

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน
บริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร
**Factors Affecting the Land Use Changes along Charansanitwong Road
in Bangkok Noi District, Bangkok**

พัฒนพนิน คำวชิระพิทักษ์¹ ไอยวริญท์ วีระรักษ์²

Received: June 29, 2019

Revised: October 13, 2019

Accepted: October 15, 2019

บทคัดย่อ

เขตบางกอกน้อยเป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นมาตั้งแต่อดีต จึงมีการพัฒนาโครงการทางคมนาคมและโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับประชากรที่เพิ่มขึ้น ทว่าจากสถิติตัวเลขประชากรทะเบียนราษฎร์กลับลดลงอย่างต่อเนื่อง บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ ได้แก่ 1) เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์ในช่วง พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นปีที่มีโครงการพัฒนาด้านคมนาคมเข้ามาในพื้นที่ถึงปัจจุบัน 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดจากการพัฒนาโครงการทางคมนาคมบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์ 3) เพื่อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย 1) การสำรวจทางกายภาพ ทั้งอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งกลุ่มตัวแทนออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ตัวแทนภาครัฐ ตัวแทนผู้ประกอบการ และตัวแทนประชาชนในพื้นที่ ผลการวิจัยพบว่าบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์ มีการเปลี่ยนแปลงทั้งสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน สรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงนั้นเกิดจาก 1) ปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และ 2) ปัจจัยที่เกิดจากแผนนโยบายจากภาครัฐ ที่ไม่ได้เข้ามาจัดการผลกระทบด้านกายภาพและเศรษฐกิจที่เกิดจากการเข้ามาของโครงการคมนาคม แผนนโยบายที่เกิดขึ้นมาจากการวางแผนที่ไม่ครอบคลุมและสอดคล้องกับผลกระทบที่เกิดขึ้นรอบด้าน จึงมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีการพัฒนาโครงการทางคมนาคมลักษณะดังกล่าว โดยเสนอแนวทางพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูงหรืออาคารแบบผสมผสานในบริเวณริมย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์ รวมถึงข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่นำไปสู่การเสนอพื้นที่ที่สามารถชดเชยแหล่งเศรษฐกิจสำหรับผู้ประกอบการ

คำสำคัญ: การเปลี่ยนแปลง การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัจจัย ถนนเจริญสุขนิทวงศ์ โครงการทางคมนาคม

Abstract

Bangkok Noi has been the high-density settlement since the past. The transportation projects and real estate projects are for supporting a growing population, but the registered population are continuously declining. The objectives of this article are 1) to study land use changes along Charansanitwong road from 2011, which is the year that the transportation projects entering the area, to the present, 2) to study factors affecting the land

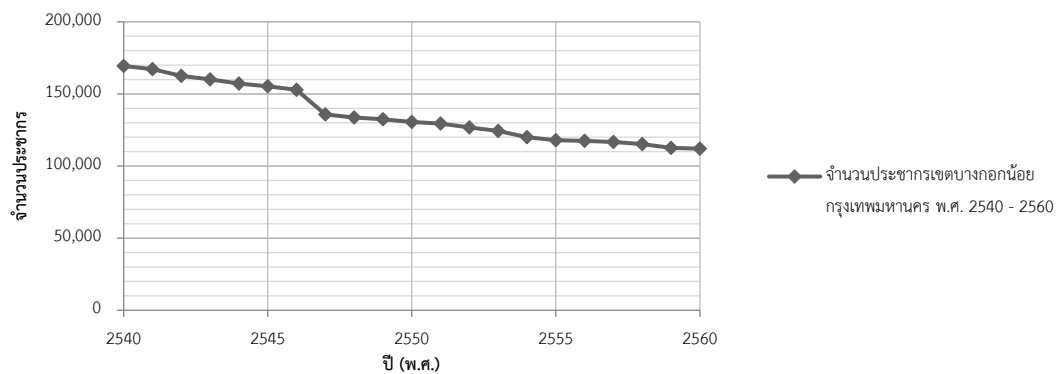
¹⁻² สาขาวิชาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

use changes from the transportation projects along Charansanitwong road, and 3) to suggest the guidelines of land use. This research contains primary data and secondary data. The data collection methods for this research consist of 1) field survey to collect physical data of building and land uses and 2) in-depth interviewing with related people divided into 3 groups: representatives of government agency, entrepreneur, and people in the area. The result found that there were changes in physical conditions, economic conditions, and land use conditions along Charansanitwong road. In conclusion, factors affecting the land use changes along Charansanitwong road caused by 1) the land use factors and 2) the factors from the policy plans which the government cannot manage the physical and economic impacts that occur from the transportation projects since the lack of comprehensive planning and the associated impacts on the area. Therefore, there are the land use recommendations in area with a project for transportation development by developing the high-rise residential or mixed-use buildings along Charansanitwong road and the policy recommendations are proposed compensation areas for entrepreneurs as well.

Keywords: Land Use Change, Land Use, Factors, Charansanitwong Road, Transportation Projects

1. บทนำ

เขตบางกอกน้อย เป็นหนึ่งในเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร อยู่ในกลุ่มเขตกรุงธนเหนือ ซึ่งถือเป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรมทางฝั่งธนบุรี นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญอย่างโรงพยาบาลศิริราช ฐานทัพเรือกรุงเทพ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เรือพระราชพิธี ทำให้การตั้งถิ่นฐานในเขตบางกอกน้อยมีความหนาแน่นมาตั้งแต่อดีต จากกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ส่วนใหญ่ในเขตบางกอกน้อยให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีโครงการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจและด้านคมนาคมเข้ามาอย่างต่อเนื่องในพื้นที่เพื่อรองรับประชากรที่หนาแน่นมาตั้งแต่อดีต โดยเฉพาะโครงการหลักที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อย่างเห็นได้ชัดเป็นโครงการที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักอย่างถนนเจริญสุขุมวิท โครงการสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคลที่เริ่มมีการก่อสร้างในพื้นที่ พ.ศ. 2554 รวมถึงการตัดถนนใหม่อย่างโครงการถนนพราณนก - พุทธมณฑล สาย 4 ที่เริ่มก่อสร้าง พ.ศ. 2554 และโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดถนนพราณนก - ถนนเจริญสุขุมวิท หรือ อุโมงค์แยกไฟฉาย ที่เริ่มก่อสร้าง พ.ศ. 2552 โครงการดังกล่าวทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้เกิดการพัฒนาทั้งด้านกายภาพและเศรษฐกิจในพื้นที่ตามมา ซึ่งการคมนาคมและการใช้ที่ดินจะมีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลซึ่งกันและกัน (Morimoto, 2015) ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของร้านค้า อาคารพาณิชย์ และอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนแปลงไป และเมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนประชากรเขตบางกอกน้อยตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2560 ตามรายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้านประจำปีของกรมการปกครอง ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 จำนวนประชากรเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2540 - 2560
ที่มา: ดัดแปลงจาก กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (2562)

จำนวนประชากรทะเบียนราษฎรภายในเขตบางกอกน้อยมีจำนวนลดลงเกือบ 60,000 คน ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับเขตข้างเคียงอย่างเขตบางกอกใหญ่ เขตบางพลัด และเขตตลิ่งชันที่มีประชากรลดลงเช่นกัน หากเมื่อพิจารณาจากกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 มาจนถึงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้มีการเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางกอกน้อยบางส่วนจากที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางซึ่งมีความสอดคล้องกับจำนวนประชากรที่ลดน้อยลง แต่ยังคงมีที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากไว้บางส่วนเพื่อรองรับการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต จากปรากฏการณ์โครงการทางคมนาคมที่เกิดขึ้น โครงการต่าง ๆ ยังขาดการบูรณาการระหว่างการเปลี่ยนประโยชน์ที่ดินกับระบบคมนาคม อีกทั้งไม่ได้วางแผนให้ครอบคลุมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้จึงต้องการศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อย โดยผลการศึกษาจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะทั้งเชิงกายภาพและเชิงนโยบายต่อแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมในพื้นที่ต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

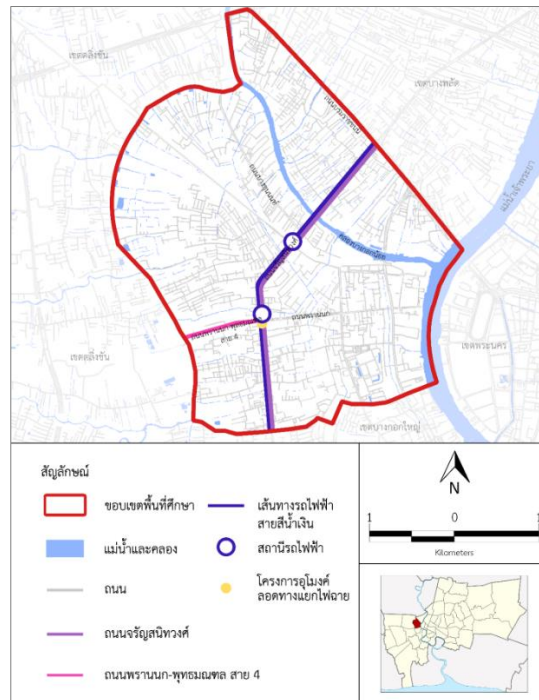
- 2.1 เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์
- 2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดจากการพัฒนาโครงการทางคมนาคมบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์
- 2.3 เพื่อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมในบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์

3. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

3.1 แนวคิดการวิจัย

การวิจัยมุ่งเน้นพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยผ่านการศึกษาถึงลักษณะและบริเวณที่เกิดขึ้นอันนำมาสู่ขั้นตอนการวิเคราะห์การใช้ที่ดินทั้งในอดีตและปัจจุบันในช่วงเวลาที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ ผ่านการทบทวนแผน นโยบายโครงการคมนาคมที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบและวิเคราะห์ข้อกำหนดการใช้บังคับกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเฉพาะพื้นที่เขตบางกอกน้อย สังเคราะห์ข้อมูลรวมทั้งหมดเพื่อหาปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนำไปสู่การเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม โดยการวิจัยได้มีการพิจารณาขอบเขตการศึกษาดังนี้ ขอบเขตด้านเนื้อหา พิจารณาช่วงเวลาการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง พ.ศ. 2554 ถึงปัจจุบัน เนื่องจากเป็นช่วงที่เริ่มการก่อสร้างโครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่เป็น

หลักได้แก่ ถนนพรานนก - พุทรมณฑล สาย 4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล โครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกไฟฉาย (รูปที่ 2) นอกจากนี้มีการทบทวนข้อกำหนดการใช้บังคับกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2556 ในพื้นที่เขตบางกอกน้อย ทบทวนแผนนโยบายที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะโครงการคมนาคมในพื้นที่ศึกษา ส่วนขอบเขตด้านพื้นที่ จะศึกษาย่านแนวถนนเจริญสุขนิทวงศ์ และเส้นเชื่อมต่อนถนนพรานนก-พุทรมณฑล สาย 4 ที่รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการคมนาคม



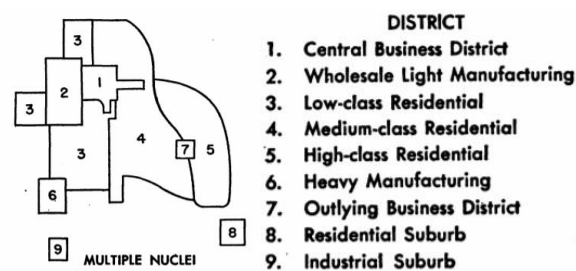
รูปที่ 2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและโครงการคมนาคมสำคัญ
ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2562 ก)

3.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องการวิจัยหรือการศึกษา

จากแนวคิดการวิจัยเพื่อมุ่งเน้นวิเคราะห์หาปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงมีการ ทบทวนทฤษฎี และ แนวความคิดที่เกี่ยวข้องการวิจัย โดยมีแนวความคิดหลัก ได้แก่

1) แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน ว่าเป็นการใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น เพื่อที่อยู่อาศัย กิจกรรมทางธุรกิจการค้า การอุตสาหกรรม สถานที่ราชการ โรงเรียน ถนน หรือสาธารณสถานต่าง ๆ การใช้ที่ดินในเมืองจะแตกต่างกับการใช้ที่ดินในชนบทที่จะมุ่งใช้ที่ดินเพื่อผลิตผลทางการเกษตร เช่น การเพาะปลูกและการเลี้ยงสัตว์ ในขณะที่การใช้ที่ดินในเมืองแบ่งเป็นประเภทหลักคือ การใช้ที่ดินเป็นถนน เป็นที่อยู่อาศัย เป็นสถานที่ประกอบการค้า เป็นย่านอุตสาหกรรม เป็นสาธารณสถาน เช่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน การสาธารณสุข โภค สถานที่ราชการ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น (Abrams, 1971 และ นิพนธ์ วิเชียรน้อย, 2549) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 ได้ให้ความหมายการใช้ประโยชน์ที่ดิน หมายถึง การใช้ที่ดินเพื่อประกอบกิจการใด ๆ ไม่ว่ากิจการนั้นจะกระทำบนพื้นดิน เหนือพื้นดิน หรือใต้พื้นดิน และไม่ได้อยู่ภายในอาคารหรือนอกอาคาร โดยมีการจำแนกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตบางกอกน้อยออกเป็น 5 ประเภทแต่ในส่วนเฉพาะบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์หรือในพื้นที่ศึกษามีประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินได้แก่ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ในด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการให้ความหมายของปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน หมายถึง กิจกรรม หรือ สาเหตุต่าง ๆ ที่มีผลทำให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้

ประโยชน์ที่ดินไปจากเดิม (นิกร ศิริโรจนานนท์, 2555) โดยมีปัจจัยที่มีอิทธิพลหลายด้านที่สำคัญต่อการเติบโตของเมืองที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย ประชากร เพราะเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นจึงทำให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่สำหรับประกอบกิจกรรมต่าง ๆ เพิ่มขึ้นตาม การคมนาคมและการเข้าถึง เพราะเมื่อมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเข้าถึงจะกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ซึ่งทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีโอกาสขยายตัวมากกว่าบริเวณอื่น นโยบายของรัฐ ออกมาเพื่อกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ และการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินของรัฐ ราคาที่ดิน เป็นตัวกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต ถือเป็นปัจจัยการผลิตเบื้องต้นนั้นคือราคาที่ดินที่สูง ย่อมจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนสูง ราคาที่ดินต่ำจะใช้ในกิจกรรมที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้นราคาที่ดินมักจะเป็นปฏิภาคกลับกับระยะทางที่ห่างจากจุดศูนย์กลาง ที่ดินกลางใจเมืองใช้เพื่อการค้าพาณิชย์ ราคาจะสูงที่สุด ดังนั้นราคาที่ดินจะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการระบุถึงกิจกรรมที่จะใช้ในอนาคตด้วย (มานพ พงศทัต, 2527 และ จันทรจิรา จิระราชวโร, 2548) การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรตามความเจริญของสังคม โดยมีแนวความคิดรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรทำให้การขยายตัวของเมืองมีรูปแบบแตกต่างกันออกไปตามทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multiple-nuclei Theory) ดังนั้นเมื่อพิจารณาตามการขยายตัวของเมือง พบว่ากรุงเทพมหานครในปัจจุบันอยู่ในประเภททฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง โดยเขตบางกอกน้อยเป็นประเภทบริเวณที่อยู่อาศัย (Residential Suburb)

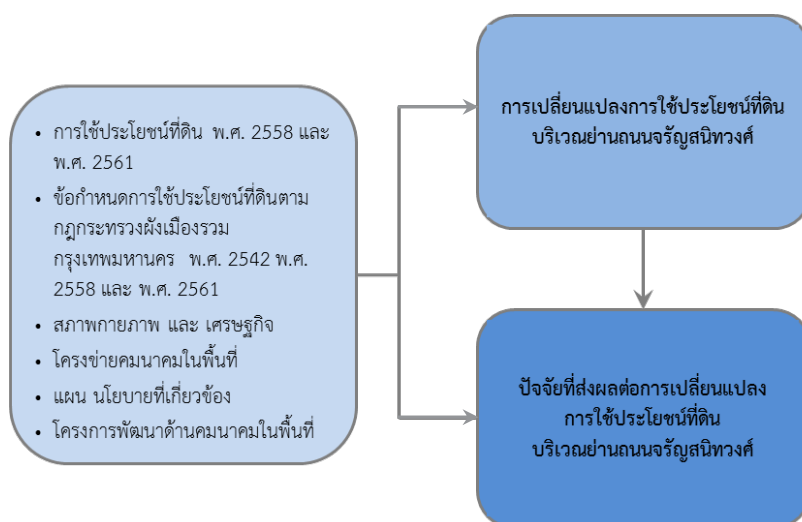


รูปที่ 3 ทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multiple-nuclei Theory)

ที่มา: Harris and Ullman (1945)

2) แนวคิดเกี่ยวกับโครงข่ายคมนาคม จากความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินพบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมนั้นเป็นสิ่งที่ต้องพึ่งพากันและกันเพราะการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยกระตุ้นกิจกรรมในเมือง รวมถึงการใช้ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมอื่น ๆ (Morimoto, 2015) ระบบการคมนาคมมีความสำคัญในการเชื่อมโยงการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ในระบบเศรษฐกิจเมือง โดยเป็นตัวนำปัจจัยการผลิตเข้าสู่ตัวเมืองและการกระจายผลผลิตไปสู่พื้นที่โดยรอบ การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการคมนาคมจะส่งผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดิน จัดได้ว่าการคมนาคมเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกในการวางแผนการใช้ที่ดินนั้นเป็นไปได้หากไม่คำนึงถึงการคมนาคมขนส่งและการวางแผนการคมนาคม จำเป็นต้องศึกษาควบคู่ไปกับการใช้ที่ดิน เพราะการใช้ที่ดินในเมืองประกอบไปด้วยย่านต่าง ๆ ที่มีความหลากหลาย ไม่สามารถอยู่โดดเดี่ยวได้ ต้องมีการสัญจรไปมาระหว่างย่าน การเคลื่อนที่นั้นมีทั้งการเคลื่อนที่ของประชากรและสินค้าที่ต้องพึ่งพากระบวนโครงข่ายการคมนาคมเป็นหลัก ในปัจจุบันอาจกล่าวว่ระบบรถไฟฟ้าทำให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานศูนย์กลางชานเมือง โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าโดยมีการสร้างอาคารสูงเกิดขึ้นและมีการจ้างงานในพื้นที่ด้วย เมื่อเทียบกับพื้นที่แบบเดียวกันในพื้นที่ที่ไม่มีการผ่านของระบบรถไฟฟ้าที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากในบริเวณที่ว่าง มีโอกาสพัฒนาน้อยกว่าบริเวณที่มีรถไฟฟ้าผ่านบริเวณที่ว่างเปล่าที่มีรถไฟฟ้าผ่านเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อนักลงทุนและยังเป็นสาเหตุที่ช่วยส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ปัญหาการ

คมนาคมในเมืองต้องการการพัฒนาแบบผสมผสานและการพัฒนาความหนาแน่นที่สูงขึ้น (Pacione, 2009) ซึ่งตามแนวคิดของแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development) ที่มีหลักคิดสำคัญ 4 ประการ ได้แก่ ที่ดินโดยรอบสถานีจะ ถูกนำมาใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน (Mixed Use Development) ที่ดินโดยรอบสถานีจะถูกพัฒนาอย่างกระชับ (Compact Development) ที่ดินโดยรอบสถานีจะถูกพัฒนาเพื่อให้ผู้คนสามารถเดินสัญจรได้อย่างสะดวก และที่ดินโดยรอบสถานีจะถูกพัฒนาเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย (กรกฎ ยอดศึกษา, 2539, สุเชาว์ ทุมมากรณ์, 2552 และ ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง, 2561) เมื่อพิจารณาในพื้นที่ศึกษาพบว่ามีการพัฒนาด้านคมนาคมเข้ามาหลายโครงการ ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะการตัดถนนและสร้างรถไฟฟ้า ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาจากการทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องนำมาสู่กรอบแนวคิด ดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 กรอบแนวความคิด

4. วิธีการวิจัย เครื่องมือวิจัย และระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจโดยสำรวจลักษณะทางกายภาพทั้งลักษณะอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ที่เกี่ยวข้องรวม 4 ท่าน แบ่งเป็นตัวแทนภาครัฐซึ่งเป็นนายช่างโยธาชำนาญงาน หัวหน้ากลุ่มงานควบคุมอาคารจากสำนักงานเขตบางกอกน้อย 1 ท่าน ตัวแทนผู้ประกอบการขายอุปกรณ์ช่างที่อาศัยและค้าขายอยู่บริเวณริมถนนเจริญสุขนิทวงศ์มานานกว่า 40 ปี 1 ท่านเนื่องจากต้องคัดเลือกบุคคลที่ยังคงค้าขายในพื้นที่ที่ไม่ได้โยกย้ายไปไหนและเห็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการก่อสร้างโครงการคมนาคมตั้งแต่แรกเริ่ม และตัวแทนประชาชนในเขตบางกอกน้อยที่อยู่อาศัยและเห็นการเปลี่ยนแปลงบริเวณริมถนนเจริญสุขนิทวงศ์มานานกว่า 40 ปีขึ้นไป 2 ท่าน เนื่องจากข้อจำกัดที่ต้องเป็นตัวแทนที่ยังอยู่ในพื้นที่และเห็นการเปลี่ยนแปลงมาเป็นเวลานานจึงเลือกผู้สัมภาษณ์จากการแนะนำต่อกัน (Snowball Sampling) โดยสัมภาษณ์ในข้อคิดเห็นที่เกี่ยวกับผลกระทบด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลทุติยภูมิได้มาจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยมาศึกษาคู่กับข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2561 รวมถึงภาพถ่ายทางดาวเทียม 3 ช่วงปี ได้แก่ พ.ศ. 2554 พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2561 และแผนผังจากกฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติ การผังเมือง พ.ศ. 2518 และแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2556 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน นำมาศึกษาและสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงอันนำไปสู่ข้อเสนอแนะการพัฒนา

5. ผลการวิจัยหรือการศึกษา

จากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงได้จากผลการวิจัยดังนี้

5.1 การคมนาคมขนส่งในพื้นที่

5.1.1 โครงข่ายคมนาคมหลักในพื้นที่

ถนนเจริญสินทวงศ์ เป็นถนนสายหลักในฝั่งธนบุรี เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างแขวงบางบำหรุกับแขวงบางยี่ขันจนตัดกับถนนสิรินธรและถนนราชวิถีที่สี่แยกบางพลัด จากนั้นจึงเข้าสู่แขวงบางพลัดมุ่งตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ข้ามคลองบางพลัดไปสิ้นสุดที่เชิงสะพานพระราม 7 ในตำบลบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี

5.1.2 โครงการคมนาคมในพื้นที่

โครงการคมนาคมสำคัญ ได้แก่ (1) ถนนพราณนก - พุทธมณฑล สาย 4 เป็นโครงการก่อสร้างถนนตัดใหม่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (ฝั่งธนบุรี) และจังหวัดนครปฐม ต่อขยายถนนพราณนกจากสามแยกไฟฉายไปบรรจบถนนพุทธมณฑล สาย 4 ระยะทาง 16.4 กิโลเมตร โดยถนนพราณนก - พุทธมณฑล สาย 4 ตั้งแต่แยกไฟฉายจนถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษามีระยะทางประมาณ 970 เมตร เริ่มมีการเวนคืนที่ดินตั้งแต่ พ.ศ. 2547 และก่อสร้าง พ.ศ. 2554 เปิดให้บริการช่วงแรก พ.ศ. 2559 (สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร, 2562 ก) (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีโครงสร้างทั้งทางยกระดับเหนือพื้นดินและเป็นอุโมงค์ใต้ดินเป็นสายแรกของประเทศไทย เริ่มก่อสร้างในเขตบางกอกน้อย พ.ศ. 2554 โดยสถานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษามี 2 สถานี ได้แก่ สถานีแยกไฟฉาย และสถานีบางขุนนนท์ (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2562) (3) โครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกไฟฉาย เป็นหนึ่งในโครงการของสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร โครงการมีความยาวทางลอดประมาณ 827 เมตร ขนาด 3 ช่องจราจร กว้าง 12 เมตร ความสูงช่องลอดประมาณ 5 เมตร ความยาวรวมทั้งโครงการ 1,250 เมตร ขณะนี้มีการหยุดดำเนินการก่อสร้างเนื่องจากมีโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของรัฐ 2 หน่วยงานทับซ้อนกันระหว่างกรุงเทพมหานครในฐานะเจ้าของโครงการอุโมงค์ลอด และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งสร้างปัญหาจราจรในพื้นที่ติดขัดอย่างมาก (สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร, 2562 ข)

5.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

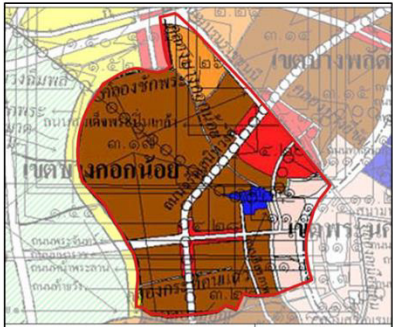
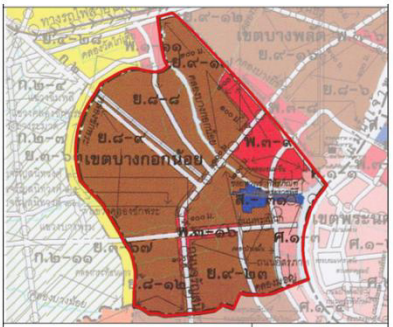
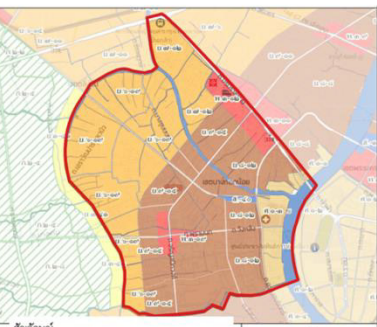
5.2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน และการเปรียบเทียบระหว่างพ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2561 พบว่าประเภทที่อยู่อาศัยมีขนาดพื้นที่เพิ่มขึ้นมากที่สุด โดยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.15 ของพื้นที่ทั้งหมด อาจมาจากประชากรแฝงเนื่องจากจำนวนประชากรจากทะเบียนราษฎรพลลดลง ในทางกลับกันการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ เช่น พื้นที่โล่งพื้นที่ถนน มีสัดส่วนลดลงมากที่สุดที่ 1.17 ของพื้นที่ทั้งหมด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญสินทวงศ์ระหว่างพ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2561

การใช้ประโยชน์ที่ดิน	พ.ศ. 2558		พ.ศ. 2561		การเปลี่ยนแปลง	
	พื้นที่ (ตารางเมตร)	สัดส่วน (%)	พื้นที่ (ตารางเมตร)	สัดส่วน (%)	พื้นที่ (ตารางเมตร)	สัดส่วน (%)
ที่อยู่อาศัย	2,097,547	53.33	2,142,642	54.48	45,095	1.15
พาณิชยกรรม	154,880	3.94	165,458	4.21	10,578	0.27
อุตสาหกรรม	48,469	1.23	47,296	1.20	-1,173	-0.03
การใช้ประโยชน์แบบผสม	144,973	3.69	136,300	3.47	-8,673	-0.22
สาธารณูปโภค สาธารณูปการ	824,233	20.96	824,233	20.96	0	0.00
สถาบันการศึกษา	81,702	2.08	81,702	2.08	0	0.00
สถาบันราชการ	24,710	0.63	24,710	0.63	0	0.00
สถาบันศาสนา	123,143	3.13	123,143	3.13	0	0.00
อื่น ๆ	433,465	11.02	387,638	9.86	-45,827	-1.17
รวม	3,933,122	100.00	3,933,122	100.00		

ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2562 ก)

5.2.2 การทบทวนกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2556 เพื่อเปรียบเทียบและพิจารณาได้ถึงข้อกำหนดในการควบคุมและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ ดังรูปที่ 5 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างพบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตบางกอกน้อยมีการเปลี่ยนแปลงทางการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางทำให้สอดคล้องกับจำนวนประชากรที่ลดลงในรูปที่ 1 แต่ยังคงพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากไว้รองรับระบบขนส่งมวลชนไว้ 500 เมตร จากบริเวณถนนจรัญสนิทวงศ์

กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518	ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในเขตบางกอกน้อย พ.ศ. 2549	ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในเขตบางกอกน้อย พ.ศ. 2556
		
การใช้ประโยชน์ที่ดินของเขตบางกอกน้อยคือหมายเลข 3.17 อยู่ในประเภทที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย และการใช้ประโยชน์ที่ดินหมายเลข 4.28 ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ และการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่	การใช้ประโยชน์ของเขตบางกอกน้อยคือที่ดินประเภท ย. 8 มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เมืองชั้นใน และบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ที่มีการส่งเสริมและดำรงรักษาทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท พ.3 เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มีวัตถุประสงค์ให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชยกรรมชุมชนรอง และพาณิชยกรรมเมือง	การใช้ประโยชน์เขตบางกอกน้อยคือที่ดินประเภท ย. 6 ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางเพื่อรองรับการอยู่อาศัยในพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน ศูนย์ชุมชนชานเมือง เขตอุตสาหกรรม และนิคมอุตสาหกรรม และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท ย. 9 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เขตเมืองชั้นในซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนและการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท พ.3 ประเภทพาณิชยกรรมใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชยกรรมเมือง

รูปที่ 5 ความแตกต่างของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในเขตบางกอกน้อย พ.ศ. 2542 พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2556
ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2562 ข)

5.3 การเปลี่ยนแปลงบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์ เป็นการศึกษาผ่านการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

5.3.1 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ พบผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทางคมนาคมบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์ภายในเขตบางกอกน้อยที่ได้มาจากการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวในกลุ่มตัวอย่าง โดยสามารถแบ่งผลกระทบออกเป็น 3 ประเภท (รูปที่ 6) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.3.1.1 การคงอยู่ด้านกายภาพในพื้นที่ สิ่งปลูกสร้างที่พบส่วนใหญ่ริมย่านถนนจรัญสนิทวงศ์มีลักษณะเป็นตึกแถว คอนโดมิเนียม และอพาร์ทเมนต์ โดยมีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ขนาบเส้นถนน สภาพอาคารมีตั้งแต่ดีมากไปจนถึงทรุดโทรมมาก จากการลงภาคสนามสอบถามผู้คนในพื้นที่ ส่วนมากเป็นตึกที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป ความสูงตั้งแต่ 1 - 4 ชั้น หากตึกไหนเจ้าของมีทุนทรัพย์ก็จะมีสภาพอาคารที่ดี เนื่องจากมีการดูแล ปรับปรุง และทาสีใหม่อยู่ตลอด โดยปัจจุบันยังมีการใช้ประโยชน์สิ่งปลูกสร้างบริเวณน้อยอยู่

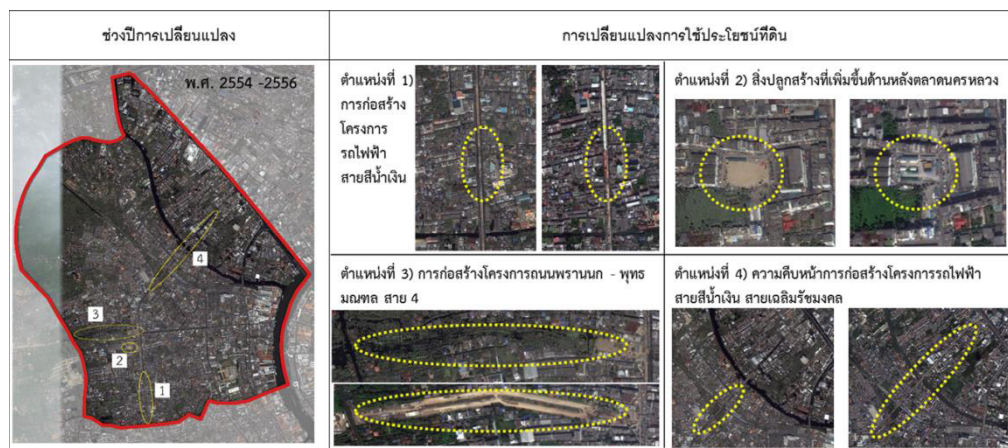
5.3.1.2 การเพิ่มขึ้นด้านกายภาพในพื้นที่ หลังจากมีการประกาศสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล เหล่านักลงทุนอสังหาริมทรัพย์ได้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ ทำให้ปัจจุบันมีการเพิ่มขึ้นของอสังหาริมทรัพย์ขนานเส้นถนนเจริญสุขุมวิทหลายโครงการ เช่น โครงการไอดีโอ โมบี จรัญ - อินเตอร์เซนต์ โครงการชัน ซิตี้ เอ็มอาร์ที แยกไฟฉาย โครงการศุภาลย์ ลอฟท์ สถานีแยกไฟฉาย และโครงการเดอะทรี จรัญสุขุมวิท 30 เป็นต้น สอดคล้องกับ สุเชาว์ พุฒินาคร (2552) ได้กล่าวว่ระบบรถไฟฟ้าทำให้เกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานโดยมีศูนย์กลางอยู่ที่บริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า มีการสร้างอาคารสูงเกิดขึ้นและมีการจ้างงานในพื้นที่ ซึ่งเมื่อเทียบกับพื้นที่แบบเดียวกันที่ไม่มีการผ่านของรถไฟฟ้าจะมีโอกาสพัฒนาน้อยกว่า จึงถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อนักลงทุนและยังเป็นสาเหตุที่ช่วยส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าด้วย นอกจากนี้ยังพบการเพิ่มขึ้นของสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ อย่างตึกแถว อาคารพาณิชย์ อพาร์ทเมนต์ และธุรกิจค้าปลีกขนาดใหญ่อย่างโฮมโปร

5.3.1.3 การลดลงด้านกายภาพในพื้นที่ จากการสำรวจพบว่าในพื้นที่ที่มีการลดลงของสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากมีการเวนคืนที่ดินเพื่อวางเสาเข็มวางรถไฟฟ้าหรือทำเป็นทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ที่ถูกปล่อยรกร้างบริเวณหน้าแมคโคร มีการสัมภาษณ์ความคิดเห็นผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่าถึงแม้ว่าจะไม่มีการลดลงของสิ่งปลูกสร้างอย่างเห็นได้ชัดแต่ร้านค้าและอาคารพาณิชย์ก็มีการปิดกิจการไปมาก เนื่องจากมีการห้ามจอดรถตลอดแนวนั้น จึงทำให้การค้าขายลดลง อีกทั้งการก่อสร้างรถไฟฟ้ายังทำให้มีฝุ่นควัน จึงทำให้ร้านค้าร้านอาหารต่าง ๆ ย้ายหนี หากการก่อสร้างแล้วเสร็จปัญหาส่วนนี้จะลดลง ร้านค้าสามารถเปิดกิจการกลับคืนในพื้นที่ได้ ยกเว้นในพื้นที่ที่มีการเวนคืนเพื่อสร้างทางขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้า ส่วนร้านที่สามารถทำกิจการต่อได้ พบว่ามีการเปลี่ยนรูปแบบกิจการเป็นร้านอาหารตามกระแสเพิ่มมากขึ้น

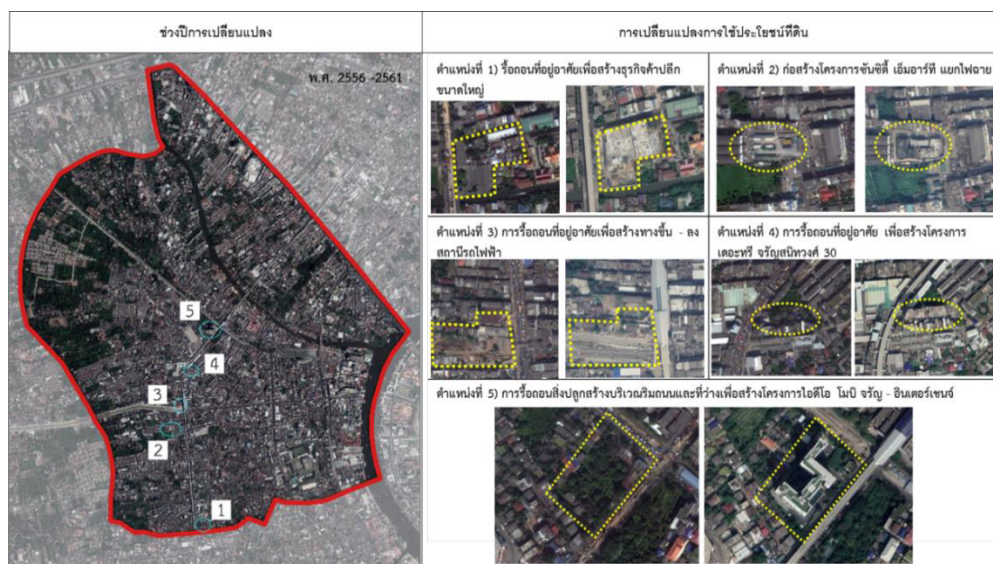


รูปที่ 6 สภาพทางกายภาพบริเวณย่านถนนจรัญสุขุมวิท
ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2562 ก)

5.3.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นการศึกษการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้นในพื้นที่ 3 ช่วงปี ได้แก่ พ.ศ. 2554 พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2561 พบว่าการเปลี่ยนแปลงในช่วง พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2556 (รูปที่ 7) จะเป็นการเปลี่ยนแปลงจากผลกระทบตามแผนพัฒนาโครงการก่อสร้างคมนาคม ทั้งโครงการถนนพหลโยธิน - พุทธมณฑลสาย 4 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล โดย พ.ศ. 2554 เป็นปีที่เริ่มก่อสร้างโครงการทั้งหมด ส่วนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญสุขุมวิทในช่วง พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2561 (รูปที่ 8) แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่โดยส่วนมากถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ หรือการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและยังแสดงให้เห็นถึงความคืบหน้าของการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน - เฉลิมรัชมงคล ที่ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์



รูปที่ 7 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2556
ที่มา: ดัดแปลงจาก Google Earth Pro (2019)



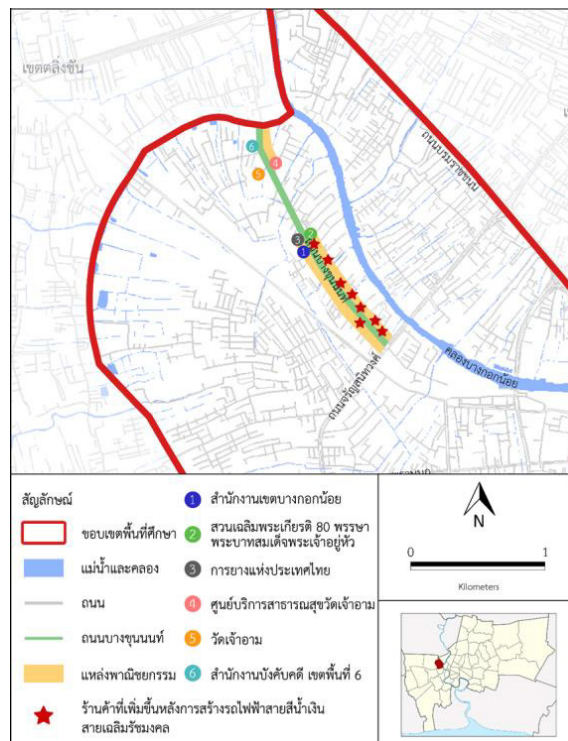
รูปที่ 8 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2561
ที่มา: ดัดแปลงจาก Google Earth Pro (2019)

5.3.3 การเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ พบผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการพัฒนาโครงการทางคมนาคมบริเวณย่านถนนเจริญสุขุมวิท โดยสามารถแบ่งผลกระทบออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ การคงอยู่ การเพิ่มขึ้น และการลดลงด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.3.3.1 การคงอยู่ด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชย์กรรมที่สำคัญในพื้นที่ เช่นตลาดนครหลวง พุดแลนด์รัฐสุนทวงศ์ ตลาดบางขุนศรี และแม็คโครรัฐสุนทวงศ์ยังคงอยู่ในพื้นที่ โดยตลาดบางขุนศรีเป็นตลาดเก่ามีการปรับปรุงภายในให้ทันสมัยขึ้น แต่จำนวนร้านค้าในพื้นที่พบน้อยลงมาก จากเศรษฐกิจที่ตกต่ำลง

5.3.3.2 การเพิ่มขึ้นด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ พบว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดย่านถนนรัฐสุนทวงศ์มีการเพิ่มขึ้นบางประเภท ที่พบมากในพื้นที่คือกิจการประเภทร้านอาหาร เช่น ร้านกาแฟ ร้านปิ้งย่าง เป็นต้น นอกจากนี้ปัจจุบันกำลังมีการสร้างอาคารธุรกิจค้าปลีกอย่างโฮมโปรในพื้นที่เพิ่มขึ้น ถือได้ว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมที่เกิดขึ้นมีความสำคัญในการเชื่อมโยงการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ในระบบเศรษฐกิจเมือง (นิพนธ์ วิเชียรน้อย, 2549)

5.3.3.3 การลดลงด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ การลดลงของกิจกรรมทางเศรษฐกิจเห็นได้ชัดจากการปิดตัวของร้านค้าต่าง ๆ ซึ่งเป็นการปิดตัวถาวรจากเศรษฐกิจที่ไม่ดี โดยปล่อยอาคารทิ้งร้างไว้ ไม่มีการเปลี่ยนหรือการใช้ประโยชน์อาคารใด ๆ มีการสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่าการที่ที่อยู่อาศัยและร้านค้าต่าง ๆ มีการรื้อถอนโยกย้าย หรือปิดตัวไปตามย่านถนนรัฐสุนทวงศ์เกิดจากการที่ถนนรัฐสุนทวงศ์ไม่สามารถจอดรถเพื่อซื้อของริมทางได้ จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ธุรกิจต่าง ๆ ปิดตัวลง โดยตัวแทนผู้ประกอบการเห็นว่าเจ้าของกิจการจำเป็นต้องหาทำเลใหม่เพราะการสัญจรที่ลำบาก นอกจากนี้ยังมีฝุ่นควันจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจปิดตัวลงและโยกย้ายออก แม้ว่าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าจะเป็นนโยบายของรัฐเพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่อย่างไรก็ตามการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมเป็นสิ่งที่จะต้องพึ่งพากันและกันโดยการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยกระตุ้นกิจกรรมในเมือง (Morimoto, 2015) ส่วนตัวแทนภาครัฐได้ให้ข้อมูลว่าในกรณีถนนบางขุนนนท์ยังสามารถทำธุรกิจต่อได้เพราะสามารถจอดรถบริเวณข้างทางได้ แต่มีจำนวนน้อยมากเพราะเดิมทีบริเวณเส้นถนนบางขุนนนท์เป็นเส้นที่มีการค้าขายทั้งเส้นและมีร้านค้าเดิมจำนวนมาก (รูปที่ 9)



ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2562 ก)

6. การอภิปรายผล สรุป และข้อเสนอแนะ

6.1 การอภิปรายและสรุปผล

6.1.1 สรุปผลการศึกษาศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์

เขตบางกอกน้อยบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์มีการเข้ามาของโครงการพัฒนาทางคมนาคมอย่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล หรือการตัดถนนใหม่ล้วนส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่อย่างมาก โดยผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

6.1.1.1 สภาพทางกายภาพ

บริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์มีการคงอยู่ของสิ่งปลูกสร้างประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมอยู่แล้ว สิ่งปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้นส่วนมากเป็นโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่เข้ามาหลังการก่อสร้างรถไฟฟ้า โดยบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์มีการลดลงด้านกายภาพน้อย เกิดจากสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อถอนเพื่อสร้างทางขึ้น - ลงของสถานีรถไฟฟ้ามากกว่า

6.1.1.2 สภาพทางเศรษฐกิจ

บริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์มีแหล่งพาณิชยกรรมหลายที่ยังคงอยู่ในพื้นที่แต่จำนวนร้านค้าภายในหายไปหลังการก่อสร้างรถไฟฟ้า เศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในพื้นที่เป็นกิจการประเภทร้านอาหารอย่างร้านกาแฟหรือร้านปิ้งย่าง เป็นต้น นอกจากนี้ยังกำลังมีการก่อสร้างแหล่งค้าปลีกอย่างโฮมโปรในพื้นที่อีกด้วย ถึงแม้จะมีกิจการใหม่ ๆ เปิดขึ้น ร้านค้าเก่า ๆ ก็ปิดตัวอย่างถาวรไปค่อนข้างมากเช่นกัน โดยอาคารเก่าเหล่านั้นไม่มีการใช้ประโยชน์ต่อไปใด ๆ ทั้งสิ้น

6.1.1.3 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์โดยการนำภาพถ่ายทางดาวเทียมช่วง พ.ศ. 2554 พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2561 มาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงพบการเปลี่ยนแปลงในช่วง 3 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2556 คือการเริ่มก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคลและถนนพราหมณ์ - พุทธมณฑล สาย 4 และการเปลี่ยนแปลงในช่วง 6 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2561 พบการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่คือการเพิ่มขึ้นของอสังหาริมทรัพย์และกิจการค้าปลีกขนาดใหญ่อย่างโฮมโปร สอดคล้องกับแนวคิดของ Morimoto (2015) และ ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (2561) ที่พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมนั้นเป็นสิ่งที่ต้องพึ่งพากันและกันเพราะการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยกระตุ้นกิจกรรมในเมือง รวมถึงการใช้ถนน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมอื่น ๆ และจะมีโอกาสการพัฒนาให้พื้นที่นั้นมีความหนาแน่นสูง กล่าวคือการใช้พื้นที่ทุกตารางเมตรเพื่อประโยชน์สูงสุด ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินตั้งแต่ พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2561 โดยรวมยังไม่มีเปลี่ยนแปลงมากนัก ซึ่งสอดคล้องกับผังเมืองรวม พ.ศ. 2556 ที่ยังคงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก บริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์มาตั้งแต่กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ที่กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ส่วนใหญ่ในเขตบางกอกน้อยให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

6.1.1.4 การสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องจากผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าตามย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้ง 4 ท่านพบว่าทุกท่านได้ให้ความเห็นไปในทางเดียวกันว่าการสัญจรบนถนนเจริญสุขนิทวงศ์นั้นยากลำบากต่อการจอดซื้อของ หรือทำกิจกรรมใด ๆ ได้ จึงเป็นเหตุผลว่าเหตุใดร้านค้าริมถนนจึงค่อย ๆ ปิดตัวไป

6.1.2 สรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์

จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับแนวคิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ประกอบด้วย ประชากร การคมนาคมและการเข้าถึง นโยบายของรัฐ และราคาที่ดินแล้ว (มานพ พงศทัต, 2527) พื้นที่บริเวณย่าน

ถนนจรัญสนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อยสามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์ได้ 2 ด้าน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.1.2.1 ปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ณ ปัจจุบัน

จากการศึกษากฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 จนถึงแผนผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนจรัญสนิทวงศ์ของเขตบางกอกน้อยเป็นประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมาตั้งแต่แรก ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2561 โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เปลี่ยนไปบริเวณเส้นถนนจรัญสนิทวงศ์เกิดจากโครงการคมนาคมสำคัญ และผลกระทบต่อเนื่องจากประชากรที่ลดลง ดังนั้นการใช้ประโยชน์ที่ดิน ณ ปัจจุบัน จึงมีแนวโน้มการใช้ที่ดินไม่เต็มศักยภาพและส่งผลให้ย่านถนนจรัญสนิทวงศ์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม เพิ่มขึ้นในอนาคต

6.1.2.2 ปัจจัยที่เกิดจากแผนนโยบายจากภาครัฐ

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในเขตบางกอกน้อย พบว่าหลาย ๆ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเกิดจากการที่ภาครัฐไม่ได้เข้ามาจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยสามารถแบ่งผลกระทบได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

1) ผลกระทบทางกายภาพ

ด้านสภาพทางกายภาพ ในเขตบางกอกน้อยมีสิ่งปลูกสร้างที่คงอยู่ในพื้นที่อย่างหนาแน่น การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงภายในพื้นที่อย่างมาก จากการสัมภาษณ์ผลกระทบที่เกิดจากปัจจัยด้านกายภาพมาจากโครงการคมนาคม ได้แก่ ฝุ่นควันจากการก่อสร้างที่สร้างผลกระทบจนร้านค้าต่าง ๆ ต้องปิดลง การปิดช่องจราจรเพื่อทำการก่อสร้างรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อพื้นที่เช่นกัน เป็นเพราะเพื่อเอื้อต่อการทำงานแก่เจ้าหน้าที่จำเป็นต้องลดช่องจราจร จึงทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น อีกทั้งยังมีโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดถนนพรานนก - จรัญสนิทวงศ์ ที่ขณะนี้มีการหยุดดำเนินการก่อสร้างเนื่องจากมีโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ทับซ้อนกันทำให้โครงการล่าช้า สร้างการจราจรติดขัดมากขึ้น หน่วยงานรัฐได้แก้ปัญหาโดยการห้ามรถยนต์จอดตลอดแนวถนนจรัญสนิทวงศ์ ส่งผลให้ร้านค้าเปลี่ยนไปเป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว หรือปิดกิจการลงไปเพราะไม่มีคนเข้ามาซื้อขายหรือทำกิจกรรม อีกปัญหาใหญ่ที่เกิดจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าคือฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง โดยปัญหานี้ทางกรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีการประเมินผลกระทบไว้แล้วแต่ไม่สามารถแก้ไขและควบคุมตามมาตรการได้ ส่งผลให้กิจการประเภทร้านอาหารที่อยู่ริมถนนได้รับผลกระทบและต้องปิดตัว เปลี่ยนกิจกรรม หรือเปลี่ยนกิจการไป โดยบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโดยตรงจะอยู่บริเวณทางขึ้นรถไฟฟ้า จากผลกระทบทางกายภาพที่เกิดขึ้นสามารถสรุปได้ถึงการเพิ่มขึ้นของอาคาร ร้านค้า การคงอยู่ และการลดลง ดังรูปที่ 10 แสดงภาพรวมผลกระทบทางกายภาพจากการก่อสร้างโครงการพัฒนาทางคมนาคม



รูปที่ 10 ผลกระทบทางกายภาพ บริเวณย่านถนนเจริญนิทวงศ์
ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2562 ก)

2) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

การเปลี่ยนแปลงด้านสภาพทางเศรษฐกิจ พบว่ามีการปิดตัวของร้านค้าเป็นจำนวนมาก สาเหตุเกิดจากการห้ามรถยนต์จอดตลอดแนวถนนเจริญนิทวงศ์ ซึ่งส่งผลให้ร้านค้าบริเวณย่านถนนเจริญนิทวงศ์ไม่สามารถทำการค้าขายได้ จึงปิดกิจการหรือเปลี่ยนกิจการ ส่วนมากเปลี่ยนกิจการเป็นร้านอาหารตามกระแสร้านอาหารปิ้งย่างหรือร้านกาแฟ จากการสัมภาษณ์กับตัวแทนผู้ประกอบการ หากเปลี่ยนกิจการแล้วยังไม่สามารถค้าขายได้เจ้าของกิจการส่วนมากจำเป็นต้องหาทำเลใหม่ โดยปัจจุบันยังไม่มีสถานที่ทดแทนสำหรับร้านค้าที่ปิดตัวลง

การเข้ามาของโครงการพัฒนาทางคมนาคมล้วนส่งผลกระทบทั้งในระยะสั้น ระยะยาว และผลกระทบทางบวก ผลกระทบทางลบต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวสะท้อนได้ถึงการวางแผนนโยบายที่ไม่ครอบคลุมและสอดคล้องกัน ขาดการบูรณาการและการประเมินผลกระทบรอบด้านที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของพื้นที่

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร มีข้อเสนอแนะดังนี้

6.2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่ศึกษาในปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นมากและสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นอย่างหนาแน่นบริเวณริมถนน ภาครัฐควรมีการปรับปรุงผังเมืองรวมให้รับกับประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัจจุบันบริเวณย่านถนนเจริญนิทวงศ์ถูกกำหนดอยู่ในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเพื่อเป็นการรองรับระบบขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งปลูกสร้างส่วนมากในพื้นที่เป็นอาคารพาณิชย์ความสูงประมาณ 1 - 4 ชั้น ตามข้อกำหนดผัง

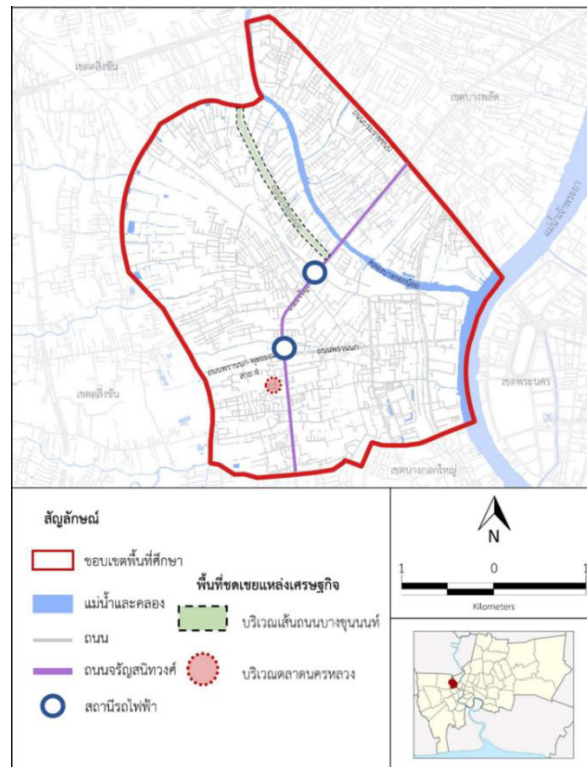
เมืองรวมเปิดโอกาสให้เขตบางกอกน้อยมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio หรือ FAR) อยู่ที่ 7 จึงควรมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูง หรืออาคารแบบผสมอย่างแท้จริง เนื่องจากการสำรวจปัจจุบันพบว่าอาคารในบริเวณริมถนนเจริญสุขุมวิทซึ่งโดยส่วนใหญ่จะมีการใช้ประโยชน์เพียงประเภทเดียว เช่น ค้าขาย พบการใช้ประโยชน์แบบผสมผสานเพียงส่วนน้อย การสำรวจพื้นที่ส่วนใหญ่ อาคารพาณิชย์ริมถนนที่มีการสร้างเติมพื้นที่ดินโดยเฉพาะรอบสถานีรถไฟฟ้าพบค่า FAR ไม่เกิน 4 หากต้องการพัฒนาได้เต็มพื้นที่จะสร้างอาคารได้ 6-7 ชั้น จึงเสนอการพัฒนาเพื่อรองรับโครงการคมนาคมและเพื่อตอบสนองความต้องการของคนในพื้นที่ให้เต็มศักยภาพตามข้อกำหนดอันจะเป็นการกระตุ้นกิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่ แต่ความหนาแน่นในพื้นที่จะมีมากกว่าที่เป็นอยู่ โดยใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนที่เน้นการพัฒนาที่ทั่วถึงและเกิดประโยชน์สูงสุดด้วยการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน

6.2.2 เชิงนโยบาย

การเข้ามาของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคลเป็นสาเหตุที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบริเวณย่านถนนเจริญสุขุมวิท โดยปัจจุบันทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีมาตรการความปลอดภัย ซึ่งเป็นการแก้ไขผลกระทบเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง โดยประกอบด้วยปัญหาฝุ่นละออง เสียง ความสั่นสะเทือน การระบายน้ำ และการจัดการจราจร โดยหน่วยงานภาครัฐควรมีมาตรการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมทั้งในระหว่างการดำเนินการและหลังดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในด้านกายภาพและเศรษฐกิจในพื้นที่และเนื่องจากเกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อันผลกระทบรวมถึงสภาพทางเศรษฐกิจที่ทำให้แหล่งค้าขายในพื้นที่ปิดตัวหรือร้างไป ผู้วิจัยขอเสนอแนะพื้นที่ที่สามารถชดเชยแหล่งเศรษฐกิจในช่วงก่อสร้างและหลังช่วง พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นปีในกำหนดการเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงต่อขยาย ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.2.2.1 ระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล

พื้นที่ที่สามารถชดเชยแหล่งเศรษฐกิจในช่วงก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคลได้ คือ บริเวณเส้นถนนบางขุนนนท์ (รูปที่ 11) โดยปัจจุบันเส้นถนนบางขุนนนท์เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่ยังขายดีในพื้นที่เพราะเป็นเส้นถนนที่สามารถจอดรถซื้อขายได้ มีการเข้าถึงที่สะดวก จึงเสนอให้รัฐจัดสรรพื้นที่บนถนนบางขุนนนท์เดิมชดเชยให้ร้านค้าที่ต้องปิดตัวลงเนื่องจากความเหมาะสมในทำเลที่ตั้งและการเข้าถึงสะดวก



รูปที่ 11 พื้นที่ชดเชยแหล่งเศรษฐกิจจากผลกระทบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล
ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2562 ก)

6.2.2.2 หลังการเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคล

พื้นที่ที่สามารถชดเชยแหล่งเศรษฐกิจในช่วงหลังก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคลได้ คือ บริเวณตลาดนครหลวง (รูปที่ 11) ที่แต่เดิมเคยเป็นที่ตั้งของท็อปส์ซูเปอร์มาร์เก็ตก่อนจะถูกลดระดับมาและร้านซูเปอร์คัมที่มีคุณภาพของสินค้าลดลง จนปัจจุบันถูกปิดตัวไป ซึ่งภาครัฐสามารถนำพื้นที่นี้ไปพัฒนาต่อและแหล่งชดเชยทางเศรษฐกิจได้ เนื่องจากมีพื้นที่ให้อุดหนุน อยู่ติดถนนเจริญสุขุมวิท และใกล้กับถนนพหลโยธิน - พุทธมณฑลสาย 4 รวมถึงมีโครงการชั้น ซิตี เอ็มอาร์ที แยกไฟฉายที่กำลังก่อสร้างอยู่ด้านหลัง ข้อจำกัดของพื้นที่นี้คือเรื่องกรรมสิทธิ์ของพื้นที่ปัจจุบันเป็นของเอกชนและมีการเปลี่ยนแปลงกิจการมาหลายยุคตั้งแต่เป็นห้างใต้ฟ้า ปรับเปลี่ยนเป็นห้างจัมโบ้ เป็นร้านซูเปอร์คัมจนปัจจุบันปิดตัวลง อาจจำเป็นต้องมีความร่วมมือจากภาครัฐเพื่อสร้างเป็นสถานที่ชดเชยแหล่งเศรษฐกิจ และมีการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณตลาดนครหลวง จัดระเบียบร้านค้าในพื้นที่ จัดการให้มีการเข้าออกพื้นที่อย่างเป็นระบบ เพื่อให้ได้ใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเต็มประสิทธิภาพดังรูปที่ 12



รูปที่ 12 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณตลาดนครหลวง

7. อื่น ๆ

บทความนี้พัฒนาจากการศึกษา “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้รับความร่วมมือในการสำรวจพื้นที่ เก็บข้อมูล สัมภาษณ์เชิงลึกจากตัวแทนหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่ย่านถนนเจริญสุขนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อย ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

เอกสารอ้างอิง

กรกฎ ยอดศึกษา. (2539). ศักยภาพในการพัฒนาที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าโพธิ์นิมิต เพื่อเป็นที่อยู่อาศัย. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. (2562). รายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้านประจำปี พ.ศ. 2540 - พ.ศ. 2560.

เข้าถึงได้จาก: <http://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/views/showProvinceData.php>.

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2562). โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน. เข้าถึงได้จาก:

<https://www.mrta.co.th/th/projectelectrictrain/blueline/>.

จันทร์จิรา จิระราชโว. (2548). การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ในเขตพื้นที่บ้านบุเจ้าคุณ ตำบลวังใหม่ อำเภอวังน้ำเขียว

จังหวัดนครราชสีมา (ในช่วงพ.ศ.2537-2545). (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการใช้ที่ดินและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).

นิกร ศิริโรจนานนท์. (2555). ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ - สังคมที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน:

กรณีศึกษา พื้นที่ลุ่มน้ำวัง ท้องที่ตำบลป่าหุง อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย. เข้าถึงได้จาก:

<http://forprod.forest.go.th/forprod/PDF/ผลงานข้าราชการที่ได้รับประเมินในระดับชำนาญการพิเศษ/นายนิกร ศิริโรจนานนท์/บทที่ 2 การตรวจเอกสาร.pdf>.

นิพันธ์ วิเชียรน้อย. (2549). การใช้ที่ดินในเมือง. การผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเทศไทย. 29(2552), 28 - 29.

มานพ พงศทัต. (2527). รูปแบบการใช้ที่ดินระบบและโครงสร้างการสัญจรของกรุงเทพมหานคร: การพัฒนาและแนวโน้มในอนาคต. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง. (2561). แนวคิด TOD กับปรากฏการณ์คอนโดลุ่มสถานี. เข้าถึงได้จาก:

<http://www.uddc.net/th/knowledge/แนวคิด-tod-กับปรากฏการณ์คอนโดลุ่มสถานี#.XXkU2CgzZPY>.

สุเชาว์ ทุมมากรณ์. (2552). แนวทางการออกแบบพื้นที่เพื่อรองรับจุดเปลี่ยนระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

บริเวณสถานีเตาปูน เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2562 ก). แผนที่กรุงเทพมหานคร. เข้าถึงได้จาก: <http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/mapbkk/map.html>.

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2562 ข). ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร. เข้าถึงได้จาก: <http://cpd.bangkok.go.th>.

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร. (2562 ก). โครงการก่อสร้างทางลอดถนนเจริญสุขนิทวงศ์กับถนนพรานนก. เข้าถึงได้จาก:

<http://203.155.220.238/dpw/index.php/yota-projects/yota-project/35-yota-project-construct-bridgetunnel/160-yota-project-construct-bridgetunnel-2-prannok>.

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร. (2562 ข). โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรฝั่งธนบุรี. เข้าถึงได้จาก:

<http://203.155.220.238/dpw/index.php/yota-projects/yota-king-project/197-yota-project-king-thonburi>.

Abrams, C. (1971). *The Language of Cities; a Glossary of Terms*. New York: Viking Press.



Google Earth Pro. (2019). เขตบางกอกน้อย 658862.81 เมตร ตะวันออก 1521098.39 เมตร เหนือ. เข้าถึงได้จาก:

<http://www.google.com/earth/index.html>.

Harris, C. D. and Ullman, E. L. (1945). The Nature of Cities. **The Annals of the American Academy of Political and Social Science**. 242(1), 13.

Morimoto, A. (2015). **Traffic and Safety Sciences: Interdisciplinary Wisdom of IATSS**. Tokyo: The Japan Times.

Pacione, M. (2009). **Urban Geography: A Global Perspective**. London: Routledge.