

บทที่ 2

สภาพทั่วไปของเขตนางรัก2.1 ประวัติความเป็นมาของเขตนางรัก

เขตนางรัก หรืออำเภอ นางรัก เป็นเขตอำเภอชั้นนอก จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปกครองท้องที่ เมื่อปี พ.ศ. 2448 เขตนางรักอยู่ห่างจากใจกลางเมืองแต่เดิมคือพระบรมมหาราชวัง ไม่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าประชาชนได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนในบริเวณนี้ตั้งแต่เมื่อใด บริเวณกรุงเทพมหานครหรือบางกอกเมื่อก่อนสร้างกรุงธนบุรี เป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีความเจริญ นิจ ทิณชิระนันท์ ได้ถอดความจากหนังสือชื่อ "Guide to Bangkok with Notes on Siam" เขียนโดย พันตรี อีริค ไฮเดนเฟเดน เมื่อ พ.ศ. 2460 มีข้อความตอนหนึ่งว่า "ขณะที่ลพบุรีเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรมอญ ซึ่งครอบคลุมลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่เมื่อประมาณ 1,500 ปีนั้น บริเวณส่วนใต้สุดของลำน้ำนี้ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของบางกอกหรือกรุงเทพฯ นี้ ยังอยู่ใต้น้ำในอ่าวสยาม ต่อมากระแสน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาได้พัดเอาตะกอนดินลงมาเสริมปากแม่น้ำพอกพูนออกมาโดยลำดับ จนถึงสมัยที่สถาปนากรุงศรีอยุธยาขึ้นเมื่อ พ.ศ. 1893 บางกอกยังเป็นแต่เพียงฝั่งน้ำที่เป็นโคลนตม และมีคนอาศัยอยู่เป็นกลุ่มเล็ก ๆ" (1)

จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์สันนิษฐานได้ว่า พื้นที่ตอนล่างของแม่น้ำเจ้าพระยา คงจะเริ่มมีผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่ในสมัยกรุงธนบุรี หรือตอนต้นของกรุงรัตนโกสินทร์ เพราะช่วงเวลา

(1) นิจ ทิณชิระนันท์, "เกาะรัตนโกสินทร์", ข่าวสารสำนักผังเมือง,

ได้ผ่านพ้นมาพอสมควร ที่แน่ชัดน่าจะเป็นช่วงเวลาทีพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงสร้างกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2325 พระองค์ได้ทรงเลือกเอาพื้นที่ที่พระยาราชเศรษฐี และครอบครัวจีนตั้งบ้านเรือนอยู่เดิมเป็นที่ตั้งพระบรมมหาราชวัง โดยทรงโปรดให้ย้ายครอบครัวพระยาราชเศรษฐีและชาวจีนไปตั้งบ้านเรือนอยู่ ณ ที่สวน ตั้งแต่คลองวัดสามปลื้มไปจนถึงคลองวัดสามเพ็ง⁽¹⁾ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ จากหลักฐานนี้แสดงให้เห็นว่าเขตบางรักซึ่งอยู่ถัดมาคงจะยังไม่มีความเจริญเท่า พื้นที่อาจเป็นที่สวนเป็นส่วนใหญ่ บ้านเรือนราษฎรคงจะมีบ้างตามริมแม่น้ำ เพราะพบว่ามีวัดสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 1 ในเขตบางรักบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา คือวัดม่วงแค ซึ่งยังคงมีอยู่ต่อมาจนทุกวันนี้

ในรัชกาลของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ประเทศไทยได้เริ่มมีสัมพันธไมตรีกับต่างประเทศอีกครั้งหนึ่งหลังจากที่ได้หยุดชะงักไปเมื่อกรุงศรีอยุธยาแตก ประเทศทางตะวันตกที่ติดต่อกับไทยในสมัยนั้น ได้แก่ ปอร์ตุเกส, อังกฤษ, ฝรั่งเศส, อเมริกา, เยอรมัน, อิตาลี เป็นต้น ความสัมพันธ์กับต่างประเทศมีผลต่อความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในเวลาต่อมา เขตบางรักแม้จะอยู่ห่างไกลจากพระบรมมหาราชวัง แต่ก็เป็นที่ได้รับการพัฒนาไปสู่ความเจริญในระยะแรกเริ่ม เนื่องจากพวกฝรั่งชาวตะวันตกได้เข้ามาตั้งบ้านเรือนอยู่ในพื้นที่นี้เป็นส่วนใหญ่ โดยเริ่มต้นจากที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระราชทานที่ดินให้แก่บรรดากงสุลต่าง ๆ สำหรับตั้งสถานกงสุลทางตอนใต้ของคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งคือบริเวณแขวงบางรักในปัจจุบัน ในสมัยนั้น ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ตั้งอยู่ที่ปากคลองผดุงกรุงเกษม ถัดไปเป็นสถานกงสุลเยอรมัน ปอร์ตุเกส, อังกฤษ, อเมริกา และฝรั่งเศสตามลำดับ ย่านตอน

(1) เรื่องเดียวกัน, หน้า 34.

ใต้ของคลองผดุงกรุงเกษมจึงเป็นย่านที่พวกฝรั่งชอบมาตั้งบ้านเรือนมากกว่าที่แห่งอื่น เพราะอยู่ใกล้สถานกงสุลอันเป็นที่พึ่งของเขา⁽¹⁾

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงกำหนดให้การสร้างถนนเป็นนโยบายสำคัญในการปรับปรุงประเทศประการหนึ่ง เพราะเดิมยังไม่มีถนนหนทางคมมีแต่ทางเดินแคบ ๆ เส้นทางคมนาคมต้องอาศัยแม่น้ำลำคลองที่มีอยู่ทั่วไปโดยใช้เรือเป็นพาหนะ ต่อมาชาวต่างประเทศที่เข้าตามสัญญาทางพระราชไมตรีได้กราบทูลพระกรุณาร้องทุกข์ว่า ชาวต่างประเทศเคยชินต่อการนั่งรถม้าไปตามถนนในเวลาเย็น ๆ เป็นการเปลี่ยนอากาศเพื่อสุขภาพอนามัย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนเจริญกรุง ถนนพระราม 4 และถนนสีลมขึ้นใน พ.ศ. 2404 รถที่ใช้มากในสมัยนั้นเป็นรถลาก รถม้าแบบกบเตี้ยม ม้าอู๋ ม้าเตี้ยว รถม้าแบบเก๋ง⁽²⁾ นอกจากถนนที่รัฐบาลได้สร้างขึ้นดังกล่าวแล้ว ยังมีถนนที่เอกชนสร้างขึ้นด้วยความประสงค์จะขายที่ดินอีก 3 สาย คือ ถนนสุรวงศ์ ถนนเดโช ซึ่งพระยาสิทธิราชเดโชไชย บุตรเจ้าพระยาสุรวงศ์-ไวยวัฒน์ เป็นผู้สร้างในที่ดินของพวกเขาสกุลขุนนาค เมื่อ พ.ศ. 2440 และถนนสี่พระยาซึ่งขุนนางชั้นพระยา 4 คนได้ร่วมทุนกันสร้างใน พ.ศ. 2447⁽³⁾ ส่วนถนนสาทร (เดิมเรียกว่าสาทร)

(1) ชัย เรื่องศิลป์, ประวัติศาสตร์ไทยสมัย 2352 - 2453 ตอนที่ 1 ด้านสังคม, (พระนคร : สำนักพิมพ์เรื่องศิลป์, 2517), หน้า 291.

(2) กัญจน์ นาคามดี, การบริหารรัฐกิจเกี่ยวกับการขนส่ง, (พระนคร : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, เอกสารวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะวิชาเศรษฐกิจ รุ่นที่ 17, 2517 - 2518), หน้า 30.

(3) ชัย เรื่องศิลป์, ประวัติศาสตร์ไทยสมัย 2352 - 2453 ตอนที่ 1 ด้านสังคม, (พระนคร : สำนักพิมพ์เรื่องศิลป์, 2517), หน้า 342.

เกิดขึ้นภายหลังจากการขุดคลองสาธจากแม่น้ำเจ้าพระยาไปจรดคลองวัดลำพอง (หัวลำโพง) โดยเริ่มขุดเมื่อ พ.ศ. 2431 แล้วเอาดินในคลองถมเป็นถนน 2 ฝั่งคลอง เรียกว่า ถนนสาธเหนือ และถนนสาธใต้ ต่อมาภายหลังเมื่อมีคนนิยมไปปลูกบ้านเรือนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้มีถนนเชื่อมสร้างระหว่างถนนสายหลักที่สร้างขึ้น เช่น ระหว่างถนนสีลมและสาธมีถนนเชื่อมคือ ถนนสุรศักดิ์ ถนนประมวญ ถนนพระยาพิพัฒน์ และถนนคอนแวนต์ แต่ไม่ทราบแน่ชัดว่าเอกชนรายใดเป็นผู้ลงทุน

ถนนที่ตัดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวมานี้อยู่ในเขตบางรักเกือบทั้งสิ้น การที่เขตบางรักมีถนนสายหลัก (Main access) หลายสาย เท่ากับเป็นการวางโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญ และเป็นผลต่อความเจริญของเขตบางรักในเวลาต่อมา เข้าใจว่ารัชกาลนี้เองที่อาคารร้านค้าได้เริ่มขึ้น และแผ่ขยายไปตามแนวถนนที่เกิดขึ้น ตามประวัติกรุงเทพที่เขียนไว้ว่า "..... กรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 4 เจริญผิคุดผิตตากว่ารัชกาลก่อน ๆ มีโรงสีสมัยใหม่ มีสะพานใหม่ ๆ มีของสมัยใหม่ใช้สอย และบริโภคมกกว่าสมัยก่อน ๆ เดิมที่ย่านการค้าแต่ไหนแต่ไรจะต้องปักหลักอยู่ริมน้ำลำคลองเสมอไป ตอนนี้ได้ก่อตั้งขึ้นริมถนนประปราย เพราะมีคนไปมาตามถนนมากขึ้น....." (1)

นับแต่สมัยรัชกาลที่ 6 และรัชกาลที่ 7 เป็นต้นมา เขตบางรักได้มีการพัฒนาอย่างกว้างขวางเนื่องมาจากความเจริญในด้านสังคมและการเศรษฐกิจ มีการติดต่อกับชาวต่างประเทศในยุโรปและอเมริกามากขึ้น การขยายตัวของนครหลวงกรุงเทพฯ ได้เริ่มจากบริเวณสี่พระยาจนถึงบริเวณถนนตก รวมบริเวณถนนสีลม บางรัก และสาธ บริเวณการค้าได้ขยายตัวไปบนสองฟากถนนตก และบริเวณอุตสาหกรรมขยายตัวเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณดังกล่าวนี้เรียก

(1) เรื่องเดียวกัน, หน้า 296.

ว่า เขตชาวตะวันตก (European section) (1) การที่เขตบางรักเป็นที่ตั้งบ้านเรือนและประกอบกิจการพาณิชย์กรรมของพวกฝรั่งชาวตะวันตกที่บ้านเมืองของเขามีความเจริญก้าวหน้าไปไกลแล้ว จึงเป็นผลให้พื้นที่เขตบางรักมีความเจริญรุดหน้าในอดีตกว่าเขตอื่น ๆ

2.2 ลักษณะทางกายภาพ

เขตบางรักเดิมเป็นอำเภอเรียกว่าอำเภอบางรัก ถึง พ.ศ. 2514 ได้จัดระเบียบบริหารราชการแผ่นดินใหม่ โดยมีประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 24 ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2514 ให้รวมจังหวัดพระนครและธนบุรีเป็นจังหวัดเดียวกัน เรียกว่านครหลวงกรุงเทพธนบุรี ต่อมาใน พ.ศ. 2515 ได้มีประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 335 ลงวันที่ 13 ธันวาคม ให้เปลี่ยนนครหลวง-กรุงเทพธนบุรี เป็นกรุงเทพมหานคร และให้แบ่งพื้นที่กรุงเทพมหานครออกเป็นเขต (อำเภอ) และแขวง (ตำบล) แล้วต่อมาใน พ.ศ. 2516 ได้มีพระราชกฤษฎีกาแบ่งกรุงเทพมหานครออกเป็น 24 เขตด้วยกัน อำเภอบางรักจึงเปลี่ยนเป็นเขตขึ้นกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ตามเขตอำเภอ บางรักเดิม (2)



(1) ประทีป จันทรเขตต์, "การแก้ปัญหาบริเวณที่พักอาศัย บริเวณพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม สำหรับนครหลวงกรุงเทพฯ ธนบุรี", รายงานการสัมมนาเรื่องปัญหานครหลวง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 26 - 28 มีนาคม 2515, (พระนคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2515), หน้า 370.

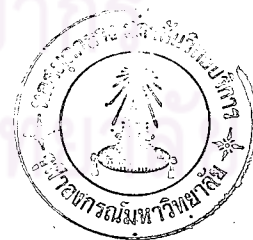
(2) "อักขรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน" เล่ม 3 ต-บ, (กรุงเทพ : ราชบัณฑิตยสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 2, 2520), หน้า 778 - 779.

เขตบางรักเป็นเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รวม 5.536 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,460 ไร่ มีแนวเขตด้านทิศตะวันตกจรดแม่น้ำเจ้าพระยาและเขตสัมพันธวงศ์ ทิศตะวันออกอยู่ระหว่างเขตปทุมวันและเขตยานนาวา ทิศเหนือจรดเขตปทุมวัน และทิศใต้ติดต่อกับเขตยานนาวา ดังแสดงในแผนที่เขตบางรัก (แผนที่ 2.1)

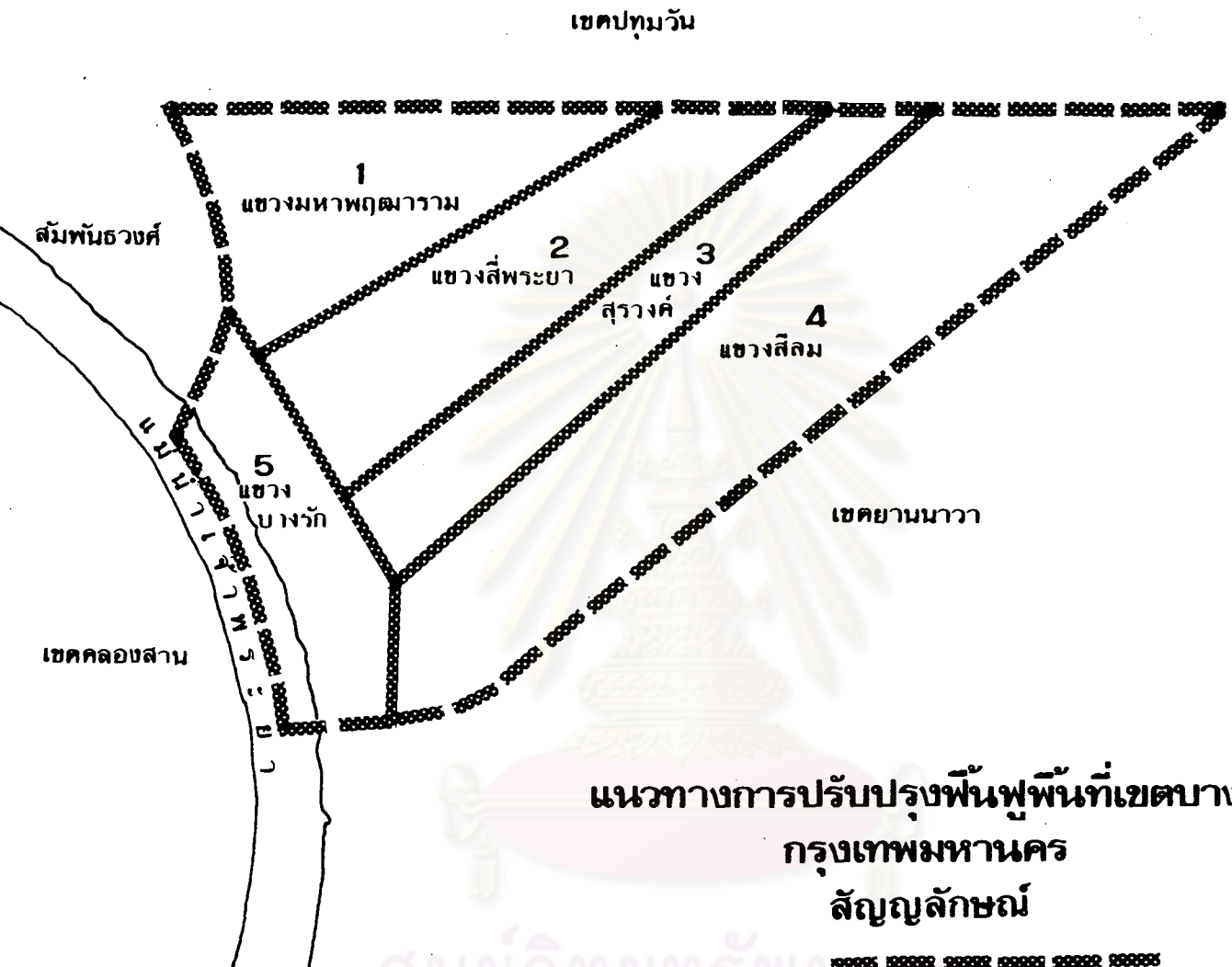
เขตบางรักมีอาณาเขตครอบคลุมพื้นที่ 5 แขวง (ตำบล) ดังนี้คือ.- (1)

แขวง	พื้นที่	
	ตารางกิโลเมตร	ไร่
มหาพฤฒาราม	0.890	553.63
สี่พระยา	1.064	665.00
สุรวงศ์	0.820	1,296.25
สีลม	2.040	512.50
บางรัก	0.689	430.63

แขวงบางรักเป็นแขวงที่เริ่มต้นของความเจริญในอดีตมีพื้นที่อยู่ระหว่างถนนเจริญกรุงกับแม่น้ำเจ้าพระยา และมีแขวงอื่น ๆ อีก 4 แขวงมาเชื่อมต่อโดยถนนเจริญกรุง



(1) ข้อมูลพื้นที่ งานแผนที่ กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร.

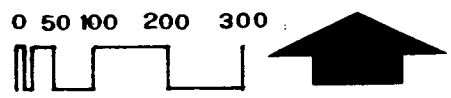


**แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร
สัญลักษณ์**

..... เส้นแบ่งเขต

..... เส้นแบ่งแขวง

แสดงเขตปกครอง



2.3 การใช้ที่ดิน

2.3.1 การใช้ที่ดินในอดีต

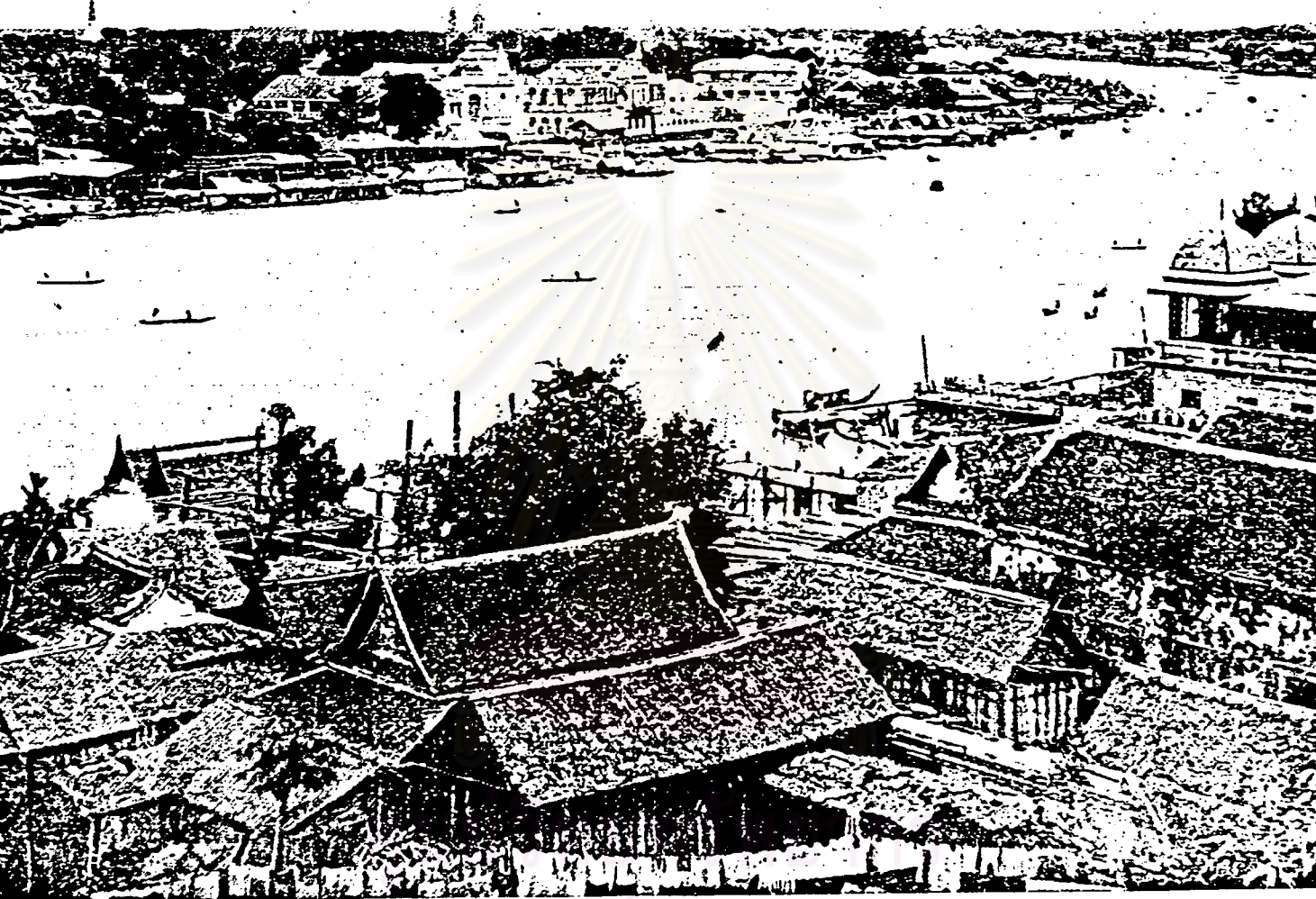
การใช้ที่ดินของเขตบางรักเริ่มจากบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา และแผ่ขยายออกไปจากบริเวณดังกล่าวเมื่อมีการสร้างถนนหนทาง เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดการใช้ที่ดิน (Zoning) การใช้ที่ดินของเขตบางรักจึงอยู่ในลักษณะผสม (Mixed land uses) มาแต่เดิมและมีลักษณะที่เป็นธุรกิจการค้า (ดูรูปที่ 2:1 แผนที่ 2.2 และแผนที่ 2.3)

จากรูปและแผนที่ที่แสดง จะเห็นว่าบริเวณใต้ปากคลองผดุงกรุงเกษมลงไปเป็นที่ตั้งของสถานกงสุลประเทศต่าง ๆ ซึ่งได้รับพระราชทานที่ดินจากพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ตั้งของธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ในขณะนั้นเดิมเคยเป็นที่ตั้งของโรงภาษี (กรมศุลกากร) ซึ่งสร้างขึ้นเมื่อประมาณ พ.ศ. 2428 แต่ต่อมาภายหลัง พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานที่หลวงผืนนี้แก่พระเจ้าลูกยาเธอพระองค์เจ้าอิศริยาภรณ์ เพื่อสร้างตึกให้ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้เช่า จึงได้ย้ายโรงภาษีมาตั้ง ณ ที่ซึ่งเคยเป็นกรมศุลกากรแต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นที่ทำการกองตำรวจน้ำ

ในปีเดียวกับที่ตั้งโรงภาษีได้มีการจัดตั้งและสร้างสถานที่สำคัญอีก 2 แห่ง คือ กรมไปรษณีย์ (General Post Office) ตั้งขึ้นโดยรัฐบาลเพื่ออำนวยความสะดวกแก่บรรดาผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและโรงแรมโอเรียนเต็ลซึ่งเป็นโรงแรมทันสมัยแห่งแรกในประเทศไทย สร้างขึ้นโดยดำริของผู้จัดการบริษัทอีสเอเซียติก เพื่อเป็นที่พักของนักธุรกิจและพ่อค้าชาวต่างประเทศ โรงแรมนี้อยู่ติดกับบริษัทอีสเอเซียติก โดยมีถนนโอเรียนเต็ลคั่น

นอกจากสถานที่สำคัญ ๆ ดังกล่าวแล้ว บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาก็ยังเป็นที่ตั้งของท่าเรือ โรงเก็บสินค้า โรงเลื่อยไม้ วัด โบสถ์ฝรั่ง โรงเรียน ร้านค้า และที่อยู่อาศัยปะปนกันไป ต่อมาเมื่อมีการสร้างถนนสี่ลมและสาธรรแล้ว พวกขุนนางและฝรั่งที่มีฐานะจึงได้เข้าไป

รูปที่ 2.1

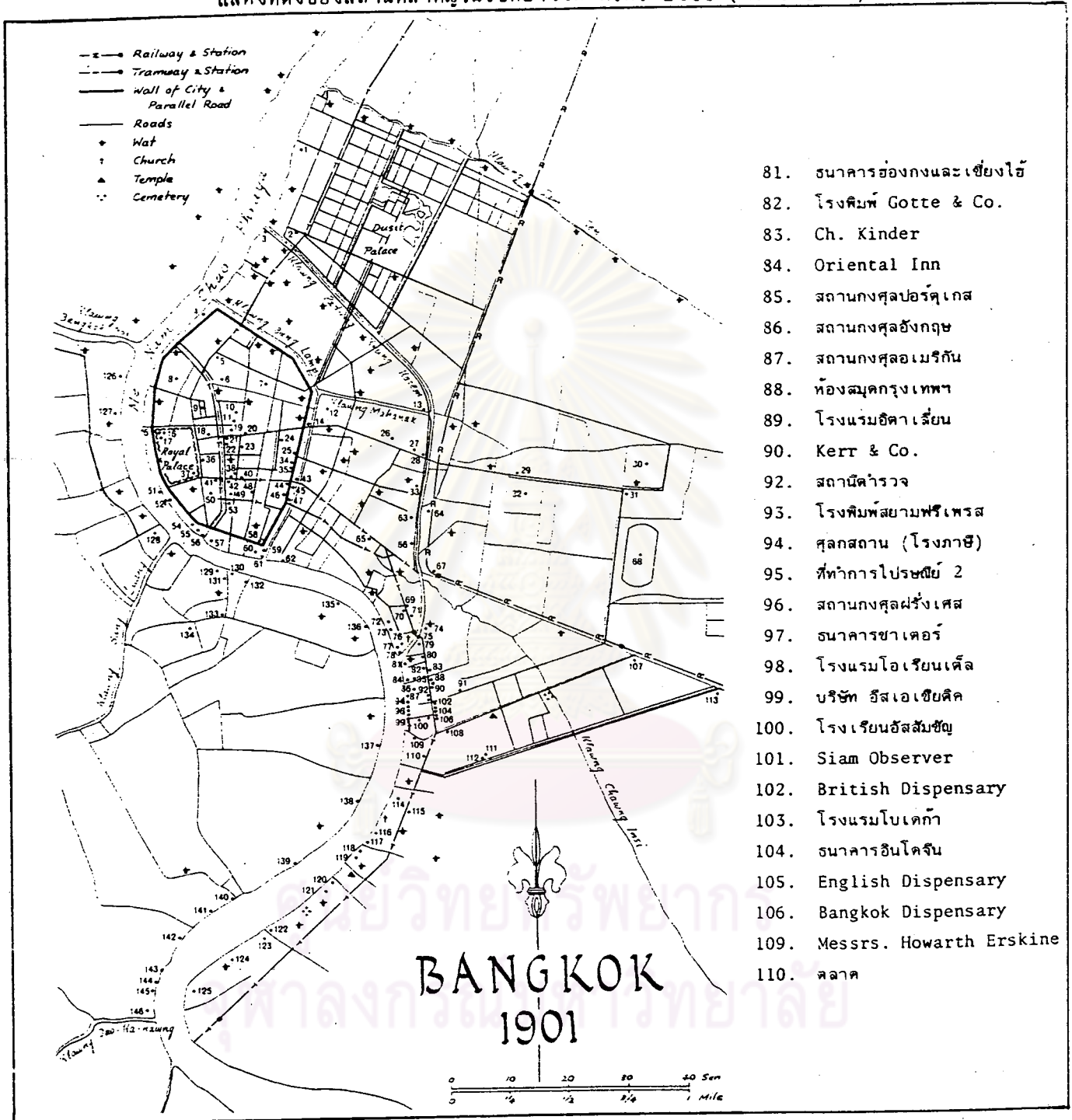


ทัศนียภาพแขวงบางรักในเขตบางรัก บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาทางตอนใต้
ของกรุงเทพฯ อาคารที่เห็นในภาพคือ โรงแรมโอเรียนเต็ล บริษัทอีสเอเชียติก สถาน-
กงศุลฝรั่งเศส และโบสถ์ฮัลล์สมิธ

ที่มา : Sternstein, Larry, Portrait of Bangkok. (Bangkok : Bangkok
Metropolitan Administration, 1982), p. 64.

แผนที่ 2.2

แสดงที่ตั้งของสถานที่สำคัญในเขตบางรัก พ.ศ. 2444 (ค.ศ. 1901)

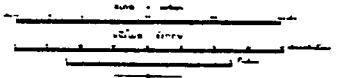


- 81. ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้
- 82. โรงพิมพ์ Gotte & Co.
- 83. Ch. Kinder
- 84. Oriental Inn
- 85. สถานกงสุลปอร์ตุเกส
- 86. สถานกงสุลอังกฤษ
- 87. สถานกงสุลอเมริกัน
- 88. ห้องสมุดกรุงเทพฯ
- 89. โรงแรมฮิตาเรียน
- 90. Kert & Co.
- 92. สถานีตำรวจ
- 93. โรงพิมพ์สยามปริเพรส
- 94. ศาลสถาน (โรงภาษี)
- 95. ที่ทำการไปรษณีย์ 2
- 96. สถานกงสุลฝรั่งเศส
- 97. ธนาคารชาเตอร์
- 98. โรงแรมโอเรียนเต็ล
- 99. บริษัท ฮัสเอเชียมคิค
- 100. โรงเรียนฮัสสัมชัญ
- 101. Siam Observer
- 102. British Dispensary
- 103. โรงแรมโบเตก้า
- 104. ธนาคารอินโดจีน
- 105. English Dispensary
- 106. Bangkok Dispensary
- 109. Messrs. Howarth Erskine
- 110. ตลาด

ที่มา : Sternstein, Larry, Portrait of Bangkok. (Bangkok : Bangkok Metropolitan Administration, 1982), p. 28-29.



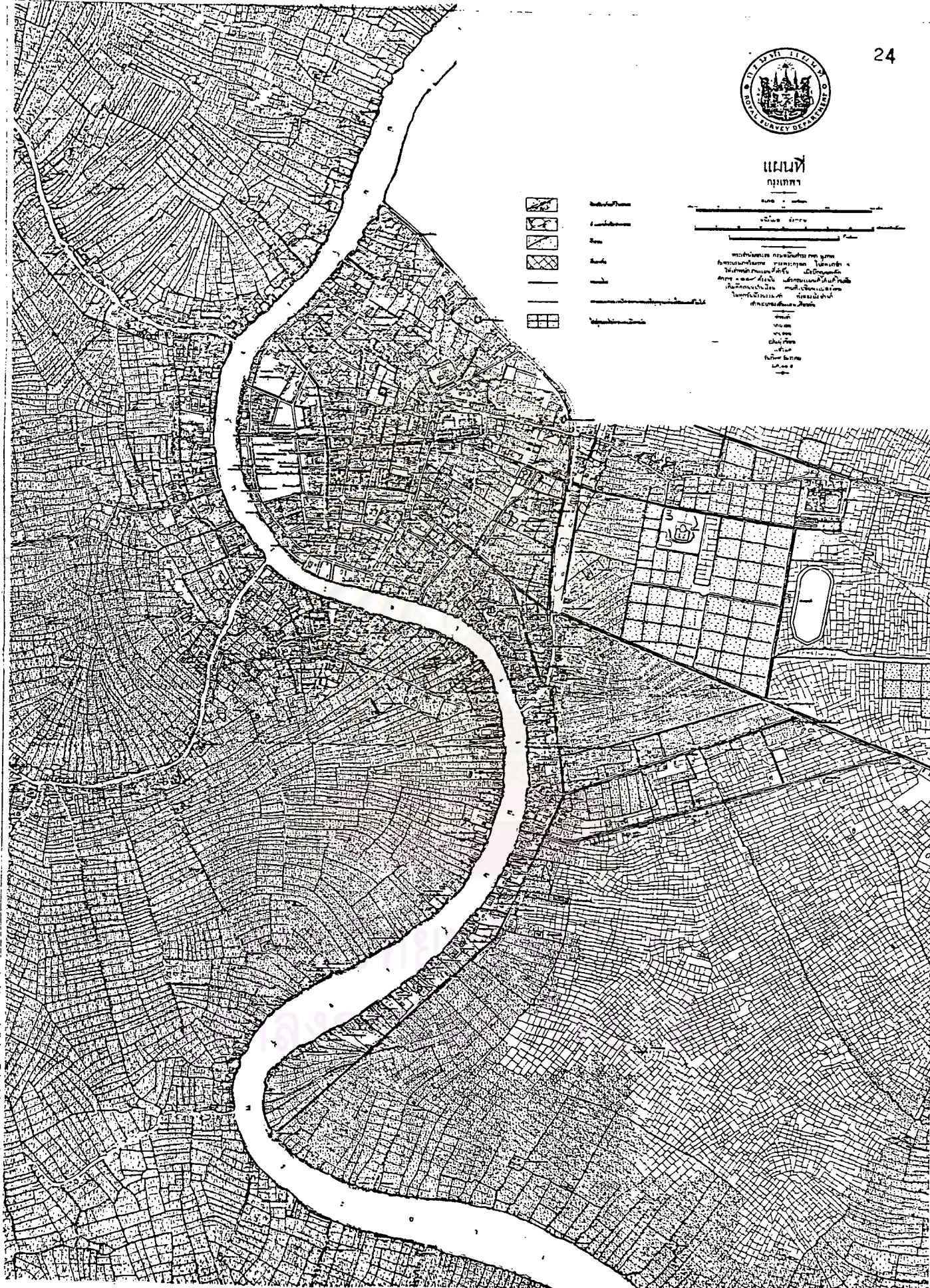
แผนที่
กรุงเทพฯ



- ถนน
- ทางรถไฟ
- เขต
- เขต
- เขต
- เขต

แผนที่ฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยกรม
 การแผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ
 กระทรวงมหาดไทย โดยอาศัย
 ข้อมูลจากกรมการที่ดิน กรม
 การช่าง กรมการขนส่งทางบก
 กรมการขนส่งทางเรือ กรมการ
 การศึกษาธิการ และกรม
 การสาธารณสุข

พิมพ์
 ที่กรุงเทพฯ
 ปี ๒๕๐๑
 เล่มที่ ๒๕๐๑
 หน้า ๒๕๐๑



แผนที่ 23 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2440 แสดงการใช้ที่ดินเขตบางและเขตใกล้เคียง
 ที่มา กรมแผนที่ทหาร

ตั้งบ้านเรือนอยู่ในบริเวณนั้น ซึ่งห่างออกมาจากบริเวณริมแม่น้ำที่เริ่มแออัด การตั้งถิ่นฐานและข้อเรียกร้องเกี่ยวกับสาธารณูปโภค และสาธารณูปการของพวกเขาฝรั่งทำให้เขตบางรักเริ่มเจริญก่อนเขตอื่น ๆ นับตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นต้นมา

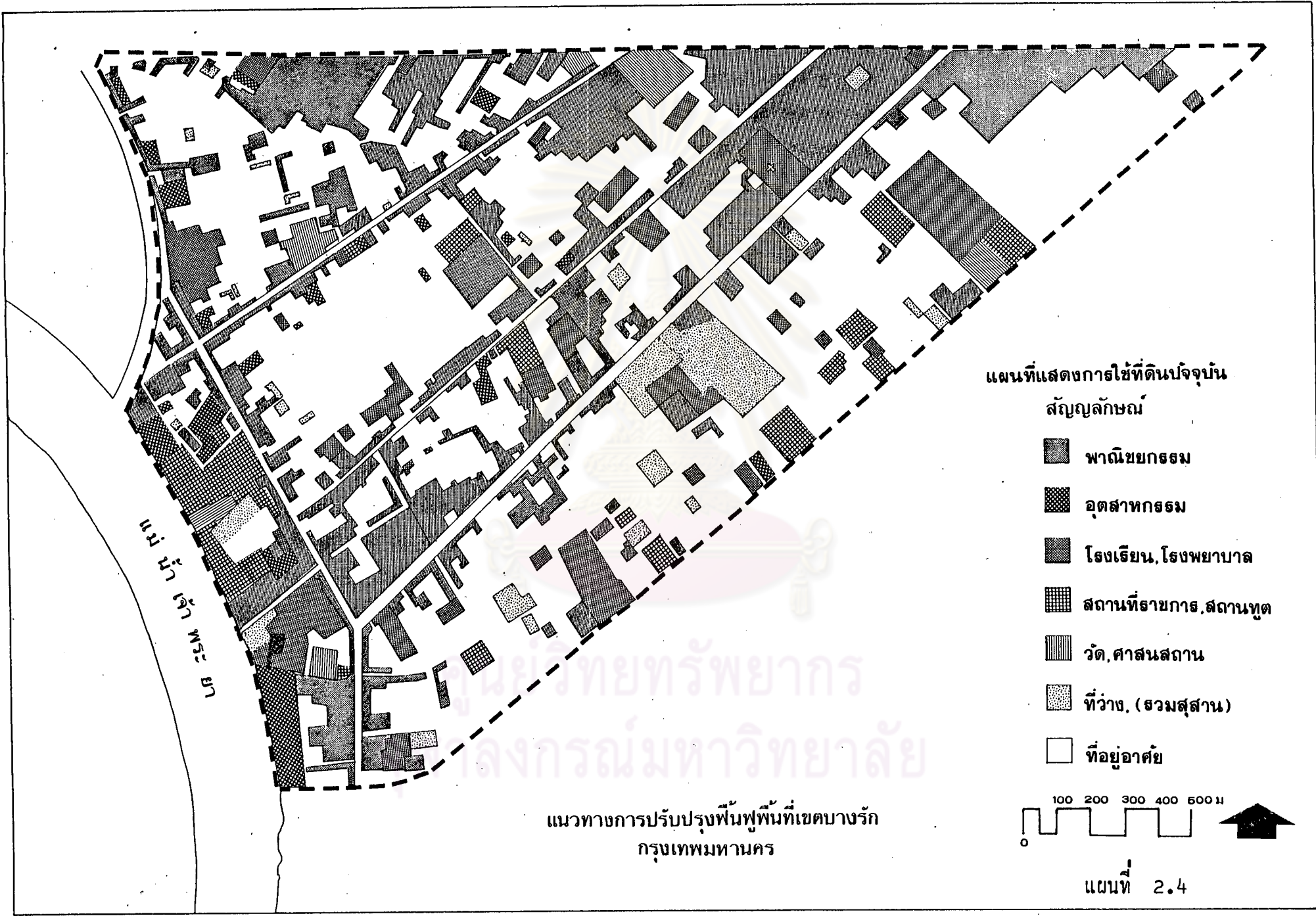
2.3.2 การใช้ที่ดินในปัจจุบัน

การใช้ที่ดินของเขตบางรักซึ่งต่อมาจัดเป็นเขตชั้นใน มีลักษณะเป็นแบบผสมเรื่อยมาจนกระทั่งปัจจุบันนี้ เช่นเดียวกับเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพมหานครยังคงไม่ได้กำหนดการจัดย่านแบ่งการใช้ที่ดินเป็นประเภทต่าง ๆ อย่างเป็นทางการใด เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการใช้สอยหลัก (Predominant use) แล้วพบว่ามิลักษณะการใช้ที่ดินที่รวมตัวกันเป็นบริเวณบ้างเช่นกัน








จากการสำรวจการใช้ที่ดินและอาคารเขตบางรักในโครงการปรับปรุงภาษีของกองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ. 2521 (ตารางที่ 2.1) แยกประเภทของการใช้ที่ดินในเขตบางรักเป็นประเภทใหญ่ ๆ (ดูแผนที่ 2.4 และแผนที่ 2.5) ดังนี้

1. บริเวณที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินและอาคารแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ ประเภทบ้านเดี่ยว ตึกแถว และอาคารชุดอยู่อาศัย มีพื้นที่อาคารรวม 1,977.297 ไร่ พื้นที่ดิน 923.203 ไร่ การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 40.8 ของพื้นที่เขตทั้งหมด

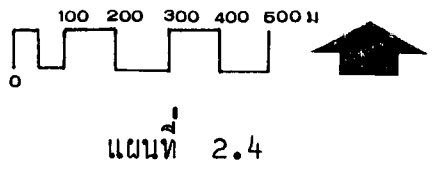
บริเวณที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากถนนหลัก (Main road) ของแทบทุกแขวง บริเวณที่อยู่อาศัยที่ค่อนข้างหนาแน่นส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณด้านหลังของอาคารร้านค้าตามแนวถนน เช่น ในแขวงมหาพฤฒารามจะอยู่ตามแนวถนนพระรามที่ 4 ถนนมหาพฤฒาราม และถนนสี่พระยา เป็นต้น ส่วนบริเวณที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำได้แก่บริเวณแนวถนนสาทรเหนือ เป็นต้น



แผนที่แสดงการใช้ที่ดินปัจจุบัน
สัญลักษณ์

-  พาณิชยกรรม
-  อุตสาหกรรม
-  โรงเรียน, โรงพยาบาล
-  สถานที่ราชการ, สถานทูต
-  วัด, ศาสนสถาน
-  ที่ว่าง, (รวมสุสาน)
-  ที่อยู่อาศัย

แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร





แผนที่ 2.5
ภาพถ่ายทางอากาศ ปี 2522

แสดงความหนาแน่นของอาคาร

ที่มา กรมแผนที่ทหาร



2. **บริเวณพาณิชยกรรม** การใช้ที่ดินแบ่งประเภทตามลักษณะพาณิชยกรรม เช่น ค้าปลีก การให้บริการ สำนักงาน สำนักงานบริหารพาณิชยกรรม กิจการบันเทิง โรงแรม และ ศูนย์การค้า มีพื้นที่อาคารรวม 1,097.312 ไร่ พื้นที่ดิน 416.498 ไร่ การใช้ที่ดินคิดเป็น ร้อยละ 18.41 ของพื้นที่เขตทั้งหมด

ถนนสำคัญ ๆ สายต่าง ๆ ในเขตบางรักเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ธุรกิจการค้าของ เขตบางรักขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี บริเวณพาณิชยกรรมเกาะกลุ่มกันตามแนวถนนต่าง ๆ เช่น ถนนสีลม และถนนสุรวงศ์ ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสำนักงานขนาดใหญ่ ธนาคาร โรงแรม บริเวณ ถนนนวมเหล็กเป็นที่ตั้งของบริษัทห้างร้านจำหน่ายเครื่องประดับเพชรพลอย วัตถุโบราณ บริเวณ ถนนเจริญกรุงเป็นที่ตั้งของร้านจำหน่ายของที่ระลึก ร้านขายปลีก และขายส่งของพื้นเมือง และ ร้านจำหน่ายเสื้อผ้า เป็นต้น บริเวณถนนมหาพฤฒารามเป็นที่ตั้งของร้านจำหน่ายอุปกรณ์และ เครื่องสุขภัณฑ์ เมื่อที่ดินตอนริมถนนลดน้อยลง แต่ความต้องการยังคงสูงอยู่ บริเวณพาณิชยกรรม จึงจำเป็นต้องขยายลึกเข้าไปจากริมถนน ดังจะเห็นได้จากแขวงมหาพฤฒาราม และสี่พระยา เป็นต้น (ดูแผนที่ 2.6)

3. **บริเวณอุตสาหกรรม** มีพื้นที่อาคารรวม 155.763 ไร่ พื้นที่ดิน 108.871 ไร่ การใช้ที่ดินคิดเป็นร้อยละ 4.81 ของพื้นที่เขตทั้งหมด

โดยที่การขนส่งสินค้าจำนวนมาก อาทิเช่น ผลผลิตเกษตรต้องอาศัยการขนส่งทาง เรือ ดังนั้นบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตบางรัก จึงมีลักษณะการใช้ที่ดินแต่เดิมทางด้าน อุตสาหกรรม เช่น อู่ต่อเรือและซ่อมเรือ คลังเก็บสินค้า ท่าเรือ โรงกลึงและเชื่อมโลหะ โรงเลื่อยไม้ โรงสีข้าว แต่เนื่องจากปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายไม่ให้อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ภายในเมือง บรรดาอู่ต่อเรือ โรงเลื่อยไม้ และโรงสีข้าว จึงปิดกิจการลง และส่วน ใหญ่ได้รื้อถอนตัวโรงงานออก ทำให้บริเวณริมแม่น้ำเป็นแนวโล่ง จากสะพานสาทรไปถึงขอบ อัลสัมชัญ และพื้นที่เพื่อการอุตสาหกรรมลดน้อยลง

อุตสาหกรรมขนาดเล็ก (Home industry) ประเภทประกอบกิจการในครัวเรือน เช่นการเจียรนัยเพชรพลอย ส่วนใหญ่จะทำอยู่บนชั้นที่ 3 และ 4 ของอาคารตึกแถวในแขวงสุวรรณคี แดงถนนมเหล็กซ์ และถนนสีลม

4. บริเวณสถาบันและสถานที่ราชการ มีพื้นที่อาคารรวม 311.133 ไร่ และพื้นที่ดิน 291.279 ไร่ การใช้ที่ดินคิดเป็นร้อยละ 12.87/ ของพื้นที่เขตทั้งหมด

เขตบางรักมีศาสนสถาน และโรงเรียนเก่าแก่ เช่น วัดม่วงแค วัดสวนพลู วัดแก้วฟ้า โบสถ์อัสสัมชัญ มัสยิด โรงเรียนอัสสัมชัญ โรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์ โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนแวนต์ เป็นต้น ซึ่งกระจายอยู่ตามแขวงต่าง ๆ

5. การใช้ที่ดินเพื่อการสาธารณูปโภคและคมนาคม การใช้ที่ดินคิดเป็นร้อยละ 17.84 ของพื้นที่เขต โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ถนน

6. ที่ที่ไม่ระบุการใช้สอยและที่ไม่ได้พัฒนา การใช้ที่ดินประเภทนี้คิดเป็นร้อยละ 2.48 และ 2.79 ของพื้นที่เขตตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1 สรุปผลสำรวจการใช้ที่ดินและอาคาร "เขตบางรัก" พ.ศ. 2521

ประเภทการใช้ที่ดินและอาคาร	พื้นที่อาคารรวม		พื้นที่ดิน		เปอร์เซ็นต์การใช้ที่ดิน
	ตารางเมตร	ไร่	ตารางเมตร	ไร่	
1. <u>อยู่อาศัย</u>		1,977.197		923.203	40.800
- บ้านเดี่ยว		1,500.58		750.288	33.158
- ตึกแถว		420.160		154.012	6.806
- อาคารชุดอยู่อาศัย		56.557		18.903	0.835
2. <u>พาณิชยกรรม</u>		1,097.312		416.498	18.406
- ค้าปลีก		287.976		133.346	5.893
- การให้บริการ		100.596		71.647	3.166
- สำนักงาน		298.758		110.194	4.869
- สำนักงานบริหารพาณิชยกรรม		77.853		24.788	1.095
- บันเทิง		38.712		19.581	0.865
- โรงแรม		279.864		52.322	2.312
- ศูนย์การค้า		13.553		4.620	0.204
3. <u>อุตสาหกรรม</u>		155.763		108.871	4.811
4. <u>สถาน+สถานที่ราชการ</u>		311.133		291.279	12.872
5. <u>ไม่ระบุการใช้สอย</u>		74.891		56.094	2.479
6. <u>ที่ไม่ได้พัฒนา</u>		-		63.082	2.787
7. <u>สาธารณูปโภค</u>		25.346		20.323	0.898
8. <u>ถนน</u>				377.255	16.672
9. <u>คลอง</u>				6.112	0.270
จำนวนรวม		3,641.742		2,262.717	100

ที่มา : กองผังเมือง, สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร.

2.4 สาธารณูปโภคในเขตบางรัก

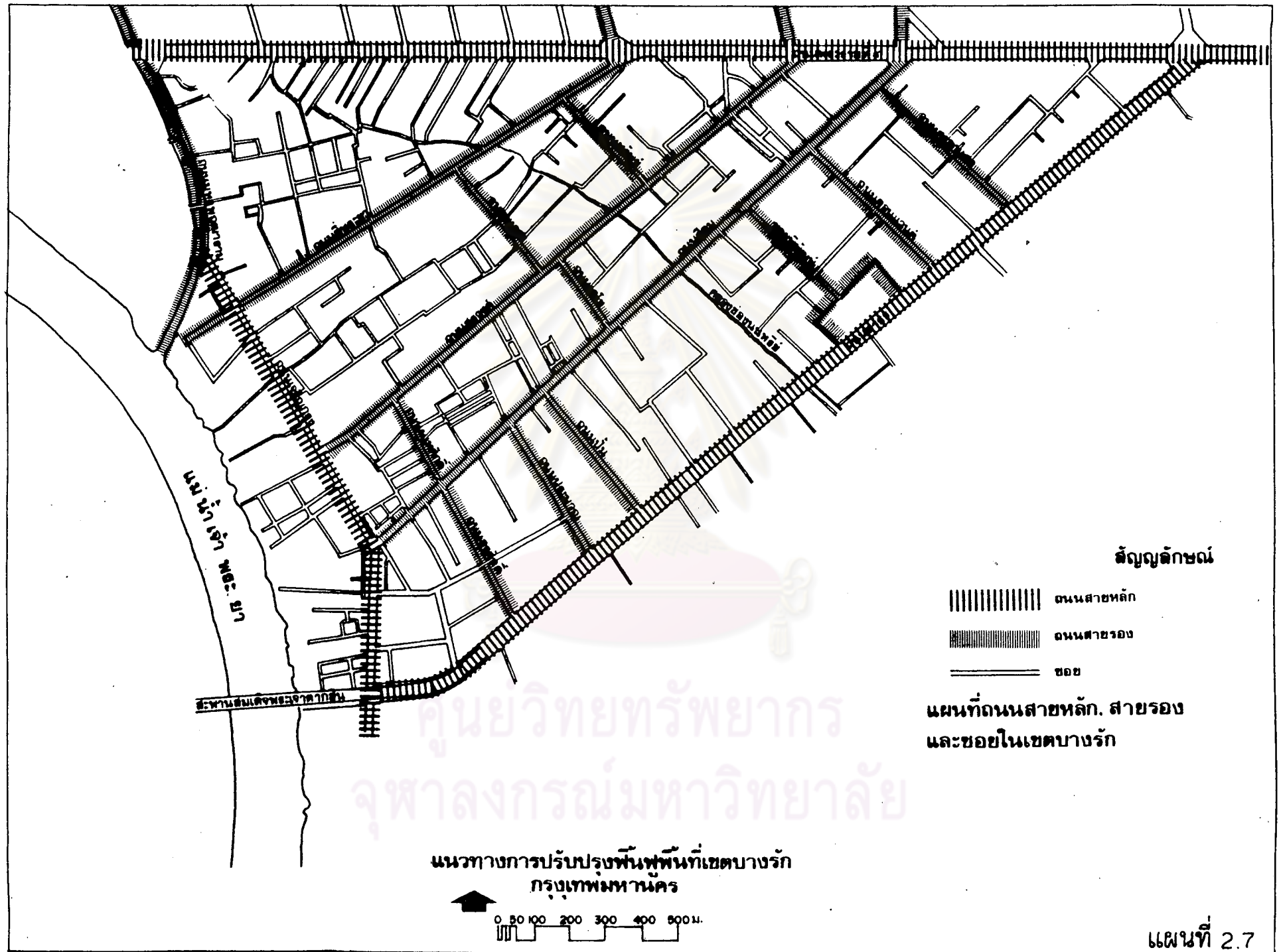
สาธารณูปโภคที่เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ ถนน ขยาย ทางเท้า ท่อระบายน้ำ ระบบประปา ระบบไฟฟ้า โทรศัพท์ และบริการขนส่งสาธารณะ

2.4.1 ถนน ขยาย และทางเท้า ถนนในเขตบางรัก อาจพิจารณาจัดลำดับได้เป็นถนนสายหลัก (Main road) ถนนสายรอง (Local road) และถนนซอย (Access) (ดูแผนที่ 2.7)

ถนนสายหลักในเขตบางรักเดิมมีถนน 2 สาย สายแรกของกรุงเทพฯ คือ ถนนเจริญกรุง และถนนพระรามที่ 4 ซึ่งสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ปัจจุบันเมื่อการสร้างและขยายถนนสาทรเสร็จแล้ว ถนนสาทรจะเป็นถนนสายหลักของเขตบางรักอีกสายหนึ่งด้วย

ถนนเจริญกรุงเมื่อแรกสร้างจัดว่าเป็นถนนที่กว้างมากโดยสร้างขึ้นตามมาตรฐานของประเทศตะวันตก และใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากศูนย์กลางเมือง คือพระบรมมหาราชวังไปยังพื้นที่ทางตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านพื้นที่เขตพระนคร สัมพันธวงศ์ บางรัก และยานนาวา ขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสองฟากถนนเจริญกรุงมีความเจริญมาแต่เดิม จึงเต็มไปด้วยร้านค้าประเภทติ๊ก-แถวตลอดแนว โดยเฉพาะในเขตบางรัก อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว

สำหรับถนนพระรามที่ 4 เดิมมีคลองและทางรถไฟขนานข้างไปจนสุดถนน ทั้งคลองและทางรถไฟเป็นอุปสรรคที่ทำให้พื้นที่เขตบางรัก โดยเฉพาะแขวงมหาพฤฒารามไม่เจริญเท่าที่ควร ในระยะเวลานั้น ต่อมารัฐบาลสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ยกเลิกการเดินรถไฟสายดังกล่าว รวมทั้งให้เทศบาลนครกรุงเทพฯขณะนั้น ถมคลองหัวลำโพงเพื่อขยายเขตถนน อันมีผลให้ถนนพระรามที่ 4 ในปัจจุบันมีทางกว้างเป็นพิเศษ (50.00 เมตร) และใช้เป็นทางเข้าออกแขวงมหาพฤฒารามที่สะดวกและดีกว่าเดิมมาก บริเวณสองฟากถนนเต็มไปด้วยอาคารร้านค้า

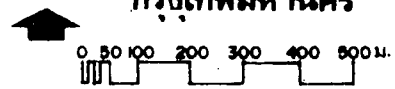


สัญลักษณ์

- ||||| ถนนสายหลัก
- ||||| ถนนสายรอง
- ==== ซอย

แผนที่ถนนสายหลัก, สายรอง
และซอยในเขตบางรัก

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร



ถนนสาทร เดิมเป็นถนนสายรองเชื่อมถนนสายหลักสองสายคือ ถนนเจริญกรุง และ ถนนพระรามที่ 4 ปัจจุบันถนนสาทรได้รับการปรับปรุงขยายให้มีช่องทางวิ่ง 6 ช่อง และปลายสุดถนนสาทรมีสะพานสาทรซึ่งเป็นสะพานสร้างใหม่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปเชื่อมกับถนนในเขต คลองสาน ตามโครงการของการทางพิเศษฯ จะจัดให้มีการขนส่งมวลชนระบบราง (Rail Rapid Transit) ผ่านถนนสาทรนี้ และปลายถนนสาทรด้านถนนวิฑูรย์ยังเชื่อมต่อกับทางด่วน (Toll Road) ด้วย ถนนสาทรจึงมีสภาพเปลี่ยนไปจากลักษณะเดิม ซึ่งจะมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่เขตบางรักเช่นเดียวกับถนนพระรามที่ 4

ถนนสายรองที่มีความสำคัญ และทำให้เขตบางรักมีความเจริญ และมีบ้านเรือนราษฎรหนาแน่นมาจนทุกวันนี้ คือ ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยา และถนนมหาพฤฒาราม ถนนดังกล่าวเป็นถนนที่เชื่อมถนนเจริญกรุงกับถนนพระรามที่ 4 เช่นเดียวกัน

ถนนสีลมได้สร้างขึ้นในเวลาใกล้เคียงกับถนนพระรามที่ 4 และถนนเจริญกรุง เดิมถนนสีลมมีคลองบางรักขนาน แต่ต่อมาเทศบาลนครกรุงเทพขณะนั้นได้ถมคลองบางรักเสียทำให้ถนนสีลมมีเขตทางกว้างถึง 31.24 เมตร ที่ดินสองฟากถนนเดิมเป็นที่ดินแปลงใหญ่ของพวกคนมีฐานะดี ต่อมาได้กลายเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานธุรกิจขนาดใหญ่

ถนนสุรวงศ์และถนนสี่พระยาไม่มีคลองขนาน การปรับปรุงขยายถนนจึงไม่อาจจะทำได้ นอกเสียจากจะมีการเวนคืนที่ดินเอกชนเพื่อการขยายถนน ส่วนถนนมหาพฤฒารามนั้นได้ตัดขนานไปกับคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งเป็นคูเมืองชั้นนอก และเว้นระยะถอยร่นจากแนวคลองไว้ จึงยังมีบริเวณริมคลองที่สามารถปลูกต้นไม้เพื่อความร่มเย็นได้ คงจะเป็นด้วยการขนส่งเดิมต้องอาศัยลำคลอง ตลอดแนวถนนนี้จึงเต็มไปด้วยโกดังเก็บสินค้าที่จะส่งต่อไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศ โดยทางรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเครื่องสุขภัณฑ์ซึ่งแต่เดิมต้องสั่งซื้อมาจากต่างประเทศทั้งหมด แม้ปัจจุบันความจำเป็นดังกล่าวจะหมดไปแล้วก็ตาม แต่ถนนมหาพฤฒารามก็เป็นบริเวณที่ธุรกิจประเภทสุขภัณฑ์ยังเกาะกลุ่มกันแน่นอยู่

ถนนขอยในเขตบางรักมีจำนวน 21⁽¹⁾ สาย เช่น ถนนทรัพย์สิน ถนนนเรศ ถนนเดโช ถนนคอนแวนต์ ถนนมเหล็กข์ ถนนสุรศักดิ์ ถนนประมวญ ถนนปั้น ถนนพัฒนพงศ์ เป็นต้น ถนนขอยเหล่านี้เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองที่สำคัญ ๆ ดังได้กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้ยังมีถนนขอยที่เพิ่งตัดใหม่ไม่นานมานี้ คือถนนมหานคร (ขอยสว่าง) ถนนสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของถนนเหนือ-ใต้ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเป็นช่วง ๆ ถนนมหานครเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนพระรามที่ 4 กับถนนสี่พระยาตามโครงการของถนนเหนือ-ใต้ กำหนดจะมีถนนเชื่อมต่อจากถนนสี่พระยาตัดผ่านถนนสุรวงศ์ไปจรดกับถนนมเหล็กข์ ถนนสุรศักดิ์ และไปสิ้นสุดที่ถนนเจ้าพระยา เมื่อถนนเหนือ-ใต้สร้างเสร็จสมบูรณ์ตามโครงการก็จะเป็นเส้นทางตรงที่สั้นที่สุดจากพื้นที่ทางเหนือสุดไปยังใต้สุดของกรุงเทพฯ

นอกจากนี้ในเขตบางรักยังมีขอยจำนวนมากตัดผ่านที่ดินของเอกชนโดยไม่มีกรออกแบบวางแผนไว้ล่วงหน้า จึงเป็นขอยคดงไปตามที่ดินที่เอื้ออำนวย (Organic road) มีมุมมองที่แคบในตอนหักเลี้ยวรวมทั้งมีเขตทาง (Right-of-way) แคบ จึงทำให้การจราจรในขอยเหล่านี้ไม่คล่องตัว

การสร้างถนนในเขตบางรักยุคแรก ๆ นั้น เป็นทางสัญจรทั้งผู้คนและยานพาหนะใช้ร่วมกันโดยมิได้กำหนดเขตทางเท่า ต่อมาเมื่อยานพาหนะมีจำนวนมากขึ้น มีความเร็วสูงขึ้น การทำทางเท่าให้คนเดินจึงเป็นวิธีที่ช่วยให้การจราจรคล่องตัว และประชาชนเดินเท่าได้รับความปลอดภัยขึ้น ถนนในเขตบางรักจึงได้เริ่มกันเขตทางเท่าซึ่งส่วนใหญ่จะมีความกว้าง 2.00 - 3.00 เมตร เนื่องจากเขตถนนเดิมแคบขอยต่าง ๆ ทั่วไปจึงมีทางเท่ากว้างเพียง 1.00 - 1.50 เมตร และบางขอยไม่มีทางเท่าเลย ถนนพระรามที่ 4 และถนนสีลมจัดว่ามีทางเท่ากว้างที่สุด เนื่องจากเป็นถนนที่ขยายออกโดยการถมคลอง การที่ถนนในเขตบางรักมีทางเท่าแคบ จึงทำให้คุณภาพทางทัศนภาพด้อยไปบ้าง

(1) งานระบบคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร.

2.4.2 การระบายน้ำ เขตบางรักส่วนหนึ่งอยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งแต่เดิมมีคลองที่สำคัญ ๆ สำหรับการระบายน้ำจากน้ำฝนที่ตกลงมา และน้ำทิ้งจากครัวเรือนต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี คลองเหล่านี้ได้แก่คลองผดุงกรุงเกษมตอนเหนือสุด คลองหัวลำโพง คลองบางรัก คลองสาธร และคลองช่องนนทรี ต่อมาได้มีการถมคลองหรือเปลี่ยนแปลงขนาดของคลองลงไปบ้างเพื่อขยายถนน และได้มีการวางท่อระบายน้ำไว้ตามแนวถนนเพื่อรับการระบายน้ำแทนคลองต่าง ๆ ที่ถมแล้ว แต่เมื่อมีฝนตกหนัก ถนนบางถนน เช่นถนนสีลมและถนนเจริญกรุงจะมีน้ำขังอยู่บนผิวจราจรเป็นเวลานาน เนื่องจากการระบายน้ำลงสู่คลองและแม่น้ำทำได้ไม่ทันการ ซึ่งเป็นผลทำให้บริเวณบ้านเรือนที่อยู่เข้าไปจากถนนใหญ่ต้องประสบกับสภาพน้ำท่วมเอ่อล้นไปด้วย

จากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการกองระบบระบายน้ำ⁽¹⁾ สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร ได้รับคำชี้แจงว่าถนนต่าง ๆ ทั้งเขตบางรักได้มีการวางท่อระบายน้ำเรียบร้อยแล้ว ขนาดของท่อระบายน้ำจัดไว้ตามสภาพของพื้นที่มีทั้งท่อขนาดเล็กและขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีโรงสูบน้ำขนาดใหญ่ตั้งอยู่ที่ปากคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งสามารถระบายน้ำจากคลองลงสู่แม่น้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย

อย่างไรก็ตามปรากฏว่าเขตบางรักในบางพื้นที่ยังคงประสบกับปัญหาน้ำท่วม น้ำขังขณะที่มีฝนตกหนัก อุปสรรคที่ทำให้การระบายน้ำไม่ทันนั้นเนื่องมาจากท่อระบายน้ำที่ทำการก่อสร้างไว้เดิมมีขนาดเล็ก ท่อระบายน้ำเกิดอุดตันเพราะเศษขยะ ดิน โคลน ทราย ที่ไหลลงท่อโดยน้ำฝนพาไป และการก่อสร้างถนนบางสายไม่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม เช่น ความเอียงลาดไม่พอให้น้ำจากถนนไหลลงท่อระบายได้สะดวก การล้างทำความสะอาดท่อเป็นประจำทุกปีจนถึงฤดูฝนช่วยผ่อนคลายน้ปัญหาก็ได้บ้างพอสมควร แต่พื้นที่ริมน้ำหรือแขวงบางรักทั้งแขวงยังต้องประสบปัญหาน้ำเอ่อ

(1) สัมภาษณ์ มนัส นพพันธ์ ผู้อำนวยการกองระบบระบายน้ำ สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร.

อันเป็นผลกระทบจากการที่มีฝนตกหนัก และน้ำทะเลหนุน เพราะสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานครยังไม่มีมาตรการที่แน่นอนในการแก้ปัญหาเรื่องนี้ แต่ได้พยายามหาทางแก้ไขโดยเสริมผิวจราจรของถนนเจริญกรุงให้สูงขึ้นเพื่อเป็นแนวป้องกันน้ำเอ่อจากแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งอุดท่อระบายน้ำที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาตามจุดต่าง ๆ และสูบน้ำจากคลองผดุงกรุงเกษมลงแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งแก้ปัญหาได้เพียงฝั่งตะวันออกของถนนเจริญกรุงเท่านั้น บริเวณริมน้ำตามแนวที่มีน้ำล้นตลิ่ง ยังต้องใช้กระสอบทรายวางกันและติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำที่ซึมเข้ามากลับสู่มแม่น้ำแต่ทำได้เพียงเพื่อบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนชั่วคราว การแก้ไขที่ถาวรทำได้ด้วยการสร้างเขื่อนริมแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดแนวแต่จะต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมาก เมื่อพิจารณาถึงสถานะของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันย่อมไม่มีความสามารถที่จะดำเนินการได้ นอกเสียจากจะได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

2.4.3 การกำจัดขยะมูลฝอย จากการสำรวจของงานศูนย์ข้อมูลฯ สำนักงานเลขาธิการสำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานครเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2523 เขตบางรักมีประชากร 13,542 คน มีปริมาณขยะ 10,817 ลบ.ม. ต่อเดือน คิดเป็นปริมาณขยะเฉลี่ยต่อคนได้ 0.08 ลบ.ม. ต่อเดือน ปัจจุบันเขตบางรักมีรถเก็บขยะชนิดธรรมดาขนาด 6 ลบ.ม. จำนวน 2 คัน ขนาด 7 ลบ.ม. จำนวน 18 คัน และรถอัดขยะขนาด 24 ลบ.ม. จำนวน 5 คัน ขยะที่เก็บแล้วจะถูกส่งไปยังโรงงานกำจัดมูลฝอยอ่อนนุช ซึ่งมีสมรรถนะในการทำลายขยะได้ 320 ตัน/วัน และเผาได้ 100 ตัน/วัน ในการปฏิบัติงานเก็บขนขยะมูลฝอย กรุงเทพมหานครสามารถว่าจ้างพนักงานเพื่อปฏิบัติงานในเขตบางรักได้เพียง 197 คน แบ่งเป็นพนักงานกวาด 90 คน พนักงานเก็บและขนขยะ 87 คน และพนักงานขับรถ 20 คน ใช้ค่าจ้างในการจ้างพนักงานจำนวนดังกล่าว 332,981.72 บาทต่อเดือน

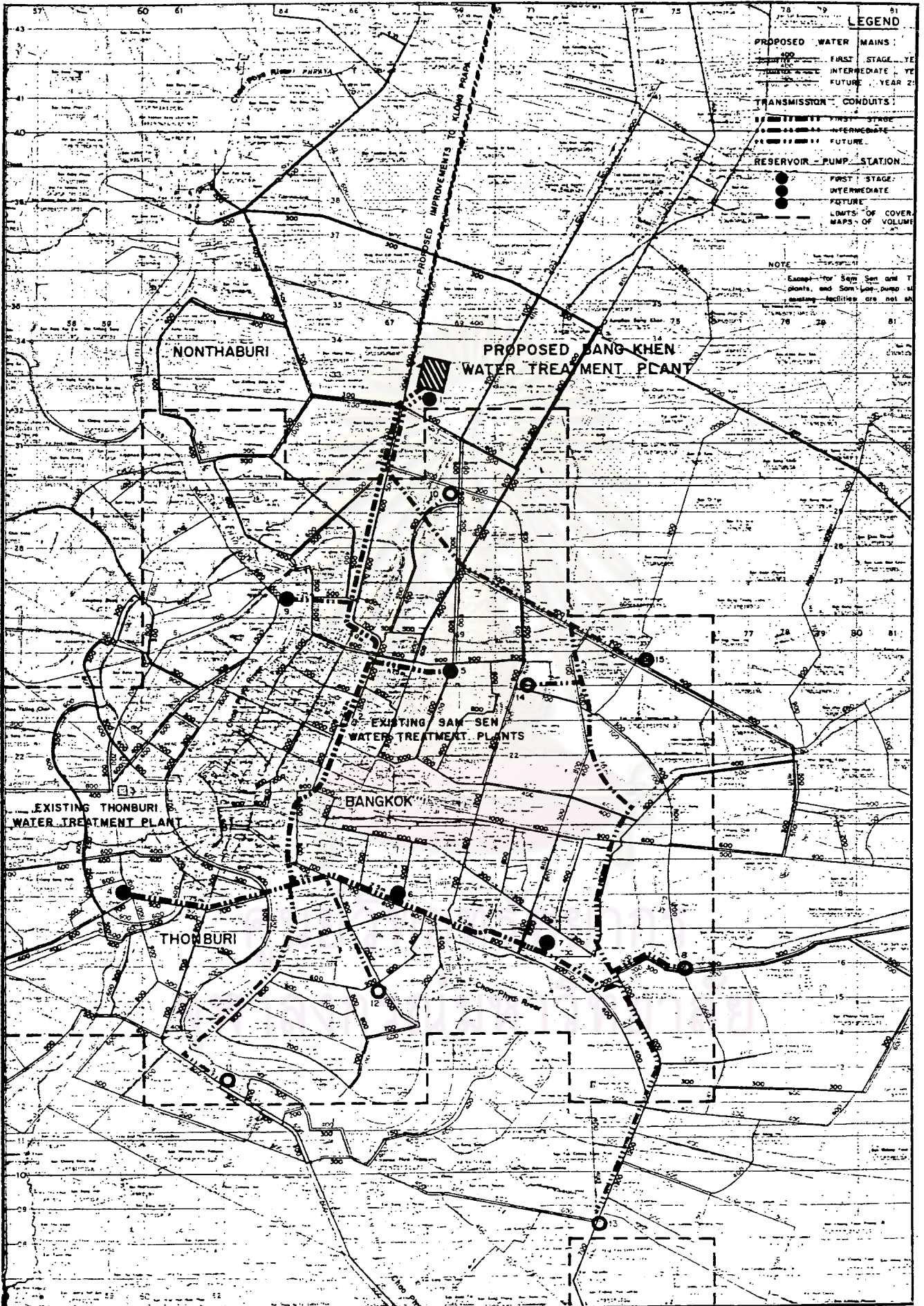
2.4.4 ระบบประปา การประปานครหลวงทำการผลิตน้ำประปาจากแหล่งผลิต คือ โรงกรองน้ำสามเสน โรงกรองน้ำอนนบุรี โรงกรองน้ำบางเขน และจากบ่อนบาดาล น้ำประปาที่ผ่านกรรมวิธีการผลิตโดยถูกหลักวิชาการจากโรงกรองน้ำและบ่อนบาดาลจะถูกสูบจ่ายเข้าสู่ระบบ

ท่อประธาน ซึ่งมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 1,500 มิลลิเมตร ลงมาจนถึงขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 400 มิลลิเมตร จากท่อประธานดังกล่าว น้ำประปาจะถูกส่งไปตามท่อจ่ายน้ำที่วางอยู่ทั่วไปในเขตพื้นที่จ่ายน้ำของการประปานครหลวง เส้นท่อจ่ายน้ำจะมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 300 มิลลิเมตรลงมาถึงขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 100 มิลลิเมตร จากท่อจ่ายน้ำจะมีท่อขนาดเล็กเรียกว่าท่อบริการและท่อต่อเข้าบ้าน ซึ่งจะนำน้ำประปาไปสู่ผู้ใช้ น้ำแต่ละรายต่อไป

การประปานครหลวงได้ปรับปรุงกิจการประปาในระยะแรกช่วงแรกเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2517 และปัจจุบันมีขีดความสามารถผลิตน้ำประปาสูงสุดได้เฉลี่ยวันละ 2 ล้านลูกบาศก์เมตร อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตน้ำประปาในขณะนี้จะไม่เพียงพอแก่ความต้องการของประชากรเพียงระยะหนึ่งเท่านั้น ตามความคาดหมายของการประปานครหลวง ภายในปี 2528 น้ำประปาจะเริ่มขาดแคลนอีก (1) เนื่องจากบ่อบาดาลที่ช่วยจ่ายน้ำขณะนี้จะมีปริมาณน้ำลดลง

เขตบางรักใช้น้ำประปาดำเนินทางโรงสูบน้ำจุ่มพินิจในเขตรับผิดชอบของสำนักงานประปาสาขาทุ่งมหาเมฆ จากการศึกษาระบบท่อจ่ายน้ำของการประปานครหลวงตามข้อเสนอของ Camp, Dresser & McKee (ดูแผนที่ 2.8) จะเห็นว่าปัจจุบันการประปานครหลวงได้เดินท่อประธานขนาด 1,000 มิลลิเมตรจากถนนพระรามที่ 4 ไปตามแนวถนนมหาพฤฒาราม ขนาด 900 มิลลิเมตรไปตามถนนเจริญกรุง ขนาด 400 มิลลิเมตรไปตามถนนสี่พระยาต่อเชื่อมผ่านถนนทรัพย์ ถนนเตโช ขอยสุสานไปเชื่อมกับท่อประปาที่ถนนสาทรเหนือ ส่วนถนนอื่น ๆ เช่น ถนนสุรวงศ์ ถนนสีลม มีท่อจ่ายประปาขนาด 300 มิลลิเมตร สำหรับถนนขอยที่เชื่อมต่อกับถนนสายสำคัญ ๆ ดังกล่าว การประปานครหลวงได้วางท่อจ่ายน้ำขนาด 200 - 150 มิลลิเมตร

(1) การประปานครหลวง, รายงานประจำปี 2523, (กรุงเทพฯ : การประปานครหลวง, 2524), หน้า 68.



ดังนั้นความขาดแคลนน้ำประปาในเขตบางรักในปัจจุบันจึงยังไม่เกิดขึ้น คงมีแต่ปัญหาเรื่องแรงดันของน้ำประปา ซึ่งอาคารที่สูงเกิน 2 ชั้นขึ้นไปจำเป็นต้องใช้เครื่องสูบน้ำ

2.4.5 ระบบไฟฟ้า ปัจจุบันการไฟฟ้านครหลวงรับซื้อพลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยที่สถานีต้นทางต่าง ๆ รวม 8 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่รอบ ๆ เขตกรุงเทพมหานคร พลังงานไฟฟ้าที่รับซื้อจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ นี้ไม่อยู่ในสภาพที่จะจำหน่ายให้แก่ประชาชนทั่วไปได้โดยตรง เนื่องจากมีแรงดันสูงตั้งแต่ 69,000 ถึง 115,000 โวลต์ จากจุดรับซื้อพลังงานไฟฟ้าเหล่านี้ การไฟฟ้านครหลวงได้ปักเสาพาดสายส่งแรงสูงไปยังสถานีย่อยต่าง ๆ ซึ่งกระจายอยู่ทั่วเขตจำหน่าย รวม 44 แห่งที่สถานีย่อยมีหม้อแปลงไฟฟ้าลดแรงดันลงเหลือ 12,000 และ 24,000 โวลต์ จ่ายเข้าสายป้อนไปตามถนนและแนวคลองต่าง ๆ จนถึงบริเวณที่จะจ่ายไฟฟ้าให้กับประชาชนจึงติดตั้งหม้อแปลงลดแรงดันให้เหลือ 220 โวลต์สำหรับบ้านอยู่อาศัยทั่วไป และ 380/220 โวลต์ 3 ยก 4 สาย สำหรับอาคารขนาดใหญ่ที่ใช้ไฟฟ้ามาก โดยจ่ายไฟไปตามสายจำหน่ายแรงต่ำ แล้วต่อสายจ่ายไฟฟ้าเข้าอาคารผ่านเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้า สำหรับผู้ใช้ไฟรายใหญ่สามารถซื้อพลังงานไฟฟ้าในระบบ 12,000, 24,000 และ 69,000 โวลต์จากการไฟฟ้านครหลวงได้โดยตรง โดยในปัจจุบันการไฟฟ้านครหลวงสามารถจ่ายไฟได้ครบตามความต้องการของทุกเขตจำหน่าย

เขตบางรักใช้ไฟฟ้าในเขตจำหน่ายของการไฟฟ้านครหลวงจากสถานีย่อยสีลม และการไฟฟ้านครหลวงมีโครงการสร้างสถานีย่อยสีพระยาขนาด 40 เอ็ม วี เอ เพิ่มขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2524 ⁽¹⁾ สาธารณูปโภคในเรื่องระบบไฟฟ้าสำหรับเขตบางรัก จึงไม่มีปัญหาใด ๆ ต่อสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และต่อการพัฒนาเขตซึ่งอาจจะมีขึ้นในอนาคต

(1) การไฟฟ้านครหลวง, รายงานประจำปี 2523, (กรุงเทพฯ : การไฟฟ้า-นครหลวง, 2524), หน้า 36.

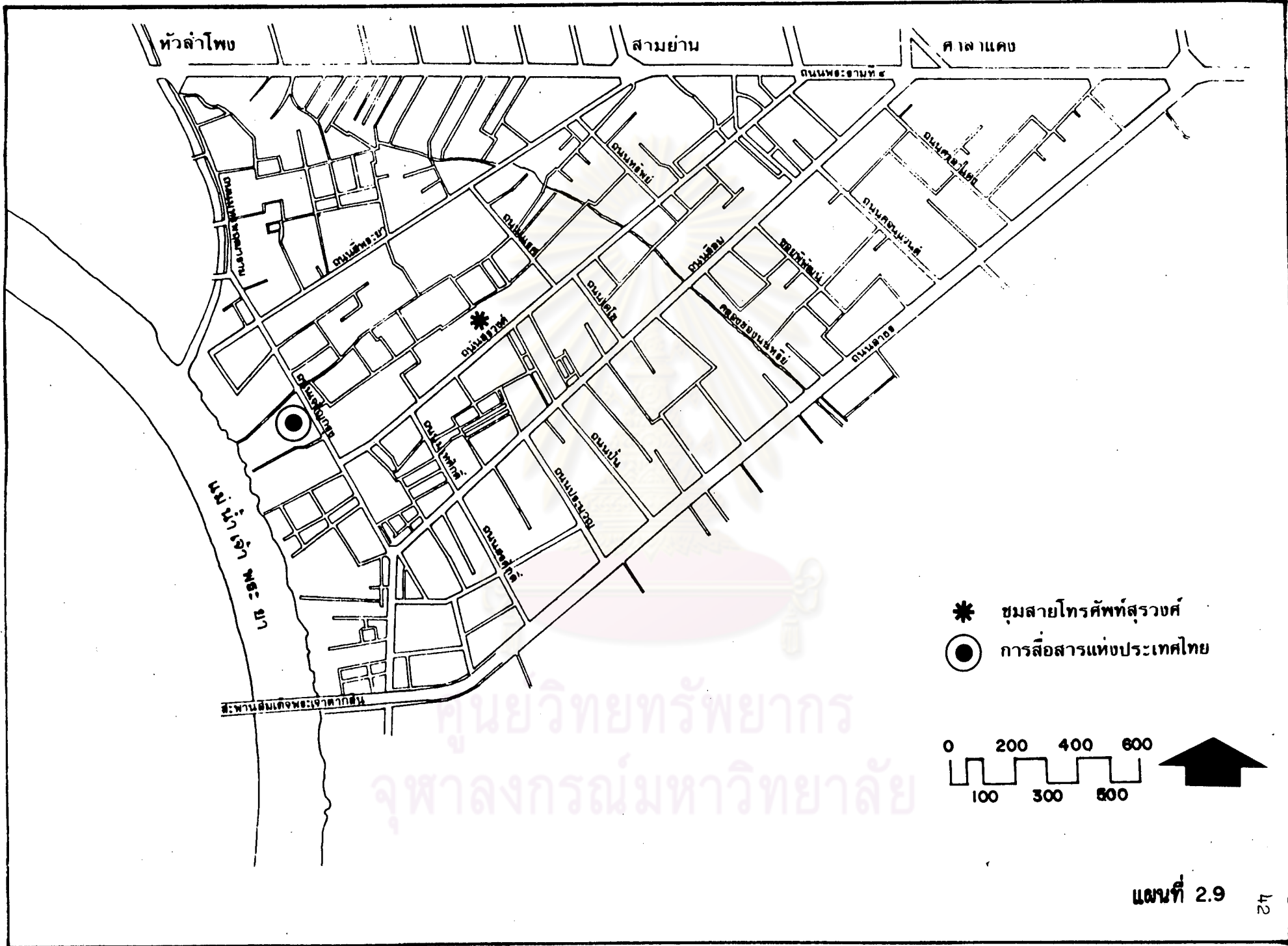
2.4.6 ระบบโทรศัพท์ โทรศัพท์เป็นสาธารณูปโภคด้านการสื่อสารที่อำนวยความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดทั้งค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง ระบบโทรศัพท์ที่ดีจึงนับว่าเป็นสิ่งจำเป็น และมีความสำคัญอย่างมาก สำหรับการดำรงชีวิตในปัจจุบัน โดยเฉพาะทางด้านธุรกิจการค้าและอุตสาหกรรมซึ่งต้องการความสะดวกและความคล่องตัวในการติดต่อ

เขตบางรักเป็นเขตที่มีอาคารร้านค้า สำนักงานธุรกิจ โรงแรมขนาดใหญ่จำนวนมาก ซึ่งเป็นผลให้ความต้องการติดตั้งเครื่องโทรศัพท์มีจำนวนสูงตามจำนวนของกิจการต่าง ๆ ดังกล่าว เขตบางรักใช้บริการโทรศัพท์ผ่านชุมสายโทรศัพท์สุวรรณคี (ดูแผนที่ 2.9) ซึ่งมีจำนวนเลขหมายเพื่อให้บริการแก่เขตบางรักในปัจจุบันอยู่ 30,000 เลขหมาย ซึ่งนับว่าค่อนข้างดีพอสมควรอยู่แล้ว

จากการคาดคะเนขององค์การโทรศัพท์เมื่อ พ.ศ. 2523 ถึงความต้องการใช้โทรศัพท์ ในนครหลวงเขตที่ 1 ชุมสายสุวรรณคี ดังแสดงในตารางที่ 2.2 เห็นได้ว่าความต้องการใช้โทรศัพท์ จะเพิ่มจำนวนขึ้นทุก ๆ ปี โดยจากปี พ.ศ. 2523 สมรรถนะในการให้บริการโทรศัพท์แก่เขต บางรักของชุมสายสุวรรณคี มีอยู่ 30,000 เลขหมาย หรือคิดเป็นร้อยละ 90.18 ของความต้องการใช้โทรศัพท์ทั้งหมด ความขาดแคลนเลขหมายของเครื่องชุมสายมีอยู่ 3,266 เลขหมายหรือ คิดเป็นร้อยละ 9.72

จาก พ.ศ. 2523 ถึง พ.ศ. 2526 สมรรถนะในการให้บริการจะลดลงเป็นลำดับ เนื่องจากความต้องการใช้โทรศัพท์มีเพิ่มขึ้นทุกปี แต่จำนวนเลขหมายที่ชุมสายสามารถให้บริการ ได้จะคงที่อยู่จนถึง พ.ศ. 2527 องค์การโทรศัพท์จึงจะมีโครงการขยายจำนวนเลขหมายของ เครื่องชุมสายอีก 10,000 เลขหมาย รวมเป็น 40,000 เลขหมาย ซึ่งคาดหมายว่าจะทำให้ บริการโทรศัพท์ในเขตบางรักเพิ่มขีดสูงขึ้นถึงร้อยละ 90.89 ของความต้องการทั้งหมด และยังคงมีความขาดแคลนอยู่อีกเพียงร้อยละ 9.11

จากตารางที่แสดงเห็นได้ว่า แม้จะได้มีการคาดคะเนถึงความต้องการใช้โทรศัพท์ เป็นการล่วงหน้าแล้วก็ตาม แต่สมรรถนะในการให้บริการยังคงต้องเป็นไปตามหลังความต้องการ ที่แท้จริงอยู่ตลอดเวลา



แผนที่ 2.9

ตารางที่ 2.2 การคาดคะเนความต้องการใช้โทรศัพท์ในนครหลวงเขตที่ 1 ชุมสาย สุรวงศ์

ปี ค.ศ.	ปี พ.ศ.	จำนวน เลขหมาย ของเครื่อง โทรศัพท์	ความ ต้องการ โทรศัพท์	จำนวนความ ต้องการ โทรศัพท์ที่เพิ่ม ขึ้นจากปีก่อน	อัตราการเพิ่ม ความต้องการ โทรศัพท์ (%) จากปีก่อน	ความขาดแคลน เลขหมายของ เครื่องชุมสาย	สมรรถนะ ในการให้ บริการโทร- ศัพท์ (%)
1980	2523	30,000	33,266	-	-	3,266	90.18
1981	2524	30,000	36,267	3,001	9.02	6,267	82.72
1982	2525	30,000	39,107	2,840	7.83	9,107	76.71
1983	2526	30,000	41,688	2,581	6.60	11,688	71.96
1984	2527	40,000	44,010	2,322	5.57	4,010	90.89
1985	2528		46,074	2,064	4.69		
1986	2529		48,037	1,963	4.26		
1987	2530		49,896	1,859	3.87		
1988	2531		51,652	1,756	3.52		
1989	2532		53,305	1,653	3.20		
1990	2533		54,856	1,551	2.91		
1995	2538		60,277	774	1.30		
2000	2543		63,014	506	0.81		

อัตราเฉลี่ยร้อยละของความต้องการโทรศัพท์ปี 2523 - 2528 (5 ปี) = 6.74 %
 2523 - 2533 (10 ปี) = 5.15 %
 อัตราการเพิ่มร้อยละโดยเทียบจากปี 2523 ของปี 2528 (5 ปี) = 38.50 %
 2533 (10 ปี) = 64.90 %
 2538 (15 ปี) = 81.20 %
 2543 (20 ปี) = 89.42 %

ที่มา : องค์การโทรศัพท์, พ.ศ. 2523 (แก้ไขครั้งที่ 1)

2.4.7 บริการขนส่งสาธารณะ เป็นสาธารณูปโภคที่จำเป็นสำหรับเมืองในปัจจุบันเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนไปประกอบอาชีพการงานและธุรกิจ เนื่องจากเขตบางรักมีพื้นที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะฉะนั้น จึงมีบริการขนส่งสาธารณะทั้งทางบกและทางน้ำ

สำหรับบริการขนส่งทางบก เขตบางรักมีรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จำนวน 30 สาย วิ่งผ่านไปตามถนนสายสำคัญต่าง ๆ คือ ถนนพระรามที่ 4 ถนนเจริญกรุง ถนนสุรวงศ์ ถนนสีลม ถนนสี่พระยา ถนนมหาพฤฒาราม ถนนนเรศ ถนนทรัพย์และถนนสาทร (ดูแผนที่ 2.10) โดยเฉพาะถนนพระรามที่ 4 ถนนเจริญกรุง และถนนสีลมมีรถโดยสารประจำทางวิ่งผ่านเป็นจำนวนมาก และจำนวนรถประจำทางที่เริ่มต้นและสิ้นสุดในเขตบางรักนับได้ถึง 9 สาย การที่มีรถโดยสารผ่านถนนเป็นจำนวนหลายสายย่อมแสดงถึงความเจริญของบริเวณ 2 มุ่งถนนซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ นั้นเอง

โดยที่เขตบางรักมีพื้นที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นระยะทางยาวกิโลเมตรเศษ บริเวณริมน้ำจึงมีท่าเทียบเรือโดยสารอันเป็นบริการขนส่งสาธารณะทางน้ำที่ขึ้นล่องตามลำน้ำเจ้าพระยา โดยมีเรือด่วนเจ้าพระยาริ่งจากท่าหน้าจังหวัดนนทบุรี และไปสิ้นสุดที่ท่าวัดพระยาไกร เขตยานนาวา ผ่านท่าเรือในเขตบางรัก คือ ท่าสี่พระยา ท่าโอเรียนเต็ล ท่าวัดม่วงแค และท่าปากคลองสาทร เป็นต้น บริการขนส่งสาธารณะทางน้ำจึงนับว่าให้ความสะดวกแก่ผู้ที่อยู่อาศัยในเขตบางรักได้อีกทางหนึ่ง

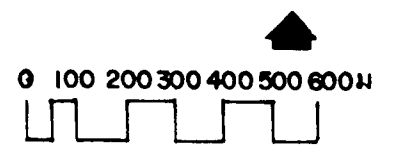
ในอนาคต เขตบางรักจะมีบริการขนส่งสาธารณะในอีกระบบหนึ่งโดยที่รัฐจะได้จัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งจะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละประมาณ 1,150 คน ต่อหนึ่งขบวน มีความเร็วสูงสุด 80 กม./ชม. และกำหนดว่าจะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้เป็นจำนวนถึง 40,000 คน ต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะจัดให้มีนี้จะประกอบด้วยแนวทาง 3 สาย ผ่านไปในแนวถนนสาธารณะ ทางรถไฟ หรือคลองในบริเวณย่านชุมชนหนาแน่น ผ่านธุรกิจการค้าและหน่วยราชการที่สำคัญ (ดูแผนที่ 2.11) แนวทางทั้ง 3 สายมีดังนี้



**แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร
แสดงเส้นทางรถประจำทางและท่าเรือข้ามฟาก**

สัญลักษณ์

- ==== ถนน, ซอย
- 76 หมายเลขรถโดยสารประจำทาง
- 29 34 ต้นสายรถโดยสารประจำทาง
- ▷ ท่าเรือโดยสาร



แผนที่ 2.10

1. สายพระโขนง - หัวลำโพง - สามเสน - บางซื่อ รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 23 กิโลเมตร
2. สายวงเวียนใหญ่ - สาทร - ลาดพร้าว รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 20 กิโลเมตร
3. สายดาวคนอง - สะพานพุทธฯ - มักกะสัน รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 16 กิโลเมตร

2.4.8 สภาพการจราจร สภาพการจราจรมีองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหลายประการด้วยกัน อาทิเช่น ระบบโครงข่ายของถนน สภาพถนนและความสามารถรับปริมาณการจราจรของถนน ความเร็วของยานพาหนะที่จ่อตรอยนต์ และการบริหารการจราจร

เขตบางรักมีระบบโครงข่ายถนนที่ประกอบด้วยถนนสายหลัก 3 สาย คือ ถนนพระรามที่ 4 ถนนเจริญกรุง และถนนสาทร นอกจากนี้ยังมีถนนสายรองและถนนซอยอีก รวม 21 สาย เชื่อมต่อกันเป็นโครงข่าย ดังแสดงในแผนที่แสดงเส้นทางจราจรของเขตบางรัก (ดูแผนที่ 2.12)

พื้นที่รวมของถนนในเขตบางรักวัดได้ 400,760 ตารางเมตรหรือประมาณร้อยละ 7.24 ของพื้นที่เขตทั้งหมด เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ใกล้เคียงของเขตบางรักซึ่งได้แก่เขตสัมพันธวงศ์ เขตปทุมวัน และเขตยานนาวา จะเห็นได้ว่าเขตบางรักมีพื้นที่ถนนซึ่งเมื่อเทียบกับพื้นที่เขตแล้วน้อยกว่าเขตสัมพันธวงศ์และเขตปทุมวัน แต่มากกว่าเขตยานนาวา (ดูตารางที่ 2.3) การจราจรในเขตบางรักอยู่ในสภาพหนาแน่น ควรจะต้องมีการขยายพื้นที่ถนนให้เพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอกับการจราจรในเขต

หัวลำโพง

สนามยาน

ศาลเจ้าแม่

ถนนพระยาสุรเสนา

ถนนพญาไท

ถนนพญาไท

ถนนดินสอ

ถนนวิจิตร

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

ถนนดินสอ

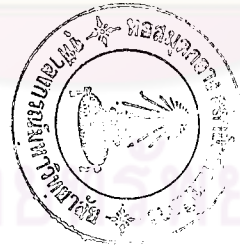
ถนนดินสอ

การจัดระบบจราจรในเขตบางรัก

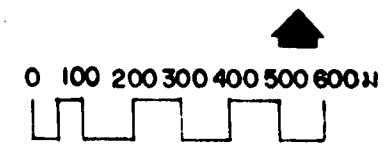
สัญลักษณ์

== ถนน, ซอย

← ← ← รถเดินทางเดียว



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร



แผนที่ 2.12

ตารางที่ 2.3 พื้นที่ถนนในเขตบางรัก และเขตใกล้เคียง

เขตปกครอง	พื้นที่ถนน	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละของพื้นที่เขต
บางรัก	400,760	7.24
สัมพันธวงศ์	119,992	8.47
ปทุมวัน	742,049	8.86
ยานนาวา	1,013,027	2.95

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค กองผังเมือง,
สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร.

สำหรับเขตบางรักนั้น ถนนสีลมจัดว่าเป็นถนนที่มีเขตทางและผิวจราจรมากที่สุด โดยมีความยาวถึง 2,310 เมตร ประกอบด้วยทางแยกที่สำคัญ ๆ 6 แห่ง และมีจุดที่เปิดเกาะในถนนสีลม จำนวน 8 จุด (ดูแผนที่ 2.13) เขตทางถนนสีลมประกอบด้วยเกาะกลางถนนกว้าง 5.00 เมตร ผิวจราจรกว้างข้างละ 8.50 เมตร ทางเท้าด้านเหนือกว้าง 5.40 เมตร และทางเท้าด้านใต้กว้าง 4.24 เมตร มีการห้ามจอดรถยนต์ตั้งแต่เวลา 6.30 น. - 19.30 น. ทุกวัน ยกเว้นวันอาทิตย์ ถนนอื่น ๆ ในเขตบางรักส่วนใหญ่มีเขตทางและผิวจราจรแคบกว่าถนนสีลมมาก เช่น ถนนเจริญกรุง มีเขตทางกว้างประมาณ 17.00 เมตร ผิวจราจรกว้าง 11.10 เมตร ถนนสุรวงศ์มีเขตทางกว้างประมาณ 17.00 เมตร ผิวจราจรกว้าง 12.00 เมตร ถนนสีพระยามีเขตทางกว้างประมาณ 15.00 เมตร และมีผิวจราจรกว้าง 9.85 เมตร เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับสภาพถนนในเขตบางรัก แสดงไว้ในตารางที่ 2.4.

ตารางที่ 2.4 สภาพถนน (Road conditions) ในเขตบางรัก

ที่	ชื่อถนน	จาก	ถึง	ลักษณะผิว	ผิวจราจร		ทางเท้า		เขตทาง (ม)	พื้นที่ผิวจราจร (ม)	พื้นที่ถนนรวม (ม)
					กว้าง(ม)	ยาว(ม)	ซ้าย	ขวา			
1	ถนนสุรวงศ์	ถนนเจริญกรุง	ถนนพระรามที่ 4	ค.ส.ล.	12.00	1,980	กระเบื้อง 2.90	กระเบื้อง 2.40	17.30	23,760	34,254
2	ถนนศรีเวียง	ถนนเจริญกรุง	ถนนสุรศักดิ์	แอสฟัลต์	7.40	430	ค.ส.ล. 3.00	ค.ส.ล. 2.50	12.90	3,182	5,547
		ถนนสุรศักดิ์	ถนนประมวถ	แอสฟัลต์	8.00	295	ค.ส.ล. 3.00	ค.ส.ล. 2.50	13.50	2,360	3,982.50
3	ถนนเจริญเวียง	ถนนสาทรเหนือ	ถนนจรัสเวียง	แอสฟัลต์	5.70	240	ลูกรัง 2.00	กระเบื้อง 2.00	9.70	1,368	2,328
4	ซอยจตุรเวียง	ถนนจรัสเวียง	ถนนสุรศักดิ์	แอสฟัลต์	6.00	270	กระเบื้อง 2.00	กระเบื้อง 1.90	9.90	1,755	2,673
5	ถนนมหาพฤฒาราม	ถนนพระรามที่ 4	ถนนเจริญกรุง	แอสฟัลต์	11.10	720	3.00	3.20	17.30	7,992	12,456

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.4 สภาพถนน (Road conditions) ในเขตบางรัก

ที่	ชื่อถนน	จาก	ถึง	ลักษณะผิว	ผิวจราจร		ทางเท้า		เขตทาง (ม)	พื้นที่ผิวจราจร (ม)	พื้นที่ถนนรวม (ม)
					กว้าง(ม)	ยาว(ม)	ซ้าย	ขวา			
12	ถนนพัฒนาพงษ์	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	ค.ส.ล.	12.00	245	ค.ส.ล. 1.00	ค.ส.ล. 1.00	14.00	2,940	3,430
13	ถนนจรัสเรือง	ถนนสาทรเหนือ	ถนนศรีเรือง	แอสฟัลต์	5.00	260	ค.ส.ล. 3.00	กระเบื้อง 2.40	10.40	1,300	2,704
14	ถนนประมวถ	ถนนสีลม	ถนนสาทรเหนือ	แอสฟัลต์	7.00	500	กระเบื้อง 2.70	กระเบื้อง 2.30	12.00	3,500	6,000
15	ถนนปั้น	ถนนสีลม	ถนนสาทรเหนือ	แอสฟัลต์	8.00	500	กระเบื้อง 3.20	กระเบื้อง 3.00	14.20	4,000	7,100
16	ถนนคอนแวนต์	ถนนสีลม	ถนนสาทรเหนือ	แอสฟัลต์	9.00	550	กระเบื้อง 2.50	กระเบื้อง 2.00	13.50	4,950	7,425
17	ซอยศาลาแดง	ถนนสีลม	ถนนสาทรเหนือ	แอสฟัลต์	5.80	560	กระเบื้อง 2.10	กระเบื้อง 2.15	10.05	3,248	5,628

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2.4 สภาพถนน (Road conditions) ในเขตบางรัก

ที่	ชื่อถนน	จาก	ถึง	ลักษณะ ผิวจราจร	ขนาด (เมตร)										รวม	
					ผิวจราจร กว้าง(รวม)	ผิวจราจร ยาว(รวม)	ทางเท้า	ช่องจราจร ริม	เกาะริม	ช่องจราจร กลาง	เกาะกลาง	เกาะริม	ผิวจราจร ริม	ทางเท้า	ทางเท้า กว้าง(ม)	พื้นที่ถนน (ม ²)
24	ถนนพระรามที่ 4	หัวลำโพง	ถนนจรัลเมือง	ค.ส.ล.	38.00	500.00	3.50	17.50	-	-	4.00	-	21.00	4.50	50.00	12,500.00
		ถนนจรัลเมือง	สะพานเหลือง	ค.ส.ล.	25.00	450.00	3.50	12.50	-	-	8.00	-	12.50	4.50	41.00	9,225.00
		สะพานเหลือง	ถนนสุรวงศ์	ค.ส.ล.	25.00	1,220.00	3.50	5.40	2.10	7.00	3.70	2.10	7.20	5.40	36.40	24,400.00
		ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	ค.ส.ล.	25.60	380.00	4.50	12.80	-	-	3.70	-	12.80	6.20	40.00	7,600.00
		ถนนสีลม	ถนนสาทรเหนือ	ค.ส.ล.	25.00	880.00	3.50	5.40	1.90	7.00	4.00	1.90	5.50	4.00	33.20	17,732.00

เขตถนน หมายถึง ความกว้างรวมทั้งทางเท้า ผิวจราจรและเกาะแบ่งช่องจราจร

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2.4 สภาพถนน (Road conditions) ในเขตบางรัก

ที่	ชื่อถนน	จาก	ถึง	ลักษณะผิว	ผิวจราจร		ทางเท้า		เขตทาง (ม)	พื้นที่ผิวจราจร (ม)	พื้นที่ถนนรวม (ม)
					กว้าง(ม)	ยาว(ม)	ซ้าย	ขวา			
6	ถนนเจริญกรุง	ถนนมหาพฤฒาราม	ถนนสาทรเหนือ	แอสฟัลต์	11.10	1,570	กระเบื้อง 2.95	กระเบื้อง 3.00	17.05	17,427	26,768
7	ถนนเหนือ-ใต้	ถนนพระรามที่ 4	ถนนสีพระยา	ค.ส.ล.	14.00	700	กระเบื้อง 3.00	กระเบื้อง 3.00	20.00	9,800	14,000
8	ถนนนเรศ	ถนนสีพระยา	ถนนสุรวงศ์	แอสฟัลต์	10.00	420	กระเบื้อง 2.60	กระเบื้อง 2.60	15.20	4,200	6,384
9	ถนนทรัพย์	ถนนสีพระยา	ถนนสุรวงศ์	แอสฟัลต์	8.00	365	กระเบื้อง 2.00	กระเบื้อง 1.50	11.50	2,920	4,197.50
10	ถนนมเหล็ก	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	ค.ส.ล.	11.00	310	กระเบื้อง 2.70	กระเบื้อง 2.50	16.20	3,410	5,022
11	ถนนเตโช	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	ค.ส.ล.	9.00	270	กระเบื้อง 2.30	กระเบื้อง 2.40	13.70	2,430	3,699

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

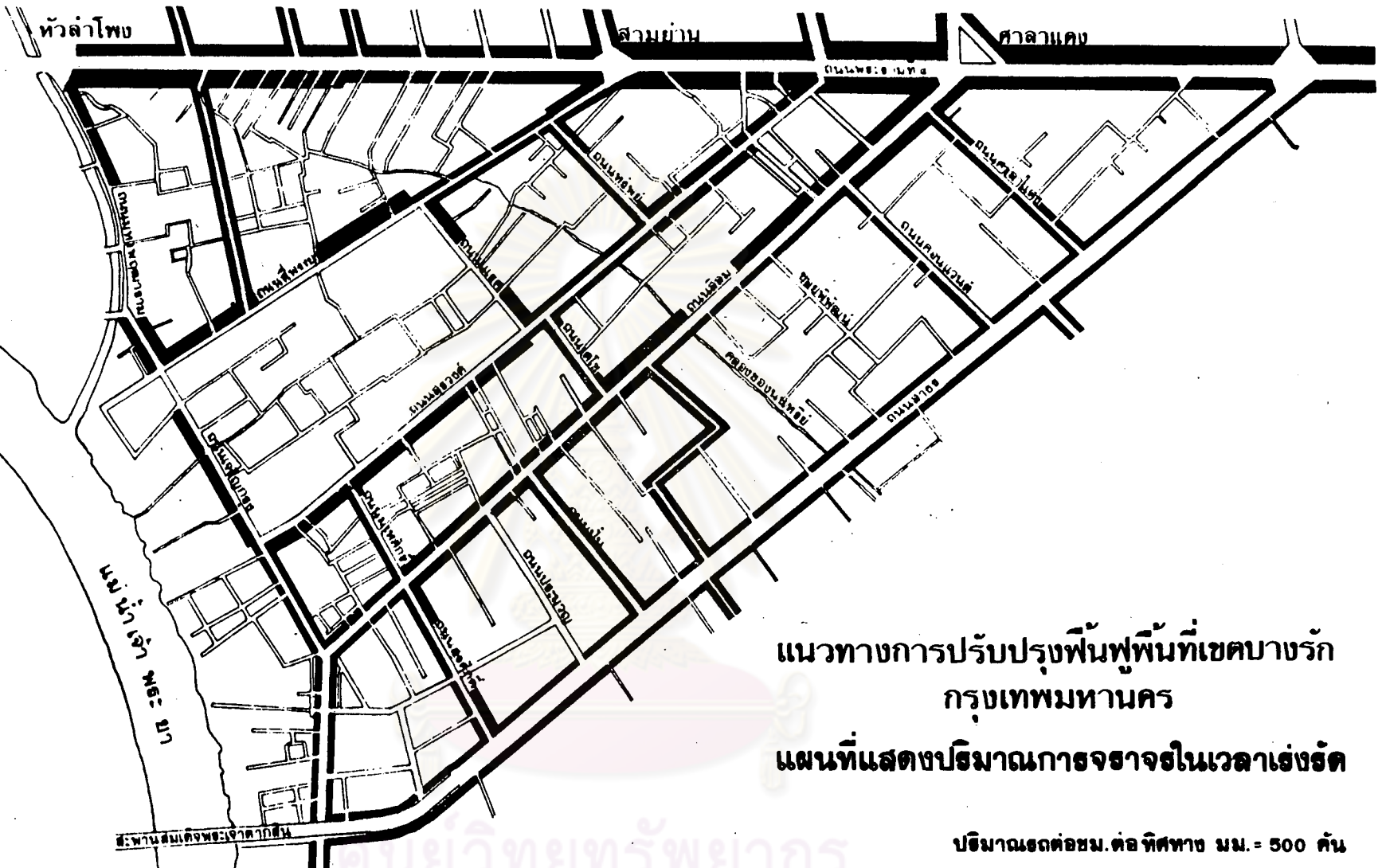
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากแผนที่แสดงปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งรัด (ดูแผนที่ 2.14) สํารวจโดยงานระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนเมษายน 2524 เห็นได้ว่า ถนนพระรามที่ 4 ช่วงจากหัวลำโพงไปถึงสี่แยกวิฑู ซึ่งอยู่ในเขตบางรักจะมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูงในช่วงระยะใกล้หัวลำโพงและบริเวณใกล้สี่แยกวิฑู ถนนสีลมมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูงจากช่วงถนนพระรามที่ 4 ถึงถนนเตโช สำหรับถนนรวิงทางเตียวที่มีปริมาณการจราจรสูงหรือค่อนข้างสูง ได้แก่ ถนนสีพระยา ช่วงระหว่างถนนเจริญกรุง กับถนนนเรศ ถนนสุรวงศ์ช่วงระหว่างถนนเตโชกับถนนเจริญกรุง และถนนมหาพฤฒาราม ช่วงที่เข้าไปใกล้บริเวณหัวลำโพง เป็นต้น การวัดปริมาณรถยนต์ต่อชั่วโมง เวลาต่างระหว่างรถยนต์และร้อยละของเวลาที่มีรถวิงในถนนสายต่าง ๆ ในเขตบางรัก ดังแสดงในตารางที่ 2.5 โดยกำหนดการวัดค่าเวลาต่างระหว่างรถยนต์ไว้ว่า ถ้าต่ำกว่า 2.8 วินาที สภาพการจราจรคล่องตัว ระหว่าง 2.8 - 4.2 วินาที สภาพการจราจรเริ่มติดขัด และถ้ามากกว่า 4.2 วินาที สภาพการจราจรติดขัดมาก ผลของการสํารวจพบว่าสภาพการจราจรของถนนสายต่าง ๆ ในเขตบางรักอยู่ในสภาพที่เริ่มติดขัดและติดขัดมากเสียเป็นส่วนใหญ่ (ดูแผนที่ 2.15)

ชนิดของยวดยานในถนนในเขตบางรัก จำแนกเป็นประเภทต่าง ๆ 5 ประเภทคือ

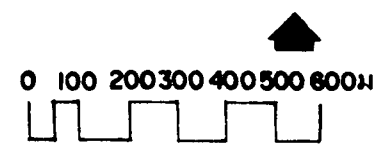
1. รถจักรยานยนต์
2. รถส่วนบุคคลและรถปิคอัพ
3. รถแท็กซี่และสามล้อ
4. รถเมล์และรถสองแถวใหญ่
5. รถบรรทุก 4 ล้อขึ้นไป

จากการสํารวจการเคลื่อนที่มาตรฐานและความล่าช้าในการเดินทางของถนนในเขตบางรัก รวม 8 สาย คือ ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนเจริญกรุง ถนนสีพระยา ถนนสาธร ถนนพระรามที่ 4 ถนนเตโช และถนนนเรศ (ดูตารางที่ 2.6 และตารางที่ 2.7) พบว่าเมื่อกำหนดให้อัตราการเคลื่อนที่มาตรฐานของถนนพระรามที่ 4 เท่ากับ 1.50 นาทีต่อกิโลเมตร และถนน



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร
แผนที่แสดงปริมาณการจราจรในเวลาเร่งรัด

ปริมาณรถต่อชม.ต่อทิศทาง มม. = 500 คัน
4 มม. 3 มม. 2 มม. 1 มม.



ตารางที่ 2.5 แสดงปริมาณจราจรต่อชั่วโมง, เวลาต่างระหว่างรถยนต์และร้อยละของเวลาที่มีรถวิ่ง

ที่	ชื่อถนน	จาก	ถึง	จำนวน ช่องจราจร ในหนึ่ง- ทิศทาง	จำนวน รถยนต์ใน หนึ่งทิศทาง คัน/ชม.	เวลาต่าง ระหว่าง รถยนต์ วินาที/คัน	ร้อยละ ของเวลา ที่มีรถวิ่ง	สภาพการจราจร
1	ถนนสีลม	ถนนเจริญกรุง	ถนนพระรามที่ 4	3 ช่อง	1,834	4	78	เริ่มติดขัด
		ถนนพระรามที่ 4	ถนนเจริญกรุง	3 ช่อง	1,649	3.3	51	เริ่มติดขัด
2	ถนนสุรวงศ์	ถนนมไหศวก์	ถนนเจริญกรุง	4 ช่อง	1,836	6	81	ติดขัดมาก
3	ถนนเจริญกรุง	ถนนสาธร	ถนนสีลม	2 ช่อง	1,028	7	100	ติดขัดมาก
		ถนนสีลม	ถนนสาธร	2 ช่อง	648	6.1	55	ติดขัดมาก
4	ถนนสีพระยา	ถนนเจริญกรุง	ถนนนเรศ	3 ช่อง	2,822	3	92	เริ่มติดขัด
5	ถนนสาธร	ถนนปิ่น	ถนนพระรามที่ 4	2 ช่อง	1,356	3.23	60	เริ่มติดขัด
		ถนนพระรามที่ 4	ถนนปิ่น	2 ช่อง	1,188	4.39	73	ติดขัดมาก
6	ถนนพระรามที่ 4	แยกสามย่าน	แยกวิฑู	4 ช่อง	2,423	4.8	80	ติดขัดมาก
		แยกวิฑู	แยกสามย่าน	4 ช่อง	2,594	3.6	69	เริ่มติดขัด
7	ถนนเดโช	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	1 ช่อง	764	2.3	49	คล่องตัว
		ถนนสีลม	ถนนสุรวงศ์	1 ช่อง	724	3.1	62	เริ่มติดขัด
8	ถนนนเรศ	ถนนสีพระยา	ถนนสุรวงศ์	3 ช่อง	824	3.1	60	เริ่มติดขัด

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร, เมษายน 2524.

ตารางที่ 2.6 การเคลื่อนที่มาตรฐานและความล่าช้าในการเดินทางของถนนในเขตบางรัก

ที่	ชื่อถนน	จาก	ถึง	ความเร็วเฉลี่ย กม./ชม.	อัตราการเคลื่อนที่ นาท./กม.	อัตราการเคลื่อนที่ มาตรฐาน นาท./กม.	ความล่าช้า ต่อคัน นาท./คัน
1	ถนนสีลม	ถนนเจริญกรุง	ถนนพระรามที่ 4	23.20	2.586	1.875	0.711
		ถนนพระรามที่ 4	ถนนเจริญกรุง	19.73	3.041	1.875	1.166
2	ถนนสุรวงศ์	ถนนมไหศวก์	ถนนเจริญกรุง	24	2.500	1.875	0.625
3	ถนนเจริญกรุง	ถนนสาธร	ถนนสีลม	12	5.000	1.875	3.125
		ถนนสีลม	ถนนสาธร	24	2.500	1.875	0.625
4	ถนนสี่พระยา	ถนนเจริญกรุง	ถนนนเรศ	23	2.608	1.875	0.733
5	ถนนสาธร	ถนนปั้น	ถนนพระรามที่ 4	30	2.000	1.875	0.125
		ถนนพระรามที่ 4	ถนนปั้น	25	2.400	1.875	0.525
6	ถนนพระรามที่ 4	แยกสามย่าน	แยกวิฑู	22.5	2.666	1.500	1.166
		แยกวิฑู	แยกสามย่าน	26	2.307	1.500	0.807
7	ถนนเดโช	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	30	2.000	1.875	0.125
		ถนนสีลม	ถนนสุรวงศ์	26	2.307	1.875	0.432
8	ถนนนเรศ	ถนนสี่พระยา	ถนนสุรวงศ์	35	1.714	1.875	-

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปัดัดกรุงเทพมหานคร, เมษายน 2524.

ตารางที่ 2.7 แสดงความเร็วรถยนต์ในถนนสี่ลมจากถนนเจริญกรุงไปถนนพระรามที่ 4

ที่	จาก	ถึง	ระยะทาง (เมตร)	ความเร็วครั้งที่ 1 กม./ชม.	ความเร็วครั้งที่ 2 กม./ชม.	ความเร็วครั้งที่ 3 กม./ชม.	ความเร็วเฉลี่ย กม./ชม.
1	แยกถนนเจริญกรุง	แยกถนนสุรศักดิ์	325	9.5	15	9.63	11.37
2	แยกถนนสุรศักดิ์	แยกถนนเดโช	712	22	34	20	25.33
3	แยกถนนเดโช	แยกถนนพัฒนาพงษ์	800	22.1	34	37	31.03
4	แยกถนนพัฒนาพงษ์	แยกถนนคอนแวนต์	100	11.3	50	45	31.43
5	แยกถนนคอนแวนต์	แยกถนนพระรามที่ 4	413	11.5	14	13	12.83
		รวม	2,350	15.28	29.4	24.92	23.20
			เฉลี่ย				

แสดงความเร็วรถยนต์ในถนนสี่ลมจากถนนพระรามที่ 4 ไปแยกถนนเจริญกรุง

1	แยกถนนพระรามที่ 4	แยกถนนคอนแวนต์	413	24	16	13	17.66
2	แยกถนนคอนแวนต์	แยกถนนพัฒนาพงษ์	100	20	25	30	25.0
3	แยกถนนพัฒนาพงษ์	แยกถนนเดโช	800	22	25	28	25.0
4	แยกถนนเดโช	แยกถนนสุรศักดิ์	712	17.5	15	20	17.5
5	แยกถนนสุรศักดิ์	แยกถนนเจริญกรุง	325	22.8	5.8	12	13.53
		รวม	2,350	21.26	17.36	20.6	19.73
			เฉลี่ย				

ที่มา : งานระบบคมนาคม ขนส่ง และสาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปัดจกรุงเทมหานคร, เมษายน 2524.

สายอื่น ๆ อีก 7 สาย เท่ากับ 1.875 นาทีต่อกิโลเมตรแล้ว ถนนเจริญกรุงจะมีการสูญเสียเวลาในการเดินทางมากที่สุด คือ 1,150 ข.ม./วัน และรองลงมาคือ ถนนพระรามที่ 4 ซึ่งวัดการสูญเสียเวลาในการเดินทางได้เท่ากับ 1,003 ข.ม./วัน (ดูตารางที่ 2.8)

ข้อมูลจราจรด้านต่าง ๆ ซึ่งสำรวจโดยงานระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค แสดงให้เห็นว่าสภาพการจราจรในถนนสายต่าง ๆ ในเขตบางรักอยู่ระหว่างติดขัดถึงติดขัดมาก โดยเฉพาะในเวลาเร่งรัด เช่นเดียวกับเขตชั้นในอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร และจะยิ่งประสบปัญหามากขึ้นเมื่อการก่อสร้างสะพานและถนนสาทรแล้วเสร็จ และเมื่อสำนักงานใหญ่ของธนาคารกรุงเทพ จำกัด บนถนนสีลมระหว่างซอยสุรเสนาและซอยพิพัฒน์เปิดทำการ

อุปสรรคที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวอีกประการหนึ่งคือการจอดรถยนต์ริมถนนบนผิวจราจร ซึ่งทำให้พื้นที่ถนนลดน้อยลง สำหรับเขตบางรัก เดิมรถส่วนใหญ่ได้อาศัยจอดข้างถนนและบริเวณพื้นที่ว่างที่ยังไม่มีการก่อสร้างอาคาร ในปัจจุบันเขตบางรักมีลักษณะการใช้ที่ดินในทางพาณิชย์กรรมจนแทบไม่มีที่ว่างสำหรับจอดรถเช่นแต่ก่อน ความต้องการที่จอดรถจึงมีมาก โดยเฉพาะบริเวณอาคารพาณิชย์ที่สร้างขึ้นก่อนมีการประกาศกฎกระทรวงเกี่ยวกับที่จอดรถซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2519 เป็นต้นมา

สำหรับอาคารที่สร้างขึ้นในระยะต่อมานั้น แม้จะมีที่จอดรถจัดไว้ก็จริง แต่ส่วนใหญ่จะจัดไว้เฉพาะผู้ที่มีมาติดต่อธุรกิจการค้ากับสำนักงานหรือบริษัทห้างร้านของตนเท่านั้น ในปัจจุบันได้เริ่มมีเอกชนลงทุนสร้างที่จอดรถในลักษณะอาคารจอดรถ (Parking deck) โดยคิดค่าจอดรถจากผู้ใช้บริการ เช่นที่ ถนนคอนแวนต์ ถนนพัฒนาพงษ์ อนุอาคารแห่งโตเกียว และโรงแรมโอเรียนเต็ล เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เขตบางรักยังคงขาดที่จอดรถอีกเป็นจำนวนมาก ที่เห็นได้ชัดคือ ตามแนวถนนเจริญกรุงช่วงจากสีลมถึงสะพานสาทรซึ่งเป็นช่วงที่การจราจรคับคั่งเกือบทั้งวัน เช่นเดียวกับช่วงจากถนนสีลมถึงสะพานพิทยเสถียรก็ไม่มีที่จอดรถ ส่วนใหญ่ได้อาศัยจอดที่บริเวณหน้าที่ทำการไปรษณีย์กลางได้บ้าง แต่ก็มีพื้นที่ให้จอดไม่มากนัก

ตารางที่ 2.8 เปรียบเทียบการสูญเสียเวลาของถนนในเขตบางรัก

ที่	ชื่อถนน	จาก	ถึง	ปริมาณ รถยนต์ ต่อวัน	ปริมาณรถยนต์ ช่วงเวลา 6.00-21.00 น.	ความล่าช้า ต่อคัน นาที/คัน	ความสูญเสีย เวลา ชั่วโมง/วัน
1	ถนนสีลม	ถนนเจริญกรุง	ถนนพระรามที่ 4	34,873	30,310	0.711	359
		ถนนพระรามที่ 4	ถนนเจริญกรุง	22,400	18,396	1.166	357
2	ถนนสุรวงศ์	ถนนมไหศวก์	ถนนเจริญกรุง	46,300	40,446	0.625	421
3	ถนนเจริญกรุง	ถนนสาทร	ถนนสีลม	27,459	22,089	3.125	1,150
		ถนนสีลม	ถนนสาทร	20,803	16,734	0.625	174
4	ถนนสีพระยา	ถนนเจริญกรุง	ถนนนเรศ	20,894	17,935	0.733	219
5	ถนนสาทร	ถนนปิ่น	ถนนพระรามที่ 4	-	-	0.125	-
		ถนนพระรามที่ 4	ถนนปิ่น	-	-	0.525	-
6	ถนนพระรามที่ 4	แยกสามย่าน	แยกวิฑู	59,257	51,634	1.166	1,003
		แยกวิฑู	แยกสามย่าน	53,963	45,623	0.807	613
7	ถนนเดโช	ถนนสุรวงศ์	ถนนสีลม	19,315	16,541	0.125	34
		ถนนสีลม	ถนนสุรวงศ์	14,688	12,717	0.472	91
8	ถนนนเรศ	ถนนสีพระยา	ถนนสุรวงศ์	33,057	28,310	-	-

ที่มา : งานระบบคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร, เมษายน 2524.

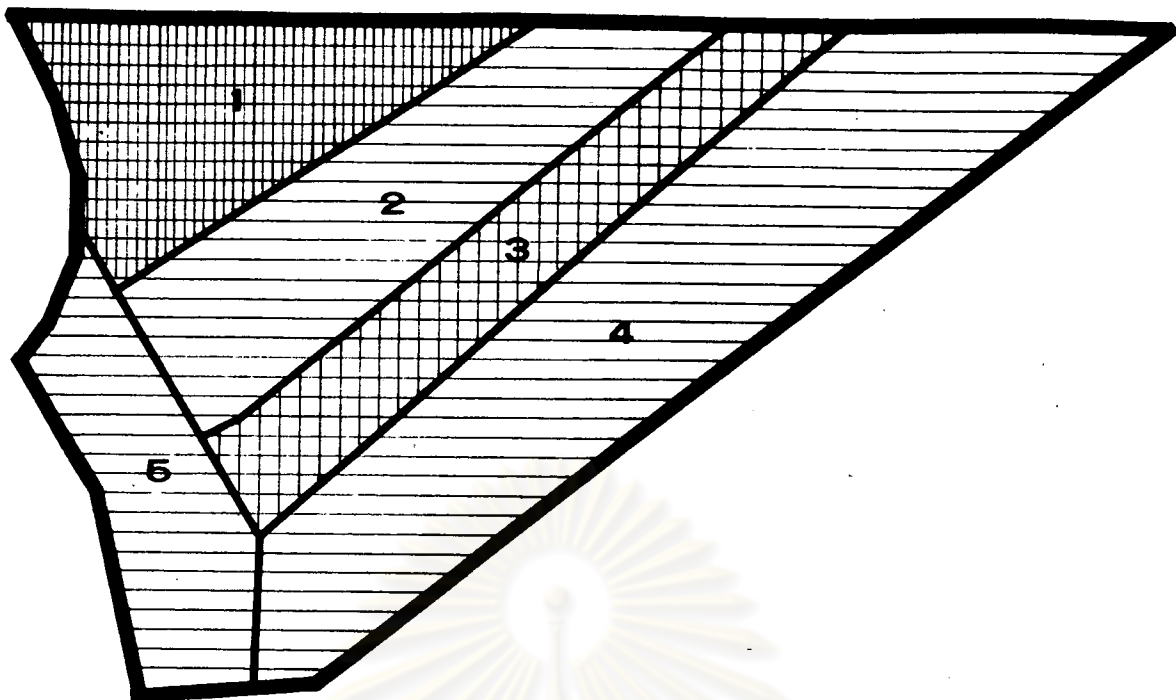
2.5 ประชากร

จากข้อมูลสำรวจโดย "งานเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร" เมื่อ พ.ศ. 2523 เขตบางรักมีประชากรรวม 131,542 คน ต่อพื้นที่ 5.536 ตารางกิโลเมตร จำแนกเชื้อชาติเป็นไทย 108,161 คน จีน 20,327 คน และชาติอื่น ๆ อีก 3,054 คน ความหนาแน่นประชากร 23,761 คน/ตารางกิโลเมตร หรือ 38 คน/ไร่ จักว่าอยู่ในระดับความหนาแน่นปานกลาง⁽¹⁾

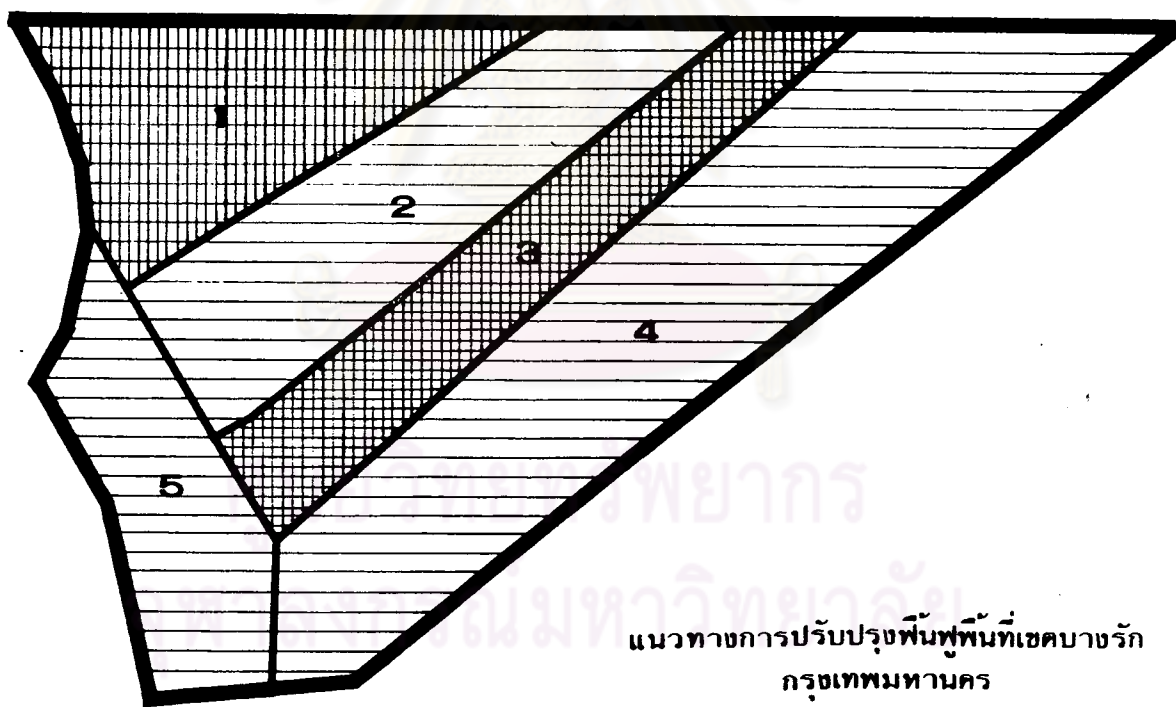
2.5.1 ความหนาแน่นของประชากร ตาราง 2.9 แสดงความหนาแน่นของประชากรรายแขวงในเขตบางรัก เมื่อ พ.ศ. 2518 และ พ.ศ. 2523 ตามลำดับ จากตารางที่แสดงเห็นได้ว่าเมื่อ พ.ศ. 2518 เขตบางรักมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยเพียง 19,039 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงที่มีประชากรหนาแน่นอันดับหนึ่งได้แก่แขวงมหาพฤฒาราม รองลงมาได้แก่แขวงสุรวงศ์ และแขวงบางรักมีความหนาแน่นประชากรต่ำสุด ใน พ.ศ. 2523 ความหนาแน่นของประชากรในเขตบางรักโดยเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นเป็น 23,761 คนต่อตารางกิโลเมตร แขวงสุรวงศ์กลายเป็นแขวงที่มีความหนาแน่นสูงสุด รองลงมาคือ แขวงมหาพฤฒาราม นอกจากนี้จะสังเกตได้ว่าความหนาแน่นของประชากรในแขวงมหาพฤฒารามและสี่พระยาลดลง ส่วนแขวงสุรวงศ์ สลิမ် และบางรักกลับมีประชากรเพิ่มขึ้น (ดูรูปที่ 2.2)

(1) สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย กำหนดความหนาแน่นประชากรของชุมชนรอบในไว้ดังนี้

หนาแน่นปานกลางเฉลี่ย	27 คน/ไร่
หนาแน่นสูงเฉลี่ย	50 คน/ไร่.

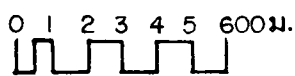


ความหนาแน่นประชากรปี 2518



แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร

ความหนาแน่นประชากรปี 2523



สัญลักษณ์



* เขตบางรัก

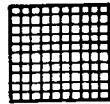
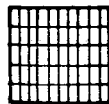
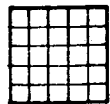
1 แขวงมหาพฤฒาราม

2 แขวงสีพระยา

3 แขวงสุรวงศ์

4 แขวงสีลม

5 แขวงบางรัก



0000-20000 20001-30000 30001-40000 40001-50000

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าววิเคราะห์ได้ว่าในช่วงเวลาระหว่าง พ.ศ. 2518 - 2523 ได้มีการรื้อถอนอาคารในแขวงมหาพฤคารามและแขวงสี่พระยา จึงทำให้ความหนาแน่นของประชากรในแขวงทั้งสองลดลง ส่วนแขวงสุวรรณคี สิลม และบางรัก คงจะมีการปรับปรุงในด้านอาคารให้มีพื้นที่สามารถรองรับประชากรจากแขวงอื่น ๆ ได้มากขึ้น ดังจะเห็นได้จากตารางแสดงความหนาแน่นของอาคารของแขวงต่าง ๆ ในเขตบางรักในช่วงเวลาเดียวกัน (ดูตารางที่ 2.10) โดยแขวงสี่พระยามีความหนาแน่นของอาคารลดลงเป็นจำนวนมาก แขวงมหาพฤคารามเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย แต่แขวงสุวรรณคี สิลม และบางรัก มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นกว่าเมื่อ พ.ศ. 2518 มาก.

2.5.2 การเปลี่ยนแปลงประชากร การเปลี่ยนแปลงประชากรของเขตบางรักเป็นการเปลี่ยนแปลงซึ่งเกิดจากการเกิด การตาย และการย้ายเข้าหรือย้ายออกของประชากรในเขต โดยทั่วไปแล้วอัตราการเกิดของประชากรในเขตมากกว่าอัตราการตาย แขวงที่มีการเกิดมากที่สุด คือแขวงสุวรรณคีและสิลม (ดูตารางที่ 2.11) ทั้งนี้เนื่องจากแขวงทั้งสองเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลคริสเตียน และโรงพยาบาลเลิดลิน การแจ้งเกิดของโรงพยาบาลทั้งสองจึงเป็นผลที่ทำให้อัตราการเกิดของทั้งสองแขวงสูงกว่าแขวงอื่น ๆ ในเขตมาก นอกจากนี้อัตราการย้ายออกจากแขวงทั้งสองก็มีมากเช่นเดียวกัน (ดูตารางที่ 2.12) ซึ่งแสดงว่าการเพิ่มของประชากรในแขวงสุวรรณคีและแขวงสิลมนั้นเนื่องมาจากเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลนั่นเอง

อย่างไรก็ดี เมื่อเปรียบเทียบอัตราการเพิ่มของประชากรโดยเฉลี่ยของเขตบางรักกับเขตชั้นในอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกันแล้ว (ดูตารางที่ 2.13) จะเห็นได้ว่าในขณะที่เขตชั้นในอื่น ๆ เช่น เขตสัมพันธวงศ์ เขตคลองสาน มีประชากรลดลง แต่เขตบางรักยังคงมีประชากรเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย ซึ่งแสดงได้ว่าเขตบางรักมีความเหมาะสมแก่การอยู่อาศัยประกอบอาชีพไม่เปลี่ยนแปลง (ดูตารางที่ 2.14)

ตารางที่ 2.9 ความหนาแน่นประชากร รายแขวงในเขตบางรัก พ.ศ. 2518 และ พ.ศ. 2523

แขวง	พื้นที่ (กม. ²)	พ.ศ. 2518		พ.ศ. 2523	
		ประชากร	ความหนาแน่น คน/ตารางกิโลเมตร	ประชากร	ความหนาแน่น คน/ตารางกิโลเมตร
มหาพฤฒาราม	0.889	31,060	34,938	29,639	33,339
สี่พระยา	1.064	20,483	19,251	20,122	18,912
สุรวงศ์	0.82	18,140	22,122	36,969	45,084
สีลม	2.074	29,082	14,022	35,467	17,101
บางรัก	0.689	8,135	11,807	9,345	13,563
รวมทั้งเขต	5.536	106,900	19,309	131,542	23,761

ที่มา : งานเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร.

ตารางที่ 2.10 ความหนาแน่นอาคาร รายแขวงในเขตบางรัก พ.ศ. 2518 และ พ.ศ. 2523

แขวง	พื้นที่ (กม. ²)	พ.ศ. 2518		พ.ศ. 2523		+ เพิ่ม - ลด
		อาคาร	ความหนาแน่น บ้าน/กม. ²	อาคาร	ความหนาแน่น บ้าน/กม. ²	
มหาพฤฒาราม	0.889	7,330	8,245	4,414	8,340	+ 84
สี่พระยา	1.064	5,339	5,018	4,946	4,648	- 393
สุรวงศ์	0.82	3,198	3,900	3,596	4,385	+ 398
สีลม	2.074	4,581	2,209	5,731	2,763	+1,150
บางรัก	0.689	1,684	2,444	1,813	2,631	+ 129
รวมทั้งเขต	5.536	22,172	4,005	23,500	4,244	1,368

ที่มา : งานเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร.

ตารางที่ 2.11 จำนวนคนเกิด, ตายของเขตบางรัก แยกเป็นรายแขวง

ปี		เขตบางรัก	แขวง				
			มหาพฤฒาราม	สีพระยา	สุรวงศ์	สีลม	บางรัก
2519	จำนวนเกิด	6,086	43	62	3,995*	1,978*	8
	จำนวนตาย	304	89	56	54	74	31
2520	จำนวนเกิด	6,176	10	18	4,278*	1,866*	4
	จำนวนตาย	330	84	63	63	94	26
2521	จำนวนเกิด	5,697	37	32	4,057*	1,570	1
	จำนวนตาย	327	85	64	73	79	26
2522	จำนวนเกิด	6,398	2	8	3,387*	1,127*	1,874*
	จำนวนตาย	253	51	41	66	64	31
2523	จำนวนเกิด	6,946	-	13	4,808*	2,125*	-
	จำนวนตาย	291	53	53	63	83	16

* การเกิดสูงเพราะเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาล

ที่มา : งานศูนย์ข้อมูล สำนักงานเลขานุการ สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2523.

ตารางที่ 2.12 จำนวนคนย้ายเข้า, ย้ายออกของเขตบางรัก แยกเป็นรายแขวง

ปี พ.ศ.		เขตบางรัก	แขวง				
			มหาพฤฒาราม	สี่พระยา	สุรวงศ์	สีลม	บางรัก
2519	ย้ายเข้า	9,719	2,702	2,779	992	2,242	1,004
	ย้ายออก	9,793	2,652	2,891	1,004	2,309	849
2520	ย้ายเข้า	8,925	2,534	2,562	981	2,101	747
	ย้ายออก	9,703	2,700	2,536	1,320	2,360	787
2521	ย้ายเข้า	7,996	2,490	2,242	965	1,567	732
	ย้ายออก	8,855	2,823	2,119	1,211	1,938	764
2522	ย้ายเข้า	7,638	2,264	1,608	1,076	1,833	857
	ย้ายออก	9,483	2,768	1,835	1,508	2,221	1,151
2523	ย้ายเข้า	7,317	2,201	2,378	827	1,385	526
	ย้ายออก	8,918	2,376	2,405	1,087	2,187	862

ที่มา : งานศูนย์ข้อมูล สำนักงานเลขานุการ สำนักงานโยธาและแผน กรุงเทพมหานคร, 2523.

ตารางที่ 2.13 การเพิ่ม, ลดจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร จำแนกเป็นรายเขต พ.ศ.
2517 - 2523

เขต	2517-2518	2518-2519	2519-2520	2520-2521	2521-2522	2522-2523
1 พระนคร	-2,607	-454	709	-1,660	-1,859	-1,745
2 ป้อมปราบฯ	1,323	-910	-2,146	-1,686	-2,185	-3,849
3 ปทุมวัน	3,968	4,486	656	1,657	-1,162	2,597
4 สัมพันธวงศ์	40	1,016	- 740	-1,038	-1,385	-1,039
5 บางรัก	4,008	5,708	5,068	4,511	4,300	5,055
6 ยานนาวา	73,049	5,250	4,420	2,975	3,604	5,203
7 ดุสิต	4,923	8,645	12,685	15,498	15,635	17,449
8 พญาไท	14,964	21,572	20,460	-49,630	16,288	5,692
9 ห้วยขวาง	5,764	3,822	3,336	86,458	7,791	6,222
10 พระโขนง	24,463	16,080	13,299	11,786	15,659	21,544
11 บางเขน	14,848	15,749	77,395	14,951	10,088	20,931
12 บางกะปิ	16,106	17,907	22,845	7,275	26,714	36,852
13 หนองจอก	742	727	798	872	800	1,088
14 มีนบุรี	1,033	773	1,258	1,643	2,563	2,790
15 ลาดกระบัง	992	1,114	1,489	1,717	1,725	1,571
16 ธนบุรี	4,331	4,986	5,902	4,615	5,499	5,357
17 คลองสาน	1,016	563	- 648	-1,082	-1,991	- 694
18 บางกอกน้อย	28,351	19,662	5,478	4,000	2,461	3,804
19 บางกอกใหญ่	1,340	1,506	1,543	2,240	1,446	1,147
20 บางขุนเทียน	6,411	51,667	7,025	5,797	7,812	7,352
21 ภาษีเจริญ	7,558	6,773	6,533	6,494	6,103	7,103
22 คลิ่งชัน	1,279	2,386	2,868	2,591	2,375	2,477
23 ราษฎร์บูรณะ	4,094	5,380	5,196	5,522	4,478	5,322
24 หนองแขม	1,789	1,707	1,737	2,229	2,247	2,158
รวม	219,885	196,114	197,166	127,735	129,006	154,387

ที่มา : แผนกเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร.

ตารางที่ 2.14 การเปลี่ยนแปลงประชากร รายแขวงเขตบางรักในช่วง 5 ปี (2518-2523)

แขวง	จำนวนประชากร		การเปลี่ยนแปลงเพิ่ม, ลด		
	2518	2523	จำนวน	ร้อยละ	% เฉลี่ยต่อปี
มหาพฤฒาราม	31,060	29,639	- 1,421	- 4.58	- 0.91
สีพระยา	20,483	20,122	- 361	- 1.76	- 0.35
สุรวงศ์	18,146	36,969	+18,823	+103.73	+ 20.75
สีลม	29,082	35,467	+ 6,385	+ 21.96	+ 4.39
บางรัก	8,135	9,345	+ 1,210	+ 14.87	+ 2.97
รวม	106,900	131,542	+24,636	+134.16	26.83

ที่มา : งานศูนย์ข้อมูล สำนักงานเลขานุการ สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร.