาดบ้านหม้อมีความคึกคักและมีชีวิตชีวาจากหลากหลายกลุ่มคน หลากหลายกิจกรรม และหลากหลายเวลา ตามค่านิยมความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตของ Hillier

6.5 ข้อเสนอแนะ

6.5.1 ข้อจำกัดในงานวิจัย

1) เนื่องจากผู้วิจัยทำการวิจัยใน พ.ศ. 2563 - 2564 ซึ่งอยู่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยรัฐบาลมีประกาศมาตรการให้ประชาชนปฏิบัติงานที่บ้าน (work from home) เพื่อลดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จึงมีโอกาสที่ผลการสังเกตการณ์ของอัตราการสัญจรต่าง ๆ ในช่วงดังกล่าวคลาดเคลื่อนจากสถานการณ์ปกติ

2) ปรากฏการณ์การซื้อของออนไลน์ในช่วงไม่ถึงสิบปีมานี้เติบโตขึ้นมาก จึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สามารถส่งผลกระทบต่ออัตราการสัญจรปกติในพื้นที่ย่าน เนื่องจากประเภทสินค้าที่ทั้ง 3 พื้นที่ตลาดนั้นจำหน่ายอยู่เป็นสินค้าที่สามารถสั่งซื้อทางออนไลน์ได้

6.5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัย

1) ประโยชน์ของวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ คือ การประยุกต์การวิเคราะห์สเปซซินแทกซ์ (space syntax) เข้ากับตลาดไทย โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ นำเกณฑ์ไปประยุกต์กับพื้นที่ย่านการค้าอื่น ๆ เพื่อพิสูจน์ความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิต

2) สามารถใช้เป็นข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุนในการวางผังเมือง กำหนดการควบคุมการใช้ที่ดิน มาตรการเกี่ยวกับโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์อาคาร และความหนาแน่นอาคารของพื้นที่ย่านตลาดการค้าพื้นที่อื่นสามารถนำผลลัพธ์ที่ได้ไปประยุกต์กับพื้นที่ย่านอื่น ๆ โดยกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ให้เข้ากับบริบทพื้นที่

3) สามารถศึกษาพื้นที่ที่มีความเป็นศูนย์กลางที่มีชีวิตโดยกำหนดเงื่อนไขอื่น ๆ เช่น เปลี่ยนกลุ่มคน กำหนดช่วงเวลาอื่น ๆ หรือเปลี่ยนวิธีการเก็บข้อมูลด้วยการบันทึกข้อมูลซ้ำ ๆ หลายครั้ง เพื่อให้ได้ค่าเฉลี่ยที่คลาดเคลื่อนน้อยที่สุดในการวิจัย



บรรณานุกรม

- Conzen, M. R. G. (1981). *The Urban Landscape: Historical Development and Management*: Academic Press.
- Denpaiboon, C. (2001). Transformation by Modernization of the Traditional Waterfront Settlements in the Context of their Coexistence with Aquatic Environment : A Case Study of Raft House and Pillar House in Thailand.
- Donaldson, S. (1969). *The Suburban Myth*. New York: Columbia University Press.
- Hillier, B. (1996). *Space is the machine: a configurational theory of architecture*.
- Hillier, B. (1999). Centrality as a process: accounting for attraction inequalities in deformed grids. 4(3-4), 107-127.
- Hillier, B. (2009). *Spatial sustainability in cities: organic patterns and sustainable forms*.
- Hillier, B., & Hanson, J. (1989). *The social logic of space*: Cambridge university press.
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T., & Xu, J. (1993). Natural Movement: Or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20, 29-66. doi:10.1068/b200029
- Hillier, W., Yang, T., & Turner, A. J. T. J. o. S. S. (2012). Normalising least angle choice in Depthmap - and how it opens up new perspectives on the global and local analysis of city space. 3, 155-193.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*: Vintage.
- Lynch, K. (1981). *Good city form*: MIT press.
- Smailes, A. (1966). *The Geography of Towns*.
- Trancik, R. (1986). *Finding lost space: theories of urban design*: John Wiley & Sons.
- เกียรติก โคตรชาวี. (2559). ความสัมพันธ์ระหว่างแนวคิด บ.ว.ร. (บ้าน วัด โรงเรียน) และแนวคิดหน่วยชุมชนละแวกบ้าน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เกียรติ จิวะกุล. (2524). การวิเคราะห์เพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่เฉพาะและระบบชุมชน. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- เกียรติ จิวะกุล และคณะ. (2525). ตลาดในกรุงเทพมหานคร : การขยายตัวและการพัฒนาการ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ. (2548). วาทกรรมของเมืองผ่านโครงสร้างเชิงสัณฐาน. วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ. (2554). เอกสารคำสอนรายวิชา 2503690 *Urban Morphology*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ. (2558). เอกสารคำสอนรายวิชาการวิเคราะห์สัณฐานวิทยาเมือง. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กิตติพร ใจบุญ. (2549). ตลาดกับชีวิต: บทสำรวจเบื้องต้นเกี่ยวกับการศึกษาเรื่องตลาดในสังคมไทย, ในตลาดกับวิถีชีวิต. สืบค้นเมื่อ 19 พฤษภาคม 2564, จาก ฐานข้อมูลงานวิจัย ศมส.: https://www.sac.or.th/databases/sac_research/research-item-search.php?ob_id=42
- ชนะทิศ แก้วอัมพร. (2538). ลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพในกรุงเทพมหานครที่เอื้ออำนวยให้เกิดคดีอาชญากรรม : กรณีศึกษาเขตสถานีตำรวจนครบาลพญาไท. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชัยภู ชีวภรณ์ภักดิ์. (2544). ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐานย่านบางลำภู. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ฐปณี รัตนถาวร. (2555). เงื่อนไขเชิงพื้นที่เพื่อการดำรงอยู่ของชุมชนบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปณต รัตนชุม. (2554). พัฒนาการเชิงพื้นที่ของย่านบ้านหม้อ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ. (2531). เศรษฐศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปาริษา มุสิกะคามะ. (2551). พลวัตเชิงพื้นที่และการฟื้นฟูบูรณะย่านพาณิชย์กรรมเก่าริมน้ำ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม. (2551). การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐาน ของพื้นที่ศูนย์กลางเมืองชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พชร สูงเด่น. (2562). 'ตลาดชุมชน' เป็นกระจุกสะท้อนคุณภาพชีวิตและประตูต้อนรับผู้มาเยือน. สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2563, จาก <https://adaybulletin.com/life-citytales-public-markets/42305>
- พรนภา พรพันธุ์ไพบูลย์. (2552). การฟื้นฟูย่านตลาดพระโขนง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พรรณทิภา สายวัฒน์. (2552). การปรับปรุงพื้นที่ว่างสาธารณะในย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- พัลลยมล หางนาค. (2557). รูปแบบพื้นที่และการใช้พื้นที่ของย่านพาหุรัด กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภูชัย สัปพันธุ์. (2538). การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาฝั่งเมืองยะลา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศรีศักร วัลลิโภดม. (2558). สามชุก ตลาดมีชีวิต พิพิธภัณฑน์มีชีวา มองผ่านสายตา รศ.ศรีศักร วัลลิโภดม. สืบค้นเมื่อ 11 มีนาคม 2564 จาก <https://ref.codi.or.th/2015-08-03-14-52-29/8385-2013-06-16-13-47-50>
- ศุภฤกษ์ รังสีโรจน์. (2554). การวิเคราะห์สถานการณ์เมืองเพื่อพัฒนาการใช้พื้นที่ถนนคนเดิน : กรณีศึกษาถนนคนเดินกลางเวียงเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2558). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการนำมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ประเภทย่านชุมชนเก่า ไปสู่การปฏิบัติ: แผนจัดการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมย่านชุมชนเก่าทำอุเทน จังหวัดนครพนม. กรุงเทพฯ: บริษัทพรอพเพอร์ตี้พรีน จำกัด.
- สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. (2553). ชานเมือง. สืบค้นเมื่อ 19 พฤษภาคม 2564, จาก <http://legacy.orst.go.th/?knowledges=ชานเมือง-๑๔-ธันวาคม-๒๕๕๓>
- หอสมุดวังท่าพระ สำนักหอสมุดกลาง ม.ศิลปากร. (2558). ศูนย์ข้อมูลเกาะรัตนโกสินทร์. สืบค้นเมื่อ 24 มิถุนายน 2564 จาก <http://www.resource.lib.su.ac.th/rattanakosin/index.php>
- อภิรดี เกษมสุข. (2561). สเปซซินแท็กซ์ หนึ่งการศึกษาสถาปัตย์วิทยาเมือง. กรุงเทพฯ: เมจิก พับบลิชนิ่ง.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ไอยวริญท์ วีระรักษ์
วัน เดือน ปี เกิด	9 กรกฎาคม 2539
วุฒิการศึกษา	สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี หลักสูตรการผังเมืองบัณฑิต สาขาวิชาการ ผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อปีการศึกษา 2561 และเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโท หลักสูตรการวางแผนภาคและเมือง มหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2562



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY