

การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่รองรับย่านการค้า
ในย่านประวัติศาสตร์เขตเมืองชั้นใน
กรณีศึกษาเปรียบเทียบย่านเซี่ยงกงกับย่านสำเพ็ง เขตสัมพันธวงศ์

THE IMPROVEMENT OF PUBLIC INFRASTRUCTURE AND AMENITIES
IN HISTORIC INNER CITY:
COMPARATIVE CASES BETWEEN SHIANGKOK AND SAMPENG IN
SAMPANTAWONG DISTRICT, BANGKOK

กัลยา ม้อยเต็ม
KALAYA MEE-YOUEM

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาวิทยาลัย

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2546

ISBN 974-324-670-7

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่รองรับย่านการค้า
ในย่านประวัติศาสตร์เขตเมืองชั้นใน
กรณีศึกษาเปรียบเทียบย่านเชียงกงกับย่านลำเพ็ง เขตสัมพันธวงศ์

THE IMPROVEMENT OF PUBLIC INFRASTRUCTURE AND AMENITIES
IN HISTORIC INNER CITY:
COMPARATIVE CASES BETWEEN SHIANGKOK AND SAMPENG IN
SAMPANTAWONG DISTRICT, BANGKOK



กัลยา มื้อยูเต็ม

KALAYA MEEYOUTEM

ฉน.

๗๖๙๘ ๗

๒๕๔๖

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน..... 47611 ✓
วัน, เดือน, ปี..... 21 ส.ค. 2546

.b.....
.i.....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2546

ISBN 974-324-679-7

๖๗๖๒๖๘๕๒

**THE IMPROVEMENT OF PUBLIC INFRASTRUCTURE AND
AMENITIES IN HISTORIC INNER CITY
COMPARATIVE CASES BETWEEN SHIANGKONG AND SAMPENG
IN SAMPANTAWONG DISTRICT, BANGKOK**

KALAYA MEEYOUTEM

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2003

ISBN 974-324-679-7

COPYRIGHT 2003

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การปรับปรุงระบบสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการที่รองรับย่าน การค้าในย่านประวัติศาสตร์เขตเมืองชั้นใน กรณีศึกษา เปรียบ เทียบย่านเซียงกงกับย่านลำเพ็ง เขตสัมพันธวงศ์
นักศึกษา	นางสาวกัลยา มียู่เต็ม
รหัสประจำตัว	41063001
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
พ.ศ.	2546
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ผศ. ดร.ยงธนีสร์ พิมลเสถียร

บทคัดย่อ

เขตสัมพันธวงศ์ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน มีประวัติศาสตร์และความเป็นมาที่ยาวนาน และเป็นพื้นที่ที่มีย่านการค้าจำนวนมาก โดยเฉพาะย่านการค้าที่มีความเก่าแก่และเป็นที่ยึดกันคิเช่น ย่านเซียงกง และย่านลำเพ็ง ปัจจุบันทั้งสองบริเวณยังคงเป็นย่านการค้าเวลากลางวันที่ดึงดูดประชากรจำนวนมากให้เข้ามาในพื้นที่ กิจกรรมการค้าดังกล่าวทำให้เกิดประเด็นความขัดแย้งกับแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ที่เข้ามาควบคุมกิจกรรมการค้าที่ไม่เหมาะสมต่อเขตเมืองชั้นใน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าในย่านเซียงกงและย่านลำเพ็ง

เนื่องจากทั้งสองย่านตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่มีศักยภาพของระบบสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการไม่เพียงพอและล้ำสมัย ไม่สามารถรองรับความต้องการที่เกิดขึ้นได้ ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ขยะตกค้าง รวมไปถึงการขาดแคลนที่จอดรถที่เป็นปัญหาสำคัญในปัจจุบัน จึงทำให้เกิดการศึกษานี้ขึ้น เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงระบบสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการเพื่อสนับสนุนย่านการค้าขึ้น

โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา 4 ประการคือ 1) เพื่อทบทวนนโยบายและแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 2) เพื่อหาลักษณะของการเป็นแหล่งกลางทางการค้าของย่านเซียงกงและลำเพ็ง 3) เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ความต้องการของประชาชนที่มีต่อระบบสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการในพื้นที่ และ 4) เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงระบบสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการในพื้นที่ศึกษาที่เหมาะสมกับบทบาททางการค้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การศึกษาใช้การเก็บข้อมูลใน 2 ระดับ คือ ข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่างๆ และข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจและการออกแบบสอบถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้ คือ การทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ รวมถึงลักษณะระบบโครง

สร้างพื้นฐานต่างๆ และลักษณะและบทบาทการเป็นย่านการค้าของพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาตอบวัตถุประสงค์ในการหาแนวทางการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมต่อไป

ผลการศึกษาพบว่าย่านเชียงใหม่มีแผนและนโยบายเพื่อการพัฒนาได้กำหนดให้พื้นที่บริเวณนี้เปลี่ยนรูปแบบกิจกรรม เนื่องจากกิจกรรมเดิมไม่เหมาะสมกับพื้นที่และก่อให้เกิดมลภาวะ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ควบคุมรูปแบบกิจกรรม ไม่ให้เพิ่มขึ้น สนับสนุนให้ย้ายออกไป ซึ่งสมาคมผู้ค้าของเก่าเชียงใหม่ได้มีการจัดหาพื้นที่ไว้บริเวณชานเมือง เช่น รังสิต บางนา แต่เนื่องจากในปัจจุบันที่ยังไม่มีผู้ย้ายออกไปมากเท่าใดนัก เป็นเพราะว่ามีลูกค้าประจำ และมีความผูกพันกับพื้นที่ จึงได้มีการเสนอแนะให้มีการปรับปรุงเฉพาะกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสภาพแวดล้อม โดยยังสามารถให้ดำรงกิจกรรมการค้าต่อไปได้ และมีการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ โดยการขยายขนาดทางเท้าให้กว้างขวางและมีความปลอดภัย การห้ามให้วางสิ่งของกีดขวางทางเดิน ถนน ความสะอาด รวมถึงต้องคำนึงถึงประชากรแฝงที่พบมากในย่านนี้ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัยให้ดีขึ้น

ย่านลำเพ็ญในปัจจุบันมีการขายทั้งสองแบบคือค้าปลีกและค้าส่งอยู่แล้ว หากต้องการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร ควรจะเพิ่มการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่กำลังเป็นปัญหาสำคัญคือ ความไม่เพียงพอของที่จอดรถและระบบทางเท้า รวมถึงการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดปัญหาการจราจรแออัด ซึ่งเป็นแนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า ที่จอดรถ และขนส่งมวลชนนี้เป็นแผนที่อยู่ในโครงการการอนุรักษ์พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์อยู่แล้ว ซึ่งตรงกับความต้องการที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ด้วยเช่นกัน

Thesis Title	The Improvement of Public Infrastructure and Amenities in Historic Inner City: Comparative Cases Between Shiangkong and Sampeng in Sampantawong District, Bangkok
Student	Ms. Kalaya Meeyoutem
Student ID.	41063001
Degree	Master of Urban and Regional Planning
Programme	Urban and Environment Planning
Year	2003
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Yongtanit Pimonsathean

ABSTRACT

The purpose of this study is to find the way to improve public infrastructure and utilities in Bangkok inner city by taking the two old commercial areas i.e. Shiangkong and Sampeng in Sampantawong district. Sampantawong has many economic activities such as retailing and unique homogenous neighborhoods trading. The district has many kinds of goods especially miscellaneous things, shoes, leatherwear wholesale in Sampeng and secondhand spare parts in Shiangkong. However, the recent policy from the government has demarcated Sampantawong as adjacent part of Rattanakosin Conservation Area where building height is limited and some activities are subject to relocation. Whilst the government policy is being implemented, the area is facing the problem of physical environment degradation especially infrastructure and utilities in the commercial area. Therefore, this study has four objectives as follows:

- 1) to review policies from both public and private sectors relevant to the development of Sampantawong district,
- 2) to study and compare the roles of commercial area as Sampeng and Shiangkong with central place theory,
- 3) to explore Infrastructure and Utilities conditions, and
- 4) to make use of finding to improvement ways for infrastructure and utilities.

Data collection is divided into 2 parts. The primary data are collected by field observation and questionnaire survey. The secondary data are collected by searching and

reviewing documentary such as book, map, etc. The descriptive analysis, mapping and simple statistics are used to interpret the findings.

It is found that both Sampeng and Shiangkong have wide-range of service areas, which cover all Bangkok and vicinity provinces, although there are infrastructure problem such as lack of parking space, road, and service area.

Under the government policy and the facts of areas, the study found the way to improve infrastructure that: for Sampeng, to maintain retail shop and support to be a new tourism attraction place for Bangkok, infrastructure should be designed at high standard to accommodate both sellers and buyers.

Shiangkong, on the other hand, has non-conforming activities. The existing activities many have to change. The emphasis should be made on the promotion of service- oriented business in stead of second hand machinery spare parts.

For the two cases, the important things to do that are maintaining homogenous trade zones for lively community and improving of Infrastructure and Utilities to be more efficient to accommodate users.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ยงธนินทร์ พิมลเสถียร อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชาญวิทย์ พงษ์ขวัญ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพดล สหชัยเสรี ที่คอยให้คำปรึกษาในการศึกษาครั้งนี้

ขอขอบพระคุณหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่กรุณาเอื้อเฟื้อข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ คุณธีระพันธ์ คุณศิริลักษณ์ คุณธีระนุช และคุณสาธิต มีอยู่เต็ม ที่เป็นกำลังใจในการศึกษาตลอดมา ขอขอบพระคุณคุณสุวรรณ พงษ์ขวัญ และคุณวรรณ พงษ์ขวัญ ที่ให้การสนับสนุนตลอดการเรียนในครั้งนี้

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณเพื่อนๆ ภาควิชาผังเมือง และเพื่อนๆ ที่ได้รู้จักในช่วงเวลานี้ ที่ทำให้ตลอดระยะเวลาการเรียนที่นี้มีความสุขทุกวัน

กัลยา มีอยู่เต็ม

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	IX
สารบัญภาพ.....	XI
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	3
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	4
2.1 แนวความคิดด้านการปรับปรุงฟื้นฟู.....	5
2.1.1 แนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟู.....	5
2.1.2 กรณีศึกษาการปรับปรุงฟื้นฟู.....	6
2.2 แนวความคิดด้านระบบสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการในย่านการค้า.....	6
2.3 แนวความคิดด้านแหล่งกลางทางการค้า.....	9
2.3.1 แนวความคิดด้านแหล่งกลาง.....	9
2.3.2 การจัดลำดับศูนย์กลาง.....	11
2.3.3 แนวความคิดการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางเมือง.....	12
2.4 พฤติกรรมการซื้อสินค้าและการเดินทางไปซื้อสินค้า.....	13
2.4.1 พฤติกรรมการซื้อสินค้า.....	13
2.4.2 การเดินทางไปซื้อสินค้า.....	14

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3	ระเบียบวิธีวิจัย.....18
3.1	การเก็บรวบรวมข้อมูล.....18
3.2	นิยามศัพท์.....18
3.3	ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง.....19
3.4	การสุ่มตัวอย่าง.....22
3.5	การวิเคราะห์ข้อมูล.....22
3.6	ข้อจำกัดของการทำวิจัย.....22
บทที่ 4	สภาพทั่วไปและนโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์.....24
4.1	สภาพภูมิศาสตร์ของเขตสัมพันธวงศ์.....24
4.2	ประชากรและแนวโน้มประชากร.....25
4.3	สภาพเศรษฐกิจและพื้นที่การค้า.....26
4.4	ระบบสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการในเขตสัมพันธวงศ์.....28
4.5	แนวนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้อง.....34
4.6	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....44
4.7	สรุปสภาพทั่วไปและนโยบายในการพัฒนาพื้นที่.....48
บทที่ 5	การเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพและ
	การให้บริการสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการ.....49
5.1	ข้อจำกัดในการปรับปรุงฟื้นฟู.....50
5.1.1	ความหนาแน่นอาคาร.....50
5.1.2	การใช้งานภายในอาคาร.....52
5.1.3	การเป็นเจ้าของที่ดิน.....55
5.1.4	สภาพอาคาร.....56
5.1.5	คุณค่าอาคาร.....57
5.2	ความคิดเห็นและสภาพระบบสาธารณสุขปโลก สาธารณูปการ.....59
5.2.1	สาธารณสุขปโลก.....59
5.2.2	การจราจรและขนส่งมวลชน.....71

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.3	สรุป.....	86
บทที่ 6	การวิเคราะห์เปรียบเทียบลักษณะและรูปแบบของย่านการค้า.....	87
6.1	คุณลักษณะของย่านสำเพ็งและเซี่ยงกง.....	87
6.2	ความเป็นย่านแหล่งกลาง.....	96
6.2.1	ขนาดความเป็นศูนย์กลาง.....	96
6.2.2	รูปแบบของการให้บริการ.....	101
6.2.3	แนวโน้มต่างๆ ของย่านการค้า.....	102
6.2.4	บทบาททางการค้า.....	104
6.3	สรุป.....	106
บทที่ 7	สรุปและข้อเสนอแนะ.....	107
7.1	สรุป.....	107
7.1.1	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	107
7.1.2	ลักษณะและรูปแบบของย่านการค้า.....	108
7.1.3	ลักษณะทางกายภาพและระบบโครงสร้างพื้นฐาน.....	110
7.2	ข้อเสนอแนะ.....	111
7.2.1	ย่านสำเพ็ง.....	111
7.2.2	ย่านเซี่ยงกง.....	112
บรรณานุกรม.....		115
ภาคผนวก.....		117
	แบบสอบถามผู้มาซื้อสินค้า.....	118
	แบบสอบถามผู้ทำการค้า.....	120
ประวัติผู้ศึกษา.....		122

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านแผนและนโยบายในพื้นที่เมืองชั้นใน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ.....19
3.2	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านความเป็นแหล่งกลาง.....21
3.3	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ซื้อ.....21
3.4	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ค้า.....21
4.1	จำนวนประเภทสินค้าในย่านสำเพ็ง.....29
4.2	จำนวนประเภทสินค้าในย่านเชียงใหม่.....30
4.3	สถานศึกษาในเขตสัมพันธวงศ์.....32
4.4	สวนหย่อมในเขตสัมพันธวงศ์.....33
5.1	แสดงจำนวนชั้นอาคารในย่านการค้าสำเพ็งและเชียงใหม่.....51
5.2	ความพึงพอใจต่อความหนาแน่นอาคาร.....52
5.3	การใช้อาคารชั้นล่างย่านสำเพ็งและเชียงใหม่.....53
5.4	การใช้อาคารชั้นล่างย่านสำเพ็งและเชียงใหม่.....54
5.5	ลักษณะการเป็นเจ้าของที่ดิน.....55
5.6	สภาพอาคารในพื้นที่.....56
5.7	ระดับคุณค่าอาคารในย่านสำเพ็ง.....57
5.8	ข้อจำกัดที่ต้องคำนึงถึงในการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐาน.....58
5.9	ความพึงพอใจต่อระบบไฟฟ้าของผู้ทำการค้า.....61
5.10	ความพึงพอใจต่อน้ำประปาของผู้ทำการค้า.....63
5.11	ความพึงพอใจต่อโทรศัพท์ของผู้ทำการค้า.....65
5.12	ความพึงพอใจต่อการรักษาความสะอาดของผู้ทำการค้า.....68
5.13	ความพึงพอใจต่อการรักษาความสะอาดของผู้ซื้อสินค้า.....69
5.14	ความพึงพอใจต่อการป้องกันอัคคีภัยของผู้ซื้อสินค้า.....70
5.15	จำนวนผู้เข้ามาซื้อสินค้าในช่วงวัน.....72
5.16	แสดงความพึงพอใจต่อการจราจรของผู้ทำการค้า.....73
5.17	แสดงความพึงพอใจที่มีต่อสภาพถนนและการจราจรของผู้ซื้อ.....73
5.18	ความพึงพอใจต่อระบบขนส่งมวลชนของผู้ซื้อสินค้า.....75
5.19	ความพึงพอใจต่อทางเท้าของผู้ซื้อสินค้า.....78

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.20	ความพึงพอใจต่อที่จอดรถของผู้ซื้อสินค้า.....81
5.21	ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ซื้อสินค้า.....82
5.22	ความพึงพอใจต่อพื้นที่รับส่งสินค้าของผู้ซื้อสินค้า.....83
5.23	ความพึงพอใจที่มีต่อการป้องกันอาชญากรรมของผู้ค้า.....84
5.24	ความพึงพอใจต่อการป้องกันอาชญากรรมของผู้ซื้อสินค้า.....85
5.25	อันดับความต้องการการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ.....85
6.1	การแบ่งเพศของผู้ซื้อสินค้าตามย่านการค้า.....88
6.2	อายุประชากรแบ่งตามย่าน.....89
6.3	ระดับการศึกษาแบ่งตามย่าน.....90
6.4	อาชีพของผู้มาซื้อสินค้า.....91
6.5	ระดับรายได้ของผู้มาซื้อสินค้า.....92
6.6	การเปรียบเทียบคุณลักษณะของย่านการค้า.....92
6.7	ความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับเพศของผู้ค้า.....93
6.8	ความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับอายุของผู้ค้า.....94
6.9	ความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับการศึกษาของผู้ค้า.....94
6.10	ความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับรายได้ของผู้ค้า.....93
6.11	การเปรียบเทียบลักษณะและกิจกรรมทางการค้า.....96
6.12	แหล่งที่พักของผู้เข้ามาซื้อสินค้า.....97
6.13	ระยะเวลาที่เข้ามาซื้อสินค้าในพื้นที่.....98
6.14	เวลาที่ใช้ในการซื้อสินค้า.....99
6.15	เหตุผลในการเข้ามาซื้อสินค้า.....100
6.16	เหตุผล 3 อันดับแรกของการมาซื้อสินค้าในย่านลำพึ่ง.....100
6.17	เหตุผล 3 อันดับแรกของการมาซื้อสินค้าในย่านเชียงใหม่.....100
6.18	ระยะเวลาในการทำการค้าในพื้นที่.....101
6.19	รูปแบบในการซื้อสินค้า.....102
6.20	แนวโน้มในการไปซื้อสินค้าที่อื่น.....103
6.21	ทัศนคติที่มีต่อแนวโน้มทางการค้า.....104
7.1	นโยบาย แผนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....108
7.2	คุณลักษณะและระบบกิจกรรมในย่านการค้า.....109

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 กรอบแนวความคิด.....	17
3.1 แสดงระเบียบวิธีวิจัย.....	23
4.1 แนวคิดพื้นฐานของการจัดระบบการจราจรทางบก.....	37
4.2 สรุปแนวระบบการคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคในอนาคต.....	39
4.3 ถนนที่อยู่ในโครงการก่อสร้างที่รวมระบบสาธารณูปโภคหลักในเขตสัมพันธวงศ์.....	40
4.4 ถนนเขาวราชกับโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคในแผนแม่บทกรุงรัตนโกสินทร์.....	41
4.5 ถนนที่อยู่ในโครงการก่อสร้างรวมระบบสาธารณูปโภครองในเขตสัมพันธวงศ์.....	42
4.6 ถนนที่อยู่ในแผนงานการจัดระบบที่ระบายน้ำ.....	43
4.7 พื้นที่ควบคุมการก่อสร้างริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร.....	45
4.8 บริเวณห้ามก่อสร้างอาคารที่มีความสูงต่างๆ ในเขตสัมพันธวงศ์.....	46
5.1 แนวโครงข่ายระบบที่ระบายน้ำหลักในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์.....	60
5.2 โครงข่ายแนวสายไฟฟ้าแรงสูงใต้ดิน.....	62
5.3 แนวท่อประปาประธานปัจจุบันภายในเขตสัมพันธวงศ์.....	64
5.4 โครงข่ายระบบโทรศัพท์สายเคเบิลใต้ดินและตำแหน่งโทรศัพท์สาธารณะ.....	66
5.5 ระบบทางเท้าในเขตสัมพันธวงศ์.....	77
5.6 ระบบถนนและที่จอดรถ ภายในเขตสัมพันธวงศ์.....	80

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมืองเปรียบเสมือนแม่เหล็กขนาดใหญ่ที่ดึงดูดผู้คนจากที่ต่างๆ ให้เข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ โดยความหลากหลายจะขึ้นอยู่กับขนาดของเมือง มองภายในจะพบว่าเมืองส่วนใหญ่จะมีการขยายตัวตามความต้องการของชุมชน โดยขาดการวางแผนที่เหมาะสม ปัญหาเหล่านี้มักเกิดกับเมืองที่มีความเก่าแก่ มีความยาวนานทางประวัติศาสตร์ที่อยู่ในประเทศที่กำลังพัฒนา

ลักษณะสำคัญของเมืองเก่าที่นอกจากจะเป็นแหล่งรวบรวมศิลปวัฒนธรรมแล้ว ยังเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนสินค้าที่สำคัญ เป็นแหล่งงาน รวมถึงเป็นที่รวมของระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่มีความพร้อมมากกว่าบริเวณชานเมือง สิ่งเหล่านี้เองที่เป็นตัวดึงดูดการไหลเข้ามาของประชากรที่อยู่โดยรอบ

เมื่อระยะเวลาผ่านไป พื้นที่ภายในเมืองจะถูกคัดแปลงแก้ไขหรือถูกแทนที่เนื่องมาจากแรงกดดันของการเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจและสังคม (Chapin: 1979: 270) เมืองจะเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านกายภาพและสังคม โดยเฉพาะทางด้านกายภาพจะเห็นได้ชัดจากสภาพของอาคาร (Building) ที่เกิดการทรุดโทรมจากสาเหตุต่างๆ เช่น กาลเวลา สภาพอากาศ การสั่นสะเทือนจากการจราจร การขาดการดูแลรักษา รวมถึงการใช้สอยอาคารที่ผิดประเภท การเสื่อมสลายทางกายภาพจะเกิดขึ้นกับอาคารแล้ว ยังเกิดขึ้นกับระบบ โครงสร้างพื้นฐานของเมืองและการเสื่อมสลายที่เกิดจากที่ตั้ง (Location) ที่มีความเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็ว ราคาที่ดินสูงขึ้นจนไม่คุ้มที่จะใช้เป็นที่อยู่อาศัย ผู้คนที่เคยอยู่เดิมจึงอพยพออกจากพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่ตรงนั้นเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมเพียงอย่างเดียว ดังนั้นพื้นที่ในเขตเมืองชั้นในจะมีความเสี่ยงต่อการเสื่อมโทรมมากที่สุด จึงจำเป็นที่ต้องมีกฎหมายและนโยบายเข้ามาช่วยเหลือในการรักษาสภาพของเมือง เขตสัมพันธวงศ์ก็เป็นพื้นที่หนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์เขตเมืองชั้นใน

เขตสัมพันธวงศ์เริ่มมีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานตั้งแต่สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ โดยมีชาวจีนเข้าไปตั้งรกรากอยู่เป็นจำนวนมาก และได้ประกอบกิจกรรมทางการค้า มีการรวมตัวกันเป็นย่านต่างๆ ขึ้น ด้วยความที่มีประวัติความเป็นมาที่ยาวนานนี้เองจึงทำให้พื้นที่เขตสัมพันธวงศ์เป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าหลายด้าน แต่คุณค่าที่ค่อนข้างจะโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่นี้ คือ คุณค่าทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากเขตสัมพันธวงศ์เป็นที่รู้จักกันดีว่า เป็นพื้นที่ที่มีย่านการค้าจำนวนมาก มีสินค้าหลากหลายเป็นสินค้าเฉพาะที่ไม่สามารถหาได้จากที่อื่น โดยเฉพาะย่านการค้าที่มีความเก่าแก่และเป็น

ที่รู้จักกันคืออย่าง ย่านสำเพ็ง ที่เป็นแหล่งค้าผ้าขนาดใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่ง, และย่านเชียงกงที่เป็นย่านการอะไหล่ยนต์เก่าที่ตั้งมานานหลายทศวรรษ ปัจจุบันทั้งสองแห่งยังคงเป็นย่านการค้าเวลากลางวันที่ดึงดูดประชากรจำนวนมากให้เข้าไปในพื้นที่

ในขณะที่อีกด้านหนึ่ง กิจกรรมการค้าดังกล่าวทำให้เกิดประเด็นความขัดแย้งกับแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ที่เข้ามาควบคุมกิจกรรมทางการค้าที่ไม่เหมาะสมต่อเขตเมืองชั้นใน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าในย่านสำเพ็งและเชียงกงที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้ย่านสำเพ็งและเชียงกงตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่มีศักยภาพของระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการไม่เพียงพอและล้ำสมัยไม่สามารถรองรับความต้องการที่เกิดขึ้นได้ ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ขยะตกค้าง รวมไปถึงการขาดแคลนที่จอดรถที่เป็นปัญหาสำคัญในปัจจุบันเช่นกัน

จึงเป็นที่น่าสนใจว่ารูปแบบกิจกรรมการค้าที่มีอยู่ปัจจุบันในขณะที่อยู่ภายใต้แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์พื้นที่เพื่อให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ รวมถึงการพิจารณาความเพียงพอของระบบโครงสร้างพื้นฐาน

การศึกษาครั้งนี้จะทำการศึกษาเปรียบเทียบลักษณะทางการค้าและระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการของย่านสำเพ็งและเชียงกงที่อยู่ภายใต้แผนและนโยบายในการอนุรักษ์พื้นที่เขตเมืองชั้นใน

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อทบทวนนโยบายและแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน
2. เพื่อหาลักษณะของการเป็นแหล่งกลางทางการค้าของย่านสำเพ็งและเชียงกง รวมทั้งเปรียบเทียบบทบาทของทั้ง 2 ย่าน
3. เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน, ความพึงพอใจ, ความต้องการของประชาชนที่มีต่อระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษาที่เหมาะสมกับบทบาททางการค้าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถนำนโยบายและแผนการใช้ที่ดินที่มีต่อย่านการค้าเขตสัมพันธวงศ์ มาปรับใช้ร่วมกับ ลักษณะกิจกรรมทางการค้าที่กำลังดำเนิน ไปของพื้นที่ และนำผลการศึกษาที่ได้รับมาพิจารณาหา แนวทางในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เหมาะสมกับพื้นที่

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาเรื่อง การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่รองรับย่านการค้าใน เขตเมืองชั้นใน ทำการศึกษาเปรียบเทียบย่านสำเพ็งและย่านเซียงกง ซึ่งย่านการค้าในช่วงเวลากลางวันที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ โดยมุ่งเน้นศึกษาเปรียบเทียบลักษณะของย่านการค้า บทบาท และขอบเขตการให้บริการ (Catchment Area) โดยนำแนวความคิดทฤษฎีแหล่งกลางทางการค้า (Central Place Theory) มาประยุกต์ใช้ในการศึกษา รวมถึงการหาแนวทางในการปรับปรุงระบบ สาธารณูปโภค สาธารณูปการเพื่อรองรับย่านการค้า

ในการวิจัยจะศึกษาเฉพาะในด้านแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงพื้นที่ใน เขตเมืองชั้นใน ลักษณะทางกายภาพของอาคารและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่ และความต้องการ ความพึงพอใจของผู้ซื้อและผู้ขายในย่านการค้าทั้งสองย่าน

โดยจะศึกษาลักษณะทางกายภาพของอาคาร ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่เป็น ตัวส่งเสริมให้กิจกรรมในพื้นที่สามารถดำเนินต่อ และยังเป็นตัวดึงดูดให้มีผู้คนเข้ามาซื้อสินค้าและ บริการในย่านการค้าทั้งสอง ในการศึกษาจะศึกษาเฉพาะในด้านทางเท้า, ที่จอดรถ, รถประจำทาง, การป้องกันอัคคีภัย, การกำจัดของเสีย, พื้นที่ขนส่งสินค้า, ห้องน้ำ, ที่นั่งพัก, ไฟฟ้า, ประปา, โทรศัพท์สาธารณะ, และถนน ซึ่งได้อ้างอิงจากการทบทวนวรรณกรรมว่ามีส่วนในการสนับสนุน กิจกรรมในย่านการค้า

นอกจากจะศึกษาลักษณะทางกายภาพแล้ว ยังศึกษาถึงความต้องการ ความพึงพอใจของ ผู้ที่มาซื้อสินค้าและบริการในย่าน รวมถึงผู้ที่ทำการค้าในย่าน

โดยได้กำหนดเวลาในการเก็บข้อมูล คือ ตั้งแต่ 8.00 – 18.00 น. ส่วนด้านการเก็บข้อมูล ทัศนคติจะศึกษาเฉพาะในกลุ่มต่อไปนี้ คือ ผู้ค้าที่มีร้านค้าอยู่ในย่านการค้า 2 ย่านที่กล่าวมาแล้ว และ ผู้ที่มาซื้อสินค้าในช่วงเวลากลางวัน

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในการหาแนวทางในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่รองรับย่านการค้าในเขตเมืองชั้นใน ได้พิจารณาแนวความคิดด้านต่างๆ เพื่อนำมาหากรอบแนวความคิด ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง แนวทางในการเก็บข้อมูล รวมถึงแนวทางหรือข้อเสนอแนะเพื่อตอบคำถามของการวิจัย การศึกษาครั้งนี้ได้ใช้แนวความคิด 4 แนวความคิดด้วยกัน ดังต่อไปนี้

1. แนวความคิดด้านการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ทำให้ต้องมีการปรับปรุงฟื้นฟู และวิธีในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เมืองที่มีคุณค่า เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุง

2. แนวความคิดด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นในย่านการค้า เป็นแนวความคิดที่กล่าวถึงมาตรฐาน การจัดการและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกในย่านการค้ารวมถึงแนวทางการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่มีอยู่แล้ว

3. แนวความคิดด้านแหล่งกลางทางการค้าและการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางเมือง แสดงถึงระดับของการเป็นศูนย์กลางต่างๆ ที่มีขนาดและความสำคัญที่แตกต่างกัน รวมถึงขอบเขตของการให้บริการและรูปแบบเขตการค้าต่างๆ ที่เป็นกรณีศึกษาจากต่างประเทศ โดยจะนำมาพิจารณาเปรียบเทียบถึงบทบาททาง ขอบเขตการค้าของพื้นที่ศึกษา

4. แนวคิดด้านพฤติกรรมการค้าและการเดินทางไปซื้อสินค้า กล่าวถึงปัจจัยที่ทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อสินค้า มีทั้งปัจจัยภายในและภายนอกและรูปแบบการเดินทางไปซื้อสินค้าที่มีความแตกต่างจากการเดินทางประเภทอื่นๆ เพื่อความเข้าใจในลักษณะกลุ่มประชากรที่ศึกษาและสามารถนำมาเปรียบเทียบเพื่อให้เห็นความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจของย่านการค้าต่อไป

แนวความคิด 2 แนวแรกจะนำไปใช้ในการพิจารณาปัญหา ความต้องการ และแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ย่านการค้า ส่วนแนวความคิดทั้ง 2 แนวสุดท้ายจะนำไปใช้หาขอบเขตของย่านการค้า พฤติกรรมของกลุ่มประชากรผู้ซื้อสินค้าที่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงย่านการค้าในอนาคต รวมถึงแนวโน้มของย่านการค้าในอนาคต

2.1 แนวความคิดด้านการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตเมืองชั้นใน

2.1.1 แนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟู

สาเหตุที่ก่อให้เกิดการปรับปรุงฟื้นฟูที่สำคัญได้แก่ การขยายตัวของเมือง ปัญหาที่เกิดจากโครงสร้างพื้นฐาน สภาพสิ่งก่อสร้างที่ทรุดโทรม ค่านิยมของคนในชุมชนที่เปลี่ยนแปลง และสภาพสิ่งแวดล้อม (Wilfred Burns: 1963) สิ่งเหล่านี้นำมาซึ่งความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟู โดย Wilfred และ Chapin ได้ให้ความหมายของการปรับปรุงฟื้นฟูที่ใกล้เคียงกันคือ กระบวนการในการวางแผนให้พื้นที่เสื่อมโทรมให้กลับมามีชีวิตชีวา ให้สามารถตอบสนองความต้องการของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างเหมาะสม โดยแนวความคิดนี้เป็นแนวความคิดหลักในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อจะนำไปใช้ในการหาแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่เป็นกรณีศึกษา ซึ่งกำลังประสบปัญหาความเสื่อมโทรมอยู่ในปัจจุบัน

ช่วงแรกของแนวคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองจะเริ่มที่การปรับปรุงฟื้นฟูในส่วนที่เป็นในด้านกายภาพเพียงอย่างเดียว อันได้แก่ อาคาร สิ่งก่อสร้างทั้งหมด โดยการยึดอายุของโครงสร้างและบริการพื้นฐาน รวมถึงลักษณะภูมิทัศน์

ต่อมาแนวความคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองได้นำเสนอการปรับปรุงฟื้นฟูที่มีใช้แต่เพียงการดูแลในเรื่องของสภาพอาคารหรือลักษณะทางกายภาพเท่านั้น แต่ยังเสนอให้พิจารณาถึงความสำคัญของระบบชุมชนและเศรษฐกิจ การพิจารณาแต่กายภาพเพียงอย่างเดียวไม่อาจส่งผลในระยะยาวได้ ต่างจากการปรับปรุงทางด้านเศรษฐกิจที่จะส่งผลในระยะเวลายาวกว่า (Mitchell 1992: 68) โดยความคิดที่จะพิจารณาปรับปรุงฟื้นฟูตัวอาคารและตัวพื้นที่จะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนระบบเศรษฐกิจ

การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองจำเป็นที่จะต้องมีการประสานกันระหว่างการปรับปรุงทางด้านกายภาพและทางด้านเศรษฐกิจ ในด้านวิธีการรักษากิจกรรมทางเศรษฐกิจของชุมชนไว้ สามารถทำได้โดยการปรับปรุงซ่อมแซมอาคาร ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ประปา การระบายน้ำ ถนน ที่จอดรถ ที่สนับสนุนกิจกรรมทางการค้า (Steinberg 1996: 463-475)

อีกปัจจัยหนึ่งที่ต้องพิจารณาคือในด้านความเป็นเมือง ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเมืองจะมีลักษณะรูปแบบที่แตกต่างกันไป (Tiesdell 1996: 20-25) เช่น ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน, ความสูงของอาคาร, รูปแบบทางสัญจร, รูปแบบสิ่งก่อสร้าง และรวมถึงระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งเหล่านี้จะเกี่ยวข้องในการออกแบบและสร้างแนวทางสำหรับกิจกรรมของชุมชนต่อไป

โดยในการศึกษานี้จะพิจารณาถึงแนวทางในการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อนำมาสนับสนุนกับระบบเศรษฐกิจในพื้นที่

2.1.3 กรณีศึกษาการปรับปรุงฟื้นฟูย่านการค้าในต่างประเทศ

กรณีศึกษา Fulton mall California (Architects: Victor Gruen Associates)

Rubenstein ได้ยกกรณีศึกษาในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองโดยการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ Fulton mall ตั้งอยู่ในเมือง Fresno มลรัฐ California สหรัฐอเมริกา เมือง Fresno นี้มีประชากรประมาณ 165,972 คน โดยย่านการค้าแห่งนี้มีความยาวประมาณ 6 ช่วงตึก ตั้งอยู่บนถนน Fulton ปัจจุบันเป็นย่านที่ไม่อนุญาตให้มีการเดินรถ โดยมีทางเดินเท้าทางยาวประมาณ 0.5 ไมล์

เดิมบริเวณถนน Fulton เป็นย่าน Down town ของเมือง มีการจราจรที่แออัดมาก จนกระทั่งปี ค.ศ. 1956 ได้มีการย้ายย่าน Down town ของเมืองไปอยู่บริเวณชานเมือง ทำให้บริเวณนี้เกิดความเสื่อมโทรม เป็นสิ่งที่กระตุ้นให้เกิดแนวความคิดที่จะปรับปรุงพื้นที่บริเวณนี้ โดยการสนับสนุนองค์กรธุรกิจและเจ้าของที่ดิน

การวางแผนพื้นที่บริเวณนี้ทั้งหมดซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 85 เอเคอร์ มีผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งที่เป็นหน่วยงานที่ดูแลเกี่ยวกับ Highway, รัฐบาลกลาง, คณะกรรมการออกกฎหมาย, ระบบขนส่งมวลชน, สมาคมรถบรรทุก, กลุ่มสิทธิสตรี, สมาคมสถาปนิกอเมริกัน, รวมถึงรัฐบาลท้องถิ่น

ด้านการเงิน เมื่อมีกฎหมายอนุญาตให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นย่านการค้าที่ไม่มีรถผ่าน แล้วนำผลกำไรจากการค้า กองทุนต่างๆ ที่ตั้งขึ้นมาเป็นค่าปรับปรุงฟื้นฟูย่านการค้า

การปรับปรุงมีวัตถุประสงค์หลักคือ ปรับพื้นที่บริเวณถนนสายหลักให้เป็นพื้นที่สำหรับทางเดินเท้า, จัดหาที่จอดรถที่อยู่รอบๆ บริเวณย่านการค้าเพื่อรองรับผู้ที่เข้ามาในพื้นที่, และศึกษาถึงเส้นทางถนน ทางสัญจรบริเวณโดยรอบ

ซึ่งการปรับปรุงฟื้นฟูระบบโครงสร้างพื้นฐานอันได้แก่ ที่จอดรถ ทางเท้า ส่งผลให้พื้นที่บริเวณนี้กลับมามีชีวิตชีวา และมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นมากมาย

2.2 แนวความคิดด้านระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในย่านการค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นภายในย่านการค้าทำหน้าที่ในการสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในย่าน จะประกอบไปด้วย ที่จอดรถ, ทางเท้า, ระบบขนส่งมวลชน, ระบบป้องกันอัคคีภัย, ระบบกำจัดของเสีย และอื่นๆ (Nadine: 1991) โดยเฉพาะย่านการค้าที่มีความเก่าแก่มาก ระบบที่กล่าวมาแล้วย่อมมีการเสื่อมสลาย อาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมที่อยู่ในพื้นที่ จึงจำเป็นที่จะต้องหาแนวทางในการปรับปรุงเพื่อให้ย่านการค้าแห่งนั้นสามารถดึงดูดผู้คนและกิจกรรมให้คงอยู่ต่อไป

2.2.1 ที่จอดรถ

ที่จอดรถที่ดีจะสามารถสนับสนุนการค้าในย่าน เป็นตัวดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาในย่าน หากที่จอดรถมีปริมาณไม่เพียงพอจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ย่านการค้าต่างๆ เนื่องจากประชากรจะเปลี่ยนไปซื้อสินค้าในย่านการค้าที่ให้ความสะดวกสบายได้มากกว่า แต่จะต้องไม่มีมากเกินไปจนทำให้เกิดจราจรแออัด(Owen: 1972) นอกจากนี้ที่จอดรถที่อยู่ในย่านการค้าแล้ว ยังรวมถึงที่จอดรถที่อยู่บริเวณชานเมืองก็เป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่จะป้องกันการเข้ามาของรถส่วนบุคคล โดยต้องมีการสนับสนุนเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนที่ดีพอ (Rubenstein: 1978)

การหาความเหมาะสมในการสร้างที่จอดรถจะต้องคำนึงถึงความต้องการของผู้ที่ใช้พื้นที่ รวมถึงสภาพการใช้อาคารและที่ดินเพื่อรองรับกิจกรรมที่เหมาะสม ความเพียงพอของระบบสาธารณูปโภคที่จะเลือกใช้แทนรถยนต์ (ปรัชญา: 2538) หากเป็นที่จอดรถที่อยู่ในพื้นที่ ระยะห่างระหว่างที่จอดรถและจุดรับส่งรถโดยสารหรือร้านค้าไม่ควรเกิน 201 เมตร (Nadine: 1991) ในหลายเมืองในยุโรปมีการให้เช่าเก้าอี้ มีแผงขายหนังสือพิมพ์และวารสารต่างๆ นิทรรศการ และร้านกาแฟริมถนน เป็นจิตวิทยาที่ทำให้เดินได้ไกลขึ้น (Owen: 1972)

ลักษณะของที่จอดรถที่ดีในย่านการค้าต้องมีทางเข้าออกที่สะดวก ห่างจากถนนใหญ่ สะดวก ปลอดภัย ค่าใช้บริการต่ำหรือไม่คิดค่าบริการ รวมถึงที่จอดรถต้องเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ มีการแยกที่จอดรถของคนในพื้นที่ออกจากที่จอดรถของผู้ที่มาเยือน (Shirvan: 1985, Nadine: 1991)

การสร้างที่จอดรถบริเวณพื้นที่โดยรอบเป็นสิ่งจำเป็นมากในพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่มักจะมีค่าสำคัญทางประวัติศาสตร์และต้องอนุรักษ์ไว้ ถนนเดิมซึ่งแคบและไม่สามารถขยายได้ และยังคงคำนึงรูปแบบของที่จอดรถที่จะต้องไม่ทำลายภาพรวมของเมือง (สุนิรันดร์: 2544)

2.2.2 ทางเท้า

รูปแบบของของย่านการค้าที่เปิดโล่งหรือ Open Mall มีลักษณะสำคัญที่รูปแบบทางเท้าของย่านที่สนับสนุนการค้าและชีวิตชีวาภายในเมือง ช่วยลดปริมาณรถยนต์ ลดมลภาวะ (Shirvan: 1985) ส่วนประกอบที่ต้องคำนึงถึงคือความสะดวกสบายของผู้ใช้บริการเป็นหลัก ลักษณะทางเท้าที่ดีควรมีลักษณะชัดเจน เข้าใจง่าย มีที่กำบังตลอดเส้นทาง รวมถึงกระตุ้นความรู้สึกให้อยากเดินหรือความรู้สึกผ่อนคลาย ด้วยอุปกรณ์ประดับต่างๆ เช่น เก้าอี้ ต้นไม้ (Nadine: 1991)

ระบบทางเท้าในย่านการค้าเก่าแก่ที่มีอยู่อาจไม่เพียงพอแก่ความต้องการ รวมถึงมีสภาพที่ไม่เหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรม การปรับปรุงทางเท้าจึงเป็นแนวทางหนึ่งที่ต้องทำเพื่อสนับสนุนระบบกิจกรรมในย่านต่อไป วัตถุประสงค์ที่ต้องคำนึงถึงคือ ความปลอดภัย ความสะดวกเพียงพอ และความสวยงาม (Rubenstein: 1978) ในการพิจารณาเพื่อหารูปแบบทางเท้าที่เหมาะสมต้องคำนึงถึงเที่ยวการเดินทางของผู้ใช้หาจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด, จุดมุ่งหมาย, ช่วงเวลาที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด (Peak hour) หน้าที่ (Function) ความต้องการ (Need) โดยขนาดของทางเท้าจะขึ้น

อยู่กับการใช้งาน ในขณะที่ระยะห่างจากจุดเริ่มต้นและจุดหมายไม่ควรเกิน 200 เมตร (Rubenstein: 1978, Shirvan: 1985)

นอกจากนี้แล้ว การเชื่อมโยงระหว่างที่จอดรถ ถนน ระบบขนส่งมวลชน โดยใช้ทางเท้า จะช่วยเพิ่มความสะดวกมากยิ่งขึ้น (Shirvan: 1985)

Bently (1999) ได้เสนอตัวอย่างทางเท้าที่มีประสิทธิภาพว่า ทางเท้าควรมีความกว้างอย่างน้อย 7 เมตร โดยแบ่งเป็น 3 ส่วนคือ Window shopping lane มีขนาด 2.5 เมตร เพื่อการชมสินค้าที่อยู่หน้าร้าน, Circulation lane มีขนาด 2.5 เมตร เป็นพื้นที่ที่ใช้ในการสัญจรปกติ, และ Amenity lane มีขนาด 1.5 เมตรเป็นบริเวณที่มีอุปกรณ์ประดับถนนต่างๆ ตั้งอยู่ เก้าอี้ที่พับ ต้นไม้ ป้ายรถประจำทาง ตู้โทรศัพท์ หากพื้นที่ไม่เพียงพอ ความกว้างอย่างน้อยที่สุดที่ทางเท้าควรมีคือ 3 เมตร โดยไม่ถูกกีดก่ายจากยานพาหนะใดๆ

2.2.3 ระบบขนส่งมวลชน

ระบบการขนส่งมวลชนถูกนำมาแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณใจกลางเมือง เพื่อลดความคับคั่งของเมือง ประเภทขนส่งมวลชนภายในเมืองหลักๆ ได้แก่ ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบรถรางไฟฟ้า (พิชญโรจน์: 2541) ขึ้นอยู่กับประเภทของการใช้ที่ดินของพื้นที่นั้นๆ

ระบบขนส่งมวลชนที่คิ่้นต้องคำนึงถึง ความสุขสบายในการเดินทาง ราคาข่อมเยา, ความปลอดภัย, สม่าเสมอของการให้บริการ, และความรวดเร็ว (Soberman and Hazard: 1980 อ้างโดย สุรินทร์: 2544) นอกจากจะคำนึงถึงผู้ใช้บริการแล้ว ยังต้องคำนึงถึงรถโดยสารที่เข้ามาจอดในพื้นที่ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อจราจร รวมถึงรถรับจ้างและบริเวณที่รับส่งสินค้า

2.2.4 ระบบป้องกันอัคคีภัย

ย่านการค้าที่ได้รับการวางแผนที่คิ่้น ควรมีระยะระหว่างอาคารห่างกันไม่ต่ำกว่า 6 เมตร (2 ฟังอาคาร) เพื่อเป็นพื้นที่ป้องกันไฟไม่ให้ลามต่อไปยังอาคารอื่นๆ ได้ นอกจากนี้ยังต้องมีพื้นที่เพื่อให้รถดับเพลิงสามารถเข้ามาโดยมีความกว้างอย่างน้อย 3.6 เมตร สูง 3.6 เมตร (วัดจาก ความสูงของกันสาด) เช่นกัน (Nadine: 1991) นอกจากรถดับเพลิงแล้ว ควรมีพื้นที่ในการนำรถที่เกี่ยวข้องอื่นๆ อีก เช่น รถพยาบาล, รถตำรวจ พื้นที่ฉุกเฉินไม่จำเป็นต้องเป็นบริเวณหน้าย่านการค้า แต่เพียงอย่างเดียว อาจจะเป็นพื้นที่ด้านหลังที่จัดเตรียมไว้เฉพาะก็ได้

2.2.5 ระบบการกำจัดของเสีย (ขยะ, น้ำเสีย, ระบายน้ำ)

การกำจัดของเสียอาจทำได้โดยทั้งรัฐบาลและเอกชน หรือเป็นความร่วมมือของทั้งสองฝ่าย การจัดการจะขึ้นอยู่กับปริมาณของเสียและความสามารถในการเก็บขน หรือระบาย โดยต้องมีการจัดระบบและวิธีการที่เหมาะสม โดยพิจารณาจาก ความถี่และปริมาณของความจำเป็นในการขนย้าย,

วิธีการนำของเสียจากร้านค้ามารวมกัน พื้นที่สำหรับรถขนขยะ และปริมาณถังขยะที่รองรับว่ามี ความเพียงพอหรือไม่ (Rubenstein: 1978, Nadine: 1991)

นอกจากสิ่งจำเป็นที่ได้กล่าวมาทั้งหมดแล้ว ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกในย่านการค้าที่จะ ช่วยในการสนับสนุนกิจกรรมทางการค้า ได้แก่ (Rubenstein: 1978, Nadine: 1991)

- การมีพื้นที่สำหรับรถขนส่งสินค้า
- ห้องน้ำที่สะดวกสบาย หาง่าย โดยเฉพาะผู้หญิงและเด็ก
- ที่นั่งพักที่ปลอดภัย ไม่จำเป็นต้องบำรุงรักษามาก
- ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์สาธารณะที่พอเพียง
- ความสะดวกสบายในการเดินทาง การจราจรไม่ติดขัด

2.3 แนวความคิดด้านแหล่งกลางทางการค้าและการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางเมือง

2.3.1 แนวความคิดด้านแหล่งกลางทางการค้า

แนวคิดนี้เป็นหลักเกณฑ์ที่คิดค้นขึ้นเพื่ออธิบายถึงลำดับความสำคัญของการตั้งถิ่นฐาน ในแง่ทำเลที่ตั้งเปรียบเทียบกัน โดยเชื่อว่าผู้คนรวมกันอยู่ในเมือง เพราะต้องการแลกเปลี่ยนสินค้า บริการ ความคิด เมืองเกิดขึ้นเพราะเหตุผลทางเศรษฐกิจคืออำนวยความสะดวกในเรื่องการค้าและ บริการ ในการศึกษาได้นำแนวความคิดนี้มาเพื่อพิจารณาถึงบทบาทของย่านการค้าที่เป็นกรณีศึกษา ให้สามารถกำหนดความสำคัญของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

คำว่า “แหล่งกลาง” คือแหล่งที่ตั้งถิ่นฐานระดับชุมชน ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในด้าน การค้าและบริการประชาชนในเมือง รวมทั้งลูกค้าที่กระจายอยู่รอบเขตและอยู่ใต้อิทธิพลของชุมชน นั้น (Walter Christaller: 1966) แนวความคิดนี้นำมาใช้อธิบายย่านการค้าในด้านจำนวน, รูปแบบ, ขนาด, บทบาท, หน้าที่, และรวมถึงการกำหนดเขตตลาด

การวัดระดับความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของแหล่งที่ตั้งถิ่นฐาน (ศูนย์กลาง) และหน้าที่ ของถิ่นฐานนั้น จะแบ่งประเภทศูนย์กลางโดยใช้ขนาดของประชากรในเมืองและโครงสร้างหน้าที่ ต่างๆ มาเป็นตัวแบ่งเกณฑ์

1. ศูนย์กลางระดับต่ำจะให้บริการแต่สินค้าระดับต่ำหรือสินค้าสำหรับชีวิตประจำวัน (Convenience Goods)
2. ศูนย์กลางระดับสูง จะให้บริการทั้งสินค้าระดับต่ำหรือสินค้าระดับสูง ต้องการ ตลาดกว้างขวางเป็นสินค้าที่มีความต้องการนานๆครั้งและบางประเภทลูกค้าต้อง เดินทางในระยะไกลเพื่อไปซื้อหา

3. ศูนย์กลางระดับใดก็ตามจะให้บริการสินค้ามากกว่า มีจำนวนกิจกรรมมากกว่า มีประเภทกิจกรรมและขอบเขตการให้บริการกว้างกว่า มียอดขายสูงกว่าศูนย์กลางในระดับที่ต่ำกว่า

และการให้บริการสินค้าและบริการ จะมีประสิทธิภาพมาก ถ้าชุมชนมีที่ตั้งอยู่ใกล้กัน มีการเข้าถึงที่สะดวกและมีประเภทของสินค้า บริการจำนวนมากอันเป็นที่ต้องการของชุมชนอื่นๆ

แนวความคิดนี้สามารถนำมาใช้ในการวัดความสำคัญและขนาดของชุมชน โดยเปรียบเทียบระหว่างจำนวนและประเภทของกิจกรรมในแต่ละชุมชน (Garner: 1966) ศูนย์กลางที่มีขนาดใหญ่จะต้องมีสินค้าและบริการที่ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ ความสามารถ เป็นสินค้าและบริการเฉพาะอย่าง (Higher Order Goods) หากเป็นศูนย์กลางที่ใหญ่ขึ้น โดยเฉพาะภายในเมืองใหญ่ (Metropolitan) นอกจากจะเป็นผู้บริโภคแล้ว ยังมีหน้าที่ผลิตสินค้าและส่งออกไปบริเวณรอบๆ (Berry: 1988, 2-3) แนวความคิดนี้สามารถนำมาใช้ในการวัดความสำคัญและขนาดของชุมชน โดยเปรียบเทียบระหว่างจำนวนและประเภทของกิจกรรม

ด้านการเดินทางเพื่อเข้ารับบริการ ประชาชนจะเลือกเดินทางไปศูนย์กลางที่ใกล้ที่สุด หากซื้อสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน หากต้องเดินทางไปในศูนย์กลางที่ใหญ่ขึ้นเพื่อที่จะซื้อสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะพิเศษหรือสินค้าเฉพาะอย่าง ในการไปแต่ละครั้งจะพยายามให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการหลายๆ ชนิด ในบางครั้งเวลาในการซื้อสินค้าอาจมีการเปลี่ยนแปลงถ้ามีกิจกรรมอื่นๆ ที่ต้องทำเมื่อเข้ามาในย่านการค้า เช่น งานสังคม, การหาความบันเทิง, ติดต่อกาครรัฐ (Berry: 1988: 3)

ทฤษฎีเชิงเศรษฐศาสตร์ ได้มีการเพิ่มแนวความคิดที่เกี่ยวกับพิสัยสินค้า (Range of Goods) หมายถึง รัศมีไกลสุดของแหล่งกลางที่สินค้าจะไปถึง โดยวัดจากการเข้าถึงการคมนาคมที่ไกลที่สุดที่บุคคลจะยอมไปซื้อสินค้าและบริการ อีกประการหนึ่งคือ ระดับการทรงตัว (Threshold) มีเพื่อกำหนดขอบเขตต่ำสุดของตลาด หากมีสินค้าหรือลูกค้าในจำนวนที่ต่ำกว่าจะดำรงความเป็นแหล่งกลางอยู่ไม่ได้ เพราะจะไม่สามารถขายสินค้าได้ เมื่อพิจารณาถึงในด้านขอบเขตของการให้บริการ (Trade area) ต้องคำนึงถึงปัจจัย ดังนี้

- การกระจายตัวของประชากร สามารถนำไปพัฒนาศูนย์กลางของท้องถิ่นให้มีจำนวนที่ตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม
- ความสนใจของประชากรต่อสินค้าและบริการที่มีในศูนย์กลาง
- การเปลี่ยนแปลงของศูนย์กลางเมื่อเกิดศูนย์กลางใหม่ในบริเวณใกล้เคียง

จากการทบทวนแนวความคิดด้านแหล่งกลางทางการค้าสามารถนำมาพิจารณาหาความสำคัญและบทบาททางการค้าโดยมีพิสัยสินค้า ขอบเขตของการให้บริการเป็นตัวพิจารณา

2.3.2 การจัดลำดับศูนย์กลางในประเทศไทยและต่างประเทศ

การจัดลำดับศูนย์กลางมีแนวคิดทั้งในประเทศไทยและแนวคิดจากต่างประเทศ แนวความคิดที่มีในประเทศไทยสามารถพบได้ในนโยบายและเป้าหมายของผังนครหลวง พ.ศ. 2535 กล่าวถึงการใช้ที่ดินในส่วนที่กำหนดโครงสร้างของชุมชนให้มีหลายศูนย์ ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดความคับคั่งในกลางเมืองและการเดินทางให้น้อยลง โดยกำหนดเป็นศูนย์กลางต่างๆ ดังนี้

1. ศูนย์กลางเมือง (Regional Center) คือ Central Business District (CBD.) เป็นบริเวณที่รวบรวมสินค้าและบริการที่สำคัญที่สุดของเมือง เป็นศูนย์กลางการปกครองธุรกิจ การค้าที่พักออาศัยหนาแน่นสูงและสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่ครบครัน
2. ศูนย์กลางตำบล (Community Center) บริเวณนี้จะเป็นศูนย์กลางรองลงมา กระจายตัวอยู่ทั่วไปในชุมชนรอบนอกหรือชุมชนชานเมือง สำหรับบริการคนในชุมชนในรัศมี 2-4 กิโลเมตร เป็นการช่วยลดความคับคั่งภายในเมือง
3. ศูนย์กลางหมู่บ้าน (Neighborhood Center) ศูนย์กลางหมู่บ้านนี้จะกระจายตัวอยู่บริเวณแหล่งที่พักออาศัยในรัศมี 0.5-1 กิโลเมตร สำหรับบริการสิ่งจำเป็นสำหรับการใช้ชีวิตประจำวัน

กรมโยธาธิการและผังเมือง (2544) ได้กำหนดเกณฑ์ความหนาแน่นสำหรับกลุ่มเมืองมหานครที่มีประชากรมากกว่า 1.5 ล้านคน โดยได้กำหนดเกณฑ์พื้นที่ย่านพาณิชยกรรม-ศูนย์กลางเมือง (CBD) ให้มีความหนาแน่น 80-120 คนต่อไร่ และมีค่า FAR. ที่ 10 ส่วนศูนย์กลางที่มีขนาดรองลงมา (Sub Center) จะมีความหนาแน่นอยู่ที่ 80 คนต่อไร่ และมีค่า FAR. ที่ 6

ต่างจากแนวความคิดในต่างประเทศ Chapin ได้เสนอรูปแบบของศูนย์กลางแต่ละลำดับที่ได้รับการวางแผนแล้ว

1. ศูนย์กลางระดับภาค (Regional Serving Business Center) ศูนย์กลางระดับนี้จะตั้งอยู่บนถนนสายประธาน (Arterial Highway) มีเนื้อที่จอดรถให้กับลูกค้ามากกว่า 2,000 คัน มีร้านค้าและบริการต่างๆ มากพอที่จะดึงดูดลูกค้าให้ใช้เวลาที่ศูนย์กลางนี้ครึ่งละหลายชั่วโมง สามารถให้บริการแก่ประชาชนตั้งแต่ 100,000-1,000,000 คน หรือให้บริการแก่ประชากรที่อยู่ในรัศมีที่จะขับรถมาถึงได้ใน 30 นาที นอกจากนี้ Homer Hoyt ได้ให้คำจำกัดความของศูนย์กลางระดับภาคนี้เพิ่มขึ้นว่า จะต้องมีส่วนสรรพสินค้าอย่างน้อย 2 แห่ง มีโรงพยาบาล ภัตตาคารที่ดึงดูดประชาชนจากที่ห่างไกลให้เข้ามาใช้บริการ โดยกำลังขายของศูนย์กลางระดับนี้ คือ 50-100 ล้านดอลลาร์ต่อหัวสหรัฐ
2. ศูนย์กลางชุมชนชานเมือง (Suburban Or Outlying Central City Center) ศูนย์กลางนี้สามารถให้บริการแก่ประชากรประมาณ 30,000-100,000 คน มีร้านค้าประมาณ 25-50 ร้าน ลูกค้าประจำมาจากชุมชนชานเมืองใหญ่ๆ

3. ศูนย์กลางระดับตำบล (Community Serving Center) ศูนย์กลางนี้จะตั้งอยู่ตรงมุมของย่านการค้าบนถนนเอก มีประชากรในเขตการให้บริการประมาณ 30,000 คน หรืออยู่ในรัศมี 1-3 ไมล์ ร้านค้ามีประมาณ 16-35 ร้าน มีสินค้าที่ไม่จำเป็นต่อชีวิตประจำวัน เช่น ร้านขายดอกไม้ ของขวัญ เสื้อผ้าสตรี
4. ศูนย์กลางที่ให้บริการระดับหมู่บ้าน (Neighborhood Serving Center) ศูนย์กลางระดับนี้จะให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่ในรัศมีที่จะเดินมาถึงได้ ร้านค้ามีประมาณ 7-15 ร้าน สามารถให้บริการแก่ประชากร ประมาณ 30,000 คน ร้านค้าเป็นร้านที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน เช่น ร้านขายยา ร้านขายของชำ

จากการทบทวนวรรณกรรมทำให้สามารถกำหนดขนาดความเป็นศูนย์กลางสามารถกำหนดได้จากจำนวนผู้มาซื้อสินค้า ระยะทางในการเข้าถึง ประเภทของสินค้า รวมถึงความหนาแน่นในพื้นที่

2.3.3 แนวความคิดการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางเมือง

เมื่อก้าวถึงพื้นที่ย่านศูนย์กลาง แนวคิดที่เกิดขึ้นในประเทศไทยจะมีหลายแนวคิดมาก และมีลักษณะที่ค่อนข้างจะคล้ายคลึงกัน กล่าวคือเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะอยู่ใจกลางเมือง มีประชากรหนาแน่น มีประชากรภาคกลางวันมากกว่าภาคกลางคืน แม้จะมีขนาดไม่ใหญ่มากนักแต่ที่ดินมีราคาสูงที่สุดเมื่อเทียบกับบริเวณอื่นภายในเมือง มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจมาก ก่อให้เกิดรายได้มากเช่นกัน ในขณะที่แนวคิดจากต่างประเทศ จะกำหนดถึงลักษณะที่ตั้งด้วยว่า ควรจะตั้งอยู่บริเวณที่เส้นทางจราจรมีความหนาแน่น ใกล้ถนนสายประธานที่ผ่านย่านการค้า มีการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว มีที่จอดรถและที่สำหรับร้านค้าที่เพียงพอ (จันรรจา, 2532: 32)

การกำหนดเขตการค้าของเมืองสามารถทำได้โดยการทำการศึกษาคูณสมบัติของลูกค้า ในด้าน จำนวน อายุ เพศ รายได้ การศึกษา อาชีพ รวมถึงการกระจายตัวของประชากร ความหนาแน่น นอกจากนี้แล้วยังมีการสำรวจถึงแหล่งที่อยู่อาศัย จำนวนลูกค้า และประเภทสินค้าอีกด้วย การศึกษาโดยกำหนดลำดับศักยภาพของเมือง

ศึกษาถึงบริเวณที่รวมกลุ่มร้านค้าและบริการต่างๆ กลายเป็นศูนย์กลางการค้าขึ้นมา พบตามสี่แยกที่เป็นทางผ่านสำคัญมีทำเลที่เข้าถึงสะดวกและมีความสัมพันธ์กับทำเลที่ดินที่มีราคาแพงที่สุด ลำดับศักยภาพที่ใหญ่ที่สุด คือ Central Business Center ตำแหน่งใจกลางจะมีลักษณะพิเศษที่สำคัญ คือ

- มีความเข้มของการใช้ที่ดินสูง
- มีการขยายตัวในแนวดิ่ง คือ มีการสร้างอาคารสูงเป็นจำนวนมาก
- มีการสัญจรหนาแน่นในเวลากลางวัน เป็นศูนย์รวมของระบบเศรษฐกิจและสังคม
- เป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชน ที่จะเดินทางไปยังส่วนอื่นๆของพื้นที่

- เป็นแหล่งที่มีอาชีพพิเศษเฉพาะอย่างที่ไม่ย่านอื่นไม่พบ หรือเรียกว่า ย่านธุรกิจพิเศษ หมายถึง กลุ่มสถานประกอบการประเภทเดียวกันหรือมีความสัมพันธ์กันในแง่ธุรกิจ มักตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business Center) สาเหตุที่ตั้ง ก็เพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ซื้อ มักเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับการวางแผนมาก่อน ในกลุ่มธุรกิจเหล่านี้ มักอยู่รวมกันเป็นย่าน มีกิจการประเภทเดียวกัน เช่น ย่านโรงพิมพ์ ย่านคลินิกรักษาโรค กลุ่มธุรกิจกลุ่มนี้อยู่รวมกันได้เนื่องจากการเกี่ยวโยงเชิงแข่งขัน คือ รวมกันเพื่อดึงลูกค้าให้เข้ามาในพื้นที่ให้มากที่สุดแล้วแบ่งตลาดกัน โดยลูกค้ามีโอกาสเปรียบเทียบตามความพึงพอใจ

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวกับการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางทำให้พบว่า การวัดความเป็นย่านศูนย์กลางจะวัดจากความหนาแน่นของประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่ ความหลากหลายของกิจกรรม และความพร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐาน

2.4 พฤติกรรมการซื้อสินค้าและการเดินทางไปซื้อ

2.4.1 พฤติกรรมการซื้อสินค้า

ระบบสังคมแบบทุนนิยมผู้บริโภคเป็นตัวทำให้ระบบเศรษฐกิจเกิดการหมุนเวียน ซึ่งบทบาทของผู้บริโภคในระบบเศรษฐกิจ คือ เป็นผู้ตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการเพื่อนำมาตอบสนองความต้องการของตนเอง (ธงชัย, 2537: 3-4)

การศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้บริโภค พบว่าพฤติกรรมผู้บริโภคมีการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย และมีความซับซ้อนมาก ได้มีการอาศัยแบบจำลองที่สร้างจากการศึกษาเรื่องแรงดึงดูดของศูนย์การค้าที่มีต่อประชากร ศึกษาถึงระยะห่างที่ประชากรจะเข้ามาใช้บริการ พบว่ายังมีระยะทางไกลมากขึ้นความถี่ของการเข้ามาซื้อสินค้าก็จะห่างออกไป จนกระทั่งเปลี่ยนไปใช้บริการศูนย์กลางอื่นที่ใกล้กว่า และถึงแม้ว่าจะไปซื้อสินค้าที่ศูนย์กลางหนึ่งเป็นประจำแต่อาจมีบางครั้งที่เปลี่ยนไปใช้บริการในอีกที่หนึ่ง เพราะสินค้าและบริการเหล่านี้ไม่มีในแหล่งการค้าที่เคยไปซื้อ (Huff, 1963)

การศึกษาถึงพฤติกรรมผู้บริโภคมีตัวแปรที่เข้ามาเกี่ยวข้องและมีอิทธิพลต่อกัน การกำหนดถึงตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภคนั้น จะประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญ 2 ประการ คือ (คำรัสสิริ อุทยานานนท์, 2525:5-8)

1. ตัวแปรภายนอก (External Variable) หรือ ตัวแปรสิ่งแวดล้อมด้านสังคม วัฒนธรรม ได้แก่ ครอบครัว ชนชั้นทางสังคม วัฒนธรรม ค่านิยม เป็นต้น
2. ตัวแปรภายใน (Internal Variable) หรือปัจจัยทางด้านจิตวิทยา ได้แก่ การจงใจ การรับรู้ การเรียนรู้ บุคลิกภาพ ทัศนคติ เป็นต้น

นอกจากปัจจัยดังกล่าวแล้ว ยังมีปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค คือ อายุ เพศ การศึกษา รายได้ และพื้นฐานความเป็นเมืองและชนบท มีแนวโน้มที่จะพบว่า ผู้ซึ่งเป็นเพศหญิง มีระดับการศึกษาสูง มีรายได้สูง จะเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการซื้อสินค้ามากกว่าเพศชาย ผู้มีรายได้ต่ำกว่า การศึกษาต่ำกว่า และมีถิ่นฐานในชนบท (National Research Council, 1955: 1-2)

ผู้บริโภคจะเดินทางไปย่านกลางที่ใกล้ที่สุดที่สามารถให้สินค้าและบริการตามความต้องการของพวกเขา (Leslie J. King, 1985:28-37) ความถี่ในการเดินทางไปศูนย์กลางการค้าของผู้บริโภคจะขึ้นอยู่กับระยะทางในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นก็จะส่งผลให้ผู้บริโภคลดความถี่ในการมาใช้บริการลง ปริมาณของสินค้าและบริการที่ผู้บริโภคจะซื้อย่อมแตกต่างกันไปตามลักษณะของผู้บริโภคแต่ละคนและลักษณะของสังคมส่วนรวมนั้นๆ ผู้บริโภคจะเลือกซื้อสินค้าจากร้านค้าที่อยู่ใกล้บ้าน เนื่องจากสามารถไปรับบริการในเวลาที่เหมาะสมและมีสินค้าให้เลือกมากมาย

ในแต่ละครั้งที่มีการศึกษาถึงพฤติกรรมผู้บริโภค จะพบว่าพฤติกรรมจะเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การเปลี่ยนแปลงในลักษณะนี้จะเกิดขึ้นเนื่องจากความแตกต่างด้านต่างๆ เช่น เพศ, วัย, อาชีพ, การศึกษา และฐานะ ความแตกต่างเหล่านี้ทำให้ผลการศึกษาที่ได้มีความแตกต่างกันไปในแต่ละครั้ง

มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการศึกษาเรื่องพฤติกรรมผู้บริโภค เนื่องจากในระบบเศรษฐกิจ ผู้บริโภคเป็นหนึ่งในแกนหลักที่สำคัญที่จะทำให้ระบบเศรษฐกิจสามารถดำเนินต่อไปได้ แต่การศึกษาในเรื่องนี้มีความยุ่งยากและซับซ้อนมาก ปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจในการเลือกสินค้าหรือบริการจะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 2 ประการ คือ ปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายใน ปัจจัยเหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นอีกหลายๆ ด้าน เช่น ทางสังคม ทางวัฒนธรรม และทางเศรษฐกิจ

2.4.2 แนวคิดด้านการเดินทางไปซื้อสินค้า

การเคลื่อนที่ภายในแต่ละเมืองจะมีความแตกต่างกัน เกิดจากวัตถุประสงค์ของการเดินทางและสภาพระบบการจราจรที่ปรากฏภายในเมือง ดังตัวอย่าง ในบางเมืองผู้อาศัยจะนิยมเดินทางโดยรถประจำทางมากกว่ารถไฟ หรือนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าบริการขนส่งสาธารณะ และในการเดินทางแต่ละครั้งก็มีการเลือกวิธีการเดินทางให้เหมาะกับจุดหมายของการเดินทาง เช่น การเดินทางไปทำงาน, การเดินทางไปพักผ่อน, การเดินทางไปซื้อสินค้า

การเดินทางไปซื้อสินค้า

การเดินทางไปซื้อของมีความแตกต่างกับการเดินทางไปทำงาน ดังนี้ (สำนักงานพัฒนาเมือง, 2531 : 59-60)

- การเดินทางชนิดนี้มีปริมาณน้อย เมื่อคิดสัดส่วนจากการเดินทางทั้งหมดภายในเมือง ตัวอย่างเช่น การเดินทางทั้งหมดภายในเมืองชิคาโก สหรัฐอเมริกา มีการเดินทางไปทำงานถึงร้อยละ 20 ส่วนการเดินทางไปซื้อของมีเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น

- เป็นการเดินทางในระยะสั้นและเสียเวลาน้อย แต่การเดินทางดังกล่าวมีความแปรผันได้ง่ายกว่าการเดินทางไปทำงานและเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ
- ลักษณะการเดินทางมิได้เป็นไปตามปกติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่มีการเดินทางไปซื้อของอันเป็นเวลารีบเร่งไปทำงาน โดยมากมักจะปฏิบัติกันในช่วง 10.00 ถึง 14.00 น. ในเขต CBD.และระหว่าง 16.00 ถึง 20.00 น.ในวันหยุดสุดสัปดาห์
- การเดินทางไปซื้อของกับการเดินทางของกลุ่มผู้อาศัยแถบชานเมืองที่ต้องเดินทางไปทำงานในตอนเช้าและกลับในตอนเย็น กล่าวคือ การเดินทางของพวกเขาไปซื้อของไม่มีจุดเริ่มต้นและปลายทางที่แน่นอน เป็นไปตามความต้องการและความพอใจ บางวันอาจมีการเดินทางน้อยและโอกาสที่จะไปทำธุรกิจดังกล่าวมีอยู่ทั่วไปในเมือง ประกอบกับสินค้าและบริการที่ต้องการก็มีนานาประการ รูปแบบการเดินทางจึงยืดหยุ่นมาก

- ชนิดของการเดินทางไปซื้อของ มีหลายแบบดังนี้

การเดินทางนี้มีจุดประสงค์เพียงอย่างเดียว คือ ไปรับบริการจากร้านขายปลีกเพียงอย่างเดียว มีจุดเริ่มต้นและปลายทางที่แน่นอน ส่วนมากเป็นการซื้อของใช้ประจำวันเป็นการเดินทางระยะสั้น

การเดินทางแบบนอกประสงค์ในระหว่างการเดินทางอาจแวะซื้อของหลายอย่าง ส่วนมากในย่านการค้าขนาดใหญ่ เพราะการเดินทางทำนองนี้มีน้อยครั้งและกินระยะทางไกล

การเดินทางแบบผสม เช่น การเดินทางไปทำงาน แต่แวะทำธุรกิจอย่างอื่น โดยทั่วไปมีส่วนน้อยกว่าการเดินทางอย่างอื่น

- อิทธิพลจากโครงสร้างของร้าน การเดินทางไปซื้อสินค้าตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของโครงการสร้างและกระจายร้านค้าภายในเมือง โดยทั่วไปการกระจายร้านค้าจะมีความสัมพันธ์กับความหนาแน่นของประชากรและสินค้าพิเศษบางอย่าง ระยะทางเฉลี่ยระหว่างร้านค้าและที่อยู่อาศัยจึงขึ้นอยู่กับลำดับศักยภาพของศูนย์การค้าแต่ละแบบ
- ความรู้เกี่ยวกับระยะทาง การเดินทางไปซื้อของเป็นกระบวนการตัดสินใจของผู้ซื้อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมีมาด้วยกัน แต่ที่สำคัญ คือ ระยะทางและราคา นอกจากอิทธิพลความรู้สึกนึกคิดของผู้ซื้อ โดยทั่วไปผู้ซื้อไม่มีความรู้เกี่ยวกับบริการอย่างสมบูรณ์แบบ ส่วนมากเข้าใจเอาจากประสบการณ์ ส่วนมากยึดเอาปริมาณสิ่งของที่มีในร้าน ความสะดวกในการซื้อหาและทั้งหมดนี้ยังขึ้นอยู่กับค่านิยมอันเกิดจากรายได้, อายุ, เพศ, ระดับการศึกษา และอื่นๆ อีกมาก ทั้งหมดนี้มีอิทธิพลต่อรูปแบบโครงสร้างของร้าน
- ภาพพจน์ของสินค้า จะมีผลรวมกันกับรสนิยมของผู้ซื้อ ด้วยภาพพจน์นี้เองที่ทำให้ผู้ซื้อเกิดความรู้สึกชอบร้านค้านี้มากกว่าอีกร้านหนึ่ง โดยภาพพจน์ของร้านค้า

จะขึ้นอยู่กับ จำนวนสินค้าในร้าน, ราคา, การบริการ, ความสะดวกสบาย และชื่อเสียงของร้าน

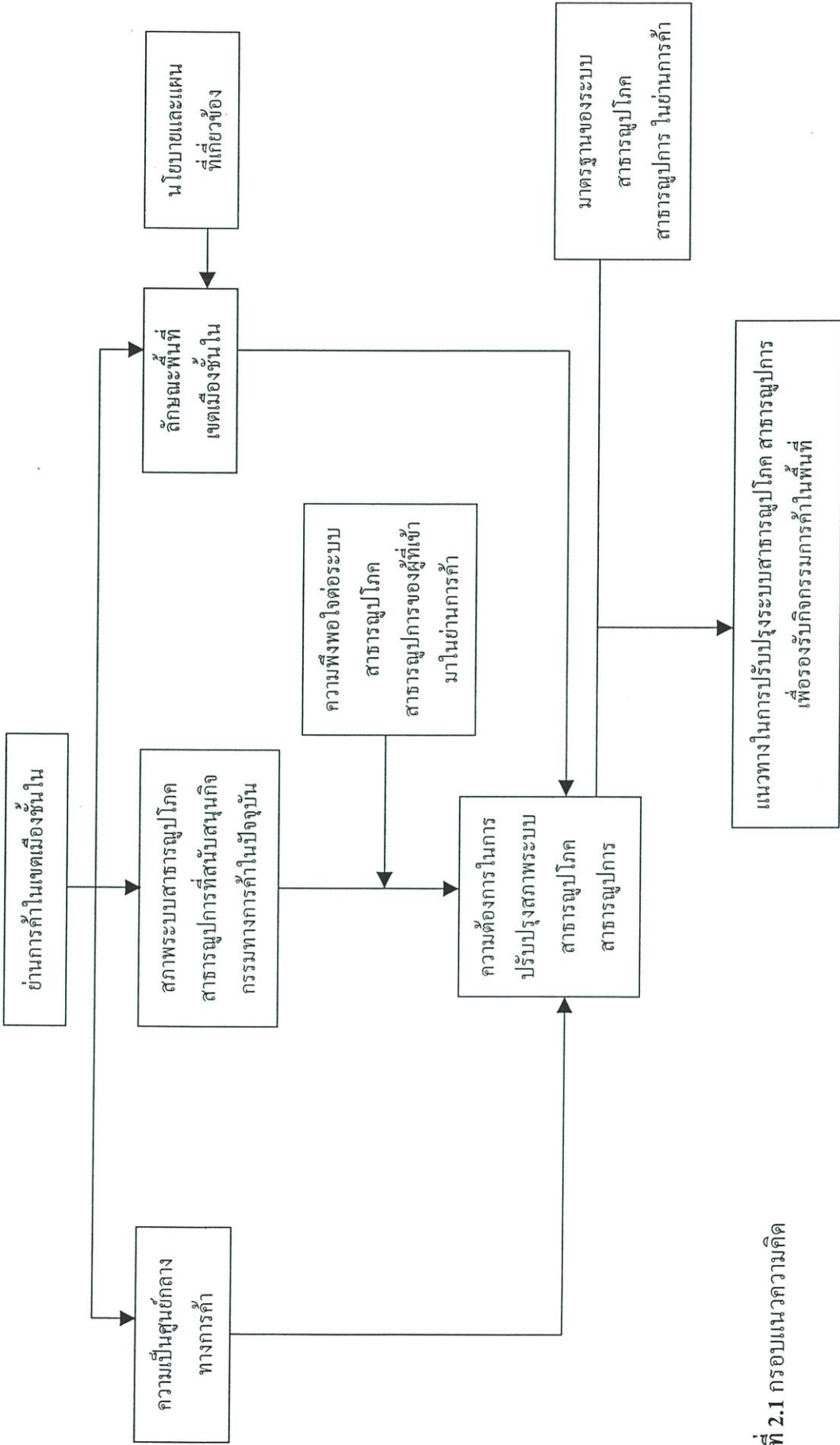
- ภาพพจน์เกี่ยวกับการเดินทาง คือ ภาพพจน์ที่ผู้ซื้อมีต่อทำเลที่ตั้งของศูนย์การค้าหรือร้านค้า เมื่อเปรียบเทียบกับความลำบากที่ต้องออกเดินทางไปซื้อของ ดังนั้นความสะดวกในการเข้าถึงจึงมีส่วนเป็นตัวช่วยในการตัดสินใจในการเดินทางไปซื้อของในย่านการค้าต่างๆ

นอกจากนี้การเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้าก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีส่วนช่วยในการตัดสินใจในการไปซื้อสินค้าและรับบริการนั้นๆ

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่ออธิบายวัตถุประสงค์ของการศึกษา สามารถนำมาแนวความคิดมาอธิบายได้ดังนี้

1. แนวความคิดด้านการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตเมืองชั้นใน นำมาเพื่อใช้ในการศึกษาเรื่องลักษณะที่สำคัญของพื้นที่เขตเมืองชั้นใน และแนวทางในการปรับปรุง
2. แนวความคิดด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นแนวทางในการวัดความเหมาะสมเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในย่านการค้า รวมถึงแนวทางในการปรับปรุง
3. แนวความคิดด้านแหล่งกลางทางการค้าและการใช้ที่ดินย่านศูนย์กลาง นำมาเพื่อพิจารณาลักษณะความเป็นย่านการค้า และขอบเขตของการให้บริการ รวมถึงบทบาทและหน้าที่ โดยการนำคุณสมบัติของผู้ซื้อมาใช้ในการพิจารณา
4. แนวความคิดด้านพฤติกรรมการณ์ซื้อสินค้าและการเดินทางมาซื้อสินค้า เพื่อพิจารณาหาเหตุผลในการเดินทางมาใช้บริการในย่านการค้า

ภายใต้แนวความคิดที่กล่าวมานั้น สามารถนำมาแสดงในกรอบแนวความคิดได้ดังนี้



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวความคิด

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงเปรียบเทียบย่านการค้า 2 แห่งคือ ย่านสำเพ็งและ เชียงกงที่มีลักษณะเป็นย่านการค้าที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมืองประวัติศาสตร์

โดยจะศึกษาทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ รวมถึงทัศนคติที่มีพื้นที่ โดยมีการเก็บข้อมูล ทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ แล้วนำไปสรุปหาคำตอบในการศึกษาครั้งนี้ โดยสุดท้ายผลที่คาดว่าจะได้รับ คือ แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูย่านการค้าทั้ง 2 แห่ง

3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

จากการศึกษาจะทำการเก็บข้อมูลเป็น 2 ส่วน คือ ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ

3.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บแบบสอบถาม, การสัมภาษณ์, และ การสำรวจ โดยการเก็บข้อมูลแบบสอบถามและสัมภาษณ์จะใช้กับกลุ่มประชากรที่เป็นผู้ขายและผู้ซื้อ ในพื้นที่ในเวลากลางวันเพื่อให้ได้ทัศนคติที่มีต่อระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ส่วนการเก็บข้อมูลแบบสำรวจจะเป็นการศึกษาในด้านกายภาพของพื้นที่ แล้วนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ทั้งในด้านการหาค่าทางสถิติและการพรรณนา

3.1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นข้อมูล ในการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทาง ข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้แก่ ข้อมูลของพื้นที่จากสำนักงานเขต สัมพันธวงศ์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ, นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่

3.2 นิยามศัพท์

ย่านการค้า หมายถึง พื้นที่พาณิชย์กรรมที่เป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่าเป็นที่รวบรวมร้านค้าที่ขายสินค้าเฉพาะอย่าง สินค้าประเภทนี้เป็นลักษณะเด่นของพื้นที่และเป็นแหล่งทางการค้าที่ผู้ซื้อมักนึกถึงเมื่อต้องการซื้อสินค้าประเภทนั้นๆ

พื้นที่ศูนย์กลาง หมายถึง พื้นที่ให้บริการด้านการค้าและบริการแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

สภาพระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หมายถึง ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีในพื้นที่ในปัจจุบัน เช่น น้ำประปา ไฟฟ้า การกำจัดของขยะ น้ำเสีย การระบายน้ำ และที่จอดรถ รวมถึง

ระบบการสัญจร สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่รองรับกิจกรรมทางการค้าในพื้นที่ สิ่งเหล่านี้มีผลต่อการให้บริการของพื้นที่ทางการค้า

กิจกรรมทางการค้า หมายถึง รูปแบบทางการค้าที่เกิดขึ้นในพื้นที่ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 แบบ คือ การค้าแบบปลีก, การค้าแบบขายส่ง, โกดังเก็บสินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อพื้นที่แตกต่างกัน

พฤติกรรมผู้บริโภค หมายถึง ลักษณะ แนวทาง และวิธีการในการตัดสินใจเพื่อซื้อสินค้าและบริการเพื่อนำมาตอบสนองความต้องการของตัวเอง

3.3 ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง

ในการนำเสนอตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ได้ทำการแบ่งเป็นประเด็นต่างๆ 4 ประเด็นตามแนวความคิดที่ได้ศึกษามาในบทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม

ตารางที่ 3.1 แสดงตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านแผนและนโยบายในพื้นที่เมืองชั้นใน และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ตัวแปร	เครื่องมือในการวิจัย			
	เอกสาร	สำรวจ	แบบสอบถาม	สัมภาษณ์
กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง				
1. แนวโน้มการใช้ที่ดิน	✓			
2. แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่	✓			
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	✓			
ลักษณะทางกายภาพ				
1.อาคาร				
1.1 สภาพอาคาร		✓		
1.2 การใช้สอย		✓		
1.3 คุณค่าทางสถาปัตยกรรม		✓		
1.4 จำนวนชั้นอาคาร		✓		
2. ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ				
2.1 ทางเท้า				
- ขนาด	✓	✓		
- อุปกรณ์ระดับถนน		✓		
- ความปลอดภัย			✓	
- ความสะดวก			✓	
2.2 ที่จอดรถ				

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	เครื่องมือในการวิจัย			
	เอกสาร	สำรวจ	แบบสอบถาม	สัมภาษณ์
- จำนวนที่จอดรถในย่าน	✓			
- ระยะห่างจากจุดซื้อสินค้า	✓	✓		
- ห่างจากถนนสายหลัก			✓	
- ความสะดวก			✓	
- ความปลอดภัย			✓	
- อัตราค่าบริการ	✓		✓	
2.3 รถประจำทาง				
- ความสะดวก			✓	
- ราคา			✓	
- การเชื่อมโยงกับระบบ อื่นๆ		✓	✓	
- ความเพียงพอ			✓	
2.4 การป้องกันอัคคีภัย				
- ระยะห่างระหว่างอาคาร		✓		
- พื้นที่เพื่อรถฉุกเฉิน		✓		
- อุปกรณ์ดับเพลิงขนาดเล็ก		✓		
- ความรู้สี่ปลอดภัย			✓	
2.5 การกำจัดของเสีย				
- การระบายน้ำ	✓		✓	
- การกำจัดน้ำเสีย	✓		✓	
- ปริมาณถังขยะ		✓	✓	
- การขนย้ายขยะจากร้านค้า		✓		✓
2.6 พื้นที่สำหรับรถขนสินค้า		✓		
2.7 ห้องน้ำ				
2.8 ที่นั่งพัก		✓	✓	
- ความสะดวก ห่าง		✓	✓	
- ความเพียงพอ		✓	✓	
2.9 ไฟฟ้า	✓		✓	
2.10 น้ำประปา	✓		✓	
2.11 โทรศัพท์สาธารณะ		✓	✓	
2.12 ถนน				
- ปริมาณการจราจร	✓		✓	

ตารางที่ 3.2 แสดงตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านความเป็นแหล่งกลาง

ตัวแปร	เครื่องมือในการวิจัย			
	เอกสาร	สำรวจ	แบบสอบถาม	สัมภาษณ์
ความเป็นแหล่งกลาง				
1. ขนาดความเป็นศูนย์กลาง		✓	✓	
2. รูปแบบการให้บริการ		✓	✓	
3. ขอบเขตของการให้บริการ		✓	✓	
4. หน้าที่ของย่าน		✓	✓	

ตารางที่ 3.3 แสดงตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านพฤติกรรมและทัศนคติผู้ซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่

ตัวแปร	เครื่องมือในการวิจัย			
	เอกสาร	สำรวจ	แบบสอบถาม	สัมภาษณ์
กลุ่มผู้ซื้อ				
1. พฤติกรรมของผู้ซื้อ				
- ประเภทสินค้า			✓	
- เหตุผลในการมาซื้อสินค้า			✓	
- ช่วงเวลาในการมาซื้อ			✓	
- ระยะเวลาที่เข้ามาซื้อสินค้า			✓	
- ความถี่			✓	
- รูปแบบการเดินทาง			✓	
- แหล่งที่ซื้ออื่นๆ			✓	
2. ความพึงพอใจต่อระบบสาธารณูปโภค			✓	

ตารางที่ 3.4 แสดงตัวแปรที่เกี่ยวข้องด้านพฤติกรรมและทัศนคติผู้ทำการค้าในพื้นที่

ตัวแปร	เครื่องมือในการวิจัย			
	เอกสาร	สำรวจ	แบบสอบถาม	สัมภาษณ์
กลุ่มผู้ขาย				
1. พฤติกรรม				
- ระยะเวลาในการขาย			✓	
- แนวโน้มทางการค้า			✓	
2. ความพึงพอใจต่อระบบสาธารณูปโภค			✓	

3.4 การสุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษานี้ ได้กำหนดกลุ่มประชากรเพื่อทำการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการแจกแบบสอบถาม 2 กลุ่ม คือ

3.4.1 กลุ่มผู้ทำการค้าในบริเวณย่านเซียงกง และสำเพ็ง (ถนนวานิช 1) โดยทำการสุ่มประชากรโดยใช้วิธี Simple Random Sampling โดยเลือกร้านทางฝั่งขวาและซ้ายสลับกัน

3.4.2 กลุ่มผู้มาซื้อสินค้าในบริเวณย่านเซียงกง และสำเพ็ง (ถนนวานิช 1) โดยทำการสุ่มประชากรโดยใช้วิธี Simple Random Sampling โดยเลือกผู้ซื้อสินค้าที่เดินผ่านทุกๆ 3 คน

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการทำวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยการวิเคราะห์ข้อมูล จะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

3.5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพ โดยใช้วิธีการพรรณนา และการจัดทำแผนที่เพื่อแสดงถึงลักษณะทางกายภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

3.5.2 การวิเคราะห์ข้อมูลทางเศรษฐกิจ สังคม และทัศนคติ ใช้วิธีวิเคราะห์โดยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS

3.6 ข้อจำกัดของการทำวิจัย

ในการทำวิจัยนี้มีข้อจำกัดในการทำวิจัยหลักๆ ดังนี้

3.6.1 ข้อจำกัดด้านความร่วมมือในการให้ข้อมูล

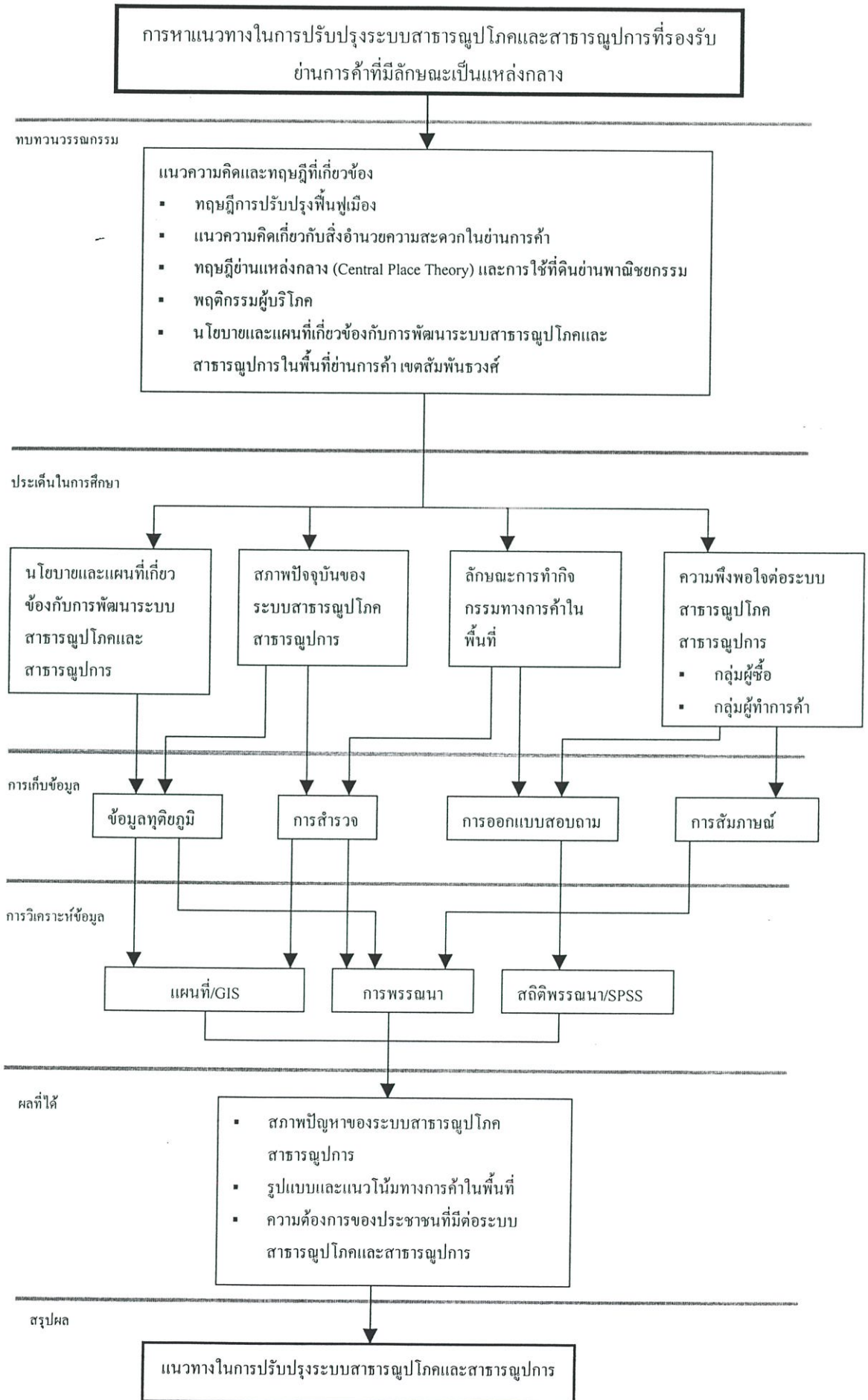
เนื่องจากการศึกษาถึงลักษณะของกิจกรรมย่านการค้า จึงจำเป็นที่จะต้องเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ค้าและผู้ขายที่มีกิจกรรมอยู่ทุกวันตลอดทั้งวัน อาจไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร

3.6.2 ข้อจำกัดด้านเวลา

เนื่องจากมีระยะเวลาในการเก็บข้อมูลค่อนข้างจำกัด ข้อมูลที่ได้อาจไม่สมบูรณ์

3.6.3 ข้อจำกัดด้านบุคลากรและงบประมาณ

เนื่องจากมีบุคลากรและงบประมาณในการเก็บข้อมูล, หรือถามแบบสอบถาม รวมทั้งการสัมภาษณ์จำกัดจึงไม่สามารถเก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรขนาดใหญ่ได้ จึงจำเป็นต้องจำกัดกลุ่มประชากรให้เล็กลงด้วย



ภาพที่ 3.1 แสดงระเบียบวิธีวิจัย

บทที่ 4

สภาพทั่วไปและนโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาจัดอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ที่มีการจัดทำโครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ โดยในหลายแผนงาน ได้จัดให้พื้นที่ต่อเนื่อง มีข้อกำหนดในการอนุรักษ์ แนวทางและขอบเขตในการพัฒนา จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเขตเป็นอย่างมาก

บทที่ 4 นี้ได้นำเสนอสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเขตสัมพันธวงศ์เพื่อสร้างความเข้าใจในลักษณะของพื้นที่ อันประกอบไปด้วยประเด็นทางด้านภูมิศาสตร์ ประชากร สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และการให้บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ แล้วนำไปเชื่อมโยงกับนโยบายการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยแผนและนโยบายที่นำมาศึกษาในครั้งนี้จะประกอบไปด้วยรายงานการศึกษาเรื่องผังเมืองกรุงเทพมหานคร, แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์

ส่วนในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องจะเป็นในด้านการจัดการความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ รวมถึงการจัดการกับระบบเครือข่ายขนส่งมวลชนด้วย ที่กล่าวมาทั้งหมดมีรายละเอียดของแผนนโยบายเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

4.1 สภาพทางภูมิศาสตร์ของเขตสัมพันธวงศ์

เขตสัมพันธวงศ์ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เรียกว่า เขตพื้นที่เมืองชั้นใน ที่มีอายุกว่า 200 ปี โดยเกิดขึ้นพร้อมๆ กับการก่อตั้งกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2325 เป็นเขตที่มีขนาดเล็กที่สุดคือ มีพื้นที่ 1.416 ตารางกิโลเมตรหรือมีขนาดเพียงร้อยละ 0.09 ของพื้นที่รวมกรุงเทพมหานคร มีอาณาเขตติดต่อ (สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์. 2542) ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย โดยมีถนนเจริญกรุงและถนนพระราม 4 เป็นเส้นแบ่งแนวเขต ตั้งแต่สะพานดำรงสถิตย์ (สะพานเหล็ก) ไปจนถึงสะพานเจริญสวัสดิ์
ทิศตะวันตก	จรดเขตพระนคร โดยมีคลองโอ่งอ่าง ตั้งแต่สะพานเจริญสวัสดิ์ จนถึงสะพานโอสถานนท์ ที่เชิงสะพานพุทธยอดฟ้า เป็นเส้นแบ่งแนวเขต
ทิศตะวันออก	จรดเขตบางรัก โดยมีคลองผดุงกรุงเกษมตั้งแต่เชิงสะพานเจริญสวัสดิ์ จนบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาที่โรงบำบัดน้ำเสียสี่พระยาเป็นเส้นแบ่งแนวเขต
ทิศใต้	จรดแม่น้ำเจ้าพระยาจากเชิงสะพานพุทธยอดฟ้า จนบรรจบกับคลองผดุงกรุงเกษมที่โรงบำบัดน้ำเสียสี่พระยา

4.2 ประชากรและแนวโน้มประชากร

เขตสัมพันธวงศ์เป็นเขตที่มีประชากรหนาแน่นมากที่สุดเขตหนึ่งในกรุงเทพมหานคร โดยมีประชากรทั้งหมด 36,899 คน (สถิติกรุงเทพมหานคร: 2545) เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดของพื้นที่แล้ว เขตสัมพันธวงศ์มีความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 26,059 คนต่อตารางกิโลเมตร (มีพื้นที่ทั้งหมด 1.416 ตร.กม.)

เมื่อพิจารณาในด้าน โครงการประชากรพบว่าช่วงอายุที่มีมากที่สุดคือช่วง 25-29 ปี มีจำนวน 2,850 คน รองลงมาคือ 20-24 ปี มีจำนวน 2,820 คน มีสัดส่วนประชากรวัยแรงงานในช่วงต้นเป็นสัดส่วนมากที่สุด แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ยังคงมีหน้าที่และบทบาททางด้านการเป็นแหล่งงานสูง และยังคงเป็นพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่ยังคงไว้ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้กับวัยแรงงานอย่างต่อเนื่อง

การเปลี่ยนแปลงประชากรในพื้นที่พบว่า มีอัตราการลดลงประมาณร้อยละ -2.16 การลดลงของจำนวนประชากรเป็นการลดลงที่ต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน (ตารางที่ 4.1) ซึ่งเหตุผลของการลดลงของประชากรในแต่ละปีของเขตสัมพันธวงศ์ ส่วนหนึ่งคาดว่าเกิดจากการขยายตัวของพื้นที่ชานเมือง ทำให้มีการย้ายออกไปจากศูนย์กลางเมืองซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมไปยังชานเมือง

นอกจากนั้นแล้วยังน่าจะมาจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของเขตสัมพันธวงศ์ เช่นในย่านสำเพ็ง จากการศึกษาพบว่า เนื่องจากราคาที่ดินในบริเวณสำเพ็งสูงมาก การค้าขายตัวมากขึ้น พ่อค้าต้องการเนื้อที่เก็บสินค้ามากขึ้น จึงปรับการใช้อาคารพาณิชย์ในชั้นที่ 3 และ 4 จากที่เคยเป็นที่อยู่อาศัยเป็นที่เก็บสินค้าแทน ส่วนเจ้าของก็ต้องย้ายออกไปอยู่เขตรอบนอก ในขณะที่ร้านก็จะให้ลูกจ้างค้างและเฝ้าร้านไป

จำนวนลูกจ้างของร้านเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องคำนึงถึงเนื่องจากเป็นกลุ่มที่เรียกว่า “ประชากรแฝง” ซึ่งจำนวนประชากรแฝงนี้จะส่งผลต่อการวางแผนเพื่อจัดให้บริการ โครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะอื่นๆ

จากงานศึกษา “โครงการวางผังเฉพาะแห่งในพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ พื้นที่บริเวณย่านชุมชนเขตสัมพันธวงศ์” ได้ออกแบบสอบถามถึงสัดส่วนผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารซึ่งที่มีชื่อในทะเบียนบ้านและไม่มีชื่อ แล้วจึงนำสัดส่วนมาเปรียบเทียบ พบว่า อัตราส่วนของจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ไม่มีชื่อในทะเบียนบ้านต่อสมาชิกที่มีชื่อในทะเบียนบ้านในกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดคิดเป็น 13:3 เมื่อคิดจากจำนวนประชากรในทะเบียนราษฎรของเขตสัมพันธวงศ์ในปี พ.ศ. 2545 คือ 36,899 คน จะได้ประชากรแฝง 8,691 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 23.07 ของประชากรภาคกลางคืนทั้งหมด ซึ่งจำนวนประชากรในพื้นที่ที่จะมีผลต่อการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้สามารถรองรับการเป็นย่านการค้าต่อไปได้

4.3 สภาพทางเศรษฐกิจและพื้นที่การค้า

แม้ว่าจะมีพื้นที่ขนาดเล็กมากแต่พื้นที่เขตนีกลับเป็นแหล่งรวบรวมกิจกรรมการค้าที่มีความหลากหลายมากที่สุดเขตหนึ่ง จากการสำรวจพบว่า มีกิจกรรมทางการค้าถึง 12 ประเภทด้วยกัน ได้แก่

- ย่านสำเพ็ง สะพานหัน หัวเมียด ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเขตสัมพันธวงศ์ มีอาณาเขตติดต่อกับย่านค้าผ้าพาหุรัด แต่เดิมเป็นการค้าขายสินค้าจำพวกผ้าผืน ผ้าลูกไม้ ผ้าญี่ปุ่น ไหม พรม เครื่องแก้ว กะละมัง หมวกสาน โคมญี่ปุ่น คนโท ขวดโหล ตะเกียง นาฬิกา ทองรูปพรรณ และเพชรพลอย (ยงธนีสร์ พิมลเสถียร. 2544 : 3-11) แต่ต่อมาประเภทสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงไปบ้าง คือมีสินค้าประเภทของชำร่วย อาหารแห้งต่างๆ เข้ามา แต่กิจการค้าผ้าพับก็ยังคงมีอยู่
- ย่านการค้าของชำร่วยบริเวณถนนวานิช 1 ติดกับถนนราชวงศ์ เป็นย่านการค้าที่เกิดขึ้นใหม่ในช่วง 5-10 ปีที่ผ่านมา เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าประเภทของชำร่วย ของขวัญต่างๆ ทั้งในและจากต่างประเทศ
- ย่านการค้าเครื่องหนัง กระจ่าง รongเท้า จัดเป็นย่านขนาดใหญ่แห่งหนึ่ง ตั้งอยู่บริเวณถนนวานิช 1 ติดกับถนนทรงวาด เน้นการค้าส่งเป็นหลัก
- ย่านเซียงกง เป็นย่านการค้าอะไหล่ เครื่องเหล็กเก่า ตั้งอยู่บริเวณรอบๆ วัดปทุมคงคา เป็นย่านการค้าที่เก่าแก่แห่งหนึ่ง
- ย่านเครื่องเหล็ก อุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ บริเวณวงเวียนโอเดียน
- ย่านทรงวาดและริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นย่านเก่าแก่ แต่เดิมเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ มีโกดังเก็บสินค้า ปัจจุบันเป็นย่านการค้าส่งสินค้าประเภทแป้ง ข้าว เมล็ดพืช ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร
- ย่านการค้ากระสอบ บริเวณวัดสัมพันธวงศ์ มีขนาดไม่ใหญ่นัก คาดว่าน่าจะเกี่ยวข้องกับสินค้าส่งชนิดอื่นๆ เช่น ข้าวสาร แป้ง เมล็ดพืชในย่านทรงวาด
- ย่านการค้าทองคำ ถนนเยาวราช ทองคำย่านเยาวราชเป็นทองที่มีชื่อเสียงได้รับการยอมรับว่ามีคุณภาพดีที่สุดแห่งหนึ่ง โดยร้านค้าทองเหล่านี้จะเรียงรายกันไปตามทั้งทั้งสองฟาก มีเอกลักษณ์คือป้ายโฆษณาที่มีจำนวนมากเห็นได้ชัดเจน ในเวลากลางคืนถนนสายนี้ก็เปลี่ยนเป็นถนนสายอาหารมีร้านอาหารจำนวนมาก เป็นที่ขึ้นชื่อมาก
- ย่านสินค้าของเด็กเล่นเด็ก ถนนมังกร เป็นถนนสายเล็กๆ ที่มีการค้าของเด็กเล่นสารพัดแบบ ทั้งที่เป็นพลาสติก และโลหะ
- ย่านคลองถม เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าพวกเกมคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องเล่นต่างๆ ที่กำลังเป็นที่นิยมอยู่ในปัจจุบัน
- ย่านตลาดเก่าเยาวราช เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าประเภทอาหารแห้ง อาหารสด ผลไม้ ที่มาจากประเทศจีน เป็นที่นิยมของชาวไทยเชื้อสายจีน ย่านนี้จะมีความคึกคักมากในช่วงเทศกาลไหว้เจ้าต่างๆ เช่น ตรุษจีน สารทจีน

- ย่านโรงพิมพ์บริเวณถนนพาดสาย เป็นย่านที่มีโรงพิมพ์ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก สินค้าที่สำคัญคือ ปฏิทินแบบต่างๆ ทั้งจีนและไทย การ์ดเชิญต่างๆ รวมถึงโบสถ์ร้าง สมุดบัญชี

ลักษณะความเป็นย่านที่นอกจากจะมีความหลากหลายในแต่ละพื้นที่แล้ว ยังมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในแต่ละช่วงเวลา ลักษณะอันเป็นเอกลักษณ์นี้จะมีผลต่อการวางแผนจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำรงอยู่ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์

- การเลือกพื้นที่ศึกษาได้ทำการเลือกจากย่านการค้าที่กล่าวมาแล้วทั้ง 12 ย่าน โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา คือ เป็นย่านการค้าที่ยังคงดำรงกิจกรรมทางการค้า, เป็นย่านการค้าที่สร้างรายได้ให้กับพื้นที่เป็นจำนวนมาก, เป็นย่านการค้าที่มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมสูง (ในที่นี้หมายถึงการขนส่งสินค้า), และมีการจ้างงานในอัตราที่สูงเช่นเดียวกัน จากเงื่อนไขดังกล่าว ได้พิจารณาย่านการค้าที่เหมาะสมจากข้อมูลพื้นฐานที่ได้จากสำนักงานเขตสัมพันธวงศ์เกี่ยวกับรายได้และจากการสำรวจพื้นที่เขตโดยรวมทั้งหมด สามารถสรุปออกมา 2 พื้นที่ด้วยกันคือ ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกง โดยแต่ละย่านมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ย่านการค้าสำเพ็ง

สำเพ็งเป็นย่านการค้าที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเขตสัมพันธวงศ์ เป็นย่านเก่าแก่ที่เริ่มมีมาตั้งแต่สมัยก่อตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ เมื่อครั้งรัชกาลที่ 1 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระบรมมหาราชวังและวัดพระศรีรัตนศาสดารามบนฝั่งพระนครซึ่งเป็นบริเวณที่มีชุมชนชาวแต่จิวตั้งถิ่นฐานในบริเวณท่าเตียนและพื้นที่ใกล้เคียง รัชกาลที่ 1 จึงได้พระราชทานที่ดินให้ย้ายไปตั้งชุมชนอยู่นอกกำแพงพระนครทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้คือ แถวคลองสามเพ็ง (สำเพ็ง) (ยงจินสุทรี. 2544 : 2-7) เมื่อสร้างถนนจึงเรียกถนนสามเพ็ง บริเวณตลาดสามเพ็งนี้มีชาวจีนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น โดยมีอาชีพค้าขาย รับส่งสินค้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน สินค้าในขณะนั้นได้แก่ ผ้าแพร ถ้วยชามเครื่องกระเบื้องอาหาร เป็นต้น มีท่าเรือสำคัญอยู่ที่บริเวณท่าน้ำราชวงศ์ในปัจจุบัน

เนื่องจากมีผู้อาศัยอยู่อย่างหนาแน่น จึงมีการสร้างอาคารบ้านเรือนเบียดเสียดแออัดมาก และที่สำคัญคือ การใช้ไม้เป็นวัสดุก่อสร้าง ทำให้เกิดปัญหาอัคคีภัยบ่อยครั้ง ในสมัยรัชกาลที่ 5 (ช่วงปี พ.ศ. 2449-2450) เกิดไฟไหม้สำเพ็งถึง 3 ครั้ง เมื่อไฟไหม้แต่ละครั้งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ได้ตัดถนนผ่านที่เพลิงไหม้ ครั้งแรกคือ ถนนสามเพ็ง (ถนนวานิช 1 ในปัจจุบัน) ตั้งต้นจากถนนราชวงศ์ไปตรอกคลองโรงกะทะ ครั้งที่ 2 ต่อจากแนวที่ 1 ออกไปสะพานข้ามคลองวัดปทุมคงคาและแยกเข้าวัดสัมพันธวงศ์ ออกถนนเขาวราชและครั้งที่ 3 ตั้งแต่ถนนราชวงศ์ไปออกถนนจักรวรรดิ ถนนทั้งหมดมีความกว้าง 5 วา

จะเห็นว่าชุมชนชาวจีนในเขตนี้ตั้งขนานไปตามเส้นถนน 3 เส้น คือ วานิช 1 (สำเพ็ง), เขาวราช, และเจริญกรุง

ช่วงรัชสมัยของรัชกาลที่ 6 และ 7 จัดเป็นช่วงที่พื้นที่ในบริเวณนี้มีความเจริญรุ่งเรืองทางการค้าสูงสุด มีท่าเรือที่สำคัญในการรับส่งสินค้า และติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ แต่เมื่อมาถึงปัจจุบันการ

คมนาคมทางน้ำเริ่มลดบทบาทลง ทำการค้าบริเวณนี้ค่อยๆ เปลี่ยนรูปแบบไป โดยการขนส่งและการเป็นคลังสินค้ามีจำนวนน้อยลง แต่ยังคงบทบาทในการเป็นย่านแหล่งกลางของการค้าปลีกและส่งที่มีสินค้าหลากหลายอยู่แน่นอนว่าประเภทสินค้าและรูปแบบการขนส่งก็มีการเปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน

ย่านการค้าสำคัญตั้งอยู่บนถนนสายเศรษฐกิจเส้นหนึ่งของเขตสัมพันธวงศ์ คือ ถนนวานิช 1 มีความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร โดยเริ่มจากย่านพาหุรัดเขตพระนครไปบรรจบกับถนนทรงสวัสดิ์หน้าวัดสัมพันธวงศ์ มีความกว้างเพียง 3.5 เมตร แต่ตลอดถนนสายแคบๆ เส้นนี้จะเต็มไปด้วยร้านค้าประเภทต่างๆ สามารถแบ่งช่วงการค้าออกได้เป็น 3 ช่วง ตามประเภทสินค้าคือ

- ช่วงแรก ตั้งแต่ย่านพาหุรัดไปจรดถนนราชวงศ์ บริเวณนี้จะมีสินค้าประเภทผ้าต่างๆ ทั้งเป็นผ้าพับและผ้าสำเร็จรูป รวมถึงอุปกรณ์ในการตัดผ้า เย็บผ้าต่างๆ เช่น กระจุม ค้าย เข็ม ลูกไม้ชายเสื้อ เจ้าของกิจการส่วนมากจะเป็นคนไทยเชื้อสายจีน จะแตกต่างกับในย่านพาหุรัดที่ส่วนมากเป็นคนไทยเชื้อสายอินเดีย กิจการการค้าในย่านนี้ส่วนมากเป็นการค้าแบบขายส่ง บางร้านที่ค้าปลีกด้วย แต่ราคาสินค้าจะสูงกว่าแบบขายส่ง การขนส่งสินค้าจะใช้จักรยานยนต์ขนาดเล็กเป็นหลัก

ในการใช้สอยอาคารชั้นล่างจะเป็นร้านเพื่อขายสินค้า ส่วนชั้นบนจะใช้เก็บสินค้าและเป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งค่อนข้างเป็นอันตราย เนื่องจากผ้าเป็นเชื้อเพลิงที่ดี เมื่อเกิดเหตุการณ์เพลิงไหม้ขึ้น จะทำให้ควบคุมเพลิงได้ยาก

- ช่วงที่สอง ตั้งแต่ถนนราชวงศ์ไปถึงถนนเยาวพานิช บริเวณนี้จะเป็นแหล่งรวมของของขวัญต่างๆ เช่น ตุ๊กตาผ้า เซรามิก เครื่องเขียน สมุดต่างๆ นาฬิกา ของจุกจิกสารพัดชนิด รวมถึงกระดาษห่อของขวัญ ริบบิ้น ที่ใช้ในงานเทศกาลต่างๆ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่ วาเลนไทน์ ตรุษจีน และสงกรานต์ จะมีผู้มาซื้อสินค้าจำนวนมาก ทั้งที่เป็นแบบค้าปลีกและค้าส่ง การขนส่งสินค้าส่วนมากใช้จักรยานยนต์ขนาดเล็ก ซึ่งก่อความรำคาญให้กับผู้ที่เดินเท้าเป็นอันมาก

เนื่องจากในช่วง 5-10 ปีที่ผ่านมาย่านแห่งนี้ย่านแห่งนี้มีความเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้กิจการค้าที่มีมาแต่เดิมเปลี่ยนรูปแบบไป จากแต่เดิมบริเวณนี้จะเป็นการค้าทองคำ แต่ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นการค้าประเภทของขวัญของชำร่วย โดยมีร้านทองที่หลงเหลือให้เห็นกันก็คือ ห้างทองไต่ะกั้ง ปัจจุบันการค้าทองจะมีเฉพาะบริเวณริมถนนเยาวราชเท่านั้น ย่านนี้มีอาคารบางหลังที่มีการต่อเติมให้เป็นห้างสรรพสินค้าย่อยๆ โดยจัดทำบริเวณชั้นที่สองและสามให้ผู้ซื้อขึ้นไปซื้อสินค้า ติดตั้งลิฟท์ และบันไดเลื่อน มีการต่อเติมอาคารเป็นจำนวนมาก หากไม่มีการดูแลที่ทั่วถึงอาจเกิดปัญหาได้

- ช่วงที่สาม ตั้งแต่ถนนเยาวพานิชจนถึงช่วงตัดกับถนนทรงวาด เป็นแหล่งรวมเครื่องหนัง รองเท้า กระเป๋าแบบต่างๆ บริเวณนี้จะขายสินค้าแบบส่งเป็นส่วนใหญ่ แม้อาคารจะมีขนาดเล็กมาก แต่ก็มี การขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกสี่ล้ออยู่ ทำให้การจราจรในย่านนี้แออัดมาก

ส่วนในช่วงท้ายถนน จะเป็นการค้าที่ค่อนข้างหลากหลาย เช่น กิจการร้านเพชรพลอย, อุปกรณ์การเกษตรและการประมง ตั้งอยู่ปะปนกันไป

เมื่อทำการสำรวจโดยการแจกแจงนับตามอาคารแล้วพบว่า กิจการที่มีมากที่สุดในพื้นที่นี้คือ ผ้าพับ ที่มีถึง 124 ร้าน ส่วนอันดับรองลงมาจะมีใกล้เคียงกัน 3 กิจการคือ ของขวัญของชำร่วย 48 ร้าน, อุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ 45 ร้าน, รองเท้า 43 ร้าน อันดับต่อมาคือสินค้าประเภทเพชรพลอย 35 ร้าน, เบ็ดเตล็ด 33 ร้าน ส่วนสินค้าจำพวกกระเป๋า 22 ร้าน, เครื่องประดับสตรี 23 ร้าน, เสื้อผ้าสำเร็จรูป 22 ร้าน และอันดับสุดท้ายคือ อาหารและยา 9 ร้าน สามารถแสดงเป็นตารางได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนประเภทสินค้าในย่านสำเพ็ง

ประเภทสินค้า	จำนวน (ร้าน)	ร้อยละ
ผ้าพับ	124	28.97
ของขวัญ ของชำร่วย	48	11.21
อุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ	45	10.51
รองเท้า	43	10.05
เพชรพลอย	35	8.18
เบ็ดเตล็ด	33	7.71
เครื่องประดับสตรี	23	5.37
กระเป๋า	22	5.14
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	22	5.14
อาหารและยา	9	2.10
ไม่มีข้อมูล	24	5.61
รวม	428	100.00

ที่มา จากการสำรวจเดือนเมษายน พ.ศ.2544

2) ย่านเชียงกง

เชียงกง หรือ เชียงกง มาจากภาษาจีนหมายถึง อะไหล่เก่า ย่านการค้านี้เกิดขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นย่านค้าเครื่องอะไหล่เก่าแห่งแรกๆ มีการรวมตัวกันเป็นย่านบริเวณวงเวียนโอเดียนแล้วค่อยขยายมาบริเวณวัดปทุมคงคา ในช่วงแรกๆ จะมีเฉพาะสินค้าที่เป็นอะไหล่เก่า ซึ่งมาจากหลายแหล่ง เช่น ประเทศญี่ปุ่น สิงคโปร์ (อัครพงษ์ อัครเกษมพร. 2540 : 89-95) แต่ต่อมาในบริเวณวงเวียนโอเดียนจะเปลี่ยนรูปแบบเป็นการค้าอะไหล่และเครื่องยนต์ใหม่ ทั้งที่ใช้ในการเกษตรและอุตสาหกรรม ซึ่งในบริเวณนี้จะมีสภาพแวดล้อมค่อนข้างดี สะอาด จึงเหลือแต่บริเวณรอบๆ วัดปทุมคงคา ยังคงเป็นการค้าอะไหล่เก่าอยู่

ย่านนี้เป็นแหล่งค้าอะไหล่ วัสดุอุปกรณ์ประกอบยนต์ เครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใหญ่มากแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร โดยมีการรวมตัวกันเป็นชุมชนที่ชื่อว่า ชุมชนผู้ค้าอะไหล่เก่า ซอยวานิช 2 ซึ่งย่านการค้าแห่งนี้ก็มีการเชื่อมต่อกับย่านเชียงกงที่อยู่บริเวณถนนบรรทัดทอง ปทุมวัน ซึ่งมีสินค้า

ประเภทเดียวกัน มีการรวมกลุ่มจัดตั้งสมาคมผู้ค้าเครื่องยนต์และอะไหล่เก่าขึ้นมา และมีแนวโน้มที่จะย้ายออกจากพื้นที่ไปอยู่บริเวณชานเมือง เช่น รังสิต บางนา เนื่องจากย่านการค้าประเภทนี้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่ก็ยังไม่สามารถย้ายออกไปได้ทั้งหมด โดยย่านการค้าแห่งนี้มีกิจกรรมที่ขัดกับข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมการค้าซึ่งนำรังเกียจหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ซึ่งถูกควบคุมในมาตราที่ 8 แห่งพระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. 2484 รวมทั้งยังขัดต่อระเบียบสัญญาเช่าของสำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ที่กำหนดไม่ให้ดำเนินการค้าใดๆ ที่นำรังเกียจหรือน่ากลัวที่จะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย เช่น โรงพิมพ์ โรงทำเครื่องคั้ม โรงซ่อมรถยนต์ รวมทั้งโรงงานต่างๆ หรือวัสดุที่เป็นเชื้อเพลิง ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง ฟิล์มภาพยนตร์ สต็อกไม้ขีด เป็นต้น

ปัจจุบันจากการสำรวจและจากรายชื่อกิจกรรมการค้าที่จดทะเบียนในเขตสัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ. 2543 พบว่า มีร้านค้าอยู่ด้วยกันทั้งหมดประมาณ 236 ร้าน มีกิจกรรมประเภทสะสมและขายอะไหล่เก่า 108 ราย ซ่อมประกอบเครื่องจักร 69 ราย, ตัดแต่งโลหะ 57 ราย และรับอัดแบตเตอรี่ 2 ราย นอกจากนี้ยังมีร้านค้าประเภทขายอาหาร, ของชำเล็กๆ น้อยๆ ปะปนอยู่ด้วย

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนกิจกรรมทางการค้าในย่านเชิงกง

ประเภทการค้า	จำนวน (ร้าน)	ร้อยละ
สะสมและขายอะไหล่เก่า	108	45.76
ซ่อมประกอบเครื่องจักร	69	29.24
ตัดแต่งโลหะ	57	24.15
รับอัดแบตเตอรี่	2	0.85
รวม	236	100.00

ที่มา สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ. 2544

4.4 ระบบสาธารณสุขโลก สาธารณูปการในเขตสัมพันธวงศ์

ระบบสาธารณสุขโลก สาธารณูปการในเขตสัมพันธวงศ์แบ่งออกได้เป็น ระบบโครงสร้างพื้นฐาน, การจราจร การขนส่ง, และ สาธารณูปการ การบริการสังคม

เนื่องจากพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์มีขนาดเล็กการกล่าวถึงระบบสาธารณสุขโลก สาธารณูปการ จะกล่าวถึงในภาพรวมของทั้งเขต จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 พบว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการค้าประกอบไปด้วย ทางเท้า ที่จอดรถ รถประจำทาง การป้องกันอัคคีภัย การกำจัดของเสีย พื้นที่ขนส่งสินค้า ห้องน้ำ ที่นั่งพัก ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และถนนซึ่งเป็นประเด็นที่นำมาศึกษาในครั้งนี้ จะปรากฏอยู่ในบทที่ 6 การวิเคราะห์ความพึงพอใจและความต้องระบบสาธารณสุขโลก สาธารณูปการในย่านการค้า

ส่วนในบทนี้จะเป็นการกล่าวถึงสาธารณูปการ การบริการสังคม ที่มีอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ ซึ่งได้แก่ ศาสนสถาน การบริการการศึกษา การบริการสาธารณสุข สวนสาธารณะ สถานบันเทิง ศูนย์การค้า และการบริการสาธารณะอื่นๆ

4.4.1 ศาสนสถาน

ในสัมพันธวงศ์มีศาสนสถานแทบทุกศาสนา โดยมีวัดไทย 7 วัด วัดญวน 5 วัด โบสถ์โรมันคาทอลิก 1 แห่ง มัสยิด 1 แห่ง และศาลเจ้าจีน 22 แห่ง. ซึ่งจำนวนที่มีอยู่นี้เทียบกับจำนวนประชากรถือว่ามีความเพียงพอ นอกจากนี้ยังสามารถให้บริการแก่ประชาชนที่มาจากที่อื่นได้ด้วย

ลักษณะสำคัญของศาสนสถานในเขตสัมพันธวงศ์คือ มีความเก่าแก่ และมีความสำคัญมากสืบเนื่องมาจากพื้นที่เขตนี้เป็นพื้นที่เก่าแก่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และการมีศาลเจ้าจีนอยู่มากมาจากพื้นที่บริเวณนี้มีคนไทยเชื้อสายจีนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากนั่นเอง

4.4.2 การให้บริการสาธารณสุข

พื้นที่เขตสัมพันธวงศ์มีระดับการให้บริการสาธารณสุขในระดับ Primary Care Center โดยมีตั้งร้านขายยา คลินิกเอกชน ศูนย์บริการสาธารณสุข และโรงพยาบาล แต่พื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ไม่มีโรงพยาบาลขนาดใหญ่หรือโรงพยาบาลเฉพาะโรค โดยผู้ป่วยส่วนใหญ่เลือกเดินทางไปยังโรงพยาบาลขนาดใหญ่ในพื้นที่อื่นๆ เช่น โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลเลิศจิน ซึ่งอยู่ไม่ไกลกันนัก

ด้านจำนวนของการสาธารณสุขเบื้องต้นคือ มีโรงพยาบาล 1 แห่ง, ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 แห่ง, คลินิกเอกชน 16 แห่ง, ร้านขายยาแผนปัจจุบัน 47 แห่ง หากเปรียบเทียบตามมาตรฐานที่ทางกรุงเทพมหานครกำหนดไว้ ถือได้ว่ามีความเพียงพอกับจำนวนประชากรในพื้นที่

4.4.3 การบริการการศึกษา

ในเขตสัมพันธวงศ์มีสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาล จนถึงระดับอาชีวศึกษา จากจำนวนเมื่อนำมาเทียบกับจำนวนประชากรพบว่ามีความเพียงพอ เนื่องจากโรงเรียนในระดับการศึกษาภาคบังคับมีกระจายอยู่ทั่วทั้งเขต โดยได้สรุปข้อมูลสถานศึกษาในตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3 แสดงสถานศึกษาในเขตสัมพันธวงศ์

สถานศึกษา	จำนวน (แห่ง)
1. ระดับอาชีวศึกษา	1
- วิทยาเขตบพิตรพิมุข	
2. ระดับมัธยมศึกษา	3
- ไตรมิตรวิทยาลัย	
- กุหลาบวัฒนา	
- กุหลาบวิทยา	
ระดับประถมศึกษา	9
- วัดจักรวรรดิราชาวาส	
- วัดปทุมคงคา	
- วัดสัมพันธวงศ์	
- มหาวิรณูวัตร	
- วัดชนะชัยสงคราม	
- เพลิง	
- มังคุดินเตอะกุงเอียะ	
- กุหลาบวัฒนา	
- กุหลาบวิทยา	
4. ระดับอนุบาล	1
- จงจิตต์	
5. การศึกษานอกระบบ (เอกชน)	4
- ตัดเสื้อพรทิพย์	
- กวดวิชาไตรมิตร	
- ภาษาศาสดเยาวราช	
- ราษฎร์การศึกษาลูกใหญ่ศิริวัฒนาธุรกิจ	

ที่มา สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์และสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน, 2543

4.4.4 การบริการสาธารณะอื่นๆ

นอกจากที่กล่าวมาทั้งหมดแล้วยังมีบริการสาธารณะอื่นๆ อีก ได้แก่

- สถานีตำรวจ ตั้งอยู่ที่แขวงตลาดน้อย และมีป้อมตำรวจตามสี่แยกไฟแดง
- ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข ที่ถนนราชวงศ์
- ธนาคารมี 45 แห่ง บริเวณถนนราชวงศ์ เขาวราช และเจริญกรุง
- สถานบันเทิงมีโรงภาพยนตร์ชั้นสองบริเวณถนนเขาวราช
- ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ไม่มีอยู่ในพื้นที่ มีเพียงร้านค้าย่อย เช่น SEVEN-ELEVEN, Booth, Watson โดยศูนย์การค้าขนาดใหญ่จะอยู่ในพื้นที่เขตใกล้เคียง

จะเห็นได้ว่าบริการสาธารณะส่วนใหญ่มีความเพียงพอกับจำนวนประชากรที่อยู่ในพื้นที่ ยกเว้นในด้านสวนสาธารณะ แต่จากการศึกษา “โครงการวางผังเฉพาะแห่งในพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ พื้นที่บริเวณย่านชุมชนเขตสัมพันธวงศ์” พบว่า ผู้ที่อาศัยในเขตสัมพันธวงศ์ไม่มีปัญหาด้านพื้นที่เขียว เนื่องจากสามารถไปใช้สวนสาธารณะของพื้นที่ใกล้เคียงได้ เช่น สวนรมณีนาถ, สวนสราญรมย์

4.4.5 สวนสาธารณะและพื้นที่สีเขียว

พื้นที่เขตสัมพันธวงศ์มีพื้นที่โล่งและพื้นที่สวนสาธารณะน้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนประชากร จากการสำรวจพบว่า พื้นที่เขตนี้มีพื้นที่สวนรวมกันทั้งหมดเพียง 940 ตารางเมตรเท่านั้น (ไม่นับรวมสวนบนหลังคา) แสดงขนาดพื้นที่และตำแหน่งได้ดังนี้

ตารางที่ 4.4 สวนหย่อมในเขตสัมพันธวงศ์

ลำดับที่	ชื่อสวน	ขนาดพื้นที่ (ตร.ม.)
1	สวนหย่อมวงเวียนโอเดียน	300
2	สวนหย่อมสวนสมเด็จพระศรีญาณมุนี	300
3	สวนหย่อมเชิงสะพานพระปกเกล้า	100
4	สวนหย่อมบพิตรพิมุข	20
5	สวนหย่อมวงเวียนชอยภิรมย์	20
6	สวนหย่อมภายในสำนักงานเขต	200

ที่มา: สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์, 2544

ระบบสาธารณูปการและการบริการสังคมในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์เป็นการให้บริการแก่ประชากรในเวลากลางคืนของพื้นที่ ซึ่งประชากรในภาคกลางวันของเขตสัมพันธวงศ์จะมีผู้เข้ามาซื้อสินค้าเป็นจำนวนมากแต่ไม่มีผลต่อระบบสาธารณูปการและบริการสังคมที่กล่าวมาแล้ว ดังนั้นในการศึกษาด้านสภาพปัจจุบันและความต้องการของผู้ซื้อและผู้ค้าในบทต่อไปจะกล่าวถึงแต่ระบบโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนย่านการค้าเท่านั้น

4.5 แนวนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้อง

รายงานการศึกษาเรื่องผังเมืองกรุงเทพมหานคร (MIT: 2539) ได้กล่าวถึงพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ ว่าเป็นส่วนหนึ่งของผังพื้นที่เฉพาะบริเวณอนุรักษ์อย่างต่อเนื่อง มาตรการที่จัดทำขึ้นจะมีลักษณะแตกต่างไปจากบริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ เนื่องจากมีลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมที่ต่างกัน โดยได้ตระหนักถึงบทบาทที่สำคัญของกิจกรรมในย่านนี้ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของเมืองชั้นใน โดยมีประเด็นที่น่าสนใจในด้านกิจกรรมการค้า โดยเฉพาะค้าส่งหลายประเภทที่อยู่ในบริเวณนี้ ก่อให้เกิดปัญหาทางจราจร ซึ่งตรงกับเนื้อหาสาระของแผนที่เกี่ยวข้องโดยตรงอย่างแผนแม่บทเพื่อการพัฒนา ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางเดินเท้า และการใช้ที่ดิน ในบริเวณโครงการกรุงรัตนโกสินทร์ (ชินครอนกรุ๊ป : 2540)

แผนแม่บทฉบับนี้เป็นโครงการที่เกิดจากทางรัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ เป็นศูนย์กลางกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมทุกชนิด ประกอบกับมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ศิลปกรรมและสิ่งแวดล้อมได้เห็นถึงความสำคัญที่ควรจะมีโครงการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ขึ้น โดยเน้นทั้งทางด้านการอนุรักษ์และพัฒนา มีวัตถุประสงค์ คือ

1. เพื่อปรับปรุงพื้นที่บางส่วนให้เป็นที่ว่างและเป็นสวนสาธารณะเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ
2. เพื่ออนุรักษ์อาคารสถานที่และบริเวณบางส่วนที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์
3. เพื่อจำแนกและกำหนดประเภทการใช้ที่ดินให้เป็นสัดส่วน และให้ประสานกันเป็นระบบ ถนน แผนจราจรและระบบสาธารณูปโภคของเมือง

รายงานฉบับดังกล่าวได้กำหนดให้ ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงเป็น “บริเวณพื้นที่ต่อเนื่องฝั่งตะวันออก” จากรายงานฉบับนี้ได้แบ่งเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาได้ดังต่อไปนี้

4.5.1 แผนการใช้ที่ดิน

แผนแม่บทฉบับนี้มีการกำหนดการใช้ที่ดินในพื้นที่ต่างๆ ไว้หลายรูปแบบ พื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ได้ถูกกำหนดให้อยู่ในส่วนการใช้ที่ดินแบบพาณิชยกรรมรวมกับย่านต่างๆ อีกหลายย่าน โดยบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอกมีพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรม ประมาณร้อยละ 18.96 มีการรวมตัวกันของกิจกรรมประเภทเดียวกันมากจนสามารถแบ่งเป็นย่านได้อย่างชัดเจน

ปัญหาการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ จะพบว่าสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่ง คือ การขาดการวางแผนและกำหนดการใช้ที่ดินให้เป็นระบบที่ดีแต่แรก จึงทำให้เกิดการพัฒนาเมืองในลักษณะที่ไม่สมดุลย์ เช่นนี้ เห็นได้จากความแตกต่างระหว่างสัดส่วนของประชากรจริงกับประชากรแฝง องค์กรประกอบของเมืองและโบราณสถานถูกทำลายและเกิดความเสียหายจากการบุกรุกพื้นที่ การให้บริการสาธารณูปโภค

สาธารณูปการ เกิดความไม่สมดุลย์, ปัญหาจราจรติดขัด, คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ต่ำกว่ามาตรฐาน, และปัญหาทางภูมิทัศน์เมือง เป็นต้น ดังนั้นในการกำหนดการใช้ที่ดินที่มีข้อจำกัดหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นลักษณะความเป็นเมืองเก่า, กรรมสิทธิ์ที่ดิน, หรือระบบโครงข่ายของถนนก็ตาม จำเป็นต้องอาศัยมาตรการและข้อกำหนดทางกฎหมายเป็นเครื่องมือในการควบคุมการใช้ที่ดินเป็นหลัก เพื่อควบคุมให้เมืองมีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นและเป็นไปตามแนวทางของการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่า และไม่เฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานคร โกสินทร์เท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงพื้นที่ต่อเนื่องที่อยู่โดยรอบกรุงเทพมหานคร โกสินทร์ ซึ่งทำหน้าที่เป็นพื้นที่ฉนวน (Buffer Zone) ให้อีกด้วย เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องกันระหว่างเขตเมืองเก่ากับเขตเมืองใหม่

โครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาคือ โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมย่านการค้าสำเพ็ง ย่านการค้าที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวมีกิจกรรมที่มีคนพลุกพล่านตลอดวัน มีสินค้าประเภทเครื่องประดับ เสื้อผ้าราคาถูกที่ขายทั้งปลีกและส่ง ได้มีการกำหนดให้เป็นย่านถนนคนเดิน ส่วนแนวทางและมาตรการในการดำเนินงาน แผนพัฒนาฉบับนี้ได้เสนอออกมา ดังนี้

- กำหนดให้ลดอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ลง (FAR.) โดยให้เพิ่มเป็นพื้นที่เปิดโล่งปราศจากอาคารคลุมให้มากขึ้น (OSR.)
- ควบคุมความหนาแน่นและประเภทของกิจกรรมที่อนุญาตให้มีได้
- ปรับปรุงทางเดินเท้าและจัดระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เหมาะสมกับการใช้งาน
- กำหนดให้ถนนวานิช 1 เป็นเส้นทางเดินเท้าโดยไม่มีรถยนต์ผ่าน
- จัดระเบียบร้านค้าย่อย หาบเร่ แผงลอยให้อยู่ในที่ที่กำหนด
- ทำการบูรณะและอนุรักษ์อาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

นอกจากนี้ยังมีข้อกำหนดในการควบคุมที่ดินในย่านพาณิชย์กรรม ควบคุมประเภทของกิจกรรม และความหนาแน่นไม่ให้เพิ่มมากเกินไปกว่าในปัจจุบัน โดยมีมาตรการและแนวทางในการดำเนินการ คือ

1. จัดระเบียบกลุ่มอาคารภายในพื้นที่ บูรณะและอนุรักษ์อาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์
2. ยกเลิกการประกอบกิจการอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และกำหนดประเภทของกิจการที่อนุญาตให้มีได้อย่างเหมาะสม

จะเห็นได้ว่าในแผนงานและนโยบายที่จัดทำขึ้นมีแนวทางที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ เน้นการรักษากิจกรรมการค้าในพื้นที่ โดยให้การสนับสนุนในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และการจำกัดกิจกรรมบางประเภท เช่น คลังสินค้าและอุตสาหกรรม และควบคุมความหนาแน่นไม่ให้เพิ่มมากขึ้นกว่าในปัจจุบัน

4.5.2 แผนที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

โดยได้กำหนดปัญหาและเสนอวิธีแก้ไขไว้ดังนี้

4.5.2.1 การคมนาคมขนส่ง

ก. ปริมาณการจราจรหนาแน่น

ปัญหาเกิดจากพื้นที่ในโครงการเป็นพื้นที่ต่อเนื่องระหว่างที่พักอาศัยกับย่านธุรกิจ นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ที่มีสถาบันการศึกษา สถานที่ราชการ ศาสนสถานและย่านการค้าเป็นจำนวนมากอีกด้วย ด้วยปัจจัยที่กล่าวมานี้ทำให้มีการเดินทางผ่านพื้นที่ในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก จึงเกิดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ โดยเฉพาะในถนนสายสำคัญ เช่น เจริญกรุง เขาวราช

รายงานฉบับนี้ได้เสนอการจัดระบบการเดินรถในถนนสายหลักเป็นการเดินรถทางเดียว (One Way) และการเดินรถสองทาง (Two Way) ระบบการเดินรถทางเดียวจะนำมาใช้ในพื้นที่ฝั่งตะวันออก โดยเฉพาะในย่านพาณิชย์ยกรรมที่มีปริมาณการจราจรคับคั่งและถนนมีขนาดแคบ ไม่สามารถขยายถนนเพื่อการระบายการจราจรได้ เช่น ถนนเขาวราช ถนนเจริญเมือง

ปัจจุบันนี้ แผนนโยบายข้อนี้ได้นำมาปฏิบัติจริง และได้รับการยอมรับจากผู้ใช้ถนนเป็นอย่างดี และช่วยในการบรรเทาปัญหาการจราจรไปได้ในระดับหนึ่ง

ข. ที่จอดรถ

ประสบปัญหาความไม่เพียงพอ เนื่องจากพื้นที่ในโครงการเป็นแหล่งรวมกิจกรรมต่างๆ ศาสนา วัฒนธรรม การปกครอง การศึกษา และพาณิชย์ยกรรม เมื่อที่จอดรถไม่เพียงพอทำให้เกิดการจอดรถริมถนนที่ส่งผลกระทบต่อจราจรและความไม่คงงามทางภูมิทัศน์เมือง แนวทางการแก้ไขคือการปรับปรุงบริเวณที่จอดรถเดิมและจัดสถานที่จอดรถใหม่ที่มีความเหมาะสมและเพียงพอเพื่อรองรับต่อการจัดระบบการจราจรใหม่ และแก้ไขปัญหภูมิทัศน์อันเกิดจากการจอดรถ

ค. ระบบรถโดยสารประจำทาง

มีรถโดยสารวิ่งเข้าออกพื้นที่นี้มากเกินความจำเป็น เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาประชากรแฝงกับพื้นที่มากเกินความจำเป็น และยังนำไปสู่ปัญหาอื่นๆ เช่น การจราจร การเกิดย่านการค้าบริเวณชุมสาย ปัญหาที่จอดรถ ปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทาง โดยจัดให้บริการสำหรับพื้นที่ภายในเกาะรัตนโกสินทร์เท่านั้น และกำหนดให้มีการเชื่อมโยงกับระบบวงแหวนรอบนอก

ง. ทางเท้าและเส้นทางจักรยาน

ในพื้นที่ทางเท้ามีขนาดแคบ ไม่เพียงพอกับความต้องการ ซึ่งทางเท้าเป็นสิ่งจำเป็นในการช่วยลดความหนาแน่นของการจราจร และเพื่อสนับสนุนระบบคมนาคมทางบกให้ครบวงจร โคนมีถนนในพื้นที่ศึกษาที่กำหนดให้มีบทบาทเป็นถนนสายรองคือ ถนนทรงวาด ถนนจักรวรรดิ



ภาพที่ 4.1 แสดงแนวคิดพื้นฐานของการจัดระบบการจราจรทางบก
 (ที่มา: โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดตามแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์)

และถนนเขาวราช นอกจากนี้ยังมีถนนและชอยที่กำหนดให้เป็นย่านถนนคนเดิน (Pedestrian Area) คือ ถนนวานิช 1 (ย่านสำเพ็ง)

มาตรการที่เกี่ยวข้องมีดังนี้ ปรับปรุงขยายทางเท้า ปรับปรุงวัสดุปูทางเท้า, จัดเตรียมเส้นทางสำหรับจักรยาน และอุปกรณ์สาธารณูปโภคที่จำเป็น (Street Furniture)

4.5.2.2 แผนปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค

ก. โครงการก่อสร้างระบบท่อรวมสาธารณูปโภค (Main-Supply Utilities Tunnels)

มีแนวความคิดในการจัดระบบสาธารณูปโภคหลัก 3 ระบบเข้าไว้ด้วยกันคือ ระบบไฟฟ้า, ระบบโทรศัพท์ และระบบประปา เข้ารวมกันในท่อที่จัดเตรียมไว้เพื่อสะดวกในการดูแลรักษา และขยายโครงข่าย จำแนกประเภทดังนี้

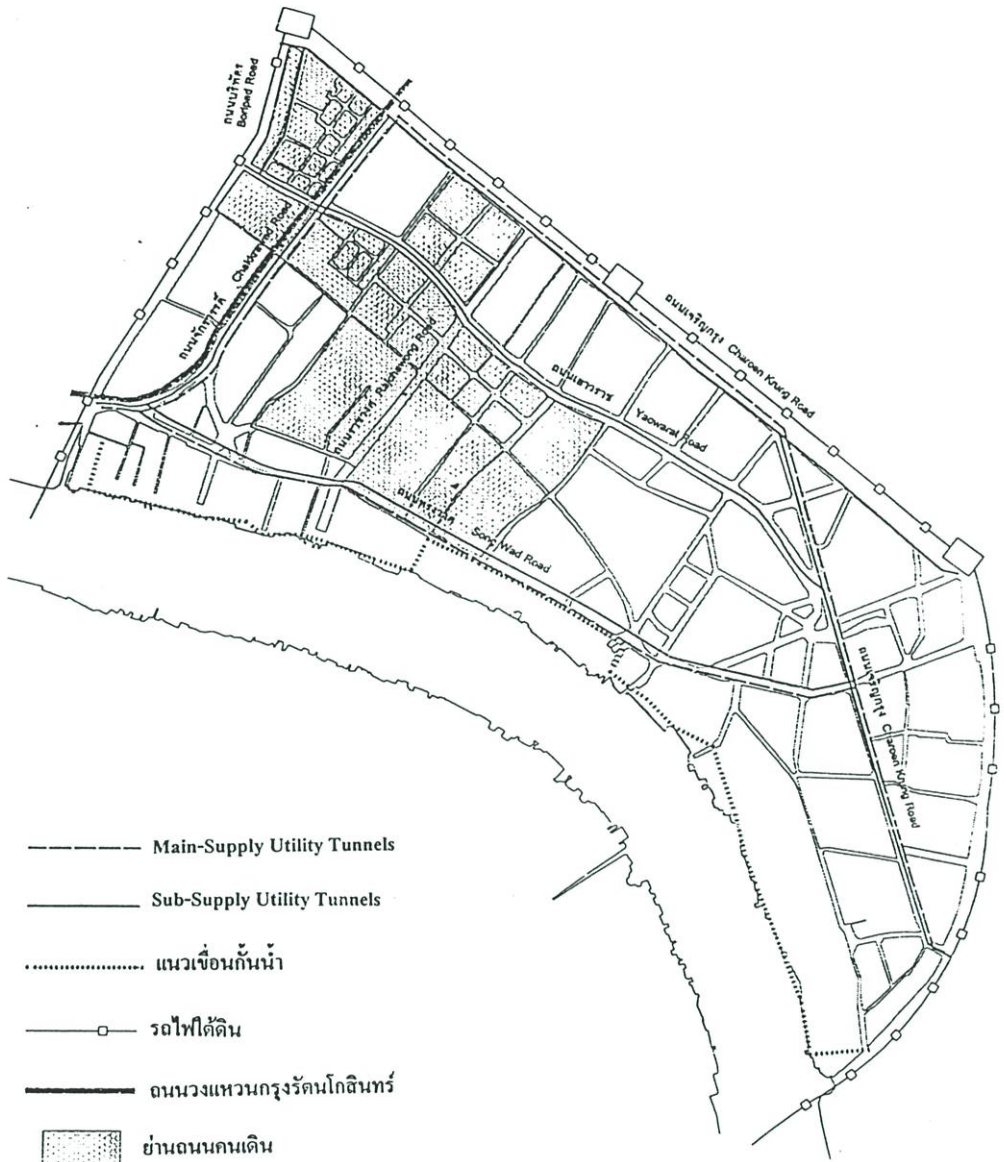
- ระบบไฟฟ้าแรงสูง ขนาด 115 K.V., 69 K.V., และ 12 K.V.
- ระบบโทรศัพท์ ประกอบด้วยสายปฐมภูมิ (Primary Cable) เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสายและต่อจากชุมสายไปยังตู้ต่อผ่าน
- ระบบประปาใช้ท่อประธานเส้นผ่าศูนย์กลางขนาด 400 มม. – 1,000 มม. ติดตั้งบริเวณถนนเจริญกรุง ถนนทรงวาด และถนนจักรวรรดิ

ข. โครงการก่อสร้างระบบท่อรวมสาธารณูปโภครอง (Sub-Supply Utilities Tunnels)

มีแนวคิดที่จะกำหนดให้มีการจัดระบบสาธารณูปโภค 4 ระบบเข้ามารวมกันในท่อและกล่องคอนกรีต (Dust Bank) ซึ่งฝังขนานอยู่ใต้พื้นผิวทางเดินทั้ง 2 ฝั่งถนนสายต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาทางด้านภูมิทัศน์อันเกิดมาจากการเดินสายลอยโดยอยู่ในพื้นที่ถนนเจริญกรุง ถนนเขาวราช ถนนทรงวาด และถนนจักรวรรดิ ระบบที่กล่าวถึงได้แก่

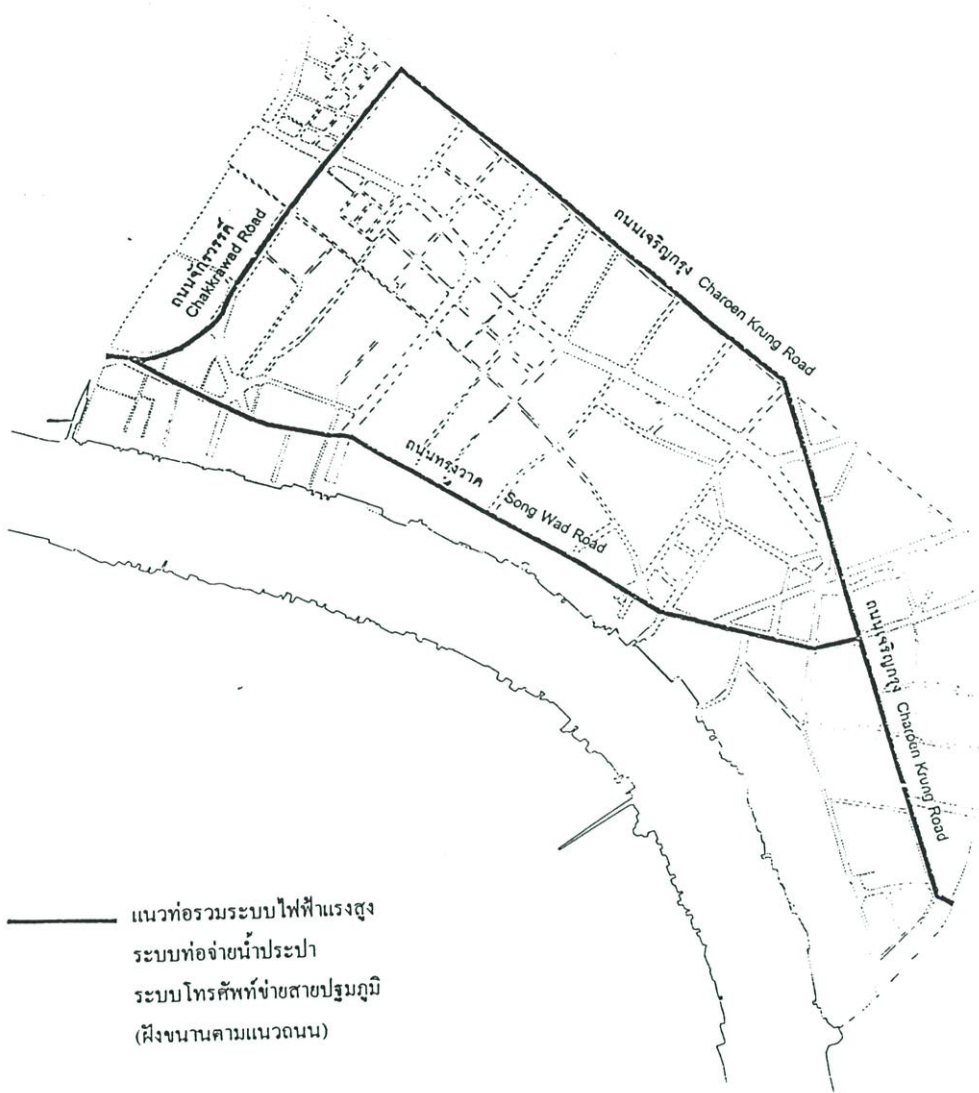
- ระบบไฟฟ้าแรงต่ำขนาด 380/220 V. (ไฟฟ้าสำหรับอาคารและไฟฟ้าสาธารณะ)
- ระบบโทรศัพท์ประกอบด้วยโครงข่ายสายทุติยภูมิ (Secondary Cable)
- ระบบประปาประกอบด้วยท่อจ่ายน้ำประปาขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 400 มม.
- ระบบระบายน้ำประกอบด้วยท่อระบายน้ำสาธารณะขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 600-800 มม.

จากการศึกษาพบว่า พื้นที่ศึกษาคือ ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงอยู่ภายใต้แผนอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ โดยแผนดังกล่าวได้กำหนดแผนการปรับปรุงย่านสำเพ็งให้เป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีลักษณะของถนนคนเดินเท้า หรือ Pedestrian Area และให้ยกเลิกกิจกรรมประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้าซึ่งส่งผลกระทบต่อย่านเซียงกงที่บางส่วนเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งนโยบายดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อบทบาททางการค้าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน



ภาพที่ 4.2 สรุปแนวระบบการคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคในอนาคต

(ที่มา: โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดตามแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์)



ภาพที่ 4.3 แสดงถนนที่อยู่ในโครงการก่อสร้างท่อรวมระบบสาธารณูปโภคหลัก

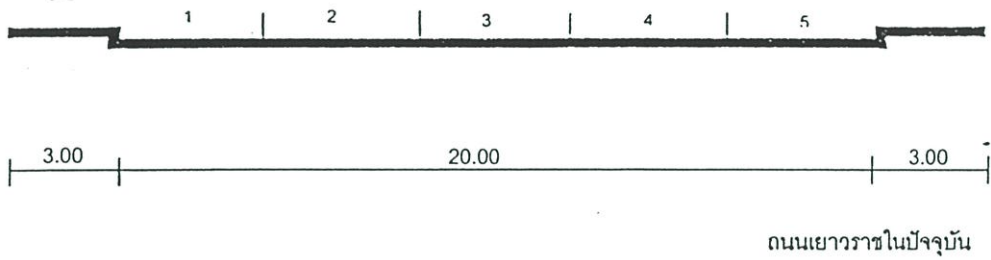
(Main-Supply Utility Tunnels) ในเขตสัมพันธวงศ์

(ที่มา: โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดตามแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์)

ถนนเยาวราช

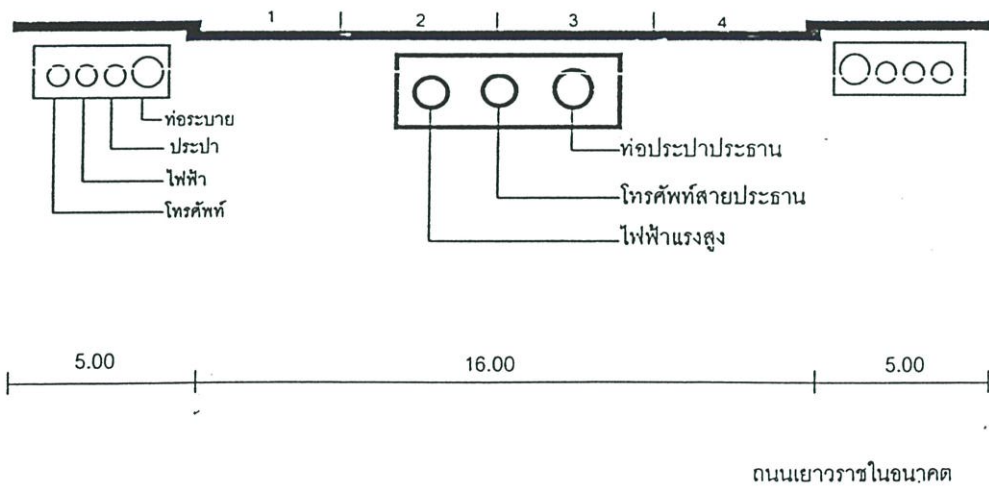
รูปตัดถนนเยาวราชในปัจจุบัน

ความกว้างถนน	20	เมตร
ความกว้างทางเท้า	3	เมตร
จำนวนช่องทาง	5	ช่องทาง



รูปตัดถนนเยาวราชในอนาคตเมื่อวางระบบสาธารณูปโภคแล้ว

ความกว้างถนน	16	เมตร
ความกว้างทางเท้า	5	เมตร
จำนวนช่องทาง	4	ช่องทาง



ภาพที่ 4.4 ถนนเยาวราชกับ โครงการพัฒนาสาธารณูปโภคในแผนแม่บทกรุงรัตน โกสินทร์



ภาพที่ 4.5 แสดงถนนที่อยู่ในโครงการก่อสร้างรวมระบบสาธารณูปโภค
 (Sub-Supply Utilities Ducts) ในเขตสัมพันธวงศ์
 (ที่มา: โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดตามแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์)

4.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4.6.1 พังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับแก้ไขปรับปรุง ครั้งที่ 1 (พ.ศ. 2542)

กำหนดให้เขตสัมพันธวงศ์เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งเขต เป็นเขตที่อยู่ระหว่างพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและย่านธุรกิจที่สำคัญ เช่น บางรัก ปทุมวัน นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเส้นทางตามแนวคลองรอบกรุง ถนนเจริญกรุง และคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทั่วทั้งกรุงเทพมหานครในอนาคต

4.6.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง (พ.ศ. 2542)

โดยข้อบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทในท้องที่แขวงสามพระยา แขวงบ้านพานถม เขตพระนคร, แขวงวัดโสมนัส แขวงบ้านบาตร, แขวงคลองมหานาค แขวงวัดเทพศิรินทร์, แขวงป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และแขวงสัมพันธวงศ์, แขวงจักรวรรดิ แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ โดยเป็นการออกกฎหมายเพื่อควบคุมความสูงของอาคาร เพื่อให้อาคารมีความกลมกลืนกับโบราณสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง โดยกำหนดความสูงออกเป็น 3 บริเวณดังนี้

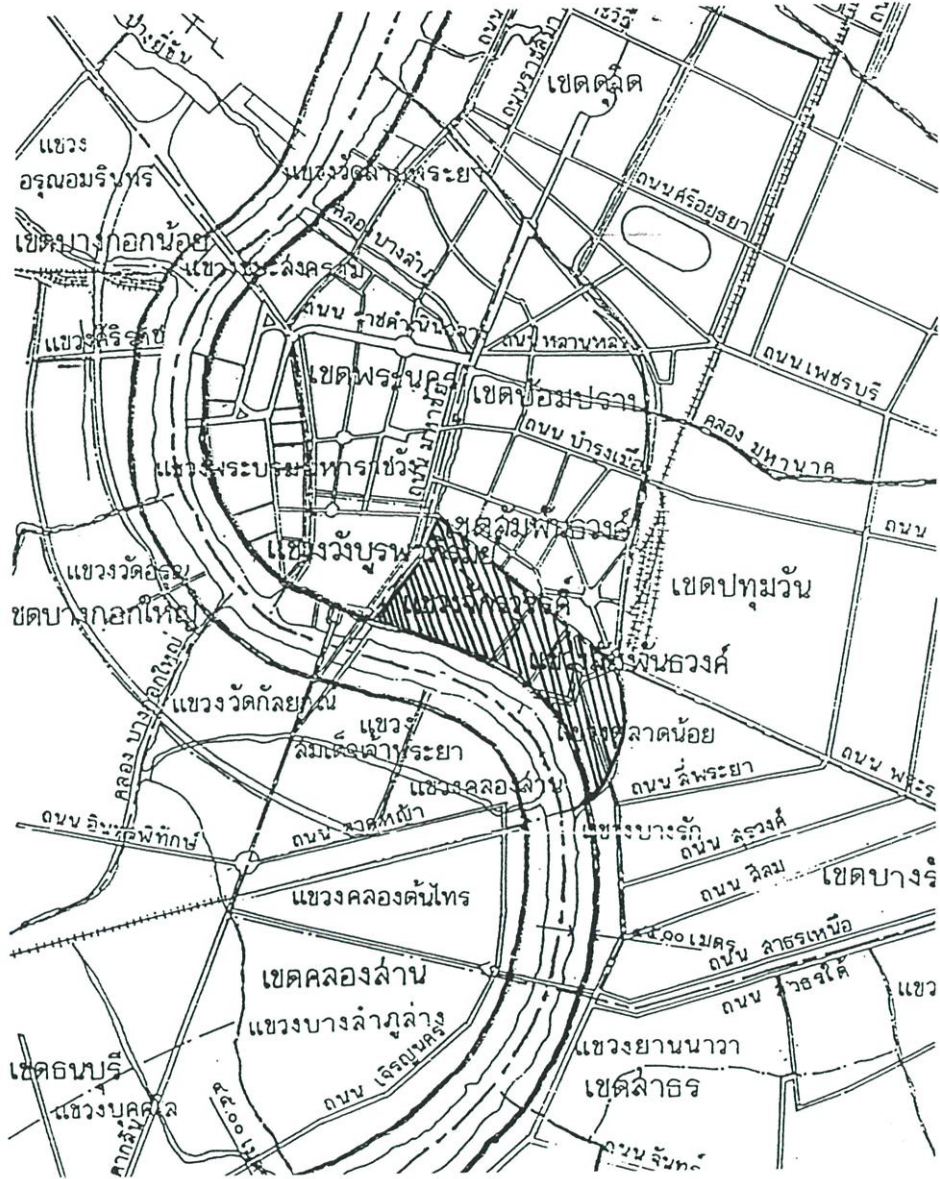
บริเวณที่ 1 ห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 20 เมตร

บริเวณที่ 2 ห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 37 เมตร

บริเวณที่ 3 ห้ามสร้างอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตร

ในช่วงเวลาเดียวกันนี้เองได้มีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครออกมาอีก 1 ฉบับที่ว่าด้วยเรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง คัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เขตสัมพันธวงศ์ก็อยู่ในการควบคุมด้วย โดยแบ่งลักษณะการควบคุมออกเป็น 3 ระยะ คือ

- ภายใน 3 เมตร จากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสอง ให้ก่อสร้างเขื่อน อุโมงค์ สะพานทาง หรือท่อระบายน้ำ รั้ว กำแพง ประตู
- ภายในระยะเกิน 3 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 เมตร จากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสอง ฝั่ง ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 8 เมตร ไม่ใช่ห้องแถวหรือตึกแถว และอาคารให้มีระยะห่างจากเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 2 เมตร หรือมีระยะห่างระหว่างอาคารไม่น้อยกว่า 4 เมตร
- ภายในระยะไม่เกิน 15 เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 45 เมตร จากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร



ภาพที่ 4.7 พื้นที่ควบคุมการก่อสร้างริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2542



ภาพที่ 4.8 แสดงบริเวณห้ามก่อสร้างอาคารที่มีความสูงต่างๆ
ในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครในเขตสัมพันธวงศ์

- หมายเหตุ
- บริเวณที่ 1 ห้ามก่อสร้างอาคารสูงเกิน 20 เมตร
 - บริเวณที่ 2 ห้ามก่อสร้างอาคารสูงเกิน 37 เมตร
 - บริเวณที่ 3 ห้ามก่อสร้างอาคารสูงเกิน 16 เมตร

4.6.3 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (พ.ศ. 2535)

อยู่ในส่วนที่เป็นการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

- เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือเจ้าของตลาดมีหน้าที่ดูแลรักษาทางเท้าที่อยู่ติดกับอาคารหรือตลาด (มาตรา 6)
- การโฆษณาด้วยการปิด ทิ้งหรือ โปสเตอร์แผ่นประกาศหรือใบปลิวในที่สาธารณะจะกระทำได้อต่อเมื่อได้รับหนังสืออนุญาตจากนายกเทศมนตรีหรือเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในหนังสืออนุญาต (มาตรา 10)
- ห้ามมิให้ผู้ใดขูด กะเทาะ ขีดเขียน พ่นสีหรือทำให้ปรากฏด้วยประการใดๆ ซึ่งข้อความ ภาพ หรือรูปรอยใดๆ ที่ติดกับถนน บนถนน ที่ดินไม้ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ติดอยู่กับถนนหรืออยู่ในที่สาธารณะ เว้นแต่จะเป็นการกระทำของเทศบาลหรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจทำได้ (มาตรา 12)
- ห้ามมิให้ผู้ใดตั้ง วาง หรือกองวัตถุใดๆ บนถนน เว้นแต่เป็นการกระทำในบริเวณที่เทศบาลประกาศกำหนด โดยความเห็นชอบจากพนักงานจราจร (มาตรา 19)
- ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง ตาก วาง หรือแขวนสิ่งใดๆ ในที่สาธารณะ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายกเทศมนตรีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเป็นการกระทำของเทศบาลหรือหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำได้หรือเป็นการวางชั่วคราว และห้ามมิให้กระทำดังกล่าวในอาคารของตน ในลักษณะที่สกปรกรูปร่าง หรือไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และมีสภาพที่ประชาชนอาจเห็นได้จากที่สาธารณะ (มาตรา 40)
- เจ้าของอาคารที่ตั้งอยู่ในระยะไม่เกิน 20 เมตรจากขอบทางเดินรถที่มีผิวจราจรกว้างไม่เกิน 8 เมตร และมีผู้สัญจรไปมา อาจเห็นอาคารหรือบริเวณของอาคารได้จากถนนนั้น ต้องดูแลรักษาอาคารมิให้สกปรกรูปร่าง (มาตรา 41)

4.6.4 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมการค้าซึ่งเป็นที่น่ารังเกียจหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ดังนี้

- การต่อ ประกอบ หรือซ่อมเครื่องจักร รถยนต์ เรือยนต์ เรือกลไฟ
- การพิมพ์หนังสือด้วยเครื่องจักร (เว้นแต่การพิมพ์หนังสือพิมพ์)
- การประกอบกิจกรรมโรงแรม

โดยการค้าดังกล่าวต้องได้รับอนุญาตจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และมีเงื่อนไขอันเกี่ยวกับสุขลักษณะบางประการ เช่นต้องทำรางระบายน้ำโสโครกให้พื้นที่โดยสะดวก ไม่ให้เป็นที่เดือดร้อนแก่ผู้ใช้ที่สาธารณะ หรือผู้ที่อยู่ใกล้เคียง รวมทั้งต้องมีเครื่องป้องกันกลิ่น ไอ เสียง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เขม่า ไม่ให้ก่อความรำคาญแก่ผู้อื่นได้

4.7 สรุปสภาพทั่วไปและนโยบายในการพัฒนาพื้นที่

ลักษณะและสภาพของพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ เป็นเขตที่มีพื้นที่ขนาดเล็กแต่มีกิจกรรมการค้าที่หนาแน่น โดยมีย่านการค้าที่สำคัญ 12 ย่าน ในการศึกษาครั้งนี้ได้เลือกพื้นที่ศึกษา 2 ย่านคือ ย่านสำเพ็งและย่านเชียงกง ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่ยังคงมีบทบาทสำคัญอยู่ในปัจจุบัน

ภาพรวมของระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปการ การบริการสังคม ที่ให้บริการแก่ประชากรในภาคกลางคืน พบว่า พื้นที่เขตสัมพันธวงศ์มีการให้บริการด้านศาสนสถาน โรงเรียน การสาธารณสุข ธนาคาร สถานีตำรวจ อย่างเพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในพื้นที่ แต่มีการขาดแคลนด้านพื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะ

เนื่องจากพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ตั้งอยู่ในพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ทำให้ต้องอยู่ภายใต้แผนและนโยบายต่างๆ ดังต่อไปนี้

การศึกษาแผนและนโยบายทั้งหมด จะเห็นได้ว่าในทุกๆ แผนจะเสนอแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนเมืองที่เสื่อมสภาพ โดยเน้นในพื้นที่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีชุมชนเก่าแก่ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในเขตสัมพันธวงศ์ จะพบว่าในแผนและนโยบายทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่นที่มีแนวทางจะจัดการกับพื้นที่ย่านการค้าประเภทค้าส่ง รวมถึงโกดังเก็บสินค้าที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงการพยายามลดปัญหาการจราจรแออัดที่เป็นเรื่องสำคัญในปัจจุบัน

เมื่อนำมาพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 ย่าน คือ สำเพ็งและเชียงกงก็พบว่าในแผนและนโยบายที่กล่าวมาในช่วงต้นจะเสนอในเรื่องการปรับปรุงชุมชนที่เสื่อมสภาพรวมถึงการจัดระเบียบการก่อสร้างและการขยายตัวของธุรกิจการค้า และกล่าวถึงผลกระทบของกิจกรรมการค้าส่งที่มีผลต่อการจราจรในพื้นที่จึงควรมีการวางแผนและปรับปรุงการขนถ่ายสินค้าและกิจการคลังสินค้า ย่านสำเพ็งนั้นเป็นกิจกรรมที่เรียกว่า เป็นการค้าส่งย่อมมีผลต่อการจราจรและการจัดระเบียบ ความสะอาดในพื้นที่ ในขณะที่ย่านเชียงกงเป็นกิจกรรมที่จัดว่าขัดต่อแผนและนโยบายรวมทั้งกฎหมาย ที่มีกิจกรรมการค้าที่ผลต่อสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์เมือง โดยแนวทางการแก้ไขที่ได้เสนอไว้จะเป็นในลักษณะควบคุมความหนาแน่นและประเภทของกิจกรรม โดยเป็นกิจกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม นอกจากนี้ได้เสนอให้มีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เหมาะสมกับการใช้งาน เพื่อรองรับความต้องการของการเป็นศูนย์กลางทางการค้า และแนวทางที่เสนอมานั้นสามารถนำมาปรับใช้กับย่านการค้าที่ได้ทำการศึกษาต่อไป

จากผลการศึกษาที่ได้นี้ ในขั้นต่อไปจะเป็นการศึกษาถึงลักษณะกิจกรรมของย่านการค้าที่เป็นพื้นที่ศึกษาเพื่อแสดงถึงความสำคัญและความต้องการของย่าน เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการใช้กฎหมายและนโยบาย เพื่อการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เหมาะสม

บทที่ 5

การเปรียบเทียบเชิงลักษณะทางกายภาพและการให้บริการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่

จากลักษณะและรูปแบบทางการค้า รวมถึงความเป็นย่านศูนย์กลางขนาดใหญ่ที่ดึงดูดผู้คนจากที่ต่างๆ ให้เข้ามาซื้อสินค้า ตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 5 และความเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่ดำเนินกิจกรรมทางการค้ามาจากอดีตจนถึงในปัจจุบัน ย่านสำเพ็งและเซิงกงยังคงรักษาทบทาง การเป็นย่านการค้าสำคัญของพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ได้อย่างเหนียวแน่น แต่ในขณะที่บริบททางการค้าดำเนินต่อไป ลักษณะทางกายภาพต่างๆ รวมถึงสภาพของระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ภายในย่านการค้าซึ่งมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกแก่กิจกรรมทางการค้าได้เสื่อมโทรมลงไปตามกาลเวลา ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อการค้าในพื้นที่ได้ เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหายะมุมล้อย ปัญหาที่จอดรถ

ถึงแม้จะทราบถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น แต่เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ในบริเวณเขตเมืองชั้นใน นอกจากจะมีกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่เขตเมืองชั้นในที่ส่งผลต่อการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการแล้ว ยังประสบกับปัญหาข้อจำกัดที่เกิดอาคารที่มีอยู่เดิม ซึ่งต้องคำนึงถึงเมื่อจะหาแนวทางในการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม

ซึ่งในบทที่ 5 นี้จะกล่าวถึงข้อจำกัดในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่ส่วนมากเกิดจากอาคารที่อยู่เดิม โดยพิจารณาจากความแออัดของอาคาร ประเภทการใช้งาน สภาพอาคาร อาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และลักษณะการถือครองที่ดิน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีผลกระทบต่อ การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมถึงสภาพในปัจจุบันและทัศนคติของผู้ใช้

1. ข้อจำกัดที่ต้องคำนึงในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ
 - 5.1.1 ความหนาแน่นของอาคาร
 - 5.1.2 การใช้งานภายในอาคาร
 - 5.1.3 ลักษณะการเป็นเจ้าของที่ดิน
 - 5.1.4 สภาพอาคาร
 - 5.1.5 คุณค่าอาคาร
2. ความคิดเห็นต่อสภาพระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในปัจจุบัน

5.1 ข้อจำกัดทางด้านอาคารในการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ย่านสำเพ็งในปัจจุบัน เป็นย่านที่มีประชากรและกิจการการค้าหนาแน่นมาก ลักษณะอาคารเป็นอาคารพาณิชย์ที่ทำกิจการค้าเรียงรายไปตลอดถนนวานิช 1 มีจำนวนตั้งแต่ 1-8 ชั้นขึ้นไป มีสภาพอาคารปานกลาง มีการใช้งานเพื่อการค้าทั้งแบบปลีกและส่ง เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่เป็นแบบเจ้าของรายย่อย และมีอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมค่อนข้างมาก

ย่านเชียงกงในปัจจุบัน เป็นย่านการค้าอะไหล่ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ต่างๆ ทั้งเก่าและใหม่ มีการรับส่งสินค้าตลอดทั้งวัน อาคารในย่านนี้เป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์หนาแน่นมีจำนวนชั้นตั้งแต่ 1-8 ชั้น และสูงที่สุดคืออาคาร 17 ชั้น อาคารส่วนใหญ่มีสภาพค่อนข้างทรุดโทรม เจ้าของที่ดินส่วนมากเป็นเจ้าของที่ดินรายย่อย มีอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมแบบปานกลาง ซึ่งจะนำเสนอเป็นข้อมูลได้ดังนี้

5.1.1 ความหนาแน่นของอาคาร

จากตารางที่ 5.1 อาคารในบริเวณย่านการค้าสำเพ็งมีตั้งแต่ 1 ชั้นจนถึง 8 ชั้น โดยอาคารที่มีพื้นที่รวมสูงที่สุดคือ อาคารที่มี 4 ชั้น คิดเป็นร้อยละ 29.80 ของพื้นที่ปกคลุมอาคาร (ประมาณ 9,094.95 ตารางเมตร) โดยจำนวนชั้นอาคารที่มีพื้นที่น้อยที่สุดคือ 1 ชั้น คิดเป็นร้อยละ 0.48 ของพื้นที่ (ประมาณ 527.53 ตารางเมตร)

ในขณะที่ย่านเชียงกงมีความสูงอาคารตั้งแต่ 1 ชั้น ไปจนถึง 8 ชั้น และ 17 ชั้น อาคารที่มีมากที่สุดคือ อาคารขนาด 2 ชั้น คิดเป็นร้อยละ 48.15 ของพื้นที่ปกคลุมอาคาร (ประมาณ 32,618.35 ตารางเมตร) รองลงมาคือ อาคารขนาด 3 ชั้นที่มีพื้นที่ปกคลุมอาคารเท่ากับ 16,768.14 ตารางเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 24.75 ของพื้นที่ปกคลุมอาคาร ส่วนจำนวนชั้นที่มีพื้นที่น้อยที่สุดคือ 8 ชั้น มีร้อยละ 0.34 ของพื้นที่ปกคลุมอาคาร (ประมาณ 228.82 ตารางเมตร)

จะสังเกตเห็นว่า ในถนนวานิช 1 ซึ่งเป็นถนนที่มีความแคบมาก แต่เนื่องจากเป็นย่านการค้าที่มีความนิยมสูง จึงทำให้ราคาที่ดินในบริเวณสูงมากด้วยเช่นกัน โดยมีการประเมินราคาไว้ที่ตารางวาละ 600,000 บาท (สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์. 2543) ซึ่งในปัจจุบันจัดว่าเป็นที่ดินที่มีราคาสูงมากที่สุดในกรุงเทพมหานคร อาคารสูงเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในช่วงก่อนที่จะมีกฎหมายควบคุมความสูงอาคารในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์และบริเวณใกล้เคียง จึงทำให้เกิดความแออัดมากและเสี่ยงต่ออันตรายเป็นอันมาก เนื่องจากอาคารบางหลังมีลักษณะของการต่อเติมที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ในขณะที่ย่านเชียงกงมีลักษณะอาคารกระจายตัวไปตามถนนสายต่างๆ โดยส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่มีขนาดไม่สูงมากนัก คือ ประมาณ 2 – 3 ชั้นแต่ก็มีจำนวนมากและค่อนข้างมีสภาพแออัด และในพื้นที่ทั้ง 2 ย่านมีถนนและซอกซอยขนาดเล็กเป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้

เกิดปัญหาในการป้องกันอัคคีภัย การระบายอากาศ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
 ในย่านนี้ไม่เพียงพอในการรองรับ

ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนชั้นอาคารในย่านการค้าสำเพ็งและเชียงใหม่

จำนวนชั้น/พื้นที่	ย่านสำเพ็ง พื้นที่ปกคลุมอาคาร (ตร.ม.) พื้นที่อาคารรวมทุกชั้น (ตร.ม.) (Net F.A.R.)	ย่านเชียงใหม่ พื้นที่ปกคลุมอาคาร (ตร.ม.) พื้นที่อาคารรวมทุกชั้น (ตร.ม.) (Net F.A.R.)
1	527.53 527.53 (1)	2935.59 2935.59 (1)
2	7,623.61 15,212.30 (2)	32,618.35 65,236.70 (2)
3	7,621.85 22,865.56 (3)	16,768.14 50,304.42 (3)
4	9,094.95 32,860.65 (3.6)	8,667.04 34,668.16 (4)
5	1,070.71 5,353.55 (5)	3373.48 16,867.40 (5)
6	3,254.85 23,726.10 (7.23)	1121.57 6,729.42 (6)
7	113.75 796.25 (7)	461.11 3,227.77 (7)
8 ชั้นขึ้นไป	616.32 4,930.56 (8)	1,793.65 28,439.67 (15.86)
รวม	29,923.57 110,272.50 (3.69)	67738.93 208402.13 (3.08)

เมื่อพิจารณาจากค่า FAR. ที่ได้ พบว่ายังไม่เกินมาตรฐานที่กฎหมายควบคุมอาคาร กำหนดไว้ และเมื่อทำการสอบถามความพึงพอใจของผู้ที่ทำการค้าในพื้นที่ และหาความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับความพึงพอใจในความแออัดของอาคาร

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ (ตารางที่ 5.2) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในความแออัดของอาคารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05

ผลของความสัมพันธ์แสดงให้เห็นว่า ผู้ทำการค้าในย่านสำเพ็งและย่านเชียงกงส่วนใหญ่ไม่พอใจกับความหนาแน่นในปัจจุบัน (ร้อยละ 76.8 และ 53.3) รองลงมาของย่านสำเพ็งคือ รุ้สึกเฉยๆ ร้อยละ 12.0 ซึ่งใกล้เคียงกับที่ตอบว่าพอใจ ร้อยละ 11.2 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับย่านเชียงกงที่ตอบว่ารุ้สึกเฉยๆ ร้อยละ 32.0 และรุ้สึกพอใจร้อยละ 14.7

จะเห็นได้ว่าเกินครึ่งหนึ่งของผู้ค้าในย่านสำเพ็งจะรุ้สึกไม่พอใจกับความหนาแน่นของอาคารเป็นส่วนใหญ่ ถึงแม้ว่าค่า FAR. จะไม่เกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดก็ตาม

ตารางที่ 5.2 แสดงความพึงพอใจต่อความหนาแน่นอาคารของผู้ค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	14	15	96	125
	(11.2)	(12.0)	(76.8)	(100.0)
	(56.0)	(38.6)	(70.6)	(62.5)
เชียงกง (ร้อยละ)	11	24	40	75
	(14.7)	(32.0)	(53.3)	(100.0)
	(44.0)	(61.5)	(29.4)	(37.5)
รวม	25	39	136	200
	(12.5)	(19.5)	(68.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 13.862$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.001$$

$$c = 0.326$$

5.1.2 การใช้งานภายในอาคาร

การใช้สอยอาคารส่วนมากเป็นการใช้เพื่อการพาณิชย์กรรม ซึ่งจะแบ่งรายละเอียดออกมาได้อีกหลายประเภทคือ การค้าปลีก ค้าส่ง โกดังสินค้า สำนักงานและบริการ รวมถึงการเป็นที่อยู่อาศัยด้วย เป็นการนำมาพิจารณาเพื่อหาแนวทางการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับระบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ รวมถึงให้สอดคล้องกับแผนนโยบายที่กำหนดไว้

โดยสามารถแบ่งการใช้งานออกเป็น 2 แบบคือ การใช้อาคารชั้นล่าง และการใช้อาคารชั้นบน

5.1.2.1 การใช้สอยอาคารชั้นล่าง

จากการสำรวจสามารถแบ่งการใช้สอยอาคารออกได้เป็น 7 แบบ คือ ค้าปลีก, ค้าส่ง, ค้าปลีกและค้าส่ง, ที่พักอาศัย, สำนักงาน, บริการ, อื่นๆ

จากตารางที่ 5.3 ในย่านสำเพ็งพบว่าการใช้สอยอาคารประเภทที่มากที่สุดคือ ค้าปลีกและค้าส่ง คิดเป็นร้อยละ 51.19 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาคือ ค้าปลีก คิดเป็นร้อยละ 36.59 ของพื้นที่ทั้งหมด อันดับที่ 3, 4, และ 5 มีอัตราส่วนใกล้เคียงกันคือ ค้าส่ง, ที่อยู่อาศัย และสำนักงานตามลำดับ ส่วนประเภทการใช้งานที่มีพื้นที่น้อยที่สุดคือ อื่นๆ เช่น อาคารว่าง, และการบริการ เช่น ร้านตัดผม ร้านอาหาร คิดเป็นร้อยละ 0.72 และ 0.51 ของพื้นที่

ส่วนในย่านเชียงกง ประเภทการใช้สอยอาคารที่มากที่สุดคือ การค้าปลีกและส่ง โดยมีประมาณร้อยละ 41.26 ของพื้นที่ รองลงมาคือที่พักอาศัยมีประมาณร้อยละ 24.54 ของพื้นที่ ส่วนอันดับที่สามคือ อื่นๆ มีประมาณร้อยละ 18.44 ของพื้นที่ ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.3 แสดงการใช้อาคารชั้นล่างในย่านสำเพ็งและเชียงกง

การใช้สอยอาคาร	สำเพ็ง		เชียงกง	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
ค้าปลีกและค้าส่ง	,950.25	36.59	27,951.50	41.26
ค้าปลีก	15,319.2410	51.19	1,434.23	2.12
ค้าส่ง	1,360.77	4.55	-	-
สำนักงาน	986.81	3.30	478.19	0.71
ที่พักอาศัย	938.44	3.14	16,619.91	24.54
อื่นๆ	216.17	0.72	12,493.39	18.44
บริการ	151.89	0.51	2,946.83	4.35
ว่าง	-	-	1,618.16	2.39
โกดัง	-	-	4,196.72	6.20
รวม	29,923.57	100.00	67,738.93	100.00

ที่มา จากการสำรวจเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 และการวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรม Arcview

จะเห็นได้ว่าใน 3 อันดับแรกของการใช้สอยอาคารชั้นล่างของย่านสำเพ็ง เป็นการใช้เพื่อการค้าทั้งหมด ทำให้เห็นได้ชัดว่าในย่านนี้มีกิจกรรมการค้าเป็นหลัก ซึ่งเหมาะสมกับที่ดินที่มีราคาสูงมากและอาคารมีแนวโน้มที่จะขยายไปในแนวตั้ง ซึ่งมีการใช้งานประเภทอื่นๆ ประกอบบ้าง

ส่วนในย่านเชียงกง อันดับแรกเป็นการค้า แต่ในอันดับต่อมาเป็นที่พักอาศัย อาจจะเป็นเพราะย่านการค้าอะไหล่ไม่มีการขยายตัวมากนัก อาจเป็นเพราะถูกควบคุมจากทางสำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ประกอบกับมีข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานครกำหนดไว้ จึงไม่สามารถขยาย

กิจการเพิ่มได้อีก และมีแนวโน้มลดลงเมื่อมีโครงการย้ายเชิงกงไปอยู่บริเวณชานเมือง (อัครพงษ์ อัครเกษมพร. 2540 : 89-95)

5.1.2.2 การใช้สอยอาคารชั้นบน

จากการสำรวจพบว่าการใช้สอยอาคารชั้นบนในย่านนี้มีด้วยกัน 5 ประเภท คือ ที่พักอาศัย, ที่พักอาศัยและเก็บสินค้า, เก็บสินค้า, ว่าง, ให้เช่า, สำนักงานและบริการ

จากตารางที่ 5.4 ย่านสำเพ็งจะพบว่าการใช้สอยที่มากที่สุดคือ ที่พักอาศัย มีพื้นที่ร้อยละ 54.23 เป็นเกือบครึ่งหนึ่งของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาคือ ที่พักอาศัยและเก็บสินค้า และประเภทการใช้สอยที่น้อยที่สุดคือ ที่เก็บสินค้า คิดเป็นร้อยละ 1.76 ของพื้นที่ทั้งหมด

ในขณะที่เชิงกง การใช้สอยอาคารชั้นบนที่มีมากที่สุดคือ ที่พักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 79.03 ของพื้นที่ รองลงมาคือ พักอาศัยกับโกดังเก็บสินค้า คิดเป็นร้อยละ 6.16 ส่วนการใช้งานที่น้อยที่สุดคือ อาคารว่าง ร้อยละ 0.42 ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.4 แสดงการใช้สอยอาคารชั้นบน

การใช้สอยอาคาร	สำเพ็ง		เชิงกง	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
ที่พักอาศัย	16,227.54	54.23	53,530.89	79.03
ที่พักอาศัยและที่เก็บของ	8,712.43	29.12	4,170.19	6.16
ว่าง	1884.06	6.30	286.55	0.42
สำนักงาน	1580.16	5.28	1,026.93	1.52
ที่เก็บของ	991.85	3.31	2,610.53	3.85
ให้เช่า	-	-	3178.25	4.69
ไม่ปรากฏข้อมูล	527.53	1.76	2,935.59	4.33
รวม	29,923.57	100.00	67,738.93	100.00

ที่มา จากการสำรวจเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 และการวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรม Arcview

จากตารางข้างบนจะเห็นว่า ที่พักอาศัยชั้นบนมีพื้นที่มากที่สุด ทั้ง 2 ย่าน แต่ผู้ที่พักอาศัยในชั้นบนอาจจะไม่ได้เป็นเจ้าของอาคาร เนื่องจากเจ้าของอาคารหรือเจ้าของกิจการมักจะมีบ้านพักอยู่นอกเขต และให้ลูกจ้างพักที่ร้านแทน ซึ่งเป็นเหตุให้จำนวนประชากรในเขตนี้ลดลง แต่ความต้องการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเท่าเดิมเนื่องจากมีประชากรแฝงนั่นเอง นอกจากนี้แล้วยังเป็นลักษณะเฉพาะของเมืองในภูมิภาคนี้ที่แบ่งชั้นบนของอาคารเป็นที่พักอาศัยและที่เก็บสินค้าด้วย ซึ่งการเก็บสินค้าไว้ชั้นบนนี้ค่อนข้างจะเป็นอันตรายเนื่องจากย่านการค้าสำเพ็งมีสินค้าหลักคือ ผ้าต่างๆ และใยสังเคราะห์ ซึ่งจะเป็นเชื้อเพลิงได้ดี หากเกิดเพลิงไหม้จะทำการควบคุมได้ยาก แต่ย่านสำเพ็งก็มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนการใช้สอยอาคารจากที่พักอาศัยไปเป็นพื้นที่ค้าขายมากขึ้น เนื่องจาก

ว่าความต้องการที่จะใช้พื้นที่ให้เป็นประโยชน์มากที่สุด ในขณะที่เขียงกงยังไม่มีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยอาคารเท่าใดนัก

5.1.3 ลักษณะการเป็นเจ้าของที่ดิน

การถือครองที่ดินเมื่อพิจารณาในด้านการพัฒนาแล้วจะพบว่า หากที่ดินในบริเวณนั้นๆ ส่วนใหญ่ถือครองโดยเจ้าของที่ดินรายเดียวกัน ความเป็นไปได้ในการพัฒนาจะมีสูงกว่าการถือครองโดยเจ้าของที่ดินหลายราย

ในพื้นที่บริเวณนี้มีผู้ถือครองที่ดิน ได้แก่ วัดและกรมศาสนา, สำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์, เอกชนรายใหญ่ (มีที่ดินมากกว่า 1 ไร่), เอกชนรายย่อย (มีที่ดินน้อยกว่า 1 ไร่)

จากการสำรวจพบว่า เจ้าของที่ดินในพื้นที่ย่านสำเพ็งส่วนใหญ่จะเป็นเอกชนรายย่อย คิดเป็นร้อยละ 92.53 ของพื้นที่ รองลงมาคือ วัดและกรมศาสนา ร้อยละ 3.84 ของพื้นที่ ต่อมาคือเป็นที่ของสำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ร้อยละ 3.45 ของพื้นที่ สุดท้ายคือเอกชนรายใหญ่มีร้อยละ 0.17 (ตารางที่ 5.5)

ในขณะที่ย่านเขียงกงมีผู้ถือครองที่ค่อนข้างจะหลากหลายกว่า คือ ในกลุ่มที่เป็นเจ้าของที่ดินมากที่สุดคือ กลุ่มเอกชนรายย่อย คิดเป็นร้อยละ 54.68 โดยมีวัดและศาสนสถานเป็นเจ้าของคิดเป็นร้อยละ 29.69 , และมีเอกชนรายใหญ่ (ร้อยละ 7.15), รัฐบาล (ร้อยละ 4.67) และสำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ (ร้อยละ 3.81) ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.5 แสดงลักษณะการเป็นเจ้าของที่ดิน

เจ้าของที่ดิน	สำเพ็ง		เขียงกง	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
เจ้าของที่ดินรายย่อย	27,689.18	92.53	37,039.57	54.68
วัด	1,148.87	3.84	20,108.48	29.69
สำนักงานทรัพย์สินฯ	1,033.35	3.45	2,578.39	3.81
เจ้าของที่ดินรายใหญ่	52.17	0.17	4,846.23	7.15
รัฐบาล	-	-	3,166.26	4.67
รวม	29,923.57	100.00	67,738.93	100.00

ที่มา จากการสำรวจเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 และการวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรม Arcview

เมื่อพิจารณาจากตารางข้างบนพบว่า แม้ทั้งสองย่านการค้าจะมีผู้ถือครองที่ดินเป็นเอกชนรายย่อยมากที่สุดโดยเฉพาะในย่านสำเพ็งที่มีถึงร้อยละ 92.53 หรือเกือบทั้งหมดของที่ดิน แต่ย่านเขียงกงเมื่อนำเจ้าของที่ดินรายอื่นๆ มารวมกันแล้วพบว่ามีขนาดที่ดินเกือบเท่ากับเจ้าของที่เป็น

เอกชนรายย่อยเลยที่เดียวคือมีร้อยละ 45.32 ซึ่งอาจส่งผลต่อการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของย่านแตกต่างกัน

5.1.4 สภาพอาคาร

ในการศึกษาถึงเรื่องสภาพอาคาร เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ในการหาแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูอาคารเพื่อให้สภาพแวดล้อมดีขึ้น หากอาคารมีสภาพทรุดโทรมมากการปรับปรุงสภาพแวดล้อมรวมถึงระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการก็จะต้องคำนึงถึงตัวอาคารมากขึ้น ซึ่งต้องนำมาใช้ประกอบกับเรื่องคุณค่าของอาคารด้วย สามารถแบ่งประเภทอาคารได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

- สภาพดี (Good Condition) หมายถึง อาคารที่มีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี อาคารที่มีความสมบูรณ์ทั้งทางด้านรูปภายนอก (Envelope) และโครงสร้าง
- สภาพปานกลาง (Moderate Condition) หมายถึง อาคารที่มีรูปภายนอกอาจไม่สมบูรณ์นัก แต่ยังมีโครงสร้างดี ไม่มีผุพัง หรือขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง
- สภาพทรุดโทรม (Poor Condition) หมายถึง อาคารที่ทั้งรูปภายนอกและโครงสร้างทรุดโทรม ไม่สมบูรณ์ ขาดการดูแลรักษา

ซึ่งจากผลการสำรวจพบว่า อาคารที่ตั้งอยู่บริเวณถนนวานิช 1 มีสภาพปานกลางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71.67 ของพื้นที่ รองลงมาคือ มีสภาพทรุดโทรม ร้อยละ 18.99 สุดท้ายคือสภาพดี เป็นร้อยละ 9.34 ของพื้นที่ (ตารางที่ 5.6)

ส่วนในย่านเชิงกองอาคารมีสภาพทรุดโทรมมากที่สุดคือ ร้อยละ 62.93 ส่วนอาคารที่มีสภาพปานกลางมีจำนวนรองลงมาคือร้อยละ 28.34 ส่วนอาคารสภาพดีมีน้อยที่สุดคือร้อยละ 8.74 ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.6 แสดงสภาพอาคารในพื้นที่

สภาพอาคาร	สำเพ็ง		เชิงกอง	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
สภาพดี	2,793.51	9.37	5,918.29	8.74
สภาพปานกลาง	21,447.69	71.67	19,195.35	28.34
สภาพทรุดโทรม	5,682.37	18.99	42,625.29	62.93
รวม	29,923.57	100.00	67,738.93	100.00

ที่มา จากการสำรวจเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2542 และการวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรม Arcview

อาคารของย่านการค้าทั้งสองย่านมีสภาพปานกลางถึงทรุดโทรม ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงสภาพอาคารไปพร้อมๆ กับการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐาน

5.1.5 คุณค่าอาคาร

การนำเรื่องคุณค่าอาคารมาพิจารณาประกอบ เนื่องจากย่านการค้าทั้ง 2 ย่านเป็นย่านการค้าเก่าแก่ มีอาคารที่มีคุณค่าทั้งทางด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม ดังนั้นหากจะมีการปรับปรุงจึงจำเป็นต้องมีการคำนึงถึงอาคารเหล่านี้ให้มีผลกระทบมากนัก โดยสามารถแบ่งคุณค่าอาคารออกได้เป็น 3 ระดับ คือ

- คุณค่าสูง หมายถึง อาคารที่มีความสวยงาม มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่ได้บันทึกไว้ว่า เป็นอาคารทางประวัติศาสตร์ หรือเป็นอาคารที่ขึ้นทะเบียนโบราณสถานไว้แล้ว
- คุณค่าปานกลาง หมายถึง อาคารที่ก่อสร้างมานานพอสมควร มีรูปแบบหรือมีลวดลายอาคารสอดคล้องกับอาคารที่มีคุณค่าสูง แต่ยังไม่จัดว่าเป็นอาคารที่มีคุณค่ามากนัก
- คุณค่าต่ำ หมายถึง อาคารที่มีลักษณะสมัยใหม่ มีโครงสร้างและความสูงที่ขัดแย้งกับอาคารที่มีคุณค่าสูงหรือปานกลาง

การศึกษาคุณค่าของอาคารในระดับต่างกันนี้จะช่วยในการพิจารณาปรับปรุงฟื้นฟูอาคารที่มีคุณค่า รวมถึงเป็นแนวทางในการพัฒนาอาคารและสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้นต่อไป

จากการสำรวจพบว่าอาคารในบริเวณย่านการค้าสำเพ็งมีคุณค่าปานกลางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.34 ของพื้นที่ รองลงมาคืออาคารที่มีคุณค่าต่ำ คิดเป็นร้อยละ 45.55 ของพื้นที่ ส่วนอาคารที่มีคุณค่า ซึ่งมีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.11 ของพื้นที่ปกคลุมอาคาร

ส่วนในย่านเชิงกพบว่าอาคารที่มีคุณค่าปานกลางมีมากที่สุดร้อยละ 72.32 ของพื้นที่ปกคลุมอาคาร รองลงมาคืออาคารที่มีคุณค่าต่ำคิดเป็นร้อยละ 15.89 ส่วนที่มีพื้นที่น้อยที่สุดคืออาคารที่มีคุณค่าสูงร้อยละ 11.79 ของพื้นที่ปกคลุมอาคาร (ตารางที่ 5.7)

ตารางที่ 5.7 แสดงระดับคุณค่าอาคารในย่านสำเพ็ง

ระดับคุณค่าของอาคาร	สำเพ็ง		เชิงก	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
คุณค่าสูง	1827.40	6.11	7,985.12	11.79
คุณค่าปานกลาง	14465.20	48.34	48,991.56	72.32
คุณค่าต่ำ	13630.97	45.55	10,762.25	15.89
รวม	29,923.57	100.00	67,738.93	100.00

ที่มา จากการสำรวจเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2542 และการวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรม Arcview

อาคารในย่านดังกล่าวมีคุณค่าปานกลางมากที่สุด รองลงมาคืออาคารที่มีคุณค่าต่ำ ซึ่งอาจเป็นแนวโน้มที่ดีในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่

จากที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดเกี่ยวกับอาคารในพื้นที่ศึกษา สามารถสรุปออกเป็นตารางเปรียบเทียบระหว่างย่านการค้าทั้งสองย่านได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.8 แสดงข้อจำกัดที่ต้องคำนึงในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

ข้อจำกัดที่คำนึงถึง	ย่านสำเพ็ง	ย่านเชียงกง
1. ความหนาแน่น		
- ค่า FAR.	3.69	3.08
- ความคิดเห็นของผู้อาศัย	ไม่พอใจ	ไม่พอใจ
2. ลักษณะกิจกรรม		
- อาคารชั้นบน	ที่พักอาศัย	ที่พักอาศัย
- อาคารชั้นล่าง	ค้าปลีก	ค้าปลีกและค้าส่ง
3. การถือครองที่ดิน	เอกชนรายย่อย	เอกชนรายย่อย
4. สภาพอาคาร	สภาพปานกลาง	สภาพทรุดโทรม
5. คุณค่าอาคาร	ปานกลาง	ปานกลาง

อาคารในย่านสำเพ็งและเชียงกงมีความแตกต่างกันไม่มากนัก โดยอาคารที่อยู่ในย่านสำเพ็งจะเป็นลักษณะอาคารสูง 4 ชั้นเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ย่านเชียงกงเป็นอาคารที่มีจำนวน 2 ชั้น ซึ่งเป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะที่ดินในย่านสำเพ็งเป็นที่ดินของเอกชนเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ที่ดินในย่านเชียงกงมีบางส่วนที่เป็นของศาสนสถานกับสำนักทรัพย์สินที่จะมีข้อกำหนดไม่ให้ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอาคาร ในย่านการค้าทั้ง 2 มีรูปแบบการใช้ที่ดินที่เหมือนกันคือ ชั้นบนใช้ในการอยู่อาศัย ส่วนชั้นล่างใช้ในการค้าปลีกและส่ง ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบของย่านการค้าในเอเชียและเนื่องมาจากเป็นย่านการค้าซึ่งมีแนวโน้มความเสื่อมโทรมเร็วกว่ากิจกรรมประเภทอื่นๆ จึงทำให้อาคารในย่านทั้งสองมีสภาพปานกลางถึงเสื่อมโทรม แต่ในย่านก็มีอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมอยู่ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ส่งผลกระทบกับการวางแผนในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

5.2 ความคิดเห็นต่อระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการจะเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่จะสนับสนุนให้กิจกรรมทางการค้าดำรงอยู่ต่อไปได้ หากระบบเหล่านี้อยู่ในสภาพที่ดีและเหมาะสมจะเป็นตัวดึงดูดให้คนเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่ ซึ่งประกอบไปด้วย ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจราจรในพื้นที่ทางเท้า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ซึ่งจะพิจารณาถึงสภาพความเป็นไปในปัจจุบัน และเปรียบเทียบกับมาตรฐาน และรวมถึงความพึงพอใจของผู้ใช้

5.2.1 ระบบสาธารณูปโภค

ระบบสาธารณูปโภคที่มีในย่านการค้าได้แก่ ระบบระบายน้ำ ป้องกันน้ำท่วม, ระบบบำบัดน้ำเสีย, ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ซึ่งจะนำเสนอในลักษณะสภาพปัจจุบัน, โครงการในอนาคต ดังต่อไปนี้

5.2.1.1 ระบบระบายน้ำ

ในปัจจุบันระบบระบายน้ำของเขตใช้ระบบท่อใต้ดินตามแนวถนนเป็นตัวนำน้ำเสียระบายลงสู่แม่น้ำลำคลอง โดยมีท่อขนาดใหญ่วางตามแนวถนนสายหลักคือ ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราชบางช่วง ถนนจักรวรรดิฝั่งจักรวรรดิ และถนนทรงสวัสดิ์ เป็นท่อที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1,000 มิลลิเมตร และท่อขนาดรองลงมา ที่มีขนาด 800 มิลลิเมตร อยู่บริเวณถนนเยาวราชฝั่งเหนือ ถนนเจริญกรุง ถนนราชวงศ์ ถนนอนุวงศ์ ซอยพานิชเจริญ ถนนเจริญกรุงช่วงใต้ ซอยวานิช 2

ส่วนท่อที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 600 มิลลิเมตร พบในถนนแคบลงมาเช่น ถนนทรงวาด, ถนนมหาจักร, ถนนมังกร, ถนนอิสรานุภาพ, ถนนพาดสาย, ถนนเปล่งนาม, ถนนผดุงคำ, ถนนตรีมิตร, ถนนข้าวหลาม

พื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงที่น้ำทะเลหนุนมักจะประสบปัญหาน้ำท่วมบริเวณดังกล่าว ทำให้ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นเดือดร้อน ปกติการระบายน้ำต้องอาศัยเครื่องสูบน้ำเข้าช่วย เนื่องจากท่อไม่สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากพื้นที่มีระดับต่ำ

ซึ่งในย่านลำเพ็ญและเชียงกงก็ประสบปัญหาเรื่องการระบายน้ำเช่นกัน ย่านเชียงกงอยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงเวลาฝนตก มีการระบายน้ำไม่ทัน

5.2.1.2 ระบบบำบัดน้ำเสีย

การพิจารณาถึงระบบบำบัดน้ำเสีย เนื่องจากพื้นที่ย่านการค้าเป็นย่านการค้าเป็นย่านเก่า จึงยังไม่มีการจัดทำระบบบำบัดน้ำเสีย ดังนั้นน้ำใช้ที่มาจากบ้านเรือนจึงเป็นน้ำที่ยังไม่ผ่านการบำบัด ไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน

เขตสัมพันธวงศ์เป็นพื้นที่อยู่ในโครงการบำบัดน้ำเสียรวมของกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 1 ซึ่งได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ช่วงปลายแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2536-2539) โดยมีโรงบำบัดน้ำเสียที่ก่อสร้างแล้วเสร็จคือ โรงบำบัดน้ำเสียสี่พระยา

ก่อนที่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมจะสามารถใช้ได้เต็มประสิทธิภาพ พื้นที่เขตนี้จะใช้วิธีระบายน้ำลงท่อสาธารณะ ซึ่งน้ำเหล่านี้จะถูกทิ้งลงในแม่น้ำเจ้าพระยาคลองอีกทีหนึ่ง ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดมลภาวะ

5.2.1.3 ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์

ระบบไฟฟ้าในปัจจุบัน

เขตสัมพันธวงศ์ใช้ไฟฟ้าจากสถานีดับทางคือ สถานีพระนครเหนือที่ส่งมายังสถานีย่อยที่เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย (สถานีย่อยสะพานค้ำ) โดยที่สถานีนี้จะลดแรงดันไฟฟ้าจากไฟฟ้าแรงสูงให้เหลือ 360 Volts หรือ 220 Volts การเดินสายไฟฟ้าแรงสูงในเขตนี้จะเป็นแบบใต้ดินซึ่งเป็นท่อร้อยตามถนนสายต่างๆ แต่จากสถานีย่อยที่จะแจกจ่ายไปยังผู้ใช้จะเป็นระบบไฟฟ้าแรงต่ำ ซึ่งจะเดินสายลอยไปตามถนน โดยมีทั้งเสาไฟตามกันเสาของตึกแถว ซึ่งเป็นภาพที่ไม่ค่อยสวยงามนัก

เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อระบบไฟฟ้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

ผู้ตอบส่วนน้อยของย่านสำเพ็งและเชิงกรุงศรีไม่พอใจกับระบบไฟฟ้า (ร้อยละ 17.6 และ 24.0 ตามลำดับ) ส่วนใหญ่ในย่านสำเพ็งรู้สึกเฉยๆ มีจำนวนเกินครึ่งหนึ่ง รองลงมา รู้สึกพอใจมีร้อยละ 32.3 ในทางกลับกันย่านเชิงกรุงศรีพอใจมากที่สุดคือมีเกินครึ่งหนึ่งของผู้ตอบทั้งหมด รองลงมาคือรู้สึกไม่พอใจที่มีร้อยละ 24.0

ตารางที่ 5.9 แสดงความพึงพอใจต่อระบบไฟฟ้าของผู้ทำการค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	40	63	22	125
	(32.3)	(50.8)	(17.6)	(100.0)
	(51.3)	(76.8)	(65.0)	(62.5)
เชิงกรุง (ร้อยละ)	38	19	18	75
	(50.7)	(25.3)	(24.0)	(100.0)
	(48.7)	(23.2)	(45.0)	(37.5)
รวม	78	82	40	200
	(39.0)	(41.0)	(20.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 12.332$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.002$$

$$c = 0.354$$

ระบบประปาในปัจจุบัน

มีการประปานครหลวงเป็นผู้รับผิดชอบในการให้บริการ โดยเขตสัมพันธวงศ์ขึ้นตรงกับสถานีแม่ศรี โดยน้ำประปาจากการผลิตและสูบจ่ายจากโรงกรองน้ำสามเสน โดยส่งผ่านตามท่อประปา ซึ่งวางอยู่ใต้ดินผ่านถนนเขาวราชวงศ์ ถนนเจริญกรุงตลอดสาย ถนนจักรวรรดิ ถนนอนุวงศ์ และ ถนนทรงวาด ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาในช่วง 10 ปี ปริมาณการผลิตไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก แต่จะประสบปัญหาอัตราการสูญเสียน้ำเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสาเหตุน่าจะมาจากการเสื่อมสภาพของท่อ การผลิตและส่งจ่ายและความแม่นยำในการอ่านมาตรวัด ปัญหาอีกประการที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้น้ำคือ แรงดันน้ำปลายท่อส่งน้ำต่ำ โดยเฉพาะในบริเวณถนนทรงวาด ทำให้ต้องติดตั้งเครื่องสูบน้ำ

เมื่อสอบถามถึงความพอใจในการให้บริการประปาในพื้นที่ (ตารางที่ 5.10) และเมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อการบริการประปาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

กล่าวคือ ส่วนน้อยของย่านสำเพ็งและย่านเชิงกรุงรู้สึกไม่พอใจ (ร้อยละ 10.4 และ 16.0 ตามลำดับ) โดยเกินครึ่งหนึ่งของย่านสำเพ็งรู้สึก เฉยๆ และหนึ่งในสี่รู้สึกพึงพอใจ (ร้อยละ 64.8 และ 24.8 ตามลำดับ) ในทางกลับกัน เกินครึ่งหนึ่งของผู้ค้าย่านเชิงกรุงรู้สึกพึงพอใจและมีหนึ่งในสามที่รู้สึกเฉยๆ (ร้อยละ 52.0 และ 32.0)

ตารางที่ 5.10 แสดงความพึงพอใจต่อน้ำประปาของผู้ทำการค้า

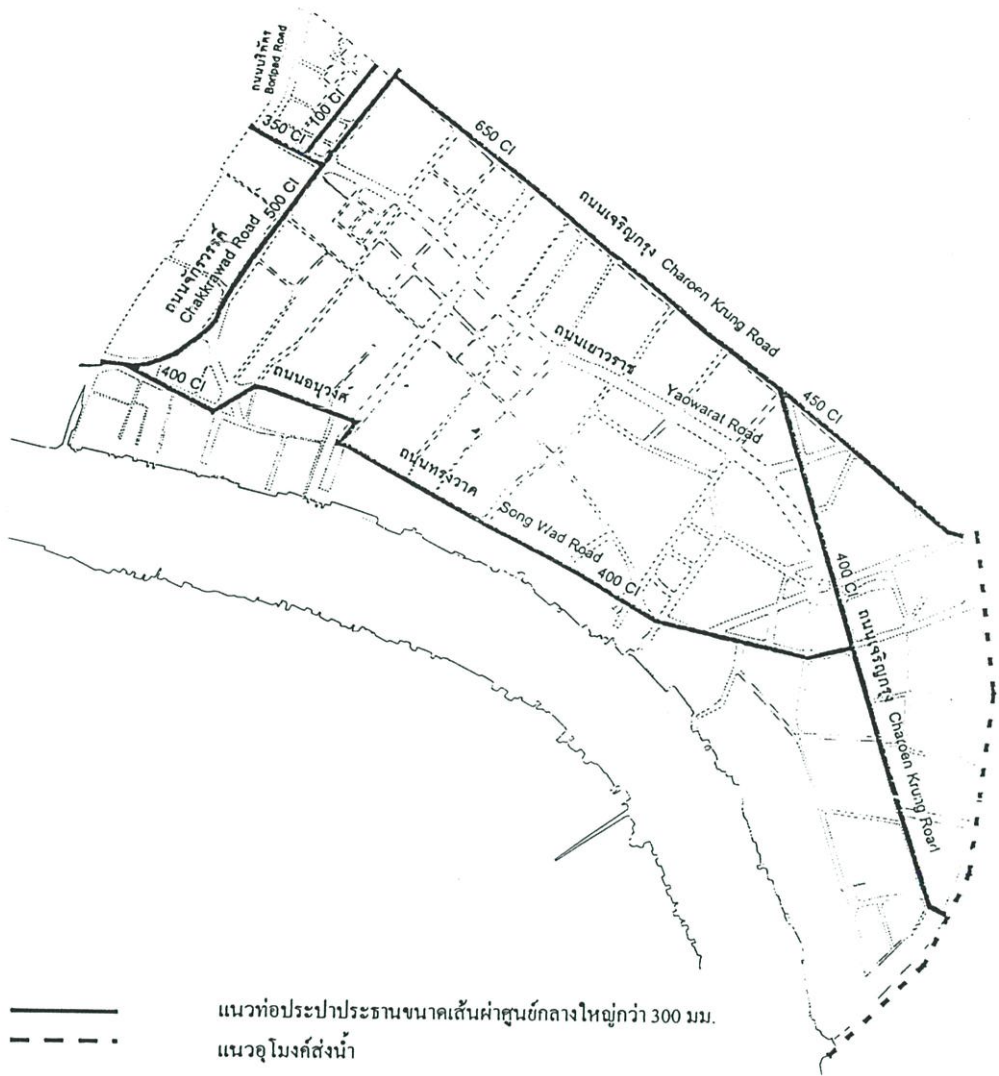
ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง	31	81	13	125
(ร้อยละ)	(24.8)	(64.8)	(10.4)	(100.0)
	(44.3)	(77.1)	(52.0)	(62.5)
เชิงกรุง	39	24	12	75
(ร้อยละ)	(52.0)	(32.0)	(16.0)	(100.0)
	(55.7)	(22.9)	(48.0)	(37.5)
รวม	70	105	25	200
	(35.0)	(52.5)	(12.5)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 20.690$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.312$$



ภาพที่ 5.3 แนวท่อประปาประชนปัจจุบัน ภายในเขตสัมพันธวงศ์

(ที่มา: โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดตามแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตน โกสินทร์)

ระบบโทรศัพท์

เขตสัมพันธวงศ์อยู่ในพื้นที่การให้บริการของสำนักงานบริการโทรศัพท์ชุมสายสำราญราษฎร์ขององค์การโทรศัพท์และบริษัทเทเลคอมเอเชีย 2 ชุมสาย คือ ชุมสายสำราญราษฎร์ และกรุงเทพมหานคร โดยมีพื้นที่บริการทับซ้อนกัน ในช่วงระยะเวลา 10 ปี มีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขน้อยมาก เนื่องจากพื้นที่เมืองชั้นในอ้อมตัวแล้ว และการปรับปรุงโครงข่ายค่อนข้างจำกัดเพราะถนนแคบ การเดินสายโทรศัพท์ที่เป็นโครงข่ายปฐมภูมิจะเดินเป็นท่อร้อยสายใต้ดินโดยอยู่ตามถนนจักรวรรดิ ถนนวานิช 1 ช่วงต้น, ถนนมหาจักร, ถนนเขาวราช, ถนนเจริญกรุง, ถนนทรงวาดช่วงปลาย, ถนนข้าวหลาม โดยโครงข่ายทุติยภูมิผู้ใช้จะต่อสายจากตู้ต่อผ่านเป็นการเดินสายลอยไปตามสายโทรศัพท์ สายไฟฟ้าได้กันสาดคิก

เมื่อพิจารณาถึงโทรศัพท์สาธารณะบริเวณย่านสำเพ็งแล้วพบว่า ในถนนสายนี้ไม่มีโทรศัพท์สาธารณะเลย และจากการสอบถามผู้ที่ทำการค้าในพื้นที่แล้วพบว่า หากต้องการใช้โทรศัพท์ต้องออกไปใช้บริเวณถนนเขาวราช หรือถนนราชวงศ์ และโทรศัพท์ส่วนมากมักจะใช้การไม่ได้ ส่วนบริเวณย่านเชิงกงจะพบโทรศัพท์สาธารณะอยู่ตลอดถนน แต่ก็พบว่ามีปัญหาด้านคุณภาพ

เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.11) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อการบริการโทรศัพท์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 กล่าวคือ ส่วนใหญ่ของย่านสำเพ็งรู้สึกเฉยๆ รองลงมาคือไม่พอใจ และมีส่วนน้อยที่รู้สึกไม่พอใจ (คิดเป็นร้อยละ 41.6, 33.6 และ 24.8 ตามลำดับ) ในทางกลับกัน ผู้ค้าเกินครึ่งหนึ่งในย่านเชิงกงรู้สึกพอใจคิดเป็นร้อยละ 54.7 และหนึ่งในสี่รู้สึกไม่พอใจ ต่อระบบโทรศัพท์ภายในพื้นที่

ตารางที่ 5-11 แสดงความพึงพอใจต่อโทรศัพท์ของผู้ทำการค้า

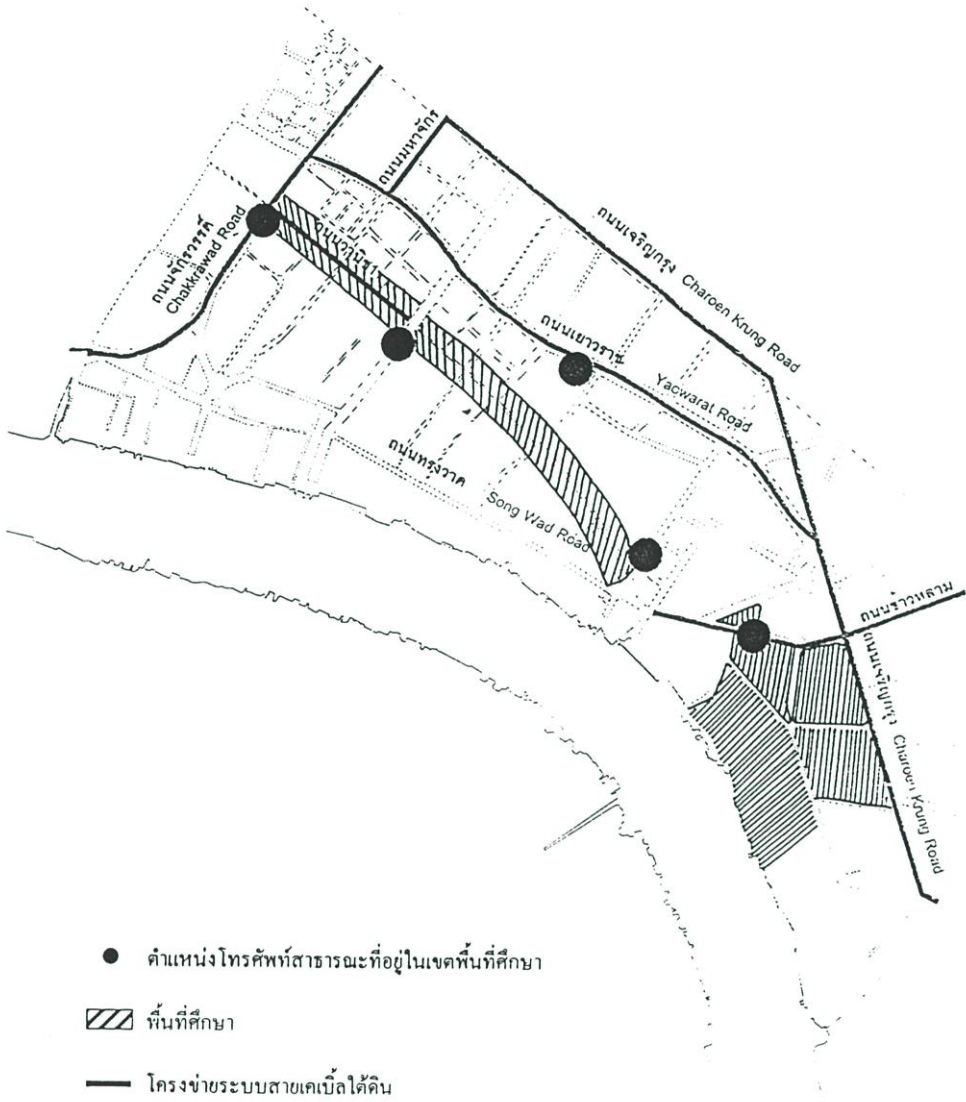
ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	42	52	31	125
	(33.6)	(41.6)	(24.8)	(100.0)
	(50.6)	(76.5)	(63.3)	(62.5)
เชิงกง (ร้อยละ)	41	16	18	75
	(54.7)	(21.3)	(24.0)	(100.0)
	(49.4)	(23.5)	(36.7)	(37.5)
รวม	83	68	49	200
	(41.5)	(34.0)	(24.5)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 10.688$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.005$$

$$c = 0.366$$



ภาพที่ 5.4 แสดงโครงข่ายระบบโทรศัพท์สายเคเบิลใต้ดินและตำแหน่งที่ตั้งโทรศัพท์สาธารณะ (ที่มา: โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดตามแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์)

เนื่องจากเป็นที่เขตเมืองชั้นในและมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ จึงได้มีการเสนอให้มีการก่อสร้างระบบท่อรวมระบบสาธารณูปโภคหลัก (Main Supply Utilities Tunnels) และระบบท่อรวมระบบสาธารณูปโภครอง (Sub Supply Utilities Tunnels) เป็นการรวบรวมระบบสาธารณูปโภคทั้ง 3 ระบบให้อยู่ในอุโมงค์เดียวกัน เพื่อความสะดวกในการรักษาและความสวยงามของพื้นที่เขตประวัติศาสตร์

ระบบท่อรวมระบบสาธารณูปโภคหลักจะประกอบด้วย

- ระบบไฟฟ้าแรงสูง ขนาด 115 KV., 64 KV., และ 12 KV.
- ระบบท่อประปา โดยมีท่อประธานที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 400-1,000 มิลลิเมตร
- ระบบโทรศัพท์เครือข่ายสายปฐมภูมิ (Primary Cable) เพื่อเชื่อมต่อระหว่างชุมสายและต่อจากชุมสายไปยังตู้ต่อผ่าน

โดยในเขตสัมพันธวงศ์นี้ ท่อรวมจะวางผ่านไปตามถนนจักรวรรดิ ถนนเจริญกรุง ถนน

ทรงวาด

ส่วนโครงการก่อสร้างระบบท่อรวมสาธารณูปโภครองจะให้มีการรวบรวมระบบสาธารณูปโภค 4 ระบบเข้าร่วมในท่อและกล่องคอนกรีต (Duct Bank) โดยจะฝังขนานอยู่ใต้ผิวทางเท้าทั้ง 2 ฝั่งของถนนในโครงการ เพื่อแก้ปัญหาทางด้านภูมิทัศน์เป็นหลัก

- ระบบไฟฟ้าแรงต่ำ ขนาด 380/220 Volts (ไฟฟ้าสำหรับอาคารและไฟสาธารณะ)
- ระบบประปา คือ ท่อจ่ายน้ำประปาเส้นผ่าศูนย์กลาง 400 มิลลิเมตร
- โทรศัพท์ ประกอบด้วย โครงข่ายทุติยภูมิ (Secondary Cable)
- ระบบระบายน้ำ มีท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 600-800 มิลลิเมตร

ถนนในโครงการนี้ได้แก่ ถนนบริพัตร ถนนจักรวรรดิ ถนนเยาวราช ถนนทรงวาด

สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของระบบสาธารณูปโภค เขตสัมพันธวงศ์เป็นเขตที่อยู่ในพื้นที่เมืองชั้นใน การให้บริการที่มีอยู่จึงครอบคลุมทั่วถึง

5.2.1.4 การกำจัดขยะมูลฝอยและการรักษาความสะอาด

ความสะอาดของย่านการค้าเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ดึงดูดให้มีผู้คนเข้าใช้ย่านการค้า - ซึ่งในด้านความสะอาดนี้จะอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานเขตสัมพันธวงศ์ โดยฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์จะทำการเก็บขยะในช่วงเวลา 05.00-13.00 น. และ 13.00-21.00 น. โดยใช้รถขนขยะขนาดใหญ่เก็บตามริมถนนสายสำคัญ ในช่วงเวลาตั้งแต่ 21.00-05.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลากลางคืนจะเป็นการเก็บขยะทั่วทั้งเขต โดยมีการแบ่งพื้นที่เป็น 13 บริเวณ มีรถเก็บขยะมูลฝอยขนาดใหญ่ 12 คัน แบบอัด 2 ตัน 1 คัน และบริเวณตรอกซอยจะใช้รถขนขยะขนาดเล็กชักลากออกมาที่ถนนใหญ่เพื่อส่งต่อให้รถขนขยะขนาดใหญ่ต่อไป โดยขยะที่ได้ทั้งหมดจะส่งไปที่ทิ้งขยะอ่อนนุช

จากการเดินสำรวจจะพบว่า ตามเส้นทางของถนนวานิช 1 นั้นไม่สามารถหาถังขยะได้เลย โดยเฉพาะถังขยะของกรุงเทพมหานคร จะสามารถพบถังขยะได้ก็ต่อเมื่อออกมาถึงถนนสายอื่นแล้ว เช่น ถนนเยาวราช หรือถนนราชวงศ์ อาจเป็นเพราะพื้นที่ในถนนวานิช 1 แคบแคบมาก หากมีถังขยะเพิ่มเข้าไปจะทำให้การสัญจรไปมาลำบากมากขึ้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับย่านเชียงใหม่แล้วจะพบว่าย่านเชียงใหม่มีถังขยะของกรุงเทพมหานครวางเรียงรายอยู่เช่นเดียวกับถนนสายอื่นๆ แต่ในทั้ง 2 ย่านพบว่าถังขยะแตกหักและปริมาณขยะล้นถังออกมาเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นทั้งขยะแห้ง เช่น ถังกระดาษ พลาสติก และขยะสดพวกเศษอาหาร ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นนี้จะเห็นได้ชัดในช่วงเวลาที่มีคนเข้ามาจับจ่ายหนาแน่น ซึ่งสามารถบอกได้ว่าในย่านการค้าทั้งสองย่าน โดยเฉพาะสำเพ็งนั้นยังมีปัญหาในด้านการรักษาความสะอาดค่อนข้างมาก ซึ่งอาจจะเกิดจากการเก็บขยะที่เข้าไปไม่ถึง เนื่องจากเป็นย่านที่มีตรอกซอยขนาดเล็กมาก

จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้ทำการค้าและผู้ซื้อสินค้าในพื้นที่ พบว่า ความสะอาดของพื้นที่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มผู้ค้าและผู้มาซื้อสินค้าในย่าน

เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.12) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อการรักษาความสะอาดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

กล่าวคือ ผู้ทำการค้าย่านสำเพ็งและย่านเชียงใหม่รู้สึกพอใจในความสะอาดของพื้นที่เป็นส่วนน้อย คือร้อยละ 4.0 และ 13.3 ตามลำดับ รองลงมาในย่านสำเพ็งรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 20.8 และรู้สึกไม่พอใจมากที่สุดคือสูงถึงร้อยละ 75.2 ในทางกลับกันย่านเชียงใหม่รู้สึกไม่พอใจเป็นอันดับรองลงมาคือร้อยละ 28.0 และตอบว่าเฉยๆ มากที่สุดคือเกินครึ่งหนึ่งของผู้ตอบทั้งหมด (ร้อยละ 58.7) แสดงให้เห็นว่าย่านสำเพ็งมีความไม่พึงพอใจต่อการรักษาความสะอาดพื้นที่มากกว่าย่านเชียงใหม่

ตารางที่ 5.12 แสดงความพึงพอใจต่อการรักษาความสะอาดของผู้ทำการค้าในพื้นที่

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	5	26	94	125
	(4.0)	(20.8)	(75.2)	(100.0)
	(33.3)	(37.1)	(81.7)	(62.5)
เชียงใหม่ (ร้อยละ)	10	44	21	75
	(13.3)	(58.7)	(28.0)	(100.0)
	(66.7)	(62.9)	(18.3)	(37.5)
รวม	15	70	115	200
	(7.5)	(35.0)	(57.5)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 42.810$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.420$$

เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.13) ยานการค้ำมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในความสะดวกของผู้มาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 กล่าวคือ ทั้งสองยานมีความพอใจเป็นส่วนน้อย โดยยานลำเพ็งมีความรู้สึกเฉยๆ ใกล้เคียงกับความรู้สึกไม่พอใจ (ร้อยละ 40.3 และ 38.8) เช่นเดียวกับกับยานเชียงกงที่รู้สึกเฉยๆ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 66.2 และรู้สึกไม่พอใจร้อยละ 19.7

ตารางที่ 5.13 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อความสะดวกของผู้มาซื้อสินค้า

ยาน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
ลำเพ็ง	29	56	54	139
	(20.9)	(40.3)	(38.8)	(100.0)
	(74.4)	(54.4)	(79.4)	(66.2)
เชียงกง	10	47	14	71
	(14.1)	(66.2)	(19.7)	(100.0)
	(25.6)	(45.6)	(20.6)	(33.8)
รวม	39	103	68	210
	(18.6)	(49.0)	(32.4)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$X^2 = 12.906$

$p < 0.05$

sig. = 0.002

c = 0.241

จากการออกแบบสอบถามของกลุ่มประชากรทั้งสองกลุ่มทำให้พบว่า ในกลุ่มผู้ที่ทำการค้ำไม่พอใจในการรักษาความสะดวกของพื้นที่มากกว่ากลุ่มผู้มาซื้อสินค้า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มผู้มาซื้อสินค้ามาซื้อสินค้าแล้วจากไป ไม่ต้องประสบกับปัญหาขะตักข้างหรือความไม่สะดวกเท่ากับผู้ที่อยู่ในพื้นที่

5.2.1.5 ระบบป้องกันอัคคีภัย

ในการป้องกันอัคคีภัยสิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือ ระยะห่างระหว่างอาคาร เพื่อป้องกันการลุกลามของไฟ, พื้นที่เพื่อรถฉุกเฉิน, อุปกรณ์ดับเพลิงขนาดเล็ก

ตามมาตรฐานของอาคารในย่านการค้า ระหว่างกลุ่มอาคารต้องมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 6 เมตร เพื่อเป็นพื้นที่ป้องกันไฟ และยังคงมีพื้นที่ให้รถดับเพลิงและรถฉุกเฉินอื่นๆ เข้ามาได้ประมาณ 3.6 เมตร ซึ่งในย่านลำเพ็งไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่วางไว้ โดยกลุ่มอาคารไม่มีช่องว่างและพื้นที่ถนนไม่สามารถให้รถขนาดใหญ่เข้ามาได้ คือมีความกว้างเพียง 3-4 เมตรเท่านั้น ในขณะที่ย่านเชียงกงจะมีพื้นที่ถนนกว้างกว่า รถสามารถเข้าไปได้ แต่ไม่มีระยะห่างระหว่างอาคารเท่าที่ควรทุกพื้นที่ถูกนำมาใช้ประโยชน์ ปัญหาในการป้องกันอัคคีภัยอีกประการหนึ่งที่ย่านทั้งสองพบ

เหมือนกันคือ สินค้าของทั้งสองย่านเป็นสินค้าที่เป็นเชื้อเพลิงได้ดี เช่น กระดาษ ผ้า เยื่อโพลีเอสเตอร์ ในย่านลำพึ่ง และน้ำมัน ในย่านเชียงกง

จากปัญหาที่กล่าวมา ทางเขตสัมพันธวงศ์ได้จัดให้ทุกชุมชนมีเครื่องดับเพลิงติดตามอาคาร นอกจากนี้ทางเขตก็มีรถดับเพลิง 2 คัน แต่ในเขตนี้ไม่มีสถานีดับเพลิง เมื่อเกิดเพลิงไหม้จะใช้ของทางเขตบางรัก

ในประเด็นนี้จึงได้มีการสอบถามผู้ที่ทำการค้าเพื่อทราบถึงความพึงพอใจว่า รู้สึกมั่นคงปลอดภัยกับการป้องกันที่มีอยู่เพียงใด พบว่ากลุ่มผู้ซื้อเพียงกลุ่มเดียวที่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในการป้องกันอัคคีภัย

เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.14) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในการป้องกันอัคคีภัยของผู้มาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 กล่าวคือ ทั้งสองย่านรู้สึกเฉยๆ มากที่สุด รองลงมาคือ ไม่พอใจ โดยลำพึ่งรู้สึกไม่พอใจถึงร้อยละ 39.6 ในขณะที่เชียงกงมีเพียงร้อยละ 12.7 ซึ่งอาจเป็นเพราะย่านลำพึ่งประสบปัญหาเกี่ยวกับอัคคีภัยอยู่บ่อยครั้งทำให้ผู้เข้ามาซื้อสินค้าขาดความเชื่อมั่น

ตารางที่ 5.14 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อการป้องกันอัคคีภัยของผู้ซื้อ

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
ลำพึ่ง	7	77	55	139
(ร้อยละ)	(5.0)	(55.4)	(39.6)	(100.0)
	(70.0)	(56.6)	(85.9)	(33.8)
เชียงกง	3	59	9	71
(ร้อยละ)	(4.2)	(83.1)	(12.7)	(100.0)
	(30.0)	(43.4)	(14.1)	(33.8)
รวม	10	136	64	210
(ร้อยละ)	(4.8)	(64.8)	(30.5)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 16.786$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.272$$

5.2.2 การจราจรและระบบขนส่งมวลชน

5.2.2.1 การจราจรในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์

เขตสัมพันธวงศ์มีแนวถนนสายหลักขนาน 3 เส้นทาง ตามแนวตะวันออกถึงตะวันตก คือ เจริญกรุง เยาวราช ทรงวาด วานิช 1 โดยถนนเจริญกรุงจะเป็นการเดินทางเดียวจากทิศตะวันออกไปทิศตะวันตก ส่วนถนนเยาวราชและทรงวาดจะเป็นจากทิศตะวันตกมาทิศตะวันออก ส่วนถนนที่ทอดตัวตามแนวเหนือใต้ ได้แก่ ถนนจักรวรรดิ, ถนนราชวงศ์, ถนนมังกร, ถนนเปล่งนาม, ถนนผดุงด้าว, ถนนทรงสวัสดิ์, และถนนลำพูนไชย ถนนที่อยู่ตามแนวเหนือใต้เป็นถนนสายสั้นๆ ที่ทำหน้าที่เชื่อมพื้นที่ต่างๆ ภายในเขต โดยที่รถสามารถผ่านเข้าไปได้ และถนนส่วนใหญ่ในเขตสัมพันธวงศ์จะเป็นถนนที่รถเดินทางเดียว โดยสลับทิศทางการจราจร

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์มีโครงข่ายถนนที่ค่อนข้างสมบูรณ์ แต่ถนนมีขนาดไม่ได้มาตรฐาน มีขนาดเล็กเกินไป และยากที่จะทำการขยายในพื้นที่ที่เป็นเขตเมืองชั้นใน และปัญหาการที่มีจำนวนมากที่ต้องผ่านเข้ามาในเขตเพื่อมาทำกิจกรรมทางการค้าและเพื่อผ่านไปยังพื้นที่ใกล้เคียง เหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด

ในย่านการค้าสำเพ็ง ถนนสายหลักคือถนนวานิช 1 ที่ทอดตัวขนานไปกับถนนเยาวราช แต่เป็นถนนที่มีขนาดเล็กมาก ไม่สามารถนำรถที่มีขนาดสี่ล้อขึ้นไปเข้าไปได้ การขนส่งสินค้าจะใช้จักรยานยนต์ขนาดเล็กที่เรียกว่า เวสป้า ซึ่งถนนวานิช 1 นี้ได้มีการเชื่อมต่อกับถนนสายอื่นๆ ดังต่อไปนี้ ถนนจักรเพชร ราชวงศ์ ทั้ง 2 สายเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ และมีถนนสายย่อยที่เชื่อมต่อกับถนนวานิช 1 มีประโยชน์ในการขนส่งสินค้าคือ ถนนเยาวพานิช และถนนมังกร แม้จะมีขนาดแคบมากแต่รถสามารถเข้าไปได้

ในย่านเชียงกงมีถนนที่พาดผ่าน ได้แก่ ถนนทรงวาด ถนนตรีมิตร ซอยวานิช 2 และถนนข้าวหลาม ถนนทุกสายที่กล่าวมาทั้งหมดรถสามารถผ่านไปได้ แต่บางสายมีขนาดเล็กมากมีขนาดประมาณ 4-5 เมตร พาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในย่านนี้คือ รถบรรทุกสี่ล้อและหกล้อ

สาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดคือ ถนนทั้งสายเป็นถนนที่เชื่อมพื้นที่ระหว่างย่านที่พักอาศัยจากฝั่งธนบุรี คลองสาน กับย่านธุรกิจอย่างสีลม บางรัก ทำให้ต้องมีรถจำนวนมากผ่านพื้นที่

แต่จากการศึกษาเรื่องการเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าของผู้ซื้อพบว่า ผู้ซื้อสินค้าส่วนใหญ่ย่านสำเพ็งจะเข้ามาซื้อสินค้าในวันหยุดสุดสัปดาห์เป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ย่านเชียงกงเลือกเดินทางมาในระหว่างสัปดาห์ สามารถพิสูจน์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square ได้ดังนี้

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 5.15) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับวันในการเดินทางมาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ ย่านสำเพ็งมีผู้เข้ามาซื้อสินค้าในวันหยุดสูงถึงร้อยละ 89.9 และมาในวันธรรมดาเพียงร้อยละ 10.1 ในทางกลับกันย่านเชียงใหม่มีผู้เข้ามาซื้อสินค้าในวันธรรมดาเกินครึ่งหนึ่งของผู้ตอบทั้งหมด

ตารางที่ 5.15 แสดงจำนวนผู้เข้ามาซื้อสินค้าในวันของสัปดาห์

ย่าน/วัน	วันธรรมดา	วันหยุด	รวม
ย่านสำเพ็ง	14	125	139
	(10.1)	(89.9)	(100.0)
	(26.9)	(20.9)	(66.2)
ย่านเชียงใหม่	38	33	71
	(53.5)	(46.5)	(100.0)
	(73.1)	(20.9)	(33.8)
รวม	52	158	210
	(24.8)	(75.2)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)

จากตารางทางด้านบนพบว่า การเข้ามาซื้อสินค้าในย่านสำเพ็งไม่มีผลต่อการจราจรในวันธรรมดามากนักเนื่องจากผู้ซื้อส่วนใหญ่เดินทางในวันหยุด ในขณะที่ย่านเชียงใหม่ส่วนใหญ่เดินทางในวันธรรมดา แต่เนื่องจากพื้นที่ย่านเชียงใหม่มีเส้นทางที่แยกจากถนนสายหลัก (เยาวราชและเจริญกรุง) จึงไม่ส่งผลมากนัก

ส่วนทางด้านความพึงพอใจต่อสภาพการจราจร เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.16) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อสภาพการจราจรของผู้ทำการค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 กล่าวคือ ส่วนน้อยของทั้งสองย่านรู้สึกพึงพอใจกับสภาพถนนและการจราจร ส่วนใหญ่ของย่านสำเพ็งรู้สึกไม่พอใจถึงร้อยละ 68.8 รองลงมาคือรู้สึกเฉยๆ เพียงร้อยละ 16.0 ในทางกลับกันย่านเชียงใหม่รู้สึกเฉยๆ มากที่สุดคือร้อยละ 58.7 และรู้สึกไม่พอใจร้อยละ 33.3

ตารางที่ 5-16 แสดงความพึงพอใจต่อการจรรยาบรรณของผู้ทำการค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	19	20	86	125
	(15.2)	(16.0)	(68.8)	(100.0)
	(76.0)	(31.3)	(77.5)	(62.5)
เชียงใหม่ (ร้อยละ)	6	44	25	75
	(8.0)	(58.7)	(33.3)	(100.0)
	(24.0)	(58.8)	(22.5)	(37.5)
รวม (ร้อยละ)	25	64	111	200
	(12.5)	(32.0)	(55.5)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 39.235$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.405$$

เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.17) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อสภาพการจรรยาบรรณของผู้ซื้ออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 กล่าวคือ ย่านเชียงใหม่และย่านสำเพ็งมีความรู้สึกเฉยๆ กับสภาพถนนและการจรรยาบรรณมากที่สุด โดยย่านเชียงใหม่มีมากกว่าย่านสำเพ็งคิดเป็นร้อยละ 77.5 และ 54.7 ตามลำดับ รองลงมาคือรู้สึกพอใจ และมีเพียงส่วนน้อยที่รู้สึกไม่พอใจ (ร้อยละ 9.4 และ 5.6)

ตารางที่ 5.17 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อสภาพถนนและการจรรยาบรรณของผู้ซื้อ

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	50	76	13	139
	(36.0)	(54.7)	(9.4)	(100.0)
	(80.6)	(58.0)	(23.5)	(66.2)
เชียงใหม่ (ร้อยละ)	12	55	4	69
	(16.9)	(77.5)	(5.6)	(100.0)
	(19.4)	(42.0)	(23.5)	
รวม (ร้อยละ)	62	131	17	206
	(29.5)	(62.4)	(8.1)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	

$$X^2 = 10.504$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.005$$

$$c = 0.218$$

ความไม่พึงพอใจที่เกิดขึ้น น่าจะเป็นเกิดจากสภาพการจรรยาบรรณที่ค่อนข้างแออัด ตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันหยุดหรือมีเทศกาลที่สำคัญที่จะมีปริมาณการจรรยาบรรณแน่นมาก นอก

จากนี้ถนนยังมีความคับแคบ และขาดสัญลักษณ์จราจรที่ดีเพียงพอ ทำให้เกิดความสับสนเวลาเดินทางเข้ามา

5.2.2.2 ระบบขนส่งมวลชน

ย่านการค้าที่มีลำดับศักยภาพอยู่ในระดับสูงจะเป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ย่านสำเพ็งและเชียงกงซึ่งอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์เป็นแหล่งรวมขนส่งมวลชน ซึ่งในการจะเดินทางมายังสำเพ็งและเชียงกงสามารถเลือกการเดินทางได้หลายวิธี เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล, รถโดยสารประจำทาง, เรือ, รถไฟ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงสภาพของย่านการค้าแล้วจะพบว่าไม่ได้อำนวยความสะดวกในการนำรถส่วนบุคคลมาเท่าใดนัก เนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดและที่จอดรถหายากและมีราคาสูง โดยส่วนใหญ่ผู้ซื้อจึงนิยมเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนมากกว่า

ระบบขนส่งมวลชนที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ รถโดยสารประจำทาง มีทั้งที่เป็นรถธรรมดา และรถปรับอากาศ โดยอยู่ในเครือของขสมก.และรถร่วมเอกชน ซึ่งมีผ่านพื้นที่เขตถึง 25 สายด้วยกัน ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครค่อนข้างกว้าง มีจนถึงบริเวณชานเมือง เช่น มีนบุรี, ปากน้ำ, ทุ่งครุ, คลิ่งชัน, บางกะปิ ทำให้การเดินทางเข้าสู่เขตสัมพันธวงศ์เป็นไปด้วยความสะดวกสบาย

โดยมีรถโดยสารที่วิ่งผ่านถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง (วิ่งสลับไป-กลับ) 16 สายด้วยกัน ส่วนที่เหลือจะวิ่งผ่านถนนอื่นๆ แต่ที่น่าสังเกตอีกประการหนึ่งคือ รถประจำทางส่วนมากจะเดินเส้นทางผ่านเขตไปเท่านั้นแต่จะไม่ค่อยมีรถประจำทางที่มีจุดเริ่มต้นหรือสิ้นสุดภายในเขตเลย นอกจากรถประจำทางสาย 204 ที่มีจุดสิ้นสุดที่ท่าราชวงศ์ อาจจะเป็นเพราะเขตสัมพันธวงศ์เป็นพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่พักอาศัยอย่างธนบุรีและตลิ่งชัน กับพื้นที่ย่านธุรกิจอย่างสีลมและบางรัก

ป้ายรถประจำทาง ตลอดเส้นทางถนนเยาวราชจะพบป้ายรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 3 ป้าย โดยป้ายแรกจะอยู่หน้าโรงแรมไชน่า ทาวน์ ป้ายที่สองจะอยู่หน้าร้านทองจินฮั่วเฮง และป้ายที่สามจะอยู่บริเวณหน้าซอยเลื่อนฤทธิ์ ซึ่งในแต่ละวันจะมีคนมาคอยขึ้นรถเป็นจำนวนมาก ส่วนในถนนเจริญกรุงมีประมาณ 3 ป้ายเช่นเดียวกัน คือ ช่วงสี่แยกพลับพลาชัย, หน้าวัดเล่งเน่ยยี่, และก่อนถึงสามแยกหมอมี่

ซึ่งหากจะเดินทางมายังย่านสำเพ็งจะไม่มีรถประจำทางสายใดเข้าไปถนนวานิช 1 โดยตรง ต้องมาลงรถที่ถนนเยาวราชแล้วจึงเดินเข้าไปในซอยที่ทะลุไปสู่สำเพ็ง ส่วนย่านเชียงกงมีรถประจำทางเพียงสายเดียวที่มาจากถนนเจริญกรุงผ่านไปยังถนนข้าวหลาม คือ สาย 1 ถนนตก-ท่าเตียน

ซึ่งนอกจากรถโดยสารประจำทางแล้ว การเดินทางมายังย่านการค้าทั้งสองสามารถทำได้จากการเดินทางทางคือ เรือด่วน และเรือข้ามฟาก รวมถึงการบริการของการรถไฟสายชานเมืองที่หัวลำโพง

แต่มีอีกสิ่งหนึ่งที่ต้องคำนึงถึงคือ ย่านเซียงกง เป็นย่านที่ทำการค้าเกี่ยวกับอะไหล่เก่ารถยนต์ ซึ่งมีขนาดใหญ่ ดังนั้นผู้ที่มาซื้อสินค้าจำเป็นต้องนำรถส่วนบุคคลเข้ามาในพื้นที่ จึงยากที่จะสนับสนุนให้ใช้ระบบขนส่งมวลชนได้

ในด้านความคิดเห็นของผู้ทำการค้า เห็นว่าระบบขนส่งมวลชนเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อย่านการค้า ซึ่งหมายถึงความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกของผู้ที่ต้องการมาซื้อสินค้าที่ไม่มีรถส่วนบุคคลหรือไม่ต้องการนำรถมาเอง ซึ่งยิ่งสะดวกมากขึ้นเพียงใด ก็จะมีผู้เข้ามาซื้อสินค้ามากขึ้น

ส่วนด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อสินค้าที่มีต่อระบบขนส่งมวลชน เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.18) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อระบบขนส่งมวลชนของผู้ซื้ออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 กล่าวคือ มีส่วนน้อยของย่านลำเพ็ญและย่านเซียงกงที่ตอบว่าไม่พอใจ โดยย่านลำเพ็ญรู้สึกพึงพอใจต่อระบบขนส่งมวลชนมากที่สุดคือมีจำนวนเกินครึ่งหนึ่ง และรู้สึกว่า เฉยๆ ร้อยละ 35.3 ในทางกลับกันย่านเซียงกงตอบว่า เฉยๆ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 73.2 และพอใจร้อยละ 23.9

ตารางที่ 5.18 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อระบบขนส่งมวลชนของผู้ที่มาซื้อสินค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
ลำเพ็ญ	73	49	17	139
	(52.5)	(35.3)	(12.2)	(100.0)
	(81.1)	(48.5)	(89.5)	(66.2)
เซียงกง	17	52	2	71
	(23.9)	(73.2)	(2.8)	(100.0)
	(18.9)	(51.5)	(10.5)	(33.8)
รวม	90	101	19	210
	(42.9)	(48.1)	(9.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 27.656$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.339$$

จากการที่ทั้งสองย่านมีความพึงพอใจที่แตกต่างกันอาจเป็นเพราะในย่านเซียงกง ผู้ซื้อจะต้องนำรถส่วนบุคคลเข้ามาเพื่อมาขนสินค้า จึงมีกลุ่มผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนน้อย ความพึงพอใจ

ที่ได้จึงเป็นในทิศทางกลางๆ มากกว่าย่านสำเพ็งที่ผู้ซื้อส่วนมากนิยมมาที่ย่านด้วยการใช้บริการของระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง

5.2.2.3 ระบบทางเท้า

ระบบทางเท้าเป็นสิ่งสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมภายในย่านการค้า ซึ่งรูปแบบที่ดีของทางเท้านั้นต้องให้ความปลอดภัย ความสะดวก เพียงพอและสวยงาม รวมถึงต้องกระตุ้นให้เกิดความอยากเดินอีกด้วย ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำมาพิจารณากับทางเท้าที่อยู่ในย่านการค้าทั้งสอง

ส่วนทางเท้าที่พบในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์มีอยู่ด้วยกัน 3 แบบ คือ

- ทางเท้าแบบ 2 ฟากถนน (Footpaths) หมายถึง ทางเท้าที่อยู่ 2 ฟากถนนสายหลัก สายรอง เช่น เจริญกรุง เยาวราช จักรวรรดิ ทรงวาด และราชวงศ์ ซึ่งทางเท้าในถนนต่างๆ เหล่านี้มีขนาดไม่กว้างมากนัก ทางเท้าที่กว้างมากที่สุดคือ 3 เมตรในถนนเยาวราช นอกจากนี้ยังมีหาบเร่แผงลอยมาตั้งตลอดแนวถนนอีกด้วย ทำให้การสัญจรทางเท้าค่อนข้างลำบาก ประชาชนส่วนใหญ่มักลงมาเดินในบริเวณถนน ซึ่งมีอันตรายค่อนข้างมากจากรถที่วิ่งผ่านไปมา
- ทางเท้าแบบถนนคนเดิน (Pedestrian priority) หมายถึง ถนนท้องถิ่นหรือซอยที่ทำหน้าที่เป็นถนนภายในหรือทางเดินเท้า เพื่อให้รถยนต์เข้าได้ แต่ในความเป็นจริงปรากฏว่ามีคนเดินมากกว่า ทำให้ยานพาหนะอื่นๆ แล่นได้ช้ามาก มักเป็นซอยที่อยู่ในย่านการค้าปลีกค้าส่ง ที่มีร้านค้าอยู่อย่างหนาแน่น ได้แก่ เวียงนครเกษม, ย่านเชียงกง, ถนนเยาวพานิช, และถนนเปล่งนาม
- ตรอก (Pedestrian way) หมายถึง ซอยที่ไม่มีหรือแทบไม่มีรถยนต์เข้าไปได้ มักจะมีรถจักรยานยนต์เท่านั้นที่เข้าไปได้ ส่วนใหญ่พบบริเวณสำเพ็ง รวมถึงช่วงริมแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ถนนอนุวงศ์ ทรงวาด ปัญหาของตรอกเหล่านี้ทางด้านกายภาพคือ ความสะดวกในการเก็บขยะ การจัดทำระบบระบายน้ำ การป้องกันเพลิงไหม้ และปัญหาอาชญากรรม

จากประเภทของทางเท้าที่กล่าวมา ย่านสำเพ็งจะมีลักษณะทางเท้าแบบที่เรียกว่า ตรอก หรือ Pedestrian way ที่มีขนาดประมาณ 3 เมตร ซึ่งไม่เพียงพอสำหรับผู้ที่มาซื้อสินค้า ทำให้เกิดความแออัดมาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลซึ่งจะมีผู้เข้ามาจับจ่ายใช้สอยมากเป็นพิเศษ

นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของหาบเร่แผงลอย รถจักรยานยนต์ที่เข้ามาส่งสินค้า ซึ่งสร้างความแออัดและเป็นอันตรายในการสัญจรเป็นอันมาก

ในขณะที่ย่านเชียงกงที่มีลักษณะทางเท้าแบบถนนคนเดินหรือ Pedestrian priority ที่มีถนนที่ทำหน้าที่ทั้งให้คนเดินและให้รถเข้ามา ซึ่งในย่านนี้รถที่เข้ามามักจะเป็นรถที่ขนส่งสินค้า (รถบรรทุกขนาดเล็กสี่ล้อ) ซึ่งปัญหาที่พบในย่านนี้คือ ถนนมีขนาดเล็กไม่มีพื้นที่จอดรถข้างทาง เมื่อมีรถมาขนส่งสินค้ามักจะมีคนกีดขวางทางสัญจรทำให้เกิดการจราจรติดขัด นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ที่เดินเท้าด้วย โดยเฉพาะในซอยวานิช 2



ภาพที่ 5.5 ระบบทางเท้า ภายในเขตสัมพันธวงศ์

ส่วนด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อสินค้าที่มีต่อทางเท้า เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.19) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อทางเท้าของผู้ซื้ออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

กลุ่มผู้มาซื้อสินค้าในย่านสำเพ็งรู้สึกไม่พอใจกับระบบทางเท้าในพื้นที่มากที่สุดคือมีถึงร้อยละ 72.7 ซึ่งมากกว่าในย่านเซียงกงที่ถึงแม้ว่าจะรู้สึกไม่พอใจมากที่สุดเช่นเดียวกันแต่มีเพียงร้อยละ 56.3 เท่านั้น รองลงมาคือรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 20.1 และ 35.2 ตามลำดับ และที่ตอบว่ารู้สึกพอใจมีเพียงร้อยละ 7.2 และ 8.5 เท่านั้น

ตารางที่ 5.19 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อทางเท้าของผู้ที่มาซื้อสินค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	10	27	101	139
	(7.2)	(20.1)	(72.7)	(100.0)
	(62.5)	(52.8)	(71.6)	(66.2)
เซียงกง (ร้อยละ)	6	25	40	71
	(8.5)	(35.2)	(56.3)	(100.0)
	(37.5)	(47.2)	(28.4)	(33.8)
รวม (ร้อยละ)	16	53	141	207
	(7.6)	(25.2)	(67.1)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 6.190$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.045$$

$$c = 0.169$$

ซึ่งเหตุผลสำคัญที่ทำให้มีผู้ที่ตอบว่ารู้สึกไม่พอใจในทางเท้า ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจากมีสิ่งกีดขวางทางเดิน เช่น หาบเร่แผงลอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในย่านสำเพ็ง เนื่องจากบริเวณทางเดินมีความคับแคบมากอยู่แล้ว แต่ยังมีหาบเร่แผงลอย และรถจักรยานยนต์บรรทุกของวิ่งผ่านไปมา ส่วนในย่านเซียงกงซึ่งในบางช่วงเป็นถนนขนาดเล็ก ไม่มีทางเท้าแต่ยังมีรถวิ่งผ่านไปมาตลอดวัน ซึ่งสร้างความลำบากในการเดินค่อนข้างมาก

5.2.2.4 ที่จอดรถ

ที่จอดรถเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการสนับสนุนให้ย่านการค้าอยู่ได้ โดยสามารถพิจารณาได้ในด้านความสะดวกในการเข้าออก ห่างจากถนนใหญ่ สะดวก ปลอดภัย และไม่มีราคาค่าบริการหรือค่าบริการต่ำ

ย่านการค้าในเขตสัมพันธวงศ์เป็นทั้งค้าปลีกค้าส่ง รวมถึงการเป็นโกดังสินค้า ทำให้ต้องมีการขนส่งสินค้าตลอดทั้งวัน ผู้ที่มาติดต่อค้าขายมักจะต้องนำรถส่วนบุคคลเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก และประสบปัญหาการหาที่จอดรถ

นอกจากที่จอดรถริมถนนที่สามารถจอดได้เพียงบางสาย เช่น ถนนพาดสาย ช่วงปลายถนนวานิช1 และถนนทรงวาดแล้ว ในเขตสัมพันธวงศ์มีที่จอดรถประมาณ 26 แห่ง รวมจอดรถยนต์ได้ 2,900-3,000 คัน ซึ่งเป็นทั้งลานจอดและอาคารจอดรถ โดยเป็นทั้งของเอกชนและของศาสนสถาน โดยที่เป็นศาสนสถานจะมีลักษณะเป็นลานจอด ยกเว้นในที่จอดรถในวัดชัยภูมิการาม ซึ่งเป็นที่จอดรถเป็นอาคารสูง 5 ชั้น ส่วนที่จอดรถของเอกชนจะมีทั้งที่เป็นลานจอดด้านหลังอาคารและเป็นอาคารจอดรถ จะมีตั้งแต่อาคารชั้นเดียวไปจนถึง 8 ชั้น

ที่จอดรถเกือบทั้งหมด (ยกเว้นวัดไตรมิตร) จะเก็บค่าจอดรถในอัตราระหว่าง 20-40 บาทต่อคันต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง นอกจากนั้นยังมีการคิดค่าบริการเป็นรายเดือน โดยมีอัตราอยู่ระหว่าง 1,500-4,500 บาทต่อคันต่อเดือน

ซึ่งที่จอดรถเหล่านี้จะแบ่งตัวอยู่ตามถนนสายรอง รวมทั้งเป็นส่วนหนึ่งของอาคาร เช่น ที่จอดรถของโรงแรมแกรนด์ไฮน่า อาคารกาญจนาตัด ซึ่งหาทางเข้าค่อนข้างยาก

หากต้องการเดินทางไปซื้อสินค้าที่สำเพ็งแล้ว ที่จอดรถที่ใกล้ที่สุดคือ สมาคมฮากกา ถนนพาดสาย ในขณะที่ย่านเซียงกงที่จอดรถที่ใกล้ที่สุดคือ ลานจอดรถวัดปทุมคงคา ซึ่งในแต่ละที่จอดรถจะมีระยะห่างไม่เกิน 100 เมตร

ในกลุ่มผู้ที่ทำการค้ามีความเห็นว่า ที่จอดรถเป็นปัจจัยที่สำคัญสิ่งหนึ่งในการเป็นย่านการค้า หากมีที่จอดรถที่สะดวกสบาย ราคาไม่สูงนัก จะช่วยในการดึงดูดให้ลูกค้าเข้ามาซื้อสินค้าภายในย่านมากขึ้น แต่เมื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าทั้งสองย่านกับความพึงพอใจในที่จอดรถแล้ว พบว่า ผู้ค้าไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในที่จอดรถ

ส่วนด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อสินค้าที่มีต่อที่จอดรถ เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.20) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อที่จอดรถของผู้ซื้ออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

ผู้ซื้อสินค้าของทั้งสองย่านการค้ารู้สึกไม่พอใจมากที่สุด โดยย่านเซียงกงรู้สึกไม่พอใจมากกว่าย่านสำเพ็งคิดเป็นร้อยละ 84.5 และ 68.3 ตามลำดับ รองลงมาผู้ซื้อสินค้านำสำเพ็งรู้สึกเฉยๆ กับที่จอดรถซึ่งมากกว่าย่านเซียงกงถึงสองเท่า (ร้อยละ 28.1 และ 11.3) และตอบว่ารู้สึกพอใจเพียงร้อยละ 3.6 และ 4.2 เท่านั้น

ตารางที่ 5.20 แสดงความพึงพอใจต่อที่จอดรถของผู้ซื้อ

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
ลำเพ็ญ (ร้อยละ)	5	39	95	139
	(3.6)	(28.1)	(68.3)	(100.0)
	(62.5)	(83.0)	(61.3)	(66.2)
เชียงใหม่ (ร้อยละ)	3	8	60	71
	(4.2)	(11.3)	(84.5)	(100.0)
	(37.5)	(17.0)	(38.7)	(33.8)
รวม (ร้อยละ)	8	47	155	210
	(3.8)	(22.4)	(73.8)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 7.631$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.022$$

$$c = 0.187$$

ซึ่งเมื่อเทียบค่าร้อยละของทั้งสองย่านแล้วพบว่า ย่านเชียงใหม่มีความไม่พึงพอใจมากกว่า อาจเป็นเพราะการมาซื้อสินค้าในย่านจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะในการขนส่งมากกว่าเนื่องจากสินค้ามีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องยนต์สำหรับเรือประมง

5.2.2.5 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ

สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ ห้องน้ำสาธารณะที่สะอาดและสะดวก ที่นั่งพักที่ปลอดภัย และบำรุงรักษาง่าย รวมถึงพื้นที่สำหรับขนสินค้าที่สะดวก ง่ายดาย

ซึ่งจากการสำรวจ พบว่าในย่านลำเพ็ญไม่มีห้องน้ำสาธารณะ ซึ่งผู้ที่ซื้อสินค้าต้องขอเข้าห้องน้ำจากร้านค้าเป็นกรณีไป หรือเดินออกไปเข้าห้องน้ำของโรงแรมไชน่าทาวน์ หรือไชน่าทาวน์พลาซ่าบนถนนเยาวราช ส่วนในย่านเชียงใหม่ก็พบว่าไม่มีห้องน้ำสาธารณะเช่นกัน ผู้ซื้อสินค้าหากไม่เข้าห้องน้ำในร้านค้าก็จะใช้ห้องน้ำในวัดปทุมคงคาและริเวอร์ซิตี้

ส่วนในด้านที่นั่งพัก ในย่านลำเพ็ญไม่มีการบริการเก้าอี้ที่นั่งพัก เนื่องจากว่ามีพื้นที่ทางเดินแคบอยู่แล้ว และพื้นที่ทั้งหมดจะใช้ประโยชน์เพื่อการค้า ในขณะที่ย่านเชียงใหม่ซึ่งมีพื้นที่กว้างกว่า แต่จะมีเก้าอี้และร่มไม้บริเวณทางเท้าริมถนนตริมิตรเท่านั้น ส่วนในถนนสายอื่นจะเป็นถนนที่ไม่มีทางเท้า บริเวณที่ว่างจะใช้เพื่อการจอดรถและวางสินค้า

สำหรับความคิดเห็นของผู้ที่มาซื้อสินค้าในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.21) ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ของผู้ซื้ออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

ผู้ซื้อสินค้าในย่านสำเพ็งมีความไม่พอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50.4 รองลงมาคือรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 36.0 และที่รู้สึกพึงพอใจมีเพียงร้อยละ 13.7 ในทางกลับกัน เกินครึ่งหนึ่งของย่านเชียงกงรู้สึกเฉยๆ รองลงมาคือรู้สึกพึงพอใจมีหนึ่งในสี่ของผู้ตอบ

ซึ่งที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะว่า ย่านเชียงกงเป็นย่านการค้าที่มีขนาดใหญ่ มีพื้นที่มีบริเวณที่สามารถจัดทำที่นั่งพักและบริการอื่นๆ ได้ ส่วนในย่านสำเพ็งมีลักษณะเป็นย่านการค้าขนานไปตามเส้นถนน ซึ่งพื้นที่สำหรับเดินซื้อสินค้าก็นับว่าคับแคบมากและไม่เพียงพอที่จะนำมาปรับปรุงเป็นพื้นที่เพื่อการให้บริการอื่นๆ ได้

ตารางที่ 5.21 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้มาซื้อสินค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง	19	50	70	139
	(13.7)	(36.0)	(50.4)	(100.0)
	(51.4)	(52.1)	(90.9)	(66.2)
เชียงกง	18	46	7	71
	(25.4)	(64.8)	(9.9)	(100.0)
	(48.6)	(47.9)	(9.1)	(33.8)
รวม	37	96	77	210
	(17.6)	(45.7)	(36.7)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$X^2 = 33.201$

$p < 0.05$

sig. = 0.000

$c = 0.369$

5.2.2.6 พื้นที่ขนส่งสินค้า

ในบางกรณีที่ดินค้ามีขนาดใหญ่หรือมีปริมาณมาก ผู้ซื้อมักจะมีการนัดแนะให้นำรถเข้ามารับสินค้าในบริเวณริมถนน โดยเฉพาะในย่านสำเพ็งซึ่งมีถนนขนาดเล็กไม่สามารถนำรถมาจอดบริเวณหน้าร้านได้ การจอดรถรอบบริเวณริมถนน เช่น ถนนเขาวราช ถนนราชวงศ์ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรในพื้นที่ ในขณะที่ย่านเชียงกงสามารถนำรถเข้าไปจอดหน้าร้านได้ แต่ถนนมีขนาดเล็กทำให้รถที่สัญจรไปมาไม่ได้รับความสะดวก พื้นที่ขนส่งสินค้าจึงจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร แต่จากการสำรวจพบว่าทั้ง 2 ย่านการค้าไม่มีย่านใดที่มีพื้นที่เพื่อการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

การสอบถามความพึงพอใจที่นี้หมายถึง ความพึงพอใจของผู้ซื้อที่มีต่อการขนส่งสินค้าที่ซื้อเสร็จเรียบร้อยแล้ว จะนำสินค้าที่ซื้อไปยังรถที่จอดอยู่ หรือเพื่อนำขึ้นรถโดยสารสำหรับความคิดเห็นของผู้ที่มาซื้อสินค้าในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า ย่านการค้าเป็นอิสระกับความพึงพอใจต่อพื้นที่รับส่งสินค้าของผู้ซื้อ

จากตารางแสดงความพึงพอใจของผู้มาซื้อสินค้าในย่านสำเพ็งพบว่า (ตารางที่ 5.22) มีผู้ที่ตอบว่าไม่พอใจมากที่สุด 65 ราย (ร้อยละ 46.8) รองลงมาคือรู้สึกเฉยๆ มี 57 ราย (ร้อยละ 41.0) และมีผู้ที่ตอบว่าพอใจ 17 ราย (12.2) ส่วนในย่านเชียงกงมีผู้ที่ตอบว่าเฉยๆ มากที่สุดคือ 36 ราย (ร้อยละ 50.7) รองลงมาคือที่ตอบว่า ไม่พอใจ มี 32 ราย (ร้อยละ 45.1) ส่วนที่ตอบว่า พอดีมีจำนวน 3 ราย (ร้อยละ 4.2)

ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว พบว่า ย่านสำเพ็งมีความไม่พึงพอใจในพื้นที่รับส่งสินค้าค่อนข้างมากพอๆ กับย่านเชียงกง (เมื่อเปรียบเทียบกับค่าร้อยละ) ซึ่งที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะว่าย่านสำเพ็งไม่มีบริเวณที่ติดต่อกับถนนที่รถสามารถเข้าถึง จึงจำเป็นต้องมีการขนสินค้าจากในย่านออกมาที่ถนน และให้รถที่นัดแนะกันไว้มารับ หรือต้องขนไปยังที่จอดรถที่อยู่ห่างออกไป ส่วนในย่านเชียงกงถึงแม้ว่าจะสามารถนำรถเข้าไปถึงหน้าร้านได้แต่ก็ต้องระวังในบริเวณที่เป็นที่ห้ามจอดและเป็นการกีดขวางการจราจร

ตารางที่ 5.22 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อพื้นที่รับส่งสินค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	17	57	65	139
	(12.2)	(41.0)	(46.8)	(100.0)
	(85.0)	(61.3)	(67.0)	(66.2)
เชียงกง (ร้อยละ)	3	36	32	71
	(4.2)	(50.7)	(45.1)	(100.0)
	(15.0)	(38.7)	(33.0)	(33.8)
รวม (ร้อยละ)	20	93	97	210
	(9.5)	(44.3)	(46.2)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 3.871$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.044$$

$$c = 0.135$$

5.2.2.6 การป้องกันอาชญากรรม

เนื่องจากย่านสำเพ็งและย่านเชียงกงเป็นย่านการค้าที่มีผู้เข้ามาซื้อสินค้าจำนวนมากตลอดทั้งวัน ซึ่งบ่อยครั้งที่มีกลุ่มมิจฉาชีพปะปน สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้มาซื้อสินค้าเป็นอันมาก และแบบสอบถามข้อนี้จะถามถึงความพึงพอใจของผู้ค้าและผู้มาซื้อสินค้าที่มีต่อระบบการป้องกันอาชญากรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ ทั้งในด้านความเพียงพอของเจ้าหน้าที่ที่มาดูแล รวมถึงการเตือนภัยให้เกิดความระมัดระวัง

สำหรับความคิดเห็นของผู้ค้าต่อการป้องกันอาชญากรรม เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.23) ผู้ค้าในย่านการค้าทั้งสองมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อการป้องกันอาชญากรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

ผู้ค้าในย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงรู้สึกไม่พอใจต่อการป้องกันอาชญากรรมเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 49.3 และ 48.8) และรู้สึกเฉยๆ ต่อการป้องกันอาชญากรรมร้อยละ 37.6 และ 48.0 และรู้สึกพอใจเป็นส่วนน้อยคือร้อยละ 13.6 และ 2.7 เท่านั้น

ตารางที่ 5.23 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อการป้องกันอาชญากรรมของผู้ค้า

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	17	47	61	125
	(13.6)	(37.6)	(48.8)	(100.0)
	(89.5)	(56.6)	(62.2)	(62.5)
เซียงกง (ร้อยละ)	2	36	37	75
	(2.7)	(48.0)	(49.3)	(100.0)
	(10.5)	(43.4)	(37.8)	(37.5)
รวม (ร้อยละ)	19	83	98	200
	(9.5)	(41.5)	(49.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)
$X^2 = 7.123$ $p < 0.05$ $sig. = 0.028$ $c = 0.185$				

สำหรับความคิดเห็นของผู้ซื้อต่อการป้องกันอาชญากรรม เมื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square พบว่า (ตารางที่ 5.24) ผู้ซื้อในย่านการค้าทั้งสองมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อการป้องกันอาชญากรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

เป็นส่วนน้อยของผู้ซื้อย่านสำเพ็งและเซียงกงรู้สึกพอใจในการป้องกันอาชญากรรม (คิดเป็นร้อยละ 5.0 และ 7.0) รองลงมาในย่านสำเพ็งรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 48.9 ซึ่งใกล้เคียงกับที่รู้สึกที่ไม่พอใจที่มีร้อยละ 46.0 ในทางกลับกัน ย่านเซียงกงรู้สึกไม่พอใจเพียงร้อยละ 14.1 และตอบว่ารู้สึกเฉยๆ สูงถึงร้อยละ 78.9

ตารางที่ 5.24 แสดงความพึงพอใจที่มีต่อการป้องกันอาชญากรรมของผู้ซื้อ

ย่าน/ความพึงพอใจ	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	รวม
สำเพ็ง (ร้อยละ)	7	68	64	139
	(5.0)	(48.9)	(46.0)	(100.0)
	(58.3)	(54.8)	(86.5)	(66.2)
เซียงกง (ร้อยละ)	5	56	10	71
	(7.0)	(78.9)	(14.1)	(100.0)
	(41.7)	(45.2)	(13.5)	(33.8)
รวม (ร้อยละ)	12	124	74	210
	(5.7)	(59.0)	(35.2)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 21.093$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.302$$

ประเด็นสุดท้ายได้ทำการสอบถามถึงสิ่งที่ผู้ทำการค้าในพื้นที่และผู้เข้ามาซื้อสินค้าต้องการให้ทำการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการใดมากที่สุด

ซึ่งคำตอบที่ได้พบว่า ทั้งผู้ซื้อ ผู้ขายทั้งสองย่านการค้า ต้องการให้ปรับปรุงในเรื่องของ “ที่จอดรถ” มากที่สุด ด้วยเหตุผลว่า มีที่จอดไม่เพียงพอ และที่จอดรถที่มีอยู่ในปัจจุบันมีราคาจอดค่อนข้างสูง รองลงมาในย่านสำเพ็งจะตอบว่าอยากให้ปรับปรุงคือ ทางเดินเท้า ในขณะที่ในย่านเซียงกงตอบว่าการจราจรและสภาพถนน

ตารางที่ 5-25 แสดงอันดับความต้องการการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ย่านอันดับ	1	2	3	4	5
สำเพ็ง	ที่จอดรถ	ทางเดินเท้า	พื้นที่รับส่ง สินค้า	สิ่งอำนวยความสะดวก	การป้องกัน อัคคีภัย
เซียงกง	ที่จอดรถ	การจราจรและ สภาพถนน	พื้นที่รับส่ง สินค้า	ความสะดวก	ทางเดินเท้า

5.3 สรุป

จากผลการสำรวจที่ได้จะนำไปสู่การพิจารณาหาแนวในการปรับปรุงพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมภายในย่านต่อไป

ภาพรวมที่เกี่ยวข้องสภาพอาคารที่ส่งผลกระทบต่อการค้า จากการสำรวจจะเห็นว่าลักษณะอาคารในย่านสำเพ็งมีแนวโน้มในการจะปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่เป็นไปได้อย่างกว่าในย่านเชียงใหม่ เนื่องจากมีอาคารที่คุณค่าทางสถาปัตยกรรม, และเจ้าของเป็นเอกชนรายย่อยเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ย่านเชียงใหม่ลักษณะอาคารมีสภาพทรุดโทรมเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้เจ้าของอาคารครึ่งหนึ่งเป็นเจ้าของรายใหญ่ซึ่งการเจรจาในการปรับปรุงมีความเป็นไปได้สูงกว่า ซึ่งหากรวมกับเหตุผลอื่นๆ เช่น การที่ย่านเชียงใหม่ประกอบกิจการที่ไม่เหมาะสมกับสภาพของพื้นที่ หรือมีแนวโน้มในการย้ายกิจการออกไปบริเวณชานเมือง นั้นจะทำให้ย่านเชียงใหม่มีโอกาสในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ได้มากกว่า

ส่วนทางด้านระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบระบายน้ำ บำบัดน้ำเสีย ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท พบว่าโดยส่วนมากจะอยู่ในสภาพดี และมีการปรับปรุงอยู่เสมอ นอกจากนี้ยังอยู่ในแผนการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของโครงแผนแม่บทเพื่อการพัฒนา ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางเดินเท้าในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์

ส่วนที่พบว่าเป็นปัญหา ได้แก่ ที่จอดรถ ทางเท้า ความสะอาด สิ่งอำนวยความสะดวก และการจราจรซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานการค้าในพื้นที่ ซึ่งทั้งสองย่านมีปัญหาค่คล้ายคลึงกัน เนื่องมาจากย่านสำเพ็งและเชียงใหม่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน

บทที่ 6

การเปรียบเทียบลักษณะและรูปแบบของย่านลำพังและเชียงใหม่

สาระสำคัญในการศึกษาบทที่ 6 มีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาเปรียบเทียบลักษณะและรูปแบบของย่านลำพังและเชียงใหม่ โดยใช้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่มีบทบาทสำคัญในพื้นที่คือ กลุ่มผู้มาซื้อสินค้าและกลุ่มผู้ทำการค้า โดยเปรียบเทียบในด้านลักษณะประชากร พฤติกรรมในการซื้อสินค้า พฤติกรรมในการค้า รวมถึงแนวโน้มต่างๆ ที่จะนำไปสู่การมองภาพรวมของพื้นที่ในอนาคตได้

ผลการศึกษาที่ได้จะนำไปพิจารณาหาปัจจัยและอุปสรรคที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทของย่านการค้าทั้ง 2 แห่งเพื่อให้เป็นไปตามแผนและนโยบายที่มีต่อพื้นที่ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 4 ในการหาแนวทางที่เหมาะสมต่อการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในย่านลำพังและเชียงใหม่ต่อไป

การที่จะศึกษาถึงรูปแบบทางการค้าและลักษณะความเป็นย่านศูนย์กลางของย่านการค้าจะต้องใช้วิธีการออกแบบสอบถาม ซึ่งในการศึกษาบทที่ 6 นี้เป็นการนำผลที่ได้จากการออกแบบสอบถาม (Questionnaire) มาวิเคราะห์และประมวลผลทางสถิติ ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้ใช้โปรแกรมการวิเคราะห์ค่าทางสถิติสำเร็จรูป(SPSS) โดยแสดงผลในด้านค่าความถี่ (Frequencies) การออกแบบสอบถามได้แบ่งเป็น 2 ชุด คือ กลุ่มผู้ซื้อสินค้าและบริการจำนวน 210 ราย และผู้ทำการค้าในพื้นที่ 200 ราย ในพื้นที่ 2 ย่าน คือ ย่านลำพังและย่านเชียงใหม่ ซึ่งเป็นย่านการค้าในช่วงเวลากลางวัน โดยจะเริ่มทำการศึกษาดังแต่เวลาประมาณ 8.00 – 18.00 น. ในการออกแบบสอบถามครั้งนี้ ได้สุ่มเลือกกลุ่มตัวอย่างเป็นการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เลือกสุ่มในผู้มาซื้อสินค้าทุกๆ 3 รายโดยเลือกสุ่มจากย่านเชียงใหม่รวม 71 รายและย่านลำพังรวม 139 ราย แบ่งรายละเอียดทางด้านข้อมูล ดังนี้

6.1 คุณลักษณะของย่านลำพังและย่านเชียงใหม่

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 พบว่าการกำหนดคุณลักษณะของพื้นที่ที่สามารถทำได้โดยการศึกษาหาคุณสมบัติของลูกค้าในด้านเพศ อายุ รายได้ การศึกษา และอาชีพ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีผลต่อพฤติกรรมและค่านิยมของผู้เข้ามาซื้อสินค้า และจะส่งผลกลับไปมีอิทธิพลต่อรูปแบบโครงสร้างของย่านการค้า

สำหรับพื้นที่ศึกษาพบว่า มีความแตกต่างระหว่างเพศ อายุ รายได้ การศึกษา และอาชีพของย่านลำพังและย่านเชียงใหม่ โดยสามารถพิสูจน์ความสัมพันธ์ด้วยค่า Chi-square ได้ดังนี้

1) เพศ

เมื่อนำมาหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับเพศ (ตารางที่ 6.1) แล้ว พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับเพศของผู้มาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 กล่าวคือ ย่านสำเพ็งจะมีผู้มาซื้อสินค้าที่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย (ร้อยละ 72.7 และ ร้อยละ 27.3 ตามลำดับ) ในทางกลับกัน ในย่านเชิงกงมีผู้มาซื้อสินค้าที่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 78.9 และร้อยละ 21.1 ตามลำดับ

ประเภทของสินค้าที่อยู่ในย่านทั้งสองมีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดคือ ย่านสำเพ็งจะเป็นสินค้ากระจุกกระจิกหรือสินค้าตามความนิยม เป็นที่นิยมของเพศหญิงมากกว่าในย่านเชิงกงที่มีสินค้าประเภทเครื่องยนต์ อุปกรณ์อะไหล่ต่างๆ ซึ่งเป็นสินค้าที่มีเพศชายให้ความสนใจมากกว่า

ตารางที่ 6.1 แสดงการแบ่งเพศของผู้ซื้อสินค้าตามย่านการค้า

ย่าน/เพศ	หญิง	ชาย	รวม
สำเพ็ง (ราย)	101	38	139
	(72.7)	(27.3)	(100.0)
	(87.1)	(40.4)	(66.2)
เชิงกง (ราย)	15	56	71
	(21.1)	(78.9)	(100.0)
	(12.9)	(59.6)	(33.8)
รวม (ราย)	116	94	210
	(55.2)	(44.8)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$X^2 = 50.479$ $p < 0.05$ $\text{sig.} = 0.000$ $c = 0.440$

2) อายุ

ในการสอบถามเรื่องของอายุของกลุ่มผู้ที่มาซื้อสินค้า พบว่าผู้ตอบมีช่วงอายุตั้งแต่ 17-60 ปี ซึ่งอาจแบ่งช่วงอายุของกลุ่มประชากรออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงต่ำกว่า 25 ปี, ช่วงตั้งแต่ 26-35 ปี, และช่วง 36 ปีขึ้นไป

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.2) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับอายุ กล่าวคือ ส่วนใหญ่ของผู้ซื้อสินค้าของย่านสำเพ็งและเชิงกงมีอายุระหว่าง 26-35 ปี โดยมีร้อยละ 48.9 และ 62.0 ตามลำดับ ย่านสำเพ็งมีกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 25 ปีร้อยละ 40.3 และมีอายุ 36 ปีขึ้นไปร้อยละ 10.8

ในทางกลับกันย่านเชิงกงมีผู้ซื้อสินค้าในช่วงอายุ 36 ปีขึ้นไปร้อยละ 25.4 ในขณะที่ช่วงอายุต่ำกว่า 25 ปี มีเพียงร้อยละ 12.7

ตารางที่ 6.2 แสดงอายุประชากรแบ่งตามย่านการค้า

ย่าน/อายุ	ต่ำกว่า 25 ปี	26-35 ปี	36 ปีขึ้นไป	รวม
ลำเพ็ญ (ราย)	56	68	15	139
	(40.3)	(48.9)	(10.8)	(100.0)
	(86.2)	(60.7)	(45.5)	(66.2)
เชียงใหม่ (ราย)	9	44	18	71
	(12.7)	(62.0)	(25.4)	(100.0)
	(13.8)	(39.3)	(54.5)	(33.8)
รวม (ราย)	65	112	33	210
	(31.0)	(53.3)	(15.7)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$X^2 = 19.417$ $p < 0.05$ $sig.=0.000$ $c=0.329$

เมื่อพิจารณาจากทั้งสองย่านการค้าพบว่า ความแตกต่างของช่วงอายุระหว่างย่านการค้าทั้งสองเกิดจากประเภทสินค้าที่แตกต่างกัน ย่านลำเพ็ญที่มีกลุ่มช่วงอายุจะต่ำกว่าคือเป็นวัยเรียนและวัยทำงานตอนต้น เพราะมีประเภทสินค้าที่เป็นที่น่าสนใจของกลุ่มผู้ซื้ออายุน้อย ในขณะที่ย่านเชียงใหม่มีสินค้าที่เป็นที่ต้องการของกลุ่มผู้ที่มีอายุในวัยทำงานมากกว่าย่านลำเพ็ญ

3) ระดับการศึกษา

ในการออกแบบสอบถามได้แบ่งระดับการศึกษาออกเป็น 3 ระดับดังนี้ 1. ระดับประถมศึกษา 2. ระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา 3. ระดับอุดมศึกษา

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.3) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับระดับการศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ ผู้ซื้อสินค้าทั้งย่านลำเพ็ญและย่านเชียงใหม่คนหนึ่ง มีระดับการศึกษาระดับอุดมศึกษา คือร้อยละ 55.4 และ 71.8 ตามลำดับ รองลงมา ระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาในย่านลำเพ็ญมีจำนวนเท่ากันคือร้อยละ 22.3 ในขณะที่ ย่านเชียงใหม่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา-อาชีวศึกษาร้อยละ 18.3 และมีระดับประถมศึกษาเพียงร้อยละ 9.9

ผลการศึกษาที่ได้ พบว่าแม้ว่าทิศทางของระดับการศึกษาจะเป็นไปในแนวทางเดียวกันคือทั้งสองย่านมีระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ซื้อคือ ระดับอุดมศึกษา แต่เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าในย่านเชียงใหม่มีระดับการศึกษาที่สูงกว่าย่านลำเพ็ญ ซึ่งน่าจะเป็นเพราะสินค้าในย่านเชียงใหม่ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญในการเลือกซื้อ ส่งผลให้ผู้มาซื้อสินค้าในย่านเชียงใหม่ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาสูงกว่าย่านลำเพ็ญ

ตารางที่ 6.3 แสดงระดับการศึกษาแบ่งตามย่านการค้า

ย่าน/การศึกษา	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา-อาชีว	อุดมศึกษา	รวม
ลำเพ็ญ (ราย)	31	31	77	139
	(22.3)	(22.3)	(55.4)	(100.0)
	(81.6)	(81.6)	(60.2)	(66.2)
เชียงใหม่ (ราย)	7	13	51	71
	(9.9)	(18.3)	(71.8)	(100.0)
	(18.4)	(29.5)	(39.8)	(33.8)
รวม (ราย)	39	44	128	210
	(18.1)	(21.0)	(61.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)
$X^2 = 6.461$		$p < 0.05$	$sig.=0.040$	$c = 0.173$

4) อาชีพ

แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มได้แก่

- กลุ่มผู้มีงานประจำ ได้แก่ กลุ่มข้าราชการ พนักงานบริษัท
- กลุ่มทำธุรกิจการค้า ได้แก่ ค้าขาย หรือธุรกิจต่างๆ
- กลุ่มอื่นๆ ได้แก่ แม่บ้าน นักเรียน นักศึกษา

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.4) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับอาชีพของผู้มาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ อาชีพของย่านลำเพ็ญและย่านเชียงใหม่ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจการค้า ซึ่งย่านเชียงใหม่เด่นชัดมากคือมีถึงร้อยละ 90 มีอาชีพอื่นๆ ร้อยละ 5.6 และงานประจำร้อยละ 4.2 ในขณะที่ย่านลำเพ็ญมีอาชีพธุรกิจการค้าร้อยละ 40.3 ซึ่งมีได้แตกต่างจากอาชีพอื่นๆ และงานประจำมากนัก (ร้อยละ 33.1 และ 26.6 ตามลำดับ)

เนื่องจากย่านลำเพ็ญเป็นย่านค้าส่งขนาดใหญ่ที่ผู้ซื้อจะเข้ามาซื้อสินค้าเพื่อนำไปจำหน่ายต่อในกิจการของตน ส่วนย่านเชียงใหม่เป็นย่านที่มีลักษณะเป็นการค้าเฉพาะอย่าง ซึ่งเป็นสินค้าที่ผู้ซื้อเจาะจงเข้ามาซื้อโดยเฉพาะ ดังนั้นจึงทำให้กลุ่มผู้ซื้อของทั้งสองย่านเป็นกลุ่มที่มีอาชีพทางการค้ามากที่สุด

ด้วยประเภทของสินค้าที่แตกต่างกันทำให้ย่านลำเพ็ญและย่านเชียงใหม่มีกลุ่มผู้ซื้ออื่นๆ แตกต่างกัน โดยในย่านลำเพ็ญมีสินค้าเบ็ดเตล็ด ของขวัญ ของชำร่วย ที่จำหน่ายทั้งแบบปลีกและส่ง ซึ่งเป็นสินค้าที่ผู้ซื้อทั่วไปสามารถเข้ามาซื้อได้ จึงทำให้ย่านลำเพ็ญมีกลุ่มผู้ซื้อที่เป็นแม่บ้าน นักเรียน นักศึกษา รวมถึงผู้ที่มีงานประจำอื่นๆ มีจำนวนสูงกว่าย่านเชียงใหม่ ซึ่งมีสินค้าประเภทเครื่องอะไหล่ เก้า อุปกรณ์เครื่องจักรยนต์ต่างๆ ที่เป็นสินค้าเฉพาะ จึงมีเฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประเภทนี้โดยตรงเข้ามาซื้อสินค้า

ตารางที่ 6.4 แสดงอาชีพของผู้ที่มาซื้อสินค้า โดยแบ่งตามย่านการค้า

ย่าน/อาชีพ	งานประจำ	ธุรกิจการค้า	อื่นๆ	รวม
สำเพ็ง (ราย)	37	56	46	139
	(26.6)	(40.3)	(33.1)	(100.0)
	(92.5)	(46.7)	(92.0)	(66.2)
เชียงใหม่ (ราย)	3	64	4	71
	(4.2)	(90.1)	(5.6)	(100.0)
	(7.5)	(53.3)	(8.0)	(33.8)
รวม (ราย)	40	120	50	210
	(19.0)	(57.1)	(23.8)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 47.695$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.430$$

5) รายได้

แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่

- น้อยกว่า 5,000 บาท
- 5,001-10,000 บาท
- 10,001 ขึ้นไป

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.5) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ของผู้มาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ ผู้ซื้อสินค้าย่านสำเพ็งและย่านเชียงใหม่มีระดับรายได้ 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 24.6 และ 31.0 ตามลำดับ ในขณะที่ผู้ซื้อสินค้าย่านสำเพ็งมีระดับรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 68.1) และมีรายได้มากกว่า 10,001 บาทเพียงร้อยละ 7.2 ในทางกลับกันผู้ซื้อสินค้าย่านเชียงใหม่มีรายได้มากกว่า 10,000 บาทเกือบครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ร้อยละ 40.8) และมีผู้ตอบว่ามีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทร้อยละ 28.2

ย่านสำเพ็งและย่านเชียงใหม่มีความแตกต่างอย่างชัดเจนในด้านรายได้ของผู้เข้ามาซื้อสินค้า กล่าวคือ กลุ่มผู้ซื้อย่านเชียงใหม่มีระดับรายได้สูงกว่าย่านสำเพ็งอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งน่าจะเชื่อมโยงกับลักษณะอาชีพของผู้ซื้อที่ย่านเชียงใหม่ที่ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการธุรกิจ ในขณะที่ย่านสำเพ็งมีกลุ่มผู้ซื้อที่มีอาชีพในลักษณะผสมผสานคนหลายกลุ่ม ซึ่งยังผลให้รายได้ของกลุ่มเชียงใหม่สูงกว่าผู้ซื้อย่านสำเพ็ง

ตารางที่ 6.5 แสดงระดับรายได้ของผู้ที่มาซื้อสินค้าโดยแบ่งตามย่านการค้า

ย่าน/อาชีพ	น้อยกว่า 5,000	5001,-10,000	มากกว่า 10,001	รวม
ลำเพ็ญ (ราย)	94	34	11	139
	(68.1)	(24.6)	(7.2)	(100.0)
	(82.5)	(60.7)	(25.6)	(66.0)
เชียงใหม่ (ราย)	20	22	29	71
	(28.2)	(31.0)	(40.8)	(100.0)
	(17.5)	(39.3)	(74.4)	(34.0)
รวม (ราย)	114	56	39	210
	(54.5)	(26.8)	(18.7)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$X^2 = 42.781$ $p < 0.05$ $sig.=0.000$ $c = 0.413$

จากลักษณะของผู้ที่เข้ามาซื้อสินค้าในพื้นที่พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์ทางสถิติกับเพศ อายุ รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา ที่จะแสดงให้เห็นถึงคุณลักษณะของย่านลำเพ็ญและเชียงใหม่ว่าเกิดจากย่านการค้าทั้งสองมีประเภทสินค้าที่มีความแตกต่างกันมาก กล่าวคือ ย่านลำเพ็ญมีสินค้าประเภทของขวัญ ของชำร่วย ผ้าพัน ในขณะที่ย่านเชียงใหม่มีสินค้าประเภทอะไหล่ยนต์ เครื่องจักร โดยสามารถแสดงตารางเปรียบเทียบได้ดังนี้

ตารางที่ 6.6 แสดงการเปรียบเทียบคุณลักษณะของย่านการค้า

คุณลักษณะของย่าน	ย่านลำเพ็ญ	ย่านเชียงใหม่
เพศ	หญิง	ชาย
อายุ	26-35 ปี	26-35 ปี
การศึกษา	อุดมศึกษา	อุดมศึกษา
อาชีพ	ธุรกิจการค้า	ธุรกิจการค้า
รายได้	น้อยกว่า 5,000 บาท	มากกว่า 10,000 บาท

ที่มา : การออกแบบสอบถามเดือนกุมภาพันธ์ 2544

ความแตกต่างทางคุณลักษณะของย่านเป็นผลมาจากลักษณะและรูปแบบการค้าในย่าน โดยผลการศึกษาที่ได้จะนำไปเชื่อมโยงกับความต้องการในการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากหากในแต่ละพื้นที่มีผู้ใช้บริการที่แตกต่างกัน ความต้องการในระบบโครงสร้างพื้นฐานก็มีความแตกต่างกัน ตารางที่ 6.6 พบว่า ความแตกต่างที่เห็นได้อย่างชัดเจนระหว่างย่านการค้าทั้งสองคือ เพศและระดับรายได้ ส่วนด้านอายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

นอกจากการศึกษาถึงลักษณะของผู้เข้ามาซื้อสินค้าแล้ว ยังสามารถพิจารณาจากลักษณะของกลุ่มผู้ซื้อในพื้นที่ได้ โดยผลที่ได้มีดังนี้

1) ทางด้านเพศของผู้ที่ทำการค้า

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.7) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับเพศอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือย่านสำเพ็งมีผู้ค้าเป็นเพศหญิงถึงร้อยละ 68.0 ซึ่งมากกว่าย่านเชียงกงที่มีเพียงร้อยละ 28.0 เท่านั้น ในทางกลับกันย่านเชียงกงมีผู้ค้าเป็นเพศชายเกือบสามในสี่ (ร้อยละ 72.0) มากกว่าผู้ค้าเพศชายในย่านสำเพ็งซึ่งมีร้อยละ 32.0

ซึ่งเป็นไปตามลักษณะของประเภทสินค้า โดยย่านสำเพ็งจะเป็นสินค้าประเภทเครื่องจักร ในขณะที่ย่านเชียงกงจะเป็นสินค้าประเภทสินค้านัก (Hard ware) เช่น อะไหล่รถยนต์ เครื่องยนต์เรือประมง

ตารางที่ 6.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับเพศของผู้ค้า

ย่าน/เหตุผล	หญิง	ชาย	รวม
ย่านสำเพ็ง	85	40	125
	(68.0)	(32.0)	(100.0)
	(80.2)	(42.6)	(62.5)
ย่านเชียงกง	21	54	75
	(28.0)	(72.0)	(100.0)
	(19.8)	(57.4)	(37.5)
รวม	106	94	200
	(53.0)	(47.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 30.108$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.362$$

2) ทางด้านช่วงอายุ

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.8) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับอายุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ ผู้ค้าย่านสำเพ็งมีอายุในช่วง 19-30 ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 56.8 รองลงมาคือช่วง 31-40 ปี ร้อยละ 33.6 และในช่วงอายุ 41-60 ปีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 9.6 ในทางกลับกันย่านเชียงกงมีผู้ค้าอยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปีมากที่สุดคือเกือบครึ่งหนึ่งของผู้ตอบทั้งหมด รองลงมาคือช่วงอายุ 41-60 ปี (ร้อยละ 32.0) และช่วงอายุ 19-30 ปี ร้อยละ 21.3 ซึ่งเหตุผลในการที่ช่วงอายุผู้ค้าของทั้งสองย่านมีความแตกต่างกัน คือสินค้าในย่านเชียงกงต้องอาศัยความรู้ความชำนาญในการขายสินค้ามากกว่าในย่านสำเพ็ง ทำให้ผู้ค้าย่านเชียงกงส่วนใหญ่มีอายุสูงกว่าผู้ค้าย่านสำเพ็ง

ตารางที่ 6.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับอายุของผู้ค้า

ย่าน/เหตุผล	19-30 ปี	31-40 ปี	41-60 ปี	รวม
ย่านสำเพ็ง	71	42	12	125
	(56.8)	(33.6)	(9.6)	(100.0)
	(81.6)	(54.5)	(33.3)	(62.5)
ย่านเชียงกง	16	35	24	75
	(21.3)	(46.7)	(32.0)	(100.0)
	(18.4)	(45.5)	(66.7)	(37.5)
รวม	87	77	36	200
	(43.5)	(38.5)	(18.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$X^2 = 28.700$ $p < 0.05$ $\text{sig.} = 0.000$ $c = 0.354$

3) ด้านการศึกษา

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.9) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับการศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือสามในห้าของผู้ค้าย่านสำเพ็งมีการศึกษาในระดับประถมถึงมัธยมต้นซึ่งมากกว่ากลุ่มผู้ค้าย่านเชียงกงที่มีเพียงหนึ่งในห้าเท่านั้น (ร้อยละ 68.0 และ 28.0 ตามลำดับ) ในทางกลับกันกลุ่มผู้ค้าในย่านเชียงกงที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามัธยมต้นมีเกือบประมาณสามในสี่ ซึ่งมากกว่าในย่านสำเพ็งที่มีประมาณหนึ่งในสี่เท่านั้น (ร้อยละ 72.0 และ 28.0 ตามลำดับ) จะเห็นว่ากลุ่มผู้ค้าย่านเชียงกงส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาสูงกว่าผู้ค้าย่านสำเพ็ง เนื่องจากสินค้าในย่านเชียงกงเป็นสินค้าเฉพาะที่ต้องอาศัยความรู้ความชำนาญของผู้ค้ามากกว่าสินค้าในย่านสำเพ็ง

ตารางที่ 6.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับการศึกษาของผู้ค้า

ย่าน/เหตุผล	ประถม-มัธยมต้น	สูงกว่ามัธยมต้น	รวม
ย่านสำเพ็ง	85	40	125
	(68.0)	(32.0)	(100.0)
	(80.2)	(42.6)	(62.5)
ย่านเชียงกง	21	54	75
	(28.0)	(72.0)	(100.0)
	(19.8)	(57.4)	(37.5)
รวม	106	94	200
	(53.0)	(47.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$X^2 = 14.878$ $p < 0.05$ $\text{sig.} = 0.000$ $c = 0.263$

4) ด้านรายได้ของผู้ที่ทำการค้า

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.10) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับ รายได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ ผู้ค้าในย่านสำเพ็งมีระดับรายได้ น้อยกว่า 10,000 บาทมากที่สุดซึ่งใกล้เคียงกับระดับรายได้ 10,001-25,000 บาท คือร้อยละ 46.4 และ 42.4 ตามลำดับ ในขณะที่มีผู้ตอบว่ามีรายได้มากกว่า 25,000 บาทเพียง 11.2 ในทางกลับกันเกิน ครึ่งหนึ่งของผู้ค้าในย่านเชียงใหม่มีรายได้ 10,000 – 25,000 บาท (ร้อยละ 57.3) รองลงมาคือ มีรายได้ มากกว่า 25,000 บาท ร้อยละ 41.3 และมีผู้ตอบว่ามีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาทเพียง ร้อยละ 1.3 เท่านั้น

จากความสัมพันธ์ดังกล่าว พบว่า ผู้ค้าย่านเชียงใหม่มีระดับรายได้สูงกว่าย่านสำเพ็ง ซึ่งเป็นเพราะประเภทของสินค้าที่แตกต่างกัน ย่านเชียงใหม่มีสินค้าที่มีราคาสูง ซึ่งสามารถสร้างรายได้ที่ ดีกว่าแก่ผู้ค้า

ตารางที่ 6.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างย่านการค้ากับรายได้ของผู้ที่ทำการค้า

ย่าน/เหตุผล	น้อยกว่า 10,000 บาท	10,001- 25,000 บาท	มากกว่า 25,000 บาท	รวม
ย่านสำเพ็ง	58 (46.4) (98.3)	53 (42.4) (55.2)	14 (11.2) (31.1)	125 (100.0) (62.5)
ย่านเชียงใหม่	1 (1.3) (1.7)	43 (57.3) (44.8)	31 (41.3) (68.9)	75 (100.0) (37.5)
รวม	59 (29.5) (100.0)	96 (48.0) (100.0)	45 (22.5) (100.0)	200 (100.0) (100.0)

$$X^2 = 53.367$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.459$$

จากการออกแบบสอบถามทำให้สรุปเปรียบเทียบกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ทำการค้าในพื้นที่ ที่แสดงเป็นตาราง (ตารางที่ 6.11) ได้ดังนี้

ตารางที่ 6.11 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะและกิจกรรมทางการค้าของกลุ่มผู้ค้า

ลักษณะ/พฤติกรรม	ย่านสำเพ็ง	ย่านเซียงกง
เพศ	หญิง	ชาย
ช่วงอายุ	19-30 ปี	31-40 ปี
ระดับการศึกษา	ประถม-มัธยมต้น	สูงกว่ามัธยมต้น
ระดับรายได้	น้อยกว่า 10,000 บาท	10,001-25,000 บาท

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 200 ราย เมื่อแบ่งเป็นย่านจะพบว่าในย่านสำเพ็งจะมีผู้ค้าเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ในขณะที่ย่านเซียงกงจะเป็นในทางตรงกันข้าม คือ มีเพศชายมากกว่าเพศหญิงอย่างเห็นได้ชัด ทั้งนี้เป็นเพราะประเภทสินค้าที่แตกต่างกัน สำเพ็งจะขายสินค้าประเภทของชำร่วย ผ้า รองเท้า ไม่จำเป็นต้องใช้แรงงานรวมถึงความชำนาญมากเท่ากับย่านเซียงกงที่มีสินค้าประเภทอะไหล่ เครื่องจักรต่างๆ โดยผู้ค้าทั้ง 2 ย่านส่วนใหญ่แล้วจะมีที่พักอยู่ที่ร้านเลย มีน้อยมากที่จะออกไปพักที่อื่น

ผลการศึกษาที่ได้จะนำไปเชื่อมโยงกับความต้องการในการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากหากในแต่ละพื้นที่ที่มีผู้เข้าใช้บริการที่แตกต่างกัน แนวทางในการปรับปรุงสภาพพื้นที่ย่อมมีความแตกต่างกันด้วย

6.2 ความเป็นย่านแหล่งกลาง

ความเป็นย่านแหล่งกลางสามารถใช้พิสูจน์ความสำคัญและบทบาทของพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งประเด็นที่ศึกษาออกเป็น 3 ประเด็นคือ ขนาดความเป็นศูนย์กลาง รูปแบบการให้บริการ และแนวโน้มของย่านการค้า

6.2.1 ขนาดความเป็นศูนย์กลาง

จากการทบทวนการศึกษาเรื่องย่านการค้าแหล่งกลาง พบว่าสามารถพิสูจน์ขนาดของการให้บริการของย่านการค้า ได้จากการออกแบบสอบถามในเรื่องต่อไปนี้ ระยะทางจากที่พักอาศัย, ระยะเวลาในการเข้ามาซื้อสินค้า, เวลาในการซื้อสินค้าแต่ละครั้ง และเหตุผลของการเข้ามาซื้อสินค้าของผู้ซื้อสินค้า ส่วนด้านผู้ค้า ได้ทำการสอบถามถึงระยะเวลาในการค้าในพื้นที่ ดังนี้

1) ระยะในการเดินทาง

ขนาดความเป็นย่านแหล่งกลางสามารถพิจารณาจากระยะการเดินทาง หากมีระยะห่างจากแหล่งการค้ามาก จะหมายถึงย่านการค้าแห่งนั้นเป็นย่านการค้าที่มีความสำคัญ ที่ดึงดูดให้ผู้ซื้อเข้ามายังพื้นที่ ในการศึกษาได้แบ่งพื้นที่ตามลำดับความสำคัญได้ ดังต่อไปนี้

- เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน เช่น ลัมพินวงศ์ พระนคร คูสิต บางรัก
- เขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก เช่น บางกะปิ มีนบุรี บางแค และตลิ่งชัน
- ปริมณฑลและต่างจังหวัด เช่น นนทบุรี นครปฐม ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สมุทรปราการ และอยุธยา

ซึ่งจากการสอบถามพบว่าในย่านสำเพ็งและย่านเชิงกงเดินทางจากพื้นที่กรุงเทพฯชั้นนอกมากที่สุดคือ ร้อยละ 47.1 และ 51.4 ตามลำดับ รองลงมาคือ พื้นที่ปริมณฑลและต่างจังหวัดร้อยละ 26.8 และ 24.3 และมาจากพื้นที่กรุงเทพฯชั้นในร้อยละ 26.1 และ 24.3 (ตารางที่ 6.12)

จะเห็นได้ว่า ย่านสำเพ็งและเชิงกงมีอัตราผู้เข้ามาซื้อสินค้าจากที่ต่างๆ ใกล้เคียงกัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของย่านการค้าที่ผู้มาซื้อจำเป็นต้องเดินทางเข้ามา ซึ่งจะต้องพิจารณาในด้านอื่นๆ ต่อไป

ตารางที่ 6.12 แสดงแหล่งที่พักของผู้เข้ามาซื้อสินค้า

ย่าน/ที่พักอาศัย	กรุงเทพฯชั้นใน	กรุงเทพฯชั้นนอก	ปริมณฑล-ต่างจังหวัด	รวม
สำเพ็ง	36 (26.1)	66 (47.1)	37 (26.8)	139 (100.0)
เชิงกง	17 (24.3)	36 (51.4)	18 (24.3)	71 (100.0)
รวม	53 (25.5)	102 (48.6)	55 (26.0)	210 (100.0)

2) ระยะเวลาที่เข้ามาซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่

เมื่อทำการสอบถามถึงระยะเวลาที่เข้ามาซื้อสินค้าภายในพื้นที่ (ท่านเข้ามาซื้อสินค้าในบริเวณนี้เป็นเวลา...) พบว่า ย่านสำเพ็งมีผู้ที่ตอบว่ามีซื้อสินค้าในบริเวณนี้เป็นเวลา 1-5 ปีมากที่สุด รองลงมาคือ น้อยกว่า 1 ปี ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับผู้ตอบว่า มากกว่า 10 ปีขึ้นไป ส่วนช่วงเวลาที่ตอบน้อยที่สุดคือ 6-10 ปี

ย่านเชิงกงจะมีลักษณะที่เรียงลำดับกันลงไปตั้งแต่ช่วงเวลาที่นานที่สุดคือ มากกว่า 10 ปี ที่มีจำนวนมากที่สุด ต่อมาคือช่วง 6-10 ปี ช่วง 1-5 ปี และอันดับสุดท้ายคือช่วงน้อยกว่า 1 ปี

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.13) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับระยะเวลาในการมาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05

ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงมีระยะเวลาในการเข้ามาซื้อสินค้า 6-10 ปีน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 12.9 และ 22.5 ตามลำดับ ย่านสำเพ็งมีผู้ตอบว่า 1-5 ปีมากที่สุดคือ ร้อยละ 66.9 รองลงมาคือมากกว่า 10 ปีมีร้อยละ 20.1 ในทางกลับกัน ย่านเซียงกงมีผู้ตอบว่ามากกว่า 10 ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 53.5 และตอบว่า 1-5 ปีร้อยละ 22.5

แม้ว่าเป็นย่านการค้าที่มีความเก่าแก่ด้วยกันทั้ง 2 ย่าน แต่ระยะเวลาในการมาซื้อสินค้าแตกต่างกันมาก สาเหตุน่าจะมาจากประเภทของสินค้า ในย่านสำเพ็งประเภทของสินค้าจะเปลี่ยนรูปแบบไปตามกระแสความนิยม โดยตอนแรกนั้นเป็นย่านการค้าทองคำ ต่อมาได้เปลี่ยนรูปแบบเป็นการค้าผ้า และปัจจุบันรูปแบบทางการค้าเปลี่ยนไปเป็นของขวัญ ของชำร่วย รองเท้า เครื่องหนัง กลุ่มผู้ซื้อสินค้าจึงแปรเปลี่ยนไปตามประเภทของสินค้า ทำให้ระยะเวลาในการมาซื้อสินค้าสั้นกว่าย่านเซียงกงที่ยังคงขายสินค้าประเภทเดิมคือ อะไหล่เก่า เครื่องยนต์ต่างๆ มาตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ผู้ซื้อจึงมีความผูกพันกับพื้นที่มากกว่าย่านสำเพ็ง

ตารางที่ 6.13 แสดงระยะเวลาที่เข้ามาซื้อสินค้าในพื้นที่

ย่าน/ระยะเวลา	1-5 ปี	6-10 ปี	มากกว่า 10 ปี	รวม
สำเพ็ง	93	18	28	139
	(66.9)	(12.9)	(20.1)	(100.0)
	(85.1)	(52.9)	(42.4)	(66.2)
เซียงกง	17	16	38	71
	(24.0)	(22.5)	(53.5)	(100.0)
	(14.9)	(47.1)	(57.6)	(33.8)
รวม	100	34	66	210
	(52.3)	(16.2)	(31.4)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 35.921$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.382$$

3) เวลาที่ใช้ในการซื้อสินค้า

สามารถแบ่งออกเป็น 3 แบบ คือ ใช้ระยะเวลาสั้น น้อยกว่า 1 ชั่วโมง, ประมาณ 1-2 ชั่วโมง, และ 2 ชั่วโมงขึ้นไป

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.14) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในการซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ ผู้ซื้อสินค้า ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกง ใช้เวลาในการเข้ามาซื้อสินค้ามากกว่า 2 ชั่วโมงมากที่สุดมีร้อยละ 41.0

และ 77.5 ตามลำดับ และมีผู้ตอบว่าน้อยกว่า 1 ชั่วโมงน้อยที่สุดคือร้อยละ 20.1 และ 9.9 ตามลำดับ ในขณะที่ย่านสำเพ็งมีผู้ตอบ 1-2 ชั่วโมงไม่แตกต่างจาก มากกว่า 2 ชั่วโมงมากนัก (ร้อยละ 38.8 และ 41.0 ตามลำดับ) แต่ย่านเชิงกงมีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดคือร้อยละ 12.7 และ 77.5 ตามลำดับ

โดยมีผู้ตอบว่าในการซื้อสินค้าแต่ละครั้งจะใช้เวลามากกว่า 2 ชั่วโมงเป็นส่วนใหญ่ โดยเวลาในการซื้อของน้อยที่สุดคือ ต่ำกว่า 30 นาที ย่านนี้มีจำนวนร้านและประเภทสินค้ามาก ต้องใช้เวลาในการพิจารณาเลือกซื้อ ประกอบกับการใช้เวลาในการเดินทางที่นาน ดังนั้นเมื่อเข้ามาซื้อสินค้าครั้งหนึ่งแล้วก็จะพยายามหาซื้อสินค้าไปให้ได้มากที่สุด จึงใช้เวลาในการมาซื้อสินค้ามาก แสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่มีสินค้าและบริการที่แตกต่างจากที่อื่น

ตารางที่ 6.14 เวลาที่ใช้ในการซื้อสินค้า

ย่าน/เวลา	น้อยกว่า 1 ชม.	1-2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.	รวม
สำเพ็ง (ราย)	28	54	57	139
	(20.1)	(38.8)	(41.0)	(100.0)
	(80.0)	(85.7)	(50.9)	(66.2)
เชิงกง (ราย)	7	9	55	71
	(9.9)	(12.7)	(77.5)	(100.0)
	(20.0)	(14.3)	(49.1)	(33.8)
รวม	35	63	112	210
	(16.7)	(30.0)	(53.3)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 25.425$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.329$$

4) เหตุผลในการมาซื้อสินค้าในย่านการค้า

การสอบถามถึงเหตุผลในการมาซื้อสินค้าในย่านการค้าแห่งนี้ โดยแบ่งเหตุผลออกเป็น 9 ข้อ คือ ใกล้บ้าน, การเดินทางสะดวกสบาย, พึงพอใจในราคาของสินค้า, สนับสนุนคนคุ้นเคยกับผู้ค้า, สินค้าหลากหลาย, สินค้ามีคุณภาพดี, สัญญาติดต่อซื้อขาย, สินค้าที่ต้องการไม่มีขายที่อื่น, อื่นๆ

จากการออกแบบสอบถามครั้งนี้ ซึ่งสามารถตอบได้หลายข้อ (ตารางที่ 6.15) ทำให้ได้ทราบว่า เหตุผลสำคัญที่สุดในการมาซื้อสินค้าในย่านนี้คือ ความหลากหลายของสินค้าที่มีผู้ตอบถึงร้อยละ 84.3 รองลงมาคือ พึงพอใจในราคาของสินค้า ร้อยละ 51.4 ราย ส่วนคำตอบที่มีผู้ตอบน้อยที่สุดคือ มีสัญญาซื้อขาย

เมื่อแบ่งเป็นย่านพบว่าเหตุผลที่ผู้มาซื้อสินค้าในย่านลำเพ็ง (ตารางที่ 6.16) ร้อยละ 82.0 ตอบว่าที่เข้ามาซื้อสินค้าในย่านนี้เพราะความหลากหลายของสินค้า รองลงมาคือ ราคาถูก ร้อยละ 71.2 อันดับที่สามคือ มีความคุ้นเคยกับผู้ชาย คิดเป็นร้อยละ 19.4

ส่วนในย่านเชียงกง (ตารางที่ 6.17) มีผู้ตอบว่าเพราะความหลากหลายของสินค้ามากที่สุดคือร้อยละ 88.7 รองลงมาคือ ไม่มีสินค้าประเภทนี้ที่อื่น ร้อยละ 35.2 อันดับที่สามคือ มีความคุ้นเคยกับผู้ชาย มี ร้อยละ 28.2 การตอบว่าไม่มีสินค้าประเภทนี้ที่อื่น

ตารางที่ 6.15 แสดงเหตุผลในการเข้ามาซื้อสินค้า (สามารถตอบได้หลายคำตอบ)

• เหตุผล	ความถี่ (ราย)	ร้อยละ
- ความหลากหลายของสินค้า	177	84.3
- พึงพอใจในราคาของสินค้า	108	51.4
- คุ้นเคยกับผู้ชาย	47	22.4
- สินค้าที่ต้องการไม่มีขายที่อื่น	30	14.3
- สินค้ามีคุณภาพดี	25	11.9
- การคมนาคมสะดวกสบาย	18	8.6
- ใกล้บ้าน	12	5.7
- อื่นๆ	12	5.7
- มีสัญญาซื้อขาย	3	1.4

ตารางที่ 6.16 แสดงเหตุผล 3 อันดับแรกของการมาซื้อสินค้าในย่านลำเพ็ง

ย่านลำเพ็ง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ความหลากหลายของสินค้า	114	82.0
พึงพอใจในราคา	99	71.2
มีความคุ้นเคยกับผู้ชาย	27	19.4

ตารางที่ 6.17 แสดงเหตุผล 3 อันดับแรกของการมาซื้อสินค้าในย่านเชียงกง

ย่านเชียงกง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ความหลากหลายของสินค้า	63	88.7
ไม่มีสินค้าประเภทนี้ที่อื่น	25	35.2
มีความคุ้นเคยกับผู้ชาย	20	28.2

5) ระยะเวลาในการค้าขายในพื้นที่ของผู้ค้า

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.18) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับระยะเวลาทำการค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือผู้ค้าย่านสำเพ็งมีระยะเวลาในการทำการค้า 1-5 ปี รองลงมาคือมากกว่า 10 ปี มีร้อยละ 27.2 ซึ่งใกล้เคียงกับช่วง 6-10 ปี ที่มีร้อยละ 24.8 ในทางกลับกัน ย่านเชียงกงมีระยะเวลาในการทำการค้ามากกว่า 10 ปีขึ้นไปเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 45.3) รองลงมาคือ 6-10 ปี และ 1-5 ปี (ร้อยละ 33.3 และ 21.4 ตามลำดับ)

จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ผู้ค้าในย่านเชียงกงมีความผูกพันกับพื้นที่มากกว่าผู้ค้าในย่านสำเพ็งเนื่องจากมีระยะเวลาในการทำการค้าที่นานกว่า ในขณะที่ย่านสำเพ็งแม้จะเป็นย่านการค้าเก่า แต่มีการเปลี่ยนรูปแบบทางการค้า รวมถึงประเภทของสินค้าตลอดเวลา ซึ่งความผูกพันในพื้นที่ของผู้ค้าย่านเชียงกงนี้เองจะส่งผลต่อนโยบายที่ต้องการให้ย่านเชียงกงเปลี่ยนบทบาททางการค้าไป

ตารางที่ 6.18 แสดงระยะเวลาที่ทำการค้าในพื้นที่

ย่าน/ระยะเวลา	1-5 ปี	6-10 ปี	มากกว่า 10 ปี	รวม
สำเพ็ง	60	31	34	125
(ร้อยละ)	(48.0)	(24.8)	(27.2)	(100.0)
	(78.9)	(55.4)	(50.0)	(37.5)
เชียงกง	16	25	34	75
(ร้อยละ)	(21.4)	(33.3)	(45.3)	(100.0)
	(21.1)	(44.6)	(50.0)	(37.5)
รวม	76	56	68	200
(ร้อยละ)	(38.0)	(28.0)	(34.0)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 14.524 \quad p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.001$$

$$c = 0.260$$

6.2.2 รูปแบบของการให้บริการ

หมายถึง การซื้อสินค้าแบบปลีก แบบส่ง หรือทั้งสองแบบ โดยแบ่งออกเป็นผู้ซื้อทั้งสองย่านการค้า ผลที่ได้ ดังนี้

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.19) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับรูปแบบในการซื้อสินค้าของผู้มาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือผู้ซื้อที่ย่านสำเพ็งและย่านเชียงกงซื้อสินค้าแบบส่งเป็นส่วนน้อยคือมีร้อยละ 16.5 และ 14.1 ตามลำดับ ย่านสำเพ็งจะมีผู้มาซื้อสินค้าแบบปลีกมากที่สุดคือร้อยละ 61.9 และตอบว่าทั้งปลีกและ

ส่งมีร้อยละ 21.6 ในทางกลับกันย่านเซียงกงมีผู้ซื้อสินค้าแบบปลีกและส่งมากที่สุดคือร้อยละ 47.9 และซื้อสินค้าแบบปลีกร้อยละ 30.8

เนื่องจากความแตกต่างของประเภทสินค้าทำให้ย่านทั้งสองมีกลุ่มประชากรที่แตกต่างกันด้วย ในย่านสำเพ็งมีสินค้าประเภทเบ็ดเตล็ด ของขวัญ ของชำร่วย รองเท้า และเครื่องหนัง รูปแบบสินค้าที่เข้ามาซื้อจะเป็นแบบซื้อปลีก ส่วนในย่านเซียงกงที่มีสินค้าเด่นเป็นอะไหล่เก่า เครื่องยนต์ อุปกรณ์ต่างๆ รูปแบบของการเข้ามาซื้อสินค้าจะเป็นทั้งแบบซื้อปลีกและส่ง

ตารางที่ 6.19 แสดงรูปแบบในการซื้อสินค้าของผู้ที่มาซื้อสินค้าโดยแบ่งตามย่านการค้า

ย่าน/อาชีพ	ซื้อปลีก	ซื้อส่ง	ทั้งปลีกและส่ง	รวม
สำเพ็ง (ราย)	86	23	30	139
	(61.9)	(16.5)	(21.6)	(100.0)
	(76.1)	(69.7)	(46.9)	(66.2)
เซียงกง (ราย)	27	10	34	71
	(30.8)	(14.1)	(47.9)	(100.0)
	(23.9)	(30.3)	(53.1)	(33.8)
รวม (ราย)	113	33	64	210
	(53.8)	(15.7)	(30.5)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 15.816$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.265$$

6.2.3 แนวโน้มต่างๆ ในย่านการค้า

การศึกษาในด้านแนวโน้มเพื่อทราบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น รวมถึงพิจารณาถึงความสำคัญของพื้นที่ โดยได้ศึกษาแนวโน้มด้านการไปซื้อสินค้าที่ย่านการค้าอื่น, แนวโน้มทางการค้าของผู้ค้า, และแนวโน้มในการเปลี่ยนสถานที่ทำการค้า

1) แนวโน้มการไปซื้อสินค้าที่ย่านการค้าอื่น

ย่านการค้าจะมีการเปลี่ยนแปลงเมื่อเกิดศูนย์กลางทางการค้าแห่งใหม่ ที่มีสินค้าประเภทเดียวกัน หรือมีที่ตั้งที่ใกล้กัน

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.20) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับระยะเวลาในการมาซื้อสินค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ เกินครึ่งหนึ่งของผู้ซื้อย่านสำเพ็งมีแนวโน้มในการไปซื้อสินค้าที่อื่นมากกว่าผู้ซื้อของย่านเซียงกงซึ่งมีเพียงหนึ่งในสี่เท่านั้น (ร้อยละ 56.1 และ 28.2) ในทางกลับกันประมาณสามในสี่ของย่านเซียงกงไม่ไปซื้อสินค้าที่อื่น ซึ่งมากกว่าย่านสำเพ็งที่มีจำนวนไม่ถึงครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 71.8 และ 43.9)

คำตอบที่ได้ทำให้ทราบถึงแนวโน้มหากมีการตั้งแหล่งการค้าแห่งใหม่ที่ใกล้และสะดวกกว่า ผู้ซื้อสินค้าในย่านสำเพ็งก็จะตัดสินใจเปลี่ยนที่ซื้อมากกว่าในย่านเซียงกง ส่งผลให้ความสำคัญของย่านลดลงไป ในขณะที่ผู้ซื้อสินค้าในย่านเซียงกงมีความผูกพันกับย่านการค้ามากกว่าจึงไม่คิดที่จะไปซื้อสินค้าที่อื่น

ตารางที่ 6.20 แสดงแนวโน้มการไปซื้อสินค้าที่อื่น

ย่าน/ระยะเวลา	ไปซื้อที่อื่น	ไม่ไป	รวม
สำเพ็ง	78	61	139
	(56.1)	(43.9)	(100.0)
	(79.9)	(54.5)	(66.2)
เซียงกง	20	51	71
	(28.2)	(71.8)	(100.0)
	(20.4)	(45.5)	(33.8)
รวม	98	112	210
	(46.7)	(53.3)	(100.0)
	(100.0)	(100.0)	(100.0)

$$X^2 = 17.747$$

$$p < 0.05$$

$$\text{sig.} = 0.000$$

$$c = 0.256$$

2) แนวโน้มด้านการค้าในพื้นที่และแนวโน้มในการเปลี่ยนสถานที่ค้าขาย

เพื่อทราบถึงทัศนคติที่มีต่อกิจการการค้าในย่านการค้า จึงได้มีการออกแบบสอบถามถึงทิศทางของการค้าที่น่าจะเป็นในช่วงเวลาปัจจุบัน โดยได้แบ่งคร่าวๆ ออกเป็น 3 ระดับ คือ มีแนวโน้มที่ดีขึ้น, ไม่มีการเปลี่ยนแปลง, และแย่ลง โดยผลที่ได้มีดังนี้

จากการวิเคราะห์ด้วยค่า Chi-square (ตารางที่ 6.21) พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มทางการค้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 0.05 กล่าวคือ ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงตอบว่า ดีขึ้น เป็นส่วนน้อย (ร้อยละ 10.4 และ 10.7) ย่านสำเพ็งตอบว่าไม่เปลี่ยนแปลงมากที่สุด (ร้อยละ 52.0) รองลงมาตอบว่า แย่ลง มีร้อยละ 37.6 ในทางกลับกันเกินครึ่งหนึ่งย่านเซียงกงตอบว่า แย่ลง คิดเป็นร้อยละ 54.7 รองลงมาคือตอบว่า ไม่เปลี่ยนแปลง คิดเป็นร้อยละ 34.7

ตารางที่ 6.21 แสดงทัศนคติที่มีต่อแนวโน้มทางการค้าในย่านการค้า

ย่าน/แนวโน้มการค้า	ดีขึ้น	ไม่เปลี่ยนแปลง	แย่ลง	รวม
ลำเพ็ญ (ร้อยละ)	13 (10.4) (61.9)	65 (52.0) (71.4)	47 (37.6) (53.4)	125 (100.0) (62.5)
เชียงใหม่ (ร้อยละ)	8 (10.7) (38.1)	26 (34.7) (28.6)	41 (54.7) (46.6)	75 (100.0) (37.5)
รวม (ร้อยละ)	21 (10.5) (100.0)	91 (45.5) (100.0)	88 (44.0) (100.0)	200 (100.0) (100.0)

$X^2 = 6.201$ $p < 0.05$ $\text{sig.} = 0.045$ $c = 0.173$

เมื่อทำการสอบถามถึงแนวโน้มในการย้ายที่ตั้งร้านค้าพบว่า ย่านการค้าไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มในการเปลี่ยนสถานที่ค้าขาย

6.2.4 บทบาททางการค้า ย่านลำเพ็ญและย่านเชียงใหม่

คุณลักษณะสำคัญของย่านลำเพ็ญและย่านเชียงใหม่สามารถกำหนดได้โดยใช้ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้ามาซื้อสินค้า โดยพบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์กับลักษณะผู้มาซื้อสินค้าในด้าน เพศ อายุ การศึกษา รายได้ อาชีพ ส่วนในด้านผู้ค้าหรือผู้ที่อยู่ในพื้นที่พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์ทางสถิติกับเพศ อายุ การศึกษา และรายได้

ผลการศึกษาที่ได้จะพบว่า รูปแบบการค้าของย่านลำเพ็ญและเชียงใหม่มีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด โดยความแตกต่างเกิดจากการให้บริการสินค้าที่ไม่เหมือนกัน กล่าวคือ ย่านลำเพ็ญมีสินค้าประเภทของชำร่วย ของขวัญ ผ้า อุปกรณ์เบ็ดเตล็ดต่างๆ ซึ่งเป็นสินค้าที่อยู่ในความสนใจของกลุ่มคนที่มีเพศ วัย อายุ ฯลฯ ต่างกับย่านเชียงใหม่ที่มีสินค้าประเภทอะไหล่เก่า เครื่องจักรกลต่างๆ

เมื่อพิจารณาบทบาททางการค้าในการเป็นแหล่งกลางทางการค้าโดยนำแนวความคิดเรื่อง พิสัยสินค้า (Range of Goods) ที่กล่าวถึงรัศมีไกลที่สุดของแหล่งกลางที่สินค้าจะไปถึงสามารถวัดจากการเข้าถึงการคมนาคมที่ไกลที่สุดที่บุคคลจะยอมไปซื้อสินค้าและบริการ

มีตัวชี้วัด คือ ระยะทางในการเดินทาง ลักษณะการเดินทาง ช่วงเวลาในการเข้ามาซื้อสินค้า และเหตุผลในการมาซื้อสินค้า

ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ซื้อสินค้าทั้งสองย่านมีความสัมพันธ์ทางสถิติกับระยะเวลาที่เข้ามาซื้อสินค้าในพื้นที่ เวลาที่ใช้ในการซื้อสินค้า เหตุผลในการซื้อสินค้า ระยะเวลาในการทำการค้าในพื้นที่

กลุ่มผู้ซื้อเดินทางมาจากบริเวณกรุงเทพฯ ช้นนอกเป็นส่วนใหญ่ แต่กลุ่มตัวอย่างที่ไกลที่สุดจะเป็นในกลุ่มที่มาจากต่างจังหวัดรอบๆ กรุงเทพมหานคร ผู้ซื้อย่านสำเพ็งและเชียงกงมีเหตุผลในการเลือกมาซื้อสินค้าที่นี้เหมือนกันคือ เพราะที่นี้มีประเภทสินค้าที่หลากหลาย และความพิเศษของสินค้าที่ไม่สามารถหาได้จากกระแวกที่พ่อกอาศัย มีประเภทสินค้าที่มีปริมาณมากที่ทำให้สามารถขายสินค้าในราคาที่ถูกลงกว่าที่อื่นๆ

จากการศึกษาที่ได้ทำให้สามารถทราบได้ว่าย่านการค้าทั้งสองมีขอบเขตในการให้บริการสูงมาก และมีพิสัยสินค้าที่รศมีการให้บริการที่ผู้ซื้อสามารถยอมรับและเดินทางไปได้

เมื่อนำมาเทียบกับการวัดระดับการเป็นศูนย์กลางแล้วพบว่าย่านสำเพ็งและเชียงกงจัดเป็นศูนย์กลางทางการค้าขนาดใหญ่ มีสินค้าและบริการที่มีความหลากหลายสูง เหล่านี้เป็นแรงดึงดูดที่สำคัญให้ผู้คนจากที่ไกลๆ ให้เดินทางเข้ามา โดยเฉพาะย่านเชียงกงยังมีสินค้าเฉพาะอย่างที่ไม่สามารถหาได้จากศูนย์กลางที่มีขนาดเล็กกว่า หรือเป็นสินค้าและบริการเฉพาะอย่าง (Higher order goods) จะมีอยู่เฉพาะย่านกลางขนาดใหญ่ที่มีประชากรมากๆ เท่านั้น

ย่านการค้าทั้งสองเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่ที่ดึงดูดประชากรจากทั้งในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงให้เข้ามาใช้บริการ เมื่อนำมาเทียบกับแนวความคิดเกี่ยวกับการจัดย่านศูนย์กลางในนโยบายและเป้าหมายของผังนครหลวง พบว่าย่านการค้าทั้ง 2 ย่านนี้สามารถจัดอยู่ได้ในอันดับที่ 3 คือ ย่านศูนย์กลางเมือง หรือ Central Business Center เป็นบริเวณที่รวบรวมสินค้าและบริการที่สำคัญของเมือง สังเกตได้จากความถี่ของการมาซื้อสินค้า โดยพบว่ามีคนตอบว่า นานครั้งมากที่สุดเป็นไปตามแนวความคิดด้านแหล่งกลางที่กล่าวไว้ว่า ในการเดินทางเข้ามาใช้บริการ ประชาชนจะเลือกเดินทางไปศูนย์กลางที่ไกลที่สุด ในกรณีที่เป็นสินค้าในชีวิตประจำวัน ความถี่ในการเดินทางจะสูงกว่าศูนย์กลางที่มีสินค้าหรือบริการลักษณะพิเศษซึ่งมีระยะทางไกลกว่า

ด้านแนวโน้มต่างๆ พบว่า ย่านการค้ามีความสัมพันธ์ทางสถิติกับแนวโน้มการไปซื้อสินค้าที่ย่านอื่น และแนวโน้มการค้าในพื้นที่พบว่า ผู้ซื้อย่านสำเพ็งมีแนวโน้มในการไปซื้อสินค้าที่อื่นมากกว่าย่านเชียงกง

ในขณะที่ด้านแนวโน้มทางการค้าพบว่า ย่านสำเพ็งมีแนวโน้มทางการค้าไม่เปลี่ยนแปลง ขณะที่ย่านเชียงกงมีแนวโน้มทางการค้าลดลง ส่วนในด้านแนวโน้มการย้ายทำเลค้าขายไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ

ซึ่งจากผลการศึกษาที่ได้จะส่งผลต่อแนวโน้มในด้านความต้องการระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่สนับสนุนความเป็นย่านการค้าในด้านความเพียงพอเชิงปริมาณ

6.3 สรุป

สินค้าที่สำคัญในย่านสำเพ็งคือ ผ้า, เครื่องหนัง, ของขวัญ, และของชำร่วย ซึ่งเป็นสินค้าแบบค้าปลีกและค้าส่ง ส่วนย่านเซียงกงมีสินค้าที่สำคัญคือ อะไหล่ยนต์เก่า เครื่องจักรกลต่างๆ ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าแบบปลีก แต่มีบางส่วนที่เป็นแบบส่ง โดยทั้งย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงเป็นย่านการค้าที่เป็นศูนย์กลางแบบย่านธุรกิจพิเศษที่มีความเกี่ยวข้องกันเชิงแข่งขันคือรวมกันเพื่อดึงลูกค้าให้เข้ามาในพื้นที่มากที่สุดแล้วแบ่งตลาดกัน โดยลูกค้ามีโอกาสเปรียบเทียบตามความพึงพอใจ

การวิเคราะห์ผลที่ได้พบว่าสิ่งสำคัญที่ทำให้เกิดความแตกต่างในลักษณะการค้าของย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงคือ การมีรูปแบบหรือประเภทสินค้า ซึ่งส่งผลให้ลักษณะและพฤติกรรมของผู้ซื้อและผู้ค้า รวมถึงแนวโน้มต่างๆ ระหว่างย่านทั้งสองมีความแตกต่างกันซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการในระบบโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการสาธารณะที่แตกต่างกัน โดยในด้านความต้องการ ความพึงพอใจที่มีต่อระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการดังกล่าว จะแสดงผลการศึกษาในบทต่อไป

ซึ่งเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษาแนวทางการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในย่านการค้าที่มีลักษณะเป็นแหล่งกลางในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน จึงต้องมีการศึกษาถึงความพึงพอใจของผู้ซื้อและผู้ขายในย่านการค้าทั้งสองแห่งซึ่งจะกล่าวถึงในบทต่อไป เพื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับคุณลักษณะและความเป็นแหล่งกลางของย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 6

บทที่ 7

สรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปสาระสำคัญที่ได้จากการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่รองรับย่านการค้าในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน” พบว่าขอบเขตของการศึกษามี 3 ประเด็นคือ แผน นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง, ลักษณะและรูปแบบของย่านการค้า, และลักษณะทางกายภาพและทัศนคติด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โดยผลการศึกษาที่ได้จะนำไปสู่แนวทางในการปรับปรุงพื้นที่ย่านการค้าตามความเหมาะสมต่อไป

7.1.1 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงได้ถูกจัดให้อยู่ในบริเวณที่เรียกว่า บริเวณพื้นที่ต่อเนื่องฝั่งตะวันออกของโครงการแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ จะพบว่าในแผนและนโยบายทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่นที่มีแนวทางจะจัดการกับพื้นที่ย่านการค้าประเภทค้าส่ง รวมถึงโกดังเก็บสินค้าที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงการพยายามลดปัญหาการจราจรแออัดที่เป็นเรื่องสำคัญในปัจจุบัน

ผลการศึกษาด้านการทบทวนนโยบาย แผน และกฎหมาย โดยแบ่งออกเป็น 2 ย่านการค้า ได้ผลการศึกษา ดังนี้

ย่านสำเพ็ง ปัจจุบันเป็นย่านค้าส่งสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งผลกระทบที่เกิดจากการค้าส่งจะส่งผลกระทบต่อจราจรในพื้นที่ ตามนโยบายได้กำหนดให้มีการวางแผนและปรับปรุงการขนถ่ายสินค้าและกิจการคลังสินค้า ในย่านสำเพ็งนั้นเป็นกิจกรรมที่เรียกว่า เป็นการค้าส่งมีผลต่อการจราจรและการจัดระเบียบ ความสะอาดในพื้นที่ ในแนวทางที่วางไว้ได้กำหนดให้จัดย่านสำเพ็งเป็นย่านคนเดิน สนับสนุนให้มีกิจกรรมการค้าแบบค้าปลีก และมีการเชื่อมต่อกับพื้นที่กับระบบขนส่งมวลชน และที่จอดรถ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนที่เข้าใช้บริการ รวมถึงการให้ย่านสำเพ็งเป็นแหล่งจับจ่ายสินค้าที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร

ขณะที่ย่านเซียงกงประกอบกิจกรรมที่จัดว่าขัดต่อแผนและนโยบายรวมทั้งกฎหมาย คือ เป็นกิจกรรมการค้าที่มีผลต่อสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์เมือง แนวทางการแก้ไขที่ได้เสนอไว้จะเป็นในลักษณะควบคุมความหนาแน่นและประเภทของกิจกรรม สนับสนุนกิจกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และให้ย้ายกิจกรรมที่ขัดกับกฎหมายไปยังพื้นที่ที่เหมาะสม

ส่วนนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ จะเน้นไป ในด้านการเพื่อการแก้ปัญหาการจราจร มีการเสนอให้ปรับปรุงในด้านโครงข่ายถนน ที่จอครด ทางเท้า และระบบขนส่งมวลชน

เขตสัมพันธวงศ์ตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นใน มีอาคารที่เป็นโบราณสถานตั้งอยู่ ดังนั้นจึงมี กฎหมายที่จะควบคุมความสูงของอาคารที่จะสร้างใหม่ เพื่อให้มีความกลมกลืนไปกับโบราณสถาน ที่อยู่ใกล้เคียง นอกจากนี้ยังมีกฎหมายที่ออกมาเพื่อควบคุมอาคารที่สร้างริมน้ำเพื่อรักษาภูมิทัศน์ริม น้ำไว้ การออกกฎหมายดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่เพื่อพาณิชย์กรรมที่มีความ ต้องการที่จะสร้างอาคารสูง

ตารางที่ 7.1 แสดงนโยบาย แผนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

ย่านการค้า	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
ย่านสำเพ็ง	กำหนดเป็นย่านถนนคนเดิน เป็นที่ตั้งศูนย์นักท่องเที่ยวแห่งใหม่ของ กรุงเทพมหานคร
	สนับสนุนให้มีกิจกรรมค้าปลีก ลดกิจกรรมค้าส่งที่ส่งผลกระทบต่อจราจรในพื้นที่
	ปรับปรุงระบบทางเท้า
	ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่มากขึ้น
	ถนนวานิช 1 ช่วงติดกับวัดสัมพันธวงศ์อยู่ภายใต้กฎหมายควบคุมความสูงอาคาร ทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารสูงเกิน 16 เมตร
ย่านเซียงกง	กิจกรรมในพื้นที่ขัดต่อข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร
	ยกเลิกกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
	สนับสนุนให้เปลี่ยนกิจกรรมการค้าให้เหมาะสมกับพื้นที่
	มีบางส่วนของพื้นที่ติดกับโบราณสถาน (วัดปทุมคงคา) จึงอยู่ภายใต้กฎหมายควบคุมความสูงอาคาร ทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารสูงเกิน 16 เมตร

7.1.2 ลักษณะและรูปแบบของย่านการค้า

จากผลการศึกษาพบว่า ย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงมีความแตกต่างในด้านลักษณะ ประชากร พฤติกรรมการเดินทาง พฤติกรรมในการซื้อสินค้า รวมถึงทัศนคติอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งผล ดังกล่าวเกิดจากย่านการค้าทั้งสองมีรูปแบบสินค้าที่แตกต่างกัน กล่าวคือ

สินค้านำเข้าสำเพ็งคือ ผ้าพัน ของขวัญ ของชำร่วย และเครื่องหนังต่าง รูปแบบการค้ามีทั้ง ค้าปลีกและค้าส่ง

ย่านสำเพ็งมีความเข้มของการใช้ที่ดินสูงมากเมื่อพิจารณาที่ค่า FAR. (Floor Area Ratio) คือ มีค่าเท่ากับ 3.69 โดยเมื่อนำการค้าทุกประเภทมารวมกันจะมีพื้นที่ทำการค้าสูงถึง 27,630.26 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 92.33 ของพื้นที่ทั้งหมด

ส่วนสินค้าของย่านเซียงกงคือ อะไหล่ เครื่องจักรยนต์เก่า เป็นบริเวณที่ขายสินค้าเฉพาะอย่าง มีความเข้มของการใช้ที่ดินน้อยกว่าย่านสำเพ็งคือมีค่า FAR. เท่ากับ 3.08 มีพื้นที่ใช้ในการค้า 29,385.73 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 43.38 ของพื้นที่ทั้งหมด

ในการหาคุณลักษณะของย่านการค้า โดยกำหนดจากกลุ่มประชากรผู้เข้ามาซื้อสินค้าพบว่า ย่านการค้าทั้งสองย่านมีความแตกต่างกันในลักษณะของผู้เข้ามาซื้อสินค้า ซึ่งส่งผลมาจากการที่ทั้งสองย่านมีประเภทสินค้าที่แตกต่าง โดยสามารถสรุปเป็นตารางคุณลักษณะและระบบกิจกรรมของย่านการค้าได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 7.2 คุณลักษณะและระบบกิจกรรมของย่านสำเพ็งและย่านเซียงกง

ปัจจัย	ย่านสำเพ็ง	ย่านเซียงกง	ลักษณะทางการค้า
ประเภทสินค้า	ผ้า, ของขวัญ, เครื่องหนัง เป็นสินค้าขนาดเล็ก	อะไหล่ เครื่องจักรยนต์ เป็นสินค้าขนาดใหญ่	เป็นตัวกำหนดความแตกต่างระหว่างกลุ่มผู้ซื้อทั้ง 2 ย่าน
พฤติกรรมของผู้ซื้อ	เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ	เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล	ความแตกต่างของประเภทสินค้าที่มีผลต่อการนำพาหะเข้ามาในพื้นที่
	ซื้อสินค้าแบบปลีกเป็นส่วนใหญ่	ซื้อสินค้าทั้งแบบปลีกและส่ง	รูปแบบทางการค้า
	ใช้เวลาซื้อสินค้าประมาณ 2 ชั่วโมง	ใช้เวลาซื้อสินค้าประมาณ 2 ชั่วโมง	แสดงความสำคัญของย่านการค้า
	มาซื้อสินค้าเป็นเวลา 1-5 ปี	มาซื้อสินค้าเป็นเวลา มากกว่า 10 ปี	แสดงความผูกพันระหว่างผู้ซื้อกับย่านการค้า
แนวโน้มในการไปซื้อสินค้าที่อื่น	ไปซื้อสินค้าที่อื่น	ไม่ไปซื้อสินค้าที่อื่น	แสดงความเป็นสินค้าเฉพาะอย่างที่ไม่สามารถหาได้จากที่อื่น
ลักษณะผู้ค้า	ทำการค้า 1-5 ปี	ทำการค้ามากกว่า 10 ปี	ความผูกพันของผู้ค้าต่อพื้นที่
จำนวนลูกจ้าง	1-3 คน	มากกว่า 4 คนขึ้นไป	ประชากรแฝงที่ต้องคำนึงถึง
สถานภาพของอาคารที่กิจการ	เช่าหรือเช่า	เช่าหรือเช่า	มีผลต่อความพึงพอใจในสภาพของพื้นที่
แนวโน้มทางการค้า	ไม่เปลี่ยนแปลง	ลดลง	การเปลี่ยนแปลงในพื้นที่

จากตารางที่ 7.2 จะเห็นว่าย่านสำเพ็งและย่านเซียงกงมีความสำคัญและความผูกพันต่อพื้นที่ต่างกัน โดยย่านเซียงกงทั้งผู้ซื้อและผู้ขายมีความผูกพันกันสูงกว่าย่านสำเพ็ง รวมถึงไม่มีแนวโน้มในการไปซื้อสินค้าที่อื่น ในขณะที่ย่านสำเพ็งมีแนวโน้มไปซื้อสินค้าที่อื่นหากมีแหล่งกลาง

แห่งใหม่ที่สะดวกกว่า ซึ่งอาจเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงพื้นที่เพื่อดึงดูดการเข้ามาของผู้ซื้อ มากขึ้น

7.1.3 การใช้ที่ดินและระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านลักษณะทางกายภาพ เขตเมืองชั้นในเป็นพื้นที่ที่มีความเก่าแก่ ก่อตั้งมาเป็นเวลานาน แต่ขาดการวางแผนที่ดีจึงทำให้เกิดปัญหาทางกายภาพต่างๆ มากมาย โดยเฉพาะย่านสำเพ็งและย่าน เที่ยงกงประสบปัญหาความแออัดของอาคารค่อนข้างสูง ถึงแม้ค่า Net FAR. ที่ได้จะมีขนาดไม่สูงนักเมื่อเทียบกับที่กฎหมายกำหนด แต่ทัศนคติของผู้ที่อาศัย ผู้ทำการค้า และผู้ที่เข้ามาในเขต ต่างมีความคิดเห็นว่าย่านการค้าสำเพ็งแออัดมาก ในขณะที่ย่านเชียงกงยังมีความแออัดไม่มากนัก

เมื่อมาพิจารณาประเภทกิจกรรมที่เกิดภายในอาคารแล้วพบว่า การใช้อาคารชั้นล่างใช้ ในการประกอบกิจกรรมการค้าปลีกและค้าส่งมากที่สุด ซึ่งผลที่ได้ตรงตามที่คาดหมายไว้ เนื่องจากการใช้ที่ดินบริเวณนี้เป็นรูปแบบเพื่อพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ ส่วนชั้นบนจัดเป็นที่พักอาศัยในปัจจุบันจะเป็นกลุ่มคนงาน ลูกจ้างที่พักอาศัย ส่วนเจ้าของจะมีที่พักอยู่ภายนอกพื้นที่ หรือเปลี่ยนกิจกรรมในชั้นบนให้เป็นที่เก็บสินค้า และในกรณีของย่านสำเพ็งมีการต่อเติมอาคารเพื่อทำเป็นห้างสรรพสินค้า ซึ่งความพยายามที่จะใช้พื้นที่ให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจมากที่สุด ทำให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมอย่างรวดเร็ว

เมื่อพิจารณาในด้านลักษณะการถือครองที่ดิน ย่านสำเพ็งเกือบทั้งหมดจะเป็นเอกชนรายย่อย ในขณะที่ย่านเชียงกงครึ่งหนึ่งเป็นเอกชนรายย่อย อีกครึ่งหนึ่งเป็นเจ้าของที่ดินรายใหญ่ เช่น สำนักทรัพย์สิน วัดปทุมคงคา

สภาพอาคารของย่านทั้งสองมีลักษณะปานกลางเป็นอาคารที่มีรูปภายนอกไม่สมบูรณ์มาก แต่ยังมีโครงสร้างดี ไม่ผุพัง หรือขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง แต่เมื่อพิจารณาถึงคุณค่าของอาคารแล้ว จะพบว่าอาคารในบริเวณพื้นที่ศึกษาจัดอยู่ในกลุ่มอาคารที่มีคุณค่า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสภาพแวดล้อม อาคารในสำเพ็งมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมมากกว่าในเชียงกง

ลักษณะของอาคารเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อ การวางแผนปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ในย่านสำเพ็งมีพื้นที่ทางเท้าไม่เพียงพอกับความ ต้องการแต่ไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้ อีก เนื่องจากทั้งสองฝั่งเป็นอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม (แสดงการเปรียบเทียบ ในตารางที่ 6.8 หน้า 70)

ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการภายในย่านการค้าทั้งสองที่เกี่ยวข้องได้แก่ ทางเท้า ที่จอดรถ ขนส่งมวลชน การป้องกันอัคคีภัย การบำบัดของเสีย พื้นที่รับส่งสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ห้องน้ำ ที่นั่งพัก ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ สภาพถนนและการจราจร การป้องกันอาชญากรรม

ซึ่งจากการสำรวจและออกแบบสอบถามทำให้ทราบถึงสภาพในปัจจุบัน ปัญหาที่เกิดขึ้น และความต้องการของผู้ที่ทำการค้าและผู้ที่มาซื้อสินค้า โดยศึกษาถึงปัญหาในด้านความเพียงพอเชิงพื้นที่และความเพียงพอเชิงปริมาณ

ระบบบริการสาธารณะที่สนับสนุนกิจกรรมทางการค้าในย่านสำเพ็ง พบว่า ที่จอดรถเป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่ ซึ่งมาจากความไม่เพียงพอในด้านปริมาณและราคาที่จอดรถ รองลงมาคือ ด้านทางเท้าซึ่งมีขนาดเล็ก ไม่เพียงพอกับความต้องการรวมถึงความไม่พอใจที่เกิดจากอุปสรรคในการเดินคือ รถจักรยานยนต์และหาบเร่แผงลอย และพื้นที่รับส่งสินค้ายังเป็นปัญหาสำคัญของย่านสำเพ็ง เนื่องจากพื้นที่มีกิจกรรมที่ค่อนข้างหนาแน่นมากจึงไม่มีพื้นที่ในการรับส่งสินค้า จึงต้องรับส่งสินค้าบริเวณริมถนน ทำให้เกิดจราจรติดขัด จากผลการศึกษาที่ได้พบว่า ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการของย่านสำเพ็งบางส่วนยังไม่เพียงพอกับความต้องการ

ระบบบริการสาธารณะที่สนับสนุนกิจกรรมทางการค้าในย่านเชียงใหม่ พบว่า มีปัญหาด้านที่จอดรถเช่นเดียวกับย่านสำเพ็ง คือขาดแคลนที่จอดรถ เนื่องจากสินค้าในย่านเชียงใหม่เป็นสินค้าขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้พาหนะในการขนส่งมากกว่าย่านสำเพ็ง จึงประสบปัญหาความไม่เพียงพอมากกว่า รองลงมาที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นปัญหาคือ ระบบการจราจรและสภาพถนน โดยมีส่วนเกี่ยวข้องเนื่องกับการนำพาหนะเข้ามาในพื้นที่เช่นเดียวกัน และย่านเชียงใหม่มีความไม่เพียงพอของพื้นที่รับส่งสินค้าเช่นเดียวกับย่านสำเพ็ง

7.2 ข้อเสนอแนะ

การเสนอแนวทางปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับการเป็นย่านการค้าจะนำมาจากกรอบทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง แผน นโยบาย และกฎหมาย สภาพทางกายภาพในปัจจุบันของพื้นที่ รวมถึงทัศนคติของผู้ใช้บริการ โดยแบ่งตามย่านการค้าที่ทำการค้าศึกษา

7.2.1 ย่านสำเพ็ง

ลักษณะที่สำคัญของย่านสำเพ็งคือเป็นย่านการค้าส่งสินค้าขนาดเล็ก เช่น ของชำร่วย เครื่องหนัง และผ้า ที่เป็นที่ยุ้จักกันดีทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด พื้นที่มีลักษณะเป็นแนวยาว อาคารพาณิชย์ตั้งอยู่ 2 ฟังถนน ซึ่งไม่สามารถนำรถ 4 ล้อเข้ามาได้ พื้นที่มีความคับแคบ แออัดมาก อาคารบางส่วนเป็นอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม เจ้าของที่ดินส่วนมากเป็นเจ้าของรายย่อย

เมื่อพิจารณานโยบายและแผนทีมาจากโครงการแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ และจากกรุงเทพมหานครพบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านสำเพ็งในการปรับปรุงพื้นที่และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ดังนี้

ย่านการค้าแห่งนี้ได้รับการสนับสนุนให้สามารถทำการค้าต่อไปได้ แต่ลดบทบาทการค้าส่งลงเพื่อป้องกันปัญหาการจราจร ส่งเสริมการค้าแบบปลีกเพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร แต่จากการศึกษาถึงรูปแบบการค้าในปัจจุบันพบว่าย่านลำพังยังคงบทบาทการเป็นย่านค้าส่งที่สำคัญรวมถึงมีการตั้งกลุ่มผู้ค้าส่งลำพังขึ้น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการค้าส่งในพื้นที่ จึงเป็นการยากที่จะลดบทบาทการเป็นย่านค้าส่งในพื้นที่ลงได้ นอกจากนี้การค้าส่งยังผลให้เกิดความหลากหลายของประเภทสินค้า รวมถึงความหลากหลายของผู้ซื้อสินค้าด้วย

ในปัจจุบันนี้ย่านลำพังมีการขายทั้งสองแบบคือค้าปลีกและค้าส่งอยู่แล้ว หากต้องการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร ควรจะเพิ่มการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่กำลังเป็นปัญหาสำคัญคือ ความไม่เพียงพอของที่จอดรถและระบบทางเท้า รวมถึงการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดปัญหาการจราจรแออัด ซึ่งเป็นแนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า ที่จอดรถ และขนส่งมวลชนนี้เป็นแผนที่อยู่ในโครงการการอนุรักษ์พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์อยู่แล้ว ซึ่งตรงกับความต้องการที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ด้วยเช่นกัน

พื้นที่ลำพังมีความหนาแน่นของระบบกิจกรรมเป็นอันมาก มีความต้องการในการใช้ที่ดินในอัตราที่สูง แต่เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ลำพังบางส่วนตั้งอยู่ในพื้นที่ควบคุมความสูงของอาคารโดยถนนวานิช 1 ช่วงปลายอยู่ติดกับเขตวัดสัมพันธวงศซึ่งเป็นเขตโบราณสถานทำให้ไม่สามารถสร้างอาคารสูงเกิน 16 เมตรได้ทำให้ย่านลำพังไม่สามารถขยายตัวได้ทั้งในด้านแนวราบและแนวดิ่ง ซึ่งส่งผลให้เกิดความแออัดภายในพื้นที่ ซึ่งปัญหาที่ตามคือ ความไม่เพียงพอของระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่รองรับ เช่นในด้าน ห้องน้ำ พื้นที่รับส่งสินค้า เนื่องจากไม่มีพื้นที่เพื่อการปรับปรุงระบบเหล่านี้ รวมถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีอัคคีภัย ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นเหล่านี้ยังไม่ได้เข้าไปอยู่ในแผนการพัฒนาพื้นที่

7.2.2 แนวทางการปรับปรุงย่านเชียงใหม่

ลักษณะที่สำคัญของย่านนี้คือ เป็นย่านค้าเครื่องเหล็ก อะไหล่เก่าต่างๆ ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่ง ลักษณะของย่านเป็นกลุ่มชุมชน มีถนนตัดผ่านหลายสาย ในด้านสภาพอาคารส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่ดินรายใหญ่ เช่น กรมศาสนา สำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

เมื่อพิจารณา นโยบายและแผนที่มาจาก โครงการแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ และจากกรุงเทพมหานครพบว่ามีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านเชียงใหม่ในการปรับปรุงพื้นที่และระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ดังนี้

แผนและนโยบายเพื่อการพัฒนาได้กำหนดให้พื้นที่บริเวณนี้เปลี่ยนรูปแบบกิจกรรมเนื่องจากกิจกรรมเดิมไม่เหมาะสมกับพื้นที่และก่อให้เกิดมลภาวะ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ควบคุมรูปแบบกิจกรรม ไม่ให้เพิ่มขึ้น สนับสนุนให้ย้ายออกไป ซึ่งสมาคมผู้ค้าของเก่าเชียงใหม่ได้มีการจัด

หาพื้นที่ไว้บริเวณชานเมือง เช่น รังสิต บางนา แต่เนื่องจากในปัจจุบันที่ยังไม่มีผู้ย้ายออกไปมากเท่าใดนัก เป็นเพราะว่ามีลูกค้าประจำ และมีความผูกพันกับพื้นที่

จึงได้มีการเสนอแนะให้มีการปรับปรุงเฉพาะกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสภาพแวดล้อม โดยยังสามารถให้ดำรงกิจกรรมการค้าต่อไปได้ และมีการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ โดยการขยายขนาดทางเท้าให้กว้างขวางและมีความปลอดภัย การห้ามให้วางสิ่งของกีดขวางทางเดิน ถนนความสะอาด รวมถึงต้องคำนึงถึงประชากรแฝงที่พบมากในย่านนี้ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัยให้ดีขึ้น

บรรณานุกรม

- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. 2544.
- โครงการวางผังเฉพาะแห่งในเขตพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ พื้นที่บริเวณย่านชุมชนเขตสัมพันธวงศ์. กรุงเทพฯ: รุ่งนภาการพิมพ์
- ชินคอนกรีป จำกัด. 2540. แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภค สาธารณูปการในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ
- จิโรจน์ สินธวานุรักษ์. 2531. แนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อการค้า เขตปทุมวัน. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย
- ฉัตรชัย พงษ์ประยูร. 2527. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช
- ธงชัย สันติวงษ์. 2537. พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช
- ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก. 2539. รายงานการศึกษาเรื่อง "ผังเมืองกรุงเทพมหานคร" ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก. มปป. สรุปสาระสำคัญกฎหมายการควบคุมอาคาร. กรุงเทพฯ: มปป.
- พัฒนาเมือง, สำนักงาน. 2531. คู่มือคำแนะนำการวางแผนสาขาการพัฒนากายภาพและสิ่งแวดล้อมเทศบาล. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ
- พิชญ์โรจน์ พลรัฐการ. 2541. เอกสารประกอบการเรียนวิชา Urban Transport. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง
- ยงธนีสร์ พิมลเสถียร. 2540. ทฤษฎีการอนุรักษ์. เอกสารประกอบวิชา ทฤษฎีการอนุรักษ์. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- วิชัย ศรีคำ. 2541. เอกสารประกอบวิชา ภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
- สมาคมสถาปนิกในพระบรมราชูปถัมภ์. 2538. กฎหมายควบคุมอาคาร 2. กรุงเทพฯ: เมฆาเพรส
- สัมพันธวงศ์, สำนักงานเขต. 2544. รายงานการจดทะเบียนการค้า. กรุงเทพฯ: มปป
- สุขฤทัย วิริยะจิรกูล. 2541. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อขนาดของพื้นที่ครอบคลุมการให้บริการของร้านสะดวกซื้อในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา กรณีศึกษา เปรียบเทียบระหว่างเขตยานนาวาและเขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง
- สุชาติพิศ ชวนะเวสสกุล. การศึกษาตลาดนัดชั่วคราวในเมืองและชานเมืองกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ลักษณะทางกายภาพของตลาดนัด พฤติกรรมและทัศนคติของผู้ขายในตลาดนัดลาดพร้าว 101 และตลาดนัดหัวตะเข้. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง

- Ashworth G.J. and Tunbridge J.E. 1990. **The Tourist-Historical City**. London: Belhaven Press
- Barry B. and Joel R. 1986. **Retailing Mangement: A Strategic Approach**. Fourth Edition.
Macmillan Publishing Company
- Bently L. et. al. 1999. **Responsive Environments**. Oxford: Architectural Press
- Brain Corey. 1977. **Retail Selling**. 2nd ed. Mcgraw-Hall
- Brian J L. Berry. 1988. **Market Centers and Retail Location Theory and Applications**.
Prentice-Hall: New Jerssy
- Burns W. 1963. **New Town for Old: The Techniques of Urban Renewal**. London: Leonard
Hill
- Catanese A.J. and Snyder A.C. ed. 1988. **Introduction to Urban Planning**. Mil Waukee:
MacDraw-Hill
- Dale M. and Delocier M. 1989. **Retailing**. 3rd. Merrill Publishing Company
- Edwin M. Rams. 1976. **Analysis and Valuation of Retail Location**. Virginia: Reston
Publishing Company, Inc
- Garner Barry J. 1971. **North American City**. Newyork: Harper&Row Publishers.
- Kelly and Eugene J. 1956. **Shopping Center: Location Controlled Regional Center**.
Newyork: Columbia University Press
- Kent A. Robertson. 1999. "Can small city Downtown remain viable?: A Nation study of
Development issue and strategies". **Journal of the American planning associated**.
- Chapin F.S. Godschail DR. and Kaiser E. 1979. **Urban Land Use Planing (third edition)**.
Urbana and Chicago: University of Illinois Press
- Christtaller W. 1966. **Central Places in Southern Germany**, Translated by Gaslisle W.
Baskin. Prentice-Hall: New Jerssy
- Jay M. Stein. 1988. **Public Infrastructure Urban Planning**. Milwarkee: University of
Wisconsin
- Leslie J. King. 1985. Central Place Theory, 2nd printed, **Scientific Geography Vol.1**
- Lichfield N. 1988. "**Economic in Urban Conservation**". Cambridge: Cambridge University
Press
- Losch A. 1983. "**The Nature of Economic Regions**". Southern Economic Journal.
- Mitchell H.B. 1992. **The States: 25 Years in The Middle, in Lee AJ. (ed.), Past Meets Future:
Saving America's Historic Environmental**. Washington DC.: National Trust for

Historical Preservation/ The preservation press

Nadine B. 1991. **Shopping Centre: Retail Development, Design, and Management.**

Cambridge: The University Press

Owen W. 1972. **The Accessible City.** Washington D.C.: Brooking Institution

Rubenstein M. 1978. **Central City Malls.** Newyork: Awiley-Interscience Publication

Shirvan H. 1985. **The Urban Design Process.** Newyork: Van Nostrand Reinhold Company

Staeinberg F. 1996. **Conservation and Rehabilitation of Urban Heritage in Developing**

Countries, Habitat INTL. Vol. No.3, pp.463-475. UK: Elsevier Science Ltd

ภาคผนวก
ตัวอย่างแบบสอบถาม

แบบสอบถามเลขที่.....
เวลา.....น.

ผู้สอบถาม.....

ย่าน 1. ย่านเชียงใหม่
2. ย่านลำพอง

แบบสอบถามผู้ที่มาซื้อสินค้าในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์

ภาควิชาการวางแผนภาคและชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ขอยืนยันในความปลอดภัยของข้อมูลและการรักษาข้อมูลให้เป็นความลับ

กรุณาเติมข้อความในช่องว่างหรือทำเครื่องหมายในข้อที่ท่านเลือก

1. เพศ ก. หญิง ข. ชาย
2. อายุปี
3. การศึกษาสูงสุดของท่าน ก. ไม่ได้เรียน ข. ประถมต้น ค. ประถมปลาย ง. มัธยมต้น
จ. มัธยมปลาย ฉ. อาชีวศึกษา ช. ปริญญาตรี ซ. สูงกว่าปริญญาตรี
4. ท่านประกอบอาชีพ ก. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ข. พนักงานบริษัท/ลูกจ้างเอกชน ค. ค้าขาย
ง. แม่บ้าน จ. นักเรียน/นักศึกษา ฉ. ทำธุรกิจส่วนตัว ซ. รับจ้างทั่วไป
ช. อื่นๆ โปรดระบุ.....
5. ท่านอาศัยอยู่บริเวณ แขวงเขต (กรณีอาศัยอยู่ในกทม.) หรือ จังหวัด.....
6. ท่านเดินทางมาจาก ก. ที่บ้าน ข. ที่ทำงาน บริเวณ.....
7. รายได้ต่อเดือน
ก. 0-5,000 บาท ข. 5,001-10,000 บาท ค. 10,001-15,000
ง. 15,001-20,000 บาท จ. มากกว่า 20,000 บาท
8. ท่านเดินทางมาซื้อสินค้าในเขตนี้ โดยวิธี (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
ก. รถโดยสารประจำทาง ข. รถโดยสารไม่ประจำทาง(แท็กซี่,สามล้อ)
ค. รถยนต์ส่วนบุคคล ง. รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จ. รถจักรยานยนต์รับจ้าง
ฉ. เรือ ช. เดิน ซ. อื่นๆ โปรดระบุ.....
9. ท่านมาซื้อสินค้าในเขตนี้ มาเป็นเวลา
ก. น้อยกว่า 1 ปี ข. 1-5 ปี ค. 6-10 ปี ง. มากกว่า 10 ปี
10. ท่านมาซื้อสินค้าบริเวณนี้บ่อยแค่ไหน
ก. ทุกวัน ข. อาทิตย์ละครั้ง ค. เดือนละครั้ง ง. นานครั้ง
11. ท่านใช้ระยะเวลาในการเดินซื้อสินค้าแต่ละครั้งเป็นเวลา
ก. น้อยกว่า 30 นาที ข. 30 นาที-1ชม. ค. 1-2 ชม. ง. มากกว่า 2 ชม.
12. เหตุผลที่ท่านเลือกมาซื้อสินค้าบริเวณนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
ก. ใกล้บ้าน ข. การเดินทางสะดวก ค. ราคาถูก ง. คู่แข่งกับผู้ขาย
จ. มีประเภทสินค้ามาก ฉ. สินค้ามีคุณภาพ ช. มีสัญญาซื้อขาย ซ. ไม่มีสินค้าชนิดนี้ที่อื่น
ฉ. อื่นๆ โปรดระบุ.....
13. ท่านมาซื้อสินค้าแบบ ก. ปกติ ข. ส่ง(ซื้อสินค้าจำนวนมากเพื่อไปขาย) ค. ทั้งสองอย่าง

14. ประเภทของสินค้าที่ท่านซื้อ คือ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ก. เสื้อผ้าสำเร็จรูป ข. ผ้าพับ ค. ของขวัญ&ของชำร่วย ซ. เครื่องมือทั่วไป
 ฉ. เครื่องมือหนัก จ. อะไหล่ชิ้นส่วน&อุปกรณ์รถยนต์ ฎ. อื่นๆ โปรดระบุ.....

15. สินค้าประเภทที่ท่านซื้อนี้ ท่านไปซื้อที่อื่นอื่นๆหรือไม่ ก. ไป ระบุย่าน..... ข. ไม่ไป

16. ท่านรู้สึกพอใจกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่านได้รับในขณะที่เข้ามาซื้อสินค้าในเขตนี้เพียงใด กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ท่านเลือก หากเลือกควรปรับปรุงกรุณาใส่ข้อเสนอแนะลงในช่องหมายเหตุด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวก	พอใจ	เฉยๆ	ควรปรับปรุง	หมายเหตุ
1. ความเพียงพอของที่จอดรถ				
2. ทางเท้า				
3. สภาพถนน				
4. ความพอเพียงของรถโดยสารประจำทาง				
5. ความสะดวกบริเวณรับ-ส่งสินค้า				
6. ความสะอาดของพื้นที่ค้าขาย				
7. ความสะดวกในการซื้อของบริเวณตลาด				
8. ความสะดวกในการเดินทางมาที่ย่านการค้า				
9. ความสะดวกในการเดินทางไปยังสถานที่อื่นเมื่อซื้อสินค้าเสร็จแล้ว				
10. การป้องกันปัญหาอาชญากรรม				
11. การป้องกันอัคคีภัย				

17. ท่านต้องการให้มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกอะไรมากที่สุดที่ย่านการค้าแห่งนี้ เพราะอะไร

.....

***** ขอขอบคุณที่กรุณาใช้เวลา *****

แบบสอบถามเลขที่.....

ผู้สอบถาม.....

ย่าน

1. ย่านเชียงใหม่

2. ย่านลำเพ็ญ

แบบสอบถามผู้ทำการค้าในพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์

ภาควิชาการวางแผนภาคและชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ขอยืนยันในความปลอดภัยของข้อมูลและการรักษาข้อมูลให้เป็นความลับ

กรุณาเติมข้อความในช่องว่างหรือทำเครื่องหมายในข้อที่ท่านเลือก

1. เพศ ก. หญิง ข. ชาย

2. อายุปี

3. การศึกษาสูงสุดของท่าน ก. ไม่ได้เรียน ข. ประถมต้น ค. ประถมปลาย ง. มัธยมต้น

จ. มัธยมปลาย ฉ. อาชีวศึกษา ช. ปริญญาตรี ซ. สูงกว่าปริญญาตรี

4. ท่านมีรายได้ต่อเดือนประมาณ

ก. 0-10,000 บาท ข. 10,001-25,000 บาท ค. 25,001-40,000 บาท ง. มากกว่า 40,000 บาท

5. ท่านอาศัยอยู่บริเวณ แขวงเขต หรือ จังหวัด.....

6. สถานภาพอาคารที่ท่านทำการค้าอยู่

ก. เป็นเจ้าของโดยการซื้อ ข. เช่า-เช่ากับเอกชน ค. เช่าจากสำนักทรัพย์สิน

ง. เช่ากับเอกชน ฉ. เช่าเฉพาะหน้าร้านจากเอกชน จ. อื่นๆ โปรดระบุ.....

6. ประเภทสินค้าที่ท่านขาย

7. ก่อนขายสินค้าชนิดนี้ ท่านทำการค้าชนิดอื่นมาก่อนหรือไม่

1. เคย สินค้า..... 2. ไม่เคย

8. ประเภทของการให้บริการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ก. ขายปลีก ข. ขายส่ง ค. โกดังสินค้า

9. ท่านขายสินค้าในเขตนี้ มาเป็นเวลา

ก. น้อยกว่า 1 ปี ข. 1-5 ปี ค. 6-10 ปี ง. มากกว่า 10 ปี

10. จำนวนลูกจ้าง..... คน

จำนวนลูกจ้างที่พักอาศัยที่ร้าน.....คน

จำนวนลูกจ้างที่เดินทางไปกลับ.....คน

11. แนวโน้มทางการค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ก. มีแนวโน้มที่ดีขึ้น มีกลุ่มลูกค้ามากขึ้น

ข. มีแนวโน้มแย่ลง ลูกค้ามีจำนวนลดลง

ค. มีแนวโน้มคงที่ มีลูกค้าในปริมาณเท่าเดิม

12. มีความคิดจะขยายกิจการหรือไม่

ก. มี ขยายไปที่..... ข. ไม่มี

13. ท่านรู้สึกพอใจกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่านได้รับขณะท่านทำการค้าในเขตนี้เพียงใด กรุณาใส่เครื่องหมาย
 ✓ ลงในช่องที่ท่านเลือก หากเลือกควรปรับปรุงกรุณาใส่ข้อเสนอแนะลงในช่องหมายเหตุด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวก	พอใจ	เฉยๆ	ควรปรับปรุง	หมายเหตุ
1. สภาพถนน				
2. สภาพการจราจร				
3. รถโดยสารประจำทาง				
4. สภาพที่จอดรถ				
5. การระบายน้ำ				
6. การกำจัดขยะและความสะอาด				
7. ระบบประปา				
8. ระบบไฟฟ้า				
9. ระบบโทรศัพท์				
10. การบำบัดน้ำเสีย				
11. ที่ว่างและสวนสาธารณะ				
12. การป้องกันอาชญากรรม				
13. การป้องกันอัคคีภัย				

21. ท่านคิดว่าบริการสาธารณะแบบใด ที่สามารถสนับสนุนการค้าของท่านมากที่สุด

.....เพราะ.....

*****ขอขอบคุณที่สละเวลาให้*****

ประวัติผู้เขียน

กัลยา มีอยู่เต็ม เกิดเมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2520 ที่จังหวัดนครปฐม เมื่อจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาปีที่ 5 จากโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศิลปากร ได้เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาบัณฑิตที่คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร จนสำเร็จการศึกษาเมื่อปี พ.ศ. 2540 ภายหลังได้เข้ามาศึกษาต่อที่ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบังในปี พ.ศ. 2541