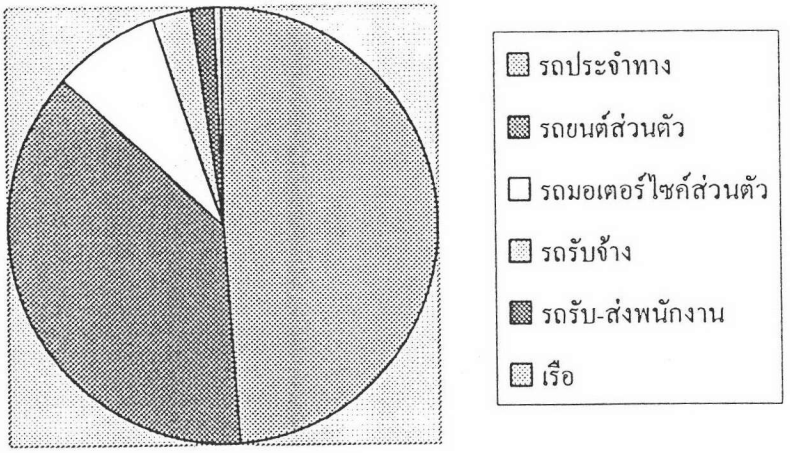
บทที่ 4

ปัญหาการจราจรในย่านสีลม

ที่ถนนสีลมและเขตบางรักเกือบทั้งเขตเป็นศูนย์รวมของที่ตั้งอาคารสำนักงาน และธุรกิจการท่องเที่ยว จึงทำให้เป็นศูนย์รวมของประชากรที่มาทำงานในช่วงกลางวัน ซึ่งเป็นปริมาณ ประชากรแฝงที่มีปริมาณมากกว่าประชากรในทะเบียนราษฎร์หลายเท่าตัว ดังนั้นในแต่ละวันจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ประชากรแฝงเหล่านี้ต้องเดินทางจากพื้นที่อื่น ๆ ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้ามาประกอบกิจธุระในย่านสีลม จากการสำรวจพบว่า การเดินทางของคนส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถประจำทางเป็นหลัก[1] คือคิดเป็นร้อยละ 49.0 เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวร้อยละ 37.6 รถมอเตอร์ไซต์ส่วนตัวร้อยละ 8.0 รถยนต์หรือมอเตอร์ไซค์รับจ้างร้อยละ 3.1 รถรับ-ส่งพนักงานร้อยละ 1.8 และเดินทางทางเรือ ร้อยละ 0.5

ร้อยละ



---

[1]ปราโมทย์ สรรเพชรศิริ. "การศึกษาความต้องการและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของผู้ที่ทำงานในย่านสีลม," วิทยานิพนธ์ภาควิชาเคหะการศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2535

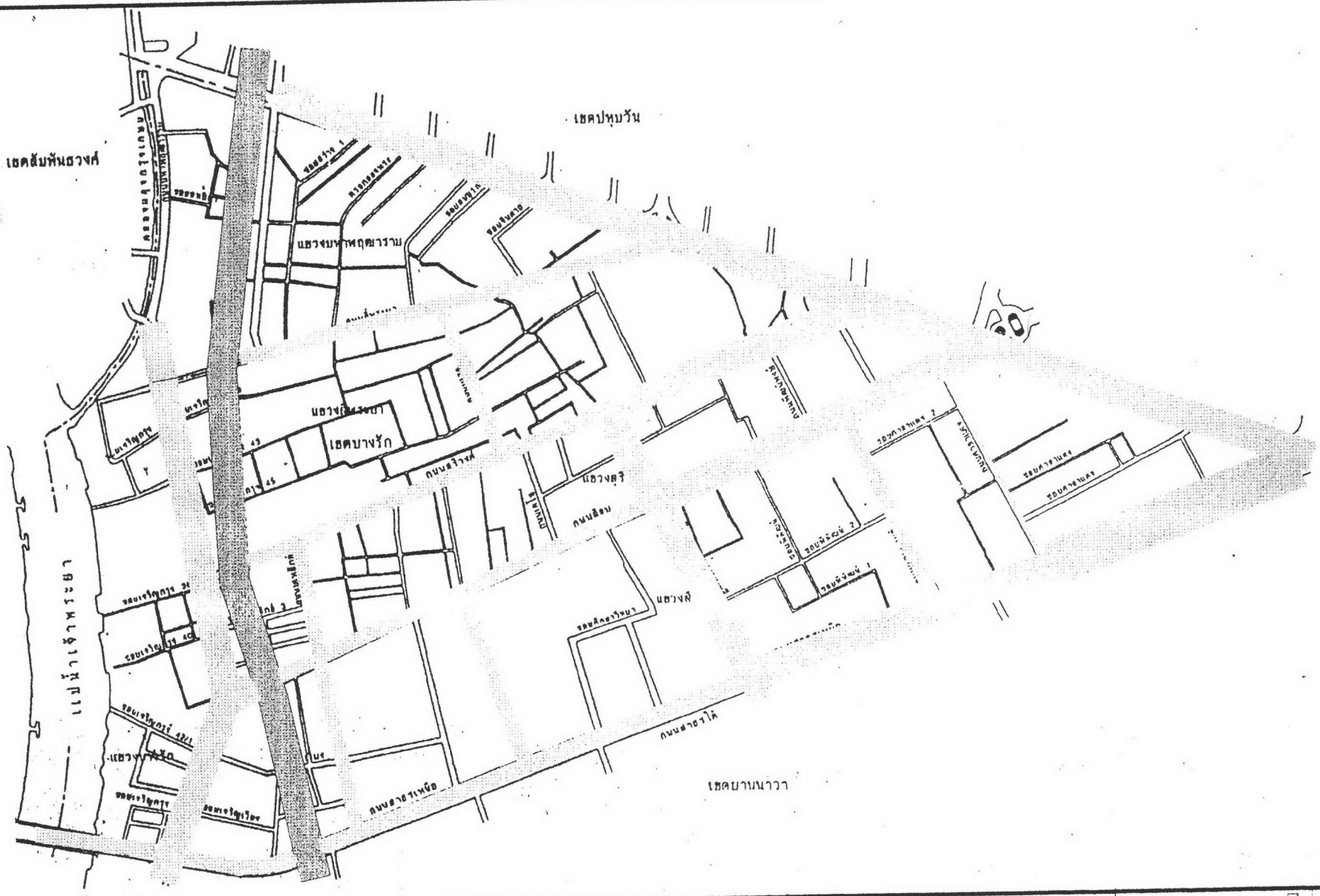
ข้อมูลจากการสำรวจจะพบว่า การเดินทางเข้ามาประกอบธุรกิจของผู้ที่มีแหล่งงานในย่านถนนสีลม จะเป็นการเดินทางที่เกิดจากการใช้รถโดยสารประจำทางเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตามข้อมูลของฝ่ายสำรวจและวิเคราะห์ กองวิชาการ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ทำการสำรวจปริมาณจราจรในปี 2538 พบว่า พื้นที่ย่านสีลม ซึ่งประกอบด้วยถนนสายหลักคือ ถนนสีลม ถนนสาธร ถนนพระราม 4 ถนนสุรวงศ์ และถนนเจริญกรุง กลับเป็นเส้นทางที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นคับคั่งตลอดวัน โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า ตั้งแต่เวลา 07.00-09.00 น. และในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น ตั้งแต่เวลา 16.00-19.00 น. จะมีอัตราการเคลื่อนที่ได้ในความเร็วสูงสุดไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น

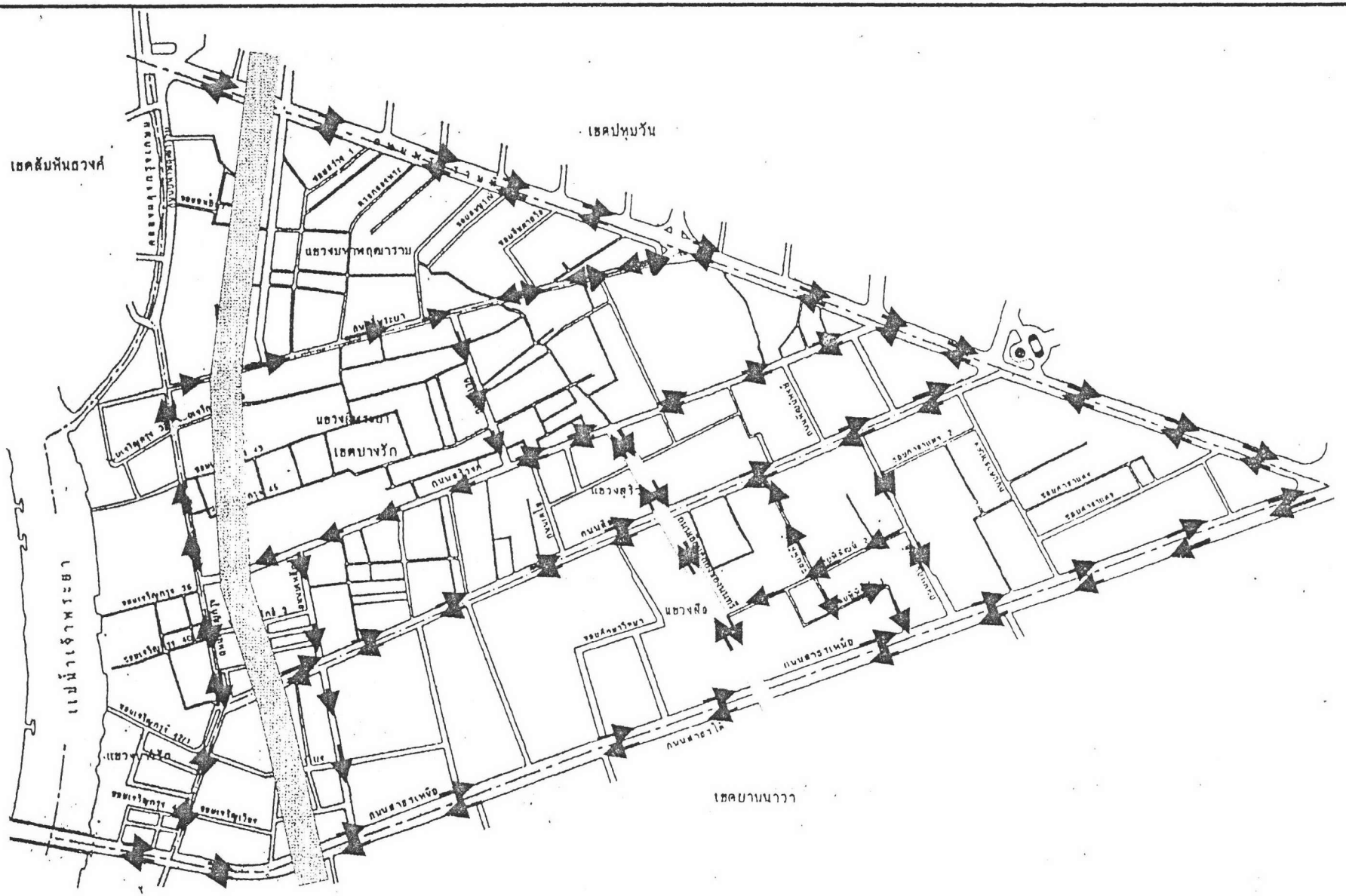
ตารางที่ 4.1 แสดงอัตราความเร็วในการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาในชั่วโมงเร่งด่วน (กม./ชั่วโมง) ปี พ.ศ. 2537

ชื่อถนน	เช้า			บ่าย			เฉลี่ย
	เข้า	ออก	เฉลี่ย	เข้า	ออก	เฉลี่ย	
สีลม	7.52	14.03	10.77	6.31	15.23	10.77	10.77
สาธร	6.58	7.81	7.19	6.00	7.71	6.86	7.03
สุรวงศ์	8.38	7.64	8.01	4.60	6.74	5.67	6.84
สี่พระยา	7.25	13.09	10.17	5.74	12.08	8.91	9.54
เจริญกรุง	8.24	12.07	10.15	6.60	9.07	7.83	8.99
พระรามที่ 4	10.77	11.62	11.20	11.39	10.83	11.11	11.16

ที่มา : ฝ่ายสำรวจและวิเคราะห์กองวิชาการ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ปริมาณการจราจรที่ผ่านเข้ามาในย่านสีลม ส่วนใหญ่เป็นปริมาณจราจร ที่ตั้งใจเข้ามาในพื้นที่ มากกว่าที่จะเป็นปริมาณจราจรในลักษณะของการผ่านตลอด (Through Traffic) จากข้อมูลสถิติปริมาณจราจรพบว่า ถนนสายสำคัญในพื้นที่ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนบ่าย มักมีรูปแบบของการเคลื่อนที่ที่ไม่แตกต่างกันมากนัก คือจะมีความหนาแน่น ในช่วงต้นถนนด้านถนนพระราม 4 และปริมาณจราจรจะค่อย ๆ ระบายไปตามซอยในพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน จนเหลือออกไปท้ายถนนด้านถนนเจริญกรุงเพียงเล็กน้อยเท่านั้น


เขตปทุมวัน
เขตสัมพันธวงศ์
แยกอุรุพงษ์
แยกวังใหม่
แยกสามย่าน
แยกหัวลำโพง
แยกตลาดคลองเตย
แยกคลองเตย
แยกพระโขนง
แยกอ่อนนุช
แยกบางนา
แยกบางจาก
แยกปากน้ำ
แยกสำโรง
แยกแพรกษา
แยกบางปู
แยกเทพารักษ์
แยกบางพลี
แยกบางแก้ว
แยกบางเสาธง
แยกบางโฉลง
แยกบางพลีใหญ่
แยกบางสมัคร
แยกบางสมัครใหม่
แยกบางสมัครเก่า
แยกบางสมัครใต้
แยกบางสมัครเหนือ
แยกบางสมัครกลาง
แยกบางสมัครตะวันออก
แยกบางสมัครตะวันตก
แยกบางสมัครเหนือ
แยกบางสมัครใต้



แสดงทิศทางระบบการเดินรถของถนนในเขตบางรัก

อริยาพลัญชัญ

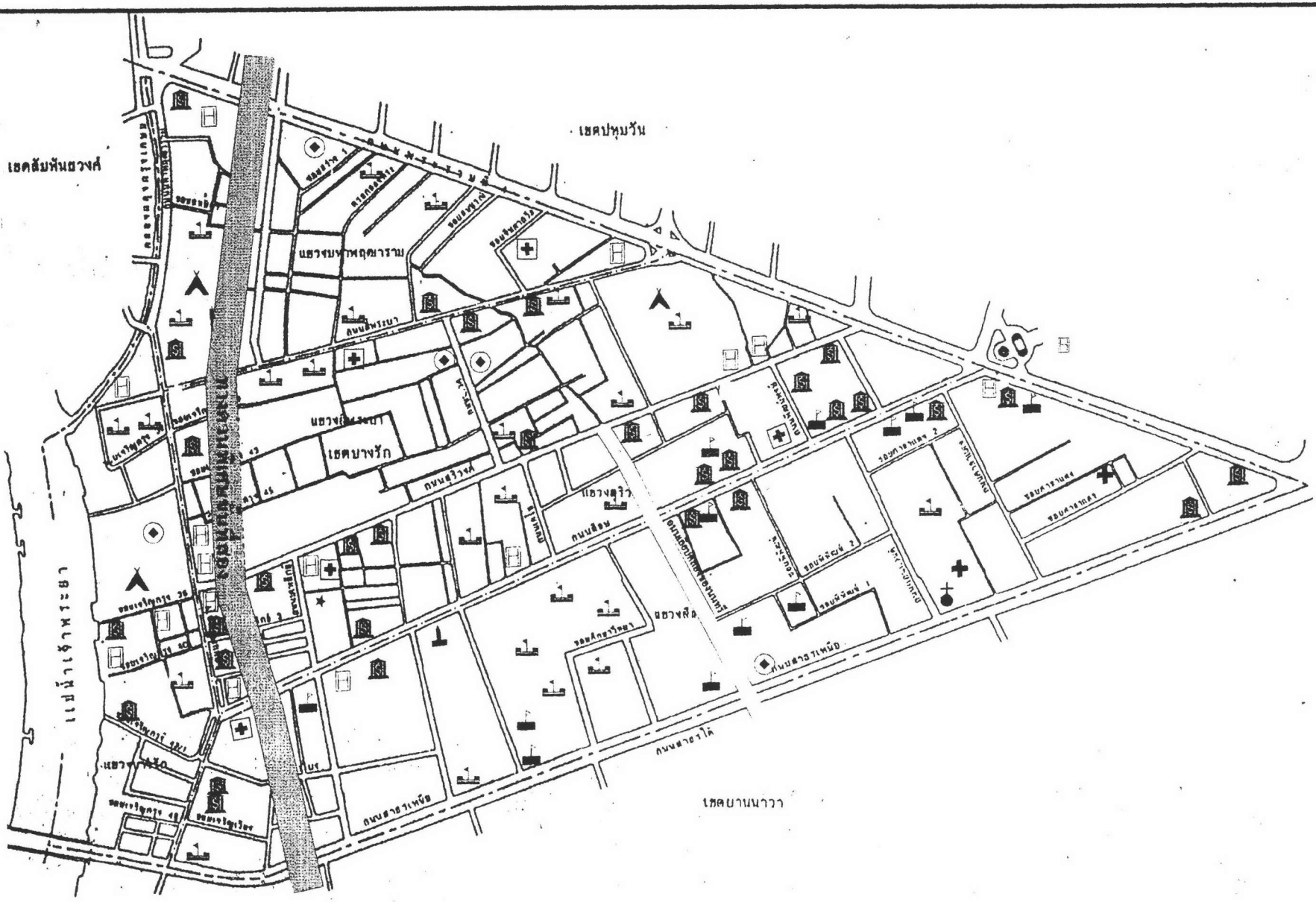
เดินรถสองทิศทาง (TWO-WAY)

เดินรถทิศทางเดียว (ONE-WAY)

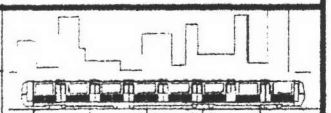
0 100 200 300 400

แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.3



แผนที่แสดงที่ตั้งสถานที่สำคัญในเขตบางรัก



แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.4

ปริมาณจราจรที่เข้ามาด้านต้นถนนสีลม ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า จะมีปริมาณจราจรถึง 6,354 คัน/ชม. และออกไปใช้ถนนตอนชั่วโมงเร่งด่วนบ่ายจำนวน 8,077 คัน/ชม. ในขณะที่เหลือจำนวนรถยนต์ในลักษณะผ่านตลอดที่จุดวัด ณ. แยกบางรัก ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าเพียง 2,285 คัน /ชม. หรือคิดเป็นร้อยละ 35.96 ของปริมาณการจราจร ในขณะที่ชั่วโมงเร่งด่วนบ่าย เริ่มมีปริมาณการจราจรสะสมจากท้ายถนนด้านเจริญกรุงเพิ่มขึ้นจาก 3,530 คัน/ชม. หรือคิดเป็นร้อยละ 43.7 ของปริมาณการจราจรในชั่วเร่งด่วนบ่ายที่ผ่าน บนถนนสีลมทั้งเส้น

รูปแบบการเคลื่อนที่ของปริมาณจราจร จะเป็นลักษณะเดียวกันทั้งโครงข่าย ซึ่งนอกจากในถนนสีลมแล้ว ถนนอื่นที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาก็จะมีลักษณะเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นถนนสาธร หรือถนนสุรวงศ์ก็ตาม ในถนนสาธรจะมีปริมาณจราจรในช่วงต้นถนนที่บริเวณทางแยกซอยคอนแวนต์ มีปริมาณจราจรสูงถึง 14,650 คัน/ชม. ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และเหลือไปจนถึงท้ายถนน บริเวณหน้าโรงพยาบาลบางรักเพียง 6,478 คัน/ชม. ในขณะที่ถนนสุรวงศ์มีปริมาณจราจรเข้าถนนในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าจำนวน 4,158 คัน/ชม. แต่เหลือออกไปในช่วงท้ายถนนเพียง 2,912 คัน/ชม.

แสดงว่าปริมาณจราจรบนถนนในพื้นที่ศึกษาที่หายไปกว่า 13,487 คัน/ชม. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า จะถูกจอดไว้ในอาคารจอดรถยนต์ของอาคารสำนักงาน ที่มีอยู่กว่า 62 อาคาร ในพื้นที่ศึกษา ถนนในพื้นที่ศึกษาจึงทำหน้าที่ในการรับปริมาณรถยนต์เข้ามาจอดเพื่อประกอบธุรกิจในพื้นที่ตั้งแต่ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าจนถึงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นกว่า 7 ชั่วโมง จากนั้นจึงเปลี่ยนบทบาทจากการรับรถเข้ามาเป็นการส่งรถออกในช่วงเร่งด่วนเย็นอีกครั้งหนึ่ง (แผนที่แสดงที่จอดรถในอาคาร)

จากสถิติปริมาณจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนบ่ายในเวลา16.00-19.00 น. ของถนนสีลม ที่จะมีปริมาณจราจรเริ่มสะสมตั้งแต่ช่วงท้ายถนน ด้านถนนเจริญกรุงจากแยกมเหสักข์ที่เริ่มมีรถออกจากอาคารสำนักงานส่วนหนึ่ง และมาจากพื้นที่ข้างเคียง อีกส่วนหนึ่งจะมีปริมาณจารจรเพียง 3,946 คัน/ชม. และเริ่มสะสมมากขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อถึงบริเวณหน้าธนาคารกรุงเทพ จะมีปริมาณรถยนต์สะสมจากการเลิกงาน ถึง 6,305 คัน/ชม. และไปกระจุกตัวเพื่อรอกลับไปยังถนนพระราม 4 พญาไท ปทุมวัน ที่บริเวณแยกสีลม-คอนแวนต์ อีกเป็นจำนวน 8,167 คัน/ชม.ต่อทิศทาง

ในส่วนของถนนอื่นที่อยู่ในโครงข่ายของถนนในพื้นที่ศึกษา ก็จะมีรูปแบบการเคลื่อนที่ของปริมาณจราจรของชั่วโมงเร่งด่วนบ่าย กลับทิศทาง กับรูปแบบที่เกิดขึ้นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า

เห็นได้ว่าส่วนหนึ่งของปริมาณจราจรที่เริ่มสะสมจะลดลงตามลำดับ เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจน ในช่วงต้นถนนจากจุดตัดระหว่างถนนสีลมกับถนนพระราม 4 หรือจะเป็นจุดตัดของถนนสาธร กับถนนพระราม 4 และแม้กระทั่งจุดตัดของถนนสุรวงศ์กับถนนพระราม4 จะมีปริมาณจราจรหนาแน่นกว่าถนนเดียวกันในช่วงอื่น ๆ ถึงร้อยละ 50 ของปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาทั้งหมด และทั้งนี้เนื่องจากตั้งแต่ช่วงต้นถนนสีลม จนถึงแนวถนนช่องนนทรี เป็นที่กระจุกตัวของการพัฒนากลุ่มอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นอย่างหนาแน่นในลักษณะของการกระจุกตัว (แผนที่อาคารสำนักงาน)

<u>สภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา</u>

ถนนสีลม เป็นถนนในเขตเมืองชั้นใน อยู่ในพื้นที่การปกครองของเขตบางรัก โดยเขตบางรักมีพื้นที่ทั้งสิ้น 5.536 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนประชากรในปี 2538 68,081 คน มีความหนาแน่นของประชากร 12,297.87 คนต่อตารางกิโลเมตร ในขณะที่กรุงเทพมหานคร มีประชากรทั้งหมด 5,570,743 คน ในเนื้อที่ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นความหนาแน่น 3,551.10 คนต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งถือได้ว่าเขตบางรักเป็นเขตเก่าแก่ และเป็นพื้นที่เขตธุรกิจดั้งเดิมของกรุงเทพมหานคร ซึ่งพิจารณาได้จากจำนวนประชากร และความหนาแน่นของประชากรในทะเบียนราษฎร์ที่มีการจดทะเบียนไว้ในปี พ.ศ. 2538 (ตารางแสดงจำนวนประชากรทะเบียนราษฎร์เขตบางรัก)

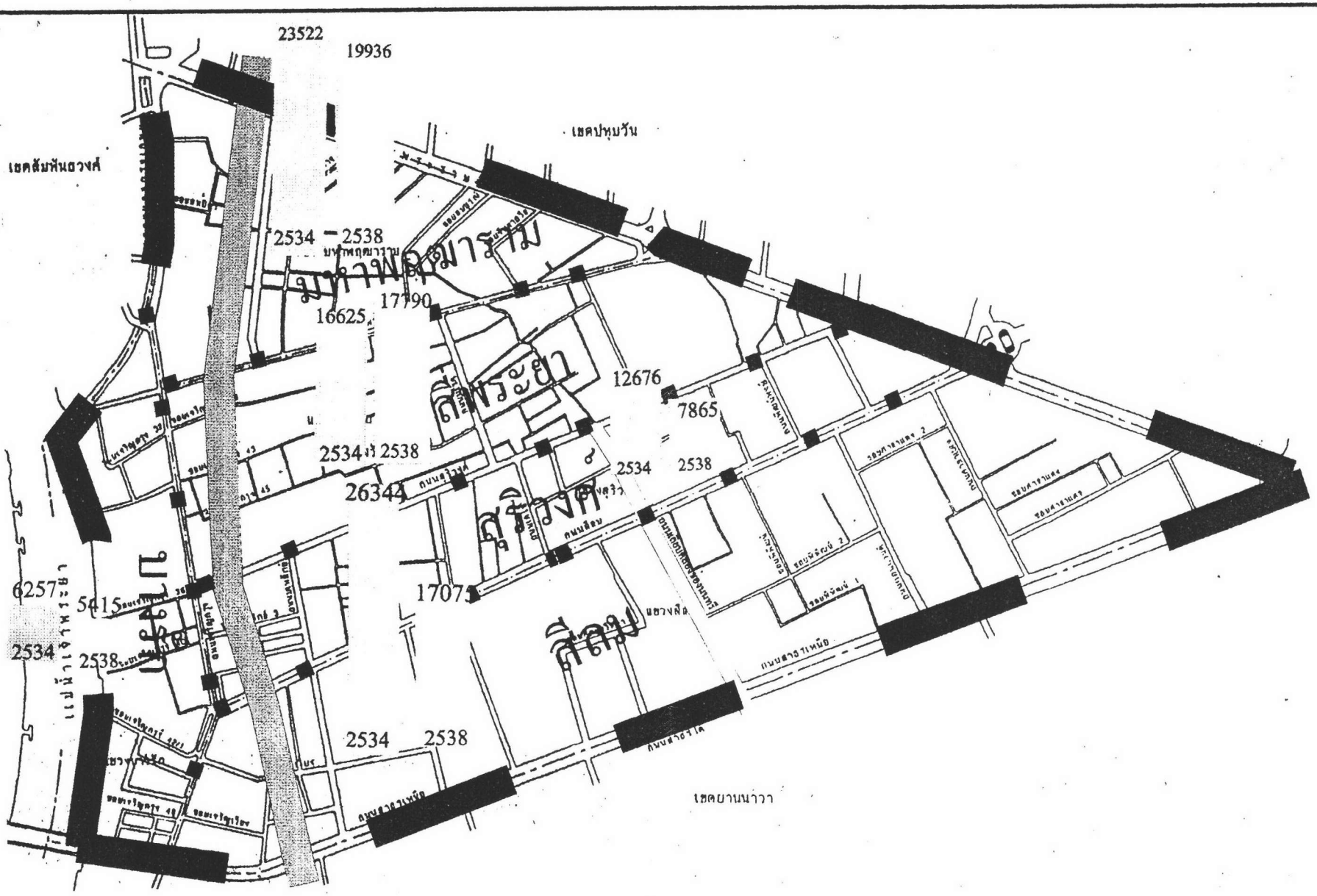
เขตบางรักเป็นหนึ่งใน 38 เขตของกทม. ที่มีจำนวนประชากรหนาแน่นสูงในอันดับต้น ๆ รองจากเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตธนบุรี เขตดินแดง เขต คลองสาน เขตพญาไท เขตดุสิต เขตพระนคร เขตบางกอกใหญ่ เขตบางซื่อ เขตราชเทวี และเขตปทุมวัน

ตารางที่ 4.2 สถิติจำนวนราษฎรปี 2534-2538 แยกเป็นรายแขวงของเขตบางรัก กรุงเทพมหานคร พื้นที่รวม 5.536 ตารางกิโลเมตร

แขวง ปี พ.ศ.	2534	2535	2536	2537	2538
มหาพฤฒาราม	23,522	21,574	20,646	20,409	19,936
สีลม	26,344	18,074	17,518	17,046	17,075
สุริวงศ์	12,676	8,320	8,136	7,697	7,865
บางรัก	6,257	5,835	5,671	5,574	5,415
สี่พระยา	16,622	19,473	18,867	18,484	17,790
รวม	85,421	73,76	70,838	69,210	68,081
ความหนาแน่น/ตร.กม.	15,430.09	13,236.27	12,795.88	12,501.81	12,297.87

จากตัวเลขความหนาแน่นประชากรของเขตบางรัก แม้ว่าจะไม่ได้เป็นเขตที่มีจำนวนประชากรหนาแน่น เป็นอันดับสูงสุดของทั้ง 38 เขตก็ตาม แต่หากพิจารณาจากการโยกย้ายประชากรของเขตบางรักจะพบว่า เขตบางรักมีอัตราการย้ายถิ่นของประชากรตั้งแต่ปี 2534 ถึงปี 2538 ลดลงตลอด กล่าวคือ ในปี 2531 เขตบางรักมีจำนวนประชากร 87,175 คน ปี 2532 มีปริมาณประชากร 81,518 คน ปี 2533 มีจำนวนประชากรทะเบียนราษฎร์ 86,653 คน ปี 2534 มีปริมาณประชากร 85,421 คน ปี 2535 มีจำนวนประชากร 73,276 คน ปี 2536 มีประชากร 70,838 คน ในปี 2537 เขตบางรักมีประชากร 69,210 คน ปี 2538 มีประชากร 68,081 คน กล่าวได้ว่าในปี 2538 เขตบางรักมีจำนวนประชากรในพื้นที่ลดลงจากปี 2534 ถึง 19,094 คน

หากพิจารณาเป็นรายแขวง ในพื้นที่เขตบางรักทั้ง 5 แขวงการปกครอง ประกอบด้วย แขวงมหาพฤฒาราม แขวงบางรัก แขวงสี่พระยา แขวงสุริวงศ์ และแขวงสีลม พบว่าแต่ละแขวง มีการลดลงของประชากรเกือบทุก ๆ แขวง เพียงแต่อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรจะมากน้อยขึ้นอยู่กับความแตกต่างในศักยภาพการพัฒนาของแต่ละแขวงเท่านั้น โดยปริมาณการลดประชากรของแต่ละแขวงประกอบด้วย



NORTH

แผนที่ 4.5

แผนที่แสดงเขตการปกครองรายแขวงและปริมาณประชากรทะเบียนราษฎร์ปี 2534 และ2538 ของเขตบางรัก

อธิบายสัญลักษณ์

ประชากรทะเบียนราษฎร์ พ.ศ.2534

ประชากรทะเบียนราษฎร์ พ.ศ. 2538

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

0 100 200 300 400

แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

แขวงมหาพฤฒาราม มีอาณาเขตด้านเหนือติดถนนพระราม 4 ทิศใต้จรด ถนนสี่พระยา และทิศตะวันออกติดถนนเจริญกรุง ในเนื้อที่ 0.889 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนประชากรจากปี 2534 มี 23,522 คน ปี 2535 มี 21,574 คน ปี 2536 มีประชากร 20,646 คน ปี 2537 มีประชากร 20,409 คน และปี 2538 มี 19,936 คน จะมีอัตราลดลงเฉลี่ยร้อยละ 7.172 ต่อปี

แขวงสีลม มีอาณาเขตทิศใต้ ติดถนนสาธร ทิศเหนือติดถนนสีลม และ ทิศตะวันออกติดถนนเจริญกรุง ในเนื้อที่ 2.074 ตารางกิโลเมตร ประชากรจากปี 2534 มี 26,344 คน ปี 2535 18,074 คน,ปี 2536 มี 17,518 คน ปี 2537 มีประชากร 17,046 คน และปี 2538 มีประชากร 17,075 คน

แขวงสุรวงศ์ มีอาณาเขตทิศใต้ติดถนนสีลม ทิศเหนือติดถนนสุรวงศ์ ในเนื้อที่ 0.820 ตารางกิโลเมตร มีปริมาณประชากรปี 2534 12,676 คน ปี 2535 มีประชากร 8,320 คน ปี 2536 มีประชากร 8,136 คน ปี 2537 มีประชากร 7,697 คน และปี 2538 มีประชากร 7,865 คน

แขวงบางรัก มีอาณาเขตทิศเหนือติดถนนมหาพฤฒาราม ทิศตะวันตกติดต่อถนนเจริญกรุง ทิศใต้ติดถนนสาธร ส่วนทิศตะวันตกจรดแม่น้ำเจ้าพระยา ในเนื้อที่ 0.689 ตารางกิโลเมตร ประชากรปี 2534 มีจำนวน 6,257 คน ปี 2535 มีประชากร 5,835 คน ปี 2536 มีประชากร 5,671 คน ปี 2537 มีประชากร 5,574 คน และปี 2538 มีประชากรจำนวน 5,415 คน

แขวงสี่พระยา อาณาเขตทิศเหนือจรดถนนสี่พระยา ทิศใต้จรดถนนสุรวงศ์ ทิศตะวันออกติดถนนพระรามที่ 4 และทิศตะวันตกติดถนนเจริญกรุง ในเนื้อที่ 1.064 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนประชากรในปี 2534 จำนวน 16,622 คน ปี 2535 มีประชากร 19,473 คน ปี 2536 มีจำนวนประชากร 18,867 คน ปี 2537 มีจำนวนประชากร 18,484 คน ปี และปี 2538 มีจำนวน 17,790 คน

การใช้ที่ดิน

แต่ในขณะที่ประชากรในพื้นที่เขตบางรัก ลดจำนวนลงเรื่อย ๆ แต่ในเรื่องของการปลูกสร้างอาคาร โดยเฉพาะอาคารสูง จะมีอัตราเพิ่มขึ้น ซึ่งเห็นได้ชัดเจนจากการเปรียบเทียบพื้นที่ของอาคารสำนักงานทั้งหมดระหว่างเขตบางรัก กับรวมเขตในกรุงเทพมหานคร พบว่ามีพื้นที่อาคารสำนักงานเพิ่มขึ้น ในกรุงเทพมหานครทั้งหมดจำนวน 1,652,070 ตารางเมตร โดยในเขตบางรักมีพื้นที่อาคารสำนักงาน 622,175 ตารางเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 37.66 ของพื้นที่อาคารสำนักงานทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร และเมื่อพิจารณาจำนวนอาคารสำนักงานในเขตกรุงเทพ มหานคร พบว่ามีอยู่จำนวน 122 อาคาร เป็นอาคารที่อยู่ในพื้นที่เขตบางรักถึง 51 อาคาร หรือคิดเป็นร้อยละ 41.80 ของจำนวนอาคารทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าพื้นที่ของอาคารสำนักงาน และจำนวนของอาคารสำนักงานเกือบร้อยละ 50 กระจายตัวอยู่ในเขตบางรักเกือบทั้งหมด จึงทำให้พื้นที่เขตบางรักกลายเป็นศูนย์กลางของธุรกิจ แห่งสำคัญของกรุงเทพมหานคร

จากปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและย่านธุรกิจการค้าของถนนสีลมแต่ดั้งเดิมกับการขยายตัวของเมือง ตลอดระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมา เกิดจากกระบวนการพัฒนาเมือง (Urbanization Development Process) ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่กำลังขยายตัวออกไปยังชานเมืองทุกทิศทุกทาง จนไกลออกไปในรัศมี 30-50 กิโลเมตร จากศูนย์กลาง ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอันเนื่องมาจากความต้องการที่ดิน เพื่อปลูกสร้างอาคารสนองความต้องการด้านธุรกิจ การค้า บริการ และที่อยู่อาศัย ในเมืองเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้รัฐมีแผนการก่อสร้าง ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขึ้นในพื้นที่ ขณะที่ในช่วงปี 2526 เป็นช่วงปีที่เศรษฐกิจของประเทศเติบโตสุดขีด ที่ดินในเขตเมืองจึงจำเป็นต่อการพัฒนาในรูปแบบของอาคารสูง ทำให้พื้นที่เขตบางรักมีแรงดึงดูดสูงมากต่อการพัฒนา ราคาที่ดินได้ถีบตัวสูงขึ้นหลายเท่า ทำให้เกิดการเร่งกระบวนการเข้าแทนที่ (Displacement Procss) โดยมีการซื้อขายที่ดินในความถี่สูง โดยเฉพาะที่ดินเดิมที่ใช้เพื่อการอยู่อาศัยได้ถูกขายให้แก่นักธุรกิจ ที่เข้ามาลงทุนในรูปแบบของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ มีความหนาแน่นมากกว่าเดิมเป็นสิบ ๆ เท่า หรือมีอัตราส่วน FAR. เกิน 50 ต่อ 1 อย่างเช่น อาคารยูไนเต็ดทาวเวอร์ซึ่งสร้างเสร็จในปี 2536 ที่มีเนื้อที่ใช้สอยสูงถึง 49,370 ตารางเมตร ก็มีขึ้นแล้วในถนนสีลมเพื่อประโยชน์ในการที่จะได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่าต่อการลงทุน

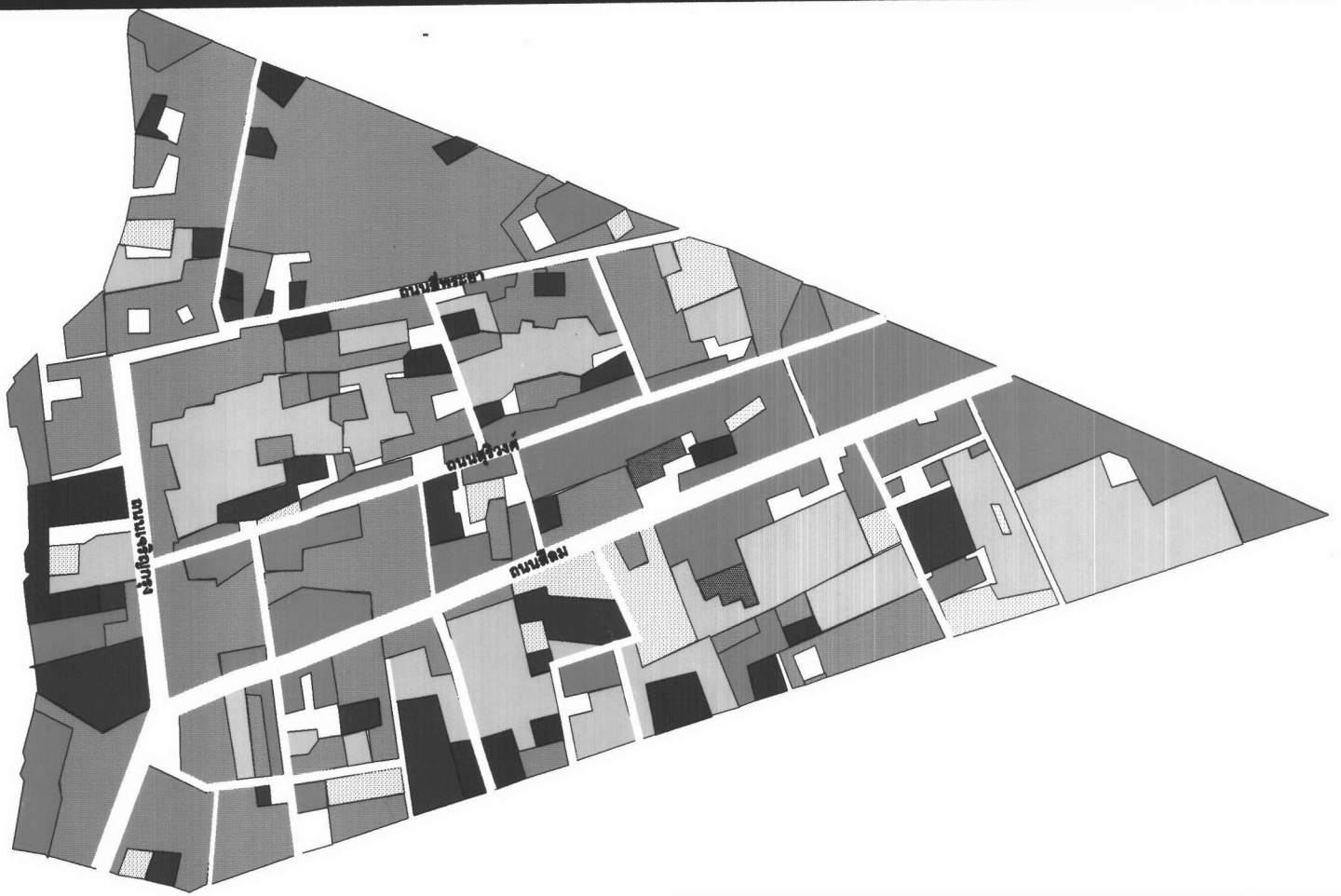
กระบวนการเข้าแทนที่โดยการผลักดันของเดิมออกไป จึงมีผลกระทบกับที่อยู่อาศัยเดิมที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำเป็นส่วนใหญ่ ด้วยให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำ ทั้งนี้รวมไปถึงที่ว่างเปล่าเดิม ที่เจ้าของซื้อทิ้งไว้ยังไม่ทำประโยชน์หรือแม้แต่สุสานก็ถูกกระตุ้น ให้นำมาทำประโยชน์เร็วขึ้น ด้วยการก่อสร้างเป็นอาคารสูงขึ้นทดแทน ปรากฏการณ์ดังกล่าวจึงสามารถที่จะนำมาอธิบายการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในทะเบียนราษฎร์ และการเป็นพื้นที่กลางเมืองของเขตบางรักที่ลดลงได้

อัตราการลดจำนวนประชากรลงเรื่อย ๆ ในแต่ละปี ไม่ใช่จะมีแต่เฉพาะในพื้นที่เขตบางรักเท่านั้น แต่จะเป็นธรรมชาติของการพัฒนาที่เกิดขึ้นในเกือบทุกพื้นที่ของเขตชั้นในของ กทม. อาทิ ในการเปลี่ยนแปลงปริมาณประชากรทะเบียนราษฎร์ ของเขตสาธร ที่มีจำนวนประชากรในปี 2531 ถึง 148,282 คน ในขณะที่ปี 2537 เหลือประชากรในทะเบียนเพียง 124,819 คน หรือแม้แต่เขตพญาไทที่มีจำนวนประชากรในปี 2531 จำนวน 228,234 คน แต่ในปี 2537 เหลือเพียง 171,447 คน

หากพิจารณาการเติบโตของเขตบางรัก โดยฉพาะในถนนสีลมและย่านสีลมทั้งหมดจะพบว่า ถนนสีลมเป็นพื้นที่ที่มีความเจริญและเป็นเขตธุรกิจเก่าแก่ของกรุงเทพมหานครซึ่งหนาแน่นไปด้วยอาคารสูง โดยสีลมเริ่มมีการก่อสร้างอาคารสูงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2490 เป็นต้นมาและมีความสำคัญทางเศรษฐกิจอย่างจริงจัง ตั้งแต่สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 หรือประมาณปี พ.ศ. 2488

การใช้ที่ดินของถนนสีลมได้เปลี่ยนแปลงจากการใช้ที่ดินในแนวราบ เพื่อการอยู่อาศัยมาเป็นการใช้ที่ดินในแนวดิ่งหรืออาคารสูง เพื่อประกอบธุรกิจการค้า อาคารสำนักงาน ที่ทำการธนาคาร และการเงิน รวมไปถึงการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร จากจำนวนโรงแรมชั้นหนึ่ง ระดับ 5 ดาวส่วนใหญ่ ที่มีอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครจะอยู่ในพื้นที่ของย่านสีลม และพื้นที่ใกล้เคียง

หลังจากช่วงบูมของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในช่วงปี พ.ศ. 2525-2530 ทำให้สีลมมีการเปลี่ยนแปลงการเป็นศูนย์รวมของอาคารสูงมากขึ้นไปอีก โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ยังคงเป็นที่ว่างแปลงใหญ่และบ้านเดี่ยวพักอาศัยเก่าแก่ได้ถูกเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ โดยหันไปก่อสร้างเป็นอาคารสูงขึ้นทดแทน ไม่เว้นแม้แต่แปลงที่ดินที่เป็นสุสานเก่าแก่ และอาคาสูงเกิดขึ้นใหม่ ก็พัฒนาออกมา



NORTH

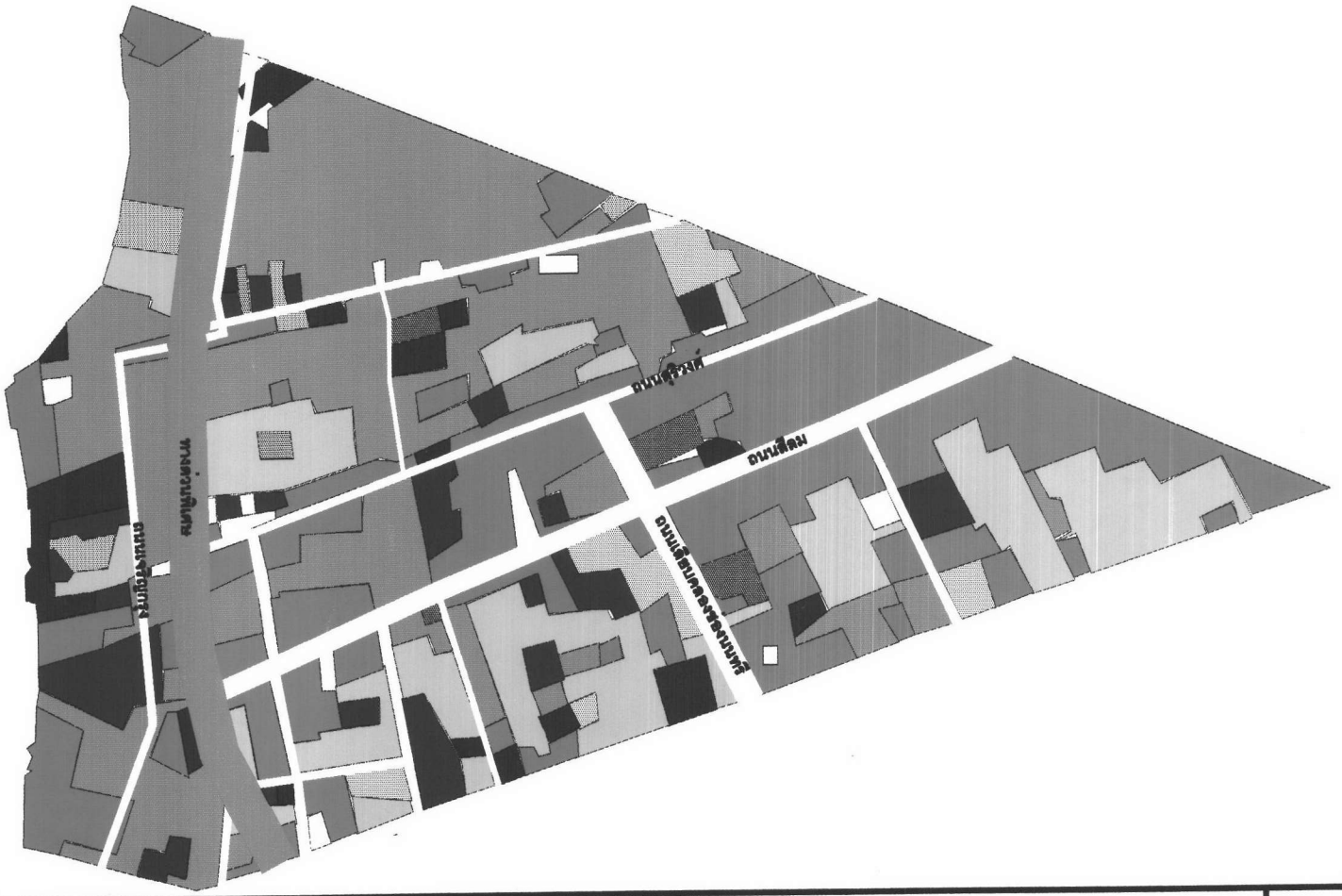
แผนที่ 4.6

แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน เขตบางรัก พ.ศ.2530

- อาคารสำนักงานและพาณิชยกรรม
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ศาสนสถาน
- พื้นที่เปิดโล่งและสาธารณะ
- สถาบันราชการ

0 100 200 300 400

แนวทางทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในซอย
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร



NORTH

แผนที่ 4.7

ที่มา : จากการสำรวจ

แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน เขตบางรัก พ.ศ.2538

- อาคารสำนักงานและพาณิชยกรรม
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ศาสนสถาน
- พื้นที่เปิดโล่งและสวนสาธารณะ
- สถาบันราชการ

0 100 200 300 400 M.

แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

ในรูปแบบของการเป็นอาคารสำนักงาน และอาคารชุดพักอาศัยกลางเมือง ให้เช่า และขายกรรมสิทธิ์ขาด ตามความต้องการที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก อย่างไม่มีที่สิ้นสุด จึงไม่แปลกที่ในปัจจุบันย่านสีลมจะมีอาคารสูงกว่า 66 อาคาร (ตารางอาคารสูงแยกตามถนน)

จากการแปลแผนที่การใช้ที่ดิน ของกรุงเทพมหานคร มาตรส่วน 1 ต่อ 10,000 ระหว่างปี 2530 ถึงปี พ.ศ. 2538 พบว่า การเติบโตและการขยายตัวของอาคารสูงหรือพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมาก ประเภท ที่ตั้งของอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม และอาคารสูงพักอาศัย จะเกาะตัวหนาแน่นบริเวณ ถนนสีลม ด้านทางออกถนนพระราม 4 เป็นส่วนใหญ่ และยังมีทิศทางการขยายตัวแยกเข้าไปในซอยย่อย ระหว่างถนนสีลม และถนนสาธรแทรกตัวแทนที่บ้านเดี่ยวพักอาศัยแนวราบ

พื้นที่แขวงสีลมจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เป็นการก่อสร้างกลุ่มอาคารที่มีความหนาแน่นสูงเพิ่มขึ้น จากปี 2530 ที่มีเนื้อที่การใช้ที่ดินของกลุ่มอาคารสูงจำนวน 0.275 ตารางกิโลเมตร เพิ่มเป็น 0.460 ตารางกิโลแมตร ในขณะที่พื้นที่ประเภทบ้านเดี่ยว หรือที่อยู่อาศัยแนวราบ ซึ่งจัดเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย กลับมีเนื้อที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือในปี 2530 มีการใช้ที่ดินที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยอยู่ประมาณ 0.674 ตารางกิโลเมตร และลดลงเหลือ 0.437 ตารางกิโลเมตรในปี 2538

พื้นที่แขวงสุรวงศ์ แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของย่านนี้ จะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นกลุ่มอาคารสูง ที่ไม่แตกต่างกันมากนัก คือในปี 2530 มีการใช้ที่ดินเป็นอาคารสูงหนาแน่นมาก 0.257 ตารางกิโลเมตร และในปี 2538 มีการใช้ที่ดินเป็นกลุ่มอาคารหนาแน่นสูง 0.259 ตารางกิโลเมตร หรือเพิ่มขึ้นเพียง 0.002 ตารางกิโลเมตร แต่หากพิจารณาเนื้อที่รวมทั้งหมดของแขวง จะเห็นได้ว่ามีเนื้อที่เป็นจำนวนไม่น้อยที่ถูกนำไปแปรสภาพกลายเป็นถนนเลียบคลองช่องนนทรี ที่มีความกว้างของเขตทางเกือบ 50 เมตร

ในพื้นที่เขตบางรักโดยรวมทั้ง 4 แขวงการปกครองมีจำนวนประชากรในทะเบียนราษฎร์ปี พ.ศ. 2538 ทั้งสิ้น จำนวน 68,081 คน เป็นประชากรชายจำนวน 33,814 คน ประชากรหญิง 34,267 คน ในขณะเดียวกันยังมีจำนวนประชากรแฝงที่เกิดจากการจ้างงานในย่านสีลม และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีผลกระทบต่อการเดินทางของย่านสีลมอีก จำนวน 1,483,000 คน[2] และโดยเฉพาะในพื้นที่ศึกษา พบว่ามีการจ้างงานในปี พ.ศ. 2539 สูงถึง 219,209 คน และจะเพิ่มเป็น 252,981 คนในปี พ.ศ. 2544[3] ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นจำนวนประชากรทำงานที่มีผลกระทบโดยตรงต่อระบบการจราจร จากการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ศึกษา

ประชากรในพื้นทีศึกษาแต่ดั้งเดิม มีอยู่ด้วยกัน ปะปนหลายเชื้อชาติ หลายวัฒน-ธรรม ประกอบด้วย

<u>เชื้อชาติไทย</u>

ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณสองฟากถนน และคลอง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตั้งแต่ถนนศาลาแดงถึงถนนเดโช และตั้งแต่ถนนประมวลถึงถนนเจริญกรุง ส่วนใหญ่จะเป็นพวกขุนนางเก่า เช่น ตระกูล พระยาสิริจุลเสวก สุรเสนา สีบุญเรือง และตระกูลของพระยาสารสิน เป็นต้น

<u>เชื้อชาติจีน</u>

สมัยก่อนรัฐบาลแบ่งชาวจีนออกเป็น 6 กลุ่ม ตามภาษาที่พูดคือ แต้จิ๋ว ฮกเกี้ยน กวางตุ้ง แคะ ไหหลำ และเกาหลี บนถนนสีลมมีชาวจีนหลายกลุ่มอาศัยอยู่ มักประกอบอาชีพเกษตกรรม พ่อค้า เจ้าของโรงสี และเจ้าของโรงเลื่อย ซึ่งชาวจีนจะยึดทำเลบริเวณตึกหลังริมถนนสีลม ใกล้ถนนเจริญกรุง รวมทั้งโรงสี โรงเลื่อยด้านบางรัก อาทิ โรงสีหักหงีที่ปากคลองบางรัก ตรอกตั้งง่วนส่วย ตรอกตำบีซา และถนนคอนแวตต์ เป็นต้น ร่องรอยชาวจีนในสีลมยังมีอยู่มาก อาทิ การรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสมาคมต่าง ๆ เพื่อช่วยเหลือในงานพิธีศพ และร่องรอย

---

[2]จากข้อมูลเอ็มไอที ผังเมืองรวม วิสัยทัศน์คนกรุงเทพ

[3]โครงการปรับปรุงแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกทม.และปริมณฑล รายงานผลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. 2539 หน้า 60

จากสุสานชาวจีนในหลายบริเวณอาทิ สุสานจีนฮกเกี้ยนและสุสานจีนแคะที่ริมถนนคลองช่องนนทรี ที่แม้ว่าในปัจจุบันจะไม่มีการฝังศพเพิ่มขึ้น และได้มีการนำศพออกไปแล้วบางส่วนเพื่อนำที่ดินไปพัฒนาให้คุ้มค่าที่เกิดขึ้น ในหลาย ๆ สุสาน เช่น สุสานกวางตุ้ง ที่ถูกเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสุสานมาเป็นโรงเรียนกว่างเจ้และสว่างวัฒนา ไปแล้วเมื่อปี พ.ศ. 2490 และสุสานไหหลำในซอยศึกษาวิทยา ที่ได้กลายสภาพเป็นที่ตั้งของอาคารเคซีซี ในปัจจุบันเป็นต้น

<u>เชื้อชาติแขก</u>

แขก ส่วนใหญ่อยู่ริมถนนตั้งแต่สุสานจีนบาบ่าไปจนถึงถนนสุรศักดิ์ แถบตรอกตำบีซา ตรอกไวตี ถนนปั้น ถนนประมวญ และริมคลองบริเวณซอยประดิษฐ์ ซอยปราโมทย์และตรงข้ามถนนคอนแวนต์

รัฐบาลในสมัยก่อนแบ่งคนในกลุ่มแขกเป็น 12 ภาษา ได้แก่ มลายู ยะวา มอบเบย์ อาหรับ ปาทาน ฮินดูสถาน ซิกซ์ กลิงค์ ปาซี ลังกา เบงกาลีและธิเบต ซึ่งก็คือผู้ที่เดินทางมาจากแหลมมลายู อินโดนีเซีย อินเดีย ลังกา ธิเบตและดินแดนตะวันออกกลาง บนถนนสีลมมีแขกอินเดียและแขกมาลายูในบังคับอังกฤษ แขกลังกาในบังคับฝรั่งเศส และแขกยะวา (อินโดนีเซีย) ในบังคับฮอลันดา ที่นับถือได้แก่ศาสนาฮินดูและศาสนาอิสลาม

การประกอบอาชีพจะมีทั้งผู้ใช้แรงงานและรับจ้างที่เข้ามาเป็นแขกยาม คนขับรถ คนสวน พนักงาน เก็บสตางค์บนรถราง และผู้ประกอบอาชีพอิสระ เช่น ค้าผ้า ค้าเนื้อโค เลี้ยงโค เลี้ยงแพะ เสมียนห้างฝรั่ง รวมทั้งข้าราชการ เช่น พลตระเวณ (พลตำรวจ) เสมียนโรงภาษี (กรมศุลกากร) เป็นต้น มีทั้งการตั้งสมาคมต่าง ๆ และการสร้างอาคารสำคัญทางศาสนา สมาคมต่าง ๆ เท่าที่ค้นได้ สำหรับศาสนสถาน ได้แก่ วัดพระศรีมหาอุมาเทวีกับมัสยิดมีราซุดดิน โดยวัดพระศรีมหาอุมาเทวีหรือวัดแขก สร้างในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ประมาณ พ.ศ. 2438

ในปัจจุบันวัดแขกเปิดกว้างต้อนรับผู้คนมากขึ้น ทั้งนักท่องเที่ยวชาติต่าง ๆ และผู้มีจิตศรัทธาองค์พระศรีมหาอุมาเทวีไม่ว่าจะนับถือศาสนาใด ๆ มีการสร้างสรรสถาปัตยกรรมแบบอินเดียตอนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโคปุระหรือซุ้มประตูที่ตกแต่งรูปปูนปั้นเทพเจ้าต่าง ๆ

มัสยิดมีราซุดดิน อยู่บริเวณซอยต่วนโส (ซอยประดิษฐ์) ตรงข้ามถนนปั้น แขกยะวา นอกจากชาวมุสลิมที่มีบ้านเรือนอยู่แถบซอยประดิษฐ์แล้ว มัสยิดแห่งนี้เป็นที่ทำละหมาดของนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวชาวมุสลิมที่มาทำงานและพักอยู่บนถนนสีลม วันที่มีผู้มาทำพิธีมากที่สุด คือ วันศุกร์ ซึ่งเชื่อกันว่ามีความสำคัญที่สุด

<u>เชื้อชาติฝรั่ง</u>

ชุมชนฝรั่งบนถนนสีลมกระจายอยู่ทั้งริมถนนและฟากคลองสีลม อาทิ บ้านกัปตันกำโปศ ชาวโปรตุเกสและทายาทลูกครึ่ง (ถนนพัฒน์พงศ์ 2 ในปัจจุบัน) บ้านซันเดรสกี สถาปนิกชาวเยอรมัน (อาคารบุญมิตร) บ้านลูกชายซันเดรสกี (ระหว่างอาคารไอทีเอฟกับอาคารพาณิชย์ข้างธนาคารกสิกรไทย สำนักสีลม) บ้านกัปตันสมิท ชาวอังกฤษ (บ้านนายแพทย์สมานมันตาภรณ์) เป็นต้น แบ่งกลุ่มฝรั่งออกเป็น 20 ภาษา ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส อเมริกัน เยอรมัน รัสเซีย อิตาลี ออสเตรีย เดนมารก์ สวีเดน โปรตุเกส สเปน ฮอลันดา เบลเยียม นอรเวย์ สวิตเซอร์แลนด์ ตุรกี กรีก ญี่ปุ่น เปอร์เซีย และอียิปต์

อาชีพ เท่าที่ทราบมีทั้งเจ้าหน้าที่สถานกงสุล เช่น หลุย ซาเวีย กงสุลโปรตุเกส มิสเตอร์ไชลด์ กงสุลอเมริกัน ที่ปรึกษาราชการต้านต่าง ๆ เช่น เมอซิเออร์กียอง เมอซิเออร์ลามาช มิสเตอร์เจมส์ ฮิกซ์ สถาปนิก เช่น มิสเตอร์ซันเดรสก์ ปฏิมากร เช่น อาจารย์ศิลป์ พีระศรี นายทหาร เช่น กัปตันสมิท กัปตันเอดเลบเซน เป็นต้น

ความสัมพันธ์ในกลุ่มจะมีการทำกิจกรรมทางสังคมควบคู่ไปกับกิจกรรมหลักของแต่ละกลุ่ม นอกจากร้านค้าของพ่อค้าต่าง ๆ แล้ว บาทหลวงและมิชชันนารีได้ประกาศศาสนาไปพร้อม ๆ กับการทำงานด้านการศึกษาและการแพทย์ ในชุมชนฝรั่งจึงมีทั้งโรงเรียน โรงพยาบาล วัดและสุสาน ต่างมีกิจกรรมของตนดังนี้

คณะมิสซังโรมันคาทอลิก มีโบสถ์อยู่ในย่านใกล้เคียงถนนสีลมหลายแห่ง ได้แก่ โบสถ์อัสสัมชัญและโรงเรียนอัสสัมชัญ กับโบสถ์แม่พระลูกประคำ (กาลหว่าร์) ที่ถนนเจริญกรุง และโบสถ์เซนต์หลุยส์กับโรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ ที่ถนนสาธรใต้ ซึ่งทุกแห่งยังมีการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ อยู่

โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ ด้านในถนนคอนแวนต์ เริ่มเปิดสอนตั้งแต่ พ.ศ. 2450 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน

อารามคาร์แมล เรียกกันว่า ชีมืด อยู่ตรงข้ามกับโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์เป็นอารามของผู้อุทิศตนปฏิบัติกิจทางศาสนาโดยตัดจากโลกภายนอก

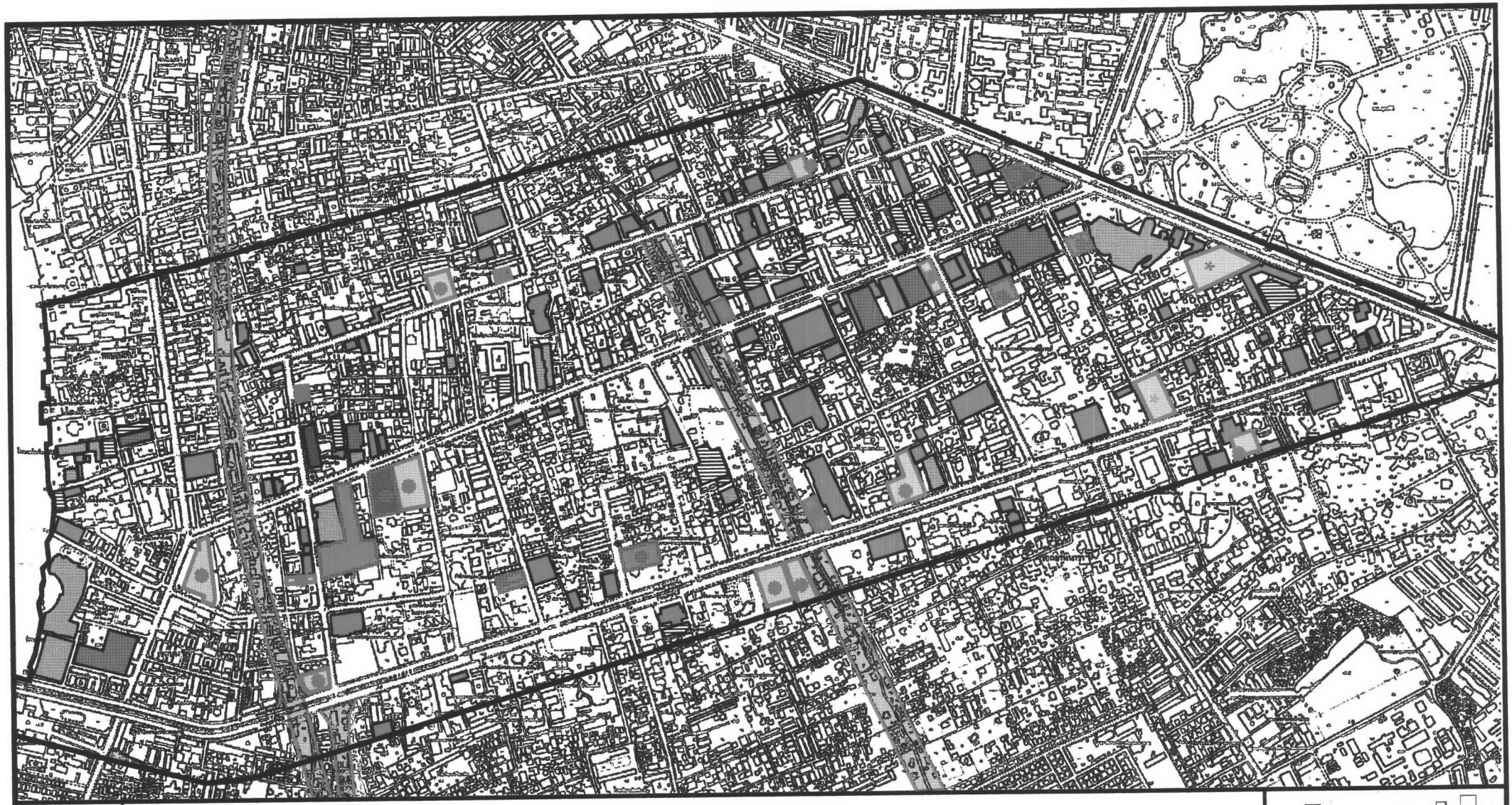
คณะมิสซังต่างประเทศแห่งกรุงปารีส อยู่ในย่านชุมชนใกล้วัดแขก จัดสอนศาสนาแก่บุตรหลานชาวฝรั่งเศสในกรุงเทพฯ ทุกวันพุธ ให้คำปรึกษาทางศาสนาแก่ชาวฝรั่งเศสในกรุงเทพฯ จัดพิธีมิสซาเป็นภาษาฝรั่งเศสทุกวันอาทิตย์ เวลา 10.30 น. และจัดมิสซาใหญ่ในวันสำคัญทางศาสนา เช่น เทศกาลอีสเตอร์ เทศกาลคริสต์มาส เป็นต้น

สุสานของมิสซังโรมันคาทอลิคเป็นสุสานที่เก่าแก่ที่สุด บนถนนสีลมมีสุสาน 3 แห่ง คือ 2 แห่งอยู่บนสองฟากซอยศึกษาวิทยาตัดกับถนนสีลม และสุสานมิสซังโรมันคาทอลิกแห่งวัดกาลหว่าร์ข้างคลองช่องนนทรีในซอยศึกษาวิทยา ปัจจุบันไม่มีการฝังศพเพิ่มเติม เนื่องจากมิสซังมีนโยบายจะย้ายสุสานไปอยู่นอกกรุงเทพฯ ทว่ามีการประกอบพิธีทางศาสนาในเทศบาลหรือที่เรียกว่า "พิธีเสกป่าช้า"

<u>แนวโน้มของการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต</u>

หากพิจารณาแนวโน้มของพื้นที่ศึกษาในอนาคต จะพบว่า ย่านถนนสีลมยังคงจะต้องรับบทบาทหน้าที่ ของการเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ที่สำคัญของกรุงเทพมหานครต่อไป แต่จะมีพื้นที่ที่เชื่อมต่อออกไปยังศูนย์กลางอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร อาทิ ศูนย์กลางธุรกิจบริเวณถนนสุขุมวิท ถนนรัชดาภิเษก คลองเตย หรือแม้แต่การขยายตัวไปตามแนวถนนเตัดใหม่เลียบคลองช่องนนทรี เพื่อไปยังศูนย์กลางธุรกิจใหม่ที่เริ่มเกิดขึ้นบริเวณถนนเลียบแม่น้ำ หรือถนนพระราม 3

ทั้งนี้พิจารณาจากจำนวนอาคารสำนักงานที่สร้างใหม่ ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าในปี พ.ศ. 2538 มีอาคารสำนักงานเกิดขึ้นในเขตศูนย์กลางธุรกิจ คือในย่านถนนสีลม ถนนสาธร ถนนสุรวงศ์ ถึงร้อยละ 24 ของปริมาณพื้นที่สำนักงานที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด คือ 1,225,336 ตารางเมตร จากจำนวน 81 โครงการ พื้นที่สุขุมวิทซึ่งเป็นเขตพาณิชย์แห่งที่สอง และบริเวณถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดีรังสิตตอนต้น ซึ่งเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน



แผนที่แสดงการใช้อาคารแต่ละประเภทในพื้นที่ศึกษา

N

พักอาศัย
พักอาศัย/ร้านค้า
ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์
สำนักงาน
โรงแรม
โรงภาพยนต์
โรงแรม/สำนักงาน

0 100 200 300 400 M.

แผนที่
4.8

ที่มา : จากการสำรวจ

แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

ใหญ่ธนาคารไทยพาณิชย์ มีอัตราการเกิดใหม่เป็นอันดับที่สอง และสาม คือในสัดส่วนร้อยละ 20 และร้อยละ 12 ตามลำดับ

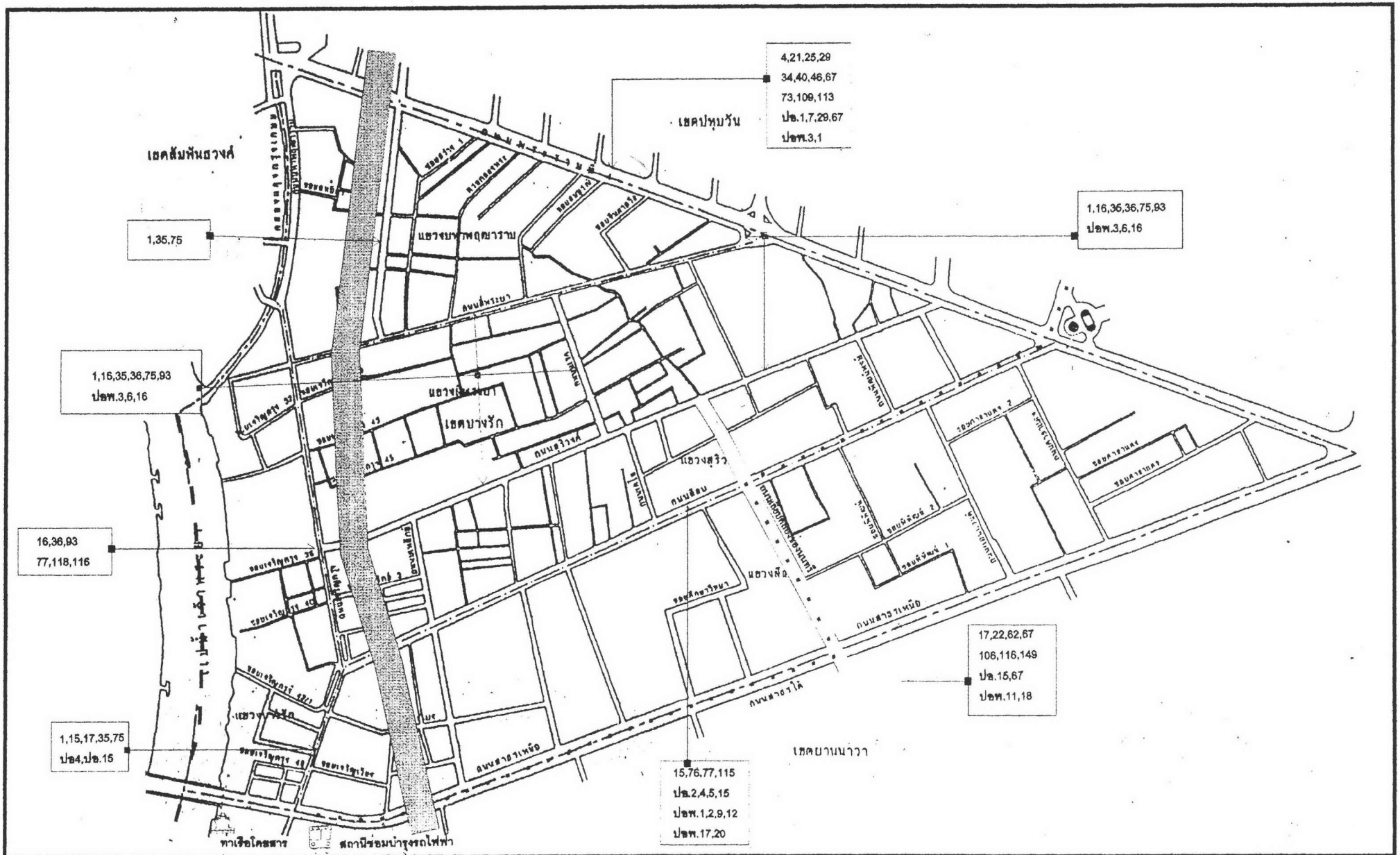
ส่วนอาคารสำนักงานที่สร้างเสร็จในระยะสามเดือนแรกของปี 2539 ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในย่านซีบีดีและถนนพระราม 3 ซึ่งอาคารขนาดใหญ่ที่สร้างเสร็จใหม่และมีผลต่อการดึงดูดการพัฒนาของถนนพระราม 3 คือ อาคารสำนักงานใหญ่ธนาคารกสิกรไทย

ดังนั้นจึงสามารถประมาณการได้จากจำนวนอาคารสำนักงานที่กำลังก่อสร้างทั้งหมดในปี พ.ศ.2539 ทั้งสิ้น 94 โครงการมีพื้นที่รวมทั้งหมด 2,758,904 ตารางเมตร และจะแล้วเสร็จในปลายปี พ.ศ. 2539 จำนวน 22 โครงการหรือ 598,136 ตารางเมตร จะเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ในย่านซีบีดีสีลม ถนนพหลโยธินตอนต้น ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนรัชดาภิเษก และในปี พ.ศ. 2541 จะมีอาคารสำนักงานสร้างเสร็จอีกประมาณ 1,327,809 ตารางเมตร หรือประมาณร้อยละ 50 ของอาคารสำนักงานที่กำลังก่อสร้างอยู่ทั้งหมดในขณะนี้ พื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่ในย่านสีลมสาธร และสุรวงศ์ เช่นเดียวกัน จึงสามารถคาดการณ์ว่าอาคารสำนักงานเกิดใหม่จะอยู่ในพื้นที่ถนนสีลม สาธรและสุรวงศ์ ถึงร้อยละ 30

การที่ถนนสีลมเป็นแหล่งรวมของอาคารสูงที่มีบทบาทหน้าที่ที่ค่อนข้างแตกต่างกัน ทำให้การเดินทางที่เกิดขึ้นจึงมีทั้งการเดินทางเพื่อเข้ามายังแหล่งงาน เพื่อเข้ามาประกอบอาชีพและเข้าที่พักอาศัย ตลอดจนการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยระบบการเดินทาง และการขนส่งของถนนนสีลมในปัจจุบัน ประกอบด้วยการเดินทางโดยระบบรถประจำทาง ทั้งในส่วนของการให้บริการโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเอกชน อาทิ รถไมโครบัส และรถมินิบัส รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ และรถบรรทุกสินค้าของห้างร้านต่าง ๆ ในพื้นที่ รวมไปถึงแผนการบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่จะเข้ามาเปิดใช้บริการในพื้นที่เป็นเส้นทางแรกของกทม. ในปี 2542

<u>รถโดยสารประจำทาง</u>

ปัจจุบันการเดินทางด้วย ระบบรถโดยสารประจำทางถือได้ว่าเป็นระบบหลักที่สามารถเข้าไปทั่วถึงในเกือบทุกพื้นทของกทม. และเป็นตัวประสานการเดินทางระหว่างการเดินทางในระบบอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี



แสดงเส้นทางการเดินทางด้วยระบบสาธารณะของเขต บางรัก

หมายเลขรถประจำทางที่วิ่งผ่าน

รถไฟฟ้า

เส้นทางบริการเรือด่วน

0 100 200 300 400

แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 4.9

ระบบรถโดยสารประจำทางถือได้ว่าเป็นหนึ่งในระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ด้วยกันหลายประเภท เช่น รถแท็กซี่ รถเมล์เล็ก รถตุ๊ก ๆ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว บางส่วนเนื่องมาจากปัญหาความจุของระบบรถโดยสารประจำทาง องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (JICA) ประมาณการว่า ในปี 2532 มีการประกอบการรถแท็กซี่ 13,500 คัน ยานพาหนะเล็ก (รถตุ๊กๆ และสี่ล้อรับจ้าง) 15,300 คัน และรถจักรยานยนต์รับจ้าง 17,000 คัน และมีการนำรถแท็กซี่มิเตอร์ มาใช้เมื่อปลายปี 2535 จนถึงปัจจุบันมีรถแท็กซี่มิเตอร์ให้บริการไม่ต่ำกว่า 50,000 คัน ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้วิ่งแทนแท็กซี่เก่าที่หมดความนิยมไป (ภาพประกอบ)

การที่ถนนสีลม เป็นศูนย์รวมของกิจกรรมหลัก ๆ ของกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่เป็นปริมาณมาก จนเกิดปัญหาการจราจรติดขัดตลอดทั้งวัน สาเหตุสำคัญคือความไม่สมดุลของระบบเมือง และ การขาดระบบการจัดการที่ดี โดยในส่วนของพื้นที่ย่านสีลมเองก็เป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่ขาดสมดุลและไม่ได้มีการวางแผนเอาไว้ล่วงหน้า ในเรื่องบทบาทกิจกรรมที่มีการเคลื่อนไหวตลอดเกือบทั้ง 24 ชั่วโมงของพื้นที

หากพิจารณาไปที่สัดส่วนของพื้นที่อาคารสำนักงาน และพื้นผิวจราจรจะพบว่า พื้นผิวจราจร ในเขตบางรักทั้งหมดยังขาดสมดุลอยู่เป็นจำนวนมาก กล่าวคือ ในเขตบางรัก จะมีพื้นที่สำนักงานถึง 1,452,640 ตารางเมตร ในขณะที่มีผิวจราจรเพียง 442,519 ตารางเมตร หรือคิดเป็นสัดส่วนเพียง 3.28 เท่านั้น (ตารางแสดงพื้นที่ผิวจราจรกับพื้นที่ถนน)

แม้ว่าการเดินทางเข้ามาทำงานของผู้ที่ทำงานในย่านสีลม ร้อยละ 55.4 เป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันก็ตาม แต่สภาพความหนาแน่นของการใช้ผิวจราจรของถนนสีลมกลับหนาแน่น เนื่องจากผู้ที่ทำงานและติดต่อกิจธุระในย่านสีลม อีกร้อยละ 37.6 ใช้รถยนต์ส่วนตัวเข้ามาประกอบกิจธุระในพื้นที่ สัดส่วนดังกล่าวทำให้ถนนสีลมเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดตลอดทั้งวัน

ผลกระทบจากปัญหาจราจร

ผลกระทบที่เกิดจากการมีปริมาณจราจรเข้ามาในย่านสีลมมากเกินไปจนขาดสมดุล ตลอดทั้งวันนี้เองทำให้เกิดผลกระทบที่เป็นผลเสียมากกว่าที่จะเป็นการเอื้ออำนวยต่อธุรกิจที่เกิดขึ้นสองฝั่งถนนทั้งย่าน ซึ่งผลเสียที่เกิดขึ้นจะเกิดจากปัญหาดังต่อไปนี้

มลพิษทางอากาศ

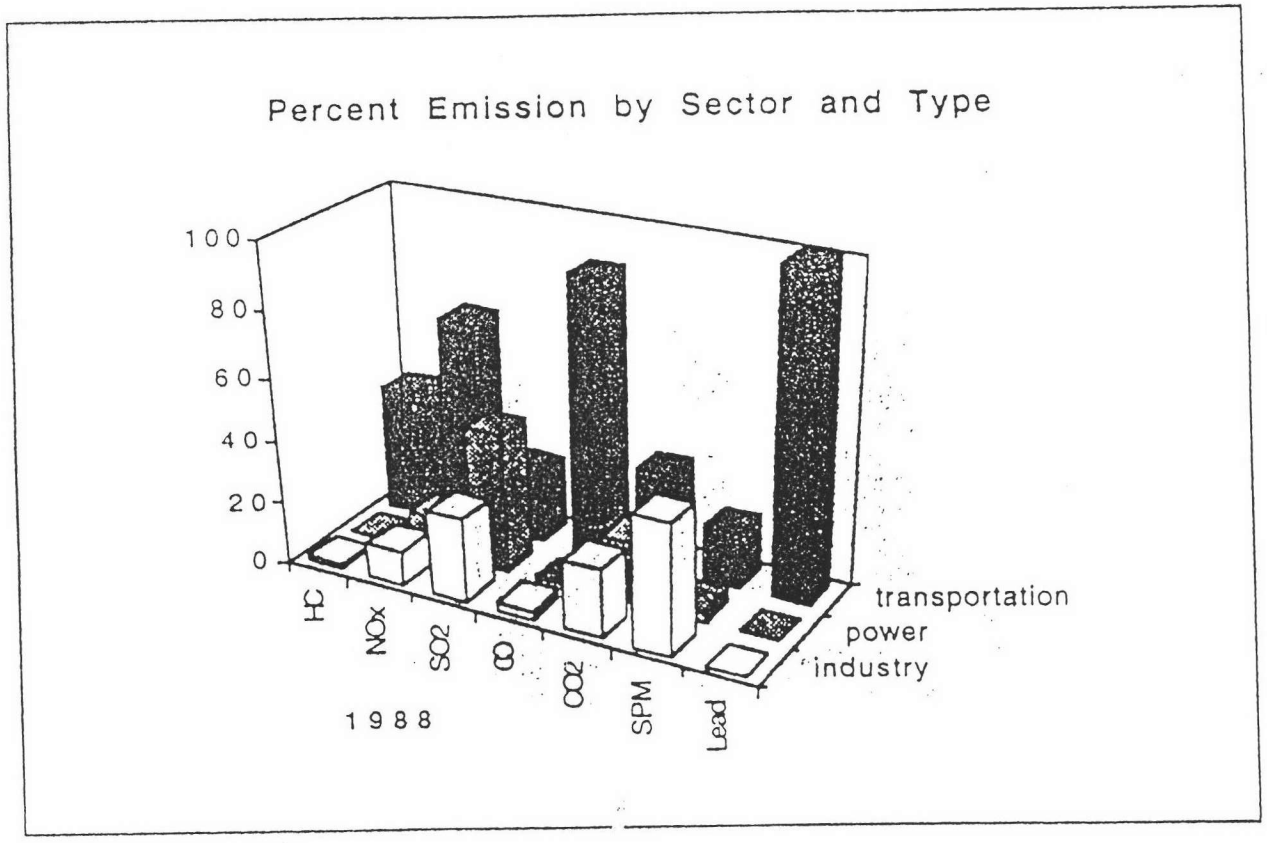
จากการตรวจสอบมลพิษทางอากาศในเมือง พบว่ากิจกรรมทีมีผลต่อคุณภาพอากาศในเมืองสามารถแยกออกเป็น 3 กิจกรรมหลักคือ มลพิษทางอากาศที่เกิดจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์จากยวดยานพาหนะ การเผาไหม้จากโรงงานอุตสาหกรรม และเกิดจากกิจกรรมอื่นๆ โดยทั่วไป พบว่าการเผาไหม้ที่เกิดจากการขนส่งและการใช้ยวดยานพาหนะเป็นกิจกรรมที่ทำให้เกิดผลกระทบ ต่อมลพิษทางอากาศมากที่สุด

จากการตรวจวัดปริมาณสารเคมีตกค้างจากการจราจรติดขัดในพื้นที่ศึกษา พบว่าปริมาณสารเคมีตกค้างจากการเผาไหม้ของยดยานพาหนะ ณ จุดตรวจวัดหน้าโรงพยาบาลกรุงเทพ ถนนสีลม ส่วนใหญ่จะมีปริมาณสารเคมีตกค้างเกินมาตราฐานที่กระทรวงวิทยาศาสตร์กำหนดไว้

การตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่วัดได้ในปีพ.ศ. 2538 จะมีปริมาณเฉลี่ย ระยะเวลา 8 ชั่วโมงอยู่ระหว่าง 0.31-11.83 มิลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ในขณะที่ค่ามาตรฐานของก๊าซดังกล่าว ที่คนสามารถรับได้ต้องไม่เกิน 10.26 มิลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณสารตะกั่ว ในปี พ.ศ. 2538 ปริมาณสารตะกั่ว ณ. จุดตรวจวัดบนถนนสีลม ในช่วงวัด 24 ชั่วโมง วัดได้ 0.11-0.43 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ในขณะที่ค่ามาตรฐานของสารตะกั่วเฉลี่ย 1 เดือนเท่ากับ 1.5 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

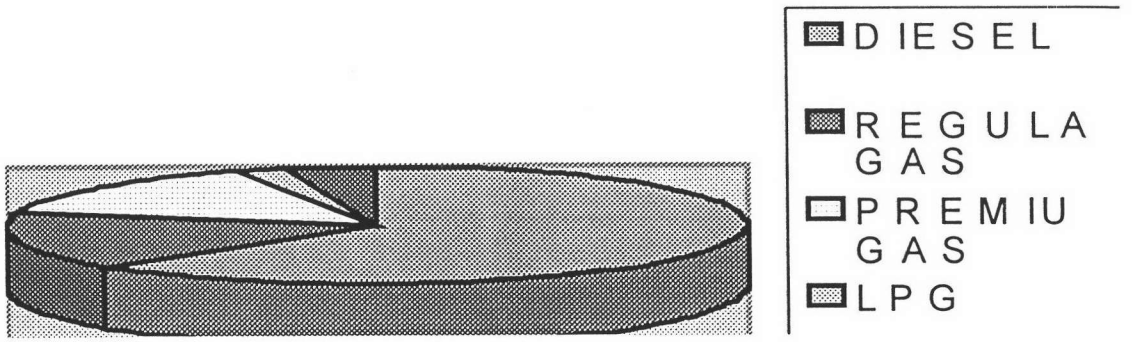
ปริมาณฝุ่นละอองจากการตรวจวัด สามารถตรวจพบปริมาณฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมง วัดได้ในระดับ 0.32-0.92 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ขณะที่ค่ามาตรฐานฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมงต้องไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร



ภาพที่ 4.10 แสดงสัดส่วนปริมาณของมลพิษทางอากาศจากการเผาไหม้ของกิจกรรมประเภทต่าง ๆ

การสิ้นเปลืองพลังงาน

จากค่ามาตรฐานการกำหนดการเผาไหม้ของรถยนต์ใหม่ ขนาด 1,600 ซีซี. จะใช้พลังงานในการเคลื่อนที่มาตรฐาน ไม่เกิน 11 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในสถาการณ์การจราจรไม่ติดขัด (Draft Final Rport Phase 4 Strategic Planning For Metropolitan Bangkok by M.I.T. Consultants หน้า35) แต่หากกรณีที่เกิดการติดขัด จะใช้พลังงานในการเผาไหม้สูงกว่าที่กำหนดไว้ กรุงเทพมหานครมีปริมาณการใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อกิจกรรมการขนส่งสูงถึงร้อยละ 40 ของปริมาณน้ำมันที่ใช้ทั้งประเทศ ในขณะที่ยานพาหนะทุกประเภทที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ณ. วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2538 มีทั้งสิ้น 3,241,081 คัน เทียบกับปริมาณยานพาหนะจดทะเบียนทั้งประเทศ 14,097,719 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 23 ของรถที่จดทะเบียนทั้งหมด (ที่มา : กองทะเบียนกรมการขนส่งทางบก)

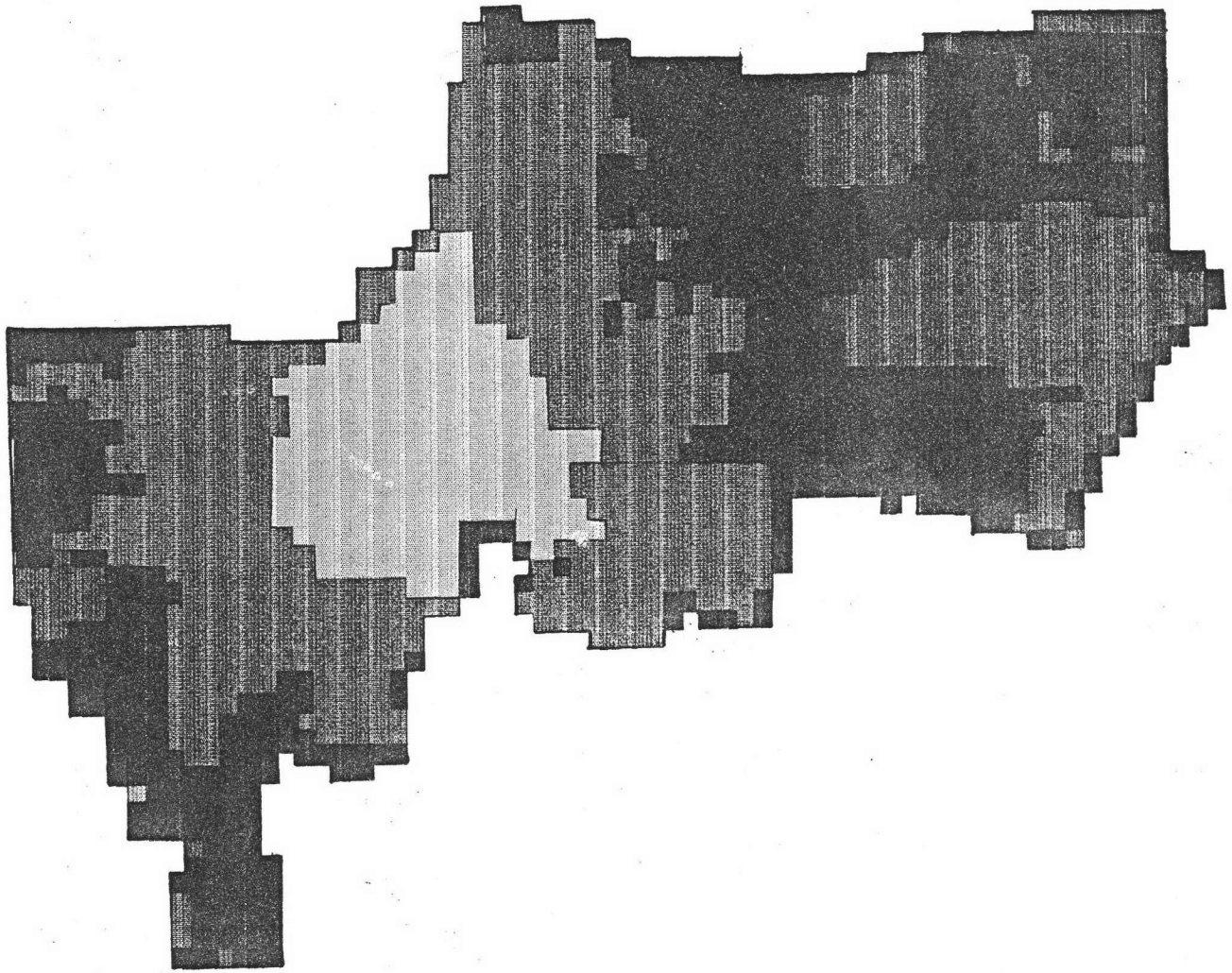


แผนภูมิที่ 4.2 แสดงปริมาณการใช้น้ำมันแต่ละประเภททั่วทั้งประเทศ

ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่กทม. ทำให้เกิดการสิ้นเปลืองพลังงาน เกือบเทียบเท่ากับปริมาณการใช้น้ำมันทั่วประเทศ ในขณะที่มีปริมาณจำนวนรถยนต์จดทะเบียนเพียงร้อยละ 23 เท่านั้น ประเทศไทยต้องสูญเสียค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำมาเผาผลาญวันละประมาณ 38 ล้านบาท หรือปีละ 11,000 ล้านบาท[4]

---

[4]โอฬาร์ อัศวฤทธิกุล โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในกทม. และปริมณฑล กรกฎาคม 2536 หน้า 1



Accessibility to City Center

(Unloaded)

Legend (minutes)

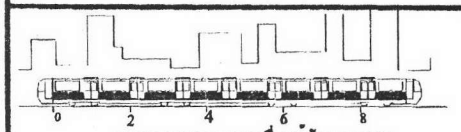
- MORE THAN 180
- 150 TO 180
- 120 TO 150
- 90 TO 120
- 75 TO 90
- 60 TO 75
- 45 TO 60
- 30 TO 45
- 15 TO 30
- LESS THAN 15

N

W E

S

scale 1 : 235000



แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนนสีลม : กรุงเทพมหานคร

แสดงระยะเวลาในการเดินทางนอกชั่วโมงเร่งด่วนจากชานเมืองเข้าสู่ย่านซีบีดี.ของกรุงเทพมหานคร

ที่มา : JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

Accessibility to City Center

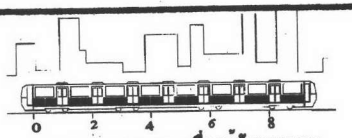
(Loaded)

Legend (minutes)

- MORE THAN 180
- 150 TO 180
- 120 TO 150
- 90 TO 120
- 75 TO 90
- 60 TO 75
- 45 TO 60
- 30 TO 45
- 15 TO 30
- LESS THAN 15

N
W E
S

scale 1 : 235000



แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจร
ด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่าน
ถนสีลม : กรุงเทพมหานคร

แสดงระยะเวลาในการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วนจากชานเมืองเข้าสู่ย่านซีบีดี.ของกรุงเทพมหานคร

ที่มา : JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

<u>เวลา</u>

นอกจากการสูญเสียพลังงาน และการได้รับมลพิษทางอากาศแล้ว ในการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ศึกษาด้วยยวดยานพาหนะ พบว่าจะต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยเร็วที่สุดจากพื้นที่เขตชั้นนอก (ถนนวงแหวนรัชดาภิเษก) ด้วยระยะเวลาที่เร็วที่สุด ใช้เวลาเดินทางปริมาณ 10 นาที และระยะเวลาที่นานที่สุดในเส้นทางเดียวกันใช้เวลาในการเดินทางถึง 2.40 ชั่วโมง ซึ่งคิดเป็นมูลค่าความเสียหายโดยประมาณปีละ 8,000 ล้านบาท รวมเป็นมูลค่าความสูญเสียเท่าที่พอจะประมาณตัวเลขได้ขณะนี้ คือ 19,000 ล้านบาท/ปี ทั้งนี้ยังไม่รวมมูลค่าความสูญเสียอื่น ๆ ที่ไม่สามารถวัดออกมาเป็นตัวเงินได้ และยังไม่รวมถึงค่าความเสียโอกาสที่จะสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นอีกมากมายด้วย

ดังนั้นเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่แออัดในพื้นที่ศึกษา ผู้วิจัยได้เลือก วิธีการวางแผนระบบการขนส่งและการใช้ที่ดิน ด้วยการเสนอเปิดเขตพิเศษเดินเท้า (Pedestaian) บนช่วงต้นของถนนสีลม ในการดำเนินการแบบค่อยเป็นค่อยไปทีละขั้นตอน เพื่อให้ประชาชน และผู้ที่สัญจรในพื้นที่ศึกษาเกิดการยอมรับ และเห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับจากเขตเดินเท้าพิเศษนี้ จึงจะเพิ่มระดับของการแก้ไขที่รุนแรงเพิ่มขึ้นไปอีก เพื่อให้ผู้สัญจรส่วนใหญ่ในพื้นทีได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่มากกว่าในปัจจุบันที่ผู้เข้าใช้พื้นที่ที่นำรถยนต์ส่วนตัวมาวิ่งบนถนนสีลมมีจำนวนร้อยละ 37 ของการเดิทางทั้งหมด แล้วทำให้เกิดปัญหาจนเป็นผลเสียมากกว่าผลดีที่เกิดขึ้นในพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจที่มีทั้งผลเสียในเรื่องของภาพพจน์ของประทศ เขม่า ควันพิษ และการสิ้นเปลืองพลังงาน

ข้อเสนอให้มีการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ในช่วงเวลากลางวันซึ่งเป็นช่วงเวลาพักเที่ยงที่ประชากรทำงาน แต่ละอาคารสำนักงานจะทยอยลงมาซื้อหาอาหารรับประทาน และจะเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณมากเมื่อถึงเวลา 12.00 น. กลุ่มคนดังกล่าวกว่า 1,480,000 คน (เป็นตัวเลขจากการจ้างงานของย่านสีลม) นอกจากจะลงมาจากอาคารสำนักงานเพื่อพักเที่ยง หาอาหารรับประทานแล้วบางส่วนยังต้องการเดินเล่น ผ่อนคลายจากการทำงานตลอดทั้งช่วงเช้า และบางส่วนยังเดินชอปปิ้งจับจ่ายสินค้าที่วางขายแผงลอยอยู่ตลอดเส้นทาง แต่จะหนาแน่นมากที่สุด คือบริเวณซอยละลายทรัพย์ข้างอาคารธนาคารกรุงเทพ

ส่วนทางด้านร้านอาหาร นอกจากจะมีการวางขายตามแผงลอยตามซอกซอยต่าง ๆ ที่สำคัญอย่างในซอยละลายทรัพย์ ซอยประดิษฐ์ ถนนประมวญ ถนนคอนแวตต์ ซอยสุรเสนา แล้วยังมีการรวมตัวที่อาคารพาณิชยกรรมของสำนักงานทรัพย์สิน ริมถนนอีกเป็นจำนวนมากหลายร้านค้า แต่ก็หนาแน่นไปด้วยพนักงานบริษัทเกือบทุกร้านค้าในเวลาเที่ยงวัน บางคร่าวก็นัดสังสรรค์กันระหว่างเพื่อนฝูงทั้งในและต่างออฟฟิศที่ร้านอาหารฟาสฟูดหรือในห้างสรพสินค้าที่มีให้เลือกหลายห้าง

ในขณะที่พนักงานในระดับผู้บริหารขึ้นมามักที่จะหาอาหารเที่ยงร้อมติดต่อพูดคุยธุรกิจที่ร้านอาหารหรูนานาชาติ ในห้องอาหารของโรงแรมดุสิตธานี โรงแรมฮอลิเดย์อิน และโรงแรมนารายณ์เป็นต้น หรือไม่ก็เป็นภัตตาคารใหญ่ ที่ขายอาหารนานาชาติ เช่น อาหารจีน ที่สีลมภัตตาคาร เชียงการีล่า รินคำ ร้านอาหารเวียดนามที่สีลมซอย 4 ร้านอาหารญี่ปุ่นที่ซอยศิริจุลเสวก ร้านอาหารแม็กซี่กันที่ด้านหลังอาคารอัศวินวิจิตร ไปจนถึงอาหารอินเดียในตรอกไวตีเป็นต้น

ถนนสีลมในช่วงกลางวันนี้นอกจากได้เปลี่ยนบทบาทจากการเป็นแหล่งทำงานมาเป็นย่านบริการอาหารที่หลากบรรยากาศแล้ว ยังเป็นแหล่งรวมของสินค้านานาภัณฑ์ให้จับจ่ายทั้งสุภาพบุรุษและสตรี ไม่ว่าจะเป็นของใช้เล็ก ๆ น้อยๆ เช่ย เสื้อผ้า เครื่องประดับของเด็กเล่นไปจนกระทั่งเครื่องครัว เครื่องสำอางค์ และเครื่องประดับสูงค่าต่าง ๆ ที่มีทั้งร้านค้าในห้องแถวแผงลอย ห้างสรรพสินค้า และในห้างร้านของโรงแรม

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าถนนสีลมในช่วงกลางวัน เป็นถนนที่มีความเคลื่อนไหว และมีบทบาทสำคัญที่เกื้อหนุนต่อธุรกิจที่จัดว่าเป็นย่านกลางเมืองของกรุงเทพฯ ได้เป็นอย่างดี นอกจากผู้ใช้บริการของร้านค้าร้านอาหารในช่วงเที่ยง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นหนุ่มสาว ชาวออฟฟิศแล้ว อีกส่วนหนึ่งยังเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เข้ามาเดินดูชีวิตของสังคมเมือง และจับจ่ายซื้อหาของที่ระลึกในช่วงกลางวันของสีลม หลังจากที่ท่องเที่ยวในย่านราตรีกลางคืนถนนพัฒน์พงษ์มาแล้ว

ขณะที่คนทำงานลงมาใช้ถนนสีลมกันอย่างเต็มที่ในช่วงเที่ยงนี้ การจราจรในช่วงกลางวันของสองฝั่งถนนสีลมไม่ได้บรรเทาเบาบางไปกว่า ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นมากนัก บนท้องถนนยังเต็มไปด้วยยาวดยานที่ติดขัดเป็นแพยาว ส่งเสียงและควันพิษ จึงเห็นสมควรที่จะต้องมีการแก้ไข เพื่อจำกัดปริมาณรถยนต์ที่วิ่งผ่านเข้ามาในถนนสีลมที่มีจำนวนกว่า 3,164 คันต่อ

SPEED (Km/h)	FLOW (persons/hour in 3.5 M lane)	COST $ US
Pedestrians 5.3 km/h 4.3 km/h (Kuwait) 3.9 Km/h (Riyadh) 4.4 km/h (Singapore) 4.7 km/h (U.K.) 4.7-5.3 Km/h (U.S) 4-5 km/h	12,513 at 3.2 km/h 5,460 at 4.6 km/h 10,238 at 3.7 km/h 12,565/h at 2.4 km/h (bi-directional sidewalks)	
Moving Sidewalk 2.4-3.2 km/h	3,000/hr for 32 inc belt, 10'000/hr for 48 in.belt	
Bicycle 11 km/h 11-13 km/h 14 km/h 11-12 km/h	5,119-5,250 at 11-12 km/h 2,800-3,500 with cars, 6,300-7,298 without cars	$US 200,000- 2,000,000 per km lane pair
Automobile 5-6 km/h peak (Bangkok), 10 km/h off-peak (Bangkok) 20-25 (developing nation) 20-50 (normal urban) 10-30km/h(congested urban)	2,000 one lane, no stopos 1,900 free-flow on arterial, 2,000 free-flow expressway, 630-919 typical urb. Lane flow capacity,1,575-2,275 maximum freeway flow	$US.200,000-2,000,000 per km lane pair
Bus 12 km/h<1; 12-18 km/h(developing nation) 15-25 km/h (normal urban) 6-15 km/h (congested urban)	8,575 local, 18,200 express 2,400-15,000 urban mixed traffic, 30,000 busway with off-line stations	SUS 100,000-400,000 per km lane pair (conversion to physically separate busway)
Personal Rapid Transit Up to 48 km/n 100 km/h (proposed system)	5,000-10,000 4,320 (proposed system)	
Light Rail 20-45 km/h (normal) 15-40 km/h (congested)	6,000-20,000	SUS 3.5-12 million per km of two-way line
Heavy Rail 21-50 mph 25-60 km/h	35,000-60,000/hr 10,000-40,000 up to 70,000	

ตารางที่ 4.3 แสดงการลงทุน และ ระยะเวลาในการเคลื่อนที่ของการขนส่งแต่ละประเภท

ชั่วโมง (จากปริมาณการจราจรนอกชั่วโมงเร่งด่วน บนถนนสีลมที่แยกศาลาแดง) ซึ่งเป็นปริมาณรถยนต์ที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้ถนนสีลมเป็นเป้าหมายในการเดินทาง เหมือนดังในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น ซึ่งในปริมาณดังกล่าวนอกจากจะเกิด จากการเดินทางของนักธุรกิจในพื้นที่ศึกษาที่ต้องนำรถยนต์ออกไปยัง ร้านอาหารหรือโรงแรมอันเป็นจุดนัดหมายอีกส่วนหนึ่งแล้ว ยังเป็นการเดินทางของคนนอกพื้นที่ที่เข้ามาติดต่อธุรกิจภายในพื้นที่ศึกษาอีกด้วย

ดังนั้นแนวทางที่เป็นไปได้ คือการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ (Pedestrian) ขึ้นที่ถนนสีลมในช่วงเวลา 11.00-14.00 น. ในพื้นที่ตั้งแต่ช่วงแยกถนนพระราม 4 จนถึง จุดตัดทางแยกของถนนเลียบคลองช่องนนทรี เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีอาคารสำนักงานขนาดใหญ่กระจุกตัวอยู่มากที่สุดในพื้นที่ และเป็นเส้นทางที่มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนพาดผ่านในอนาคตอันใกล้ โดยการควบคุมจะเริ่มจากขั้นตอนแรกเป็นการควบคุมปริมาณการจราจรในช่วงเที่ยงวัน จากนั้นเมื่อเกิดการยอมรับ จากคนในพื้นที่มากขึ้นอาจมีมาตรการในการจำกัดยวดยานในช่วงกลางวัน ในการปิดเขตดังกล่าวเพิ่มขึ้น ทั้งในส่วนของช่วงเวลาและระยะความยาวของถนนที่ถูกควบคุม

อย่างไรก็ดีในข้อเสนอของการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษนี้ ได้เสนอทางเลือกที่เป็นไปได้ไว้ใน 3 ระดับการควบคุม ประกอบด้วย

<u>แบบที่ 1</u>

เป็นการเปิดเขตจำกัดจราจรในระดับที่อ่อนที่สุด ในพื้นที่ของถนนสีลมเป็นการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ ในช่วงถนนตั้งแต่แยกถนนพระราม 4 จนถึงแยกถนนเลียบคลองช่องนนทรี เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของอาคารสำนักงานอยู่หนาแน่น ประกอบกับพื้นที่ด้านหลังของอาคารสำนักงานยังมีสภาพเป็นซอยแยกย่อยที่สามารถใช้เป็นเส้นทางหลบเลี่ยงของยวดยานสำหรับอาคารที่มีความจำเป็นต่อการเดินทางด้วยยานพาหนะเข้าออกพื้นที่ ที่จะหลบเลี่ยงไปใช้เส้นทางซอยย่อยดังกล่าวแทนได้ ในช่วงเวลาของการเปิดเขตพิเศษ

วิธีการหลักจะทำการปิดผิวการจราจรหนึ่งฝั่งของถนนสีลม ห้ามไม่ให้ยวดยานทุกชนิดผ่านเข้าออก แต่จะให้ใช้พื้นที่จราจรด้านที่เหลือเปิดเป็นการเดินรถสองทางให้ยวดยานที่มีความจำเป็นผ่านเข้าออกได้อย่างเสรี และใช้ช่องทางที่ได้เพิ่มจากการควบคุมมาจัดทำ เพิ่มพื้นผิวเป็นเขตเดินเท้าในเวลากลางวันแทน ซึ่งพื้นที่จะได้รับการตกแต่งด้วยต้นไม้เล็กที่ให้ความสวยงาม

มาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการที่เบาที่สุด โดยจะไม่มีการจำกัดประเภทยวดยาน ที่จะเข้าใช้ถนนสีลม แต่จะเป็นการจำกัดด้วยมาตรการการบีบผิวจราจร ซึ่งวิธีนี้จะทำให้ผู้ที่จำเป็นต้องใช้ถนนสีลมช่วงต้นสามารถที่จะหลบเลี่ยงไปใช้เส้นทางจราจรอื่นแทนได้ และผู้ที่อยู่ในพื้นที่ภายใน ก็สามารถที่จะใช้ผิวจราจรในการเดินเท้าได้อย่างปลอดภัย และสบายมากขึ้น พร้อมทั้งยังเพิ่มคุณภาพในการพักผ่อนตอนเที่ยงวันได้มากขึ้น จากการที่ยวดยานและควันพิษลดน้อยลง

ข้อดี	ข้อเสีย
1. ถนนสามารถพักฟื้น จากการจราจรในช่วงเที่ยงวันและลดมลพิษยานพาหนะไดประมาณร้อยละ 50 จากปริมาณรถที่จะเข้าทั้งหมด 2. เพิ่มคุณภาพชีวิตคนทำงานในช่วงพักเที่ยงให้สามารถลงมาใช้ถนนได้อย่างสะดวก ปลอดภัย 3. ชุมชน CBD. มีชีวิตชีวามากขึ้น เสริมเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว 4. ประหยัดพลังงานและระยะเวลาจากเดินทาง 5. แก้ปัญหาจราจร	1. ถนนอื่นข้างเคียงต้องรับปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น อาทิ ถนนสุรวงศ์ ถนนสาธร สี่พระยา ราชดำริ ถนนพระราม 4 2. เกิดความไม่สะดวกสำหรับผู้ที่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวในช่วงเปิดเขตเดินเท้าพิเศษ 3. เกิดความไม่พอดีของการใช้ผิวจราจรจากการเปิดเขตเดินเท้าระหว่างฝั่งซ้ายและขวา ซึ่งทำให้เกิดความต้องการในการข้ามถนนมากขึ้น 5. ต้องจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณใกล้เคียง

<u>แบบที่ 2</u>

เป็นการเปิดเขตเดินเท้าในพื้นที่เดียวกัน แต่จะแตกต่างในเรื่องของการควบคุมยวดยานที่ผ่านเข้าออก ซึ่งมาตรการในระดับนี้จะรุนแรงมากขึ้น ด้วยการจำกัดให้เพียงแต่ปริมาณยวดยานที่มีความจำเป็นผ่านเข้าออกได้เท่านั้น อาทิ รถฉุกเฉินทุกประเภท รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก และรถส่งสินค้าและเอกสาร เป็นต้น ในขณะที่จะห้ามไม่ให้รถยนต์ส่วนตัวเข้ามาวิ่งในชั่วโมงควบคุมโดยเด็ดขาด

ซึ่งมาตรการระดับที่สองนี้จะค่อนข้างรุนแรง แต่จะสามารถทำให้ผิวจราจรฝั่งที่เหลือให้รถบางประเภทผ่านได้ ไม่เกิดความพลุกพล่าน และแออัดจนเกินไป

ข้อดี	ข้อเสีย
1. ปริมาณการจราจรหายไปเกือบทั้งหมด เหลือเพียงรถจำเป็นที่ต้องเข้าเขตทางเดินเท้าพิเศษ 2. ลดมลพิษในอากาศมากขึ้น 3. ใช้เวลาในการเดินทางติดต่อภายในสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย 4. ชุมชน CBD มีชีวิตชีวา	1. คนที่ต้องการใช้รถยนต์ส่วนตัวไม่พอใจและไม่สะดวก 2. ต้องใช้กำลังคนในการตรวจจับรถยนต์ที่ฝ่าฝืน 3. การข้ามถนนยังคงมีอยู่ 4. เกิดความไม่พอดีระหว่างทางเท้า 2 ฝั่ง 5. เพิ่มการจราจรติดขัดไปยังถนนอื่นข้างเคียง 6. ลงทุนที่จอดรถนอกพื้นที่เพิ่มเติม

แบบที่ 3.

เป็นการควบคุมในมาตรการที่รุนแรงที่สุด คือการห้ามไม่ให้รถทุกประเภทยกเว้นรถฉุกเฉิน ผ่านเข้าออกในช่วงถนนควบคุมโดยเด็ดขาด ซึ่งจะเป็นมาตรการที่สามารถตอบสนองการเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนทำงานในย่านสีลม ในช่วงเวลาพักเที่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด รวมทั้งเมื่อไม่มียวดยานผ่านเข้าออกพื้นที่ก็สามารถที่จะทำให้ถนนสีลมได้พักฟื้น ในช่วงเลา 4 ชั่วโมง เป็นช่วงเวลาที่ไม่มีการเพิ่มควันพิษ และมลภาวะทางเสียง คนทำงานสามารถที่จะลงมาใช้พื้นที่ถนนทั้งสองฝั่งได้อย่างสะดวกสบาย และปลอดภัยอย่างเต็มที่

ข้อดี	ข้อเสีย
1. เพิ่มพื้นที่เดินเท้าทั้งสองฝั่งได้มากขึ้น 2. ส่งเสริมคุณภาพชีวิต และการท่องเที่ยว 3. ปลอดภัยจากการใช้ถนน 4. ถนนได้พักฟื้นจากควันพิษเต็มที่ 5. เดินทางด้วยเท้ามีความเร็วสูงขึ้น	1. เพิ่มปริมาณการจราจรให้กับพื้นที่ข้างเคียงมากขึ้น 2. ผู้ใช้รถส่วนตัวเกิดความไม่พอใจ 3. ต้องลงทุนจัดหาที่จอดรถ 4. เกิดการติดขัดไปยังถนนอื่นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของที่จอดรถเข้าเขตพิเศษ 5. การยอมรับต่ำ