

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

นางสาวสุภา รุจิรกุล

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2545

ISBN 974-17-1552-8

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

RENEWAL GUIDELINES FOR THE OLD CENTRAL DISTRICTS
: A CASE STUDY OF WONGWIEN YAI DISTRICT



Miss Supa Rujirakul

สถาบันวิทยบริการ

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

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2002

ISBN 974-17-1552-8

หัวข้อวิทยานิพนธ์
โดย
สาขาวิชา
อาจารย์ที่ปรึกษา

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่
นางสาวสุภา รุจิรกุล
การวางผังเมือง
อาจารย์ขวัญสุวรรณ อติโพธิ



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้แนบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(อาจารย์ขวัญสุวรรณ อติโพธิ)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ)

.....กรรมการ
(ม.ร.อ.เปรมศิริ เกษมสันต์)

สุภา จุจิริกุล : แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่ (RENEWAL GUIDELINES
FOR THE OLD CENTRAL DISTRICTS : A CASE STUDY OF WONGWIEN YAI DISTRICT) อาจารย์ที่ปรึกษา :
อาจารย์ชวีญสรวง อติโพธิ, 159 หน้า. ISBN 974-17-1552-8.

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาพัฒนาการของพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ ซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเก่าในเขตเมืองชั้นในที่เคยมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและแหล่งการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรี แต่ในภายหลังได้มีสภาพซบเซาลง จึงทำการศึกษาถึงสาเหตุและผลที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลง และได้เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่บริเวณนี้

ผลจากการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษามีสาเหตุหลักมาจากการย้ายฐานการพัฒนาออกสู่พื้นที่เขตต่อเมืองและเขตชานเมือง ซึ่งวงเวียนใหญ่เป็นย่านการค้าเก่าแก่ในเขตเมืองชั้นในในปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรมเนื่องจากขาดการพัฒนา มีสิ่งปลูกสร้างหนาแน่น มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า และเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ขาดการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ อีกทั้งยังขาดระเบียบในการใช้พื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่างๆตามมามาก ทั้งปัญหาด้านการจราจร ปัญหาสภาพแวดล้อมด้านต่างๆ และปัญหาเหล่านี้เป็นตัวผลักดันที่สำคัญทำให้พื้นที่วงเวียนใหญ่ถูกลดบทบาทของการเป็นย่านการค้าที่สำคัญลงอย่างมาก จึงควรทำการพิจารณาปรับปรุงฟื้นฟูสภาพทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ ได้เสนอแนะให้ย่านวงเวียนใหญ่มีบทบาทเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการคมนาคมและย่านพาณิชย์กรรมที่ต่อเนื่องกับศูนย์กลางการคมนาคมด้านใต้แห่งใหม่ รวมทั้งเป็นแหล่งที่พักอาศัย เพื่อรองรับการเป็นแหล่งงานในบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง โดยพิจารณาจากศักยภาพทางด้านที่ตั้งและแนวโน้มในอนาคต รวมถึงความสอดคล้องกับโครงการของภาครัฐที่จะผ่านเข้าสู่พื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟฟ้าที่จะผ่านบริเวณนี้ถึง 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าของ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) โครงการรถไฟใต้ดินขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร และโครงการรถไฟความเร็วสูงของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยนำหลักการฟื้นฟูเมืองมาใช้ ในการพัฒนารูปแบบที่ผสมผสานกันอย่างเหมาะสมในแต่ละส่วนของพื้นที่ ซึ่งได้มีการเสนอให้เพิ่มพื้นที่ใช้สอยในแต่ละส่วนให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม และสาธารณูปโภคสาธารณูปการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับบทบาทที่ได้เสนอไว้ ในการปฏิบัติตามแผนนั้น จะต้องพิจารณาถึงกลไกทางด้านกฎหมาย องค์กร เงินทุน และความร่วมมือจากประชาชน เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย การฟื้นฟูจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่ ซึ่งจะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนในพื้นที่ต่อไป

ภาควิชา.....การวางแผนภาคและเมือง.....

สาขาวิชา.....การวางผังเมือง.....

ปีการศึกษา.....2545.....

ลายมือชื่อนิสิต.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4274176325 : MAJOR URBAN PLANNING

KEY WORD : RENEWAL / REDEVELOPMENT / REHABILITATION / WONGWIEN YAI

SUPA RUJIRAKUL : RENEWAL GUIDELINES FOR THE OLD CENTRAL DISTRICTS : A CASE
STUDY OF WONGWIEN YAI DISTRICT.THESIS ADVISOR : KWANSUANG ATIBODHI.159 pp.
ISBN 974-17-1552-8.

The objectives of this thesis is to study the development of the Wongwien Yai District area. The area once held the roles of a center of transport and commerce of the Thonburi section. However, conditions have since deteriorated and therefore this study aims to examine the cause and effects of such transformation and suggest possible guidelines for renewal.

The study revealed that the major cause for transformation was the relocation of development foundations to the urban fringe and suburbs. The Wongwien Yai District had been an ancient commercial sector in the inner city which at present suffers from poor conditions due to lack of development, structural congestion, inefficient use of land, unsystematic and disconnected transport system as well as the lack of proper regulations regarding land use, which results in a number of problems such as traffic problems and environmental problems. These problems play a significant role in development, thus the physical and environmental renewal of such area should be considered.

The suggested renewal guideline proposes that the roles of Wongwien Yai as the center of transport and commerce be enhanced and linked with the new southern center of transport. The factors considered are the potentials of the location and its future tendencies, consistent with the State's policies for such area. Special consideration has been given to the three mass rapid transit projects for the area, viz., the Bangkok Mass Transit System Public Company Limited's skytrain, the Mass Rapid Transit Authority's underground train and the highspeed railway of the State Railway Authority of Thailand. The principles of city rehabilitation will be applied. The form development shall be made suitable for each area. It has been suggested that the utility of each area be increased in accordance with the suggested role. In operating under this plan, it is necessary to consider the mechanics of the law, organizations, capital and private cooperation in the pursuance of the set target. The rehabilitation will provide relief for the current environmental problems, which should consequently be beneficial to the economic and social conditions of the population.

Department URBAN AND REGIONAL PLANINNG

Field of study URBAN PLANNING

Academic year 2002

Student's signature.....

Advisor's signature.....

Co-advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีจากคำแนะนำ สนับสนุนจากอาจารย์ขวัญสุรวง อติโพธิ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุวิวัฒนา ธาดานิติ และ ม.ร.ว.เปรมศิริ เกษมสันต์ ที่กรุณาให้คำแนะนำ แก้ไข ตลอดจนให้ความช่วยเหลือทางด้านข้อมูล ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ และขอขอบพระคุณคณาจารย์ประจำภาควิชาทุกท่านที่ได้ประสิทธิประสาทความรู้มาโดยตลอด

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตคลองสาน เขตธนบุรี กรมแผนที่ทหาร ที่กรุณาให้ความสะดวกในด้านข้อมูลต่างๆ รวมทั้งพี่น้องชาววงเวียนใหญ่ที่ได้ให้ความร่วมมือในการชี้แจงข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่เป็นอย่างดี เพื่อนๆผังเมืองที่แสนดี และท้ายที่สุด ต้องขอขอบคุณ คุณพ่อ คุณแม่ สมาชิกในครอบครัวทุกคนที่เป็นกำลังใจให้ตลอดมา

สุภา รุจิรกุล

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ฐ
สารบัญรูปภาพ.....	ฌ
บทที่ 1	บทนำ
1.1	ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา..... 1
1.2	วัตถุประสงค์..... 2
1.3	ขอบเขตการศึกษา..... 2
1.4	วิธีดำเนินการศึกษา..... 2
1.5	ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา..... 2
1.6	ประโยชน์ที่จะคาดว่าจะได้รับ..... 3
บทที่ 2	แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2.1	แนวคิดทฤษฎีด้านการขยายตัวของเมือง..... 4
2.2	แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับย่านพาณิชยกรรม..... 6
2.3	แนวความคิดด้านการฟื้นฟูเมือง..... 7
2.4	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 17
2.5	สรุปแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง..... 19
2.6	กรอบแนวคิด..... 20
บทที่ 3	พื้นที่ศึกษาระดับมหภาค(กรุงเทพมหานคร)
3.1	พัฒนาการของพื้นที่ศึกษาในระดับมหภาคและจุลภาค..... 21
3.1.1	ช่วงที่ 1 (พ.ศ.1976-2474)..... 22
3.1.2	ช่วงที่ 2 (พ.ศ.2475- 2504)..... 33
3.1.3	ช่วงที่ 3 (พ.ศ.2505-2535)..... 36

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
	3.1.4 ช่วงที่ 4 (พ.ศ.2536-ปัจจุบัน).....	41
	3.2 ภาพรวมของกรุงเทพมหานคร.....	43
	3.3 ภาพรวมของเขตคลองสานและธนบุรี.....	50
	3.4 สรุปพัฒนาการของพื้นที่ศึกษา.....	63
บทที่ 4	สภาพทั่วไปของย่านวงเวียนใหญ่	
	4.1 อาณาเขตของพื้นที่ศึกษา.....	66
	4.2 ระบบคมนาคม.....	66
	4.2.1 ระบบโครงข่ายถนน.....	66
	4.2.2 ปริมาณการจราจร.....	70
	4.2.3 ระบบขนส่งมวลชน.....	72
	4.3 สภาพทางกายภาพ.....	72
	4.3.1 สภาพที่ตั้ง.....	72
	4.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	75
	4.3.3 ขนาด และกรรมสิทธิ์ในที่ดิน	85
	4.3.4 ราคาที่ดิน.....	85
	4.3.5 การใช้ประโยชน์และลักษณะอาคาร.....	85
	4.3.6 ความสูงอาคาร.....	88
	4.3.7 จินตภาพของพื้นที่ศึกษา.....	88
	4.4 สภาพเศรษฐกิจและสังคม.....	91
	4.5 สรุปสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	98
บทที่ 5	การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา	
	5.1 ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา.....	99
	5.1.1 วงเวียนใหญ่เป็นพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคม.....	99
	5.1.2 วงเวียนใหญ่เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมเก่า.....	99
	5.1.3 โครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต.....	101
	5.1.4 สภาพทางกายภาพ.....	103
	5.2 สภาพปัญหา.....	103

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.2.1 สภาพปัญหาในแต่ละกลุ่มพื้นที่.....	103
5.2.2 สรุปสภาพปัญหาหลักในพื้นที่ศึกษา.....	111
5.3 นโยบาย แผนงาน และโครงการในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา.....	115
5.3.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2542.....	115
5.3.2 แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนา บริเวณฝั่งธนบุรี ตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์.....	119
5.3.3 แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขต กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง.....	120
5.4 แนวโน้มพื้นที่ศึกษาในอนาคต.....	125
5.5 สรุปภาพรวมการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา.....	127
บทที่ 6 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา	
6.1 แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา.....	132
6.1.1 บทบาทของพื้นที่ศึกษา.....	132
6.1.2 นโยบายในการปรับปรุงฟื้นฟูที่ย่านวงเวียนใหญ่.....	133
6.1.3 วัตถุประสงค์.....	133
6.1.4 เป้าหมาย.....	133
6.2 แนวความคิดในการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ.....	134
6.2.1 แนวความคิดในการปรับปรุงด้านการใช้พื้นที่.....	135
6.2.2 แนวความคิดในการปรับปรุงด้านการออกแบบ และการใช้อาคาร.....	137
6.2.3 แนวความคิดในการปรับปรุงด้านทัศนียภาพ และความเป็นระเบียบเรียบร้อย.....	140
6.2.4 แนวความคิดในการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่ง.....	140
6.3 แผนงานในการปรับปรุงฟื้นฟู.....	142
6.4 สรุปแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา.....	147

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 7	
การปฏิบัติตามแผน	
7.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	149
7.2 อุปสรรคในการฟื้นฟู.....	150
7.2.1 ด้านกายภาพ.....	150
7.2.2 ด้านการร่วมดำเนินการ.....	151
7.2.3 เงินทุน.....	152
7.2.4 ทัศนคติ.....	152
7.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการฟื้นฟู.....	152
7.3.1 ด้านกายภาพ.....	153
7.3.2 ด้านเศรษฐกิจ.....	153
7.3.3 ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม.....	154
7.4 สรุปแนวทางการปฏิบัติตามแผน.....	155
รายการอ้างอิง.....	157
ประวัติผู้เขียน.....	159

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1	จำนวนประชากร ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร ปี พ.ศ.2533,2538 และ 2543..... 45
3.2	ลูกจ้างและสถานประกอบการในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2537-2542..... 46
3.3	เปรียบเทียบจำนวนพื้นที่ปลูกสร้างอาคารในแต่ละเขตเมืองของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2530,2536 และ 2538..... 47
3.4	การใช้ที่ดินประเภทต่างๆในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2529 และ2539.....47
3.5	จำนวนพื้นที่และการเปลี่ยนแปลงอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้าง ปี พ.ศ.2533-2543..... 48
3.6	แสดงจำนวนประชากร ความหนาแน่น บ้านและการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร ในเขตคลองสานและธนบุรีเทียบกับกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2533 2538 และ 2543..... 51
3.7	แสดงจำนวนประชากรเฉลี่ยต่อครัวเรือนของเขตคลองสานและเขตธนบุรี ในปี พ.ศ.2523 2533 และ 2543..... 51
3.8	แสดงจำนวนประชากรเฉลี่ยต่อครัวเรือนรายแขวงในปี พ.ศ.2543..... 52
3.9	แสดงจำนวนการย้ายเข้า-ย้ายออกของประชากรในเขตคลองสานและเขตธนบุรี เทียบกับกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2533-2543.....53
3.10	แสดงจำนวนสถานประกอบการในเขตคลองสานที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป และ จำนวนลูกจ้างจำแนกตามสาขาการผลิต ปี พ.ศ.2542..... 54
3.11	แสดงจำนวนสถานประกอบการในเขตธนบุรีที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป และ จำนวนลูกจ้างจำแนกตามสาขาการผลิต ปี พ.ศ.2542..... 55
3.12	การส่งออก(Export)และการนำเข้า(Import)สาขาการผลิตต่างๆของเขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ.2541 โดยคิดเขตคลองสานเป็นหลัก.....55
3.13	การส่งออก(Export)และการนำเข้า(Import)สาขาการผลิตต่างๆของเขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ.2541 โดยคิดเขตธนบุรีเป็นหลัก.....56
3.14	เปรียบเทียบจำนวนพื้นที่ปลูกสร้างอาคารในเขตคลองสานและธนบุรี เทียบกับกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2530 2536 และ 2538.....56

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
3.15	พื้นที่อาคารแยกประเภทที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตคลองสานและธนบุรี เทียบกับกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2537-2543.....57
3.16	แสดงจำนวนการขออนุญาตจดทะเบียนที่อยู่อาศัยในเขตคลองสานและธนบุรี เทียบกับกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2533-2543.....57
3.17	แสดงคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา (จุดตรวจวัด:ป้อมตำรวจวงเวียนใหญ่).....59
3.18	แสดงคุณภาพน้ำคลองในพื้นที่ศึกษา.....59
3.19	แสดงระดับเสียงในพื้นที่เขตคลองสานและธนบุรี.....60
4.1	แสดงการใช้อาคารประเภทต่างๆในพื้นที่ศึกษา.....84
5.1	แสดงความเชื่อมโยงและความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้าแต่ละแห่ง.....102
6.1	แผนงานการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ศึกษา.....144

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแนพื้นที่

แผนที่	หน้า
3.1	แนวการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาในสมัยพระชัยราชา..... 23
3.2	แผนผังกรุงเทพมหานคร ในสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี..... 24
3.3	แผนผังแสดงแนวคลองและกำแพงกรุงรัตนโกสินทร์สมัยแรก..... 26
3.4	แผนผังแสดงการพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ถึงปลายรัชกาลที่ 4..... 29
3.5	แสดงการขยายตัวของชุมชนเมือง ปี พ.ศ.2443..... 31
3.6	แผนที่แสดงภาพพื้นที่วงเวียนใหญ่ในปี พ.ศ.2474..... 33
3.7	แสดงเส้นทางคมนาคมและบริเวณที่พักอาศัยใน รัชกาลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวในปี พ.ศ.2466-2503..... 35
3.8	สภาพพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ.2475..... 36
3.9	แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศสภาพพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ.2496..... 36
3.10	แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศสภาพพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ.2530..... 41
4.1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา..... 67
4.2	ขอบเขตการปกครอง..... 68
4.3	โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่..... 71
4.4	ปริมาณการจราจร..... 73
4.5	ระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่..... 74
4.6	การใช้ประเภทอาคารในพื้นที่ศึกษา..... 86
4.7	ราคาประเมินที่ดิน..... 87
4.8	สภาพอาคาร..... 89
4.9	ความสูงอาคาร..... 90
4.10	จินตภาพในพื้นที่ศึกษา..... 92
4.11	กลุ่มกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ศึกษา..... 94
4.12	กลุ่มชุมชนในพื้นที่ศึกษา..... 97
5.1	แสดงการเข้าถึงพื้นที่..... 100
5.2	แสดงการแบ่งโซนในพื้นที่ศึกษา..... 104

สารบัญแผนที่ (ต่อ)

แผนที่		หน้า
5.3	แสดงค่า GAC ในแต่ละโซน.....	112
5.4	แสดงค่า FAR ในแต่ละโซน.....	113
5.5	แสดงโครงการเชื่อมโยงกับพื้นที่ศึกษา.....	122
5.6	แสดงแนวเส้นทางและสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง.....	123
5.7	แสดงภาพรวมของแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง.....	125
5.8	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา แนวทางที่ 1.....	128
5.9	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา แนวทางที่ 2.....	129
5.10	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา แนวทางที่ 3.....	130
6.1	แสดงแนวทางการฟื้นฟูพื้นที่วงเวียนใหญ่.....	136
6.2	แสดงแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	138
6.3	แสดงแนวทางการปรับปรุงระบบคมนาคมในพื้นที่ศึกษา.....	143

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4.1	บริเวณตลาดเจริญรัตน์.....	76
4.2	แสดงกิจกรรมการค้าในตลาดเจริญรัตน์.....	76
4.3	ตลาดเจริญรัตน์ ส่วนจอดรถและพักผ่อน.....	76
4.4-4.6	พื้นที่ว่างในตลาดวงเวียนใหญ่.....	76
4.7-4.9	กิจกรรมการค้าในตลาดวงเวียนใหญ่.....	77
4.10-4.11	กิจกรรมการค้าในตลาดเงินวิจิตร.....	77
4.12-4.13	ตลาดริมทางรถไฟ.....	77
4.14	ห้างสรรพสินค้าเมอริคิงส์.....	78
4.15	ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน.....	78
4.16	แผงลอยริมทางเท้า ถนนลาดหญ้า.....	79
4.17	หาบเร่แผงลอยบริเวณทางเท้าบนถนนเจริญรัตน์.....	79
4.18	โรงพยาบาลนทร์สาวาย.....	79
4.19	โรงพยาบาลนทร์ไทยรามมา.....	80
4.20	โรงพยาบาลนทร์เฉลิมเกียรติ.....	80
4.21-4.23	สภาพบ้านเรือนในซอยตากสิน5.....	81
4.24	สภาพบ้านพักอาศัยในตรอกกราชาวดี.....	81
4.25	สภาพบ้านเรือนในซอยสารภี2.....	81
4.26-4.28	สภาพบ้านเรือนในซอยข้างโรงรับจำนำ.....	82
4.29	อุตสาหกรรมเครื่องหนัง.....	83
4.30	อุตสาหกรรมทำทอง นาก เงิน.....	83
4.31-4.32	บริเวณสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่.....	83
4.33-4.34	วัดหิรัญรูจี.....	84
4.35-4.36	สภาพชุมชนบ้านแขกในซอยข้างโรงรับจำนำ.....	96
4.37-4.38	สภาพอาคารในชุมชนซอยตากสิน5.....	96

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
4.39	สภาพชุมชนริมทางรถไฟ.....	96
5.1	พระราชพิธีบริเวณพระบรมราชานุสาวรีย์.....	101
5.2	บริเวณถนนลาดหญ้า ในงานเทิดพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช.....	101
5.3	แสดงปัญหาการจราจร.....	114
5.4	ปัญหาหาบเร่แผงลอย.....	114
5.5	ปัญหาพื้นที่ผิวจราจร.....	115
5.6	ปัญหาทัศนียภาพ.....	115
6.1	แสดงแนวความคิดในการกำหนดความสูงอาคารโดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์.....	135
7.1	โครงร่างแสดงผลที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการสถานีร่วมรถไฟฟ้ามหานคร ขนส่งมวลชนขนาดใหญ่"วงเวียนใหญ่"ต่อพื้นที่ศึกษา.....	155

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา

ในอดีตวงเวียนใหญ่ถือได้ว่าเป็นย่านพาณิชยกรรมระดับชุมชนศูนย์กลางที่สำคัญของฝั่งธนบุรี จากความได้เปรียบเชิงที่ตั้ง ซึ่งเป็นจุดผ่านที่สำคัญระหว่างฝั่งพระนครกับธนบุรี ตั้งแต่มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าเป็นต้นมา และเป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางเดินรถที่สำคัญ (Interchange) ระหว่างฝั่งธนบุรีซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยกับฝั่งพระนครที่เป็นแหล่งงานที่สำคัญ เมื่อเมืองมีการขยายตัวมากขึ้น ย่านการค้าบริเวณนี้ได้ถูกพัฒนาและมีการปรับตัวพร้อมๆกับการพัฒนาในด้านอื่นเช่นกัน

แต่ในปัจจุบัน สิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรมและสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มศักยภาพ อาคารบ้านเรือนทรุดโทรม ในบางพื้นที่ที่เคยใช้เพื่อการพาณิชย์ ปัจจุบันได้ถูกทิ้งร้าง ห้างสรรพสินค้าหลายแห่งต้องปิดกิจการหรือมีการเปลี่ยนเจ้าของ เนื่องจากการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า ภายในพื้นที่ที่ถูกโอบล้อมด้วยอาคารพาณิชย์เป็นสิ่งปลูกสร้างที่มีความทรุดโทรมในลักษณะของชุมชนแออัด มีสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม เนื่องจากขาดการปรับปรุงฟื้นฟูสภาพทางกายภาพให้มีความเหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงตามกระแสนโยบายการพัฒนาที่ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ดังเช่นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมอื่นๆหลายแห่ง อีกทั้งยังได้รับอิทธิพลของปัจจัยดึงดูดจากภายนอก คือการพัฒนาของพื้นที่ชุมชนชานเมืองในรูปของศูนย์กลางการค้าและบริการที่ต่อเนื่องจากการแผ่ขยายของแหล่งที่อยู่อาศัย

ย่านการค้าใหม่ได้เกิดขึ้นตามการขยายตัวของเมือง ตามเส้นทางการคมนาคมทางบกเป็นสำคัญ และได้มีการปรับตัวให้เหมาะสม สัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และค่านิยมที่เปลี่ยนไป คือมีการคำนึงถึงความสัมพันธ์ทางด้านแหล่งงาน แหล่งที่พักอาศัยข้างเคียง รูปแบบการเดินทางและการขนส่ง โครงการของภาครัฐและเอกชน ซึ่งข้อได้เปรียบที่เกิดจากการปรับตัวดังกล่าว ส่งผลให้ย่านการค้าเก่าดังเช่นที่วงเวียนใหญ่ได้ถูกลดบทบาทลง จากการดึงดูดของย่านการค้าใหม่ที่สามารถให้บริการในรูปแบบที่สมบูรณ์กว่า ได้แก่ ศูนย์การค้าย่านบางแค บางบอน ประกอบกับปัญหาความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ สภาพอาคารที่ชำรุดทรุดโทรม สภาพแวดล้อมที่ไม่ดี เป็นอุปสรรคที่ส่งผลให้เป็นข้อจำกัดหนึ่งในการพัฒนา

จากรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงบริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งเคยมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจจากสภาพการณ์ที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลา และส่งผลสืบเนื่องต่อการเปลี่ยนไปของสภาพ

เมืองบริเวณนี้ จึงมีความสำคัญที่จะศึกษาถึงวิวัฒนาการที่เปลี่ยนไป อีกทั้งสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่ และวิเคราะห์ถึงแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมถึงความสัมพันธ์ที่มีต่อกันของพื้นที่ในระดับต่างๆ ทั้งในระดับมหภาค คือ พื้นที่ฝั่งพระนครและธนบุรี และระดับจุลภาค คือ ย่านวงเวียนใหญ่และองค์ประกอบต่างๆในพื้นที่ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่
- 2) เสนอแนะแนวทางพัฒนาพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่

1.3 ขอบเขตการศึกษา

- 1) ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
 - ระดับมหภาค ได้แก่ พื้นที่กรุงเทพมหานครฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี
 - ระดับจุลภาค ได้แก่ ย่านวงเวียนใหญ่และองค์ประกอบต่างๆในพื้นที่
- 2) ขอบเขตเนื้อหา

ศึกษาวิวัฒนาการและความสัมพันธ์ในแต่ละระดับของพื้นที่ สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา โดยเน้นสภาพทางกายภาพ รวมถึงแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่

1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย

- 1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการออกสำรวจพื้นที่ทางด้านกายภาพเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ เช่น การใช้ที่ดิน ลักษณะอาคาร อายุ ขนาด จำนวนชั้น พื้นที่เปิดโล่ง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การบริการสาธารณะต่างๆ เช่น สวนสาธารณะ ที่จอดรถยนต์ เป็นต้น
- 2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากข้อมูลจากการศึกษาเอกสารต่างๆของทางราชการ เช่น กรุงเทพมหานคร ที่ว่าการเขต สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรแห่งชาติ เป็นต้น ตลอดจนวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่ศึกษา

1.5 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา

- 1) ศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เช่น แนวความคิดเรื่องการขยายตัวของเมือง แนวความคิดเรื่องย่านพาณิชยกรรม แนวความคิดเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง เป็นต้น

- 2) ศึกษาพัฒนาการของพื้นที่ในระดับมหภาค และระดับจุลภาค
- 3) ศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน โดยเน้นด้านกายภาพของพื้นที่ศึกษาโดยละเอียด
- 4) วิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษาในอนาคต
- 5) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงการมองบริบทโดยรวมด้านของการศึกษาพื้นที่วงเวียนใหญ่
- 2) เป็นประโยชน์ต่อพื้นที่วงเวียนใหญ่ โดยใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้มากและลึกซึ้งยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อนโยบายสาธารณะและการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต
- 3) เป็นส่วนหนึ่งของการค้นหาอนาคตของพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะเป็นเรื่องของการศึกษาทฤษฎี แนวความคิด รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานแนวทางการทำวิจัย ในลำดับต่อไป

2.1 แนวคิดทฤษฎีด้านการขยายตัวของเมือง

ทฤษฎีที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเรื่องการขยายตัวของเมือง ได้แก่

1) Concentric Theory

Ernest W. Burgess (1925) กล่าวว่า เมื่อเมืองมีการขยายตัวถึงระดับหนึ่ง เมืองจะมีศูนย์กลางรวมอยู่แห่งเดียว และมีการขยายตัวออกสู่บริเวณโดยรอบตามแนวรัศมี มีการแบ่งประเภทการใช้ที่ดินตามแนววงแหวนโดยรอบซึ่งแบ่งออกเป็น 5 เขต ในแต่ละเขตจะมีการแบ่งประเภทการใช้ที่ดินอย่างชัดเจน

เขตที่ 1 ย่านธุรกิจของเมือง หรือศูนย์กลางเมือง (Central Business District หรือ C.B.D.) เป็นจุดศูนย์กลางของเมืองทางด้านธุรกิจการค้า สังคม และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในรูปแบบต่างๆ

เขตที่ 2 ย่านปรับเปลี่ยน (Zone in Transition) เป็นเขตที่อยู่ติดกับ C.B.D. เป็นบริเวณที่มีการใช้ที่ดินหลายประเภทปะปนกัน เป็นเขตชายฝั่ง คลังสินค้า บางแห่งเป็นเขตที่อยู่อาศัยที่ไม่ได้มาตรฐานและบริการ เช่น ห้องเช่าราคาถูก แพลต เป็นต้น

เขตที่ 3 ย่านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย (Zone of Independent Workingmen's Home) เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย และเป็นเขตที่มีการขยายตัวของย่านพักอาศัยจากเขตที่ 2 เนื่องจากเป็นเขตที่อยู่ใกล้กับโรงงาน และเป็นบริเวณที่อยู่ไม่ไกลจากศูนย์กลางเมือง ทำให้สะดวกในการเดินทางไปทำงาน

เขตที่ 4 ย่านที่อยู่อาศัยชั้นดี (Zone of Better Residence) เป็นย่านที่อยู่อาศัยของคนชั้นกลาง มีศูนย์กลางการค้าขนาดเล็ก ซึ่งเกิดขึ้นลักษณะเดียวกับ C.B.D. เขตนี้เรียกว่า Exclusive District

เขตที่ 5 ย่านสัญจรเข้าเย็น (Commuter Zone) เป็นเขตย่านชานเมืองที่เป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างเมืองกับชนบท จะมีลักษณะที่เป็นกลุ่มหรือย่านที่อยู่อาศัยขนาดเล็กที่อยู่บริเวณริมเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ หรืออาจเป็นย่านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้สูง ซึ่งสามารถเดินทางเข้าไปทำงานภายในศูนย์กลางเมืองได้โดยเส้นทางคมนาคมสายหลักต่างๆ ที่มีความสะดวก และรวดเร็ว

การขยายตัวของเมืองในลักษณะนี้มีพื้นฐานแนวคิดจากระยะทางที่สามารถเดินทางจากศูนย์กลางเมืองที่แตกต่างกัน หากที่ดินใดมีระยะทางไกลกว่าบริเวณศูนย์กลางเมือง จะมีราคาที่ดินสูงกว่าที่ดินที่อยู่ไกลออกไป รูปแบบการขยายตัวจะขยายไปออกเป็นวงรอบ James A.Quinn กล่าวไว้ว่า เมืองต่างๆที่ได้ทำการศึกษา เป็นไปตามทฤษฎีดังกล่าว ซึ่งจะพบว่ามีแหล่งเสื่อมโทรมจะอยู่บริเวณโดยรอบศูนย์กลางเมือง ส่วนที่อยู่อาศัยชั้นดีจะอยู่บริเวณรอบนอกบริเวณชานเมือง

2) Axial Development Theory

Babcock (1972) กล่าวว่า เส้นทางการคมนาคมมีบทบาทสำคัญต่อการใช้ที่ดิน โดยเส้นทางการคมนาคมเป็นตัวกำหนดการขยายตัวของเมือง โดยสามารถทำให้ศูนย์กลางเมืองมีการขยายตัวไปตามเส้นทางสายสำคัญ รวมถึงการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยด้วย จึงทำให้การขยายตัวของเมืองมีลักษณะเป็นรูปดาวแฉก ซ้อนกันเป็นชั้น ขยายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองไปตามเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ โดยจะคำนึงถึงระยะเวลาในการเดินทางมากกว่าระยะทางในการเดินทางสู่ศูนย์กลางเมือง

3) Sector Theory

Homer Hoyt (1939) กล่าวว่าในแต่ละส่วนจะมีการขยายตัวและการใช้ที่ดินไปในทิศทางใดทางหนึ่ง โดยเริ่มจากบริเวณศูนย์กลางเมือง ซึ่งย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงจะเป็นตัวกำหนดการขยายตัวของเมือง ในการศึกษาครั้งนี้จะเน้นเฉพาะเขตที่อยู่อาศัย พบว่าเขตที่อยู่อาศัยมีการแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับกลาง และระดับต่ำ โดยในแต่ละระดับจะมีการกระจายตัวออกเป็นแถบ ขึ้นกับสภาพของเส้นทางคมนาคม ราคาที่ดิน และความสะดวกในการพัฒนาพื้นที่ มีการแบ่งการใช้ที่ดินออกเป็นเขตต่างๆ

4) Multiple Nuclei Theory

Chauncy D.Harris และ Edward L.Ullman Chauncy (1959 pp.161-189) ได้รวบรวมความคิดของ Burgess และ Hoyt มาผสมผสาน และได้แนวคิดใหม่ คือ การขยายตัวของเมืองที่มาจากหลายศูนย์กลางเมือง กล่าวคือ เมืองประกอบด้วยพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน และมีแนวทางการพัฒนาที่แยกตัวจากศูนย์กลางเดิม สาเหตุจากปัจจัยที่สำคัญ 4 ประการ คือ

1. ลักษณะของกิจกรรมบางประเภทที่ต้องการความสะดวกในการเข้าถึงโดยเฉพาะ เช่น ย่านการค้า
2. ลักษณะของกิจกรรมบางประเภทที่ต้องอยู่ใกล้กัน เพื่อประโยชน์จากการรวมกลุ่ม เช่น ย่านการค้ากับสถาบันการเงิน
3. ลักษณะของกิจกรรมบางประเภทที่แตกต่างกัน ไม่ควรตั้งอยู่ใกล้กัน เช่น โรงงาน

อุตสาหกรรมกับที่พักอาศัยชั้นดี

4. ลักษณะของกิจกรรมที่ไม่สามารถตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ดีที่สุดได้ เช่น ที่อยู่อาศัยราคาถูกจำเป็นต้องตั้งในที่ดินราคาถูก

2.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับย่านพาณิชยกรรม

ความหมายของย่านการค้า

Proudfoot, In Mayer and Kohn, EDS. 1968:395 กล่าวว่า ย่านการค้าคือหัวใจของเมือง

การกำหนดขอบเขตของย่านการค้า

Proudfoot ได้ทำการศึกษาการกำหนดขอบเขตของย่านการค้ากลางเมือง ด้วยปริมาณการค้าปลีกในแต่ละบล็อก ค่าเช่าร้าน ความยาวของหน้าร้านตามแนวถนน

Murphy and Vance , In Mayer and , EDS. 1969:418-446 ได้ศึกษาวิธีการที่เป็นมาตรฐานในการกำหนดขอบเขตของศูนย์กลางเมือง ด้วยการพิจารณาถึงลักษณะของบริเวณแกนกลางของเมือง และมีบริเวณรอบนอกเป็นขอบเขตแนวกว้างซึ่งมีลักษณะไม่ถาวร โดยการกำหนดขอบเขตของศูนย์กลางเมืองจะพิจารณาจากข้อมูลต่างๆ ดังนี้

1. การกระจายตัวของประชากร
2. ปริมาณการสัญจรของผู้คนและยานพาหนะ
3. รูปแบบการใช้ที่ดิน
4. รูปแบบของแรงงาน

ลักษณะของการใช้พื้นที่ในย่านการค้า

Johnson 1972:113-114 กล่าวว่ากิจกรรมที่รวมกลุ่มอยู่ในบริเวณย่านการค้ากลางเมืองจะประกอบด้วยร้านค้าปลีก ร้านค้าที่มีความชำนาญเฉพาะอย่าง ร้านค้าพิเศษเฉพาะอย่าง ร้านค้าย่อย

Herbert and Thomas 1982 : 204-205 กล่าวว่า ราคาที่ดินซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความสะดวกในการเข้าถึง จะเป็นปัจจัยที่แบ่งประเภทของกิจการการค้า เช่น ในบริเวณที่มีราคาที่ดินสูงที่สุด จะเป็นส่วนของกิจกรรมการค้าปลีก การบริการ และกิจกรรมทางการเงิน จะพบว่ามีการสูงตั้งอยู่ในบริเวณนี้ และบริเวณถัดออกมา ได้แก่ สำนักงาน โรงแรม และร้านเฟอร์นิเจอร์ ซึ่งเป็นกิจการที่มีความหนาแน่นน้อย และมีราคาที่ดินถูกลงตามลำดับ

ลักษณะเฉพาะของย่านการค้าที่พบโดยทั่วไป

- พื้นที่ย่านศูนย์กลางการค้าในเมืองจะมีการรวมตัวของประชากรในช่วงเวลากลางวัน ในทางตรงข้ามประชากรในเวลากลางคืนจะเบาบาง จากการเดินทางกลับสู่ย่านพักอาศัยบริเวณชานเมือง
- มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากมีความสะดวกในการสัญจรมากที่สุด และเป็นแหล่งสำคัญในการกระจายการเดินทางเพื่อติดต่อกับบริเวณอื่นของเมือง จากการที่เป็นศูนย์รวมของประเภทกิจการต่างๆที่สำคัญ
- ราคาที่ดินมีราคาสูงจากความสัมพันธ์โดยตรงกับกิจกรรมการใช้ที่ดิน ผกผันกับระยะทางที่ไกลจากศูนย์กลางเมือง
- การเกาะกลุ่มของอาคารสูง

2.3 แนวความคิดทางด้านการฟื้นฟูเมือง

ความหมายของการฟื้นฟูเมือง

การฟื้นฟูเมืองเป็นกระบวนการในการพัฒนาเมืองในส่วนที่เป็นพื้นที่ปลูกสร้าง โดยมีแนวทางที่แตกต่างกันตามความเหมาะสมของพื้นที่ และในแต่ละโครงการอาจมีแนวทางการฟื้นฟูหลายรูปแบบมาประยุกต์ใช้ในแต่ละส่วนของพื้นที่ จึงควรเลือกสรรรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมกับสภาพพื้นฐานทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนามากที่สุด อีกทั้งยังก่อให้เกิดการพัฒนาเมืองในภาพรวมอีกด้วย

กรมการผังเมือง (ม.ป.ป.)¹ กล่าวว่า การฟื้นฟูเมือง คือ การพัฒนาพื้นที่ในเมืองที่มีการเสื่อมทางกายภาพ และกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ สังคม และศิลปวัฒนธรรมของประชาชนที่อาศัยอยู่ภายในชุมชนเมือง ซึ่งควรจะมีการฟื้นฟูให้สอดคล้องกับความเจริญของเมือง และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ พร้อมทั้งคงไว้ซึ่งศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ เพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ภายในชุมชนเดิมมีโอกาสได้รับผลประโยชน์จากการฟื้นฟูให้มากที่สุด การฟื้นฟูจะกระทำได้ในทุกบริเวณ ทั้งในเมืองหลวง เมืองหลัก และเมืองรอง ขณะที่การเคหะแห่งชาติ (2535)² ได้ตีความว่า การฟื้นฟูชุมชนเมือง คือ การพัฒนาพื้นที่ในเมืองที่สภาพทางกายภาพ และกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของผู้อยู่อาศัยได้เสื่อมลงซึ่งควรมีการฟื้นฟูให้เหมาะสมกับความเจริญของเมือง เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และคงไว้ซึ่งวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ โดยให้ผู้อยู่อาศัยเดิมมีโอกาสได้รับประโยชน์จากการฟื้นฟูมากที่สุด

¹ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง , กรุงเทพฯ, ม.ป.ป., หน้า 185

² กองผังเมืองและโครงการ ฝ่ายโครงการเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ, การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนเมือง, การสัมมนาทางวิชาการเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, กรุงเทพฯ, 2535, หน้า 23-24.

มิลวอร์ด แสตันเลย์ (Millward Stanley 1972)³ ได้ให้ความหมายของการฟื้นฟูเมืองว่าเป็น การพัฒนาและการปรับปรุง อาคารและพื้นที่ทั้งหมด เมื่อถูกใช้งานจนเริ่มเก่า โตเกินกว่าจะควบคุมหรือล้าสมัย ซึ่งความเสื่อมถอยเหล่านี้เป็นวิวัฒนาการของเมืองที่เกิดขึ้นซ้ำๆต่อเนื่องเป็นไปตามธรรมชาติและเกิดขึ้นโดยคาดเดาได้ยาก ในอดีตเราพอจะเชื่อได้ว่าเมืองสามารถปรับเปลี่ยนอย่างค่อยเป็นค่อยไปให้อยู่ในสภาพที่ร่วมสมัย แต่ปัจจุบันภายใต้ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเทคโนโลยีที่รวดเร็ว การจัดการที่รอบครอบจำเป็นต่อการขึ้นำกระบวนการฟื้นฟูและแก้ไขสภาพปัญหาที่ซับซ้อนอันเป็นอุปสรรคของเมืองขนาดใหญ่

สจวร์ต แชปปีน จูเนียร์ และ เอ็ดเวิร์ด เจ. ไคเซอร์ (F. Stewart Chapin Jr. and Edward J. Kaiser 1979)⁴ กล่าวว่า Urban Renewal คือ รูปแบบหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงให้เมืองกลับฟื้นมามีชีวิตใหม่อีกครั้งในด้านกายภาพ โดยการยึดอายุ โครงสร้างและบริการพื้นฐาน รวมถึงลักษณะทางภูมิทัศน์ทั้งหมด ด้วยการปรับเปลี่ยนหรือโยกย้าย เพื่อให้ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจะเป็นกระบวนการที่ต้องดำเนินควบคู่ไปเท่าที่เมืองยังดำรงอยู่

วิลเฟร็ด เบิร์นส์ (Wilfred Burns 1963)⁵ กล่าวว่า การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองคือการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ซึ่งไม่เป็นที่พึงปรารถนาโดยการรื้อถอน และสร้างขึ้นมาใหม่ในรูปแบบที่แตกต่างไปจากเดิม โดยปฏิบัติตามแนวทางที่ผังเมืองรวมวางไว้

นอกจากนี้ มิลวอร์ด แสตันเลย์ (Millward Stanley 1972)⁶ ยังได้เพิ่มเติมว่า Urban Renewal หมายถึง การรื้อย้ายหรือการปรับปรุงการซ่อมแซมชุมชนแออัดให้อยู่ในมาตรฐานที่เหมาะสม เกี่ยวข้องกับภาระที่หนักหน่วงในการปรับปรุงพื้นที่พักอาศัยเก่าและชบเซา การอำนวยความสะดวกต่อการจราจรที่คับคั่ง และ การประนีประนอมวิธีการในการแก้ไขปัญหาต่างๆเข้ากับการสร้างสภาพแวดล้อมในการดำรงชีวิตที่ดี ซึ่งจัดเป็นงานที่ทำหายอย่างมากที่การวางผังเมืองสามารถบรรลุถึง หน้าที่หลักของการวางผังเมืองในอีก 20 ปีข้างหน้าจะเป็นการก่อสร้างข้างล่างบนพื้นที่เมือง ทั้งที่เป็นเมืองขนาดใหญ่และเมืองทั่วไป โดยเป็นการจัดการระบบจราจรและจัดระบบขนส่งที่ทันสมัย รื้อสร้างใหม่ในย่านใจกลางเมืองและย่านการค้า รวมทั้งที่เป็นการปรับปรุงและพัฒนาย่านพักอาศัยที่ล้าสมัย ความพยายามที่จะสร้างความสมดุลที่มีเหตุผลระหว่างการเข้าถึงและมาตรฐานด้านสิ่ง

³ Millward Stanley, "An Analysis of Housing Policy and Its Influence on Urban Renewal", Papers Presented at a Symposium Held at the University of Salford, *Symposium on Urban Renewal at the University of Salford*, Millward, Stanley, ed., (United Kingdom: University of Salford, 1972), p. 2-3.

⁴ F. Stewart Chapin Jr. and Edward J. Kaiser, *Urban land use planning*, (Chicago: University of Illinois Press, 1979), p. 271.

⁵ Wilfred Burns, *New Towns for Old : The Technique of Urban Renewal*, (London: Leonard Hill, 1963), p.14.

⁶ Stanley, op. cit., p. 2-3.

แวดล้อมจะถือเป็นหน้าที่หลัก นโยบายที่เพิ่มขึ้นสำหรับการฟื้นฟูเมือง (Urban renewal) จะได้รับอิทธิพลจากบทบาทหรือสถานะของเมืองที่มีต่อภาค และความสัมพันธ์กับเมืองโดยรอบ

แนวความคิดเกี่ยวกับการฟื้นฟูเมือง⁷

- ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เสื่อมโทรมให้ดีขึ้น ซึ่งจะต้องพิจารณาว่าบริเวณนั้นมีพื้นที่ ประชากรเท่าไร ควรจัดบริการสาธารณูปโภคสาธารณูปการเพื่อให้เพียงพอแก่ผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณนั้น

- การฟื้นฟูเมืองไม่จำเป็นต้องทำทั้งเมือง อาจทำเฉพาะบริเวณที่มีความเหมาะสมที่จะฟื้นฟู เช่น พื้นที่เสื่อมโทรม พื้นที่ว่างในเมืองซึ่งถนนเข้าไม่ถึง บริเวณที่ไม่เสื่อมโทรมแต่ใช้พื้นที่ไม่คุ้มค่าในแง่เศรษฐกิจ

- จะต้องคำนึงถึงปัญหาเศรษฐกิจ สังคมเป็นหลัก และก่อให้เกิดความมั่นคงของผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้นเป็นหลัก ไม่ควรทำในลักษณะไล่อื้อ (Clearance) ต้องไม่ทำลายถิ่นฐาน การทำมาหากินของประชาชน

- ไม่ควรละเลยความสำคัญทางด้านการอนุรักษ์พื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ควรทำการจัดลำดับความสำคัญในการในการอนุรักษ์ และไม่ควรคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว

- ต้องมีการพิจารณาวางแผนการฟื้นฟูให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการพัฒนาประเทศ

- การขยายตัวทางเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของเมืองตามครรลองทางการตลาดและเศรษฐกิจไม่ถือว่าการฟื้นฟูเมือง

รูปแบบของการฟื้นฟูเมือง

1. การอนุรักษ์สิ่งที่มีคุณค่าไว้ (Preservation) คือ การอนุรักษ์และรักษาพื้นที่บริเวณใดบริเวณหนึ่งให้คงสภาพเดิมไว้โดยไม่มีการดัดแปลงเพิ่มเติม ไม่ให้ความเจริญเติบโตของเมืองเข้าไปทำลายสิ่งที่มีคุณค่าในบริเวณนั้น

2. การปรับปรุงสภาพชุมชนเดิม (Rehabilitation) คือ การปรับปรุง บูรณะพื้นที่บริเวณชุมชนเดิมให้มีลักษณะที่ดีขึ้น โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก และยังคงสภาพเดิมไว้เป็นส่วนใหญ่

3. การพัฒนาแบบหรือสร้างใหม่ (Redevelopment) คือ การปรับปรุงพื้นที่บริเวณใดบริเวณหนึ่งที่มีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ไม่คุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ หรือมีสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม

⁷ การเคหะแห่งชาติ, การสัมมนาทางวิชาการ การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, 2535, หน้า 21-22

เพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพในบริเวณนั้นให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อส่งผลให้เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ดี ทำให้ชุมชนนั้นมีความน่าอยู่ยิ่งขึ้น

การปรับปรุงชุมชนแออัด ก็ถือได้ว่าเป็นการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองรูปแบบหนึ่ง โดยมีแนวทางการปรับปรุง แบ่งได้เป็น 3 ลักษณะ คือ⁸

1. รูปแบบโครงการจัดหาที่อยู่ใหม่ ซึ่งเน้นการสร้างความมั่นคงในสิทธิของการอยู่อาศัย การมีส่วนร่วมของผู้อยู่อาศัย มีวิธีการดำเนินการที่หลากหลาย ดังนี้

- การย้ายชุมชนไปอยู่ในที่ใหม่ (Slum Relocation) เป็นการย้ายชุมชนไปอยู่ในที่ดินผืนใหม่ โดยการเคหะเป็นตัวกลางในการพัฒนาที่อยู่ใหม่ให้ผู้อยู่อาศัยได้ซื้อที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์หรือได้เช่าระยะยาว

- การประสานประโยชน์ทางที่ดิน (Land Sharing) เป็นการแบ่งแปลงที่ดินกันระหว่างเจ้าของที่ดินกับผู้อยู่อาศัย โดยการเคหะเป็นตัวกลางเจรจาต่อรองกับเจ้าของที่ดินให้แบ่งที่ดินบางส่วนของชุมชนขายให้กับผู้อยู่อาศัยในราคาถูก หรือให้เช่าในระยะยาว เพื่อเจ้าของที่ดินจะได้ใช้ที่ดินส่วนที่ต้องการไปทำประโยชน์ได้

- การรื้อและสร้างใหม่ในที่ดินเดิม (Reconstruction) เป็นการปรับปรุงสภาพชุมชนที่เสื่อมโทรม โดยรื้อและพัฒนาที่อยู่อาศัยขึ้นในพื้นที่เดิม โดยให้ผู้อยู่อาศัยมีกรรมสิทธิ์ในการเช่าซื้อหรือเช่าระยะยาวต่อไป

2. โครงการปรับปรุงในที่ดินเดิม (Upgrade) เป็นการจัดทำโครงการที่ดำเนินการปรับปรุงสภาพการอยู่อาศัยให้ดีขึ้นแทนการรื้อล้าง โดยการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม

3. การปรับปรุงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม มีจุดมุ่งหมายที่ต้องการพัฒนาสภาพเศรษฐกิจคือ เพิ่มรายได้และลดรายจ่ายของผู้อยู่อาศัย มีการพัฒนาทางด้านสังคม โดยการส่งเสริมการศึกษา สุขภาพอนามัย ปรับปรุงสภาพแวดล้อมชุมชน จัดระเบียบชุมชน มีนโยบายหลักให้ผู้อยู่อาศัยได้แสดงความคิดเห็น ตลอดจนร่วมวางแผนโครงการ เพื่อให้ชุมชนได้มีความรู้สึกรับผิดชอบในการพัฒนาชุมชนของตน

สาเหตุที่ต้องทำการฟื้นฟูเมือง

เรย์มอนด์ เวอร์นอน (Raymond Vernon 1966)⁹ กล่าวว่า หากไม่มีการแทรกแซง วงจรที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ของเมืองเก่า ในช่วงการเสื่อม (Obsolescence) จะเกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง

⁸ ทศพล จันทวงศ์, วิทยาลัยการเมืองใหม่แห่งอนาคต กระบวนการพัฒนาที่อยู่อาศัย การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, 2540, หน้า1-18

⁹ Raymond Vernon, "The Changing Economic Function of the Central City," *Urban Renewal : The Record and the Controversy*, James Q, Wilson, ed., (Cambridge, Massachussets: The MIT Press, 1966), p.22-23.

จากชนชั้นกลางมาสู่ การใช้งานเพื่อคนรายได้ต่ำ และเพิ่มความหนาแน่นขึ้น สลัมที่เก่ากว่าจะถูกละทิ้ง เช่นเดียวกับที่เคยเกิดขึ้นมาก่อน เพื่อโยกย้ายเข้าสู่ที่อยู่แห่งใหม่ ประชากรที่ลดลงในตอนแรกจะเพิ่มขึ้นในเวลาต่อมา จะเกิดกระแสของการเคลื่อนย้ายอย่างค่อยเป็นค่อยไปของประชากรไปยังขอบของเมือง หรือย่านชานเมืองเดิม ซึ่งส่งผลกับการเคลื่อนย้ายของแหล่งงาน แหล่งค้าปลีก อุตสาหกรรม ซึ่งเป็นผลของความเชื่อมโยง โดยกรมองหาแหล่งที่ตั้งใหม่

เจมส์ ซี ที เมา (James C.T. Mao 1966)¹⁰ กล่าวว่า วิวัฒนาการของเมืองที่แปรผันไปตามอายุ มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของถิ่นที่อยู่ รายได้ โครงสร้างชนชั้นทางสังคมจะเปลี่ยนจากสูงไปยังต่ำ การเพิ่มความหนาแน่นของประชากรและสิ่งปลูกสร้าง ระบบการถือครองที่ดิน การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมหรือประโยชน์ใช้สอย สภาพอาคารที่เสื่อมโทรมลง และ ระบบสาธารณูปโภคที่ไม่มีประสิทธิภาพ

วิลเฟร็ด เบิร์นส (Wilfred Burns 1963)¹¹ ได้สรุปเอาไว้ว่าโดยทั่วไปแล้วสาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่ทั่วโลกมีอยู่ 5 ประการคือ

1. การขยายตัวของเมือง
2. ปัญหาการจราจร
3. สิ่งก่อสร้างที่ทรุดโทรม
4. ค่านิยมใหม่ ๆ ในการอยู่อาศัย และการจับจ่ายซื้อของ
5. ทศนคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

ขณะที่แชปปีน และ ไคเซอร์ (Chapin and Kaiser) รวมถึง เรย์มอนด์ เวอร์นอน (Raymond Vernon) ได้จำแนกรูปแบบของปัญหาที่ทำให้ต้องฟื้นฟูเมืองออกเป็น 3 ลักษณะคือ

1. Urban Blight (ไร้ระเบียบ) คือ สภาพหรือผลกระทบทางด้านสภาพแวดล้อมที่ขัดและสถานการณ์หรือผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่ขัดแย้ง ลักษณะทางกายภาพของความไร้ระเบียบ (Blight) อาจมีระดับตั้งแต่ที่เรียบง่ายได้แก่ สภาพของการชำรุด ขาดการบำรุงรักษาอาคาร โครงสร้างอาคารที่เสียหาย สาธารณูปโภคที่ไม่พอเพียง การสะสมของขยะ มลภาวะ และการขาดแคลนบริการทางสังคม ไปจนถึงความไร้ระเบียบในระดับที่ซับซ้อนได้แก่ การอยู่ร่วมกันที่ไม่เหมาะสมของการใช้ประโยชน์ที่ดิน สันฐานของแปลงที่ดิน กลุ่มก้อนอาคาร และ ถนนที่ล้าสมัย และไม่เหมาะสมกับการใช้งาน¹²

¹⁰ James C.T. Mao, "Efficiency in public Urban Renewal Expenditure Through Benefit-Cost Analysis", *Journal of the American institute of planners* 32, (March 1966), p. 86.

¹¹ Wilfred Burns, op. cit., p.14.

¹² Chapin and Kaiser, op. cit. , p. 271.

2. Obsolescence (ไร้ประสิทธิภาพ) คือ รูปแบบหนึ่งของความไร้ระเบียบ โดยเกี่ยวเนื่องกับผังของแปลงที่ดิน กลุ่มก้อนอาคาร และถนนที่ไม่มีประสิทธิภาพ รวมถึงความเก่าแก่เสื่อมโทรมและการขาดแคลนสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

3. Decline (เสื่อม) คือ การลดบทบาทความสำคัญของพื้นที่เมื่อเวลาเปลี่ยนแปลงไป โดยสะท้อนผ่านตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ การอพยพออกของประชากร การโยกย้ายของแหล่งงาน ความซบเซาอย่างชัดเจนของอัตราการเจริญเติบโต การลดลงของรายได้ประชาชาติ และการหายไปของเงินทุนส่วนบุคคลหรือสาธารณะ¹³

นอกจากนี้เรย์มอนด์ เวอร์นอน (Raymond Vernon 1966)¹⁴ ยังได้ตั้งเกณฑ์ในการตัดสินความเสื่อม และไร้ระเบียบของเมืองไว้ 2 ประการ ได้แก่ การเคลื่อนย้ายทางเศรษฐกิจโดยเปรียบเทียบระหว่างการเคลื่อนย้ายของประชากรกับการเคลื่อนย้ายของปริมาณงานการใช้ทรัพยากรที่ดินที่ไม่เหมาะสมทั้งภายใน และภายนอกตลาดที่ดิน¹⁵

ออโร เอ เดวิส และแอนดรูว์ บี วินสตัน (Orro A. Davis and Andrew B. Whinston 1966)¹⁶ ได้แสดงข้อคิดว่าลักษณะของสาเหตุในการฟื้นฟูเหล่านี้จะไม่ส่งผลแต่เฉพาะต่อลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เท่านั้น รวมถึงปีเตอร์ เวเบอร์ (Peter Weber 1981)¹⁷ ที่มีความเห็นว่าการฟื้นฟูเมืองได้สามารถครอบคลุมถึงการแก้ไขปัญหาของเมืองสองประการหลักๆ ได้แก่ การทำงานที่ไม่ปกติในโครงสร้างของเมือง และการเสื่อมคุณภาพของอสังหาริมทรัพย์

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทยระบุถึงสาเหตุหลักที่ต้องมีการฟื้นฟูเมืองไว้ดังนี้¹⁸

1. การขยายตัวของประชากรในเขตชุมชนเมือง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเรื่องที่อยู่อาศัย สถานที่ทำงาน แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ
2. การพัฒนาด้านการก่อสร้างเพื่อรองรับการขยายตัวของประชากร ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว โดยไร้ทิศทางและมาตรการควบคุม

¹³ Raymond Vernon, op. cit., p. 3.

¹⁴ Vernon, op. cit., pp. 5-22.

¹⁵ Davis, op. Cit., pp. 59.

¹⁶ Orro A. Davis and Andrew B. Whinston, "The economics of Urban renewal, " Urban renewal: The record and the controversy, James Q. Wilson, ed., (Cambridge, Massachussets: The MIT Press, 1966), p.59.

¹⁷ Peter Webe, Urban Renewal in Austria, Wien : Geschaefststelder Oesterreichischen Raumordnungskonferenz (OROK) , 1981, p. 5.

¹⁸ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง ,กรุงเทพฯ,ม.ป.ป.,หน้า178

3. ปัญหาด้านประชากรศาสตร์และนิเวศวิทยา ด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้านการเมืองการปกครอง ด้านผังเมืองและสิ่งแวดล้อม ได้สะสมมาเป็นเวลานานและขาดการปรับปรุงฟื้นฟูให้เหมาะสมตามกาลเวลา

การคัดเลือกพื้นที่จัดทำโครงการ (Project Area)

พื้นที่ที่เหมาะสมกับการฟื้นฟูเมือง แบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. พื้นที่ซึ่งมีปัญหามากที่สุด ได้แก่ พื้นที่บริเวณที่มีความเสื่อมโทรมมาก มีความขาดแคลนทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ควรปรับปรุงและพัฒนาเพื่อแก้ไขความเดือดร้อนให้ลดลงในระดับหนึ่ง

2. พื้นที่ซึ่งมีศักยภาพในการฟื้นฟูสูง ได้แก่ พื้นที่ที่สามารถทำการปรับปรุงและพัฒนาได้ง่าย และให้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจสูง

นอกจากจะพิจารณาเฉพาะพื้นที่ที่จะทำการฟื้นฟูแล้ว ยังจำเป็นต้องพิจารณาพื้นที่โดยรอบด้วยว่า มีพื้นที่บริเวณใดที่จะได้รับผลกระทบหรือถูกรบกวนจากการฟื้นฟูเมือง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกำหนดพื้นที่บริเวณโครงการและกำหนดพื้นที่บริเวณข้างเคียงที่จะมีผลกระทบต่อโครงการ โดยจะต้องมีการออกกฎควบคุมไปพร้อมๆกัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสภาพที่ไม่เหมาะสม

การคัดเลือกพื้นที่ควรพิจารณาข้อบ่งชี้ของผังเมือง และทิศทางการเจริญเติบโตของเมืองควบคู่ไปด้วย โดยต้องทำการสำรวจสภาพปัจจุบัน และพิจารณาแนวโน้มในอนาคตของพื้นที่บริเวณนั้นๆ โดยมีตัวกำหนด(Indicator) ความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะทำการฟื้นฟู ดังนี้¹⁹

1. พื้นที่ซึ่งมีมาตรฐานทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่ำ
2. อายุและสภาพของอาคาร
3. ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม
4. ความคุ้มค่าทางด้านศิลปวัฒนธรรม
5. กิจกรรมที่ไม่เหมาะสมอยู่ในพื้นที่นั้นๆ

ในการดำเนินการฟื้นฟู สามารถจำแนกตามการถือครองของกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ดังนี้²⁰

1. ที่ดินของเอกชน ที่ทำการฟื้นฟูโดยเอกชน ไม่มีองค์กรของรัฐหรือองค์กรท้องถิ่นเข้าไปวางแผนนโยบายหรือเข้าไปชี้นำ

¹⁹ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง, กรุงเทพฯ, ม.ป.ป., หน้า 1

²⁰ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, ทฤษฎีและความรู้ทางด้านผังเมือง, กรุงเทพฯ, ม.ป.ป., หน้า 180

2. ที่ดินของเอกชน ที่ทำการฟื้นฟูโดยให้องค์กรท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการปรับปรุง ในกรณีนี้ อาจต้องมีกฎหมายฟื้นฟูเป็นเครื่องมือในการบังคับใช้ตรวจสอบและสนับสนุนให้โครงการสามารถพัฒนาไปได้

3. ที่ดินของรัฐ หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น กรมธนารักษ์ กรมการผังเมือง การเคหะแห่งชาติ หรือองค์กรท้องถิ่นร่วมมือกันหรืออาจชักนำภาคเอกชนเข้าร่วมด้วยก็ได้

ข้อดีและข้อเสียของการฟื้นฟูเมือง

ข้อดีของการฟื้นฟูเมืองรูปแบบ Urban Redevelopment

1. เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีสภาพเสื่อมโทรม เพื่อให้กลับมามีสภาพทางกายภาพดีขึ้น มีรูปแบบการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม และคุ้มค่าเต็มศักยภาพของพื้นที่

2. ก่อให้เกิดแหล่งงาน สร้างความสามารถในการรองรับจำนวนแรงงานเพิ่มขึ้นได้จากขนาดของพื้นที่ใช้สอยที่เพิ่มขึ้น

3. สามารถจัดพื้นที่ว่าง เพื่อการนันทนาการในขนาดที่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี และมีความน่าอยู่มากยิ่งขึ้น

4. เป็นแหล่งการลงทุนแห่งใหม่ของนักลงทุน และเอื้อประโยชน์กับเจ้าของกิจการในพื้นที่ที่จะสามารถสร้างโอกาสในการทำการค้าได้ดียิ่งขึ้น จากการสร้างแรงดึงดูดด้วยศักยภาพของพื้นที่

5. มีผลให้ราคาที่ดินบริเวณนี้ รวมถึงพื้นที่โดยรอบมีราคาสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีกับเจ้าของที่ดินในชุมชน

6. ช่วยลดปัญหาการขยายตัวของเมืองออกไปสู่พื้นที่ชานเมือง

7. ขจัดปัญหาพื้นที่ตาดอดที่มักเกิดขึ้นจากรูปแบบการขยายตัวของเมืองที่ไม่เหมาะสมตามเส้นทางริมสองข้างถนน

8. ช่วยลดปัญหาการจราจรที่เกิดในพื้นที่และยังส่งผลดีถึงระบบการจราจรของพื้นที่โดยรอบ

9. สร้างความสามารถในการรองรับความต้องการของการให้บริการสินค้าในระดับที่หลากหลายมากขึ้น ทั้งระดับภูมิภาค เมือง และชุมชน

ข้อเสียของการฟื้นฟูเมืองรูปแบบ Urban Redevelopment และประเด็นที่ควรระวังในการใช้วิธีการฟื้นฟูเมือง ดังนี้

1. ปัญหาการรวบรวมที่ดิน เพราะส่วนใหญ่ที่ดินในชุมชนเมืองมักเป็นรายย่อย อาจเกิดการไถ่ราคาสูงมากเกินราคาที่ดินในตลาดปกติ

2. การลงทุนไม่คุ้มค่า ในการก่อสร้างสามารถทำได้ 2 กรณี คือ การก่อสร้างบนที่ดินว่างเปล่าผู้ก่อสร้างต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าที่ดินบวกกับค่าก่อสร้างอาคาร แต่การก่อสร้าง

สร้างในบริเวณที่มีสิ่งก่อสร้าง ผู้ก่อสร้างต้องจ่ายค่ารื้อถอนทำลาย และค่าชดเชยที่เกิดจากความสูญเสียกำไรที่ผู้เช่าควรจะได้ รวมถึงคิดเป็นเงินมหาศาล แต่อาจสามารถใช้อำนาจรัฐในการเวนคืน

3. ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะบ้านที่เสื่อมโทรม ครอบครองโดยครอบครัวที่มีรายได้น้อย ไม่มีความสามารถในการหาที่อยู่อาศัยระดับที่ดีขึ้น หากมีการย้ายไปตั้งถิ่นฐานใหม่ในชุมชนใกล้เคียง ก็จะเป็นปัญหากับพื้นที่บริเวณอื่นต่อไป ในกรณีที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เดิม จะต้องเสียค่าเช่าเพิ่มมากขึ้นจากผลของการลดขนาดของที่อยู่อาศัยลง

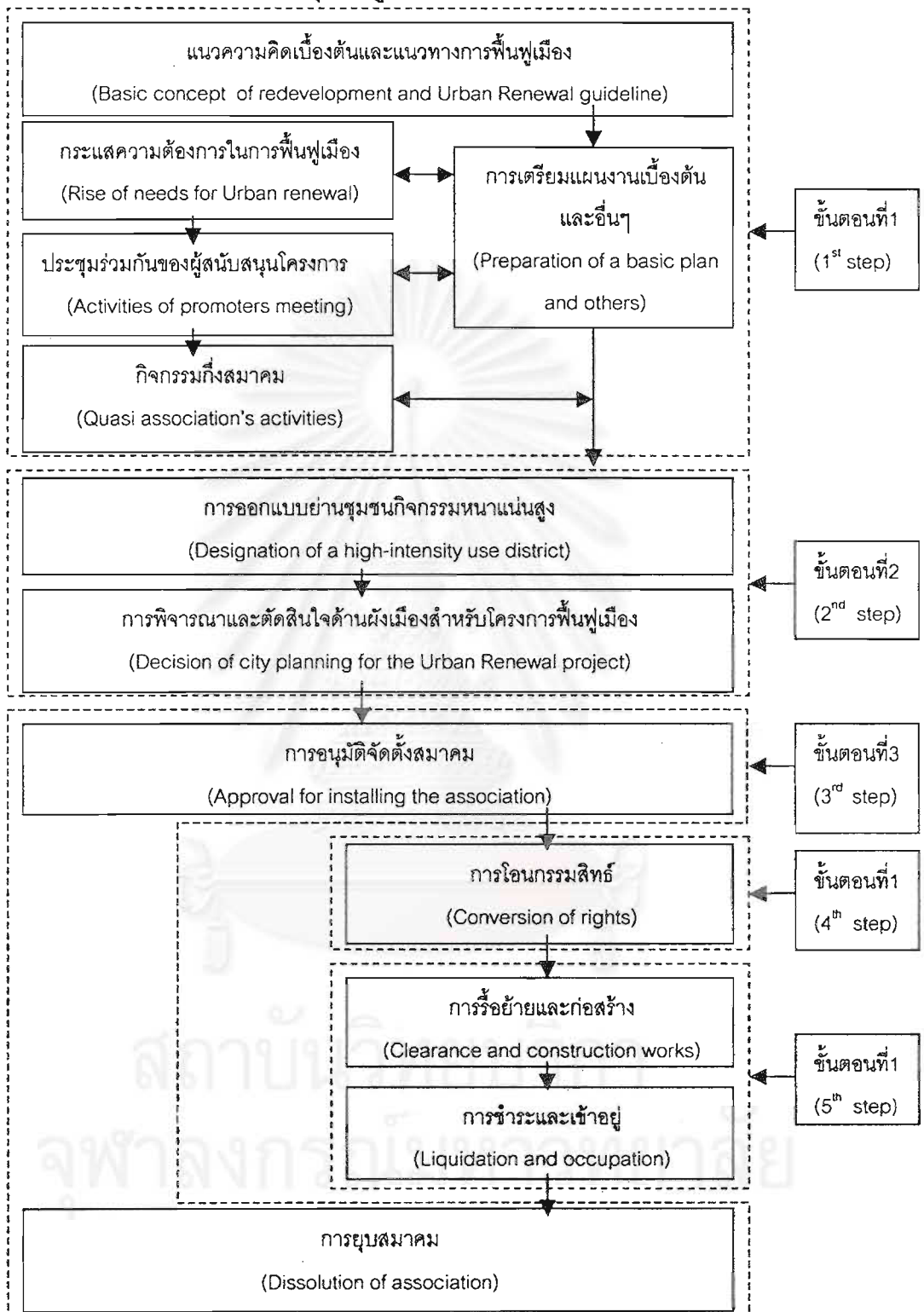
4. ส่งผลกระทบต่อสภาพความสัมพันธ์ขององค์กรย่อย (neighborhood) เช่น ญาติพี่น้อง เพื่อน จากการย้ายที่อยู่

5. เกิดการชะงักของการลงทุนของผู้ประกอบการทั้งในพื้นที่และบริเวณรอบข้าง เนื่องจากต้องการดูท่าทีของสภาพการณ์ที่จะเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ แต่ก็ก็เป็นเพียงแคในช่วงระยะเวลาหนึ่ง

6. เป็นการทำลายบทบาทหน้าที่ของการเป็นแหล่งพุ่มพนักธุรกิจ เนื่องจากโดยส่วนใหญ่ผู้เริ่มลงทุนมักจะเริ่มลงทุนในพื้นที่พาณิชย์กรรมการค้าที่ราคาค่อนข้างถูก

ดังนั้น การฟื้นฟูเมือง ควรเป็นไปในรูปแบบของการปรับปรุงสวนทรุดโทรมในเมืองเก่า โดยใช้วิธีต่างๆ คือทั้งการก่อสร้างใหม่ การบูรณะปรับปรุง และการอนุรักษ์ มาผสมผสานอย่างกลมกลืนกัน มีการวางแผนที่ดีภายใต้วัตถุประสงค์เดียวกัน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์คุ่มค่าทางเศรษฐกิจ และควรที่จะคำนึงถึงสภาพสังคมที่เป็นอยู่ในพื้นที่ รวมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากโครงการทั้งก่อน หลัง และขณะดำเนินการโครงการของในบริเวณและบริเวณพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการ ด้วยความร่วมมือกันของภาครัฐและเอกชน ก่อให้เกิดความสอดคล้องกันระหว่างแผนพัฒนาในระดับต่างๆ ภายใต้ความเห็นชอบและการร่วมมือของประชาชนในพื้นที่

ขั้นตอนการวางแผนปรับปรุงฟื้นฟูเมือง²¹



²¹ ทศพล จันทรวงศ์, วิสัยทัศน์เมืองใหม่แห่งอนาคต กระบวนการพัฒนาที่อยู่อาศัย การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, 2540, หน้า 51

ขั้นตอนและแผนดำเนินงานโครงการฟื้นฟูเมือง²²

โครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองต้องเข้าใจปัญหาและทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลด้านต่าง ๆ ให้รอบคอบ โดยจะต้องพิจารณาข้อมูลต่างๆ ดังนี้

- ทำการศึกษาความเป็นไปได้ทุกด้านให้ครบถ้วนรอบคอบ
- ศึกษากิจกรรมการใช้ที่ดิน ขนาดที่ดิน ความหนาแน่น ระบบการคมนาคมที่เหมาะสมกับพื้นที่
- การรับฟังข้อคิดเห็นของประชาชน
- การปฏิบัติการแบ่งวาระ (Phasing) ระยะเวลา (Stage) ใครเป็นคนพัฒนา
- ด้านการตลาดการขายมีกลยุทธ์อย่างไร
- แหล่งเงินได้จากแหล่งไหนบ้าง
- แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูแต่ละบริเวณ แต่ละย่านทำอย่างไร ใช้เวลาอย่างน้อยแค่ไหน
- ศึกษาโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องว่ามีผลกระทบอย่างไร เช่น เรื่องระบบป้องกันน้ำท่วม ทางด่วน เรื่องสภาพแวดล้อม เป็นต้น
- หน่วยงานที่รับผิดชอบมีใครบ้าง เช่น กรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคม เป็นต้น
- คณะกรรมการฟื้นฟูเมืองเป็นใครมาจากไหน มีกี่คน จัดตั้งอย่างไร มีอำนาจหน้าที่ใด และมีขอบเขตความรับผิดชอบอย่างไร
- มีกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องหรือรองรับการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์

กรุงเทพมหานคร²³

เป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาของเมืองชั้นใน ซึ่งเขตสัมพันธวงศ์ถือเป็นย่านธุรกิจการค้าดั้งเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งแขวงจักรวรรดิ จากการสำรวจสภาพทั่วไปและสัมภาษณ์ ประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 350 ตัวอย่าง ซึ่งแบ่งออกเป็นกลุ่มผู้ใช้ที่ดินและอาคาร กลุ่มผู้มาใช้บริการในพื้นที่ และกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ พบว่าปัญหาที่มีความจำเป็นเร่งด่วนได้แก่

²² ทศพล จันทรวงศ์, วิสัยทัศน์เมืองใหม่แห่งอนาคต กระบวนการพัฒนาที่อยู่อาศัย การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง, 2540, หน้า 50

²³ อัจฉรา ปุญญฤทธิ์, แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

1. ปัญหาด้านการจราจร ที่สืบเนื่องมาจากความคับแคบของถนนและซอย พฤติกรรมจอดรถขนถ่ายสินค้าบนพื้นผิวจราจร ประกอบกับการผ่านเข้ามาในพื้นที่ของยานพาหนะจำนวนมาก

2. ปัญหาการใช้ที่ดินและอาคารเนื่องจากขาดการวางแผนการใช้ที่ดินล่วงหน้า ขาดปริมาณพื้นที่ว่างที่เหมาสมกับความปลอดภัยและสุขภาพของผู้อยู่อาศัย และสภาพอาคารที่ชำรุดทรุดโทรม

3. ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อสุขภาพอนามัยของประชากร ปัจจัยที่นำมาพิจารณาและวิเคราะห์โครงสร้างของปัญหาได้แก่ ลักษณะทางกายภาพในเรื่องของสภาพอาคาร ความสูงอาคาร วัสดุก่อสร้างอาคาร ที่ว่างระหว่างอาคาร โครงสร้างพื้นฐานในเรื่องระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ระบบการคมนาคมขนส่ง และสภาพแวดล้อมต่าง ๆ แนวทางในการแก้ปัญหาสำหรับการศึกษานี้ดำเนินการโดยการยึดหลักการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่และมีการผังเมืองเป็นแนวทางในการพัฒนา โดยการวางแผนทางการใช้ที่ดินให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ มีการพัฒนาสร้างอาคารสูงที่ประกอบด้วยการใช้สอยหลายประเภท เพื่อการเพิ่มพื้นที่ใช้สอย ทำการจัดระบบจราจรให้เหมาสมมีความคล่องตัวมากขึ้น โดยการเพิ่มพื้นผิวจราจร ขยายขนาดถนนและซอย ทำการเสริมสร้างสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้ดีขึ้นเพื่อให้เหมาสมกับการพักอาศัยและประกอบธุรกิจการค้า จัดบริการสาธารณะต่าง ๆ ส่งเสริมให้มีการบูรณะปรับปรุงและอนุรักษ์อาคารในบางสถานที่ เช่น อาคารสถานที่ศาลาสถาน หรืออาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย²⁴

เป็นการศึกษาเพื่อศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะที่หลากหลาย ในพื้นที่ตามแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย จากการศึกษาพบว่าสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ พื้นที่ในย่านสุขุมวิทตอนบน จากเดิมเคยใช้อาคารในแนวราบมาเป็นการใช้ที่ดินแบบผสม คือใช้อยู่อาศัยในแบบเมืองใหญ่ ประกอบธุรกิจการค้าบริการในระดับนานาชาติ และธุรกิจอาคารสำนักงานสมัยใหม่ในลักษณะอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ และพื้นที่ในแนวถนนพระราม 4 หรือย่านคลองเตยในตอนล่างยังคงมีรูปแบบการใช้ที่ดินที่ต่อเนื่องจากท่าเรือคลองเตยที่มีความสำคัญตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เช่น คลังสินค้า กิจการขนส่งสินค้า ลานกองคอนเทนเนอร์ คลังน้ำมัน รวมถึงย่านตลาดสดขนาดใหญ่ ชุมชนแออัดซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยที่อยู่ใกล้แหล่งงานในพื้นที่ มีสภาพเสื่อมโทรม ขาดระเบียบและขาดการฟื้นฟู และได้มีการเสนอแนว

²⁴วิรัตน์ รัตตากร, แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาค วิชาผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

ทางการพัฒนาพื้นที่ย่านสุขุมวิทให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สมบูรณ์ โดยมีองค์ประกอบเชื่อมโยงทั้งกับศูนย์กลางธุรกิจในปัจจุบันและพื้นที่ภายนอกอื่นๆ รวมทั้งการแก้ปัญหาสภาพแวดล้อม ความแออัดเสื่อมโทรมในพื้นที่ย่านคลองเตย โดยการจัดระเบียบที่ดิน การพัฒนาที่อยู่อาศัยหนาแน่นและพัฒนาพื้นที่ชานน้ำเพื่อการท่องเที่ยว มีการเชื่อมโยงด้วยระบบสัญจรที่สะดวกทันสมัย และรูปแบบทางกายภาพที่สอดคล้องกัน เพื่อความสมบูรณ์ในการเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร²⁵

ศึกษาถึงการปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองที่สำคัญที่สุดของกรุงเทพมหานครที่ยังคงความสำคัญตั้งแต่อดีต มีการใช้ที่ดินแบบผสม ไม่มีการจัดย่านให้เหมาะสมตั้งแต่แรก ดังนั้นกิจกรรมต่างๆที่ตั้งอยู่ในเขตบางรัก จึงทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร สภาพอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัยชำรุดทรุดโทรม ก่อสร้างไม่ได้มาตรฐาน ทำให้เกิดความแออัดและเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน มีการใช้ที่ดินและอาคารอย่างไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจเนื่องจากที่ดินมีราคาแพง แนวทางในการแก้ปัญหาสำหรับการศึกษานี้ดำเนินการโดยการยึดหลักของการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่และมีการผังเมืองเป็นแนวทางในการพัฒนา โดยสามารถจัดลำดับตามความสำคัญและเร่งด่วน คือ การปรับปรุงถนน และการปรับปรุงการใช้ที่ดิน

2.5 สรุปแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาพบว่า การขยายตัวของเมืองเป็นไปในหลายแนวทาง ซึ่งมีปัจจัยชี้้นำที่สำคัญคือ ระบบคมนาคมที่เกิดขึ้น มีย่านพาณิชยกรรมซึ่งเป็นศูนย์กลางกลางของเมืองที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นได้ง่าย ซึ่งมีคุณสมบัติหลักคือการเข้าถึงที่สะดวก จึงมักประสบกับปัญหาจราจรที่ถนนมีราคาแพง โดยในพื้นที่ศูนย์กลางดั้งเดิมยังคงประสบกับปัญหาความเสื่อมโทรมทางกายภาพ อีกทั้งยังได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้เกิดการถ่ายเทความเจริญ และเกิดความชบเซาของพื้นที่ศูนย์กลางเก่าในเมืองได้

การปรับปรุงพื้นที่เมืองเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยในการแก้ปัญหาพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งที่ได้รับผลจากการขยายตัวของเมืองดังกล่าว โดยเน้นการปรับปรุงทางสภาพกายภาพเป็นหลัก เพื่อให้เกิดการพัฒนาสภาพชุมชนในภาพรวม ทั้งในแง่ระบบเศรษฐกิจ และสภาพความเป็นอยู่ของคนในชุมชน และจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า พื้นที่ชั้นในส่วนใหญ่จะประสบปัญหาเดียวกัน คือ สภาพความทรุดโทรมทางกายภาพ การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า ปัญหาทางด้านการจราจร

²⁵ จิระ จิตรกร, แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.

จากการที่เป็นพื้นที่ที่เกิดขึ้นก่อน แต่มีศักยภาพทางด้านที่ตั้งสูง จึงมีความเหมาะสมในการนำแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่มาใช้ในการแก้ปัญหาและพัฒนาพื้นที่ต่างๆเหล่านี้

2.6 กรอบแนวคิด

การย้ายฐานการพัฒนาจากพื้นที่เมืองเดิม ออกสู่พื้นที่รอบนอก ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆในพื้นที่เมืองเก่า ซึ่งการฟื้นฟูเมืองเป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถช่วยแก้ปัญหาและพัฒนาพื้นที่ โดยจะเน้นในเรื่องของการแก้ปัญหาทางกายภาพ ซึ่งสภาพทางกายภาพที่เหมาะสมนั้น เป็นพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาด้านอื่นๆต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

พื้นที่ศึกษาระดับมหภาค (กรุงเทพมหานคร)

ในบทนี้จะกล่าวถึงพัฒนาการของพื้นที่ศึกษาทั้งในระดับมหภาคและจุลภาคที่มีความเชื่อมโยงกัน เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุและผลที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา จากนั้นจึงพิจารณาสภาพทั่วไปของพื้นที่ในระดับกรุงเทพมหานครและระดับพื้นที่เขต เพื่อให้ทราบถึงพื้นฐานของพื้นที่ศึกษาในระดับจุลภาคหรือย่านวงเวียนใหญ่ต่อไป

3.1 พัฒนาการของพื้นที่ศึกษาในระดับมหภาคและจุลภาค

การวางแผนพัฒนาย่านวงเวียนใหญ่ ควรต้องมีการศึกษาข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ ทั้งประวัติความเป็นมา รูปแบบและเอกลักษณ์ที่เป็นอยู่ รวมถึงวัฒนธรรมชุมชนในพื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงพัฒนาการของพื้นที่จากอดีตจนถึงปัจจุบัน จะทำให้การกำหนดรูปแบบของการพัฒนาในอนาคตสอดคล้องกัน

การศึกษาการพัฒนาเปลี่ยนแปลงของสภาพพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ จำเป็นต้องกล่าวถึงประวัติความเป็นมา และสภาพเดิมของกรุงเทพมหานครในอดีตควบคู่กันไป (กรุงเทพมหานคร หมายรวมความรวมทั้งฝั่งพระนครและกรุงธนบุรี) เพราะมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกันเริ่มตั้งแต่มีเมืองธนบุรีศรีมหาสมุทรในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นต้นมา การเติบโตและขยายขอบเขตของเมือง การเพิ่มประชากร การรับอารยธรรมตะวันตกเข้ามาพร้อมกับการติดต่อค้าขายกับชาวต่างประเทศ การขยายตัวของเมืองไปตามระบบสาธารณูปโภค การขุดคลองและการตัดถนนหนทาง จุดกำเนิดของย่านการค้าธุรกิจจนกลายมาเป็นองค์ประกอบสำคัญทางกายภาพของย่านวงเวียนใหญ่ วิวัฒนาการของย่านวงเวียนใหญ่ จากอดีตจนถึงปัจจุบัน

การศึกษาเพื่อสะดวกและง่ายต่อความเข้าใจ จึงแบ่งการศึกษาออกเป็นช่วงเวลาโดยใช้การเปลี่ยนแปลงของสภาพทางกายภาพของย่านวงเวียนใหญ่เป็นตัวกำหนดช่วงเวลาในการศึกษา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพทางกายภาพในพื้นที่มีผลต่อการพัฒนาและการสร้างรูปแบบพฤติกรรม การดำรงชีวิตของคนในพื้นที่นั้น ๆ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 1976-2474

สมัยกรุงศรีอยุธยาถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 7

เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่วงเวียนใหญ่ยังไม่เกิดองค์ประกอบต่างๆ

ช่วงที่ 2 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 2475-2504

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 7 – รัชกาลที่ 9

เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่วงเวียนใหญ่เริ่มมีองค์ประกอบต่างๆเกิดขึ้น

- ช่วงที่ 3 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 2505-2534
 สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 9
 เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่วงเวียนใหญ่มีบทบาทที่สำคัญทางด้านศูนย์กลาง
 พาณิชยกรรมของฝั่งธนบุรี
- ช่วงที่ 4 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 2535-ปัจจุบัน (2545)
 เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่วงเวียนใหญ่มีสภาพทางกายภาพเสื่อมโทรม

3.1.1 ช่วงที่ 1(พ.ศ. 1976 - 2474)

ปีพ.ศ.1976-2310(สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี)

สภาพพื้นที่ของกรุงเทพมหานครในอดีต ก่อนปี พ.ศ. 2310 สามารถกล่าวได้ว่ามีอาณาเขตบริเวณโดยรวมตั้งแต่เขตเมืองนนทบุรีเรื่อยลงมาจนถึงบริเวณนครเขื่อนขันธ์ (ปัจจุบันคืออำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ) โดยมีลำน้ำเจ้าพระยาเป็นแนวศูนย์กลางของพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก บริเวณดังกล่าวนี้เป็นที่เรียกกันทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติว่าบางกอก (Bangkok) ส่วนที่มาและความหมายของชื่อบางกอกนั้นมีการสันนิษฐานไว้หลายประการ ประการหนึ่งคือเติมบริเวณพื้นที่นั้นเป็นป่ามะกอก อีกประการหนึ่งคือบริเวณพื้นที่นั้นเป็นโคกหรือเป็นเกาะ เนื่องจากเป็นสถานที่แม่น้ำเจ้าพระยาไหลเป็นรูปโค้งเกือกม้า (Oxbow Lake) คดเคี้ยววนไปมาคล้ายเกาะหลายขนาด ซ้อนกันอยู่ทั่วบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะฝั่งตะวันตกเนื่องจากมีคลองมากมายอยู่ ในขณะที่ฝั่งตะวันออกเป็นแผ่นดินทะเลตมและท้องทุ่ง คำว่า “บางกอก” ในภาษาต่างประเทศสมัยโบราณมักเขียนว่า BANCOK BANGOK BANGKOK ฯลฯ หากสังเกตชื่อคำว่า “บ้าน” ในภาษาต่างประเทศจะใช้ BAN จึงเป็นเหตุผลอีกประการหนึ่งที่พอจะเชื่อถือได้ว่าคำว่าบางกอก ก็คือ บ้านโคก (BANCOK) บ้านเกาะ (BANGOK) หรือบ้านมะกอก (BANGKOK) ตามลักษณะของพื้นที่นั่นเอง สมัยกรุงศรีอยุธยา ชุมชนที่เรียกกันว่า บางกอก เป็นชุมชนสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นชุมชนที่เชื่อว่ามีมาก่อนกรุงศรีอยุธยา หรืออย่างช้าก็มาตั้งแต่แรกสถาปนากรุงศรีอยุธยา เมื่อ พ.ศ. 1893 การติดต่อค้าขายของชาวต่างชาติกับกรุงศรีอยุธยาต้องอาศัยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ โดยมีสำเภากจีน สลุปแขก และกำปั่นฝรั่ง ที่จะไปยังพระนครศรีอยุธยาจะต้องผ่านชุมชนบางกอก ซึ่งเป็นย่านพักสินค้าที่ดีที่สุดเพราะเส้นทางที่จะผ่านต่อไปต้องเสียเวลาเดินทางนานเนื่องจากระยะทางไกลและแม่น้ำคดเคี้ยวมาก ยิ่งทำให้ย่านบางกอกมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น และชุมชนก็มีการขยายตัวใหญ่ขึ้นตามไปด้วย

จากการที่มีการติดต่อค้าขายกับประเทศต่าง ๆ หลายประเทศ ซึ่งการติดต่อค้าขายในสมัยนั้นต้องอาศัยเส้นทางเดินเรือเพียงทางเดียวเท่านั้น และเส้นทางเดินเรือที่มาจากต่างประเทศจะไปยังกรุงศรีอยุธยาจะต้องเดินเรือในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านบางกอกขึ้นไปตามลำน้ำจนถึง

อยุธยา ซึ่งในสมัยก่อนการขุดคลองลัดแม่น้ำเจ้าพระยามีความคดเคี้ยวไปมามาก ทำให้การเดินทางต้องใช้เวลาอย่างมาก จนมาถึงสมัยแผ่นดินสมเด็จพระไชยราชาธิราช ทรงโปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกใหญ่ตรงส่วนที่คอดแคบที่สุด ซึ่งคลองที่ขุดปัจจุบันคือแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อยผ่านสถานีรถไฟบางกอกน้อย โรงพยาบาลศิริราช มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วังหน้า วังหลัง และวัดอรุณราชวรารามจนถึงปากคลองบางกอกใหญ่และแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมเปลี่ยนไปเป็นชื่อคลองบางกอกน้อยและคลองบางกอกใหญ่ คลองลัดดังกล่าวเรียกโดยทั่วไปว่าคลองลัดบางกอก(รูปที่3.1)



แผนที่ 3.1 แสดงแนวการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาในสมัยพระไชยราชาธิราช

ที่มา : วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร

ภายหลังมีการขุดคลองลัดบางกอกเสร็จในปี พ.ศ. 2085 แล้ว ย่านบางกอกจึงถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง ฝั่งตะวันออก (ฝั่งพระนคร) และฝั่งตะวันตก (ฝั่งธนบุรี) โดยฝั่งตะวันออกพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ลุ่มต่ำสลับด้วยหนองบึง แต่ฝั่งตะวันตกเป็นที่ดอน

เมืองธนบุรีปรากฏชื่อครั้งแรกในกฎหมายสมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ ระหว่างปี พ.ศ. 2091-2111 โดยมีชื่อเรียกว่า “ธนบุรีศรีมหาสมุทร” ต่อมาได้เรียกว่า “ธนบุรี” ซึ่งจัดว่าเป็นเมืองหน้าด่านของกรุงศรีอยุธยา

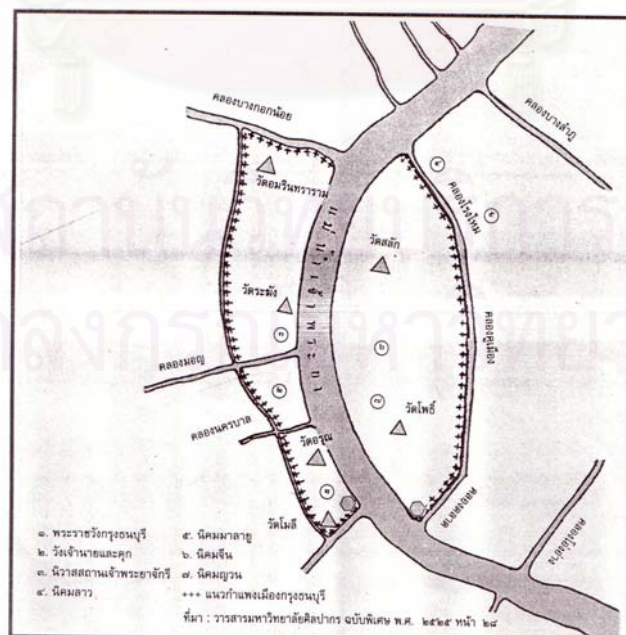
ปีพ.ศ.2310-2325(สมัยสมเด็จพระเจ้าตากสิน)

ในปี พ.ศ. 2310 ประเทศไทยได้เสียกรุงศรีอยุธยาเป็นครั้งที่ 2 ให้แก่พม่าและต่อมาในปีเดียวกันสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (ในสมัยนั้นดำรงตำแหน่งพระยาวชิรปราการหรือเจ้าตาก) ได้กอบกู้อิสรภาพกลับคืนมาได้สำเร็จและได้เลือกเอากรุงธนบุรีเป็นราชธานี ประชาชนชาวไทย

ได้อัญเชิญพระยาวชิรปราการขึ้นเถลิงถวัลยราชสมบัติแลปราบดาภิเษกเป็นพระมหากษัตริย์ปกครองกรุงธนบุรี ทรงพระนามว่าพระบรมราชาปีที่ 4 แต่ประชาชนนิยมเรียกกันว่า "สมเด็จพระเจ้าตากสิน"

ในช่วงปี พ.ศ. 2310-2325 (สมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานีและมีพระเจ้าตากสินเป็นพระมหากษัตริย์) บริเวณพื้นที่ฝั่งพระนคร (ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา) สถาปนามิประเทศเป็นที่ราบลุ่ม พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นท้องนา ความเจริญของชุมชนมีน้อยกว่าฝั่งธนบุรี (ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา) เนื่องจากมีกรุงธนบุรีเป็นเมืองหลวง ชุมชนตั้งถิ่นฐานอยู่อย่างกระจัดกระจาย โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ในช่วงสมัยกรุงธนบุรี ภายในกำแพงพระนครธนบุรี (ฝั่งตะวันตก) มีความเจริญมากกว่าฝั่งตะวันออก โดยปรากฏชุมชนหลากหลายเชื้อชาติหนาแน่นกว่าส่วนอื่นๆ ของเมือง (อาทิ แขก โปรตุเกส จีน ไทย ฯลฯ) เนื่องจากเป็นที่ตั้งของพระราชวัง (ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของกองบัญชาการทหารเรือ พระราชวังเดิม) อาณาเขตของพระราชวังขยายออกไปจรดคลองนครบาล มีวัดในเขตพระราชฐานถึง 2 วัด คือวัดแจ้งและวัดท้ายตลาด ถัดขึ้นไปตั้งแต่เขตคลองนครบาลจนถึงคลองมอญเป็นที่ตั้งของวังเจ้านายและคุก ช่วงคลองมอญถึงวัดบางหว้าใหญ่ (วัดระฆังโฆสิตาราม) เป็นนิวาสนสถานของขุนนางผู้ใหญ่ อาทิ บ้านเจ้าพระยาจักรี (บริเวณกรมคู่มือทหารเรือ) ซึ่งต่อมาปราบดาภิเษกเป็นพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก เหนือวัดระฆังฯ ขึ้นไปจนถึงปากคลองบางกอกน้อยเป็นสุดเขตกำแพงกรุงธนบุรีฝ่ายเหนือ ส่วนภายในกำแพงพระนครฝั่งตะวันออกมีชุมชนเบาบาง ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนและชาวยุวนที่ถูกกวาดต้อนอพยพมา นอกกำแพงเมืองพระนครทั้งสองฝั่งเป็นส่วนผลไม้และทะเลเตม



แผนที่ 3.2 แผนผังกรุงเทพฯในสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี

ที่มา : วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร

จากการที่เมืองธนบุรีศรีมหาสมุทร ตั้งอยู่บนดินดอนตะกอนปากแม่น้ำ ส่งผลให้ผืนดินส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นดินเหนียวสีเทา เหมาะแก่การเพาะปลูกมาก และจากความแตกต่างในคุณสมบัติของดินที่เกิดจากตะกอนน้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม ซึ่งเหมาะกับพืชพรรณต่าง ๆ หลายชนิด จึงทำให้กลายเป็นแหล่งที่มีพันธุ์พืชหลากหลายชนิดที่สุดแห่งหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่จะปลูกมากในปากฝั่งตะวันตกมากกว่าปากฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะมีคนอยู่หนาแน่นมากกว่าและมีคลองเข้าถึงพื้นที่ทั่วทั้งเกาะมากกว่า

จากเหตุผลข้างต้นทำให้ฝั่งตะวันตก (ฝั่งธนบุรีในปัจจุบัน) ตั้งแต่สมัยธนบุรีเป็นต้นมา จึงมีการตั้งหลักแหล่งของชุมชนชาวสวน มีการขุดลำกระโดงหรือคลองส่งน้ำเล็ก ๆ ขนาดกว้างสองวาบ้าง สามวาบ้าง หน้ำร้อยหน้ำพันสาย เพื่อชักน้ำไปยังสวนผัก สวนผลไม้ ซึ่งมักทำเป็นสวนยกร่อง เพื่อกักน้ำจืดและกั้นน้ำเค็ม

ปีพ.ศ.2325-2394(สมัยรัชกาลที่ 1 ถึง รัชกาลที่ 3)

ต่อมาในช่วงปี พ.ศ. 2325 - 2352 สมัยกรุงเทพมหานครเป็นราชธานี และมีพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช (รัชกาลที่ 1) ทรงขึ้นครองราชย์และเป็นปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี ได้ทรงย้ายเมืองหลวงจากกรุงธนบุรีไปยังฝั่งพระนคร

เหตุผลสำคัญในการย้ายราชธานีมายังฝั่งตะวันออก สามารถสรุปได้ดังนี้

1) เพื่อความเหมาะสมในด้านยุทธศาสตร์ กล่าวคือราชธานีใหม่มีลักษณะพื้นที่เป็นหัวแหลมโอบล้อมด้วยแม่น้ำถึง 3 ด้าน ทั้งยังมีคลองคูเมืองเดิมครั้งกรุงธนบุรีเป็นด้านป้องกันด้านแรกอยู่แล้ว ถ้าขุดคูเมืองเพิ่มขึ้นอีกแนวหนึ่งก็จะสามารถป้องกันเมืองได้ดียิ่งขึ้น และเมื่อสร้างป้อมปราการรอบเมืองแล้วก็จะมีความเหมาะสมในแง่ยุทธศาสตร์มากกว่า ส่วนนอกคูเมืองฝั่งตะวันออกของพระนครยังเป็นทะเลตม ยากที่ข้าศึกจะบุกประชิดเมืองทางนี้

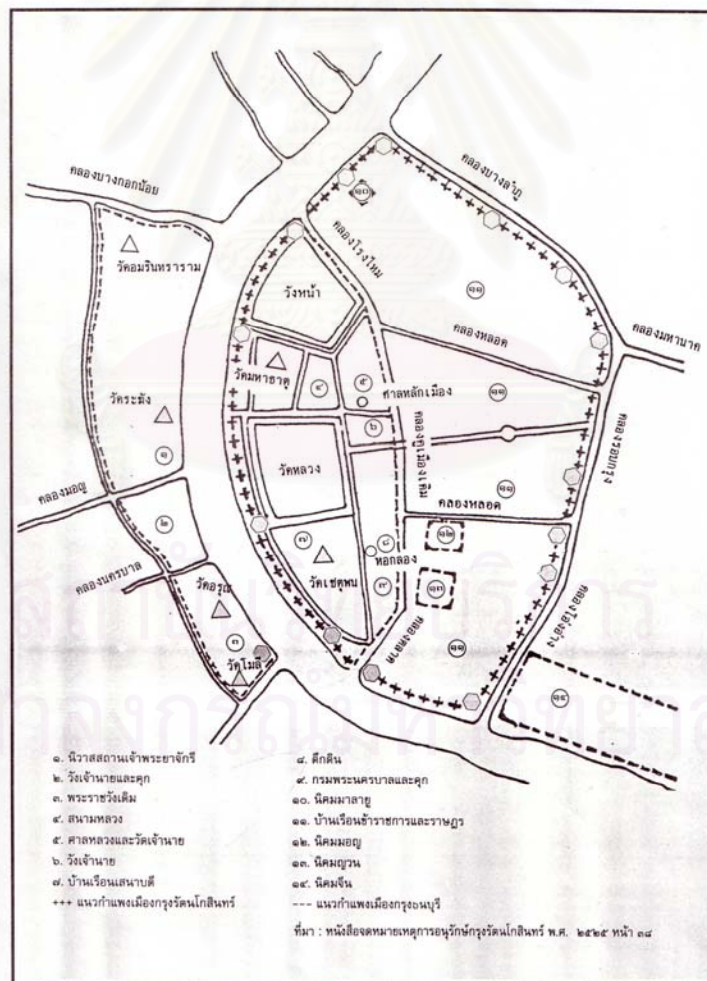
2) ความเหมาะสมในด้านภูมิศาสตร์ ด้วยเนื้อที่ทางฝั่งตะวันตกของกรุงธนบุรีเป็นฝั่งโค้งด้านนอกของแม่น้ำที่ไหลเชี่ยวจากทางเหนือ จึงทำให้ตลิ่งทรุดพังเร็วกว่าฝั่งตะวันออก

3) ความเหมาะสมในการพัฒนาเมือง เนื่องจากการใช้ที่ดินของกรุงธนบุรีฝั่งตะวันตกหนาแน่นมากและเป็นชุมชนเก่า โดยเฉพาะในเขตพระราชวังซึ่งขยายตัวไม่ได้เพราะถูกขนาบด้วยวัดแจ้งและวัดท้ายตลาด ในขณะที่ฝั่งตะวันออกเป็นพื้นที่ใหม่ มีเพียงชุมชนชาวจีนและชาวจีนญวนเท่านั้น เมื่อโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายไปแล้วก็จะได้พื้นที่กว้างใหญ่ สามารถสร้างพระนครให้เป็นศูนย์กลางการปกครองเทียบเคียงกับกรุงศรีอยุธยาได้

ได้ทรงขนานนามว่ากรุงเทพมหานคร อมรรัตนโกสินทร์ฯ โดยทรงตั้งพระทัยให้พระราชวังเป็นศูนย์กลางเมืองทางฝั่งพระนคร ในการย้ายพระนครมายังฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยานี้ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมีพระราชปณิธานอันแน่วแน่ที่จะทำนุบำรุง

พระนครให้รุ่งเรืองเหมือนครั้งกรุงศรีอยุธยา โดยโปรดเกล้าฯให้สร้างพระนครและพระราชนิเวศน์มณฑลเกียรติสถานใหม่ในลักษณะคล้ายกรุงศรีอยุธยา

สำหรับการขุดคลองคูเมืองและสร้างกำแพงป้อมปราการป้องกันพระนครนั้นโปรดเกล้าฯ ให้รื้อจากป้อมบางกอกเดิมกับกำแพงเมืองครั้งกรุงธนบุรีลง เพื่อขยายกำแพงและคูพระนครใหม่ให้กว้างออกไป โดยให้ขุดขนานไปกับแนวคูเมืองเดิม เริ่มจากปากคลองบางลำภูลงไปออกปากคลองแม่น้ำข้างใต้บริเวณเหนือวัดสามปลื้ม (วัดจักรวรรดิราชาวาส) หรือเรียกว่า “คลองโง่งอ่าง” โดยพระราชทานนามรวมของ 2 คลองนี้ว่า “คลองรอบกรุง” รวมเป็นความยาวของคลองรอบพระนครใหม่ได้ 7.2 กิโลเมตร นอกจากนี้โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองเล็ก 2 สาย เพื่อเชื่อมคลองคูเมือง และคลองรอบกรุง (คลองหลอด) คือ “คลองหลอดวัดเทพธิดาราม” และ “คลองหลอดวัดราชบพิธ” ส่วนนอกเขตกำแพงเมืองใกล้วัดสะแก (วัดสระเกศ) โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองมหานาคทอดออกไปเป็นเส้นทางติดต่อกับชนบทด้านตะวันออกของพระนคร (รูปที่ 3.3)



แผนที่ 3.3 แผนผังแสดงแนวคลองและกำแพงกรุงรัตนโกสินทร์สมัยแรก
ที่มา : หนังสือจดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์

การย้ายพระนครมาอยู่ที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงแม้ว่าจะยังคงใช้พื้นที่ฝั่งตะวันตก (ธนบุรี) เป็นอาณาเขตของเมืองด้วยก็ตาม แต่การกระจายของอาณาเขตพระนครฝั่งนี้เป็นไปน้อยมาก หลังจากมีการย้ายศูนย์กลางการปกครองมาทางฝั่งตะวันออก ได้เกิดการขยายตัวมากขึ้น เหตุผลสำคัญประการหนึ่งเนื่องจากยังมีอาณาบริเวณที่จะขยายได้โดยไม่มีที่สิ้นสุด ทำให้เกิดชุมชนเก่าและชุมชนใหม่ที่มีความหลากหลายทางภาษาและวัฒนธรรม

จากการย้ายกรุงธนบุรีมาอยู่ฝั่งพระนครทำให้ลดบทบาทของความเป็นศูนย์กลางอำนาจและเศรษฐกิจลง กรุงธนบุรีจึงเป็นเพียงเมืองบริวารของกรุงเทพฯ เท่านั้น โดยรัชกาลที่ 1 ยังคงบทบาทความสำคัญของกรุงธนบุรีในระยะแรกให้เป็นจุดยุทธศาสตร์ในระหว่างการก่อสร้างพระนครแห่งใหม่ ภายหลังจากก่อสร้างพระนครแห่งใหม่เสร็จแล้ว จึงเป็นเพียงที่ประทับของพระเจ้าลูกเธอและพระเจ้าหลานเธอ โดยพระองค์ทรงทำการปรับปรุงพระราชวังที่มีอยู่เดิม ตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี และปรับปรุงพระนิเวศน์เดิมของพระองค์และพระราชวังผู้ใหญ่หลายพระองค์ยกขึ้นเป็นวัง อีกทั้งทรงสร้างวังใหม่เพิ่มขึ้นทางฝั่งธนบุรีอีกเพื่อทำหน้าที่ป้องกันรักษาพระนครตามแผนยุทธศาสตร์

การขยายตัวของชุมชนต่าง ๆ ยังคงขยายตัวตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย เป็นต้น โดยการขยายตัวของเมืองขยายทางฝั่งตะวันออก (ฝั่งพระนคร) มากกว่าทางฝั่งตะวันตก (ฝั่งธนบุรี)

ปี พ.ศ. 2352-2367 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (รัชกาลที่ 2) ได้มีการขยายเขตพระราชฐานในพระบรมมหาราชวังให้ใหญ่ขึ้นไปถึงวัดพระเชตุพน ในช่วงสมัยนี้ความเจริญเติบโตของชุมชนยังคงมีอย่างต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพระนครเป็นไปอย่างช้า ๆ ตามแนวทางที่วางไว้ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 การพัฒนาที่สำคัญคือสมัย รัชกาลที่ 2 มีการขยายพระบรมมหาราชวังจนจรดวัดโพธิ์ โดยมีถนนท้ายวังคั่นกลางและมีการขุดคลองปากัดเชื่อมกับกรุงเทพฯ และมีพระราชบัญชาให้กรมพระราชวังบวรมหาเสนาฯ นุรักษ์เป็นแม่กองไปสร้างเมืองนครเขื่อนขันธ์ขึ้นที่ปากัด (ปัจจุบันคืออำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ) ซึ่งอยู่ทางใต้ของกรุงเทพมหานคร

รัชกาลที่ 2 ได้ทรงฟื้นฟูพระพุทธศาสนาอย่างมากมาย ได้ทรงให้ดำเนินการสร้างวัดสุทัศนเทพวรารามในฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรีได้โปรดให้สร้างวัดใหม่เพิ่มเติมขึ้นอีก เช่น วัดชัยพฤกษมาลา วัดโมลีโลกยาราม (วัดท้ายตลาด) รวมทั้งทรงให้ทำการปฏิสังขรณ์วัดอรุณราชวราราม (วัดแจ้ง) โดยทำการสร้างพระอุโบสถและพระวิหารขึ้นใหม่และกำหนดให้เป็นพระอารามหลวง ความเจริญของตัวเมืองคงมีการขยายตัวต่อเนื่องจากรัชสมัยรัชกาลที่ 1 แต่เป็นไปอย่างช้า ๆ ส่วนใหญ่ขยายตัวทางฝั่งตะวันออก สำหรับฝั่งธนบุรีคงมีการขยายตัวของชุมชนแต่เพียงช้า ๆ ราษฎรส่วนใหญ่ยังคงอาศัยอยู่บนแพและบ้านริมน้ำตามลำน้ำเจ้าพระยาและลำคลองต่าง ๆ

ปี พ.ศ. 2367 - 2394 **รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3)** ได้ทรงปฏิสังขรณ์วังและทรงสร้างวัดหลายแห่ง ในช่วงสมัยนี้ความเจริญเติบโตได้ขยายออกไปจากยุคแรกที่มีการตั้งถิ่นฐานกระจุกตัวอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองที่แยกออกไป โดยอาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก รูปแบบของเมืองเป็นแบบกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone) โดยมีพระราชวังเป็นศูนย์กลางการปกครอง ขอบเขตของเมืองถูกกำหนดโดยคลองคูเมืองเดิม และคลองรอบกรุงพระนคร พระราชานิเวศน์มณฑลเขี้ยวสถานใหญ่โตและงดงามตามแบบอย่างพระราชวังแห่งกรุงศรีอยุธยา โดยมีการก่อสร้างพระที่นั่งมหาราชประสาธน์และพระที่นั่งอื่นอีก 12 หลัง และยังได้มีการขุดคลองแสนแสบเชื่อมต่อกับคลองบางกะปิจนถึงบางซึก ให้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการเดินทางไปรบกับญวนและยังมีประโยชน์ในด้านการคมนาคมและการชลประทานอีกด้วย

การเจริญเติบโตของฝั่งธนบุรียังคงดำเนินไปอย่างช้า ๆ ซึ่งช้ากว่าฝั่งพระนคร ชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานส่วนใหญ่เป็นชุมชนดั้งเดิม จะมีชุมชนเกิดขึ้นใหม่แต่ไม่มากนัก เรียงรายอยู่ตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อยและคลองบางกอกใหญ่ ลักษณะของบ้านเรือนส่วนใหญ่เป็นแฟลมน้ำและบ้านริมตลิ่ง

กล่าวโดยสรุปว่าในช่วงสมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3 มีชุมชนบ้านเรือนและเรือนแพ ตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสายต่างๆ กระจุกตัวหนาแน่นบริเวณแนวคลองคูเมืองเดิม คลองรอบกรุง คลองบางกอกน้อย และคลองบางกอกใหญ่ มีวังเป็นศูนย์กลาง โดยรอบพระบรมมหาราชวังเป็นบ้านเสนาบดี และบ้านเรือนราษฎรรอบวัดจะล้อมรอบด้วยชุมชนพื้นเมือง มีตลาดสดอยู่บริเวณชุมชนหนาแน่น และมีตลาดในลักษณะย่านการค้าที่เป็นแหล่งผลิตสินค้า ตลาดสินค้าจะแบ่งเป็นกลุ่มตามชนชาติ ได้แก่ ย่านชาวไทยบริเวณบางลำพู ย่านชาวจีนบริเวณลำเพ็ญ และย่านชาวตะวันตกบริเวณถนนเจริญกรุง

ในช่วงนี้ยังคงไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีชื้อวงเวียนใหญ่อยู่ในเอกสารใดที่ค้นคว้า มีแต่เพียงชุมชนใกล้เคียงกับย่านวงเวียนใหญ่ ได้แก่ ชุมชนชาวตลาดพลู ซึ่งมีวัดบางยี่เรือตั้งอยู่ใกล้ชุมชน ตลาดพลูเป็นตลาดซื้อขายหมากพลูกันมากมาย เนื่องจากในอดีตคนไทยนิยมเคี้ยวหมาก พลูซึ่งเป็นสินค้าสำคัญจึงมีการซื้อขายกันมาก ตลาดที่สำคัญก็คือตลาดพลูซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกของวงเวียนใหญ่ในปัจจุบัน สภาพทั่วไปของพื้นที่ข้างเคียงในช่วงนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นสวนพลูของชาวจีน มีการปลูกสร้างบ้านเรือนเป็นลักษณะบ้านสวนแทรกอยู่ตามสวนต่าง ๆ

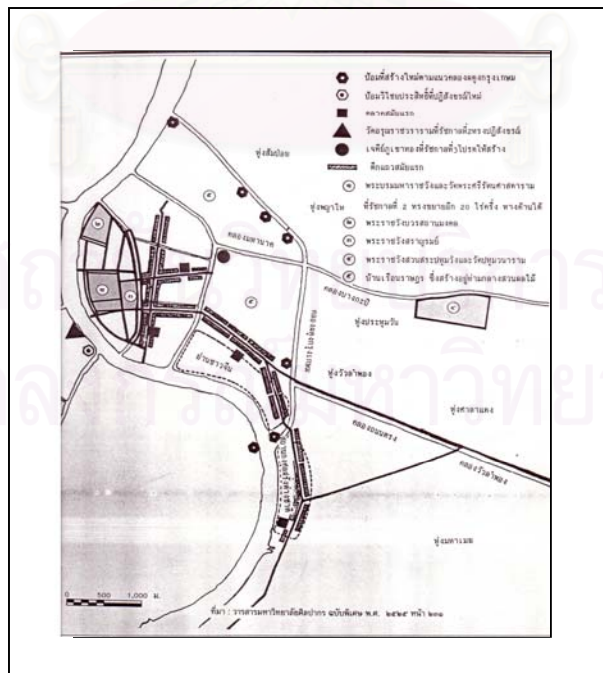
ปีพ.ศ. 2394-2477 (สมัยรัชกาลที่ 4 ถึง รัชกาลที่ 7)

ปีพ.ศ. 2394-2411 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) สนธิสัญญาเบาว์ริง มีผลกระทบอย่างมากต่อประเทศไทย จึงทำให้ต้องเร่งริบพัฒนา

ประเทศ โดยมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในเมืองหลวงอย่างกว้างขวาง มีการขุดคลองผดุงกรุงเกษมและตัดถนนหลายสายได้แก่ ถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง เพ็ญนคร สีลม พระรามสี่ ฯลฯ ทำให้รูปแบบและโครงข่ายของเมืองเปลี่ยนแปลง เมืองมีการขยายตัวออกมาทางด้านตะวันออกตามริมถนนและริมคลองไปทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรูปรีที่มีจากศูนย์กลางเมือง ส่วนการขยายตัวของเมืองฝั่งธนบุรียังเป็นไปได้ช้า เนื่องจากมีแม่น้ำเจ้าพระยาคั่นกลาง ในช่วงนี้รูปแบบของเมืองยังคงเป็นแบบกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone)

ชุมชนได้มีการย้ายจากริมแม่น้ำ ลำคลองต่าง ๆ ขึ้นมาอยู่ริมถนนสายต่าง ๆ ส่งผลให้จำนวนเรือนแพนับพันหลังลดน้อยลงในช่วงปลายรัชกาลที่ 4 และได้มีการก่อสร้างสะพานรถไฟเชื่อมต่อระหว่างหัวลำโพงลงสู่ภาคใต้ข้ามผ่านฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก ได้แก่ สะพานพระรามหก

ผลจากการสร้างถนนได้ก่อให้เกิดการก่อสร้างอาคารเป็นตึกแถวสูง 1-2 ชั้น (รูปที่ 3.4) เป็นครั้งแรกเพื่อการค้าขายและอยู่อาศัย นับเป็นการพัฒนาชุมชนเมืองแบบใหม่บนบกที่เป็นต้นแบบของการพัฒนาในเวลาต่อมาพร้อมๆ กันนั้นก็ได้มีการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนตามแบบอย่างตะวันตกกันโดยทั่วไป ตามนโยบายพัฒนาเมืองให้ทันสมัยเพื่อรองรับกระแสความเจริญเติบโตของเมืองอย่างชาญฉลาด ภาพลักษณ์กรุงเทพฯ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเมืองแบบไทยโบราณมาเป็นเมืองสมัยใหม่ที่เน้นรูปแบบสถาปัตยกรรมตามแบบตะวันตก



แผนที่ 3.4 แผนผังแสดงการพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ถึงปลายรัชกาลที่ 4
ที่มา: วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร

ปี พ.ศ. 2411-2453 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ได้ทรงส่งเสริมความเจริญและการพัฒนากรุงเทพฯ โดยเฉพาะด้านการพัฒนาเมือง มีการขุดคลองและตัดถนนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก มีการขยายตัวเมืองส่วนใหญ่ไปทางทิศเหนือ ในสมัยนี้รูปแบบการสัญจรและการคมนาคมขนส่งเปลี่ยนแปลงจากการสัญจรทางน้ำมาเป็นการสัญจรทางบกมากขึ้น ได้แก่ การคมนาคมด้านทางรถไฟและรถยนต์

ในสมัยรัชกาลที่ 5 นับเป็นการเข้าสู่ยุคสยามใหม่ (New Siam) อย่างเต็มตัว ในช่วงสมัยพระองค์ได้มีการก่อสร้างถนน และระบบสาธารณูปโภคมากมายหลายอย่าง เช่น รถไฟไปรษณีย์โทรเลข และถนนอีกหลายสาย ในสมัยนี้มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยจากที่เคยอาศัยอยู่ในเรือนแพหรือตามริมแม่น้ำ ลำคลอง ขึ้นไปอาศัยอยู่บนบกริมฝั่งถนนที่ตัดใหม่ มีการเปลี่ยนแปลงการคมนาคมทางน้ำไปเป็นการคมนาคมทางบกมากขึ้น มีการใช้รถยนต์ รถจักรยาน รถลาก เป็นต้น บริเวณถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง เพ็ชรนคร ซึ่งเป็นถนนที่มีการสร้างตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 แต่ได้มีการปรับปรุงให้สวยงามยิ่งขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยทรงโปรดให้มีการขยายถนนให้กว้างขึ้น รื้อห้องแถวเดิมบางส่วนทิ้งเพื่อตัดถนนที่ยังคดเคี้ยวไม่เป็นระเบียบให้ได้แนวตรง พร้อมทั้งสร้างตึกแถวสองชั้นขึ้นใหม่ริมสองฝั่งถนน ตึกแถวที่สร้างขึ้นใหม่นี้เป็นที่ทำมาค้าขายและอยู่อาศัย ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนและแขก

ในช่วงนี้นับว่ามีการเปลี่ยนแปลงวิถีความเป็นอยู่ของชาวกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมากเนื่องจากมีการก่อสร้างถนนหลายสายมากกว่ารัชกาลใด ๆ ในอดีต ถนนมีขนาดทั้งเล็กและใหญ่ ทั้งยังมีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองต่อจากถนนดังกล่าวด้วย เมื่อเกิดถนนก็มีการก่อสร้างตึกรวมบ้านช่องตลอดริมสองฟากฝั่งถนน ทำให้การเดินทางแต่เดิมส่วนใหญ่ใช้คมนาคมทางน้ำ (ทางเรือ) เป็นหลัก เปลี่ยนมาใช้ทางบก โดยมีการนำรถจักรยาน และรถยนต์เข้ามาในเมืองไทยครั้งแรก

ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 5 ได้มีการขยายตัวของชุมชนไปทางทิศเหนือ ตะวันออก ใต้ (รูปที่ 3.5) จากแนวกำแพงเมืองจนถึงคลองผดุงกรุงเกษม โดยทางด้านใต้ของคลองเป็นย่านชาวจีน มีถนนเจริญกรุง และถนนยาวราชเป็นถนนสายหลัก ส่วนถนนเจริญกรุงด้านใต้เป็นย่านของชาวยุโรป ในช่วงนี้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของตลาด คือจากตลาดน้ำสู่ยุคของตลาดบก เนื่องจากการเกิดขึ้นของระบบการคมนาคมทางบก โดยมีการเกาะตัวตามแนวถนนลักษณะกลุ่มอาคารร้านค้า เช่น ตลาดเสาชิงช้า ตลาดท่าเตียน เป็นต้น



แผนที่ 3.5 แสดงการขยายตัวของชุมชนเมือง พ.ศ.2443

ที่มา : กรมศิลปากรร่วมกับมูลนิธิซีเมนต์ไทย, กรุงเทพฯ 2489-2539, 2539

ในส่วนของพื้นที่ฝั่งธนบุรี ยังคงมีการขยายตัวตามแนวริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางหลัก โดยเฉพาะบริเวณที่มีชาวต่างชาติเข้ามาค้าขาย มีการพัฒนาบริเวณแนวคลองคูเมืองเดิม และขยายตัวมาทางตอนใต้มากขึ้น และมีชาวไทยมุสลิมจากทางภาคใต้ มาตั้งหลักแหล่งอยู่ ภายหลังมีชาวต่างชาติเข้ามาอาศัย เช้าบ้าน ปลูกบ้านจากชาวไทยมุสลิมมากขึ้น จนกลายเป็นชุมชนแขก เรียกว่า สี่แยกบ้านแขก การสัญจรเดินทางระหว่างฝั่งพระนครใช้ทางน้ำได้ทางเดียว จึงเป็นความลำบาก ทำให้กลายเป็นลักษณะของชุมชนที่ต้องพึ่งพาอาศัยกันเองภายในเกาะธนบุรี จะเห็นได้ว่าเกาะธนบุรีมีทั้งแหล่งผลิต แหล่งค้าขาย แหล่งบันเทิง เบ็ดเสร็จอยู่ภายในเกาะ การติดต่อกับฝั่งพระนครสำหรับชาวบ้านทั่วไปจึงเป็นเฉพาะโอกาสพิเศษ ทำให้สภาพพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ในช่วงนี้ยังคงมีการพัฒนาพื้นที่น้อยมาก

ปี พ.ศ. 2453-2474 **รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ถึง รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง** ในสมัยรัชกาลที่ 6 ชุมชนได้ขยายตัวในย่านบางรัก สีพระยา สุรวงศ์ สีลม และสาทร ซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งของสถานกงสุลหลายแห่ง ห้างร้านและที่อยู่อาศัยของชาวต่างประเทศ กิจกรรมและการสัญจร คับคั่งในถนนสุรวงศ์และเจริญกรุง ซึ่งเป็นย่านธุรกิจของชาวจีนและชาวต่างชาติ ริมแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าเทียบเรือต่างประเทศรวมทั้งย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง เรียงรายตามถนนสาทร

ลงไปทางใต้ พื้นที่ใกล้เคียงส่วนใหญ่เป็นนาข้าวและที่รกร้าง มีถนนที่สำคัญ ได้แก่ ถนนราชดำเนิน นับว่าเป็นการเปิดพื้นที่เมือง ทั้งทางด้านทิศเหนือ ทิศใต้ และทิศตะวันออกตามแนวถนนสายหลักจาก ศูนย์กลางเมือง อาทิ ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร และถนนราชดำเนิน ทำให้การขยายตัว เปลี่ยนจากรูปแบบของเมืองแบบกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลาง (Concentric Zone) เป็นแบบ Sector Zone ส่วนในสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการก่อสร้างถนนสายสำคัญทางฝั่งพระนคร ได้แก่ ถนนสุขุมวิทและ ถนนพหลโยธิน โดยถนนสุขุมวิทเชื่อมต่อไปยังจังหวัดสมุทรปราการทางทิศตะวันออกและสำหรับถนน พหลโยธินเชื่อมต่อไปทางทิศเหนือ

ในส่วนของพื้นที่กรุงธนบุรี นับตั้งแต่มีการย้ายเมืองหลวงมาฝั่งพระนครแล้ว บริเวณชุมชนที่อยู่อาศัยของฝั่งธนบุรียังคงอยู่ตามแนวคูคลองดั้งเดิม และลักษณะเป็นชุมชนริมน้ำที่ อาศัยคูคลองเป็นเส้นทางสัญจรหลัก การขยายตัวจะขยายไปทางตอนใต้ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่มีชาวต่างประเทศมาจอดเรือค้าขายและสร้างโกดังเก็บสินค้า

ฝั่งธนบุรีในช่วงเวลานี้มี“ตลาดพลู”ซึ่งเปรียบเสมือนกับศูนย์กลางแหล่งค้าขาย มี ชาวของเครื่องใช้มากมายมาตั้งร้านค้าขายกัน และยังเป็นย่านบันเทิงของคนแถบนั้น คือ มีโรงบ่อน ขนาดใหญ่สำหรับเล่นถั่ว เล่นโป ติดกับตัวตลาดพลูต่อออกมาเป็นลานกว้างใหญ่ ยาวไปตามริม คลองเป็นที่สำหรับซื้อขายพลู มีเรือจอดเรียงรายเป็นตลาดค้าขายพลูที่สำคัญของกรุงรัตนโกสินทร์

บริเวณตลาดพลูนี้ จัดได้ว่าเป็นย่านชุมชนสำคัญแห่งหนึ่งของกรุงธนบุรีที่มีความ สำคัญมาตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี เพราะบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของวัดสำคัญในสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี คือ วัด บางยี่เรือนอกหรือวัดบางยี่เรือใต้ (วัดอินทาราม) ต่อจากวัดมาจะมีโรงซ่อมเรือ (หรือ“คานเรือ”) ขนาด ใหญ่และในบริเวณนี้เป็นบ้านคหบดี และบ้านข้าราชการชั้นผู้ใหญ่อยู่เป็นจำนวนมาก อาทิ บ้านพ่อค้า พลูรายใหญ่ ต้นสกุลทั้งสนุตร บ้านหรือวังหม่อมเจ้าตุ้ม ผู้บัญชาการทหารเรือ บ้านพระยาชลธารฯ นาย ทหาร ต้นสกุล ชลานุเคราะห์ และวังกรมหมื่นพิทยาลงกรณ์ (น.ม.ส.) เป็นต้น

จากการศึกษาข้อมูลของพื้นที่ย่านใกล้เคียงโดยรอบของย่านวงเวียนใหญ่ทำให้ ทราบว่า พื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ในช่วงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์นั้นมีคนจีน และคนไทยมุสลิมอาศัยอยู่ ลักษณะการใช้พื้นที่เป็นสวน มีอาคารบ้านเรือนอยู่ในสวน หรือริมคลองสายต่าง ๆ อาคารบ้านพัก อาศัยมีลักษณะเป็นบ้านไม้ในสวน กระจุกตัวหนาแน่นเป็นชุมชนกลุ่มไม่ใหญ่นัก โดยรอบเป็นที่สวน ทั้งหมด การคมนาคมจะเน้นการสัญจรทางน้ำมากที่สุด เนื่องจากมีคลองหลายสาย ซอกซอนไปทั่วทั้งพื้นที่ เกาะ(รูปที่ 3.6) สภาพน้ำก็ยังดีไม่มีมลภาวะ ทำให้สะดวกกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น เช่นการเดินทาง เ้า หรือเกวียนเพราะเร็วกว่ามาก ส่วนการสัญจรทางบกในสมัยนี้ จะไม่ค่อยนิยมนัก ยกเว้นการไป มาหาผู้กันในระยะแวกชุมชนใกล้เคียง เพราะไม่สะดวกในการเดินทาง



แผนที่ 3.6 แผนที่แสดงสภาพพื้นที่วังเวียงใหญ่ในปี พ.ศ.2474
ที่มา : กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม

3.1.2 ช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2475-2504)

เป็นช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชเป็นระบอบประชาธิปไตย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) จนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล (รัชกาลที่ 8) ต่อเนื่องถึงต้นสมัยรัชกาลที่ 9 (พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช)

ปีพ.ศ.2475-2491(รัชกาลที่7-รัชกาลที่9)

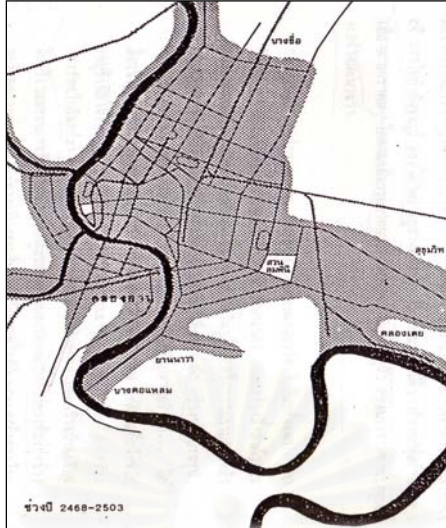
ปี พ.ศ. 2475 สะพานพุทธยอดฟ้าก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเชื่อมพื้นที่ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาให้สามารถไปมาหากันได้ด้วยระบบคมนาคมทางบกที่สะดวกสบายมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2475 เป็นต้นมานับเป็นจุดเปลี่ยนแปลงอันสำคัญของความเจริญของชุมชนทางฝั่งธนบุรี โดยทางราชการมีนโยบายก่อสร้างถนน 11 สาย ในพื้นที่ต่าง ๆ ทางฝั่งธนบุรี ถนนที่สำคัญ เช่น ถนนประชาธิปไตยจากสะพานพุทธฯจนถึงวงเวียนเล็ก (ปัจจุบันคือแยกถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา) ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกขึ้นไปทางทิศเหนือของเขตคลองสาน ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา (เชื่อมถนนประชาธิปไตยจากทางตะวันออกถึงปากคลองสาน) ถนนลาดหญ้า (จากปากคลองสานมายังทิศตะวันตกถึงวงเวียนใหญ่) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ต่อจากถนนพระปกเกล้าที่วงเวียนเล็กถึงวงเวียนใหญ่) ถนนท่าดินแดง (จากแม่น้ำเจ้าพระยามาถึงถนนลาดหญ้า) หลังจากนั้นมีการก่อสร้างถนนเจริญนคร ถนนเจริญรัถ ถนนกรุงธนบุรี ต่อจากสะพานสารสินไปถึงถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินช่วงทางด้านทิศใต้ของวงเวียนใหญ่

การก่อสร้างถนนเหล่านี้มีผลทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่เคยเกาะตัวเรียงรายตามริมแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองต่างๆ กลายมาเป็นการตั้งถิ่นฐานที่เกาะตัวตามริมถนนทุกสายที่มีการก่อสร้างเสร็จแล้ว รูปแบบชนิดของอาคารพักอาศัยได้สูงก็พัฒนามาเป็นอาคารพานิช 2 – 4 ชั้น และมากกว่า 4 ชั้น ในเวลาต่อมา วิวัฒนาการของชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตจากชนบทและชาวสวนมาเป็นชาวเมือง

สภาพทั่วไป หลังจากมีการสร้างและเปิดใช้สะพานพุทธยอดฟ้า ในสมัยรัชกาลที่ 7 ปี พ.ศ. 2475 ได้ไม่ถึง 2 เดือน ก็เกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครอง จากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบบประชาธิปไตย มีการแยกจังหวัดธนบุรีออกจากการเป็นปริมาณพลทางการปกครองของเมืองกรุงเทพฯ ให้ใช้ระบบบริหารส่วนภูมิภาค เช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ ตามหัวเมืองในสมัยรัชกาลที่ 8 พระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล หลังจากที่มีการออกพระราชบัญญัติจัดระเบียบเทศบาล พ.ศ. 2476 ในปี พ.ศ. 2480 กรุงเทพฯและจังหวัดธนบุรีเปลี่ยนการปกครองเป็นแบบเทศบาล เรียกรวมกันว่า “เทศบาลนครกรุงเทพฯ” ซึ่งมีอำเภอรอนคร บ่อมปราบ สัมพันธวงศ์ ดุสิต ปทุมวัน พญาไท บางรัก และบางส่วนของอำเภอยานนาวา ขึ้นกับเทศบาลนครกรุงเทพฯ พร้อมกันนั้นก็ยกเลิกเขตอำเภอชั้นนอก – ชั้นในลง

ในปี พ.ศ.2492-2504 ในรัชกาลปัจจุบัน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชมหาราช มีการสร้างถนนจรัญสนิทวงศ์ จากแยกท่าพระจนถึงสะพานพระราม 6 เพื่อเป็นการขยายพื้นที่ทางตอนเหนือให้มีการพัฒนาต่อเนื่องจากแนวถนนที่วางไว้ในรัชกาลที่ 7 เมื่อมีการสัญจรทางบกได้เข้ามาแทนที่บทบาทของการสัญจรทางน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยาได้กลายเป็นแนวตัดขวางการขยายตัวของเมืองจากฝั่งพระนครไปสู่ฝั่งธนบุรี จึงได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นหลายสะพาน เพื่อขยายการเติบโตออกไปยังฝั่งธนบุรี

กรุงเทพมหานครทางฝั่งพระนครในช่วงนี้ มีการขยายตัวออกไปในเกือบทุกทิศทาง แต่เน้นไปทางทิศเหนือและทิศตะวันออก ซึ่งเป็นทิศทางการขยายตัวที่สืบเนื่องมาจากอดีตสาเหตุสำคัญที่มีการขยายตัวไปในทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกมากกว่าทิศตะวันตกคือฝั่งธนบุรี เนื่องจากว่าทางฝั่งธนบุรียังขาดการพัฒนาด้านถนน สาธารณูปโภค และบริการของรัฐทางด้านต่าง ๆ อยู่มาก ซึ่งแต่ก่อนนั้นมีเพียงสะพานพุทธเท่านั้นซึ่งเป็นสะพานแคบๆ ไม่สอดคล้องกับจำนวนรถยนต์ ทำให้การคมนาคมไม่สะดวก อีกประการหนึ่งคือ พื้นที่ทางฝั่งธนบุรีส่วนใหญ่ เป็นผลไม้ ซึ่งเจ้าของสวนส่วนใหญ่มีฐานะค่อนข้างดี ทำให้การหาซื้อที่ดินเพื่อมาทำการพัฒนาในด้านอื่น ๆ เป็นไปได้ยากและราคาแพงกว่าทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่นา



แผนที่ 3.7 แสดงเส้นทางคมนาคมและบริเวณที่พักอาศัยในสมัยรัชกาล
พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวในปีพ.ศ.2468-2503
ที่มา : กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ดี ในช่วงนี้ ทางด้านทิศตะวันตกหรือฝั่งธนบุรี ได้มีการเปลี่ยนแปลงไป เป็นอันมาก โดยมีการพัฒนาที่ดินในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะบ้านจัดสรรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เนื่องมาจากการสร้างถนนและสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสายใหม่ ๆ ขึ้นอีกหลายแห่ง เพื่อเชื่อม ต่อกับทางฝั่งพระนครด้วย จากการที่มีการเข้าถึงของระบบคมนาคมทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถนนจรัลสนิทวงศ์ที่ตัดผ่านเข้าสู่ฝั่งธนบุรี โดยในช่วงแยกท่าพระที่มีการตัดผ่านระหว่างถนนเพชร เกษมและถนนจรัลสนิทวงศ์ ทำให้ตลาดพลูมีความเจริญมาก ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้าการ บริการของพื้นที่ฝั่งธนบุรีในช่วงนี้ นอกจากนี้ยังมีย่านที่สำคัญได้แก่ ย่านวงเวียนเล็ก แต่ในช่วงนี้พื้นที่ วงเวียนใหญ่ยังคงมีสภาพส่วนใหญ่เป็นสวนผลไม้ โดยมีบ้านเรือนราษฎรกระจุกตัวอยู่เฉพาะบริเวณ ริมสองฟากถนนที่เกิดขึ้นใหม่ ส่วนพื้นที่ด้านในยังคงเป็นพื้นที่สวน มีย่านการค้าบริเวณริมทางรถไฟ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านจากการขนส่งสินค้าประเภทอาหารทะเลจากมหาชัยไปยังคลอง สาน แต่ในขณะนั้นยังมีลักษณะเป็นเพียงแคตลาดเล็กๆสองข้างริมทางรถไฟเท่านั้น

ในช่วงนี้ถือได้ว่าการเปิดพื้นที่วงเวียนใหญ่จากการสร้างถนนสายสำคัญในพื้นที่ ทั้ง 4 สาย ได้แก่ ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนอินทพิทักษ์ และถนนลาดหญ้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการตัดถนนที่รองรับการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าเพื่อการขยายตัวของ เมืองในเขตพื้นที่ฝั่งธนบุรี

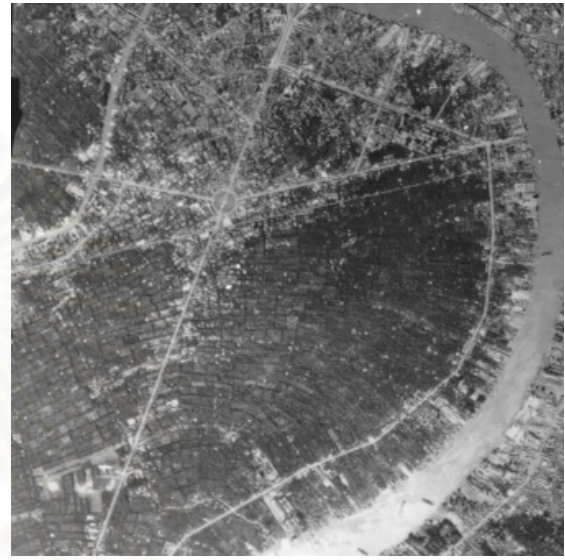
ในปีพ.ศ.2475 ได้มีการตัดพื้นที่สวนออกให้เป็นที่ว่าง(รูปที่3.8) ทำให้คนส่วน ใหญ่นำเอาขยะมาเท ต่อมาทางการได้เอาดินมาถมเป็นลานวงกลมใหญ่ จึงกลายเป็นที่วิ่งเล่น เล่น ว้าวของคนละแวกนี้ และตอนหลังได้มีคณะละครสัตว์มาเปิดแสดง รวมไปถึงการตั้งเวทีมวย จะเห็น ได้ว่าพื้นที่บริเวณนี้เป็นแหล่งนันทนาการของชุมชนมาตั้งแต่สมัยแรกๆ ต่อมาในปี พ.ศ.2479 เริ่มมี

การออกแบบก่อสร้างพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินในบริเวณนี้ และแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2497 (รูปที่ 3.9) โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช เสด็จพระราชดำเนินไปทรง เปิดพระบรมราชานุสาวรีย์ เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2497



แผนที่ 3.8 พื้นที่ศึกษา ปีพ.ศ. 2475

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม



แผนที่ 3.9 ภาพถ่ายทางอากาศ สภาพพื้นที่ศึกษาปีพ.ศ.2496

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม

3.1.3 ช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2505-2534)

การพัฒนาของกรุงเทพมหานครอยู่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่1(พ.ศ.2504-2509) ถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่6 (พ.ศ.2530-2534)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 – 2509) ถึง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 – 2524) ทิศทางการพัฒนาจากภาคเกษตรสู่ภาคอุตสาหกรรม ส่งผลให้โรงงานเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ผู้คนจากชนบทอพยพเข้ามาทำงานในเขตเมือง ประกอบกับเป็นช่วงที่การเพิ่มประชากรสูง อันเป็นผลจากการพัฒนาสาธารณสุขทำให้จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ความต้องการที่พักอาศัยเพิ่มขึ้น มีผลทำให้พื้นที่เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว โดยปี พ.ศ. 2501 มีพื้นที่เมือง 96.4 ตร.กม. โดยในปี พ.ศ. 2511 พื้นที่เมืองขยายตัวถึง 290 ตร.กม. โดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 1.69 ต่อปี เมื่อมีการถมคูคลองและตัดถนนอีกหลายสาย การปรับปรุงโครงข่ายและการขยายเส้นทางคมนาคมโดยสารประจำทางให้ไกลออกไป ทำให้เกิดการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยออกไปในเขตชานเมืองทางเหนือ และตะวันออก ในเขตพระโขนง บางกะปิและบางเขน เกิดการพัฒนาขยายออกไปจรดจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานีและสมุทรปราการ พร้อมทั้งเกิดการค้าหลัก หรือศูนย์กลางธุรกิจใหม่ขึ้นรอบศูนย์กลางเดิมตามบริเวณต่างๆของพื้นที่ที่ขยายออกไป ทั้งทางด้านฝั่งพระนคร โดยเฉพาะเขตบางกะปิ ลาดพร้าว รามอินทรา พระโขนง และด้านฝั่งธนบุรีได้แก่ วงเวียนใหญ่ บางแค ดาวคะนอง และราษฎร์

บุรณะซึ่งได้ส่งผลให้รูปแบบโครงสร้างของเมืองมีการขยายตัวเป็นแบบหลายจุดศูนย์กลาง (Multiple Nuclei)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) พื้นที่ด้านทิศเหนือ และด้านตะวันออกเฉียงเหนือยังคงมีการขยายตัวของเมืองมากกว่าด้านอื่นๆ ที่พักอาศัยบริเวณชานเมืองขยายออกไปถึงรังสิต จังหวัดปทุมธานี ประกอบกับโครงการตัดถนนวงแหวนรอบนอก มีส่วนทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินไกลออกไป การเติบโตสองฟากถนนมีขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอาคารพาณิชย์สองข้างทาง ถนนบางกอกน้อย – นครชัยศรี ทำให้พื้นที่เกษตรกรรม เปลี่ยนเป็นพื้นที่เมืองมากขึ้น เนื่องจากการเชื่อมถนนกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ทำให้สัญจรจากชานเมืองเข้าสู่ย่านกลางเมืองได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ในปีพ.ศ. 2527 พื้นที่เมืองขยายออกไป 1,500 ตร.กม. ประชากร 5,100,000 คน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 – 2534) ได้มีการกำหนดให้กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง นั่นคือบริเวณแจ้งวัฒนะซึ่งทำให้มีแหล่งงาน ที่พักอาศัย และบริการพื้นฐานที่จำเป็น นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงโครงข่ายการจราจรได้แก่ทางด่วนสายบางโคล่ – แจ้งวัฒนะ ถนนเลียบบคลองเปรมประชากร และถนนประชาชื่นตอนใต้3เลียบบคลองประปา ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมถูกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยมากขึ้น

แนวคิดและลักษณะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ได้รับอิทธิพลจากโลกทัศน์ของนักเศรษฐศาสตร์การพัฒนา ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางในขณะนั้นว่า การพัฒนาคือการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นหลัก แผนพัฒนาดังกล่าวได้กำหนดเป็นวัตถุประสงค์เดียว (Single Objective) โดยเน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว มีการกำหนดแผนจากส่วนบนสู่ส่วนล่าง (Top Down Planning) เป็นกลยุทธ์การวางแผนด้วยการลงทุนเป็นหลักใหญ่ในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสังคม เน้นเฉพาะด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างขั้นพื้นฐานในรูปแบบของระบบคมนาคมและขนส่ง มีการก่อสร้างถนนสายสำคัญหลายสาย พื้นที่มีการพัฒนากระจายออกไปทางทิศเหนือและทิศตะวันออก พร้อมทั้งเกิดย่านการค้าหลักหรือศูนย์กลางธุรกิจเดิมตามบริเวณต่าง ๆ ของพื้นที่ที่ขยายออกไปตามถนนวงแหวนรอบนอก ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินไกลออกไป การเติบโตของธุรกิจการค้าสองฟากถนนมีขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอาคารพาณิชย์ สองฟากถนนบางกอกน้อย-นครชัยศรี ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่เมืองมากขึ้น เนื่องจากการเชื่อมถนนสายต่างๆเข้ากับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ทำให้การสัญจรจากชานเมืองเข้าสู่ย่านกลางเมืองได้รวดเร็วยิ่งขึ้น การพัฒนาดังกล่าวทำให้ความเจริญขยายออกไปจรดจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี ทางด้านทิศเหนือ และจังหวัดสมุทรปราการ

ทางด้านทิศตะวันออกและใต้ พร้อมทั้งเกิดย่านการค้าหลักหรือศูนย์กลางธุรกิจตามบริเวณพื้นที่พัฒนาต่าง ๆ ดังกล่าว ซึ่งการขยายตัวของพื้นที่เมืองในฝั่งพระนคร เป็นการขยายตัวอย่างกระจุกกระจาย แผลออกไปสู่เขตชานเมืองที่อยู่รอบ ๆ โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมที่เกิดขึ้น

ผลจากการบริหารงานในรูปแบบของเทศบาลกรุงเทพและเทศบาลนครธนบุรี ทำให้เทศบาลทั้งสองมีความเจริญอย่างรวดเร็ว โดยเทศบาลกรุงเทพมีการขยายพื้นที่ในความรับผิดชอบถึง 238.56 ตารางกิโลเมตร หรือเพิ่มขึ้นจากเดิมเกือบ 5 เท่า ในขณะที่เทศบาลธนบุรีได้ขยายพื้นที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเป็น 51 ตารางกิโลเมตร

ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 24 และ 25 เมื่อปี 2514 ให้รวมจังหวัดพระนครเข้ากับจังหวัดธนบุรี เรียกว่า “นครหลวงกรุงเทพธนบุรี” และให้รวมองค์การบริหารส่วนจังหวัดทั้งสองขึ้นเป็นองค์การบริหารนครหลวงพระนครธนบุรี และให้รวมเทศบาลพระนครเข้ากับเทศบาลธนบุรี เป็นเทศบาลนครหลวง โดยมีเหตุผลว่า จังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรีมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ทั้งด้านประวัติศาสตร์ ด้านการปกครอง วิถีชีวิต และการประกอบอาชีพของประชาชนก็ดำเนินในลักษณะจังหวัดเดียวกัน การจัดหน่วยราชการบริการประชาชนก็มีหน่วยราชการเดียวกัน เช่น งานศาลและงานทะเบียนบางประเภท จึงสมควรรวมเป็นจังหวัดเดียวกัน เพื่อให้การบริหารเป็นไปโดยประหยัดและมีประสิทธิภาพ อำนาจความสะดวกแก่ประชาชนมากขึ้น หลังจากที่ยรวม 4 สายงานบริหารราชการในระดับต่าง ๆ ของทั้งสองจังหวัดมาดำเนินงานได้เพียง 1 ปี ก็มีประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 335 ตามมา มีสาระสำคัญคือให้รวมอำนาจ ในการปกครองพื้นที่ในเขตนครหลวงให้มีเพียงองค์กรเดียว อาทิ องค์การบริหารนครหลวงกรุงเทพธนบุรี เทศบาลนครหลวงและบรรดาสภาภิบาลต่าง ๆ ที่เคยอยู่ในเขตจังหวัดนครหลวง กรุงเทพธนบุรี เข้าเป็นองค์กรเดียวกัน เรียกว่า การบริหารราชการ “กรุงเทพมหานคร” มีพื้นที่เขตการปกครองรวมกับประมาณ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร

เมื่อมีการรวมพื้นที่ปกครองของสองจังหวัดเข้าด้วยกันแล้ว กรุงเทพมหานครก็มีความเจริญมากยิ่งขึ้นทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การบริการและการจ้างงาน การขยายตัวดังกล่าวสูงขึ้นทั้งภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว พร้อม ๆ กับการใช้ที่ดินที่เพิ่มมากขึ้น ยังผลให้มีการขยายชุมชนไปทุกทิศทาง

ตั้งแต่ ปี 2500 การขยายตัวเป็นการขยายตัวทางด้านฝั่งพระนครเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากขาดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่พอเพียงและถนนในฝั่งธนบุรีก็มีไม่มาก ทำให้ประชาชนกระจุกตัวอยู่ตามลำแม่น้ำเจ้าพระยาและเส้นถนนเก่าที่มีในยุคนั้น ดังนั้นจึงมีการพยายามเชื่อมโยงชุมชนทั้งสองฝั่งแม่น้ำให้เข้าด้วยกันมากขึ้น โดยมีการเปิดใช้สะพานกรุงธนเชื่อมอำเภอดุสิตกับอำเภอบางกอกน้อย และยังมี การปรับปรุงถนนเพชรเกษมในช่วงนี้ ทำให้การเดินทางในฝั่งธนบุรีสะดวกมากยิ่งขึ้น ทำให้มีการขยายตัวไปทางภาษีเจริญ ตามแนวถนนเพชรเกษม ถนนสุขาภิบาล ถนนบาง

แวก ถนนเทอดไท ถนนพุทธมณฑลสาย2 และก่อให้เกิดการหลั่งไหลของแรงงานเข้าสู่พื้นที่มากยิ่งขึ้น โดยมีการกระจายไปตามแนวถนนจรดสนิทวงศ์เป็นส่วนใหญ่

ปี พ.ศ. 2516 มีการเปิดใช้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แห่งที่ 4 มีการสร้าง สะพานอรุณอมรินทร์ข้ามคลองบางกอกน้อย และถนนพระปิ่นเกล้า เชื่อมระหว่างถนนจรดสนิทวงศ์กับสะพานพระปิ่นเกล้า ซึ่งนับเป็นการเปิดพื้นที่ตอนเหนือของธนบุรี ให้มีการขยายตัวของชุมชนมากขึ้น เริ่มมีการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรร และห้างสรรพสินค้า ติดตามมา ตามแนวถนนที่ตัดขึ้นใหม่ เนื่องด้วยการขยายตัวของชุมชนที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นใหม่ ตามความต้องการของการใช้ที่ดินที่เพิ่มมากขึ้น

ในปี พ.ศ. 2517 เมื่อมีการตัดถนนธนบุรี-ปากท่อ ทำให้มีการพัฒนาพื้นที่โดยกระจายออกไปตามแนวถนน รวมทั้งถนนสายหลักหลายสายที่ได้รับการปรับปรุง และในช่วงนี้ยังมีการก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีถึง 9 แห่ง ทำให้ความเจริญแผ่ขยายเข้าสู่พื้นที่ฝั่งตะวันตกมากยิ่งขึ้น เริ่มเกิดย่านการค้าหลักหรือศูนย์กลางธุรกิจใหม่ขึ้นรอบศูนย์กลางเดิมตามบริเวณต่าง ๆ ของพื้นที่ที่ขยายออกไป

ปี พ.ศ. 2528 มีการตัดถนนราชวิถี - นครชัยศรี และถนนปิ่นเกล้า - นครชัยศรี หรือถนนสิรินธร และถนนบรมราชชนนีในปัจจุบัน มาบรรจบกันที่ตลิ่งชันและมุ่งสู่กิ่งอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็นการเปิดพื้นที่เมืองออกไปทางตะวันตกและทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาที่ดิน ประกอบกับประเทศไทยเข้าสู่ยุคสภาวะเศรษฐกิจที่เจริญรุดหน้าอย่างรวดเร็ว

ปี พ.ศ. 2531 และมีการย้ายสถานีขนส่งสายใต้จากสามแยกไฟฉายมาอยู่ ณ บริเวณจุดตัดของถนนพระบรมราชชนนี และถนนสิรินธร ตรงคลองบางกอกน้อย ซึ่งเดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรม สวนผัก สวนผลไม้ ในท้องที่บางบำหรุ ตลิ่งชัน และบริเวณใกล้เคียงได้เปลี่ยนเป็นที่ดินที่มีราคาแพง และมีทำเลที่เหมาะสมกับการลงทุนบริเวณ 2 ข้างถนน มีอาคารพาณิชย์ โรงแรมทันสมัย และห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ส่วนในพื้นที่ที่ลึกเข้าไปเป็นโครงการบ้านจัดสรรชั้นดี มีสภาพแวดล้อมที่ดีปราศจากมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม สะดวกในด้านคมนาคม และใกล้กับพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครที่เป็นแหล่งงานสำคัญ จึงก่อให้เกิดกระแสรองทุน มีการขยายตัวของเมืองเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วตามแนวเส้นทางคมนาคม ส่วนทางด้านฝั่งพระนครนั้น มีการสร้างอาคารพาณิชย์แบบตึกแถวเพิ่มขึ้นตามแนวถนนเดิม เพราะยังมีการขยายเขตของเมืองออกไปไม่มากเท่ากับในสมัยปัจจุบัน ทำให้อาคารในพื้นที่ชุมชนเดิมเกิดความแออัด และเมื่อมีการขยายความเจริญไปทางฝั่งธนบุรี จึงทำให้พื้นที่ธนบุรีกลายเป็นตัวเลือกอันดับต้น ๆ เพราะอยู่ใกล้กับแหล่งงานเดินทางสะดวก

ในแง่ของระบบคมนาคม สภาพแวดล้อมดั้งเดิมของชาวกรุงธนบุรีที่มีลักษณะชุมชนและวิถีชีวิตผูกพันอยู่กับน้ำมาตั้งแต่เริ่มมีการตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณแถบนี้ มีความเปลี่ยนแปลงไป

คลองจำนวนมากหมดความสำคัญหลังจากฝั่งธนบุรีเริ่มมีถนนเข้ามา การตัดถนนสายหลักในฝั่งธนบุรี โดยเฉพาะถนนจรดสนทวงศ์ที่ตัดผ่านพื้นที่ในแนวเหนือ – ใต้ เป็นการตัดถนนที่ไม่คำนึงถึงระบบคูคลองดั้งเดิมในบริเวณนี้ คูคลองหลายสายถูกปิดกั้น การคมนาคมโดยถนน เรือไม่สามารถสัญจรไปมาได้เหมือนเดิม รูปแบบการคมนาคมทางน้ำเริ่มลดบทบาทและความสำคัญลง เกิดปัญหาสภาพคูคลองตื้นเขิน ปัญหาขยะมูลฝอย น้ำเสีย จนไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ ส่งผลให้ชุมชนริมน้ำที่อยู่ลึกเข้าไปในสวนไม่สามารถเดินทางได้สะดวกดังเช่นแต่ก่อน ต่อมาจึงมีการตัดถนนซอยเชื่อมต่อกับชุมชนของตนเองออกสู่ถนนใหญ่เป็นจำนวนมากทั้ง 2 ฝากถนน ในส่วนของพื้นที่ปลูกสร้างอาคารนั้นได้รับกระแสความเจริญที่หลังไหลจากฝั่งพระนครเข้าสู่ฝั่งธนบุรีอย่างรวดเร็ว ในระยะนี้ทำให้สภาพความเป็นอยู่แบบดั้งเดิมของชาวฝั่งธนบุรีเริ่มจางหายไป ลักษณะบ้านสวน บ้านเดี่ยวที่มีบริเวณกว้างขวาง ท่ามกลางสวนอันร่มรื่นของขุนนาง คหบดี ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ ถูกบดบังด้วยห้องแถวที่เกิดใหม่ริมถนนรอบตัวบ้าน เช่น บริเวณถนนอรุณอมรินทร์ ถนนนิสรภาพ เป็นต้น ตึกแถว บ้านเรือน หมู่บ้านจัดสรร ทาวน์เฮ้าส์รูปแบบของบ้านยุคใหม่เริ่มปรากฏให้เห็นทางพื้นที่ฝั่งธนบุรีมากขึ้น เข้าแทรกตัวปะปนอยู่กับชุมชนดั้งเดิมตามพื้นที่สวนที่มีการคมนาคมทางรถยนต์ สามารถเข้าถึงได้ เช่น ทางแถบตลิ่งชัน บางขุนศรี บางบำหรุ ภาษีเจริญ ฯลฯ รูปแบบการวางผังบ้านเรือน จากเดิมที่เคยหันหน้าบ้านสู่แม่น้ำ ล้ำคลอง กลับกลายเป็นหันหลังบ้านให้คลอง เพราะไม่สามารถใช้ประโยชน์จากคูคลองได้นอกจากการระบายน้ำเสียและทิ้งสิ่งปฏิกูล

อย่างไรก็ตาม ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของฝั่งธนบุรีก็ได้เปลี่ยนแปลงบทบาทไปจากเดิมเท่าใดนัก คือ ยังคงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยชั้นดี เป็นที่ต้องการของผู้คนทั่วไปเพราะใกล้กับบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน และมีการคมนาคมที่สะดวกสบาย สามารถเชื่อมต่อทางฝั่งพระนครได้ทั้งทางบกและทางน้ำ ทำให้เริ่มมีการขยายตัวออกสู่พื้นที่ชานเมืองด้านตะวันตกมากยิ่งขึ้น ส่วนพื้นที่ในเขตกรุงธนบุรีเดิมนั้น ตั้งแต่แนวคูเมืองกรุงธนบุรีไปจรดแม่น้ำเจ้าพระยา ยังคงเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการต่างๆ ได้แก่ สถานีรถไฟบางกอกน้อย โรงพยาบาลศิริราช และบริเวณสถานที่ราชการของกรมกองต่างๆ ในสังกัดกองทัพเรือ ซึ่งสถานที่ต่าง ๆ เหล่านี้ได้เปลี่ยนแปลงจากบริเวณที่เป็นพระราชวัง พระราชนิเวศน์วังดั้งเดิมตั้งแต่ต้นสมัยรัตนโกสินทร์

ในช่วงนี้การเดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีเป็นไปโดยสะดวกขึ้น ทำให้วงเวียนใหญ่มีบทบาททางด้าน การเป็นศูนย์กลางคมนาคม จากท่าเลที่ตั้งที่มีศักยภาพสูง โดยเป็นทางผ่านของรถโดยสารประจำทางหลายสาย รถขนส่งสินค้า และรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถข้ามสะพานผ่านแม่น้ำเจ้าพระยามาวงเวียนใหญ่ได้อย่างสะดวก เพราะมีการพัฒนาเส้นทางโดยการตัดถนนสายสำคัญเชื่อมโยงกันกับถนนสายหลักของพื้นที่ฝั่งธนบุรีที่ผ่านวงเวียนใหญ่ อีกทั้งในช่วงนี้ได้ยกเลิกทางรถไฟสายปากน้ำและทางรถไฟสายแม่กลองช่วงคลองสานถึงวงเวียนใหญ่ในปี พ.ศ.2505

เนื่องจากทำให้การจราจรบริเวณวงเวียนใหญ่ติดขัด แต่ได้มีการสร้างถนนเจริญรัชชันทดแทนทางรถไฟ และทำให้สถานีปลายทางมาสิ้นสุดที่วงเวียนใหญ่ และยังมีการตัดถนนตากสินไปถึงดาวคะนอง รวมทั้งถนนเชื่อมโยงอีกหลายสาย ทำให้วงเวียนใหญ่ได้กลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางด้าน การคมนาคมและย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของฝั่งธนบุรีตั้งแต่นั้นมา ส่งผลให้มีการเข้ามาลงทุนปลูกสร้างอาคารประเภทต่างๆในบริเวณนี้อย่างหนาแน่น (รูปที่ 3.10)



แผนที่ 3.10 สภาพพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ.2530
ที่มา : กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม

3.1.4 ช่วงที่ 4 (พ.ศ. 2535-ปัจจุบัน)

เป็นการกล่าวถึงพัฒนาการของกรุงเทพมหานครในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) จนถึงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) ได้วางแผนให้กรุงเทพมหานครเป็นการพัฒนาด้านโครงข่ายของการจราจร มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหลายสาย ตัดถนน และสร้างถนนโดยเฉพาะโครงการทางด่วนสายคลองเตย – ดาวคะนอง ที่เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 ส่งผลทำให้เมืองขยายออกไปทางตะวันตกมากยิ่งขึ้น โดยการพัฒนาด้านโครงข่ายการจราจรทำให้เมืองขยายออกไปยังบริเวณชานเมือง ในรูปแบบของการพัฒนาในแนวราบ ส่วนในพื้นที่เขตชั้นในของเมืองก็ยังคงมีการพัฒนาในแนวสูง ได้แก่ เขตสัมพันธวงศ์ บางรัก คลองเตย พญาไท และปทุมวัน

ในช่วงปี พ.ศ. 2538 มีการเพิ่มขึ้นของประชากรและการลงทุนในภาคเศรษฐกิจและการลงทุน ทำให้มีความต้องการพื้นที่เพื่อใช้ในการประกอบการเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการเปลี่ยน

แปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ขอบเขตของพื้นที่การพัฒนาเมืองเพิ่มมากขึ้น โดยมีการขยายตัวของความเจริญออกไปในเขตปริมณฑลและจังหวัดใกล้เคียงหลายจังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม นครนายก พระนครศรีอยุธยา นครปฐม และสุพรรณบุรี และยังมีแนวโน้มไปยังจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยการขยายตัวของเมืองเป็นไปตามแนวถนนสายหลัก และครอบคลุมในส่วนของพื้นที่ชุมชนเมืองในจังหวัดปริมณฑล โดยทางทิศเหนือขยายตัวตามแนวถนนรังสิต-ปทุมธานี ครอบคลุมย่านบางชัน บางพลู ตามแนวถนน รังสิต-คลอง 13 ครอบคลุมบ้านอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานีและอำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา แนวด้านในตามแนวถนนพหลโยธิน-รามอินทรา และตามแนวถนนสายใหม่ ถนนลาดปลาเค้า-มัยลาภ ถนนวัชรพล-คูนอน และถนนสุขาภิบาล 1 ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ขยายตัวไปกับถนน หทัยราษฎร์-พระยาसारนนท์ ถนนนิมิตรใหม่ ถนนสุขินทวงศ์ ถนนฉลองกรุง – เจ้าคุณทหาร ถนนร่วมเกล้าถนนสุขาภิบาล 2 และสุขาภิบาล 3 ทางด้านทิศตะวันออกขยายตัวตามแนวถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ ถนนอ่อนนุช ถนนศรีนครินทร์และถนนพระราม 9 ตัดใหม่ ทิศตะวันออกเฉียงใต้ขยายตัวตามแนวถนนบางนา-ตราด ถนนบางนา-สมุทรปราการ ถนนบางรี-วัดด่าน ถนนปู่เจ้า และถนนเทพารักษ์ ทิศตะวันตกเฉียงเหนือขยายตัวตามแนวถนนรัตนวิเศษ-ท่าอิฐ วงแหวนรอบนอกครอบคลุมย่านบางบัวทอง ไทรน้อย และถนนตลิ่งชัน-สุพรรณบุรี และทิศตะวันตกเฉียงใต้ขยายตัวตามแนวถนนพระราม 2 ถนนเพชรเกษม ถนนเอกมัย-บางบอน ถนนมหาชัย-เศรษฐกิจ ครอบคลุมย่านมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร ส่วนบริเวณที่ขยายตัวในแนวตั้ง(กลุ่มอาคารสูง) ได้ขยายตัวในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในในแนวถนนพญาไท (เขตปทุมวัน) ถนนพหลโยธิน (เขตพญาไท) ถนนสุขุมวิท – พระราม 4 (เขตคลองเตย) ถนนเรียบคลองช่องนนทรี (เขตสีลมและยานนาวา) โดยทางฝั่งธนบุรียังมีการขยายตัวในแนวตั้งอีกหลายพื้นที่ ได้แก่ เขตบางพลัด ธนบุรี คลองสาน บางกอกน้อย และบางกอกใหญ่

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) และในช่วงต้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นเขตมหานครที่เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพและมีระเบียบ โดยมุ่งหมายเพื่อเป็นการจัดการและขึ้นนำการเติบโตของกรุงเทพฯ โดยฟื้นฟูบูรณะและจัดระเบียบเมืองในเขตเมืองชั้นใน และการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากใจกลางเมือง และยังคงให้กรุงเทพฯ เป็นฐานเศรษฐกิจด้านการเงิน การค้าและศูนย์ข้อมูลข่าวสารของประเทศ ซึ่งแนวทางการพัฒนาได้จัดให้มีการพัฒนาชุมชนใน 3 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ 1 ชุมชนใจกลางเมืองโดยพัฒนาพื้นที่ปทุมวันรัตนโกสินทร์ตามแผนแม่บท ซึ่งรวมกับการฟื้นฟูชุมชนเมืองเดิมที่เสื่อมสภาพ รูปแบบที่ 2 ชุมชนมหานคร โดยกำหนดให้เขตเมืองชั้นในเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจหลักของภาค ส่งเสริมให้มีการ

ลงทุนทางด้านสาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางจากศูนย์กลางของเมืองซึ่งเป็นแหล่งงาน ไปสู่เขตเมืองชั้นกลางและชั้นนอกที่เป็นแหล่งพักอาศัย โดยมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อเชื่อมโยงชุมชนกับพื้นที่ใจกลางมหานคร รวมทั้งจัดโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานเพื่อรองรับแหล่งที่อยู่อาศัย ตลอดจนเป็นศูนย์ธุรกิจการค้าที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในการบรรเทาความแออัดของมหานครได้ และรูปแบบที่ 3 ชุมชนเมืองใหม่รอบนอกกรุงเทพฯ โดยเน้นชุมชนเมืองใหม่ที่มีศักยภาพเป็นแหล่งจ้างงานและสามารถรองรับการกระจายกิจกรรมและการลงทุนจากกรุงเทพฯ และยังมีการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 (สนามบินสุวรรณภูมิ) โดยมีการจัดโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานสากล และคำนึงถึงคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดี ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาที่ต่อเนื่องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ที่มุ่งหมายให้มีการกระจายความเจริญสู่เขตภูมิภาคต่อไป และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ได้มุ่งเน้นการปรับโครงสร้างการพัฒนาให้มีคุณภาพ โดยเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาในเชิงปริมาณมาสู่การพัฒนาเชิงคุณภาพ สร้างความเป็นธรรมในสังคม เพิ่มความสามารถให้ก้าวทันโลกเพื่ออำนวยความสะดวกต่อคนส่วนใหญ่ในประเทศ

3.2 ภาพรวมกรุงเทพมหานคร

การศึกษาถึงภาพรวมของพื้นที่ในระดับมหภาคคือกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นฐานที่สำคัญในการวิเคราะห์พื้นที่ในระดับจุลภาคได้ต่อไป

การแบ่งเขตเมือง

กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่การปกครองรวมทั้งสิ้น 1,586.737 ตร.กม. ในปี พ.ศ. 2538 ได้แบ่งเขตการปกครองจาก 36 เขต เป็น 38 เขต โดยเขตที่แบ่งใหม่ คือ เขตดินแดงจากเขตห้วยขวางและเขตสวนหลวงจากเขตประเวศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2540 ได้แบ่งเขตการปกครองจากพื้นที่เดิมเพิ่มขึ้นอีก 12 เขต ได้แก่ สายไหม หลักสี่ วั่งทองหลาง คันนายาว สะพานสูง วัฒนา คลองสามวา บางบอน บางแค ทวีวัฒนา ทุ่งครุ และบางนา ซึ่งปัจจุบัน กรุงเทพมหานครแบ่งเขตการปกครองออกเป็นทั้งสิ้น 50 เขต

จากการที่กรุงเทพมหานครได้แบ่งเขตการปกครองจาก 38 และเพิ่มเป็น 50 เขตในปี พ.ศ.2541 สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานครได้แบ่งพื้นที่กรุงเทพมหานครออกเป็น 5 บริเวณ สามารถสรุปได้ดังนี้

1) เขตเมืองชั้นใน (Inner City) ประกอบด้วยศูนย์กลางเมืองเดิม และเขตต่าง ๆ รวม 22 เขต เป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานชุมชนในระยะเริ่มแรก และพื้นที่อนุรักษ์ทางภูมิศาสตร์ สถานที่ราชการ สถานศึกษา ย่านธุรกิจการค้า ชุมชนหนาแน่น แม้ว่าจำนวนประชากรตาม

ทะเบียนราษฎรจะลดลง แต่ความหนาแน่นประชากรในเขตต่างๆ ส่วนใหญ่ยังเกินกว่า 10,000 คน ต่อตารางกิโลเมตร

2) เขตชั้นกลางหรือเขตต่อเมือง(Urban Fringe) เป็นเขตที่มีการขยายตัวของ ประชากร กิจกรรมทางการค้า และที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอยู่ในรัศมีระหว่าง 10-20 กิโลเมตร จากศูนย์กลางเมืองซึ่งในปัจจุบันเป็นบริเวณที่มีการพัฒนาเมืองอย่างกระจัดกระจาย(Urban Sprawl) ประกอบด้วย พื้นที่ทางฝั่งตะวันออก 14 เขต และทางฝั่งตะวันตก 8 เขต

3) เขตชั้นนอกหรือเขตชานเมือง (Suburb) เป็นพื้นที่เขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งยังมีพื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ และมีสัดส่วนสูงกว่าพื้นที่พัฒนาแบบเมือง โดยมีลักษณะผสมระหว่างเมืองและชนบท เป็นเขตที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองเกินกว่า 20 กิโลเมตร ทางฝั่งตะวันออก ประกอบด้วย เขตมีนบุรี คลองสามวา หนองจอก ลาดกระบัง และ ทางฝั่งตะวันตก ได้แก่ เขตบางบอน และเขตบางขุนเทียน

ประชากร

จากการศึกษาข้อมูลด้านประชากรปี พ.ศ.2533,2538 และ2543 (ตารางที่ 3.1) พบว่า ประชากรกระจุกตัวอยู่ในเขตเมืองชั้นในมากที่สุด รองลงมาคือเขตต่อเมืองตะวันออก และเขตต่อเมืองตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ ถึงแม้จำนวนประชากรในเขตเมืองชั้นในมีสัดส่วนมากที่สุดแต่มีแนวโน้มลดลง และเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้นคือเขตชานเมืองตะวันออก รองลงมาคือเขตชานเมืองตะวันตก เขตต่อเมืองตะวันตก และเขตต่อเมืองตะวันออก ตามลำดับ ประชากรเขตเมืองชั้นในในปี พ.ศ.2543 มีความหนาแน่นสูงสุด ซึ่งสูงมากกว่าค่าเฉลี่ยของความหนาแน่นของกรุงเทพมหานครเกือบถึง 3 เท่า รองลงมาคือ เขตต่อเมืองตะวันออก เขตต่อเมืองตะวันตก เขตชานเมืองตะวันออก และเขตชานเมืองตะวันตก แม้ว่าเขตเมืองชั้นในจะเป็นเขตที่มีประชากรอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ในช่วงหลังพบว่ามีจำนวนประชากรและความหนาแน่นลดลง เนื่องจากการที่เขตเมืองชั้นในมีสภาพอึดอัด ไม่คุ้มค่าในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อรองรับกระแสการพัฒนาในระบบเศรษฐกิจ อีกทั้งยังประสบกับปัญหาต่างๆมากมาย เช่น ปัญหาชุมชนหนาแน่น ปัญหาการจราจร เป็นต้น จึงทำให้พื้นที่เขตต่อเมืองและเขตชานเมืองมีจำนวนประชากรและความหนาแน่นที่เพิ่มสูงขึ้นจากการใช้เป็นที่พักอาศัย เนื่องจากมีศักยภาพในการพัฒนาที่มากกว่าเขตเมืองชั้นใน

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากร ความหนาแน่น บ้าน และการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร ปีพ.ศ.2533 , 2538 และ2543

เขต	พื้นที่ (ตร. กม.)	พ.ศ. 2533			พ.ศ.2538			พ.ศ.2543			เปลี่ยนแปลงประชากร		
		ประชากร (คน)	บ้าน(หลัง)	หนาแน่น	ประชากร (คน)	บ้าน(หลัง)	หนาแน่น	ประชากร (คน)	บ้าน(หลัง)	หนาแน่น	2533 - 2538	2538 - 2543	2533 - 2543
เขตเมืองชั้นใน	225	3,043,017	599,922	13,551	2,739,341	735,269	12,198	2,475,566	746,611	11,024	-10	-10	-19
เขตต่อเมือง ตะวันออก	404	1,481,905	350,516	3,671	1,416,856	454,551	3,510	1,661,152	622,429	4,115	-4	17	12
เขตต่อเมือง ตะวันตก	251	792,689	179,579	3,163	872,982		3,484	939,189	316,481	3,748	10	8	18
เขตชานเมือง ตะวันออก	534	220,738	44,516	413	292,903	91,050	548	406,880	138,737	761	33	39	84
เขตชานเมือง ตะวันตก	155	124,346	32,033	800	147,646	61,075	950	185,763	75,976	1,195	19	26	49
กรุงเทพฯ	1,569	5,662,695	1,206,566	3,610	5,469,728	1,341,945	3,487	5,668,550	1,900,234	3,613	-3	4	0

ที่มา : สถิติรายปี กรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2534,2539 และ2544

การจ้างงาน

จากการศึกษาข้อมูลด้านสถานประกอบการ ปี พ.ศ.2537-2542 (ตารางที่ 3.2) พบว่าสถานประกอบการในกรุงเทพมหานครในเขตเมืองชั้นในมีมากที่สุด รองลงมาคือเขตต่อเมืองตะวันออก เขตต่อเมืองตะวันตก เขตชานเมืองตะวันตก และเขตชานเมืองตะวันออก ตามลำดับ และพบว่าจำนวนลูกจ้างมีจำนวนที่สอดคล้องกันกับจำนวนสถานประกอบการ

การเปลี่ยนแปลงของจำนวนสถานประกอบการและลูกจ้างพบว่ามีอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นโดยสถานประกอบการเพิ่มสูงขึ้นมากที่สุดบริเวณเขตต่อเมืองและเขตชานเมืองด้านตะวันออก รองลงมาคือเขตต่อเมืองตะวันตก เขตเมืองชั้นใน และเขตชานเมืองตะวันตก ตามลำดับ ส่วนจำนวนลูกจ้างพบว่าเขตเมืองชั้นในและเขตต่อเมืองตะวันตกมีจำนวนมากที่สุด และเขตเมืองชั้นในเป็นเขตเมืองที่มีสัดส่วนจำนวนลูกจ้างต่อประชากรมากกว่าเขตเมืองชั้นอื่นๆ

จากการศึกษาพบว่าสถานประกอบการเพิ่มสูงขึ้นบริเวณเขตชานเมืองและเขตต่อเมือง ส่วนเขตเมืองชั้นในมีสถานประกอบการเพิ่มขึ้นไม่มากนัก แต่มีจำนวนลูกจ้างที่เพิ่มขึ้นสูงมาก แสดงถึงการกระจายตัวของประชากรที่ไปอาศัยตามบริเวณเขตต่อเมืองและเขตชานเมือง แต่ยังคงเข้ามาทำงานในบริเวณเขตเมืองชั้นในซึ่งเป็นแหล่งงานที่สำคัญ

ตารางที่ 3.2 ลูกจ้างและสถานประกอบการในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2537 – 2542

เขต	2537		2542		ปป.2537-2542		ประชากรปี 2542	ลูกจ้าง:ประชากร
	สปก.	ลูกจ้าง	สปก.	ลูกจ้าง	สปก.	ลูกจ้าง		
เขตเมืองชั้นใน	87,080	1,874,729	104,469	2,027,228	114	105	2,521,815	0.8
เขตต่อเมืองตะวันออก	20,884	629,792	32,215	668,690	144	88	1,641,866	0.41
เขตต่อเมืองตะวันตก	14,244	264,369	18,797	295,554	123	105	932,154	0.32
เขตชานเมืองตะวันออก	2,318	114,871	4,275	141,752	136	84	388,322	0.37
เขตชานเมืองตะวันตก	3,053	89,781	5,340	119,183	75	33	178,342	0.67
กรุงเทพฯ	127,579	2,973,542	165,096	3,252,407	129	109	5,662,499	0.57

ที่มา : สถิติแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ปี พ.ศ. 2537-2542

การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ก่อสร้าง (Built-up Area)

จากการศึกษาพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ก่อสร้าง(ตารางที่3.3) จากใน ปี พ.ศ.2530 ที่เขตเมืองชั้นในเป็นเขตเมืองที่มีพื้นที่ปลูกสร้างมากที่สุด รองลงมาคือเขตต่อเมืองและเขตชานเมือง แต่ในปี พ.ศ.2536 และ ปี พ.ศ.2538 เขตต่อเมืองเป็นเขตเมืองที่มีการปลูกสร้างมากที่สุด รองลงมาได้แก่เขตชานเมืองและเขตเมืองชั้นใน ตามลำดับ โดยในช่วงปี พ.ศ.2538 อัตราการปลูกสร้างของพื้นที่เขตชานเมืองเพิ่มขึ้นใกล้เคียงกับเขตต่อเมือง แสดงให้เห็นว่าพื้นที่เขตเมืองชั้นในมีความหนาแน่นของการปลูกสร้างเป็นจำนวนมากจนเกิดความแออัด ทำให้มีการขยายพื้นที่ปลูกสร้างไปยังพื้นที่เขตต่อเมืองและเขตชานเมือง

ในส่วนของประเภทการใช้ที่ดินพบว่า มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมในเขตเมืองชั้นในมากที่สุด การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และที่ว่างจะมีมากในเขตต่อเมือง และเขตชานเมือง จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 และ พ.ศ. 2539 ของกรุงเทพมหานครมีอัตราของการขยายตัวของพื้นที่เมืองชั้นใน จะเห็นได้จากการใช้ที่ดินประเภทต่างๆเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอย่างมาก ยกเว้นการใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงลดลง (ตารางที่ 3.4)

จากข้อมูลการขออนุญาตการปลูกสร้างอาคารสะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 – 2543 (ตารางที่3.5) พบว่าเขตต่อเมืองด้านตะวันออกมีจำนวนหน่วยมากที่สุด รองลงมาคือ เขตต่อเมืองตะวันตกและเขตเมืองชั้นใน ตามลำดับ แต่จำนวนของพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตพบว่า ในเขตเมืองชั้นในมีจำนวนขนาดพื้นที่มากที่สุด รองลงมาคือเขตต่อเมืองตะวันออก แสดงให้เห็นว่าในเขตพื้นที่เมืองชั้นในยังคงมีการขยายตัว ซึ่งเป็นในรูปแบบของการขยายตัวในแนวตั้งคือในลักษณะของอาคารสูง ในขณะที่เขตต่อเมืองและเขตชานเมืองมีการขยายตัวในทางราบในรูปแบบของบ้านพักอาศัยเป็นส่วน

ใหญ่ เนื่องจากยังมีราคาที่ดินต่ำและมีสภาพแวดล้อมที่ดี แต่พบว่าในช่วงปีหลังที่เกิดสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ได้ส่งผลทำให้การลงทุนภาคอสังหาริมทรัพย์ลดน้อยลง กล่าวคือมีอัตราการปลูกสร้างอาคารลดลง

ตารางที่ 3.3 เปรียบเทียบจำนวนพื้นที่ปลูกสร้างอาคารในแต่ละเขตเมืองของกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2530 2536 และ 2538

เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนพื้นที่ก่อสร้าง (Built-Up Area)						การขยาย ปี 2530-2538
		ปี พ.ศ. 2530		ปี พ.ศ. 2536		ปี พ.ศ. 2538		
		จำนวน (ตร.กม.)	ส่วนแบ่ง (ร้อยละ)	จำนวน (ตร.กม.)	ส่วนแบ่ง (ร้อยละ)	จำนวน (ตร.กม.)	ส่วนแบ่ง (ร้อยละ)	
เขตเมืองชั้นใน	213.283	134.98	44.65	17.34	8.78	0.92	0.8	153.24
เขตเมืองชั้นกลาง	343.896	76.57	25.33	66.95	33.9	40.99	35.82	184.51
เขตเมืองชั้นนอก	689.883	27.5	9.1	34.07	17.25	38.19	33.38	99.76
กรุงเทพมหานคร	1,247.06	239.05	79.08	118.36	59.94	80.1	70.01	437.51

ที่มา : กองสำรวจ และแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530, 2536 และ 2538

ตารางที่ 3.4 การใช้ที่ดินประเภทต่างๆในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2529 และ 2539

ประเภทการใช้ที่ดิน	พ.ศ.2529		พ.ศ.2539		อัตราการเติบโต (%ต่อปี)
	ตร.กม.	ร้อยละ	ตร.กม.	ร้อยละ	
ที่พักอาศัย	180.99	11.54	492	31.36	17.2
พาณิชยกรรม	17.84	1.14	73.47	4.68	31.2
อุตสาหกรรม	22.25	1.42	40.46	2.58	8.2
คลังสินค้า	6.86	0.44	7.06	0.45	0.3
สถานที่ราชการ	41.73	2.66	75.64	4.82	8.1
สถาบันการศึกษา	13.1	0.84	16.16	1.03	2.3
ศาสนสถาน	7.08	0.45	7.9	0.5	1.2
ที่พักผ่อนหย่อนใจ	4	0.25	25.12	1.6	52.8
สาธารณูปโภคและถนน	42.74	2.72	96.66	6.16	12.6
เกษตรกรรม	543.13	34.62	510.52	32.54	-0.6
แม่น้ำ ลำคลอง	54.36	3.46	59.2	3.77	0.9
ที่ว่าง	623.87	39.77	164.31	10.47	-7.4
อื่นๆ	10.8	0.69	0.23	0.01	-9.8
รวม	1,568.74	100	1,568.74	100	

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.5 จำนวนพื้นที่และการเปลี่ยนแปลงอาคารที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคาร ปีพ.ศ. 2533-2543

เขต	หน่วย	สะสม33-43 พื้นที่(ตร.ม.)	ร้อยละ(พ.ท)	พื้นที่ ตร.กม.	ร้อยละของ พท.ทั้งหมด	ปป.33-38 ร้อยละ	ปป.38-43 ร้อยละ	ปป.33-43 ร้อยละ
เขตเมืองชั้นใน	22,703	60,785,655.29	49.38	224.57	27.07	-14.56	-97.47	-97.84
เขตต่อเมืองตะวันออก	49,681	39,424,063.85	32.03	403.69	9.77	-55.54	-96.03	-98.24
เขตต่อเมืองตะวันตก	34,156	14,495,070.26	11.78	250.6	5.78	-83.63	-94.41	-99.09
เขตชานเมืองตะวันออก	10,370	3,480,089.54	2.83	534.45	0.65	-35.4	-77.64	-85.56
เขตชานเมืองตะวันตก	10,274	4,414,116.21	3.59	155.43	2.84	-87.91	-87.73	-98.52
กรุงเทพมหานคร	127,381	123,096,828.15	100	1,568.74	7.85	-44.23	-96.16	-97.86

ที่มา : สถิติรายปีกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ.2534 2539 และ2544

ระบบโครงข่ายคมนาคมของกรุงเทพมหานคร

ตั้งแต่เริ่มแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1 กรุงเทพมหานคร ที่มุ่งหมายให้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม ส่งผลทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ปลูกสร้างอาคารตามแนวเส้นทางคมนาคม โดยเส้นทางที่มีส่วนสำคัญในการเปิดพื้นที่ต่างๆ โดยเส้นทางที่มุ่งสู่พื้นที่จังหวัดข้างเคียง ได้แก่ ถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิต เป็นถนนที่สามารถเดินทางต่อไปสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ถนนรามอินทรา และถนนรังสิต - องค์กรักษ์ทางตะวันออก ถนนสุขุมวิทเข้าสู่ จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นพื้นที่เขตปริมณฑล ส่วนถนนสายบางนา - ตราด เป็นถนนไปสู่จังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออก ถนนพระราม2 ถนนเพชรเกษมเข้าสู่พื้นที่ภาคใต้ และถนนสุพรรณบุรี - บางบัวทอง เข้าสู่พื้นที่ภาคตะวันตก ในส่วนถนนที่เปิดพื้นที่และเชื่อมต่อระหว่างชานเมืองกับภายในเมืองคือถนนวงแหวน กรุงเทพมหานครมีถนนวงแหวน 3 วง คือ ถนนวงแหวนรอบใน เป็นถนนรอบใจกลางเมืองเก่า ซึ่งล้อมรอบเขตพระนคร ป้อมปราบ และสัมพันธวงศ์ ถนนวงแหวนรอบกลางสายรัชดาภิเษก ซึ่งตัดผ่านทั้งพื้นที่ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ทำให้การเดินทางไม่ต้องผ่านศูนย์กลางเมือง ถนนวงแหวนรอบนอก โดยแบ่งออกเป็นถนนวงแหวนด้านตะวันตกและด้านตะวันออก ทางด้านตะวันตก คือ ถนนสายบางบัวทอง - ดลิ่งชัน ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่เขตปริมณฑลแนวเหนือ - ใต้ และถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก เป็นแนวถนนเหนือ - ใต้ ทางด้านตะวันออก โดยเชื่อมโยงไปสู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และทางด่วน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับจุดต่าง ๆ ของเมืองได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งมีผลทำให้พื้นที่ต่างๆ มีความสามารถในการเข้าถึงได้สะดวกมากยิ่งขึ้น สำหรับทางด่วนที่มีอยู่ ได้แก่ ทางด่วนขั้นที่ 1 สายดินแดง - ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง - ท่าเรือเป็นถนนที่เปิดพื้นที่ด้านเหนือ และด้านใต้รวมทั้งตะวันตก ทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นทางด่วนที่ต่อเชื่อม และสัมพันธ์กับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ประกอบด้วย 2 สาย คือ สายบางโคล่ - แจ้งวัฒนะ ตัดพื้นที่แนวเหนือ - ใต้ และสายพญาไท - ศรีนครินทร์

ตัดพื้นที่ในแนวตะวันออก ทางด่วนสายรามอินทรา – อารณรังค์ เป็นถนนที่ต่อเชื่อมกับทางด่วนชั้นที่ 1 เชื่อมกับพื้นที่ด้านตะวันออก และภาคใต้ของกรุงเทพมหานคร ทางด่วนสายบางปะอิน – ปากเกร็ด เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับทางด่วนชั้นที่ 2 มีความยาวทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร ซึ่งเปิดพื้นที่ทางทิศเหนือและทางด่วนสายบางนา – บางพลี – สมุทรปราการ เชื่อมต่อกับทางด่วนชั้นที่ 1 บริเวณสิ้นสุดของทางด่วนบางนา เป็นทางยกระดับตามแนวเกาะกลางของทางด่วนหมายเลข 74 เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนหมายเลข 34 บริเวณบางนา – บางปะกง

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6-8 ที่ผ่านมา การขยายตัวของย่านฝั่งธนบุรีมีการขยายตัวออกสู่ด้านชานเมืองทางฝั่งตะวันตกเป็นส่วนใหญ่ โดยการก่อสร้างและปรับปรุงถนนเพชรเกษม ถนนบางกอกน้อย-นครไชยศรี ถนนปิ่นเกล้า-นครไชยศรี ในรูปแบบของธุรกิจบ้านจัดสรร เกิดย่านพาณิชยกรรมใหม่กระจายตัวรอบนอกตามกระแสการขยายตัวของย่านพักอาศัย โดยในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 มีการขยายตัวอย่างมาก เนื่องจากมีการก่อสร้างโครงการสายด่วนท่าเรือ-ดาวคะนอง มีการก่อสร้างสะพาน 9 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจากแขวงบางโคล่ ฝั่งพระนคร ไปยังแขวงราษฎร์บูรณะทางฝั่งธนบุรี โดยทางด่วนดังกล่าวเชื่อมต่อกับสะพานพระรามเก้า โดยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.2530 เป็นต้นมา ซึ่งทางด่วนนี้เป็นจุดเชื่อมต่อกับภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ถนนพหลโยธิน) ตลอดจนภาคตะวันออก (ถนนสุขุมวิท) ลงไปทางภาคใต้ (ถนนพระราม 2 หรือสายธนบุรี -ปากท่อ)

ถนนบางกอกน้อย-นครไชยศรี เป็นถนนสายสำคัญของฝั่งธนบุรี ที่ตัดผ่านเข้าไปเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนวงแหวนสายตะวันตกพื้นที่ปริมณฑลใกล้เคียง สภาพการใช้ที่ดินมีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ และโครงการบ้านจัดสรรเกาะข้างตามแนวถนนสายหลัก

ถนนพุทธมณฑล เป็นถนนสายรองที่เชื่อมระหว่างถนนบางกอกน้อย – นครไชยศรี กับถนนเพชรเกษม มีบทบาทที่สำคัญในการขยายตัวของชุมชนชานเมือง

ถนนธนบุรี – ปากท่อ ทำการขยายผิวจราจรโดยเป็นเส้นทางสายสำคัญสู่ภาคใต้ ซึ่งเชื่อมต่อกับทางด่วนสายท่าเรือ-ดาวคะนอง และถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก สภาพการใช้ที่ดินบริเวณสองฝั่งถนน ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์และโครงการบ้านจัดสรร โดยในช่วงปี พ.ศ. 2530-2535 มีการขยายตัวของโครงการบ้านจัดสรรจำนวนมาก

นอกจากนี้ยังมีโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอีกหลายโครงการ น่าจะมีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการขยายตัวของชุมชนเมืองต่อไป ได้แก่ โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ซึ่งต่อเชื่อมกับโครงการระบบทางด่วนสายศรีนครินทร์ – บางนา – สมุทรปราการ โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 4 (สมุทรปราการ – สุขสวัสดิ์ – ธนบุรี – ปากท่อ) และโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 5 (สายธนบุรี – ปากท่อ – เพชรเกษม – นนทบุรี) เป็นโครงการระบบทางด่วนที่เชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนระบบศูนย์

กลางเมือง ซึ่งน่าจะมีผลต่อพื้นที่วงเวียนใหญ่ และยังมีโครงการระบบทางด่วนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานคร เช่น โครงการระบบทางด่วนสายรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกเป็นถนนไปสู่พื้นที่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ โครงการระบบทางด่วนสายดาวคะนอง – บางขุนเทียน – สมุทรสาครซึ่งเป็นถนนไปสู่พื้นที่ภาคตะวันตก นอกจากนี้ยังมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สำคัญ 3 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง โครงการ BTS และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ที่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ต่างๆในอนาคต

3.3 ภาพรวมของเขตคลองสานและธนบุรี

เนื่องจากพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ได้อยู่ในขอบเขตการบริหารของเขตคลองสาน และเขตธนบุรี จึงทำการศึกษารายละเอียดด้านต่างๆจากข้อมูลในระดับเขต

โครงสร้างชุมชน

สภาพสังคมภายในเขตพื้นที่ธนบุรี เป็นโครงสร้างของชุมชนเก่าแก่ มีลักษณะกลุ่มประชากรที่มีความหนาแน่นสูง มีลักษณะสังคมแบบประสม คือ มีทั้งลักษณะที่อยู่อาศัยการพาณิชย์และที่อยู่อาศัยกับเกษตรกรรม และเป็นที่ตั้งสถาบันทางทหาร (ทหารเรือ) และศิลปวัฒนธรรมชุมชนในเขตธนบุรีดั้งเดิมเป็นชุมชนที่พัฒนาจากชุมชนพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ โดยมีแหล่งงานอยู่ในละแวกบ้านและพื้นที่ใกล้เคียง และมีแหล่งงานหลักอยู่ฝั่งพระนคร ดังนั้นจึงต้องเดินทางข้ามฟากมาทำงานทางฝั่งตะวันออก (ฝั่งพระนคร) ทั้งโดยทางรถยนต์และเรือข้ามฟาก สังคมของประชากรในเขตธนบุรีเป็นสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงจากสังคมชนบทของชาวสวนในอดีตที่มีสวนผลไม้มาเป็นสังคมเมืองมากขึ้น พื้นที่สวนผลไม้ลดลงไปเรื่อย ๆ อาชีพในชุมชนที่รับจ้างทำงานหัตถกรรมในครัวเรือนเป็นช่างทำขลุ่ยไทย งานศิลปประดิษฐ์หัวโขน หัวละคร ทำงานรับจ้างตามบ้าน เขตธนบุรีมีจำนวนชุมชนในพื้นที่ทั้งหมดรวม 44 ชุมชน ซึ่งทั้งหมดเป็นชุมชนแออัดทั้งหมด ตามการจัดประเภทชุมชนตามระเบียบของกรุงเทพมหานคร โดยกระจายอยู่ตามแขวงต่าง ๆ รวม 5 แขวง ได้แก่ แขวงวัดกัลยาณ์ แขวงบางยี่เรือ แขวงศิริบุญชัย แขวงตลาดพลู และแขวงบุคคโล

สภาพสังคมภายในเขตพื้นที่คลองสาน เป็นโครงสร้างทางสังคมที่มีลักษณะกลุ่มประชากรเชื้อสายจีน มีลักษณะการประกอบอาชีพค้าขาย รับจ้างทั่วไปและอาชีพบริการ โดยมีกลุ่มอาชีพอิสระบ้างประปราย ชุมชนในเขตคลองสานดั้งเดิมเป็นชุมชนที่พัฒนาจากชุมชนพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ โดยมีแหล่งงานอยู่ในละแวกบ้านและพื้นที่ใกล้เคียง และมีแหล่งงานหลักอยู่ทางทิศตะวันออกคือ ฝั่งพระนคร ดังนั้น จึงต้องเดินทางข้ามฟากมาทำงานทางฝั่งตะวันออก ทั้งโดยรถยนต์ หรือเรือข้ามฟาก สังคมของคนเขตคลองสานเป็นสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงจากสังคมชนบทของชาวสวนในอดีตที่มีสวนผลไม้มาเป็นสังคมเมืองมากขึ้น อาชีพในชุมชนที่รับจ้างทำงานหัตถกรรม เป็นช่างหล่อ ช่าง

ตีทอง ทำงานรับจ้างตามบ้าน เช่น งานรับจ้างตัดเย็บเสื้อผ้าส่งโรงงาน งานฝีมือช่างหลายประเภทที่มีชื่อ มีอยู่ในพื้นที่เขตคลองสาน

ประชากร

การกระจายตัวและความหนาแน่นของประชากรในเขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2533 มีความหนาแน่น 30,685 คน ต่อตารางกิโลเมตร และในปี พ.ศ. 2543 มีความหนาแน่นลดลงเหลือ 21,539 คนต่อตารางกิโลเมตร(ตารางที่3.6) พิจารณาด้านขนาดของครัวเรือนของประชากรในเขตธนบุรี พบว่าในปี 2533 มีขนาด 4.7 คนต่อครัวเรือน และในปี 2543 มีขนาดลดลง 4.1 คนต่อครัวเรือน (ตารางที่3.7และ3.8) แต่เมื่อพิจารณาเทียบกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความหนาแน่นเฉลี่ยเพียง 2.98 จึงกล่าวได้ว่าเขตธนบุรีมีความหนาแน่นของประชากรที่สูงมาก

ตารางที่ 3.6 แสดงจำนวนประชากร ความหนาแน่น บ้าน และการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในเขตคลองสานและธนบุรี เทียบกับกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ.2533 2538 และ2543

ปี พ.ศ.	เขต	พื้นที่(ตร.กม.)	ประชากร(คน)	บ้าน(หลัง)	หนาแน่น	ร้อยละ
พ.ศ. 2533	ธนบุรี	8.551	262,384	39,119	30,684.60	4.63
	คลองสาน	6.051	122,409	24,345	20,229.55	2.16
	กรุงเทพมหานคร	1,568.74	5,662,695.00	1,206,566	3,609.72	100
พ.ศ.2538	ธนบุรี	8.551	208,061	51,248	24,332	3.8
	คลองสาน	6.051	125,216	30,830	20,693	2.29
	กรุงเทพมหานคร	1,568.74	5,469,728	1,341,945	3,487	100
พ.ศ.2543	ธนบุรี	8.551	184,181	41,373	21,539.12	3.25
	คลองสาน	6.051	112,012	27,961	18,511.32	1.98
	กรุงเทพมหานคร	1,568.74	5,668,550	1,900,234	3,613.45	100

ที่มา : สถิติรายปี กรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2534 2539 และ2544

ตารางที่ 3.7 แสดงจำนวนประชากรเฉลี่ยต่อครัวเรือนของเขตคลองสานและเขตธนบุรี ในปี พ.ศ.2523,2533,2543

ปี พ.ศ.	เขตคลองสาน(คน/ครัวเรือน)	เขตธนบุรี(คน/ครัวเรือน)
2523	5.20	5.60
2533	4.70	4.70
2543	4.00	4.50

ที่มา:สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ตารางที่ 3.8 แสดงจำนวนประชากรเฉลี่ยต่อครัวเรือนรายแขวงในปี พ.ศ.2543

	ความหนาแน่น (คน/ครัวเรือน)	แขวง	ความหนาแน่น (คน/ครัวเรือน)
เขตคลองสาน	4.0	แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยา	4.7
		แขวงคลองสาน	4.9
		แขวงคลองตันไทร	3.4
เขตธนบุรี	4.5	แขวงหิรัญบุรี	4.7
		แขวงบางยี่เรือ	4.4
ก.ท.ม.			2.98

ที่มา:กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

อัตราการเพิ่มของประชากรในเขตธนบุรีในปี 2533 ถึงปี 2543 จากข้อมูลประชากรในเขตธนบุรีได้ลดลงจาก 262,384 คน ในปี 2533 เป็น 184,181คน ในปี 2543 (ตารางที่ 3.6) ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการย้ายเข้า-ย้ายออก โดยพบว่ามีการอพยพย้ายออกมากกว่าย้ายเข้าทุกปี (ตารางที่ 3.9) และในการศึกษาด้านประชากรแฝงจากการสำมะโนประชากรและการเคหะของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่าในปี พ.ศ.2523 และ 2533 ไม่มีประชากรแฝง แต่ในปี พ.ศ.2543 มีประชากรแฝงในเขตธนบุรีถึงร้อยละ 10.89 ของประชากรทั้งหมด

ในเขตคลองสาน พบว่าความหนาแน่นของประชากรในเขตคลองสานในปี 2543 เท่ากับ 18,511 คน ต่อตารางกิโลเมตร ลดลงจากในปี พ.ศ. 2533 ที่มีความหนาแน่นเท่ากับ 20,230 คน ต่อตารางกิโลเมตร ขนาดของครัวเรือนของประชากรในเขตคลองสานในปี 2533 มี 4.2 คนต่อครัวเรือน และในปี พ.ศ.2543 ขนาดของครัวเรือนลดลงเหลือ 4.0 คนต่อครัวเรือน แต่เมื่อพิจารณาเทียบกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความหนาแน่นเฉลี่ยเพียง 2.98 จึงกล่าวได้ว่าเขตคลองสานมีความหนาแน่นของประชากรที่สูงมาก (ตารางที่ 3.8)

ตารางที่ 3.9 แสดงจำนวนการย้ายเข้า-ย้ายออกของประชากรในเขตคลองสานและธนบุรีเทียบกับ กรุงเทพมหานคร) ปี พ.ศ.2533-2543

ปี พ.ศ.	พื้นที่	จำนวนประชากร	ย้ายเข้า ประชากร(คน)	ร้อยละ	ย้ายออก ประชากร(คน)	ร้อยละ
2533	เขตคลองสาน	122,409	12,227	10	19,850	16
	เขตธนบุรี	262,384	16,174	6	27,242	10
	กรุงเทพฯ	5,546,937	519,862	9	524,729	9
2535	เขตคลองสาน	136,118	8,045	6	*ไม่มีการสำรวจ	*
	เขตธนบุรี	227,980	14,121	6	*	*
	กรุงเทพฯ	5,562,141	468,035	8	*	*
2537	เขตคลองสาน	125,216	6,847	5	12,462	10
	เขตธนบุรี	208,061	12,151	6	16,382	8
	กรุงเทพฯ	5,570,743	450,654	8	396,599	7
2539	เขตคลองสาน	121,766	4,046	3	13,404	11
	เขตธนบุรี	203,369	7,418	4	17,816	9
	กรุงเทพฯ	5,584,963	341,868	6	500,985	9
2541	เขตคลองสาน	115,794	5,555	5	13,700	12
	เขตธนบุรี	193,783	9,476	5	17,424	9
	กรุงเทพฯ	5,647,799	420,034	7	494,253	9
2543	เขตคลองสาน	112,012	6,197	6	13,721	12
	เขตธนบุรี	184,181	9,332	5	15,577	8
	กรุงเทพฯ	5,680,380	443,045	8	480,855	8

ที่มา : สถิติรายปีกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ.2531,2533,2535,2537,2539,2541,2543

อัตราการเพิ่มของประชากรในเขตคลองสานจากจำนวน 122,409 คน ในปี 2533 เป็น 112,012 คน ในปี 2543 ซึ่งลดลงคิดเป็นอัตราร้อยละ 2.18 ต่อปี และพบว่าในปี พ.ศ.2533 มีประชากรแฝงร้อยละ 3.08 แต่ในปี พ.ศ.2543 มีประชากรแฝงในเขตคลองสานได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 11.20 ของประชากรทั้งหมด (แผนผังพัฒนาเขตคลองสาน, กอวางผังพัฒนาเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร)

จะเห็นได้ว่าแนวโน้มของทั้ง 2 เขตมีอัตราการเพิ่มของประชากร และความหนาแน่นที่ลดลง แต่มีจำนวนประชากรแฝงเพิ่มมากขึ้น แสดงให้เห็นว่าเขตคลองสานและเขตธนบุรีมีแนวโน้มของการเป็นแหล่งงานมากขึ้น

แรงงานและสถานประกอบการ

ในช่วงปี พ.ศ.2537-2542 พบว่าในเขตคลองสานและธนบุรีมีการเพิ่มขึ้นของสถานประกอบการเพียงเล็กน้อยในทุกปี ซึ่งมีความสอดคล้องกับจำนวนลูกจ้าง และเมื่อพิจารณาตามสาขาการผลิตพบว่า ในเขตคลองสานสาขาการผลิต(Manufacturing) มีจำนวนสถานประกอบการและลูกจ้างมากที่สุด โดยในแขวงคลองตันไทรมีจำนวนสถานประกอบการมากที่สุด รองลงมาได้แก่ สาขาการขายส่งการขายปลีก ภัตตาคารและโรงแรม โดยในแขวงคลองสานมีจำนวนสถานประกอบการมากที่สุด(ตารางที่3.10) ส่วนในเขตธนบุรี สาขาการผลิตในทุกสาขาจะมีการจ้างงานส่วนใหญ่ในแขวงบุคคล(ตารางที่3.11) จึงกล่าวได้ว่าแขวงบุคคลเป็นแหล่งการผลิตที่สำคัญของเขตธนบุรี

หากพิจารณาเศรษฐกิจในระดับมหภาค พบว่าเขตคลองสานและเขตธนบุรี ส่วนใหญ่มาจากสาขาอุตสาหกรรมมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ สาขาการค้าส่งค้าปลีก ซึ่งจะส่งออกไปยังจังหวัดนนทบุรี และพื้นที่เขตอื่นๆในกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นว่า เขตคลองสานและเขตธนบุรี เป็นแหล่งผลิต และแหล่งค้าส่งค้าปลีกที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล(ตารางที่ 3.12-3.13)

ตารางที่ 3.10 จำนวนสถานประกอบการในเขตคลองสาน ที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป และจำนวนลูกจ้างจำแนกตามสาขาการผลิต ปี พ.ศ. 2542

สาขาการผลิต	แขวงสมเด็จพระยา		แขวงคลองสาน		แขวงบางลำภูล่าง		แขวงคลองตันไทร		เขตคลองสาน	
	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)
การทำเหมืองแร่/เหมืองหิน	1	3	0	0	2	17	0	0	3	20
การผลิต (Manufacturing)	281	2,945	304	3,206	703	16,552	927	12,148	2,215	34,851
การไฟฟ้า ก๊าซและการประปา	5	11	2	5	2	12	8	24	17	52
การก่อสร้าง	11	190	8	196	15	286	40	2,314	74	2,986
การขายส่ง การขายปลีก ภัตตาคารและโรงแรม	382	2,895	515	2,859	244	2,645	418	5,177	1,559	13,576
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	35	178	41	249	31	292	44	870	151	1,589
บริการการเงิน การประกันภัย อสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจ	50	379	58	836	49	2,790	190	1,929	347	5,934
บริการชุมชน บริการสังคม และบริการส่วนบุคคล	111	609	137	656	98	352	106	553	452	2,170
รวม	876	7,210	1,065	8,007	1,144	22,946	1,733	23,015	4,818	61,178

ที่มา : กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม

ตารางที่ 3.11 จำนวนสถานประกอบการในธนบุรี ที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป และจำนวนลูกจ้าง
จำแนกตามสาขาการผลิต ปี พ.ศ. 2542

สาขาการผลิต	แขวงวัดกัลยาณ์		แขวงหิรัญบุรี		แขวงบางยี่เรือ		แขวงบุคคโล		แขวงตลาดพลู		เขตธนบุรี	
	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)	จำนวน (แห่ง)	ลูกจ้าง (คน)
การทำเหมืองแร่/เหมืองหิน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
การผลิต (Manufacturing)	120	1,157	159	1,498	258	2,044	1,503	17,251	388	4,133	2,428	26,063
การไฟฟ้า ก๊าซและการประปา	2	8	1	6	6	12	17	114	5	23	31	163
การก่อสร้าง	3	41	4	43	5	157	34	958	9	303	55	1,502
การขายส่ง การขายปลีก ภัตตาคาร และโรงแรม	99	638	143	664	206	1,379	910	472,446	163	1,076	1,521	476,203
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการ คมนาคม	3	46	6	387	10	78	57	1,088	8	173	84	1,772
บริการการเงิน การประกันภัย อสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจ	19	147	25	213	15	142	111	1,481	37	355	207	2,338
บริการชุมชน บริการสังคม และบริการ ส่วนบุคคล	68	451	38	117	92	314	295	1,858	86	553	579	3,293
รวม	314	2,488	376	2,928	592	4,126	2,927	495,196	696	6,616	4,905	511,334

ที่มา : กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม

ตารางที่ 3.12 การส่งออก (Export) และการนำเข้า (Import) สาขาการผลิตต่าง ๆ ของเขตคลองสาน
กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ. 2541 โดยคิดเขตคลองสานเป็นหลัก

สาขาการผลิต	เขตคลองสาน	กรุงเทพฯ ยกเว้น เขตคลองสาน	สมุทรปราการ	ปทุมธานี	สมุทรสาคร	นครปฐม	นนทบุรี
1. เกษตรกรรม	นำเข้า		ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก
2. เหมืองแร่ และย่อยหิน	นำเข้า			ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	
3. อุตสาหกรรม	ส่งออก	นำเข้า					นำเข้า
4. ก่อสร้าง	นำเข้า	ส่งออก					ส่งออก
5. ไฟฟ้า - ประปา	นำเข้า		ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก
6. การคมนาคม ขนส่ง	นำเข้า	ส่งออก					
7. การค้าส่ง ค้าปลีก	ส่งออก		นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า
8. การธนาคาร ประกันภัย และอสังหาริมทรัพย์	นำเข้า	ส่งออก					ส่งออก
9. ที่อยู่อาศัย	ส่งออก		นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า		
10. การบริหารราชการและการป้องกันประเทศ	ส่งออก		นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า		นำเข้า
11. บริการ	นำเข้า	ส่งออก					ส่งออก

ที่มา : โครงการจัดทำแผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตคลองสาน กองวางผังเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.13 การส่งออก (Export) และการนำเข้า (Import) สาขาการผลิตต่าง ๆ ของเขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ. 2541 โดยคิดเขตธนบุรีเป็นหลัก

สาขาการผลิต	เขตธนบุรี	กรุงเทพฯ		สมุทรปราการ	ปทุมธานี	สมุทรสาคร	นครปฐม	นนทบุรี
		ยกเว้นเขตธนบุรี						
1. เกษตรกรรม	นำเข้า			ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก
2. เหมืองแร่ และอ้อยหิน	นำเข้า				ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	
3. อุตสาหกรรม	ส่งออก	นำเข้า						นำเข้า
4. ก่อสร้าง	นำเข้า	ส่งออก						ส่งออก
5. ไฟฟ้า - ประปา	นำเข้า			ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก	ส่งออก
6. การคมนาคมขนส่ง	นำเข้า	ส่งออก						
7. การค้าส่งค้าปลีก	ส่งออก			นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า
8. การธนาคาร ประกันภัย และอสังหาริมทรัพย์	นำเข้า	ส่งออก						ส่งออก
9. ที่อยู่อาศัย	ส่งออก			นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า		
10. การบริหารราชการและการป้องกันประเทศ	ส่งออก			นำเข้า	นำเข้า	นำเข้า		นำเข้า
11. บริการ	นำเข้า	ส่งออก						ส่งออก

ที่มา : โครงการจัดทำแผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตคลองสาน กองวางผังเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ปลูกสร้างอาคาร

ตั้งแต่ปี พ.ศ.2530-2538 พบว่า จำนวนพื้นที่ปลูกสร้างอาคารลดลงเรื่อยๆ แสดงให้เห็นถึงสภาพการอิ่มตัวของ การปลูกสร้าง (ตารางที่ 3.14) โดยประเภทอาคารในเขตคลองสานและเขตธนบุรีที่มีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารมากที่สุด ได้แก่ อาคารประเภทที่อยู่อาศัย รองลงมา คือ อาคารพาณิชย์ และอาคารพาณิชย์-พักอาศัย ตามลำดับ (ตารางที่ 3.15) ซึ่งที่อยู่อาศัยประเภทแฟลตและห้องชุดมีจำนวนการขออนุญาตมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ทาวน์เฮาส์และอาคารพาณิชย์ และบ้านเดี่ยวตามลำดับ (ตารางที่ 3.16) ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาสภาพความแออัด จึงไม่เหมาะในการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยในรูปแบบของบ้านเดี่ยวที่ต้องการพื้นที่มากกว่า

ตารางที่ 3.14 เปรียบเทียบจำนวนพื้นที่ปลูกสร้างอาคารในเขตคลองสานและธนบุรีเทียบกับ กรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2530 2536 และ 2538

เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนพื้นที่ก่อสร้าง (Built-Up Area)						รวมการขยาย ปี 2530-2538
		ปี พ.ศ. 2530		ปี พ.ศ. 2536		ปี พ.ศ. 2538		
		จำนวน(ตร.กม.)	ส่วนแบ่ง(ร้อยละ)	จำนวน(ตร.กม.)	ส่วนแบ่ง(ร้อยละ)	จำนวน(ตร.กม.)	ส่วนแบ่ง(ร้อยละ)	
ธนบุรี	8.626	6.33	2.09	0.92	0.47	0	0	7.25
คลองสาน	6.051	4.71	1.56	0	0	0	0	4.71
กรุงเทพมหานคร	1,247.06	239.05	79.08	118.36	59.94	80.1	70.01	437.51

ที่มา : กองสำรวจ และแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530, 2536 และ 2538

ตารางที่ 3.15 พื้นที่อาคารแยกประเภทที่ได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างในเขตคลองสานและธนบุรี

เทียบกับกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2537-2543

ประเภทอาคาร	เขต	พื้นที่	%	%(ทั้งหมด)
พักอาศัย	ธนบุรี	144,844.00	1.66	68.18
	คลองสาน	316,555.00	3.62	47.94
	กรุงเทพมหานคร	21,632,908.05	100	55.62
พาณิชย์กรรม	ธนบุรี	31,970.10	0.6	15.05
	คลองสาน	233,835.25	4.37	35.41
	กรุงเทพมหานคร	10,025,596.23	100	25.78
พาณิชย์-พักอาศัย	ธนบุรี	28,100.94	0.52	13.23
	คลองสาน	108,471.00	2.02	16.43
	กรุงเทพมหานคร	5,376,656.99	100	13.82
อุตสาหกรรม	ธนบุรี	0	0	0
	คลองสาน	0	0	0
	กรุงเทพมหานคร	103,472.00	100	0.27
คลังสินค้า	ธนบุรี	0	0	0
	คลองสาน	0	0	0
	กรุงเทพมหานคร	219,208.42	100	0.56
สถานับการศึกษา	ธนบุรี	5,147.00	0.74	2.42
	คลองสาน	0	0	0
	กรุงเทพมหานคร	692,879.28	100	1.78
สถานพยาบาล	ธนบุรี	0	0	0
	คลองสาน	0	0	0
	กรุงเทพมหานคร	1,242.00	100	0.003
ราชการ-สถานับ-องค์กรอิสระ	ธนบุรี	0	0	0
	คลองสาน	0	0	0
	กรุงเทพมหานคร	97,149.50	100	0.25
อื่นๆ(รวม)	ธนบุรี	2,379.00	0.32	1.12
	คลองสาน	1,479.00	0.2	0.22
	กรุงเทพมหานคร	744,581.34	100	1.91

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

ตารางที่ 3.16 แสดงจำนวนการขออนุญาตจดทะเบียนที่อยู่อาศัยในเขตคลองสานและธนบุรีเทียบกับกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2533-2543

เขต	รวมทั้งสิ้น	บ้านเดี่ยว		ทาวน์เฮ้าส์และอาคารพาณิชย์		แฟลตและห้องชุด		อัตราการเปลี่ยนแปลงต่อปี	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	33-38	38-43
คลองสาน	5,747	798	0.12	929	0.14	4,020	0.59	0.72	-12.68
ธนบุรี	4,821	1,296	0.19	1,359	0.20	2,166	0.32	2.51	4.14
กรุงเทพมหานคร	678,423	203,824	30.04	149,392	22.02	325,207	47.94	1.23	2.24

ที่มา : ธนาคารอาคารสงเคราะห์

การคมนาคม

เขตคลองสานและเขตธนบุรีถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมค่อนข้างสมบูรณ์ เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับฝั่งพระนครได้ทั้งทางบกและทางน้ำ โดยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ในพื้นที่นี้ถึง 5 สะพานด้วยกัน ได้แก่ สะพานพระพุทธยอดฟ้า สะพานพระปกเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานกรุงเทพ และสะพานพระราม3

โครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่เขตธนบุรีมีจำนวน 6 สาย ได้แก่ ถนนประชาธิปไตย ถนนอินทรพิทักษ์ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนมหาสุวรัทนะ ถนนรัชดาภิเษก และถนนสายตากสิน-เพชรเกษม ส่วนในเขตคลองสานมีเพียง 1 สาย ได้แก่ ถนนกรุงธนบุรี ส่วนถนนสายรองในเขตธนบุรี ได้แก่ ถนนเทอดไท ถนนวุฒากาศ ถนนเจริญนคร ถนนอิสรภาพ ถนนอรุณอมรินทร์ตัดใหม่ เขตคลองสาน ได้แก่ ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา ถนนเจริญรัถ ถนนท่าดินแดง ถนนเจริญนคร ถนนอิสรภาพ ถนนลาดหญ้า ถนนพญาไม้ และมีถนนสายซอยอีกหลายสาย ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นซอยตันและไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้

ในพื้นที่เขตคลองสานและธนบุรีมีระบบขนส่งมวลชนหลายประเภท ทั้งระบบรถโดยสารประจำทางที่ผ่านในพื้นที่หลายสาย รถโดยสารท้องถิ่นที่เชื่อมโยงระหว่างซอยต่างๆ และยังมีสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่อยู่ในเขตธนบุรีอีกด้วย และด้านการคมนาคมทางน้ำ ในพื้นที่นี้มีการให้บริการทั้งเรือด่วน เรือข้ามฟาก และเรือหางยาว มีท่าเรือข้ามฟากอยู่ในเขตพื้นที่คลองสาน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าวัดกัลยาณ์ ท่ากุฎีจีน ท่าสะพานพุทธ และในเขตคลองสาน 7 แห่ง ได้แก่ ท่าดินแดง ท่าวัดทองธรรมชาติ ท่าคลองสาน ท่าสุววรรณ ท่าคูเม็ทซ์ ท่าฉางเกลือ(ท่าสาทร) และท่าเศวตฉัตร

สภาพแวดล้อม

ปัญหามลภาวะจากอากาศเป็นพิษ มลภาวะจากน้ำเน่าเสีย มลภาวะทางเสียง และมลภาวะจากขยะมูลฝอย

-ปัญหามลภาวะทางอากาศเป็นพิษ มี 2 ประเภท คือ ประเภทเคลื่อนที่ เกิดจากยานยนต์ต่าง ๆ เช่น รถยนต์ เรือยนต์ เรือหางยาว เป็นต้น และประเภทไม่เคลื่อนที่ที่เกิดจาก โรงงานอุตสาหกรรม สถานประกอบการ เช่น โรงงานทำเครื่องหนัง คู่พันสีรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งส่วนมากจะมีสาเหตุมาจากควันไอเสียรถยนต์ จากการทำพื้นที่บริเวณนี้เป็นศูนย์กลางคมนาคมที่สำคัญ ซึ่งมีจำนวนยานพาหนะหนาแน่น

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศโดยกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เมื่อ พ.ศ. 2542 ปรากฏว่าพื้นที่บริเวณเขตคลองสานและเขตธนบุรี มีคุณภาพอากาศบริเวณริมถนนเป็นมลภาวะต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน เนื่องจากมีค่าดัชนีทางคุณภาพที่ตรวจวัดได้โดยเฉพาะปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กเกินกว่ามาตรฐาน (ตารางที่ 3.17)

ตารางที่ 3.17 แสดงคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา (จุดตรวจวัด: ป้อมตำรวจวงเวียนใหญ่)

ประเภท	อัตรา	ค่าที่วัดได้ในพื้นที่ศึกษา	ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศ
ฝุ่นขนาดเล็ก	ค่าต่ำสุด	181	120
	เฉลี่ย 24 ชม.(มคก./ลบ.ม.)	138	
ฝุ่นรวม	ค่าต่ำสุด	0.3	0.33
	เฉลี่ย 24 ชม.(มก./ลบ.ม.)	0.23	
สารตะกั่ว	ค่าต่ำสุด	0.28	1.5
	เฉลี่ย 1 เดือน(มคก./ลบ.ม.)	0.15	
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์	ค่าต่ำสุด	17.5	30
	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	6	
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์	ค่าต่ำสุด	13.45	9
	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง	5.99	

ที่มา: ฝ่ายวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

-ปัญหาผลกระทบจากน้ำเสีย

เนื่องจากพื้นที่ในบริเวณนี้เป็นเขตที่มีประชากรอาศัยหนาแน่น รวมทั้งร้านค้า โรงงาน อุตสาหกรรมและสถานบริการต่างๆ โดยในบางส่วนของพื้นที่ยังไม่มีระบบรวบรวมน้ำเสียที่ดี ขาดระบบบำบัดน้ำเสียรวมเพื่อปรับปรุงคุณภาพน้ำให้ได้เกณฑ์มาตรฐาน ก่อนที่จะระบายทิ้งลงสู่ลำน้ำสาธารณะ ดังตารางแสดงคุณภาพน้ำในคลองที่สำนักงานระบายน้ำของกรุงเทพมหานครได้ทำการสำรวจในปี พ.ศ.2542 พบว่าค่า BOD มีค่าเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด(ตารางที่ 3.18)

ตารางที่ 3.18 แสดงคุณภาพน้ำคลองในพื้นที่ศึกษา

	บางกอกใหญ่ สะพานเจริญพาสณ์	บางน้ำชน ถนนตากสิน	สำหรับ ถนนเจริญนคร	คลองบางไ้ ช่วงถนนตาก สิน	แม่น้ำเจ้าพระยา สะพานพระพุทธยอดฟ้า
อุณหภูมิ(°C)	28.3	27.8	27.7	28.2	28
Ph	7.43	7.23	7.21	7.29	7.29
Do(mg/l)	2.2	0.4	1.0	0.6	2.6
BOD	59	21	20	23	3
SS	2.5	43	32	29	75
TKN	0.5	9.8	8.5	8.4	1.7
NH ₂ N	0.1	6.2	5.5	5.1	0.2
T-P	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2
T.BACT	3.3 E +04	6.0 E +06	9.2 E +05	6.90E+06	1.9E+03

ที่มา:สำนักงานระบายน้ำ กทม พ.ศ.2542

-ปัญหาผลกระทบทางเสียง

จากข้อมูลการตรวจวัดระดับเสียงในเขตพื้นที่ศึกษาที่บริเวณริมถนนอินทรพิทักษ์ พบว่าระดับเสียงที่วัดได้มีค่าเกินมาตรฐาน ซึ่งเป็นค่าระดับเสียงที่องค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมประเทศสหรัฐอเมริกาได้เสนอแนะไว้ หากรับเสียงเกินกว่าระดับค่าที่ตั้งไว้อย่างต่อเนื่องในระยะเวลาอันอาจเกิดอันตรายต่อระบบการได้ยิน ซึ่งคาดว่าเสียงส่วนใหญ่มาจากเสียงจากยานพาหนะที่สัญจรไปมาอย่างหนาแน่นในบริเวณนี้ (ตารางที่ 3.19)

ตารางที่ 3.19 แสดงระดับเสียงในพื้นที่เขตคลองสานและธนบุรี

จุดตรวจวัด	ช่วงระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (เดซิเบลเอ)	ช่วงระดับเสียงเฉลี่ย กลางวัน-กลางคืน(เดซิเบลเอ)
ถนนอินทรพิทักษ์	71.9 - 74.9	77.4 - 81.6
สถานีไฟฟ้าอโยธยาข้างขึ้น ถ.จรัลสนิทวงศ์	75.9-76.5	82.2-83.2
บ่อบำบัดน้ำเสียบ้านสมเด็จ	79.5-80.4	84.6-85.2
บ่อบำบัดน้ำเสีย ถ.อรุณอมรินทร์-พรานนก	78-79.3	83.6-85.3
ค่ามาตรฐาน	70	

ที่มา:รายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ,2543

-ปัญหาผลกระทบจากขยะมูลฝอย

สภาพปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะบริเวณตลาด ยังมีปัญหาในเรื่องของสถานที่ทิ้งขยะ โดยเฉพาะที่ทิ้งรวมอยู่ในสภาพที่เปิดโล่งไม่มีมิดชิด ทำให้เกิดมลภาวะทางกลิ่นจากขยะประเภทเน่าเสียได้ เช่น ผัก ผลไม้ เศษอาหาร ฯลฯ ทำให้เกิดมลภาวะทางกลิ่น นอกจากนี้ยังมีปัญหาน้ำเน่าเสียที่เกิดจากการสลายตัวของขยะดังกล่าวไหลเปื้อนตามพื้น ทำให้เป็นแหล่งเพาะแพร่เชื้อโรคต่าง ๆ ได้ ดังนั้นจึงควรจัดให้มีการจัดเก็บ การแยกประเภทขยะ การขนย้ายไปยังแหล่งกำจัด และการกำจัด โดยระบบที่ถูกต้อง

ระบบสาธารณูปโภค

- ระบบไฟฟ้า

การไฟฟ้านครหลวง รับซื้อพลังงานไฟฟ้ามาจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย มาจำหน่ายแก่ประชาชนทั่วไปในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี และบางส่วนของปทุมธานี แต่เนื่องจากพลังงานไฟฟ้าที่ซื้อมามีความดันสูง จึงต้องส่งไปยังสถานีย่อยต่างๆ เพื่อลดความดันลงให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้

การจ่ายไฟฟ้าในบริเวณศูนย์กลางชุมชนวงเวียนใหญ่โดยการไฟฟ้านครหลวง และจ่ายกระแสไฟฟ้าไปยังผู้ใช้ด้วยระบบแรงดัน 12 กิโลโวลท์ และแรงต่ำ 380/220 โวลท์ ซึ่งในปัจจุบันการ

ไฟฟ้านครหลวงสามารถจ่ายไฟฟ้าได้อย่างทั่วถึงทั้งพื้นที่ศึกษา โดยในพื้นที่บริเวณแขวงคลองสาน แขวงคลองต้นไทร แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยาในเขตคลองสาน และแขวงหิรัญบุรีในเขตธนบุรี อยู่ในพื้นที่บริการของไฟฟ้านครหลวงเขตวัดเลียบ ซึ่งให้บริการส่วนใหญ่ในเขตพระนครและสัมพันธวงศ์ในฝั่งพระนคร และบางส่วนของเขตคลองสานและเขตธนบุรีทางฝั่งธนบุรี ในส่วนของพื้นที่แขวงบางยี่เรือในเขตธนบุรีเป็นพื้นที่บริการของไฟฟ้านครหลวงเขตยานนาวา ซึ่งให้บริการส่วนใหญ่ในเขตบางคอแหลมและเขตยานนาวา และบางส่วนในเขตคลองสานและธนบุรี

- ระบบประปา

การผลิตน้ำประปา ใช้น้ำดิบจากคลองประปา ซึ่งสูบขึ้นจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่โรงสูบน้ำสำแล จังหวัดปทุมธานี ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือ 32 กิโลเมตร น้ำที่สูบได้จะพักอยู่ที่อ่างเก็บน้ำบางหลวงระยะหนึ่ง แล้วไหลเข้าสู่คลองประปาที่ตำบลบางพูน อำเภอเมืองปทุมธานี แล้วปล่อยเข้าสู่โรงกรองน้ำบางเขน ส่วนที่เหลือเข้าโรงสูบน้ำดิบบางซื่อ เพื่อส่งเข้าโรงกรองน้ำสามเสน และโรงกรองน้ำธนบุรีทางท่อส่งน้ำดิบ สำหรับระบบน้ำประปาในเขตพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานประปาสาขาตากสิน ซึ่งทำหน้าที่จ่ายน้ำประปาให้แก่เขตคลองสานและเขตธนบุรี ในปัจจุบันมีโครงข่ายท่อประปาครอบคลุมพื้นที่ย่านนี้อย่างทั่วถึง โดยน้ำจากโรงสูบน้ำดิบจะถูกสูบเข้าท่อประปา และส่งต่อไปยังท่อจ่ายน้ำซึ่งอยู่ตามแนวถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนลาดหญ้า ถนนเจริญรัช โดยมีขนาดท่อเมนซึ่งเป็นท่อประธานเส้นผ่านศูนย์กลางท่อจ่ายน้ำขนาดตั้งแต่ 400 มม. - 800 มม. และขนาด 200 - 300 มม. ที่เป็นท่อจ่ายน้ำสองฝั่งในถนนสายหลัก และในส่วนถนนซอยมีขนาด 100 - 200 มม. ซึ่งการบริการทางด้านน้ำประปาสามารถบริการได้เพียงพอทั่วทั้งพื้นที่ จากข้อมูลการใช้น้ำประปาของเขตธนบุรีและคลองสาน พบว่ามีการขยายจำนวนของผู้ใช้น้ำทุกปี แสดงว่ามีการขยายตัวของชุมชนในพื้นที่ แต่มีอัตราการเพิ่มที่ไม่สูงนัก เนื่องจากบริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมาแต่ดั้งเดิม

- ระบบโทรศัพท์

การให้บริการทางด้านโทรศัพท์ในพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ อยู่ในขอบเขตการให้บริการของฝ่ายโทรศัพท์นครหลวงเขตที่ 3.2 ซึ่งอยู่ในความดูแลรับผิดชอบขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย โดยในส่วนของเขต 3.2 ให้บริการในเขตราษฎร์บูรณะ จอมทอง เอกชัย คลองสาน และธนบุรี ส่วนใหญ่พื้นที่ในเขตคลองสานจะอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานบริการโทรศัพท์ชุมสายสินสมุทรทาวเวอร์ และชุมสายดาวคะนอง ในส่วนของพื้นที่เขตธนบุรี โดยส่วนใหญ่อยู่ในความดูแลของสำนักงานบริการโทรศัพท์ชุมสายธนบุรี ชุมสายดาวคะนอง ชุมสายลาดหญ้า และชุมสายเดอะมอลล์

นอกจากนี้ยังมีการบริการเพิ่มเติมจากบริษัท เทเลคอมเอเชีย (TA) แต่เป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น เนื่องจากบริเวณนี้เป็นพื้นที่ชุมชนเก่า การบริการทางด้านโทรศัพท์ที่ในย่านวงเวียนใหญ่นี้มีอยู่ทั่วถึงทั้งพื้นที่ และยังสามารถขยายตัวได้อีกในอนาคต

- ระบบการจัดเก็บขยะมูลฝอย

การจัดเก็บขยะขึ้นอยู่กับเขตคลองสานเป็นส่วนใหญ่ที่เป็นผู้รับผิดชอบในด้านการรักษาความสะอาด เนื่องจากกิจกรรมส่วนใหญ่อยู่ในเขตคลองสาน จากข้อมูลการจัดเก็บขยะพบว่าปริมาณขยะมูลฝอยที่รวบรวมโดยเขตธนบุรีและคลองสานมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี การเก็บขนและกำจัดขยะมูลฝอยจะประกอบไปด้วยการเก็บกวาดทำความสะอาด เก็บขนขยะมูลฝอยที่เก็บกวาดได้ และขยะมูลฝอยจากประชาชนทั่วไป รวบรวมนำขยะไปทิ้งยังสถานที่ทิ้งขยะซึ่งอยู่บริเวณหนองแขม ในการเก็บขนขยะมูลฝอยจะมีปัญหามาก เนื่องจากบริเวณนี้มีถนน ซอย ขนาดเล็กที่รถขยะเข้าไปไม่ถึง จึงต้องมีการชักลากขยะมูลฝอยจากอาคารบ้านเรือนที่ประชาชนนำมากองไว้ที่จุดพักขยะก่อน จึงลำเลียงขึ้นรถ แต่ก็ยังเกิดปัญหาขยะตกค้าง เช่น บริเวณตลาดสดวงเวียนใหญ่ และในถนนซอยต่างๆ ในพื้นที่ว่างเปล่า คลองต่าง ๆ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อทางด้านจราจรติดขัด เนื่องจากการกีดขวางของรถเก็บขยะที่กีดขวางทางจราจรอีกด้วย

- ระบบระบายน้ำและระบบป้องกันน้ำท่วม

การระบายน้ำในพื้นที่ศึกษา ท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.30 –1.20 เมตร บริเวณสองฝั่งของถนนสายหลัก เช่น ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนประชาธิปไตย เป็นต้น ขนาดของท่อระบายน้ำใหญ่ที่สุดคือท่อระบายน้ำตามแนวถนนลาดหญ้า ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน รองลงมาได้แก่ท่อระบายน้ำตามแนวถนนประชาธิปไตยและท่อระบายน้ำริมถนนอิสรภาพ มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเล็กที่สุด ท่อระบายน้ำส่วนใหญ่บริเวณนี้มีขนาดไม่ใหญ่มากนัก เนื่องจากในบริเวณนี้สามารถระบายลงคลองที่มีอยู่โดยรอบ เช่น คลองบางกอกน้อย คลองบางหลวง เป็นต้น มีแนวคันกันน้ำ ตามแนวถนนเจริญนคร และมีสถานีสูบน้ำในคลองบางไส้ไก่ คลองบางกอกใหญ่ คลองสำเหร่ คลองบางน้ำชน คลองดาวคะนอง แล้วจึงระบายออกสู่น้ำเจ้าพระยา ศูนย์กลางชุมชนวงเวียนใหญ่มีถนนซอยเป็นจำนวนมากและมีขนาดเล็ก ในบางซอยยังไม่มีท่อ จึงทำให้การระบายน้ำยังไม่มีประสิทธิภาพ

สาธารณูปการ

-สถานศึกษา

เขตธนบุรีมีสถานศึกษาหลายระดับกระจายอยู่ในพื้นที่ ซึ่งจำนวนนักเรียนรวมและห้องเรียนในเขตธนบุรีอยู่ในลำดับที่ 11 ของทุกเขตในกรุงเทพมหานคร และเขตคลองสานอยู่ในลำดับที่ 26 โดยสถานศึกษาส่วนใหญ่ในพื้นที่จะเปิดสอนในระดับของอนุบาลจนถึงชั้นมัธยมศึกษา

-สถานพยาบาล

ในพื้นที่เขตคลองสานมีโรงพยาบาลของรัฐเพียง 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลตากสิน และโรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าพระยา สาธารณสุข 1 แห่ง ซึ่งระจุกตัวอยู่บนถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา ส่วนในเขตธนบุรีไม่มีโรงพยาบาลตั้งอยู่ แต่มีสาธารณสุขในพื้นที่จำนวน 4 แห่ง จะเห็นได้ว่าศักยภาพด้านการให้บริการด้านสถานพยาบาลของพื้นที่นี้ยังไม่ดีพอ

-ศาสนสถาน

ในเขตคลองสานและธนบุรีมีศาสนสถานที่เป็นทั้งวัดในศาสนาพุทธ มัสยิดในศาสนาอิสลาม ศาลเจ้าของจีน คริสจักรของศาสนาคริสต์ รวมทั้งมูลนิธิต่างๆหลายแห่งกระจายอยู่ทั่วไป เนื่องจากพื้นที่บริเวณเป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานของชนกลุ่มต่างๆที่มีความหลากหลายมาตั้งแต่ในสมัยอดีต

3.4 สรุปพัฒนาการและสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาพัฒนาการของพื้นที่ ได้แบ่งช่วงเวลาในการศึกษาเป็น 4 ช่วง ตามการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่เป็นหลัก โดยช่วงที่ 1 (พ.ศ. 1976-2474) สมัยกรุงศรีอยุธยาถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 7 เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่วงเวียนใหญ่ยังไม่เกิดองค์ประกอบต่างๆ ในสมัยกรุงธนบุรี ฝั่งธนบุรีเป็นที่ตั้งของราชธานี มีบทบาทของการเป็นศูนย์กลางเมือง ในขณะที่ทางฝั่งพระนครเป็นเพียงที่อยู่อาศัยของชาวจีน,ญวน และต่อมาในสมัยรัตนโกสินทร์ ได้มีการย้ายราชธานีมายังฝั่งพระนคร โดยมีวังและวัดเป็นศูนย์กลาง ฝั่งธนบุรีถูกลดบทบาทลงเป็นเพียงที่อยู่อาศัยของข้าราชการ การพัฒนาส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ทางฝั่งพระนคร ทั้งนี้เนื่องจากความไม่สะดวกในการติดต่อระหว่างพื้นที่ทั้งสองฝั่ง ในช่วงเวลานั้นวงเวียนใหญ่ยังไม่ได้รับผลจากการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากอยู่ไกลจากพื้นที่ศูนย์กลางต่างๆ

ช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2475-2504) สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 7 – รัชกาลที่ 9 เป็นช่วงที่มีการเปิดพื้นที่วงเวียนใหญ่จากการสร้างถนนสายหลักในจากโครงการก่อสร้างถนน เพื่อรองรับการตัดสะพาน เริ่มมีองค์ประกอบต่างๆเกิดขึ้น ในช่วงนี้ทางฝั่งพระนครเริ่มมีการขยายตัวออกสู่พื้นที่เมืองชั้นนอกจากการขยายเส้นทางถนนออกสู่พื้นที่ต่างๆโดยรอบ ฝั่งธนบุรีเริ่มเข้าสู่สภาพความเป็นเมือง ซึ่ง

เป็นผลจากการก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า มีการตั้งถิ่นฐานบริเวณถนนตัดใหม่ ซึ่งอยู่บริเวณริมขอบแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นส่วนใหญ่ รวมถึงถนนสายต่างๆที่ตัดเข้าสู่พื้นที่ โดยพื้นที่วงเวียนใหญ่เริ่มมีการตั้งถิ่นฐานตามแนวริมถนนสายหลักที่เข้าสู่พื้นที่ทั้ง 4 สาย ในรูปแบบของอาคารร้านค้ากึ่งที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่

ช่วงที่3(พ.ศ.2505-2534) ทางฝั่งพระนครมีการขยายตัวของเมืองไปทางเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือเป็นส่วนใหญ่ ส่วนพื้นที่ฝั่งธนบุรีเริ่มมีการขยายตัวไปยังเขตเมืองชั้นนอก ซึ่งเป็นผลมาจากการตัดสะพานเชื่อมระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีอีกหลายแห่ง รวมถึงการตัดถนนออกสู่พื้นที่รอบนอกมากขึ้น ในช่วงนี้พื้นที่วงเวียนใหญ่มีบทบาทที่สำคัญทางด้านศูนย์กลางคมนาคมและพาณิชยกรรมของฝั่งธนบุรี ซึ่งเป็นผลจากการย้ายสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟสายมหาชัย มาอยู่ที่สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ และได้มีการสร้างถนนเจริญรัตนเส้นทางรถไฟที่ถูกยกเลิก อีกทั้งยังมีการเชื่อมโยงของระบบคมนาคมไปสู่พื้นที่ต่างๆได้ทั่วถึง ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีศักยภาพและเอื้อต่อการลงทุนในขณะนั้น และจากการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีกิจกรรมต่างๆที่หลากหลายเกิดขึ้นในพื้นที่ ทั้งตลาด อาคารร้านค้า ธนาคาร โรงพยาบาล โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้า สำนักงาน และที่อยู่อาศัย

ช่วงที่4 ระยะเวลาเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพ พ.ศ. 2535-ปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร ทั้งทางฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีมีการขยายตัวของเมืองไปยังเขตต่อเมืองและเขตชานเมืองมากขึ้น เป็นช่วงเวลาที่พื้นที่วงเวียนใหญ่กลายเป็นย่านการค้าเก่าที่มีสภาพชบเซา ซึ่งมาจากสาเหตุหลัก 2 ประการคือสภาพทางกายภาพภายในของพื้นที่ที่มีความทรุดโทรม ไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุน อีกทั้งยังมีแรงดึงดูดจากศูนย์การค้าแหล่งใหม่ที่ขยายตัวออกสู่พื้นที่รอบนอก มีการย้ายฐานการลงทุนไปสู่พื้นที่รอบนอก เนื่องจากปัจจัยทางด้านต่างๆ ได้แก่ ราคาที่ดิน และสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า และยังสามารถเดินทางได้สะดวก จากการพัฒนาทางด้านระบบคมนาคม ทำให้บทบาทการเป็นศูนย์กลางการค้าของวงเวียนใหญ่ลดลง

จะเห็นได้ว่าองค์ประกอบที่เกิดขึ้นและเปลี่ยนไปในแต่ละช่วงเวลามีผลกระทบต่อพื้นที่วงเวียนใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จากการเปลี่ยนแปลงในด้านระบบคมนาคม คือ การเกิดขึ้นของระบบถนนในช่วงที่2 การมีบทบาทเป็นศูนย์กลางกิจกรรมด้านการคมนาคมประเภทรถไฟ รถยนต์โดยสารประเภทต่างๆมีอิทธิพลสืบเนื่องให้พื้นที่นี้เป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในช่วงที่3 และการเชื่อมต่อของเส้นทางถนนออกสู่เขตเมืองรอบนอก ในช่วงที่ 4 เป็นตัวนำฐานการพัฒนาไปสู่พื้นที่เหล่านั้น กอปรกับสภาวะที่เสื่อมถอยของพื้นที่ ยิ่งเป็นตัวผลักดันสำคัญที่ทำให้วงเวียนใหญ่กลายเป็นย่านการค้าที่มีสภาพชบเซาดังเช่นในขณะนี้

เนื่องจากพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ อยู่ในส่วนของเขตการปกครอง 2 เขต คือ เขตคลองสาน และเขตธนบุรี จึงมีการศึกษาข้อมูลของเขต เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์พื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ พบว่าเขตธนบุรีและเขตคลองสานมีบทบาทเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยมาแต่ดั้งเดิม แต่ในช่วงหลังจำนวนประชากรและความหนาแน่นของทั้งสองเขตมีอัตราลดลง ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาด้านความแออัดของพื้นที่ รวมทั้งความทรุดโทรมทางด้านกายภาพ ปัญหาการจราจร และปัญหาสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ทำให้มีการย้ายที่อยู่อาศัยไปยังพื้นที่รอบนอกมากขึ้น ส่วนอาคารที่มีการขออนุญาตปลูกสร้างในช่วงนี้ จะเป็นอาคารประเภทที่พักอาศัยที่เป็นรูปแบบที่พักอาศัยประเภทแฟลต ห้องชุด และอาคารพาณิชย์ ซึ่งมีความต้องการใช้พื้นที่ที่น้อยกว่าบ้านเดี่ยวพักอาศัย และจากการพิจารณาในเรื่องของเศรษฐกิจ พบว่าเขตคลองสานและเขตธนบุรีเป็นแหล่งค้าส่งค้าปลีกที่สำคัญแห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของย่านวงเวียนใหญ่

ในบทนี้จะกล่าวถึงสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาระดับจุลภาค คือพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม โดยจะเน้นรายละเอียดสภาพทางกายภาพเป็นหลัก

4.1 อาณาเขตของพื้นที่ศึกษา

การกำหนดพื้นที่ศึกษาในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ โดยพิจารณาจากพัฒนาการของพื้นที่ ประกอบกับการสำรวจ สภาพทางกายภาพ กิจกรรมต่างๆบริเวณโดยรอบ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมปะปนกับที่พักอาศัย รวมทั้งพิจารณา ร่วมกับการรับรู้ของคนในชุมชนถึงขอบเขตของพื้นที่วงเวียนใหญ่ และใช้ปัจจัยทางกายภาพทั้งแนวถนนและแนวคลองเป็นตัวแบ่งขอบเขต สามารถกำหนดพื้นที่ศึกษา (แผนที่4.1) ได้ดังนี้

- ด้านทิศเหนือ ตามแนวคลองแยกวัดน้อยเริ่มจากคลองบางไส้ไก่จนถึงสี่แยกบ้านแขก
- ด้านทิศตะวันออก เริ่มจากปากซอยอิสรภาพ5 ลงไปทางทิศใต้ ตามแนวถนนลาดหญ้า1 ลาดหญ้า 4 ซอยกรุงธนบุรี1 จนถึงถนนกรุงธนบุรี
- ด้านทิศใต้ เริ่มจากปากซอยกรุงธนบุรี1 ไปทางทิศตะวันตกตามถนนกรุงธนบุรีจนถึงถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน
- ด้านทิศตะวันตก เริ่มจากถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินขึ้นไปทางด้านทิศเหนือ เข้าซอยตากสิน4 จนถึงทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย และเข้าสู่คลองบางไส้ไก่ขึ้นไปทางด้านทิศเหนือจนบรรจบคลองแยกบางไส้ไก่

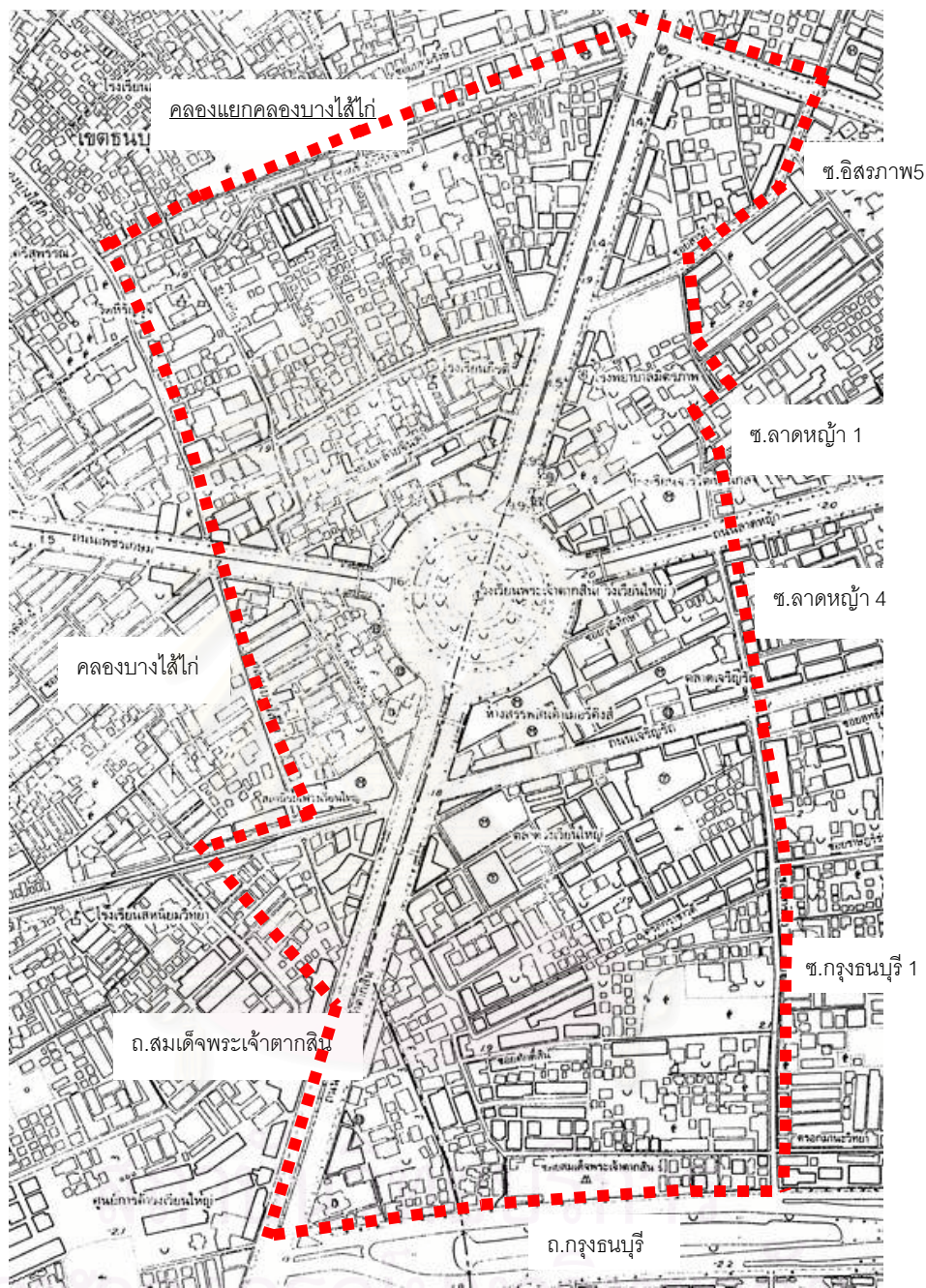
พื้นที่ศึกษามีเนื้อที่รวมทั้งสิ้นประมาณ 0.6 ตารางกิโลเมตร โดยอยู่ในพื้นที่แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยา แขวงคลองสาน และแขวงคลองตันไทรในเขตคลองสาน แขวงบางยี่เรือ และแขวงวัดหิรัญบุรี เขตธนบุรี (แผนที่4.2)

4.2 ระบบคมนาคม

4.2.1 ระบบโครงข่ายถนน

ระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งเป็น 3 ระดับ (แผนที่4.3) คือ

- 1) ระดับที่ 1 ถนนสายหลัก ประกอบด้วยถนนสายสำคัญ ดังนี้
 - ถนนประชาธิปไตย แยกจากวงเวียนใหญ่ไปทางทิศเหนือ ข้ามสะพานพระพุทธรูปฟ้า และสะพานพระปกเกล้า ถนนสายนี้มี 10 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรออกเป็น 2 ทิศทาง ช่วงละ 5 ช่องจราจร มีเขตทางกว้าง 41.20 เมตร ริมหेतทางเป็นทางเท้ากว้างช่วงละ 4 เมตร



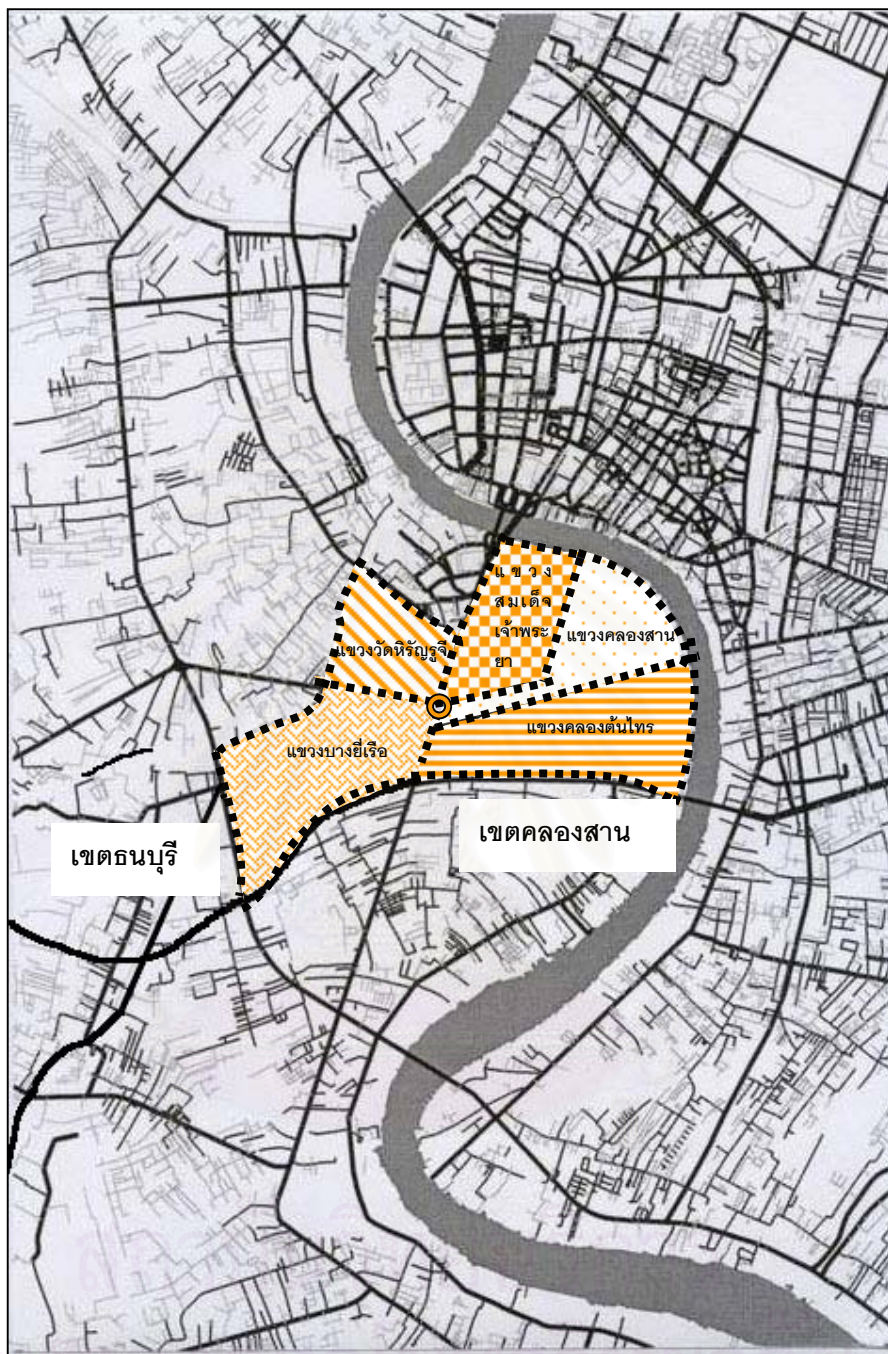
๙ **แผนที่ 4.1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา**

สัญลักษณ์  แนวขอบเขตพื้นที่ศึกษา



ที่มา : การวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่



แผนที่ 4.2 แสดงขอบเขตการปกครอง

สัญลักษณ์



ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

- ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แยกจากวงเวียนใหญ่ไปทางทิศใต้ เป็นถนนสายสำคัญที่ต่อเนื่องจากถนนประชาธิปไตย จากวงเวียนใหญ่ไปจนถึงคลองบางสะแก รองรับปริมาณการจราจรที่มุ่งสู่ฝั่งพระนคร โดยสะพานพระพุทธยอดฟ้า สะพานพระปกเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระราม3 และสะพานกรุงเทพ เป็นถนนสายหลักในแนวเหนือ-ใต้ ขนาด 8 ช่องจราจร มีเขตทางกว้าง 40 เมตร ประกอบด้วยเกาะกลางถนนกว้าง 3.00 เมตร ช่องทางจราจรสองข้าง ริมนเขตทางเป็นทางเท้ากว้างข้างละ 5.50 เมตร

- ถนนกรุงธนบุรี แยกจากถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินจนถึงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินกว้าง 80 เมตร ยาว 1.9 กิโลเมตร ประกอบด้วย 10 ช่องจราจร โดยแบ่งออกเป็นช่องทางหลักข้างละ 3 ช่องจราจร และช่องทางคู่ขนาน 2 ช่องจราจร ข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินทางทิศตะวันออกไปยังถนนสาทรเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร และถนนกรุงธนบุรีตัดใหม่ที่เชื่อมระหว่างถนนกรุงธนบุรีเดิมไปทางทิศตะวันตกบรรจบกับถนนวงแหวนรอบนอก โดยมีเส้นทางบางส่วนแยกไปทางเหนือ ลสิ้นสุดที่ถนนเพชรเกษม

- ถนนอินทรพิทักษ์ แยกจากวงเวียนใหญ่ไปทางทิศตะวันตก เชื่อมกับถนนเพชรเกษมไปทางบางแค ถนนเส้นนี้มีเขตทางกว้าง 28 เมตร ประกอบด้วยเกาะกลางถนนกว้าง 0.50 เมตร ช่องทางจราจรสองข้าง มีผิวจราจรกว้างข้างละ 10.50 เมตร ริมนเขตทางเป็นทางเท้ากว้างข้างละ 4 เมตร

2) ระดับที่ 2 ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนลาดหญ้า ถนนเจริญรัถ และถนนอิสรภาพ มีเส้นทางขนานกันไปทางทิศตะวันออกของวงเวียนใหญ่ไปยังท่าเรือคลองสาน และถนนเจริญนคร ซึ่งเป็นเส้นทางที่ขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยาไปทางทิศใต้ เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนท้องถนนหรือถนนซอยและกระจายการจราจรสู่ถนนสายหลักต่าง ๆ ถนนสายรองมีขนาดตั้งแต่ 15-35 เมตร ถนนต่างๆเหล่านี้สร้างมานานกว่า 40 ปี

- ถนนเจริญรัถ เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนเจริญนคร มี 2 ช่องจราจร แต่บริเวณใกล้ถึงจุดตัดกับถนนสายหลักทั้งสองด้านมี 3 ช่องจราจร โดยจัดให้ทางแยกทั้งสองวิ่งได้ 2 ช่องจราจร ส่วนทางเดินรถที่เข้าสู่ถนนเจริญรัถมีเพียง 1 ช่องทาง ถนนเส้นนี้มีเขตทางกว้าง 14 เมตร ยาว 1.730 กิโลเมตร เนื่องจากเป็นย่านตลาดเก่าแก่ทั้งสองฟากถนนทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดในบริเวณนี้

- ถนนลาดหญ้า ถนนสายนี้เชื่อมต่อระหว่างถนนประชาธิปไตยกับถนนเจริญนคร เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ตัดผ่านถนนเจริญนครและถนนสมเด็จพระเจ้าพระยาไปจนถึงแม่น้ำเจ้าพระยา ใกล้กับท่าเรือคลองสานซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ถนนเส้นนี้มีเขตทาง

กว้าง 30 เมตร ยาว 1.695 กิโลเมตร มี 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนเป็นระยะทางประมาณ 200 เมตรจากวงเวียนใหญ่ ต่อจากนั้นจะไม่มีเกาะกลางถนน

- ถนนอิสรภาพ มีเส้นทางเริ่มต้นจากถนนพรานนกมาตัดผ่านถนนประชาธิปไตย บริเวณสี่แยกบ้านแขกไปบรรจบกับถนนลาดหญ้า มีเขตทางกว้าง 23 เมตร ประกอบด้วย 4 ช่องทางจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน

3) ระดับที่ 3 ถนนท้องถิ่น เป็นถนนซอยในพื้นที่ ส่วนใหญ่มีลักษณะคดเคี้ยว ความกว้างไม่แน่นอน ถนนท้องถิ่นที่สำคัญ ได้แก่ ซอยเจริญรัช 1 ซึ่งเชื่อมระหว่างถนนลาดหญ้า ถนนเจริญรัช และซอยกรุงธนบุรี 1

4.2.2 ปริมาณการจราจร

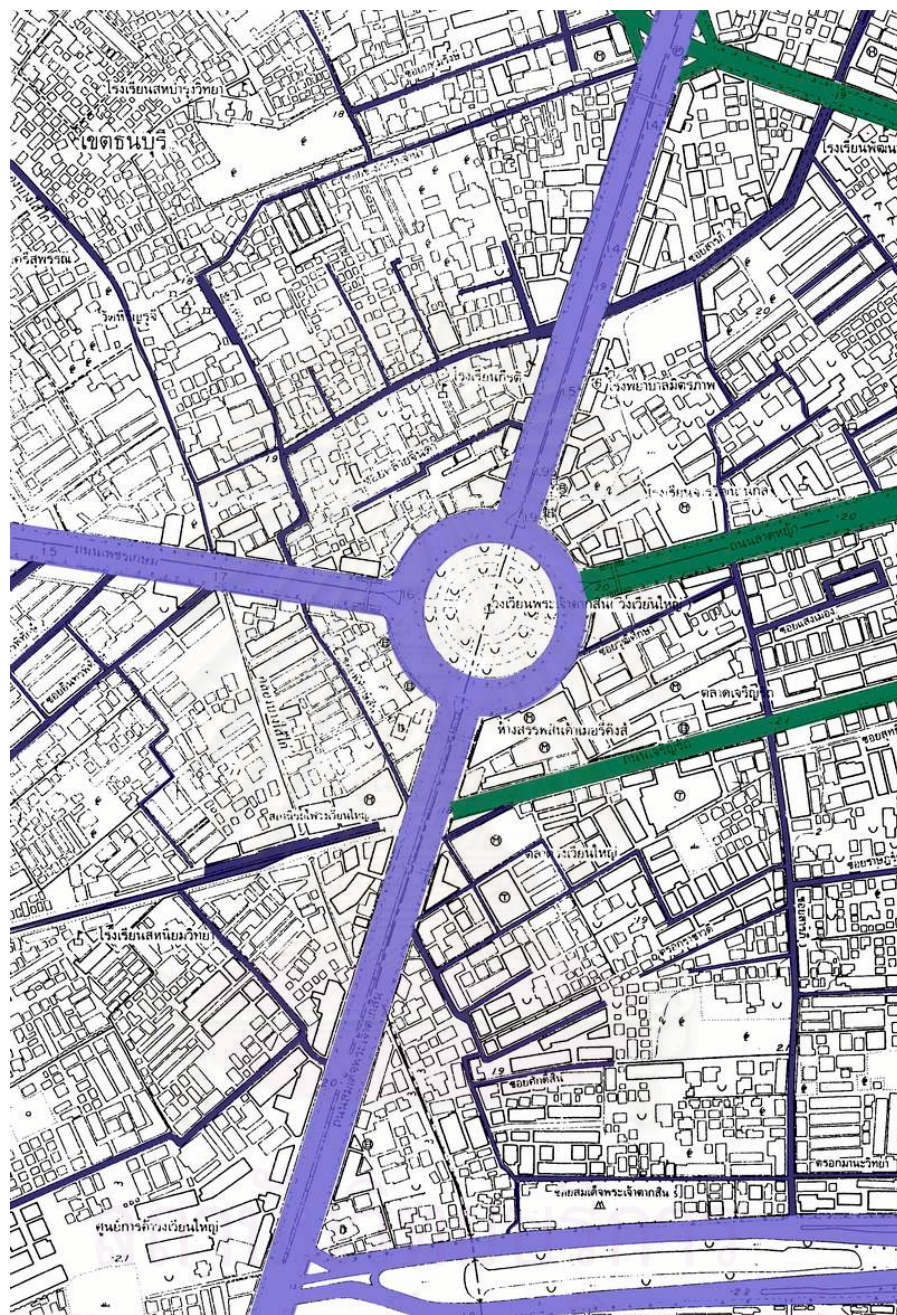
จากข้อมูลปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ ของสำนักงานการจราจร และขนส่ง กรุงเทพมหานคร กล่าวถึงปริมาณการจราจรบริเวณแยกสำคัญ (แผนที่ 4.4) ดังนี้

-สี่แยกบ้านแขก เป็นจุดตัดของถนนประชาธิปไตย และถนนอิสรภาพ มีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 14,771 PCU/HOUR โดยมีปริมาณการจราจรรวม 86,043 คัน/วัน (7.00-19.00 น.) ปริมาณการจราจรส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนประชาธิปไตยคือ 11,408 PCU/HOUR เนื่องจากเป็นถนนสายสำคัญที่ใช้ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ปริมาณจราจรเฉลี่ยสูงสุด จะอยู่ในช่วงเช้าประมาณ 7.00-8.00 น. และช่วงเย็น 16.00-17.00น.




-แยกวงเวียนใหญ่ เป็นจุดเชื่อมถนนสำคัญ 4 สาย คือ ถนนอินทพิทักษ์ ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนลาดหญ้า มีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 13,684 PCU/HOUR โดยมีปริมาณการจราจรรวม 198,417 คัน/วัน (7.00-19.00น.) ปริมาณการจราจรจะต่อเนื่องกับถนนประชาธิปไตย 5,587 PCU/HOUR และถนนอินทพิทักษ์ 5,669 PCU/HOURเนื่องจากถนนอินทพิทักษ์เชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ใช้เดินทางเชื่อมต่อกับจังหวัดข้างเคียง จึงกลายเป็นถนนสายสำคัญอีกเส้นหนึ่ง โดยการจราจรส่วนใหญ่จะใช้แยกวงเวียนใหญ่เป็นจุดเปลี่ยนทิศทางไปยังถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

-แยกตากสิน เป็นจุดรวมการจราจรที่มาจากวงเวียนใหญ่ และมาจากแยกมไหสวรรค์เพื่อไปถนนกรุงธนบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางระหว่างฝั่งธนบุรีกับพื้นที่บริเวณใจกลางเมืองฝั่งพระนคร เช่น สาทร สีลม ปทุมวัน เป็นต้น โดยมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเป็นเส้นทางเชื่อม ปริมาณการจราจร 10,217 PCU/HOUR ปริมาณจราจรรวม 72,082 คัน/วัน (7.00-19.00 น.) มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยสูงเกือบตลอดวัน คือตั้งแต่ 9.30-15.00 น.)

จะเห็นได้ว่าปริมาณการจราจรบริเวณแยกวงเวียนใหญ่นานาแน่นที่สุด จากการบรรจบกันของเส้นทางหลายสาย ซึ่งส่วนใหญ่จะมุ่งหน้ามาจากพื้นที่รอบนอกที่เป็นย่านที่พักอาศัย



แผนที่ 4.3 แสดงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่

- สัญลักษณ์
-  ถนนสายหลัก
 -  ถนนสายรอง
 -  ถนนท้องถิ่น

ที่มา : การสำรวจ



แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

ตามแนวถนนเพชรเกษมผ่านแยกวงเวียนใหญ่เข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และเข้าสู่ถนนกรุงธนบุรี ข้ามสะพานสาทร เข้าสู่สาทรซึ่งเป็นแหล่งงานที่สำคัญ

4.2.3 ระบบขนส่งมวลชน

-รถประจำทางมีเส้นทางเดินรถประจำทางธรรมดา ข.ส.ม.ก. รถร่วมบริการ และรถประจำทางปรับอากาศหลายสาย โดยถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินมีรถประจำทางผ่านมากที่สุด ได้แก่ สาย 10, 20, 21, 37, 68, 76, 82, 85, 101, 105, 120, ปอ.6 และ ปอ.10 รวมทั้งหมด 13 สาย รองลงมาคือถนนลาดหญ้า ได้แก่ สาย 3, 20, 43, 84, 89, 105, 106, 111, 120 และ 149 รวมทั้งหมด 10 สาย ถนนอินทวิพิทักษ์ ได้แก่ สาย 7, 42, 52, 68, 89, 101, 103 และ ปอ.10 ถนนกรุงธนบุรี ได้แก่ สาย 3, 76, 88, 106, และ ปอ.5 ถนนเจริญรัช ได้แก่ สาย 57

-รถโดยสารท้องถิ่น เป็นรถสองแถวสีแดงที่วิ่งเชื่อมต่อระหว่างวงเวียนใหญ่กับบริเวณโดยรอบ และทำเรือข้ามฟาก มี 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางวงเวียนใหญ่-วัดสังข์กระจาย เส้นทางวงเวียนใหญ่-ท่าน้ำคลองสาน เส้นทางวงเวียนใหญ่-ท่าน้ำคูเม็กข์ เส้นทางวงเวียนใหญ่-กรุงธนบุรี 1-วัดเศวต และเส้นทางวงเวียนใหญ่-ชอยวัฒนา

-รถตู้โดยสาร มีเส้นทางวิ่งระหว่างวงเวียนใหญ่-สำเหร่-บุคคโล-บางมด-ธนบุรี-ปากท่อ-ท่าข้าม

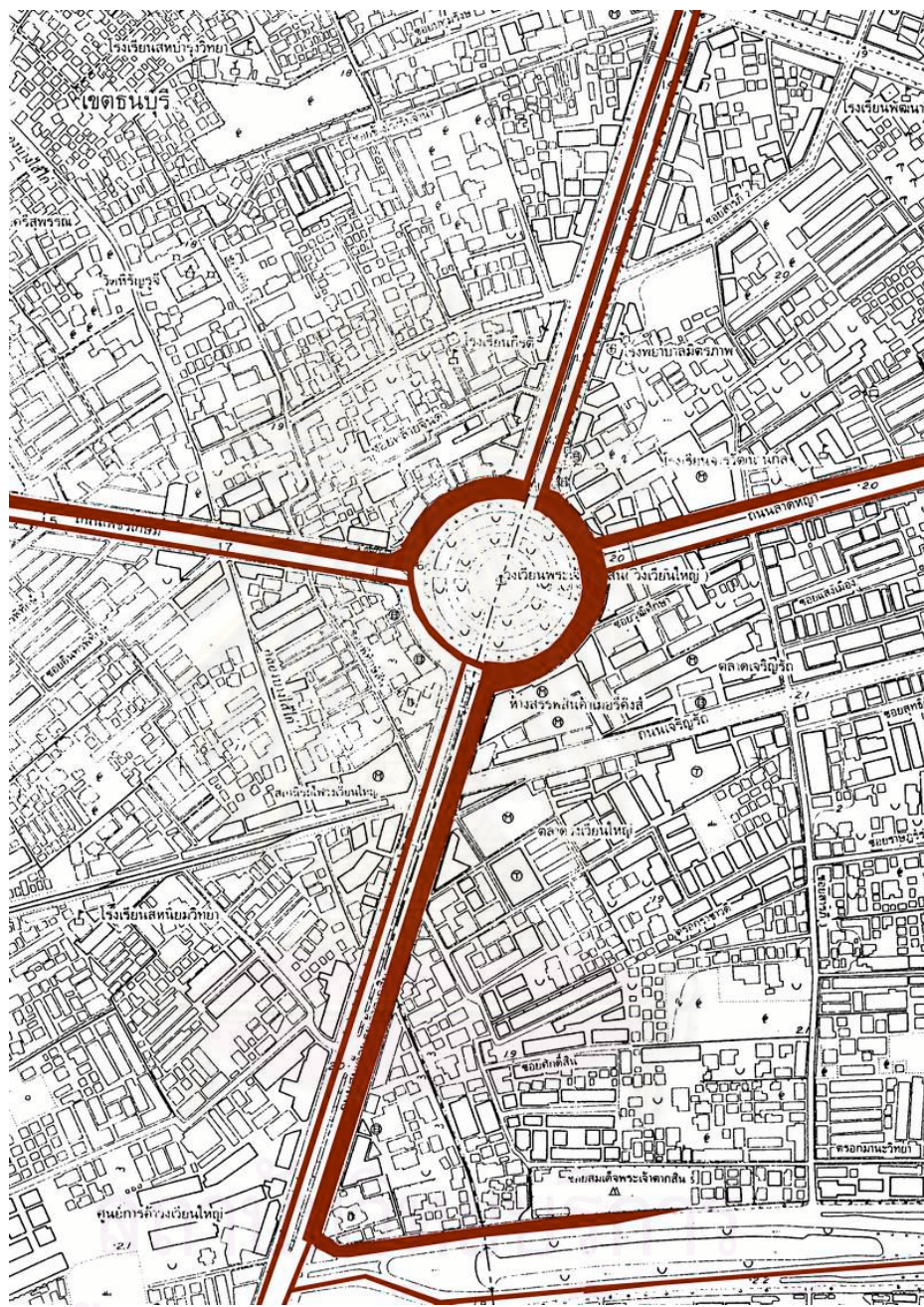
-รถไฟ ได้แก่ รถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย โดยออกจากสถานีทุกครึ่งชั่วโมง ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นแม่ค้าที่นำสินค้าประเภทอาหารทะเลเข้ามาขายที่ตลาดวงเวียนใหญ่

-เรือโดยสาร แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ เรือด่วน และเรือข้ามฟาก โดยเรือด่วนเป็นเรือที่ให้บริการตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยามีบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ให้บริการเพียงรายเดียวให้บริการ เรือด่วนสองประเภท คือ เรือด่วนธรรมดาและเรือด่วนพิเศษ ในส่วนของเรือข้ามฟากที่สำคัญ ได้แก่ ท่ารถไฟคลองสาน ท่าวัดสุวรรณ ท่าดินแดง ซึ่งมีผู้ใช้บริการกันมาก (แผนที่ 4.5)

4.3 สภาพทางกายภาพ

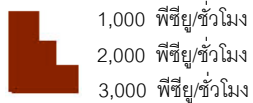
4.3.1 สภาพที่ตั้ง

พื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่เป็นพื้นที่ศึกษาในระดับจุลภาค อยู่ทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร อยู่ในขอบเขตการดูแลบริหารจัดการของเขตธนบุรีและเขตคลองสาน บริเวณด้านทิศตะวันออกเป็นพื้นที่เขตคลองสาน ซึ่งแบ่งเขตกับเขตธนบุรีด้วยแนวถนนประชาธิปไตย วงเวียนใหญ่และถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน จนถึงแนวคลองบางไส้ไก่ บริเวณนี้มีคลองสำคัญเชื่อมโยงกับแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่างๆอีกหลายคลอง ทำให้พื้นที่ละแวกนี้มีความชุ่มชื้น เหมาะแก่การทำการเกษตรมาตั้งแต่ในอดีต แต่ในปัจจุบันสภาพลำคลองเหล่านี้ ส่วนใหญ่ตื้นเขินและมีสภาพเน่าเสีย



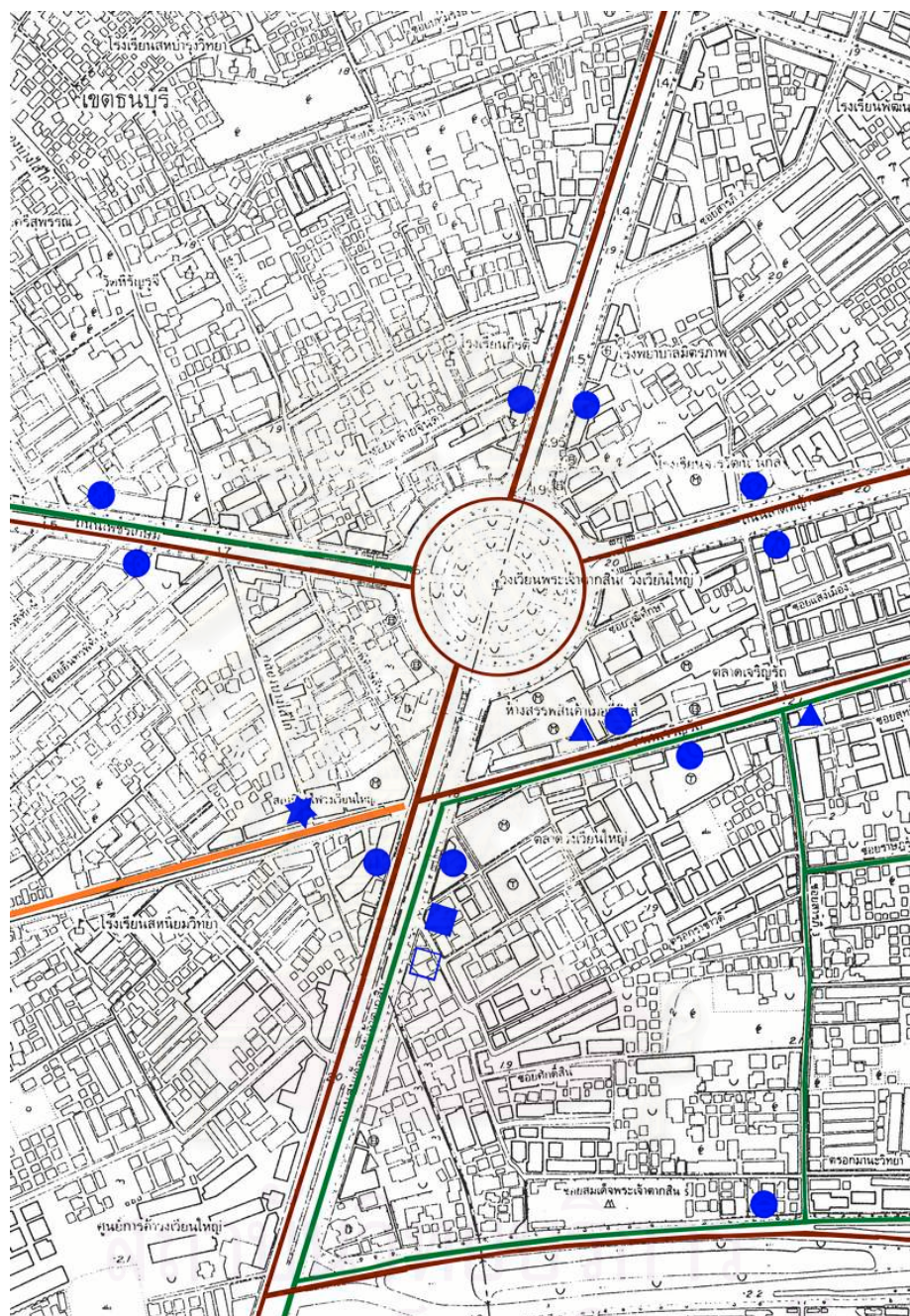
แผนที่ 4.4 แสดงปริมาณการจราจร

สัญลักษณ์



ที่มา : สจร.




แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่



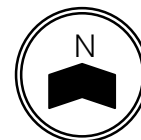
แผนที่ 4.5 แสดงระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่

สัญลักษณ์

-  เส้นทางเดินรถประจำทาง
-  เส้นทางรถโดยสารท้องถิ่น
-  เส้นทางรถไฟ

- ป้ายรถประจำทาง
- จุดรับส่งรถตู้โดยสาร
- จุดรับส่งรถโดยสารท้องถิ่น

-  สถานีรถไฟ



ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

ถนนสายสำคัญบริเวณย่านวงเวียนใหญ่ ได้แก่ ถนนประชาธิปไตยที่เชื่อมต่อกจาก สะพานพุทธและสะพานพระปกเกล้าทางทิศเหนือ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินทางด้านใต้ ซึ่ง สามารถเชื่อมต่อกับสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมุ่งสู่พื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมบริเวณถนนสาทร สีลม ทางฝั่งพระนคร ถนนอินทพิทักษ์ทางด้านตะวันตกเชื่อมต่อกับถนนจรัลสนิทวงศ์ ถนน รัชดาภิเษก และถนนเพชรเกษม ถนนลาดหญ้าทางด้านตะวันออกเชื่อมกับถนนนิสรภาพและถนน เจริญนคร ซึ่งเป็นถนนริมแม่น้ำเจ้าพระยาและเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของฝั่งธนบุรีนอกจากนี้ยังมี ถนนเจริญรัชที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ย่านตลาดพลู ซึ่งเป็นบริเวณที่ได้รับการพิจารณาให้เป็นที่ตั้งโครงการ ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ รวมถึงโครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นและส่งผล ต่อการพัฒนาพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของรถไฟฟ้าสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย จังหวัด สมุทรสาคร ปัจจุบันรถไฟฟ้าสายนี้ยังคงเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ

4.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่สามารถแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ (ตารางที่ 4.1) ดังนี้

การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ตามแนวริมถนน ทำให้ มีกิจกรรมกระจุกตัวอยู่เฉพาะริมถนน ด้านหลังอาคารพาณิชย์จึงกลายเป็นพื้นที่เสื่อมโทรม และทำ ให้มีการใช้ที่ดินไม่คุ้มค่าเท่าที่ควร ภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งรูปแบบการค้าออกเป็น 4 ประเภทได้ดังนี้

-ตลาดสด

บริเวณย่านนี้มีตลาดเก่าแก่ บริการระดับย่านชุมชนอยู่ด้วยกัน 3 แห่ง ได้แก่ ตลาดเจริญรัช (รูปที่ 4.1-4.3) ตลาดวงเวียนใหญ่ (รูปที่ 4.4-4.9) ตลาดเงินวิจิตร (รูปที่ 4.10-4.11) โดยจะกระจุกตัวอยู่บริเวณด้าน ตะวันออกของพื้นที่ศึกษาบริเวณริมถนนเจริญรัช เริ่มจากบริเวณทาง แยกระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนเจริญรัชต่อเนื่องไปตามแนวถนนเจริญรัชถึงบริเวณปาก ทางเข้าซอยกรุงธนบุรี 1 และบริเวณตลาดริมทางรถไฟ (รูปที่ 4.12-4.13) ซึ่งเป็นตลาดที่เก่าแก่ที่มีมาตั้ง แต่ช่วงเริ่มแรกของการก่อสร้างสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ เป็นแหล่งค้าขายอาหารทะเล จากการลำเลียง สินค้าผ่านทางรถไฟจากมหาชัย โดยจะมีการนำสินค้ามาวางขายอย่างหนาแน่นในช่วงเช้า ซึ่งรูปแบบการค้าในประเภทนี้ถือได้ว่าเป็นเอกลักษณ์ที่สำคัญของย่านวงเวียนใหญ่ เนื่องจากเป็นต้นกำเนิด และจุดขายหลักของพื้นที่มาตั้งแต่อดีต



รูปที่ 4.1 บริเวณตลาดเจริญรัถ



รูปที่ 4.2 กิจกรรมการค้าในตลาดเจริญรัถ



รูปที่ 4.3 ตลาดเจริญรัถใช้เป็นส่วนจอดรถและที่พักอาศัยชั้นบน



รูปที่ 4.4



รูปที่ 4.5



รูปที่ 4.6

รูปที่ 4.4 – 4.6 พื้นที่ร้างในตลาดวงเวียนใหญ่



รูปที่ 4.7



รูปที่ 4.9



รูปที่ 4.8

รูปที่ 4.7 – 4.9 กิจกรรมการค้าในตลาดวงเวียนใหญ่



รูปที่ 4.10



รูปที่ 4.11

รูปที่ 4.10-4.11 กิจกรรมการค้าในตลาดเงินวิจิตร



รูปที่ 4.12



รูปที่ 4.13

รูปที่ 4.12-4.13 ตลาดริมทางรถไฟ

-ห้างสรรพสินค้า

ในพื้นที่ศึกษามีห้างสรรพสินค้าอยู่ทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเมอริคิงส์ (รูปที่ 4.14) ตั้งอยู่ริมแยกวังเวียนใหญ่และถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินติดกับกลุ่มตลาด ซึ่งในขณะนี้ อยู่ในสภาพชบเซาใกล้ปิดกิจการ พื้นที่ชั้นใต้ดินของห้างสรรพสินค้าที่เคยเป็นพื้นที่ขายของกลายเป็นพื้นที่เก็บของสำหรับพ่อค้าแม่ค้าในตลาด มีการใช้เป็นเส้นทางลัดของลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการตลาด อีกด้วย และห้างสรรพสินค้าโรบินสัน (รูปที่ 4.15) ซึ่งตั้งอยู่บนถนนลาดหญ้า เป็นห้างที่ได้รับความนิยมมากที่สุดภายในย่านนี้ และยังมีอาคารเอ็มเพลส ซึ่งภายในมีซูเปอร์มาร์เก็ตและสถาบันกวดวิชา ตั้งอยู่บริเวณปากทางเข้าสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่



รูปที่ 4.14 ห้างสรรพสินค้าเมอริคิงส์



รูปที่ 4.15 ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน

-ร้านค้าริมถนน

บริเวณอาคารริมสองข้างถนนมักจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินทางพาณิชยกรรมกึ่งที่พักอาศัย พื้นที่ชั้นบนเป็นที่พักอาศัย ชั้นล่างจัดเป็นร้านค้า โดยมีร้านค้าประเภทต่างๆที่หลากหลาย เช่น ร้านอุปกรณ์เครื่องหนังกระจุกตัวหนาแน่นบริเวณซอยกรุงธนบุรี 1 เครื่องใช้ไฟฟ้าบริเวณปากซอยอินทพิทักษ์ 1 ร้านอุปกรณ์การเรียนบริเวณแยกวังเวียนใหญ่และร้านอาหารที่กระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่ศึกษา เป็นต้น

-หาบเร่แผงลอย

มีการค้าในรูปแบบของหาบเร่แผงลอยกระจายอยู่ทั่วไปตามแนวริมถนนลาดหญ้า (รูปที่ 4.16) ถนนเจริญรัถ (รูปที่ 4.17) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนอินทพิทักษ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณริมแนวถนนเจริญรัถในช่วงต้นคือกระจุกตัวตามแนวริมถนนสองข้างทาง จากตลาดวง

เวียนใหญ่เรื่อยไปจนถึงตลาดเจริญรัก และเบาบางลงในช่วงชอยกรุงธนบุรี1 บริเวณนี้จะขายอาหารสดผลไม้ ซึ่งเป็นกิจกรรมต่อเนื่องจากตลาด ส่วนบริเวณริมถนนอินทรพิทักษ์ทางด้านใต้จะมีแผงลอยวางขายต่อเนื่องมาจากแยกวงเวียนใหญ่ และเชื่อมต่อมาตามแนวถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินบริเวณหน้าสถานีรถไฟจนถึงแนวคลองบางไส้ไก่ทางด้านใต้ สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นเสื้อผ้า เครื่องประดับ และอาหาร ซึ่งจะสังเกตเห็นได้ว่าตำแหน่งของที่ตั้งแผงลอยจะกระจุกตัวต่อเนื่องจากพื้นที่พาณิชย์กรรมในรูปแบบต่างๆ



รูปที่ 4.16 แผงลอยบริเวณทางเท้าถนนลาดหญ้า



รูปที่ 4.17 หาบเร่แผงลอยบริเวณทางเท้าบนถนนเจริญรัก

-ธนาคาร

มีธนาคารตั้งอยู่ทั้งหมดถึง 7 แห่งด้วยกันคือ ธนาคารไทยธนาคาร ธนาคารทหารไทย ธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงศรีอยุธยา และธนาคารกสิกรไทย บริเวณวงเวียนใหญ่ และธนาคารเอเชียบริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ซึ่งส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณถนนรอบวงเวียนใหญ่

-โรงภาพยนตร์

มีโรงภาพยนตร์ 3 แห่ง ได้แก่ โรงภาพยนตร์ฮาวาย(รูปที่4.18) โรงภาพยนตร์ไทยรามามา(รูปที่4.19) บริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน บริเวณถนนเจริญรัก โรงภาพยนตร์เฉลิมเกียรติ โรงภาพยนตร์ฮาวาย(รูปที่4.20) บริเวณถนนลาดหญ้า ซึ่งกระจุกตัวอยู่บริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับกลุ่มพื้นที่พาณิชย์กรรม สภาพของอาคารทั้ง 3 แห่งมีสภาพเก่าแก่และทรุดโทรม ลูกค้านำมาใช้บริการเป็นเพียงคนในชุมชนละแวกนี้เท่านั้น

การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมมีพื้นที่ประมาณ 33,038 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 5.55 ของพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 4.18 โรงภาพยนตร์ฮาวาย



รูปที่ 4.19 โรงภาพยนตร์ไทยรามมา



รูปที่ 4.20 โรงภาพยนตร์เฉลิมเกียรติ

การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์-พักอาศัย

กลุ่มพาณิชย์-พักอาศัยประเภทตึกแถวกระจายอยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษา ซึ่งส่วนใหญ่ที่พักอาศัยรูปแบบนี้จะอยู่บริเวณโดยรอบย่านพาณิชย์กรรมต่อเนื่องไปตามแนวริมถนน และชอยต่างๆ โดยส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ทางด้านใต้ของย่านตลาด และยังมีตึกแถวแบ่งพื้นที่ให้เช่าสำหรับคนงานผู้มีรายได้น้อยที่ทำงานโรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ เช่น เครื่องประดับ เครื่องหนัง กระจายอยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะบริเวณชอยศักดิ์สิน และตรอกราชาวดี

การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยมีพื้นที่ประมาณ 19,786 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 3.32 ของพื้นที่ศึกษา

การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัย

ที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

-อาคารแถวพักอาศัย เป็นอาคารพักอาศัยที่มีจำนวนมากที่สุดในพื้นที่ศึกษา ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่ต่อเนื่องกับอาคารที่ใช้ประโยชน์ทางด้านพาณิชย์กรรม

-บ้านพักอาศัยส่วนใหญ่อาคารในรูปแบบบ้านพักอาศัยจะกระจุกตัวอยู่บริเวณพื้นที่ด้านใน บริเวณด้านตะวันออกเฉียงเหนือคือชอยสารภี 2 โรงภาพยนตร์ฮาวาย (รูปที่ 4.26-4.28) อาคารบ้านเรือนส่วนใหญ่มีสภาพดีและมีพื้นที่อาคารเว้นว่างรอบอาคารมากกว่าบริเวณอื่นๆ บริเวณชุมชนสี่แยกบ้านแขกซึ่งอยู่ทางด้านเหนือของพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะในชอยข้างโรงรับจำนำ (รูปที่ 4.25) เป็นบ้านพักอาศัยในรูปแบบบ้านแถวไม้ที่มีสภาพเก่าทรุดโทรม เนื่องจากการก่อสร้างมานานมากกว่า 30 ปีขึ้นไป ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ใกล้สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ซึ่งเป็นที่พักอาศัยในลักษณะชุมชนแออัด ในส่วนด้านใต้ของพื้นที่ศึกษาบริเวณระหว่างถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับคลองบางไผ่เป็นบ้านพักอาศัยที่มีสภาพดี ปะปนกับอพาร์ทเมนท์ที่ก่อสร้างขึ้นใหม่ และพื้นที่ด้าน

ตะวันออกเฉียงใต้ บริเวณซอยตากสิน5(รูปที่4.21-4.23) ซอยศักดิ์สิน ตรอกราชาวดี(รูปที่4.26) เป็นอาคารแถวพักอาศัยอายุเก่าแก่สภาพทรุดโทรมกระจายอยู่ทั่วไป



รูปที่ 4.21



รูปที่ 4.22



รูปที่ 4.23

รูปที่ 4.21-4.23 สภาพบ้านเรือนในซอยตากสิน 5



รูปที่ 4.24 สภาพบ้านพักอาศัยในตรอกราชาวดี



รูปที่ 4.25 สภาพบ้านเรือนในซอยสารภี 2



รูปที่ 4.26



รูปที่ 4.27



รูปที่ 4.28

รูปที่ 4.26–4.28 สภาพบ้านเรือนในซอยข้างโรงรับจำนำ

-อพาร์ทเมนต์

มีที่พักอาศัยประเภทอาคารสูง เช่น อพาร์ทเมนต์ แมนชั่น สำหรับผู้ที่มีรายได้ปานกลางซึ่งทำงานอยู่บริเวณใกล้เคียง ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณทางใต้ของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเกิดจากทำเลที่ใกล้แหล่งงานย่านสาทร

การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยมีพื้นที่ประมาณ 219,221 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 36.83 ของพื้นที่ศึกษา

การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า

ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีการประกอบกิจการอุตสาหกรรมในครัวเรือนประเภทผลิตเครื่องหนัง ได้แก่ กระเป๋า รองเท้า โดยดัดแปลงอาคารตึกแถวชั้นล่างให้เป็นแหล่งผลิต และชั้นบนเป็นที่พักอาศัย แหล่งผลิตเครื่องหนังดังกล่าวส่วนใหญ่กระจายอยู่ทางด้านฝั่งตะวันออกตอนใต้บริเวณซอยต่างๆ เช่น ซอยเจริญสุข(รูปที่4.29) ซอยกรุงธนบุรี1 ส่วนอุตสาหกรรมประเภททองนา

เงินมีการกระจุกตัวอยู่ในชอยพิทักษ์สิน(รูปที่4.30) บริเวณริมสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ นอกจากนั้น ยังมีอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ เช่น อู่ซ่อมรถ เป็นต้น

การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้ามีพื้นที่ประมาณ 14,574 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.45 ของพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 4.29 อุตสาหกรรมเครื่องหนัง



รูปที่ 4.30 อุตสาหกรรมทำทองนาเงิน

การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ

การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภคสาธารณูปการกระจายอยู่ทั่วไปตามพื้นที่ศึกษา เช่น สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่(รูปที่4.31-4.32) ตั้งอยู่บริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษา วัดหิรัญรูจี (รูปที่4.33) ที่ทำการไปรษณีย์ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณตอนบนของพื้นที่ศึกษา

การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ มีพื้นที่ประมาณ 6,570 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.1 ของพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 4.31



รูปที่ 4.32

รูปที่ 4.31 – 4.32 บริเวณสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่



รูปที่ 4.33



รูปที่ 4.34

รูปที่ 4.33-4.34 วัดหิรัญรูจี

ที่ว่าง

ที่ว่างสวนสาธารณะบริเวณโดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีพื้นที่ประมาณ 10 ไร่ ที่โล่งว่างขนาดใหญ่ในส่วนอื่นมีเพียงไม่กี่แห่ง ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน ในบางพื้นที่มักจะใช้ประโยชน์ของพื้นที่โล่งในการใช้เป็นที่พักจอดรถ

ที่ว่างมีพื้นที่ประมาณ 216,184 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 36.31 ของพื้นที่ศึกษา และสวนสาธารณะมีพื้นที่ประมาณ 16,278 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.73 ของพื้นที่

ถนน

ในบริเวณพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยถนนสายใหญ่หลายสาย แต่ในบริเวณพื้นที่ด้านในจะประกอบไปด้วยถนนสายซอยที่มีขนาดแคบและคดเคี้ยว โดยในบางพื้นที่รถยนต์ไม่สามารถผ่านได้ อีกทั้งยังมีปัญหาด้านการเชื่อมต่อของถนนสายต่างๆ

พื้นที่ถนนมีประมาณ 66,140 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 11.11 ของพื้นที่

ตารางที่ 4.1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ

ลำดับที่	การใช้อาคาร	จำนวนหน่วย	ขนาดพื้นที่(ตารางเมตร)	ร้อยละของพื้นที่ทั้งหมด	หมายเหตุ
1	พาณิชย์กรรม	52	33,038	5.55	
2	พาณิชย์กรรม-พักอาศัย	863	19,786	3.32	
3	พักอาศัย	1,854	222,265	37.33	
4	อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	16	14,574	2.45	
5	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	7	3,526	0.59	
6	อาคารร้าง ไม่มีการใช้ประโยชน์	68	3,644	0.61	
7	การใช้อาคารรวม	*	296,833	49.85	ผลรวม1+6
8	สวนสาธารณะ	1	16,278	2.73	
9	การใช้ที่ดินรวม	2,861	313,111	52.59	ผลรวม7+8
10	ถนน	*	66,140	11.11	
11	การใช้พื้นที่(รวมถนน)	*	379,251	63.69	ผลรวม9+10
12	พื้นที่โล่ง(ไม่รวมถนน)	*	216,184	36.31	
13	พื้นที่ศึกษา	*	595,435	100	ผลรวม11+12

ที่มา : การวิเคราะห์จากแผนที่การใช้ประโยชน์อาคาร กรุงเทพมหานคร

จากข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในพื้นที่ศึกษา พบว่ามีจำนวนและการใช้พื้นที่ของอาคารประเภทที่พักอาศัยมากที่สุด รองลงมาได้แก่ พาณิชยกรรม-พักอาศัย และพาณิชยกรรมตามลำดับ จะเห็นได้ว่าในพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ว่างอยู่ถึงร้อยละ 36.31 แต่จากการสำรวจพบว่าพื้นที่ว่างดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนาบริเวณด้านในของพื้นที่ศึกษา พื้นที่ถนนมีสัดส่วนถึงเกือบร้อยละ 20 เนื่องจากคิดพื้นที่ถนนสายหลักที่มีขนาดใหญ่

4.3.3 ขนาดและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดินโดยส่วนใหญ่เป็นของเอกชนรายย่อย ซึ่งมาจากการที่เอกชนรายใหญ่มีการพัฒนาที่ดินโดยสร้างอาคารตึกแถวแบ่งขาย จึงทำให้กรรมสิทธิ์ถูกแบ่งออกเป็นแปลงเล็กๆจำนวนมาก กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชนรายใหญ่ในปัจจุบันมีเพียงไม่กี่แห่ง ได้แก่ ตลาด โรงภาพยนตร์ ห้างสรรพสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณตอนกลางของพื้นที่ศึกษาที่ดินของภาครัฐมีเพียงแห่งเดียว คือพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่

4.3.4 ราคาที่ดิน

จากการประเมินราคาที่ดินของกระทรวงมหาดไทยในปี พ.ศ.2540 สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ (แผนที่ 4.6) คือ

ระดับที่ 1 ราคาประเมินตั้งแต่ 150,000-200,000 บาท/ตารางวา ได้แก่ บริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนประชาธิปไตย ถนนลาดหญ้า และถนนกรุงธนบุรี

ระดับที่ 2 ราคาประเมินตั้งแต่ 100,001-150,000 บาท/ตารางวา ได้แก่ บริเวณถนนเจริญรัตน์ และถนนอินทรพิทักษ์

ระดับที่ 3 ราคาประเมินตั้งแต่ 100,000 บาท/ตารางวาลงไป ได้แก่ บริเวณพื้นที่พักอาศัยทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปิดล้อมซึ่งอยู่บริเวณด้านในที่โครงข่ายถนนเข้าไปไม่ถึง

4.3.5 การใช้ประโยชน์และลักษณะอาคาร








อาคารที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีสภาพเก่าทรุดโทรม ทั้งอาคารเพื่อการพักอาศัย และอาคารร้านค้า โดยมีการปลูกสร้างอาคารอย่างหนาแน่น เฉพาะบริเวณพื้นที่ภายในที่ถูกล้อม จะมีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งสภาพอาคารตามอายุการใช้งานเป็น 5 ระดับ (แผนที่ 4.7) ดังนี้

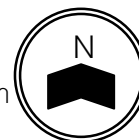
ระดับที่ 1 อาคารที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไป ได้แก่ อาคารที่ส่วนใหญ่อยู่บริเวณย่านพาณิชยกรรม เป็นอาคารที่สร้างมานาน ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ โรงภาพยนตร์ ตลาด เป็นต้น

ระดับที่ 2 อาคารที่มีอายุ 16-20 ปี ได้แก่ อาคารพาณิชย์ ห้างสรรพสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณโดยรอบย่านพาณิชยกรรม



แผนที่ 4.6 แสดงประเภทการใช้อาคารในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์		พาณิชยกรรม		ศาสนา
		พักอาศัย		อุตสาหกรรม คลังสินค้า
		พลาซ่า-พัสดุค้า		อาคารร้าง
		สาธารณูปการ		



ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

ระดับที่ 3 อาคารที่มีอายุ 11-15 ปี ได้แก่ อาคารพาณิชย์ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณสองข้างทางริมถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

ระดับที่ 4 อาคารที่มีอายุ 1-10 ปี ได้แก่ อาคารที่พักอาศัยขนาดใหญ่ เช่น แฟลต อพาร์ทเมนต์ แมนชั่น เป็นต้น โดยส่วนใหญ่อยู่บริเวณทางใต้ของพื้นที่ศึกษา

ระดับที่ 5 อาคารที่ก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีโครงการเดียวเป็นอาคารประเภทที่พักอาศัย โดยก่อสร้างเสร็จแล้วประมาณร้อยละ 70 ของโครงการ แต่มีการหยุดก่อสร้าง เนื่องจากสภาพปัญหาทางเศรษฐกิจ ซึ่งในปัจจุบันได้มีการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณชั้นล่างเป็นที่จอดรถ

4.3.6 ความสูงอาคาร

อาคารส่วนใหญ่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีความสูงประมาณ 4 ชั้น โดยสามารถแบ่งความสูงของอาคารเป็น 3 ระดับ (แผนที่ 4.8) คือ

ระดับที่ 1 อาคารที่มีความสูง 5 ชั้นขึ้นไป ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า และกลุ่มอาคารที่พักอาศัยประเภทแฟลต อพาร์ทเมนต์ แมนชั่น ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ทางตอนใต้ของพื้นที่ศึกษา

ระดับที่ 2 อาคารที่มีความสูง 3-5 ชั้น ส่วนใหญ่ได้แก่ อาคารตึกแถวประเภทพาณิชย์-พักอาศัย โดยทั่วไปมีสภาพเก่าและทรุดโทรม

ระดับที่ 3 อาคารที่มีความสูง 1-2 ชั้น ได้แก่ อาคารตึกแถวประเภทที่พักอาศัยหรือบ้านพักอาศัยที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 30 ปีขึ้นไป ส่วนใหญ่อยู่บริเวณพื้นที่ด้านในของพื้นที่ศึกษา

4.3.7 จินตภาพของพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 4.9) ประกอบด้วย

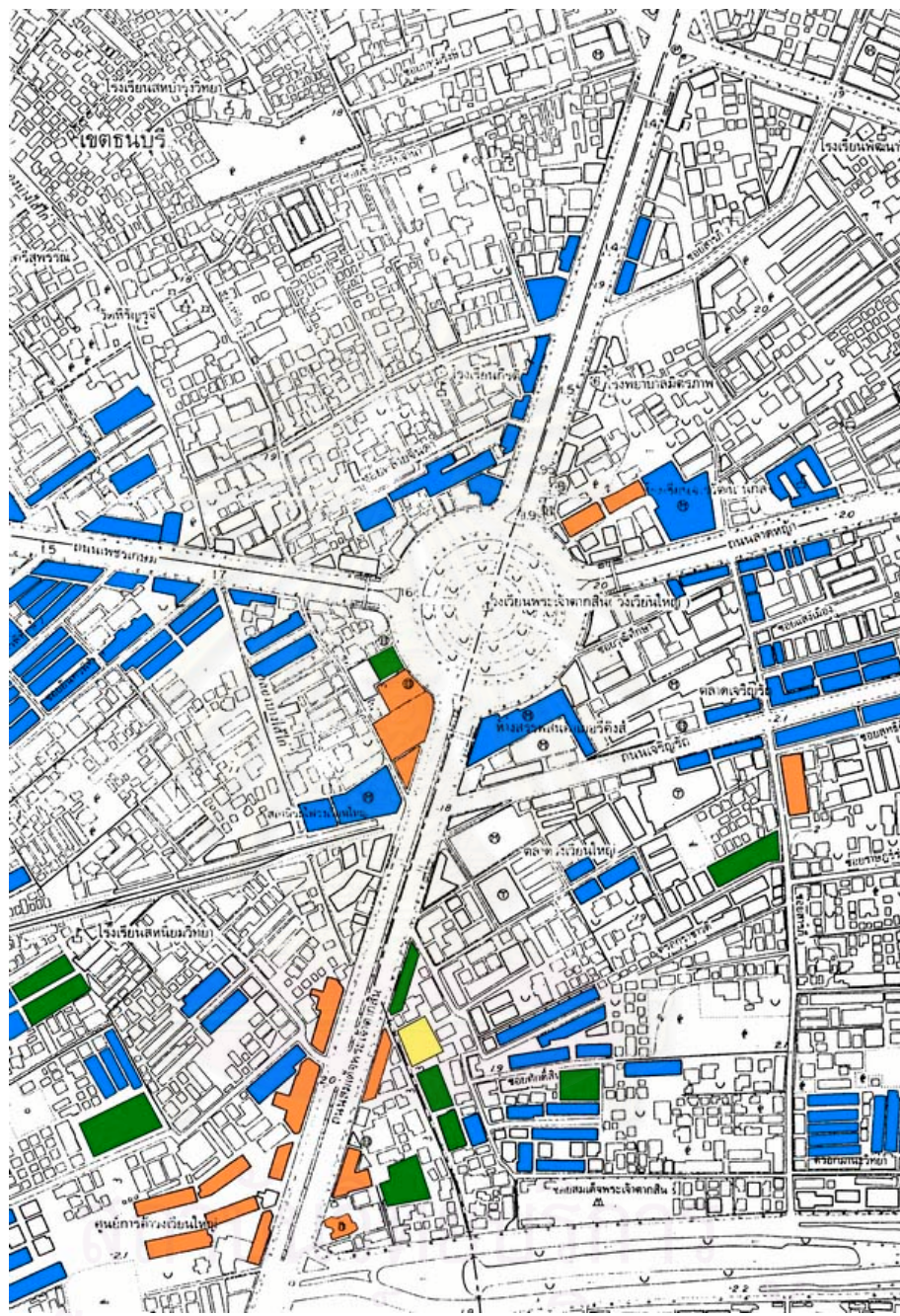
เส้นทาง (Path) ได้แก่เส้นทางจราจร ประเภทเส้นทางสายหลัก ประกอบด้วย ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี ถนนอินทพิทักษ์ เส้นทางสายรอง ประกอบด้วย ถนนอิสรภาพ ถนนลาดหญ้า ถนนเจริญรัถ และเส้นทางท้องถิ่น ได้แก่ ถนนซอยต่างๆ เช่น ซอยกรุงธนบุรี 1 เป็นต้น

ขอบเขต (Edge) ประกอบด้วย

- 1) ขอบเขตหลัก ได้แก่ ทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย
- 2) ขอบเขตรอง ได้แก่ คลองบางไส้ไก่

ย่าน (District) ประกอบด้วย

- 1) ย่านการค้าเก่า ได้แก่ ตลาดวงเวียนใหญ่ ตลาดริมทางรถไฟ



แผนที่ 4.8 สภาพอาคาร

สัญลักษณ์

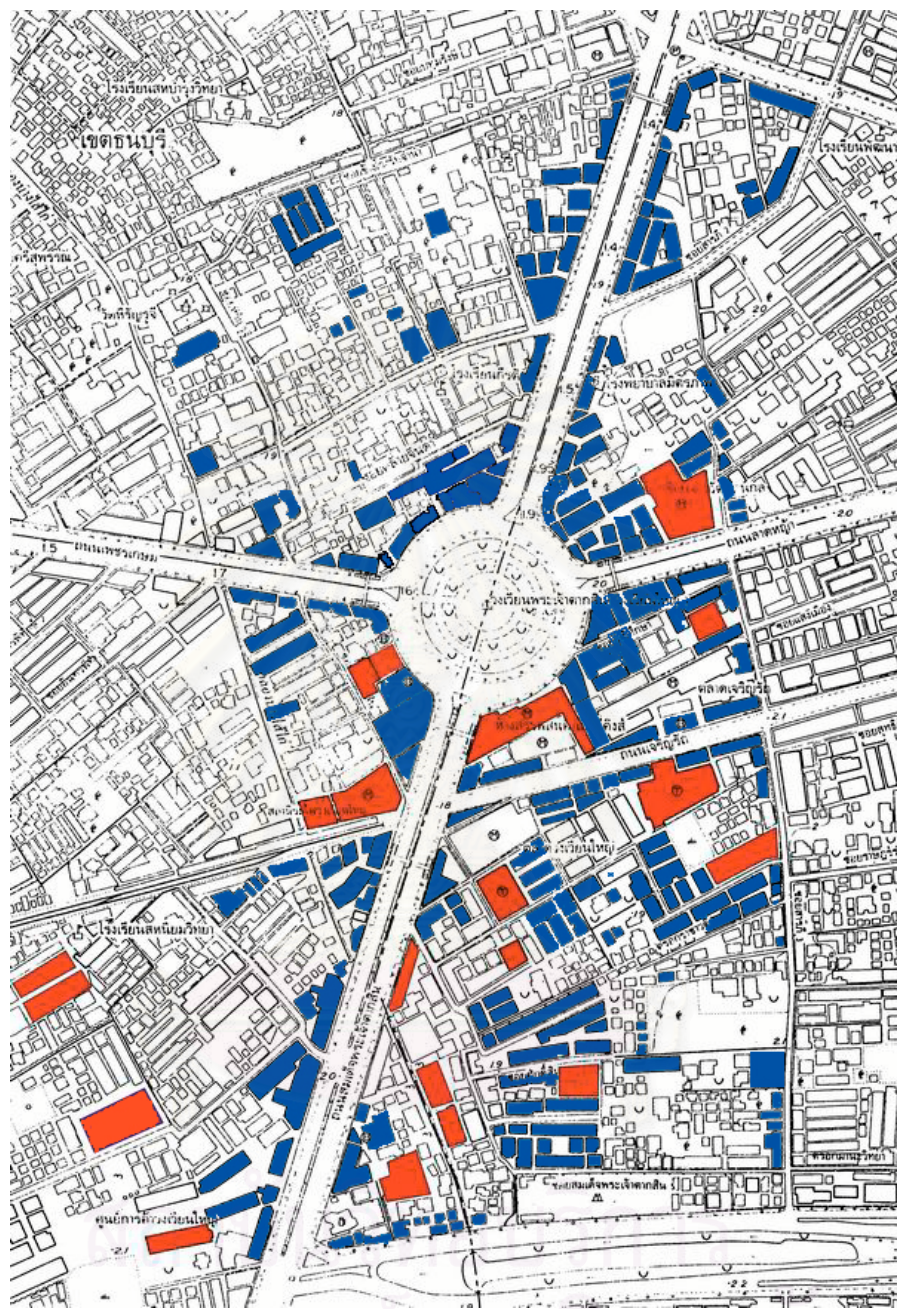
- อาคารอายุ 20 ปีขึ้นไป
- อาคารอายุ 11-20 ปี
- อาคารอายุ 6-10 ปี

- อาคารอายุ 1-5 ปี
- อาคารที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง



ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่



แผนที่ 4.9 ความสูงอาคาร

สัญลักษณ์

- ความสูง 1-2 ชั้น
- ความสูง 3 - 5 ชั้น
- ความสูง 5 ชั้น ขึ้นไป



ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

2) ย่านการค้าริมถนน เป็นย่านการค้าใหม่กว่าย่านการค้าเก่า ลักษณะส่วนใหญ่เป็นตึกสูง 2-4 ชั้น สองฟากถนนหลัก ถนนสายรอง รวมทั้งถนนสายซอย

3) ย่านที่พักอาศัย ในพื้นที่ศึกษา โดยทั่วไปเป็นตึกแถวที่ใช้ประกอบธุรกิจการค้า รวมทั้งกิจการอุตสาหกรรมขนาดเล็กในตึกแถว เช่นโรงงานผลิตเครื่องหนังเป็นต้น พร้อมใช้เป็นที่พักอาศัยของคนในครอบครัว และลูกจ้างรวมไปด้วย ส่วนใหญ่เป็นตึกแถวสูง 2-4 ชั้น และมีบ้านไม้และห้องแถวไม้เก่าแทรกอยู่ตามตรอกและซอยในพื้นที่ศึกษา

4) ย่านศูนย์กลางคมนาคม ได้แก่ป้ายรถโดยสารประจำทางต่าง ๆ สถานีรถไฟ สายวงเวียนใหญ่-มหาชัย สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (กำลังก่อสร้าง) ที่ตั้งอยู่บนถนนกรุงธนบุรีบริเวณแยกถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

จุดรวมกิจกรรม (Node) ได้แก่ บริเวณที่เป็นจุดรวมของกลุ่มกิจกรรม โดยมีความเชื่อมต่อกับกลุ่มกิจกรรมอื่น ๆ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระดับ คือ

1) กลุ่มกิจกรรมหลัก ได้แก่ บริเวณย่านการค้าสองฟากถนนเจริญรัถ ซึ่งเป็นที่ตั้งตลาดวงเวียนใหญ่รวมทั้งมีอาคารร้านค้าที่ใช้เป็นที่พักอาศัยด้วย ดังนั้นตลาดวงเวียนใหญ่จึงมีความเชื่อมต่อกับทั้งอาคารร้านค้า และป้ายรถโดยสารประจำทางที่สำคัญอีกด้วย

2) กลุ่มกิจกรรมรอง ได้แก่ บริเวณสถานีรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ซึ่งถือเป็นกิจกรรมด้านการคมนาคม เชื่อมต่อกับกิจกรรมด้านการค้าริมถนน

ที่หมายตา (Landmark) ได้แก่ สิ่งที่เป็นจุดเด่นที่สามารถมองเห็นและจดจำได้ชัดเจนสามารถใช้อ้างอิงและบอกทิศทางได้ ในพื้นที่ศึกษาได้แก่ พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จะเห็นได้ว่าจินตภาพของวงเวียนใหญ่ยังขาดความชัดเจน แต่องค์ประกอบทางจินตภาพเหล่านี้มีศักยภาพเพียงพอที่จะแก้ไขพัฒนาให้ดีและชัดเจนขึ้นได้

4.4 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

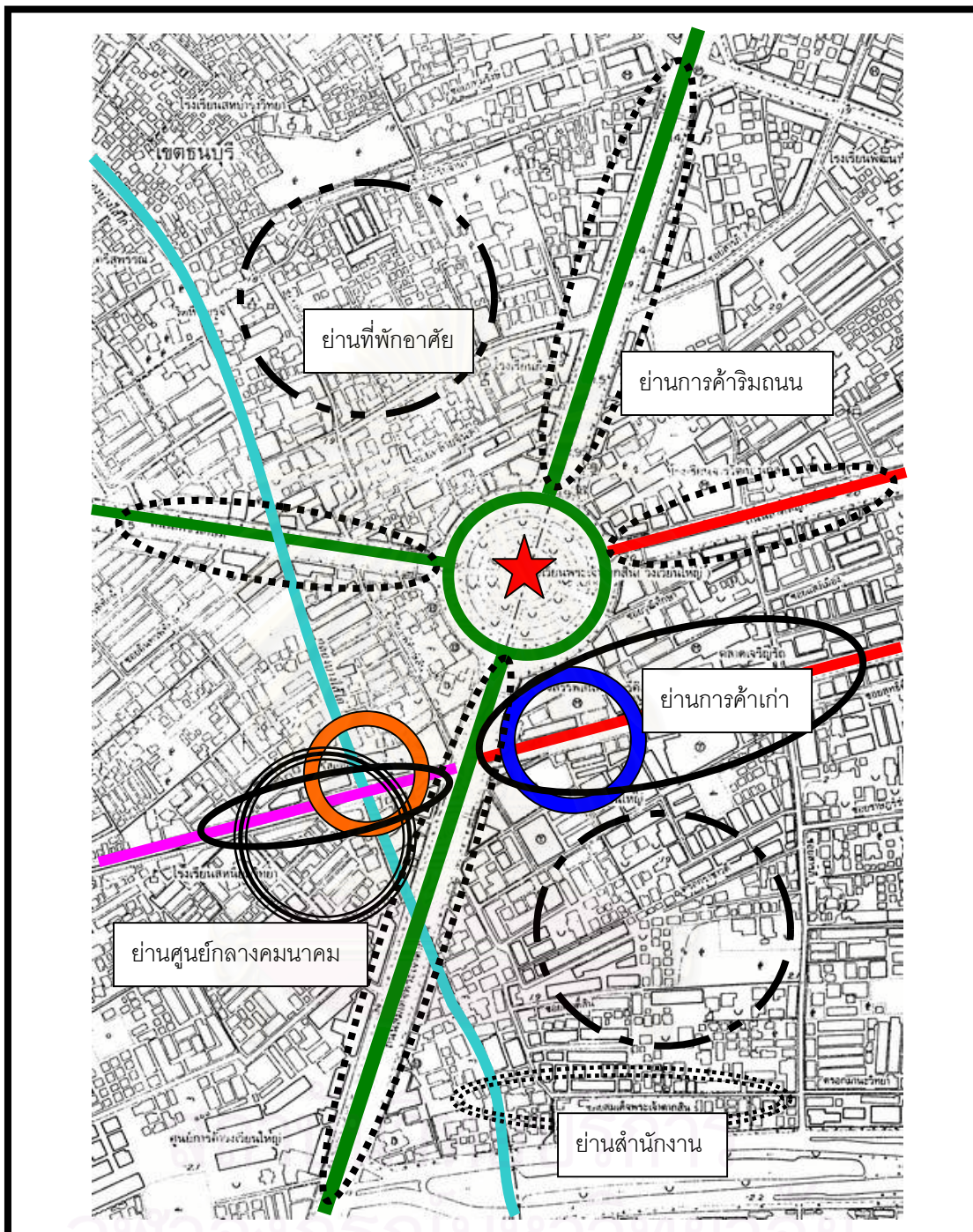
1) สภาพทางเศรษฐกิจ

ในส่วนของพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งกลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ โดยแบ่งเป็นประเภทของกิจกรรมที่มีส่วนใหญ่ในแต่ละกลุ่มพื้นที่

กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วยกลุ่มกิจกรรมต่าง ๆ (แผนที่ 4.10) ดังนี้

กลุ่มที่ 1 กิจกรรมด้านอาหาร และกิจกรรมด้านบันเทิง ได้แก่ ตลาดสด ร้านค้า โรงภาพยนตร์ เป็นต้น ซึ่งตั้งอยู่บริเวณสองข้างทางบนถนนเจริญรัถ

กลุ่มที่ 2 กิจกรรมขายวัสดุอุปกรณ์เครื่องหนัง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณสองข้างทางในซอยเจริญรัถ 4 (กรุงธนบุรี 1)



แผนที่ 4.10 จินตภาพในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์		เส้นทางหลัก		ที่หมายตา		ย่าน	
		เส้นทางรอง		กลุ่มกิจกรรมหลัก			
		ขอบหลัก		กลุ่มกิจกรรมรอง			
		ขอบรอง					

ที่มา : การสำรวจ

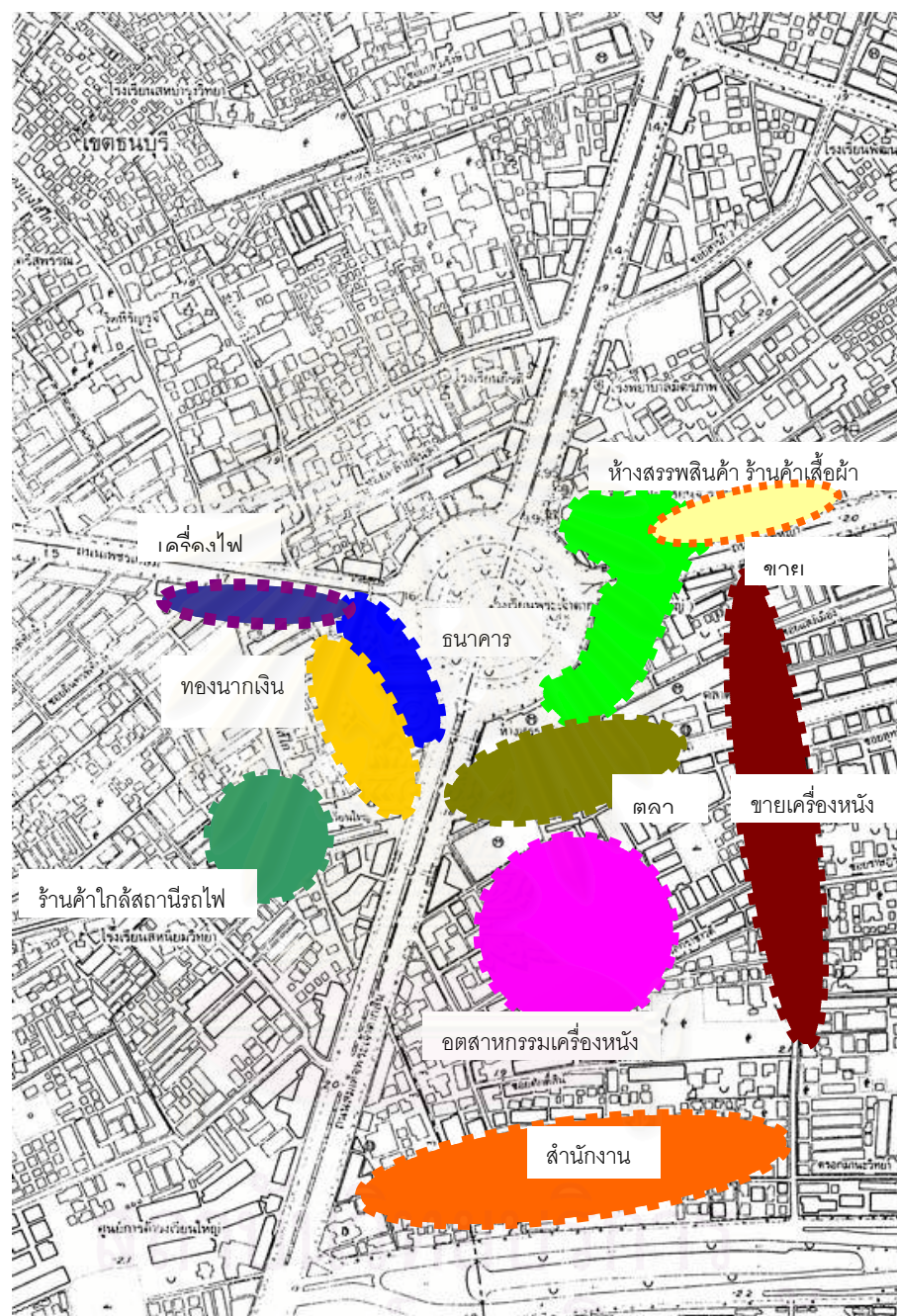
แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

- กลุ่มที่ 3 กิจกรรมขายเสื้อผ้าและเครื่องประดับ ได้แก่ ร้านค้าต่างๆ และ ห้างสรรพสินค้าซึ่งอยู่บริเวณถนนลาดหญ้า
- กลุ่มที่ 4 กิจกรรมธนาคาร ได้แก่ ธนาคารไทยธนาคาร ธนาคารทหารไทย ธนาคารออมสิน ซึ่งอยู่บริเวณริมถนนวงเวียนใหญ่ ระหว่างถนน อินทพิทักษ์และถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และธนาคารศรีอยุธยา ธนาคารนครหลวงไทย บริเวณริมถนนประชาธิปไตยติดกับถนน รอบวงเวียนใหญ่
- กลุ่มที่ 5 กิจกรรมร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟ ได้แก่ ร้านค้าประเภทอาหาร และร้านขายยา
- กลุ่มที่ 6 กิจกรรมขายเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งอยู่บริเวณริมถนนอินทพิทักษ์
- กลุ่มที่ 7 กิจกรรมขายอาหาร บริเวณริมถนนลาดหญ้า
- กลุ่มที่ 8 กิจกรรมการค้าของนาเงิน อยู่บริเวณซอยพิทักษ์สิน ติดกับสถานีรถไฟ
- กลุ่มที่ 9 กิจกรรมอุตสาหกรรม โดยส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมประเภทเครื่อง หนังอยู่บริเวณด้านในของพื้นที่ศึกษา
- กลุ่มที่ 10 กิจกรรมสำนักงาน อยู่บริเวณริมถนนกรุงธนบุรี

กลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีบทบาทหลักในพื้นที่ คือกิจกรรมด้านอาหารประเภท ตลาดสด ที่กระจุกตัวอยู่บริเวณถนนเจริญรัตน์ ได้แก่ ตลาดวงเวียนใหญ่ ตลาดเงินวิจิตร และตลาด เจริญรัตน์ ในปัจจุบันตลาดเงินวิจิตรถือได้ว่าเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดในย่านนี้ ส่วนตลาดเจริญรัตน์เป็น เพียงแค่ตลาดขายอาหารซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นคนที่อยู่ในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากชุมชน โดยรอบมีตลาดสดกระจายอยู่หลายแห่ง และกิจกรรมขายวัสดุอุปกรณ์เครื่องหนัง ซึ่งอยู่บริเวณ ริมถนนในซอยสารภี3 ขายวัสดุเกี่ยวกับเครื่องหนังที่จะนำไปผลิตเป็นกระเป๋า รองเท้า และเครื่อง ประดับสตรี โดยมีลูกค้าที่มาจากหลากหลายพื้นที่ และมักจะมีการสั่งทำสินค้าจากแรงงานที่อยู่แถว บริเวณชุมชนตากสิน5 ซึ่งเป็นแหล่งผลิตใหญ่ของสินค้าประเภทนี้

2) สภาพทางสังคม

ประชากรในวงเวียนใหญ่มีอัตราที่ลดลงเรื่อยๆ แต่พบว่ามีจำนวนประชากรแฝงเพิ่ม ขึ้น ทั้งนี้ น่าจะมาจากจำนวนแรงงานที่เพิ่มขึ้น จากการเป็นแหล่งงานและแหล่งบ้านเช่าของผู้มีรายได้ น้อยที่มีอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยสามารถพิจารณาได้จากจำนวนประชากรของเขตคลองสาน และเขตธนบุรีในบทที่3 และความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ศึกษา จะมีมากในบริเวณใกล้พื้นที่ พาณิชยกรรม



แผนที่ 4.11 กลุ่มกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

- | | | |
|--|---|---|
|  อุปกรณ์การศึกษา |  ห้างสรรพสินค้า |  สำนักงาน |
|  ธนาคาร |  เครื่องหนัง |  ชายอาหาร |
|  ร้านค้าใกล้สถานีรถไฟ |  อุตสาหกรรมเครื่องหนัง | |



ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

จากข้อมูลของทางเขตคลองสานและเขตธนบุรีประกอบกับการออกการสำรวจ สามารถแบ่งกลุ่มของชุมชนในพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 4.11) ได้ดังต่อไปนี้

-ชุมชนสี่แยกบ้านแขก อยู่บริเวณซอยข้างโรงรับจำนำ สี่แยกบ้านแขก ถนนอิสรภาพ แขวงหิรัญรูจี บ้านเรือนในชุมชนค่อนข้างหนาแน่น ส่วนใหญ่เป็นบ้านเช่าในลักษณะเรือนไม้ 2 ชั้น ปลุกติดกันเป็นแถวมีอายุเก่าแก่มากกว่า 30 ปี สภาพเก่าทรุดโทรม ทางเดินส่วนใหญ่เป็นคอนกรีต แต่มีสภาพชำรุดเป็นบางช่วง คนในชุมชนนับถือศาสนาพุทธและอิสลามในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ประกอบด้วยบ้าน 224 หลังคาเรือน 264 ครอบครัว ประชากร 1,160 คน

-กลุ่มชุมชนริมทางรถไฟ เป็นชุมชนเก่าแก่อยู่บริเวณริมทางรถไฟ สภาพบ้านเรือนเป็นอาคารพาณิชย์ สภาพเก่าทรุดโทรม ชายของหลากหลายชนิด

-ชุมชนหลังโรงภาพยนตร์ไทยรามมา อยู่บริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 3 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงคลองตันใต้ เป็นชุมชนขนาดกลาง ไม่แออัด สภาพบ้านเรือนเป็นอาคารพาณิชย์ กรรมสิทธิ์ในที่ดินเป็นของเอกชน มีระบบสาธารณูปโภคครบ แต่มีปัญหาเรื่องการระบายน้ำ เนื่องจากเป็นท่อเก่าที่มีขนาดเล็ก มีบ้านจำนวน 275 หลังคาเรือน 364 ครอบครัว ประชากร 1,031 คน

-ชุมชนศาลเจ้าอาเนี้ยว อยู่บริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 5 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงคลองตันใต้ เป็นชุมชนขนาดกลาง ไม่แออัด สภาพบ้านเรือนเป็นอาคารพาณิชย์ กรรมสิทธิ์ในที่ดินเป็นของเอกชน มีระบบสาธารณูปโภคครบ มีบ้านจำนวน 240 หลังคาเรือน 352 ครอบครัว ประชากร 809 คน คนส่วนใหญ่ในชุมชนประกอบอาชีพอุตสาหกรรมในครัวเรือน ประเภททำรองเท้า กระเป๋าหนัง โดยจะซื้อวัตถุดิบจากบริเวณย่านชานอู่ปรกรณ์เครื่องหนัง บริเวณซอยเจริญวิถี 1 และเจริญวิถี 4 และส่งขายตามแหล่งการค้าต่างๆ ในกรุงเทพฯ

การคำนวณหาประชากรจากจำนวนหลังคาเรือน ประกอบกับค่าความหนาแน่นในแต่ละแขวง จึงได้จำนวนประชากรในพื้นที่เท่ากับ 14,378 คน ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับการหาโดยการคิดค่าเฉลี่ยของความหนาแน่นจากสัดส่วนของประชากรตามทะเบียนราษฎรและประชากรแฝงในพื้นที่

สำหรับประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่วงเวียนใหญ่ โดยส่วนใหญ่จะเป็นประชากรที่ผ่านเข้ามาเพื่อจับจ่ายซื้อของในบริเวณพื้นที่ย่านการค้า โดยเฉพาะส่วนของตลาดสดที่มีผู้คนเข้ามาจับจ่ายใช้สอยจำนวนมาก แต่จากการสำรวจและสอบถามพบว่า ลูกค้าส่วนใหญ่ของตลาดเหล่านี้จะเป็นคนที่อยู่ในละแวกนี้ มีเพียงประมาณร้อยละ 20 ของลูกค้าทั้งหมดที่มาจากพื้นที่อื่น นอกจากนี้ยังมีผู้โดยสารรถไฟ สถานีวงเวียนใหญ่ ที่มาจากมหาชัย รวมถึงเส้นทางที่พาดผ่านพื้นที่ต่างๆ ระหว่างทาง ซึ่งเป็นแหล่งที่พักอาศัยขนาดใหญ่ โดยใช้วงเวียนใหญ่เป็นจุดเปลี่ยนเส้นทาง เพื่อเข้าสู่พื้นที่ต่างๆ ในเมือง ซึ่งจะเห็นได้จากการขึ้น-ลงของผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ในช่วงบางบอน และจากการ

สอบถามเจ้าหน้าที่ขายบัตรโดยสารรถไฟต้นทางวงเวียนใหญ่ พบว่าในแต่ละวันมีผู้ใช้บริการรถไฟสายนี้ประมาณ 3,000 คน แต่ประมาณร้อยละ 50 ของผู้โดยสารที่เข้ามาใช้พื้นที่ ดังนั้นจึงสามารถคำนวณประชากรที่ใช้พื้นที่วงเวียนใหญ่ในแต่ละวันได้ประมาณ 19,000 คน



รูปที่ 4.35



รูปที่ 4.36

รูปที่ 4.35-4.36 - สภาพชุมชนบ้านแขกในซอยข้างโรงรับจำนำ



รูปที่ 4.37

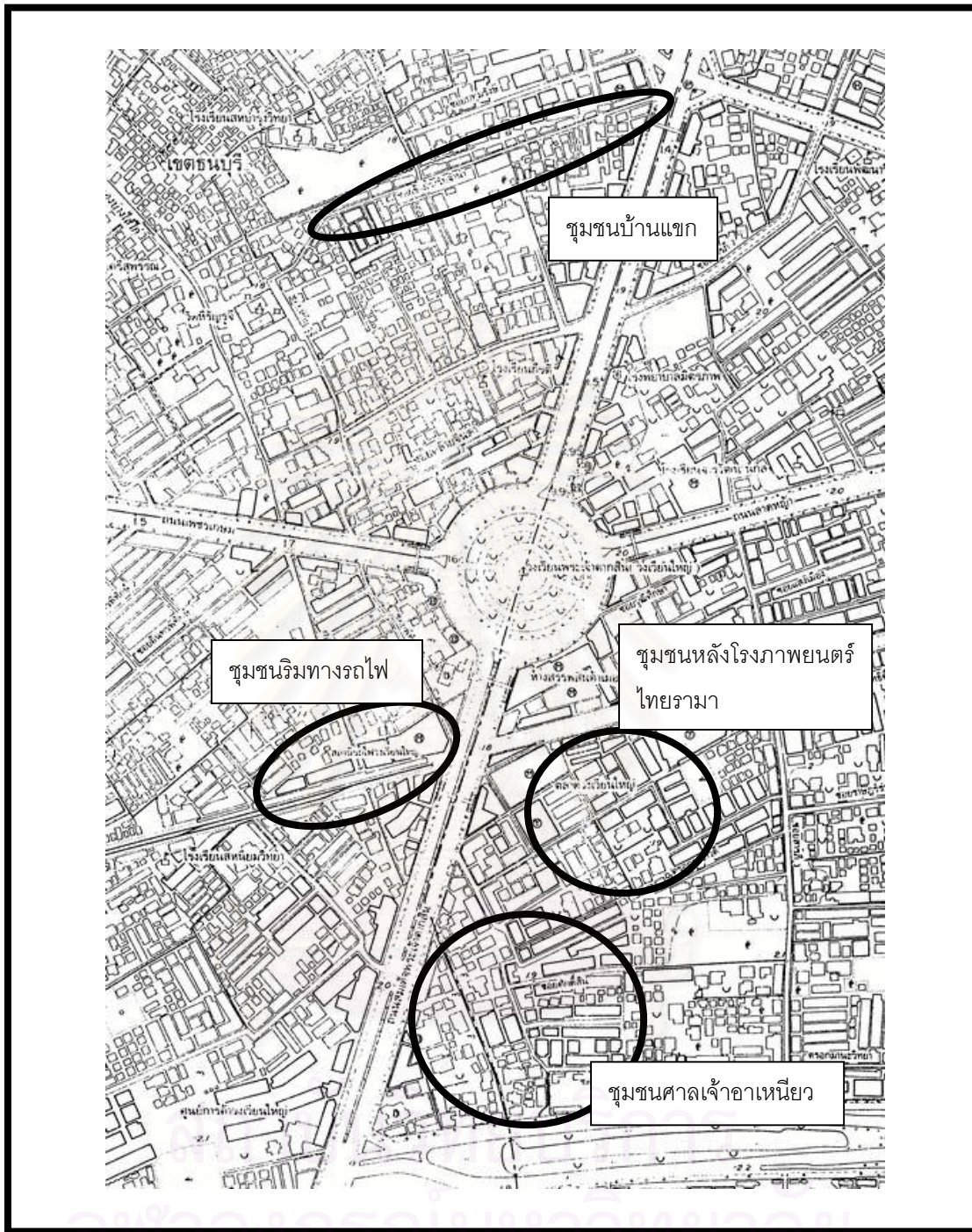


รูปที่ 4.38

รูปที่ 4.37-4.38 แสดงสภาพอาคารในชุมชนชอยตากสิน 5



รูปที่ 4.39 สภาพชุมชนริมทางรถไฟ



แผนที่ 4.12 กลุ่มชุมชนในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์  กลุ่มชุมชน 

ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

4.5 สรุปสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

วงเวียนใหญ่เป็นพื้นที่กลุ่มแรกที่เข้าถึงจากฝั่งพระนคร ผ่านสะพานพระพุทธยอดฟ้าและสะพานพระปกเกล้า ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาที่แน่นอนสามารถทำได้ยาก เนื่องจากขาดความชัดเจนทางด้านองค์ประกอบของเมืองในบางส่วน และยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีความซับซ้อน จึงได้นำแนวคิดเรื่องการรับรู้ของคนในชุมชนมาประกอบการพิจารณา การพิจารณากำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา ได้อาศัยเกณฑ์ความเข้มข้นของปัญหาทางด้านกายภาพ และสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก ปรากฏว่าขอบเขตพื้นที่ศึกษาเป็นดังนี้ ด้านทิศเหนือตามแนวคลองแยกคลองบางไส้ไก่-ถนนอิสรภาพบริเวณสี่แยกบ้านแขกถึงปากซอยอิสรภาพ5 ทิศตะวันออกตามแนวซอยอิสรภาพ5-ลาดหญ้า1-เจริญรัต1-เจริญรัต4-กรุงธนบุรี1 ทิศใต้ตามแนวถนนกรุงธนบุรี ทิศตะวันตกตามแนวถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน-ซอยตากสิน4-คลองบางไส้ไก่ สิ้นสุดบริเวณด้านเหนือของวัดหิรัญญูจิวรวิหาร รวมเนื้อที่ประมาณ 0.6 ตารางกิโลเมตร

ภายในพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยพื้นที่พาณิชยกรรมเก่าที่มีมาตั้งแต่สมัยช่วงที่ 2 เป็นต้นมา ได้แก่ บริเวณตลาดเจริญรัต ตลาดวงเวียนใหญ่ และร้านค้าริมถนนที่เกิดขึ้นในช่วงเดียวกันแต่มีการขยายตัวมากในช่วงที่ 3 ได้แก่ บริเวณริมถนนสายสำคัญทั้ง 4 สาย คือ ถนนประชาธิปไตย ถนนลาดหญ้า ถนนอินทรพิทักษ์ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และในส่วนของพื้นที่ด้านใน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัย ลักษณะของอาคารในพื้นที่โดยส่วนใหญ่ทรุดโทรม เนื่องจากเป็นอาคารที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ขึ้นไป และขาดการบำรุงรักษาที่ดี รูปแบบอาคารในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นตึกแถวสูงไม่เกิน 4 ชั้น กรรมสิทธิ์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นของเอกชนรายย่อย ที่ดินมีราคาสูงสุดถึง 150,000-200,000 บาทต่อตารางวา

ระบบโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ ประกอบด้วยเส้นทางสายหลัก คือ ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนอินทรพิทักษ์ โดยจะมีปริมาณรถยนต์หนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลา 7.00-9.00 น. และ 16.00-19.00 น. ส่วนใหญ่จะใช้วงเวียนเป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางการจราจรเข้าสู่พื้นที่อื่นๆ เส้นทางสายรอง ได้แก่ ถนนลาดหญ้า ถนนเจริญรัต ที่มุ่งสู่ถนนเจริญนคร และมีเส้นทางสายซอยที่เชื่อมต่อกันหลายสาย พื้นที่วงเวียนใหญ่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆได้สะดวก เนื่องจากมีระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่มีหลากหลายประเภท ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารท้องถิ่น รถตู้ และรถไฟ

บทที่ 5 การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลด้านต่าง ๆ เช่น ศักยภาพ สภาพปัญหาและข้อจำกัด รวมถึงนโยบายและโครงการต่างๆที่จะมีผลต่อพื้นที่ศึกษา เพื่อใช้ประกอบในการวางแผนทางการแก้ไขปัญหาและฟื้นฟูพื้นที่บริเวณนี้ต่อไป

5.1 ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา

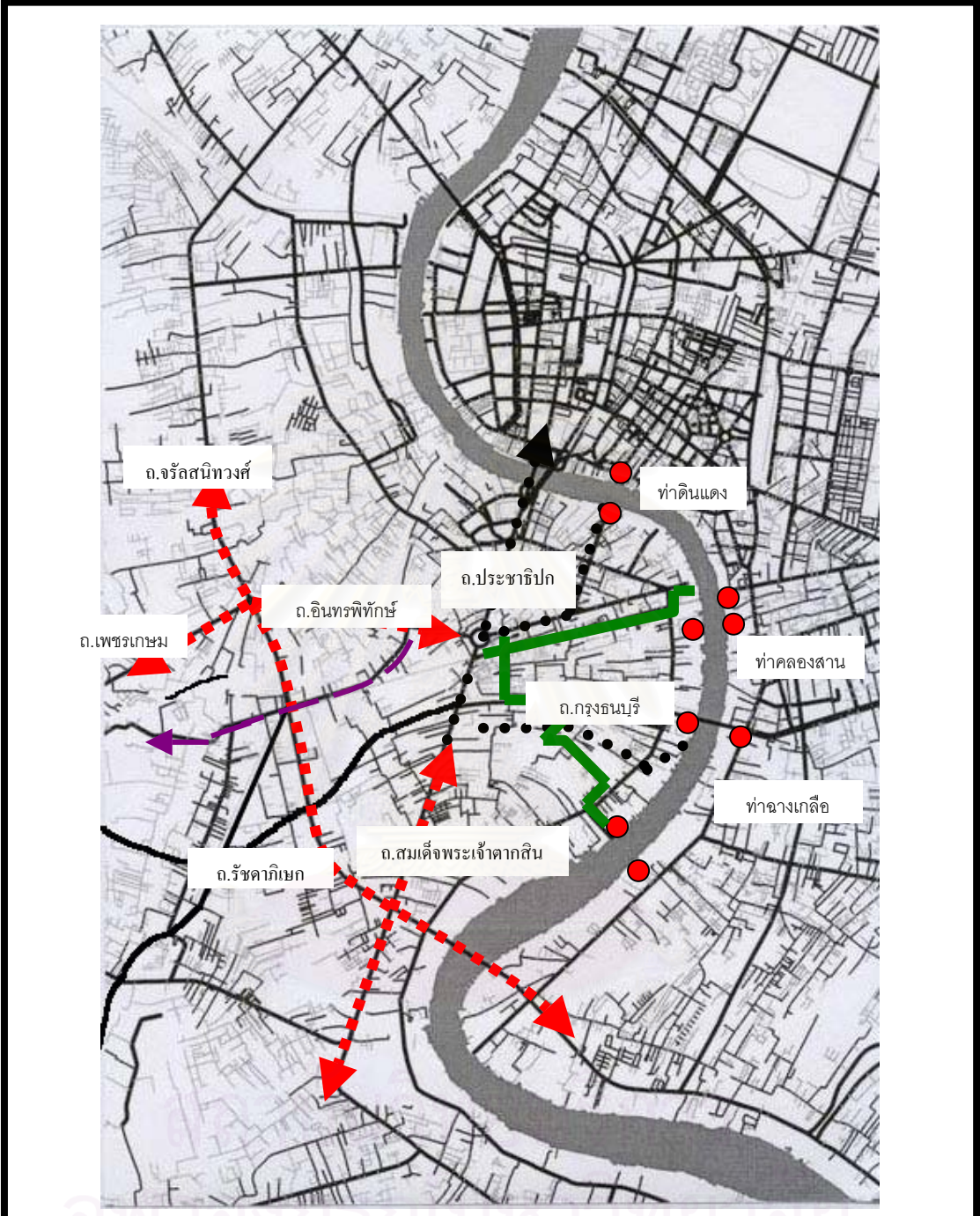
5.1.1 วงเวียนใหญ่เป็นพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคม

วงเวียนใหญ่ถือได้ว่าเป็นประตูเมืองของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก จากทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพ เนื่องจากบริเวณนี้เป็นจุดศูนย์กลางรวมจากสะพานต่างๆ เช่น สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระพุทธยอดฟ้า สะพานพระปกเกล้า สะพานกรุงเทพ จากฝั่งพระนครข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ฝั่งธนบุรีและกระจายไปยังพื้นที่ย่านต่างๆโดยรอบ และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่นๆได้ เช่น โดยทางถนนเพชรเกษม เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีระบบคมนาคมขนส่งมวลชนหลายประเภทผ่านในพื้นที่ ทั้งรถโดยสารประจำทาง รถตู้ รถโดยสารท้องถิ่น และยังมีระบบคมนาคมทางน้ำที่อยู่บริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นท่าเรือข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สำคัญของฝั่งธนบุรี ได้แก่ ท่าคลองสาน ท่าดินแดง ท่าสาทร เป็นต้น จึงถือได้ว่าวงเวียนใหญ่มีบทบาทที่สำคัญในการเป็นจุดเปลี่ยนและกระจายการเดินทางระหว่างแหล่งที่พักอาศัยในพื้นที่ฝั่งธนบุรีและแหล่งงานทางด้านฝั่งพระนคร (แผนที่ 5.1)

5.1.2 วงเวียนใหญ่เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมเก่า

วงเวียนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ครั้งหนึ่งเคยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง เป็นย่านธุรกิจการค้าที่มีบทบาทสำคัญในพื้นที่ฝั่งธนบุรี แต่ในช่วงหลังมีการขยายตัวของชุมชนออกสู่ชานเมือง ทำให้เกิดย่านการค้าใหม่หลายแห่งขึ้นบริเวณรอบนอก

ย่านพาณิชยกรรมที่เกี่ยวข้องกับวงเวียนใหญ่ ได้แก่ ดาวคะนอง เอกชัย ราษฎร์บูรณะ พระประแดง ภาษีเจริญ บางขุนเทียน บางมด มหาชัย และโดยเฉพาะในกลุ่มย่านบางแค ซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมที่มีบทบาทเชื่อมโยงกับพื้นที่วงเวียนใหญ่อย่างมาก โดยมีอิทธิพลดึงดูดลูกค้า จากการเกิดขึ้นของศูนย์การค้าขนาดใหญ่หลายแห่งในบริเวณนี้ ทำให้พื้นที่วงเวียนใหญ่ซบเซาลง ผลจากย่านพาณิชยกรรมอื่นๆเริ่มมีบทบาทมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นผลมาจากนโยบายของภาครัฐในการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ชานเมือง ทำให้วงเวียนใหญ่ถูกลดบทบาทลงเป็นเพียงแค่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมในระดับชุมชนเท่านั้น



แผนที่ 5.1 แสดงการเข้าถึงพื้นที่

สัญลักษณ์

- ทำเรือข้ามฟาก
- เส้นทางรถโดยสารประจำทาง
- การเข้าถึงโดยรถโดยสาร
- เส้นทางรถโดยสารท้องถิ่น
- การเข้าถึงโดยรถไฟฟ้า



ที่มา : การวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

นอกจากวงเวียนใหญ่จะเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าการบริการแล้ว ในบริเวณนี้ ยังมีพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (รูปที่ 5.1) ซึ่งถือเป็นสถานที่สำคัญทางด้านประวัติศาสตร์แห่งหนึ่งของชาติไทย และเป็นศูนย์รวมจิตใจของคนฝั่งธนบุรีมาตั้งแต่อดีต มีประชาชนเข้ามาเพื่อถวายสักการะพระบรมรูปเป็นประจำ และในวันที่ 28 เดือนธันวาคมของทุกปี จะมีการจัดงานฉลองเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากษัตริย์คุณของพระองค์อย่างยิ่งใหญ่(รูปที่ 5.2) และบริเวณสวนหย่อมรอบพระบรมราชานุสาวรีย์ยังเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของคนในละแวกนี้อีกด้วย



รูปที่ 5.1 พระราชพิธีบริเวณพระบรมราชานุสาวรีย์



รูปที่ 5.2 บริเวณถนนลาดหญ้า ในงานเกิดพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

5.1.3 โครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

โครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่จะมีผลต่อพื้นที่ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ที่มีองค์การรถไฟฟ้ามหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถไฟฟ้าธนายง) กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ และโครงการรถไฟที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ บริเวณวงเวียนใหญ่ได้รับการพิจารณาให้มีการพัฒนาเป็นสถานีรถไฟฟ้าวร่วม จากผลการศึกษาเปรียบเทียบกันระหว่างสถานีรถไฟฟ้าวร่วมทั้งหมด 19 แห่ง (โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก) ปรากฏว่าสถานีรถไฟฟ้าวร่วมวงเวียนใหญ่ ที่มีสายต่อเชื่อมกันระหว่างสายสีส้ม สีแดง และสีเขียว ได้รับการจัดเป็นทำเลที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง โดยอาศัยองค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาที่ดิน สภาพทำเลที่ตั้งและจำนวนผู้โดยสารในแต่ละวัน (จำนวนผู้โดยสารคาดการณ์ประมาณ 141,500 คน/วัน) (ตารางที่ 5.1)

โครงการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะต่างๆเหล่านี้ จะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมบทบาทของการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของพื้นที่ให้เด่นชัดมากยิ่งขึ้น และจะเป็นส่วนสำคัญ

ในการพัฒนาพื้นที่นี้และบริเวณใกล้เคียงต่อไป ถึงแม้ในอนาคตอาจเกิดศูนย์กลางคมนาคม กรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ที่ย่านตลาดพลู แต่เนื่องจากย่านวงเวียนใหญ่เป็นศูนย์รวมการคมนาคมอยู่แล้ว และยังเป็นพื้นที่ข้างเคียง ย่อมมีส่วนได้รับผลจากการพัฒนาดังกล่าวด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5.1 แสดงความเชื่อมโยงและความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้าแต่ละแห่ง

ลำดับความสำคัญ	สถานีที่	ชื่อสถานีร่วม	สายที่มีการต่อเชื่อมกัน	รายละเอียดอื่นๆ
สูง	5	วงเวียนใหญ่	สายสีส้ม สีแดง,เขียว	เกิดเป็นพื้นที่สามเหลี่ยมที่พัฒนาขึ้นมาใหม่ซึ่งจำเป็นต้องมีการรื้อถอนอาคารเก่าออกบางส่วน
สูง	6	บางซื่อ	สายสีน้ำเงิน, สีแดง	มีศักยภาพที่จะเป็นสถานีชุมทางรถโดยสารประจำทางและPark&Ride ปัจจุบันเป็นย่านสินค้า รพท. มีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้อยู่แล้ว
สูง	8	ยมราช	สายสีแดง กับสีแดง	มีการเข้าถึงได้สะดวก แต่มีข้อกำหนดความสูงของอาคาร สถานะของ Berts ไม่ทราบแน่ชัด
สูง	9	หัวลำโพง	สายสีแดง และสีน้ำเงิน	สถานีรถไฟหัวลำโพง มีการจราจรคับคั่ง และเป็นสถานที่ประวัติศาสตร์ซึ่งต้องอนุรักษ์
สูง	10	หมอชิต	สายสีน้ำเงิน และสีเขียว	การวางผังศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาของ BTSและสถานีขนส่ง บ.ข.ส.ถูกจำกัดด้วยโครงการพัฒนาของบริษัท ชินเอสเตท จำกัด
สูง	15	ศูนย์วัฒนธรรม	สายสีน้ำเงิน และสีส้ม	ปัจจุบันมีการพัฒนาน้อย พื้นที่รอบศูนย์วัฒนธรรมนี้ควรอนุรักษ์
สูง	16	เพชรบุรี	สายสีแดง และสีน้ำเงิน	อยู่ใกล้กับพื้นที่ว่างย่านมักกะสันของร.พ.ท.ซึ่งมีแผนที่จะดำเนินการพัฒนา
กลาง	3	ผ่านฟ้า	สายสีส้ม และสีแดง	อยู่บริเวณขอบนอกของกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอกซึ่งเป็นพื้นที่อนุรักษ์ การก่อสร้างบริเวณสถานีจะต้องกลมกลืนกับสถาปัตยกรรมที่มีอยู่เดิม
กลาง	4	วังบูรพา	สายสีส้ม และสีน้ำเงิน	ลักษณะเดียวกับสถานีผ่านฟ้า ความสูงอาคารไม่เกิน 16 เมตร และจำเป็นต้องประสานกับกรมศิลปากร
กลาง	11	อนุสาวรีย์ ชัยสมรภูมิ	สายสีเขียว และสีส้ม	ศักยภาพการพัฒนาถูกจำกัดด้วยข้อกำหนดความสูงและโรงพยาบาลราชวิถี
กลาง	17	สุขุมวิท	สายสีน้ำเงิน และสีเขียว	เป็นสถานีร่วมที่พลุกพล่านทางด้านมุมนด้านตะวันออกเฉียงเหนือมีโอกาสที่จะสร้างอาคารหลักๆ
กลาง	18	สุขุมวิท 103	สายสีเขียว กับสีเขียว	จุดแยกของสายย่อยบริเวณชานเมือง
ต่ำ	1	เตาปูน	สายสีน้ำเงิน และสีม่วง	แผนการดำเนินงานของสายสีม่วงยังไม่ได้กำหนด
ต่ำ	2	หอสมุดแห่งชาติ	สายสีส้ม และสีม่วง	การพัฒนาจำเป็นต้องให้สอดคล้องกับการพัฒนาของหอสมุดแห่งชาติ
ต่ำ	7	บ้านราชวิถี	สายสีแดง และสีส้ม	อยู่บริเวณที่มีอาคารสาธารณะ
ต่ำ	12	พญาไท	สายสีแดง และสีเขียว	ศักยภาพของการพัฒนาที่ได้ถูกใช้ประโยชน์ไปแล้ว
ต่ำ	13	สยามสแควร์	สายสีเขียว กับสีเขียว	กิจกรรมทางด้านพาณิชย์กรรมอยู่ในระดับสูง
ต่ำ	14	สีลม	สายสีน้ำเงิน และสีเขียว	สถานีของแต่ละสายอยู่ห่างกันเกินไป ไม่สะดวกต่อผู้โดยสาร (จำเป็นต้องมีการพัฒนาเชื่อมต่อทางด้านพาณิชย์กรรม)
ต่ำ	19	ลำโพงใต้	สายสีเขียว และสีส้ม	เป็นสถานีที่อยู่บริเวณปลายของแต่ละสถานี ซึ่งอยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพฯ/

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

5.1.4 สภาพทางกายภาพ

จากการที่เคยเป็นจุดดึงดูดความสนใจของผู้ที่ทำธุรกิจการค้าเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความแออัดหนาแน่นทั้งอาคารร้านค้า ที่อยู่อาศัย ส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาด้านการจราจร ปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ปัญหาที่สำคัญเกี่ยวกับสภาพของอาคารสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ทั้งร้านค้าที่เกาะตัวตามริมสองฟากถนน ซึ่งอายุของอาคารประเภทนี้ส่วนใหญ่ใกล้เคียงกับอายุของถนนสายนั้น ๆ ส่วนริมสองฟากถนนสายท้องถนนหรือตามตรอก ซอย ส่วนใหญ่เป็นตึกแถวเก่า 2 ชั้น โดยมีบ้านไม้และห้องแถวไม้เก่าแทรกอยู่ในพื้นที่ด้านใน นอกจากนี้ยังมีอาคารประเภทอื่นๆ เช่น โรงภาพยนตร์ รวมทั้งตลาดสด อยู่ในสภาพที่ชำรุด ทรุดโทรมและสกปรก มีการใช้ที่ดินในทางราบเป็นส่วนใหญ่ และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า ถึงแม้ว่าบางอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมมากและได้รับการปรับปรุง หรือบางแห่งอาจรื้อทิ้งแล้วสร้างขึ้นใหม่เป็นตึกที่สูงขึ้นกว่าของเดิม เพื่อประโยชน์การใช้สอยที่มากขึ้น แต่ก็ยังเป็นเพียงส่วนน้อยในพื้นที่ศึกษา

5.2 สภาพปัญหา

5.2.1 สภาพปัญหาในแต่ละกลุ่มพื้นที่

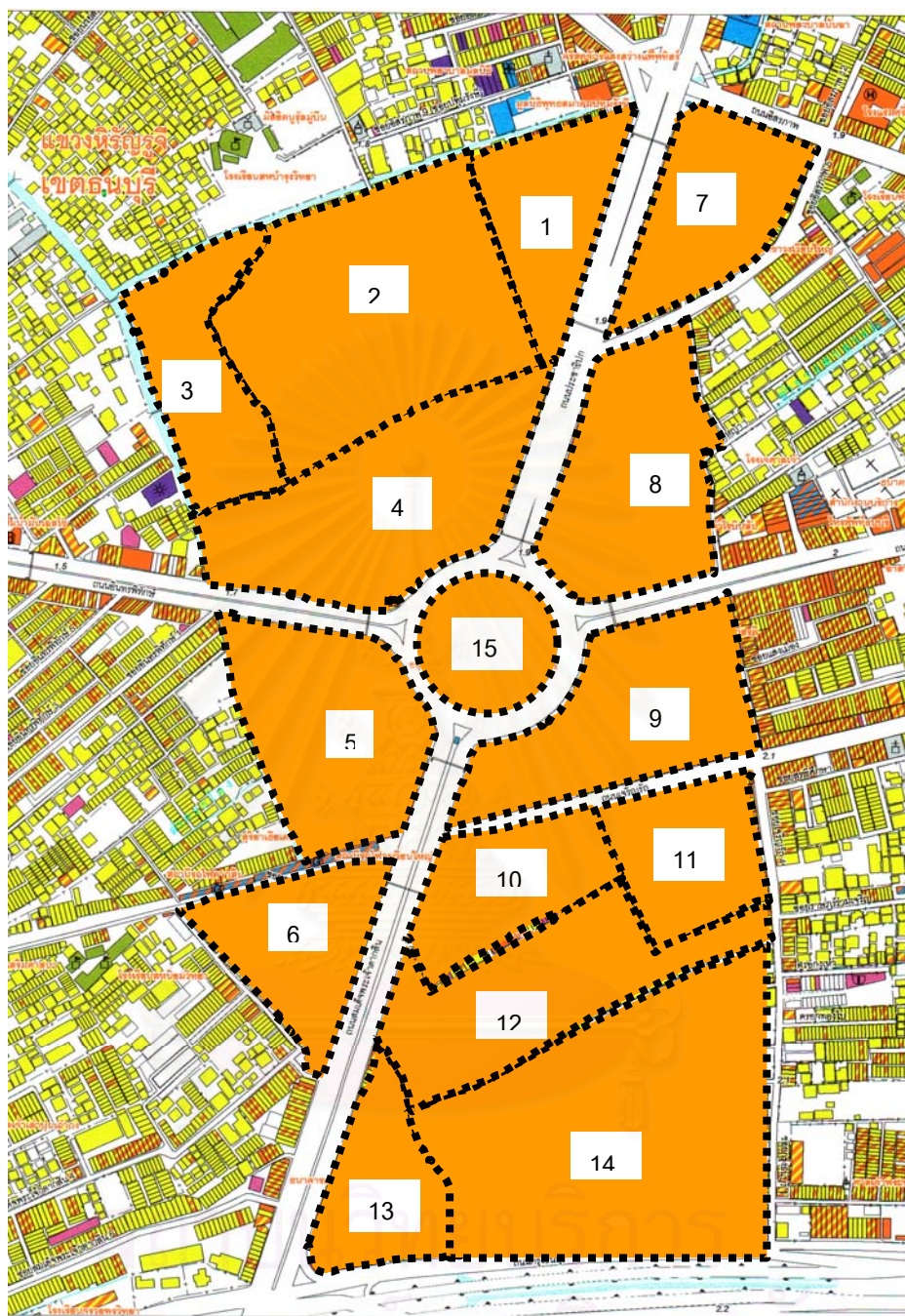
จากการพิจารณาถึงความแตกต่างทางการใช้ประโยชน์อาคาร ลักษณะทางกายภาพและความหนาแน่นของกลุ่มอาคาร และใช้แนวเส้นทางคมนาคม ขอบเขตที่ดิน แนวคลองเป็นตัวแบ่งในแต่ละส่วนพื้นที่ เพื่อให้ได้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมในแต่ละกลุ่มพื้นที่ สามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 15 โซน(แผนที่5.2) พร้อมสภาพปัญหาในโซน ดังนี้

โซนที่ 1

อยู่ในเขตธนบุรีด้านบนสุดของพื้นที่ศึกษา มีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยม ทิศเหนือติดกับแนวคลองแยกคลองบางไส้ไก่ ทิศตะวันออกติดกับถนนประชาธิปไตย ทิศตะวันตกติดกับซอยข้างโรงรับจำนำ อาคารตามริมถนนริมถนนประชาธิปไตย ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัย สูง 3-4 ชั้น อาคารที่อยู่ด้านหลังอาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่เป็นอาคารแถวพักอาศัย ส่วนบ้านเดี่ยวพักอาศัยมีน้อยมาก สภาพอาคารโดยทั่วไปค่อนข้างเก่าและทรุดโทรม ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่มาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC) = 0.82 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) = 1.39

ปัญหาในโซนที่ 1

- สภาพอาคารทรุดโทรม
- ปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ด้านในไม่สะดวก ตรอก ซอยแคบ ใช้เป็นทางเดินเท่านั้น



แผนที่ 5.2 แสดงการแบ่งโซนในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์  โซน



ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

โซนที่ 2

อยู่ในเขตธนบุรี เป็นพื้นที่ต่อเนื่องทางด้านตะวันตกของ ZONE 1 ด้านทิศเหนือติดต่อกับคลองแยกคลองบางไส้ไก่ ทิศตะวันออกติดกับซอยข้างโรงรับจำนำ ทิศใต้ติดคลองวัดน้อย ทิศตะวันตกติดกับซอยวัดหิรัญรูจีวรวิหาร อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารแถวพักอาศัย อาคารพาณิชย์-พักอาศัย ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ริมถนนซอยต่างๆ พื้นที่ด้านบนของโซนตามซอยข้างโรงรับจำนำเป็นอาคารแถวพักอาศัยเก่าที่มีสภาพทรุดโทรม และหนาแน่น บ้านเดี่ยวพักอาศัยมีสภาพดี อยู่ทางด้านใต้ของโซน และยังมีพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ให้คุ้มค่ากระจายอยู่โดยทั่วไป ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.72 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.12

ปัญหาในโซนที่ 2

- ปัญหาอาคารส่วนใหญ่ทรุดโทรม
- ปัญหาสภาพความแออัดของอาคารบริเวณซอยข้างโรงรับจำนำ
- ปัญหาการใช้ที่ดินบางส่วนไม่เต็มศักยภาพ
- ปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ ยังขาดถนนสายซอย ที่สะดวกต่อการเข้า-ออกที่ต่อเชื่อมอย่างเป็นระบบ ทั้งทางรถยนต์และทางเท้า
- พื้นที่ด้านในไม่ได้รับการพัฒนา

โซนที่ 3

อยู่ในเขตธนบุรี ทิศเหนือติดต่อกับแนวคลองแยกคลองบางไส้ไก่ ทิศตะวันออกติดต่อกับพื้นที่ ZONE 2 ตามแนวถนนซอยวัดหิรัญรูจี ทิศใต้ติดแนวคลองวัดน้อย ทิศตะวันตกติดแนวคลองบางไส้ไก่ อาคารส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณวัดหิรัญรูจีวรวิหาร ได้แก่ โบสถ์ วิหาร กุฏิพระ ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพเก่า มีอาคารบ้านเรือนของประชาชนเป็นส่วนน้อยอยู่ทางด้านใต้ของโซน ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.74 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.14

ปัญหาในโซนที่ 3

- ปัญหาน้ำเน่าเสียในคลองบางไส้ไก่ซึ่งอยู่ติดกับบริเวณวัดหิรัญรูจีวรวิหาร ก่อให้เกิดผลกระทบต่อด้านมลภาวะทั้งต่อสถานที่และประชาชนที่เข้าประกอบศาสนกิจ ณ วัดแห่งนี้
- ปัญหาอาคารบางส่วนทั้งที่เป็นของวัดและประชาชนยังอยู่ในสภาพที่สมควรได้รับการปรับปรุงรักษาให้ดีขึ้น
- ปัญหาการเข้าถึงของซอยแยกจากถนนอินทรพิทักษ์เข้าวัดหิรัญรูจีวรวิหารแคบ รถยนต์ผ่านเข้า-ออกไม่สะดวก

โซนที่ 4

อยู่ในเขตธนบุรี ทิศเหนือติดต่อกับแนวคลองวัดน้อยโดยมีถนนซอยหิรัญรุจี (ซอยสะพานเหลือง) เลียบคลองทางด้านใต้ ทิศตะวันออกติดต่อกับถนนประชาธิปไตย ทิศใต้ติดกับถนนอินทรพิทักษ์ และถนนรอบวงเวียนใหญ่ ทิศตะวันตกติดคลองบางลำไ้เก๋ อาคารพาณิชย์-พักอาศัยส่วนใหญ่สูง 3-4 ชั้น ตั้งอยู่ตามแนวถนนสายหลัก ภายในพื้นที่มีซอยคล้ายจินดาผ่าน โดยมีตึกแถวสูง 2-3 ชั้น ประเภทพักอาศัยส่วนใหญ่ เกาะตัวอยู่อย่างหนาแน่น บ้านเดี่ยวพักอาศัยมีอยู่บ้างไม่มากนัก มีพื้นที่ว่างกระจายอยู่ทั่วไปภายในโซน ความหนาแน่นของอาคารค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.79 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.24

ปัญหาในโซนที่ 4

- ปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ด้านในไม่สะดวก ยังขาดการเชื่อมต่อของซอยอย่างเป็นระบบ
- ปัญหาพื้นที่พักอาศัยด้านในยังขาดการพัฒนา เนื่องจากปัญหาการเข้าถึงไม่สะดวก

โซนที่ 5

อยู่ในเขตธนบุรี ทิศเหนือติดถนนอินทรพิทักษ์ ทิศตะวันออกติดกับถนนรอบวงเวียนใหญ่และถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ทิศใต้ติดถนนปากทางเข้าสถานีรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ทิศตะวันตกติดคลองบางลำไ้เก๋ ริมถนนด้านรอบวงเวียนใหญ่เป็นที่ตั้งของธนาคารถึง 3 แห่ง คือ ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารทหารไทย และธนาคารออมสิน อาคารพาณิชย์ตามถนนสายหลักส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัยสูง 3-5 ชั้น อาคารพาณิชย์ในซอยพิทักษ์สิน ส่วนใหญ่สูง 2 - 4 ชั้น และบางส่วนใช้พักอาศัยด้วย บริเวณนี้เป็นแหล่งรับซื้อเศษทอง นาค เงิน เพื่อหลอมและใช้ทำเครื่องทองรูปพรรณและอื่น ๆ ต่อไป มีอาคารสูงที่ก่อสร้างไม่เสร็จอยู่ในสภาพร้าง ชั้นล่างรับฝากรถ โดยคิดค่าบริการ ความหนาแน่นของอาคารค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.81 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.45

ปัญหาในโซนที่ 5

- ปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ไม่สะดวก เนื่องจากมีซอยพิทักษ์สินเพียงซอยเดียว และรถยนต์ผ่านเข้า-ออกไม่สะดวก
- ปัญหาสภาพอาคารโดยทั่วไปค่อนข้างเก่า
- ปัญหาเรื่องการใช้ที่ดินไม่คุ้มค่าบริเวณห้องแถวไม้ชั้นเดียวใกล้สถานีรถไฟ และมีสภาพทรุดโทรม

โซนที่ 6

อยู่ในเขตธนบุรี พื้นที่มีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยม ทิศเหนือติดกับสถานีต้นทางของรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ทิศตะวันออกติดกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ทิศตะวันตกติดกับซอยตากสิน 4 ด้านริมถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินมีอาคารพาณิชย์-พักอาศัย สูง 3-5 ชั้น พื้นที่ด้านใน ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัยสูง 2-3 ชั้น สภาพค่อนข้างเก่า และมีที่ว่างรับฝากรถ สภาพถนนซอยตากสิน 4 ค่อนข้างแคบ รถยนต์เข้า-ออกไม่สะดวก ด้านทิศเหนือมีอาคารพาณิชย์-พักอาศัยเลียบบนริมทางรถไฟ ส่วนใหญ่สูง 2 ชั้น สภาพเก่าทรุดโทรม โดยมีหาบเร่แผงลอย ตั้งวางขายในลักษณะคล้ายตลาดเป็นแนวยาวไปตามถนน ทำให้การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะไม่สะดวก ความหนาแน่นของอาคารค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)=0.79 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR)=1.28

ปัญหาในโซนที่ 6

- ปัญหาความทรุดโทรมของอาคารสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ
- ปัญหาในการเข้าถึงพื้นที่
- ปัญหาหาบเร่ แผงลอย
- ปัญหาความเข้มข้นในการใช้ที่ดิน

โซนที่ 7

อยู่ในเขตคลองสาน พื้นที่โซนนี้มีรูปร่างคล้ายพัด ทิศเหนือติดถนนอิสรภาพ ด้านทิศตะวันออกติดซอยอิสรภาพ 5 ทิศใต้ติดซอยสารภี 2 ทิศตะวันตกติดกับถนนประชาธิปไตย อาคารด้านนอกตามแนวถนนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัย ส่วนใหญ่สูง 3 - 5 ชั้น ส่วนอาคารด้านในมีทั้งอาคารพาณิชย์และบ้านพักอาศัยปะปนกัน อาคารโดยทั่วไปส่วนใหญ่ยังมีสภาพดี ความสามารถในการเข้าถึงนับได้ว่าดีมาก ความหนาแน่นของอาคารค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.75 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.314

ปัญหาในโซนที่ 7

- ปัญหาความหนาแน่น ซึ่งมีอยู่เฉพาะด้านใน บางส่วนของพื้นที่
- เรื่องของการเข้าถึงที่ไม่สะดวกทางด้านซอยอิสรภาพ 7 มีสภาพถนนแคบ รถยนต์ไม่สามารถวิ่งผ่านได้ เป็นเพียงแค่ทางเดินเท้าเท่านั้น

โซนที่ 8

อยู่ในเขตคลองสาน ทิศเหนือติดซอยสารภี 2 ทิศตะวันออกติดซอยลาดหญ้า 1 (สารภี 3) ด้านทิศใต้ติดถนนลาดหญ้า และถนนรอบวงเวียนใหญ่ ด้านทิศตะวันตกติดถนนประชาธิปไตย อาคารด้านติด

ถนนสายใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัยสูง 3 - 5 ชั้น เป็นที่ตั้งของคลินิกมิตรภาพเวชกรรม และสถานพักผ่อนสุขุขราศัย (โรงพยาบาลมิตรภาพเดิม) ที่ทำการไปรษณีย์และโทรเลขวงเวียนใหญ่ ธนาคารศรีอยุธยา ธนาคารนครหลวงไทย ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน(ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเดิม)และห้างสรรพสินค้าท็อป นอกจากนี้ยังมีหอพักประเภทอาคารสูง อาคารโดยทั่วไปยังอยู่ในสภาพดี ภายในโซนนี้มีพื้นที่ที่ทิ้งร้างหลายแห่ง มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.74 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.35

ปัญหาในโซนที่ 8

- ปัญหาการขายของบนทางเท้า เกะกะ กีดขวางทางสัญจรของประชาชน (ส่วนใหญ่เป็นแผงลอยอาหารที่มีโต๊ะนั่ง)
- ปัญหาการจอดรถไม่เรียบร้อยของรถยนต์โดยสาร และรถยนต์รับจ้าง ทางด้านถนนลาดหญ้า บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าโรบินสัน
- ปัญหาเรื่องการเข้าถึงพื้นที่ด้านตะวันออกที่มีซอยลาดหญ้า 1 เป็นเพียงทางเดินเท้า และรถจักรยานยนต์ผ่านได้เท่านั้น

โซนที่ 9

อยู่ในเขตคลองสาน ทิศเหนือติดถนนลาดหญ้า ทิศตะวันออกติดซอยเจริญรัถ1 ทิศใต้ติดถนนเจริญรัถ ทิศตะวันตกติดถนนรอบวงเวียนใหญ่และถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน อาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่นี้เป็นตลาดหลายแห่ง ได้แก่ ตลาดวงเวียนใหญ่ ตลาดเจริญรัถ(สภาพปัจจุบัน ชั้นล่างขายอาหารตั้งโต๊ะ ชั้นบนเป็นห้องเช่า) ห้างสรรพสินค้าเมอริคิงส์ ซึ่งมีสภาพชบเซามาก โรงภาพยนตร์เฉลิมเกียรติ ธนาคารกสิกรไทย อาคารตามแนวริมถนนสายหลักส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัย สูง 3-4 ชั้น มีสภาพเก่าทรุดโทรม ด้านในของพื้นที่เป็นอาคารพาณิชย์-พักอาศัย บางส่วนเป็นที่พักอาศัยอย่างเดียว และมีบางส่วนเป็นอาคารร้าง มีสภาพทรุดโทรม ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่มาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.845 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.64

ปัญหาในโซนที่ 9

- ปัญหาสิ่งปลูกสร้างมีสภาพทรุดโทรม เช่น ห้างสรรพสินค้าเมอริคิงส์ โรงภาพยนตร์เฉลิมเกียรติ เป็นต้น
- ปัญหาขยะมูลฝอยในพื้นที่บริเวณใกล้ตลาดเจริญรัถ
- ปัญหาการใช้ประโยชน์ของอาคารสูงไม่คุ้มค่าของห้างสรรพสินค้าเมอริคิงส์
- ปัญหาเรื่องความหนาแน่นของอาคาร
- ปัญหาเรื่องหาบเร่ แผงลอยที่ตั้งวางขายรुक้าทางเท้าบริเวณริมถนนวงเวียน ถนนลาดหญ้า และถนนเจริญรัถ

โซนที่ 10

อยู่ในเขตคลองสาน ทิศเหนือติดถนนเจริญรัตน์ ทิศตะวันออกติดกับซอยข้างโรงพยาบาล
 ยนต์รฮาวาย ทิศใต้ติดกับซอยหลังโรงพยาบาลยนต์รไทยรามมา ทิศตะวันตกติดถนนสมเด็จพระเจ้าตาก
 สิ้นและซอยตากสิน5 พื้นที่โซนนี้เป็นที่ตั้งของตลาดเงินวิจิตร ซึ่งเป็นตลาดสดที่ใหญ่ที่สุดในย่าน
 วงเวียนใหญ่ และมีโรงพยาบาลยนต์รไทยรามมาตั้งอยู่ทางด้านใต้ ส่วนที่เหลือเป็นอาคารพาณิชย์-พัก
 อาศัยสูง 3-4 ชั้น ค่อนข้างหนาแน่น พื้นที่โซนนี้มีประชาชนผ่านเข้า-ออกในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก
 ทั้งประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ประชาชนที่เข้ามาซื้อ-ขายของ ในตลาดเงินวิจิตร ประชาชนที่เข้ามา
 ชมภาพยนตร์ในโรงพยาบาลยนต์รไทยรามมา รวมทั้งประชาชนที่ผ่านขึ้น-ลงรถโดยสารประจำทาง บริเวณ
 ป้ายรถเมล์บนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนเจริญรัตน์ ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่มาก
 มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.89 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.6

ปัญหาในโซนที่ 10

- ปัญหาสภาพอาคารเก่าทรุดโทรม
- ปัญหาความหนาแน่นของอาคาร
- ปัญหาหาบเร่แผงลอยที่ตั้งขายบนทางเท้า ทั้งบริเวณหน้าตลาดเงินวิจิตร และตามแนว
 ริมถนน
- ปัญหาขาดพื้นที่โล่ง

โซนที่ 11

อยู่ในเขตคลองสาน ทิศเหนือติดถนนเจริญรัตน์ ทิศตะวันออกติดกับซอยเจริญรัตน์4
 (ซอยกรุงธนบุรี1) ทิศใต้ติดกับตรอกด้านบนของตรอกราชาวดี ทิศตะวันตกติดตรอกโรงพยาบาลยนต์
 รฮาวาย สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่เป็นอาคารแถวพักอาศัย และมีอาคารพาณิชย์-พักอาศัยเกาะอยู่ตาม
 ริมแนวถนนเจริญรัตน์ ซอยเจริญรัตน์4 และยังมีอาคารพักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมอยู่บริเวณปาก
 ซอยอีกด้วย ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.8 และ
 ความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =1.829

ปัญหาในโซนที่ 11

- ปัญหาสภาพอาคารเก่าทรุดโทรม
- ปัญหาพื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนาด้านหลังอาคารพาณิชย์

โซนที่ 12

อยู่ในเขตคลองสาน ด้านทิศเหนือติดกับโซน 10 และ 11 ทิศตะวันออกติดกับซอยเจริญรัตน์4
 ทิศใต้ติดกับคลองแยกคลองบางไส้ไก่ ซอยเจริญสุขและตรอกราชาวดี ทิศตะวันตกติดกับคลองบาง

ไล่ไก่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน พื้นที่ในโซนส่วนใหญ่เป็นอาคารแถวพักอาศัยสูง 2-3 ชั้น และบ้านเดี่ยวพักอาศัยที่มีสภาพเก่า สำหรับอาคารพาณิชย์-พักอาศัยมีอยู่บ้างเป็นส่วนน้อย โดยตั้งอยู่ตามแนวริมถนนในซอย ในพื้นที่มีตรอกซอยเป็นจำนวนมาก แต่ส่วนใหญ่ขาดการเชื่อมต่อ ใช้เป็นเพียงทางเดินเท้าและรถจักรยานยนต์ผ่านได้เท่านั้น ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ค่อนข้างมาก มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.79 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =0.99

ปัญหาในโซนที่ 12

- ปัญหาอาคารส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม
- ปัญหาความหนาแน่นของอาคารในบางพื้นที่
- ปัญหาการเข้าถึงพื้นที่

โซนที่ 13

อยู่ในเขตคลองสาน พื้นที่เป็นรูปสามเหลี่ยม ด้านตะวันออกติดกับแนวคลองบางลำไ้เก่ ด้านใต้ติดกับถนนกรุงธนบุรี ด้านทิศตะวันตกติดกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน พื้นที่โซนนี้มีขนาดค่อนข้างเล็ก แต่มีอาคารพาณิชย์ อพาร์ทเมนท์ อาคารสำนักงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารสูง 4-5 ชั้นอยู่ในสภาพดี บางแห่งสร้างเสร็จได้ไม่นาน นอกจากนี้ยังมีอาคารเอเชีย โรงเรียนอนุบาลบัวเทพตั้งอยู่อีกด้วย ความหนาแน่นของอาคารในโซนนี้ค่อนข้างน้อย มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.68 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =0.7

ปัญหาในโซนที่ 13

- ถนนในซอยตากสิน7 ค่อนข้างแคบ

โซนที่ 14

อยู่ในเขตคลองสาน ทิศเหนือติดกับโซน12 ตะวันออกติดกับซอยกรุงธนบุรี1 ได้ติดถนนกรุงธนบุรี ด้านตะวันตกติดคลองบางลำไ้เก่ อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารแถวพักอาศัย มีอาคารพาณิชย์-พักอาศัยกระจายอยู่บางส่วน ตามแนวริมถนนสายซอย อาคารส่วนใหญ่สูง 2-3 ชั้น อาคารสูงตั้งแต่ 5 ชั้นมีอยู่บ้างเพียง 3-4 แห่ง นอกจากนี้ยังมีชุมชนเจ้าแม่อาเหนียว สำหรับพื้นที่ว่างที่ปล่อยร้างไม่ใช้ประโยชน์มีกระจายทั่วบริเวณ โดยเฉพาะด้านริมถนนกรุงธนบุรี ตรอกและซอยในพื้นที่โซนนี้มีจำนวนหลายสาย แต่ส่วนใหญ่แคบและไม่เชื่อมต่อ ความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่มีน้อย มีพื้นที่ปกคลุมดิน(GAC)= 0.42 และความเข้มข้นการใช้ที่ดิน(FAR) =0.77

ปัญหาในโซนที่ 14

- เกิดพื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนาด้านหลังอาคารพาณิชย์
- ปัญหาการใช้ที่ดินไม่เต็มศักยภาพ

โซนที่ 15

ได้แก่บริเวณที่ตั้งของพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งเป็นพื้นที่ขนาดเส้นทางผ่าศูนย์กลาง 140 เมตร คิดเป็นเนื้อที่ประมาณ 10 ไร่

ปัญหาในโซนที่ 15

- การเก็บขยะมูลฝอย
- การเข้าถึงยาก เนื่องจากต้องเดินข้ามถนนรอบวงเวียนใหญ่ ซึ่งมีการจราจรคับคั่งโดยตลอด
- ปัญหาทัศนียภาพ จากอาคารสูง และป้ายโฆษณา รวมถึงหาบเร่แผงลอยโดยรอบริมถนน บดบังความโดดเด่นของพระบรมราชานุสาวรีย์

5.2.2 สรุปสภาพปัญหาหลักในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาสภาพปัญหาในแต่ละโซน สามารถแบ่งปัญหาหลักออกได้เป็น 2 ส่วน คือ

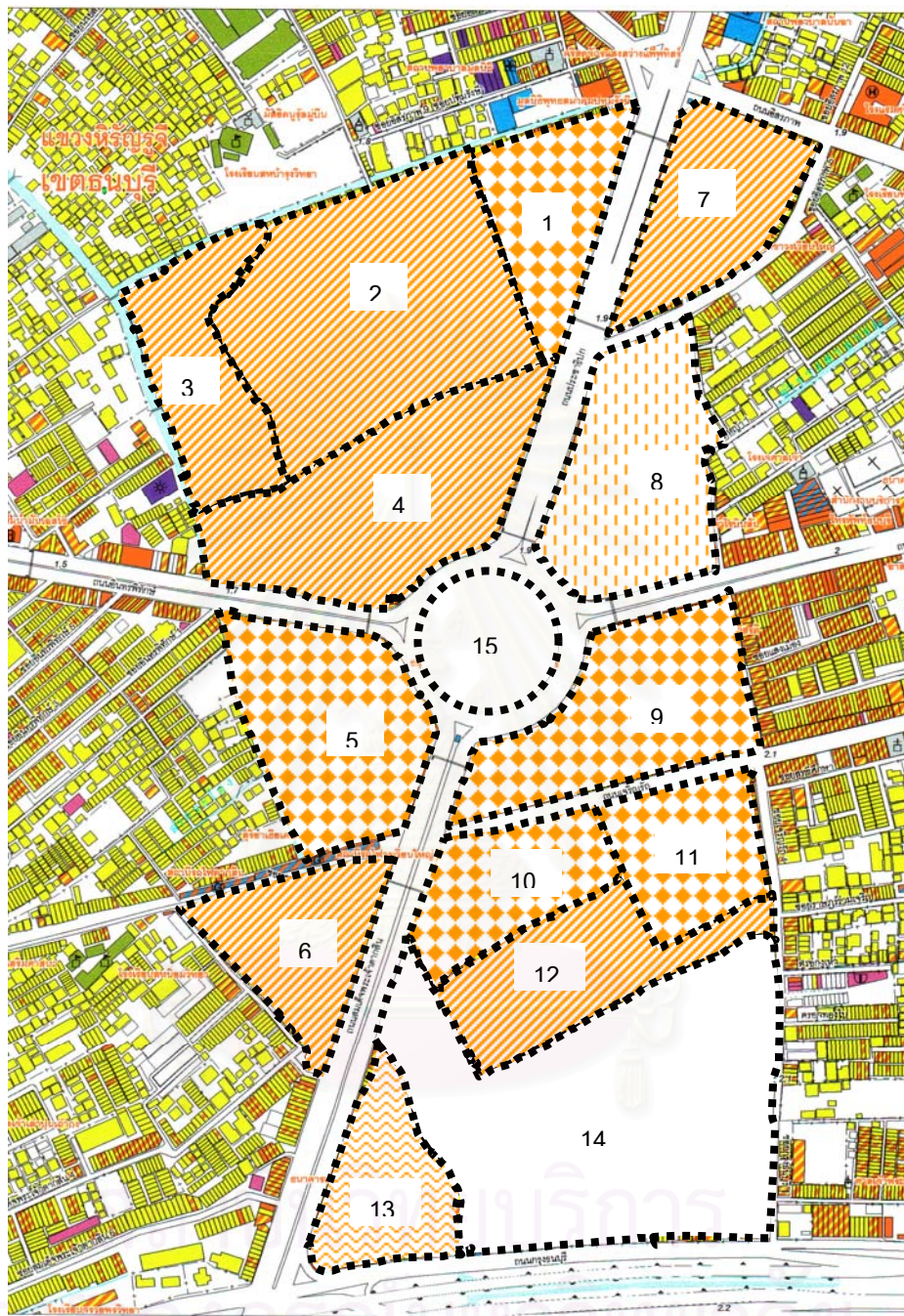
1) ปัญหาทางด้านระบบคมนาคม

- ปัญหาจราจรติดขัด(รูปที่5.3) ปัจจุบันถนนสายหลักย่านวงเวียนใหญ่ ถือได้ว่าค่อนข้างสมบูรณ์ แต่ยังคงขาดถนนสายรอง และสายซอยที่ได้มาตรฐาน เพื่อเชื่อมต่อถึงกัน ถ้าดำเนินการให้สมบูรณ์จะสามารถช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดที่บริเวณวงเวียนใหญ่ลงได้เป็นอันมาก และจะช่วยให้การเข้าถึงพื้นที่บริเวณต่าง ๆ ได้สะดวกขึ้นมาก

- ปัญหาสภาพโครงข่ายถนน ในพื้นที่ศึกษามีถนนสายหลักและสายรองผ่านหลายสาย แต่ยังคงขาดถนนเชื่อมต่อบริเวณระหว่างถนนสายหลักและสายรองต่าง ๆ อย่างเหมาะสม ปัจจุบันมีซอยกรุงธนบุรี 1 ซึ่งเป็นถนนแคบ ๆ ที่อนุญาตให้รถยนต์พาดหน้าวงเวียนเดียวจากถนนกรุงธนบุรีเข้าถนนเจริญรัถ และถนนลาดหญ้า ดังนั้นจึงควรพิจารณาดำเนินการปรับปรุงถนนซอยสายนี้และสายอื่น ๆ ให้เชื่อมต่อกับถนนสายรองและสายหลักในพื้นที่ศึกษา จะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณวงเวียนใหญ่ลงได้

- ปัญหาขาดทางเดินเท้า เนื่องจากพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ เป็นแหล่งประกอบธุรกิจการค้า และที่พักอาศัยของประชาชนเป็นจำนวนมาก ดังนั้นทางเดินเท้าจึงเป็นสิ่งจำเป็นต้องมีให้เชื่อมต่อสมบูรณ์ ทั้งในตรอกและถนนซอย เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้าให้สามารถเดินเข้าออกถึงถนนสายรองและสายหลักได้

- ปัญหาเรื่องหาบเร่แผงลอย(รูปที่5.4) ซึ่งส่วนจะกระจุกตัวอยู่บริเวณหน้าตลาด และหนาแน่นมากบริเวณหน้าตลาดเงินวิจิตร โดยมีการวางแผงลอยสองข้างทางของถนนเจริญรัถ ทำให้กีดขวางทางเท้า ไม่สะดวกในการสัญจร ส่วนถนนสายอื่นๆก็ประสบปัญหานี้เช่นกัน



แผนที่ 5.3 แสดงค่า GAC ในแต่ละโซน

สัญลักษณ์



0.4-0.5

0.5-0.6

0.6-0.7



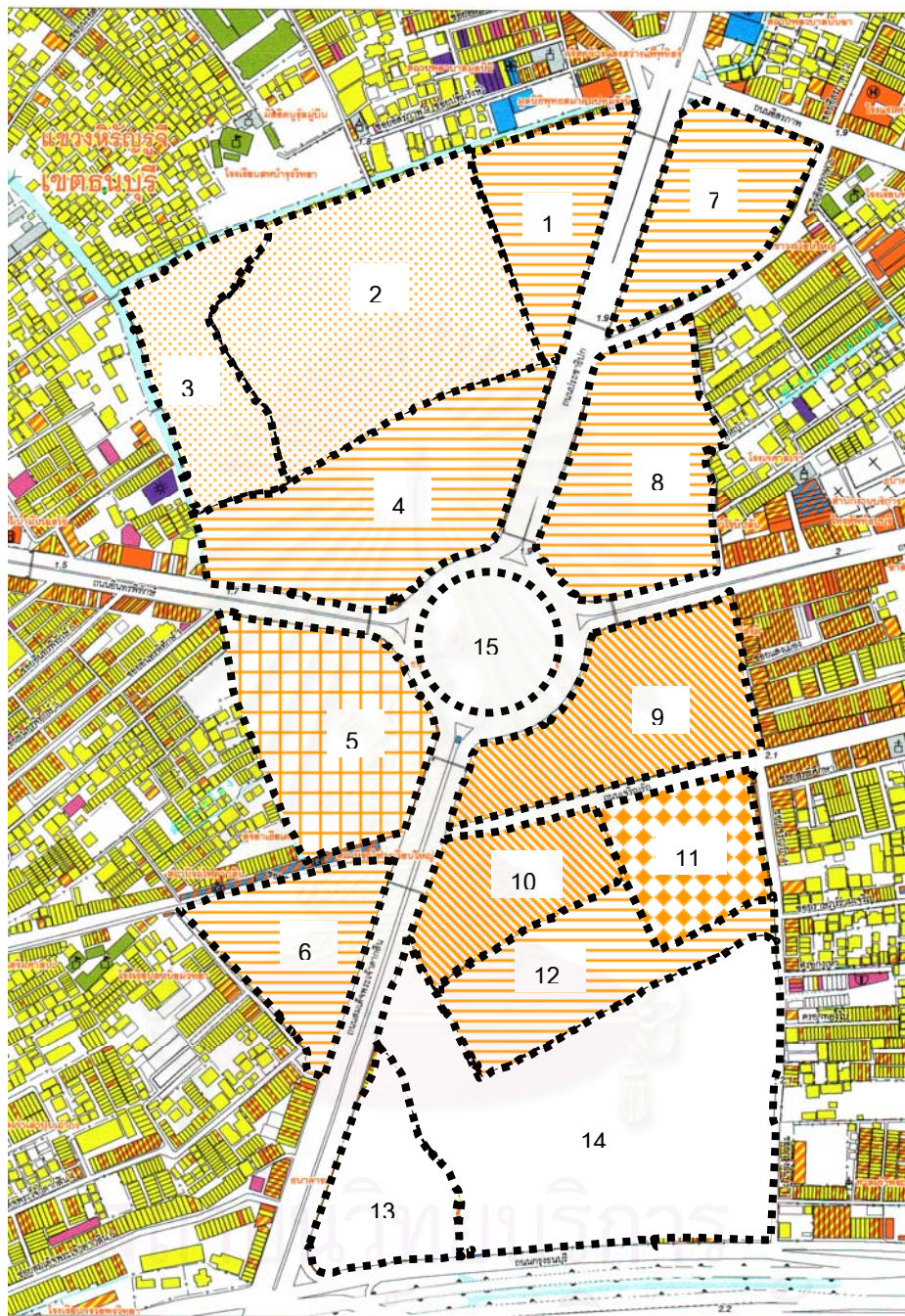
0.7-0.8

0.8 ขึ้นไป



ที่มา : จากการวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่



แผนที่ 5.4 แสดงค่า FAR ในแต่ละโซน

สัญลักษณ์



น้อยกว่า 1
1.0 - 1.2
1.2 - 1.4



1.4 - 1.6
1.6 - 1.8
1.8 - 2.0



ที่มา : จากการวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

2) ปัญหาทางด้านกายภาพ

- สภาพสิ่งปลูกสร้างเดิม ได้แก่ อาคารร้านค้า อาคารพาณิชย์ อาคารที่ทำการ อาคารที่อยู่อาศัย รวมถึงตลาดสด สถานบันเทิง โรงภาพยนตร์ ส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่า ที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม ขาดการปรับปรุง บำรุงรักษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งขาดการจัดวางระบบผังชุมชนที่ดี

- ปัญหาสภาพพื้นที่ปิดล้อม บรรดาพื้นที่ที่อยู่ในถนนซอยมักมีขนาดเล็ก (รูปที่ 5.5) แคบ และแออัด การเข้าออกอยู่ในสภาพที่ไม่สะดวก เสมือนเป็นพื้นที่ที่ถูกปิดล้อม ดังนั้นการปรับปรุงถนนสายซอยอย่างเป็นระบบ และทั่วถึงจะช่วยแก้ปัญหาพื้นที่ปิดล้อมให้มีสภาพที่ดีขึ้นได้

- ปัญหาการใช้พื้นที่ยังไม่เต็มศักยภาพ ในพื้นที่ศึกษายังมีบางบริเวณที่เป็นที่ว่างใช้เป็นที่ทิ้งสิ่งของที่ชำรุดเสียหายไม่ใช้งานแล้วหรือใช้เป็นที่เก็บวางสิ่งของเก่าต่าง ๆ ซึ่งนอกจากเป็นการใช้พื้นที่อย่างไม่เต็มศักยภาพแล้ว ยังทำให้เกิดสภาพกรุงรัง และเป็นภาพที่ไม่น่าดูอีกด้วย

- ปัญหาการขาดพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการ ในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นอาคารร้านค้า อาคารพาณิชย์ มีสภาพค่อนข้างแออัด โดยเฉพาะตามตรอก ซอย อาคารเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยด้วย ดังนั้นประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาจึงมีจำนวนมาก แต่ยังขาดพื้นที่โล่งที่สามารถใช้จัดทำเป็นสวนสาธารณะสำหรับเป็นที่พักผ่อนของประชาชน

- ปัญหาด้านทัศนียภาพ ที่เกิดจากป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ บริเวณโดยรอบถนนแยกวงเวียนใหญ่ ทำให้ลดความโดดเด่นของพระบรมราชานุสาวรีย์ลง รวมถึงทัศนียภาพที่ไม่ดีจากสภาพหาบเร่แผงลอย สภาพสิ่งปลูกสร้างที่เก่าทรุดโทรมในพื้นที่ (รูปที่ 5.6)



รูปที่ 5.3 ปัญหาการจราจร



รูปที่ 5.4 ปัญหาหาบเร่แผงลอย



รูปที่ 5.5 ปัญหาพื้นที่ผิวจราจร



รูปที่ 5.6 ปัญหาทัศนียภาพ

5.3 นโยบาย แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ ปัจจุบันถือได้ว่าเป็นจุดศูนย์รวมของกิจกรรมต่าง ๆ หลายด้าน เช่น ด้านประวัติศาสตร์ ด้านธุรกิจ การค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ ที่โดดเด่นที่สุดก็คือ ระบบคมนาคมทางบก ซึ่งมีทั้งระบบโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนสายอื่น ๆ ที่เข้าสู่พื้นที่ย่านธุรกิจการค้า อุตสาหกรรม เกษตรกรรม หัตถกรรม แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งแหล่งที่อยู่อาศัย ดังนั้น ย่านวงเวียนใหญ่ จึงยังคงมีความสำคัญในการดึงดูดโครงการต่าง ๆ เข้าสู่พื้นที่ โดยจะพิจารณาถึงนโยบายและโครงการต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณวงเวียนใหญ่ ดังนี้

5.3.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542

กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติ การผังเมือง พ.ศ. 2519 โดยสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แนะการพัฒนาเมืองในอนาคตในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภค บริการสาธารณะ และรักษาสภาพแวดล้อมให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับชาติและแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ดังนี้ คือ

- เป็นเมืองที่ดำรงรักษามรดกทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของชาติ
- เป็นเมืองที่สงวนรักษาสภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีคุณค่า
- เป็นเมืองศูนย์กลางทุกๆด้าน
- เป็นเมืองที่มีความคล่องตัว โดยระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง

- เป็นเมืองที่มีการวางแผนการใช้ที่ดินรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต

1) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครมีแนวความคิดในการวางแผนผัง ดังนี้

(1) ระดับภาคมหานคร

โดยการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดเมืองบริวารรอบๆ กรุงเทพมหานคร ขึ้น เพื่อให้เป็นแหล่งงาน ที่อยู่อาศัย การพาณิชย์กรรมและการบริการอย่างครบถ้วน เพื่อรองรับการอพยพประชากรจากจังหวัดต่างๆของประเทศ รวม 6 เมือง โดยจะให้มีถนนความเร็วสูง เชื่อมโยงระหว่างเมืองเหล่านี้โดยตรง ประกอบด้วย

- เมืองสระบุรีและพื้นที่โดยรอบอำเภอแก่งคอยและอำเภอหนองแค
- เมืองฉะเชิงเทราและพื้นที่โดยรอบบริเวณบางน้ำเปรี้ยว
- เมืองนครปฐมและพื้นที่โดยรอบในเขตอำเภอกำแพงแสนและอำเภอดอนตูม
- เมืองราชบุรี และพื้นที่โดยรอบในเขตอำเภอบ้านโป่ง และอำเภอโพธาราม
- เมืองนครนายกและพื้นที่โดยรอบ
- เมืองสุพรรณบุรีและพื้นที่โดยรอบ

(2) ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ให้มีศูนย์ชุมชนชนเมืองเพื่อให้บริการกับประชาชนอย่างทั่วถึงรวม 11 ศูนย์ เป็นศูนย์ชุมชนในเขตกรุงเทพมหานคร 5 ศูนย์ และศูนย์ชุมชนนอกเขตกรุงเทพมหานคร 6 ศูนย์ ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1) ศูนย์ชุมชนลำลูกกา | 7) ศูนย์ชุมชนธัญบุรี |
| 2) ศูนย์ชุมชนชลบุรี | 8) ศูนย์ชุมชนบางพลี |
| 3) ศูนย์ชุมชนลาดกระบัง | 9) ศูนย์ชุมชนบางบัวทอง |
| 4) ศูนย์ชุมชนบางขุนเทียน | 10) ศูนย์ชุมชนสมุทรสาคร |
| 5) ศูนย์ชุมชนตลิ่งชัน | 11) ศูนย์ชุมชนลาดหลุมแก้ว |
| 6) ศูนย์ชุมชนพระอินทราชา | |

นอกจากนี้ ยังกำหนดระบบชุมชนเมืองในระดับต่างๆด้วย เพื่อเน้นการกระจายการพัฒนาไปสู่ระดับชุมชนขนาดเล็กด้วย โดยพิจารณาจากรัศมีการให้บริการพื้นฐานของชุมชนและจำนวนประชากร เป็น 4 ระดับ ดังนี้

ระดับที่ 1 ชุมชนละแวกบ้าน (Neighborhood Center)

พื้นที่ชุมชนประมาณ 1 ตร.กม. ประชากรในชุมชนประมาณ 12,500 คน รัศมีการให้บริการประมาณ 0.5 กม. โครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย โรงเรียนอนุบาล สนามกีฬา สวนสาธารณะขนาดเล็ก ที่ทำการไปรษณีย์ ป้อมตำรวจ ศูนย์อนามัย และร้านค้าย่อยต่างๆ

ระดับที่ 2 ชุมชนขนาดกลาง (Community Center)

พื้นที่ชุมชนประมาณ 9 ตร.กม. ประชากรในชุมชนประมาณ 115,000 คน รัศมีการให้บริการประมาณ 1.5-2 กม. โครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย โรงเรียนประถมศึกษา ที่ทำการไปรษณีย์ สถานีตำรวจ สวนสาธารณะ สนามกีฬา โรงพยาบาลขนาดเล็ก และย่านการค้าย่อย

ระดับที่ 3 ชุมชนระดับย่าน (District Center)

พื้นที่ชุมชนประมาณ 36 ตร.กม. ประชากรในชุมชนประมาณ 450,000 คน รัศมีการให้บริการประมาณ 3 กม. โครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย สถานศึกษาระดับอาชีวศึกษา อุดมศึกษา สวนสาธารณะขนาดใหญ่ โรงพยาบาล ย่านธุรกิจการค้า โรงแรม และแหล่งงานต่าง ๆ

ระดับที่ 4 ชุมชนระดับเมือง (City Center)

พื้นที่ชุมชนประมาณ 144 ตร.กม. ประชากรในชุมชนประมาณ 1,800,000 คน รัศมีการให้บริการประมาณ 6 กม. โครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย ย่านธุรกิจการค้าและบริการ ซึ่งประกอบด้วยศูนย์การค้า โรงแรมขนาดใหญ่ อาคารสำนักงาน ศูนย์การประชุม แหล่งบันเทิง โรงพยาบาลขนาดใหญ่ สวนสาธารณะขนาดใหญ่

2) เป้าหมายรองรับประชากร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครได้จัดทำขึ้นเพื่อรองรับประชากรในเขตผังซึ่งคาดไว้ว่า ในปี พ.ศ. 2545 จะมีประชากรประมาณ 9.3 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2550 จะมีประชากรประมาณ 10.2 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2555 จะมีประชากรประมาณ 11.0 ล้านคน

3) แนวความคิดในการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

(1) วางผังการพัฒนาเมืองระบบ Polycentric โดยให้มี CBD เดิม อยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองและให้มีศูนย์ชุมชนหลายศูนย์กระจายอยู่บริเวณชานเมือง

(2) อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ และพื้นที่

ต่อเนื่อง

(3) จัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้รองรับระบบโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบริเวณสถานีขนส่งมวลชนร่วมและพื้นที่โดยรอบ

(4) กำหนดพื้นที่พัฒนาพิเศษ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ วิทยาการ ในพื้นที่ที่มีความคล่องตัวสูง ในการเดินทาง เช่น ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ศูนย์พาณิชยกรรมบางซื่อ พื้นที่พัฒนาพิเศษถนนพระราม 3 เป็นต้น

(5) ปรับปรุงความคล่องตัวในการเดินทาง

(6) ส่งเสริมปรับปรุงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมของเมือง

(7) ส่งเสริมพื้นที่แหล่งงานและที่พักอาศัยให้เกิดความสมดุลย์

(8) การพัฒนาส่วนใหญ่จะอยู่ในกรอบของถนนวงแหวนรอบนอก

4) หลักการและรายละเอียดของผังการใช้ที่ดิน

(1) ปรับปรุงการใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมไทย โดยกำหนดพื้นที่ในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์และพื้นที่ต่อเนื่องฝั่งธนบุรี และปรับปรุงกฎกระทรวงให้ควบคุมความสูงอาคารในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องในเขตดุสิต เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ และเขตบางกอกใหญ่

(2) การใช้ที่ดินพื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก เป็นลักษณะที่ปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเดิม โดยรื้อของเดิมแล้วสร้างขึ้นใหม่ แบบ New Town in Town และขยายเพื่อเพิ่มพื้นที่บริเวณพาณิชยกรรมในบริเวณที่มีแนวโน้มในการพัฒนาสูง รวมทั้งการปรับปรุงบริเวณที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยบางบริเวณให้หนาแน่นมากขึ้น

(3) การพัฒนาบริเวณสถานีขนส่งมวลชนร่วม บริเวณชานเมืองชั้นในของเมือง ได้แก่ บริเวณสุขุมวิท-อโศก บริเวณศูนย์วัฒนธรรม **บริเวณวงเวียนใหญ่** บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ บริเวณสยามสแควร์ บริเวณสีลม บริเวณมักกะสัน ซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลของสถานีร่วมเพชรบุรีและมักกะสัน บริเวณหัวลำโพง บริเวณจตุจักร ซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลของสถานีขนส่งมวลชนร่วม 3 สถานี คือ สถานีหมอชิต สถานีบางซื่อ และสถานีเตาปูน

5) พื้นที่พัฒนาพิเศษ โดยในระยะแรกกำหนดเขตพัฒนาพิเศษใน 4 พื้นที่ คือ พื้นที่บริเวณพระราม 3 พัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจแห่งใหม่ ศูนย์กลางทางการเงินและการธนาคาร พื้นที่บริเวณจตุจักร-รัชดาภิเษก พัฒนาเป็นย่านธุรกิจ อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยหนาแน่นสูงทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร พื้นที่บริเวณบางนา-ศรีนครินทร์ พัฒนาเป็นย่านการค้า อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยหนาแน่นสูง และพื้นที่บริเวณศูนย์ราชการถนนแจ้งวัฒนะ พัฒนาเป็นศูนย์ราชการ ย่านธุรกิจและอาคารสำนักงานและที่พักอาศัย

6) บริเวณศูนย์ชุมชน โดยกำหนดให้เป็นศูนย์ชุมชนสมบูรณ์แบบด้วยตนเอง บริเวณชานเมือง โดยไม่ต้องเดินทางเข้าเมือง ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้

7) พื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม โดยให้ฝั่งตะวันออกเป็นพื้นที่ชลประทานและช่วยป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพมหานครอีกทางหนึ่ง ในฝั่งตะวันตกให้เป็นพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรมและช่วยในการระบายน้ำของฝั่งธนบุรี

5.3.2 แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

การจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ เป็นการศึกษาจัดทำแผนงานและโครงการเพื่อให้มีการอนุรักษ์โบราณสถานและอาคารสถานที่ที่มีคุณค่า รวมทั้งสภาพแวดล้อมโดยรอบ นอกจากนี้เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน สอดคล้องระหว่างการอนุรักษ์และการพัฒนา โดยจำแนกพื้นที่ศึกษาของกรุงธนบุรี ออกเป็น 3 บริเวณ ได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่คุ้มครองและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยสามารถจัดเป็นแผนงาน 2 ระดับ ได้แก่

1) แผนงานระดับเมือง จำแนกเป็น 2 แผนงาน คือ

- แผนงานที่ 1 ปรับปรุงและควบคุมสภาพแวดล้อมพื้นที่ตามแนวคลอง คูเมืองเดิม และกำแพงเมืองฝั่งธนบุรี และแผนงานที่ 2 ปรับปรุงควบคุมสภาพแวดล้อมและป้องกันการบุกรุกลำน้ำแนวแม่น้ำเจ้าพระยาเดิม (คลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย)

2) แผนงานระดับบริเวณ

- แผนงานที่ 1 ปรับปรุงองค์ประกอบของเมืองบริเวณพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่คุ้มครอง

- แผนงานที่ 2 ปรับปรุงพื้นที่โบราณสถานตลอดสองฝั่งคลองบางกอกใหญ่ คลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย ส่วนที่เกี่ยวข้องกับเขตคลองสาน คือ โครงการปรับปรุงพื้นที่ต่อเนื่องบริเวณวัดประดิษฐาราม วัดบางไส้ไก่ บ้านเอะนาค (วิทยาลัยครูบ้านสมเด็จฯ) วัดใหญ่ศรีสุพรรณและวัดหิรัญบุรี

- แผนงานที่ 3 ปรับปรุงบริเวณพื้นที่อื่น ๆ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา คือ โครงการปรับปรุงพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (บริเวณวงเวียนใหญ่)

- แผนงานและโครงการจะมีรายละเอียดที่แสดงถึงความสำคัญ สภาพแวดล้อมของพื้นที่ แนวความคิดในการออกแบบ และวิธีการดำเนินงาน เพื่อการอนุรักษ์และการพัฒนา นอกจากนี้ได้นำเสนอมาตรการด้านการบริหารและการจัดการที่เหมาะสมประกอบด้วย การประชา

สัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของสาธารณชน การจัดสรรงบประมาณและการกำหนดระยะเวลาดำเนินงานของโครงการ การจัดองค์กรเพื่อบริหารแผนการอนุรักษ์และพัฒนา มาตรการด้านกฎหมายและการติดตาม ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงาน

5.3.3 แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (Urban Rail Transportation Master Plan:RMA and Surrounding Areas – URMAP)

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.)

แม้รัฐบาลและกรุงเทพมหานครจะเน้นระบบการคมนาคมขนส่งในอนาติในรูปแบบบริการขนส่งสาธารณะด้วยระบบราง(แผนที่5.5-5.6และรูป5.7) ซึ่งมีทั้งระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟความเร็วสูง ก็คงจะไม่สามารถเชื่อมโยงให้เสร็จสมบูรณ์ได้ในระยะ 20 ปี โดยจัดระยะเวลาดำเนินการ 3 ระยะ คือ ระยะแรก ช่วง พ.ศ.2545-2554 ระยะที่ 2 ช่วง พ.ศ.2555-2564 และระยะที่ 3 ช่วง ต่อจากพ.ศ.2564เป็นการพัฒนาระยะยาว โครงการเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องหรือส่งผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษา

1) ระบบราง มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังนี้

(1) รฟท. ประกอบด้วยโครงการ

ก.รถไฟความเร็วสูง เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงเป็นเมืองที่มีศักยภาพสูงสุดในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคม และสามารถใช้รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญต่างๆในภูมิภาค โดยมีเส้นทางการเดินรถ 4 เส้นทางหลัก คือ

- เส้นทางสายเหนือ เริ่มจากกรุงเทพมหานคร-นครสวรรค์-แยกไปนครย่างกุ้ง ประเทศพม่า ที่จังหวัดตาก-เชียงใหม่-เชียงราย-เมืองคุนหมิง ประเทศจีน รวมระยะทางประมาณ 1,100 กิโลเมตร

- เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มจากกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-เมืองเวียงจันทน์ ประเทศลาว รวมระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร

- เส้นทางสายตะวันตก เริ่มจากกรุงเทพมหานคร-ฉะเชิงเทรา-เมืองพนมเปญ ประเทศกัมพูชา-เมืองโฮจิมิน ประเทศเวียดนาม รวมระยะทางประมาณ 800 กิโลเมตร

- เส้นทางสายใต้ เริ่มจากกรุงเทพมหานคร-สุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต-อีกเส้นทางหนึ่งผ่านเมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา -ป่าตองเบชาร์-กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย-ประเทศสิงคโปร์ รวมระยะทางประมาณ 1,900 กิโลเมตร เส้นทางสายนี้มีส่วนสัมพันธ์กับพื้นที่ศึกษา เพราะมีเส้นทางผ่านถนนเจริญรัถ และมีสถานีรับส่งผู้โดยสารที่วงเวียนใหญ่ รวมถึงสถานีตากสินที่อยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่ศึกษาด้วย ซึ่งบริเวณดังกล่าวจะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงของระบบ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของพื้นที่ฝั่งธนบุรี จึงถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพ สามารถพัฒนาให้เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานครในอนาคตได้

ข. โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร(BERT. สายสีแดง) ช่วงหัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-โพธิ์นิมิตร ซึ่งคณะรัฐมนตรีให้ยกเลิกโครงการดังกล่าวแล้ว ขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกทำการศึกษาโครงการโดยปรับแผนแม่บทขนส่งมวลชน โดยรวมเอาโครงการทางรถไฟสายแม่กลอง ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟที่ทำให้ระยะทางรถไฟสายใต้ลงได้ประมาณ 50 กิโลเมตรเข้าไว้ด้วย

ค. รฟท. ได้กำหนดรูปแบบโครงข่ายการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารด้วยวิธีการก่อสร้างทางรถไฟชานเมืองสายสีแดงให้เชื่อมต่อกับสายสีเขียวและสายสีน้ำเงิน(ในเมือง) ขยายเส้นทางชานเมืองสายสีแดง สายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน เพื่อดึงดูดผู้โดยสารให้มากขึ้น และมีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพื่อเชื่อมโยงกับรถไฟชานเมืองสายสีแดงและสีเขียว

โครงการขยายเส้นทางรถไฟสายสีเขียว (หัวลำโพง-ท่าพระ-บางหว้า) ไปยังวงเวียนใหญ่ ตามแนวเส้นทางสะพานตากสิน-จุดเชื่อมต่อสายแม่กลอง-ถนนเพชรเกษม(ส่วนขยายตะวันตกเฉียงใต้) มีความสำคัญเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการ เพราะสามารถให้บริการประชาชนด้านฝั่งธนบุรีได้เป็นอย่างมาก และเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า

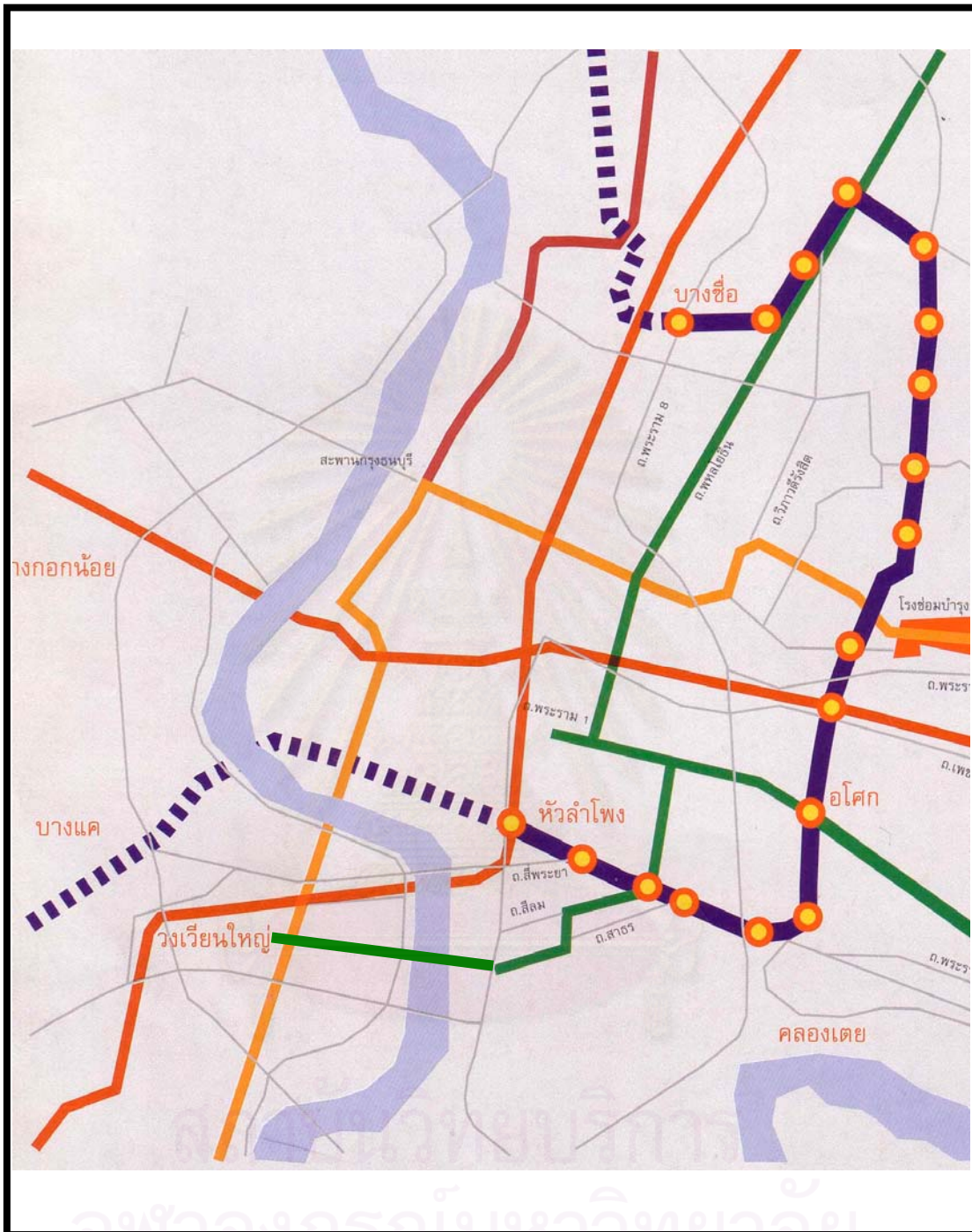
การพัฒนาโครงข่ายของการขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯและปริมณฑล ในรูปแบบรัศมีและเส้นรอบวง เพื่อกระจายการพัฒนาเมืองจากศูนย์กลางไปยังศูนย์ใหม่รอบนอก 5 ศูนย์ คือ ศูนย์ลาดกระบัง ตลิ่งชัน บางขุนเทียน มีนบุรี และลำลูกกา โดยรูปแบบแนวเส้นรอบวงก็เพื่อกระจายศูนย์กลางธุรกิจ(CBD.) โดยให้ครอบคลุมสถานีมีกะสัน หัวลำโพง และบางซื่อ รวมทั้งถนนสายหลัก และจำเป็นที่จะต้องให้มีการพัฒนาให้สมดุลทั้งสองฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีโครงการตามแผนระยะที่ 1 จาก พ.ศ.2545-2554 และระยะที่ 2 ใน พ.ศ.2554-2564 ซึ่งพื้นที่ศึกษายอมรับผลกระทบบ้างจากบางโครงการ

(2) กรุงเทพมหานคร (กทม.) ประกอบด้วย


- โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) ส่วนต่อขยายจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) -วงเวียนใหญ่ ระยะทางประมาณ 2.7 กิโลเมตร โดยขยายต่อจากสายสีส้ม ซึ่งมีเส้นทางผ่านเริ่มจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินทางฝั่งพระนคร-ถนนสาทร-ถนนนราธิวาสราชนครินทร์-ถนนสีลม-ถนนราชดำริ-ถนนพระราม1 ไปสิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติ

(3) องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.)

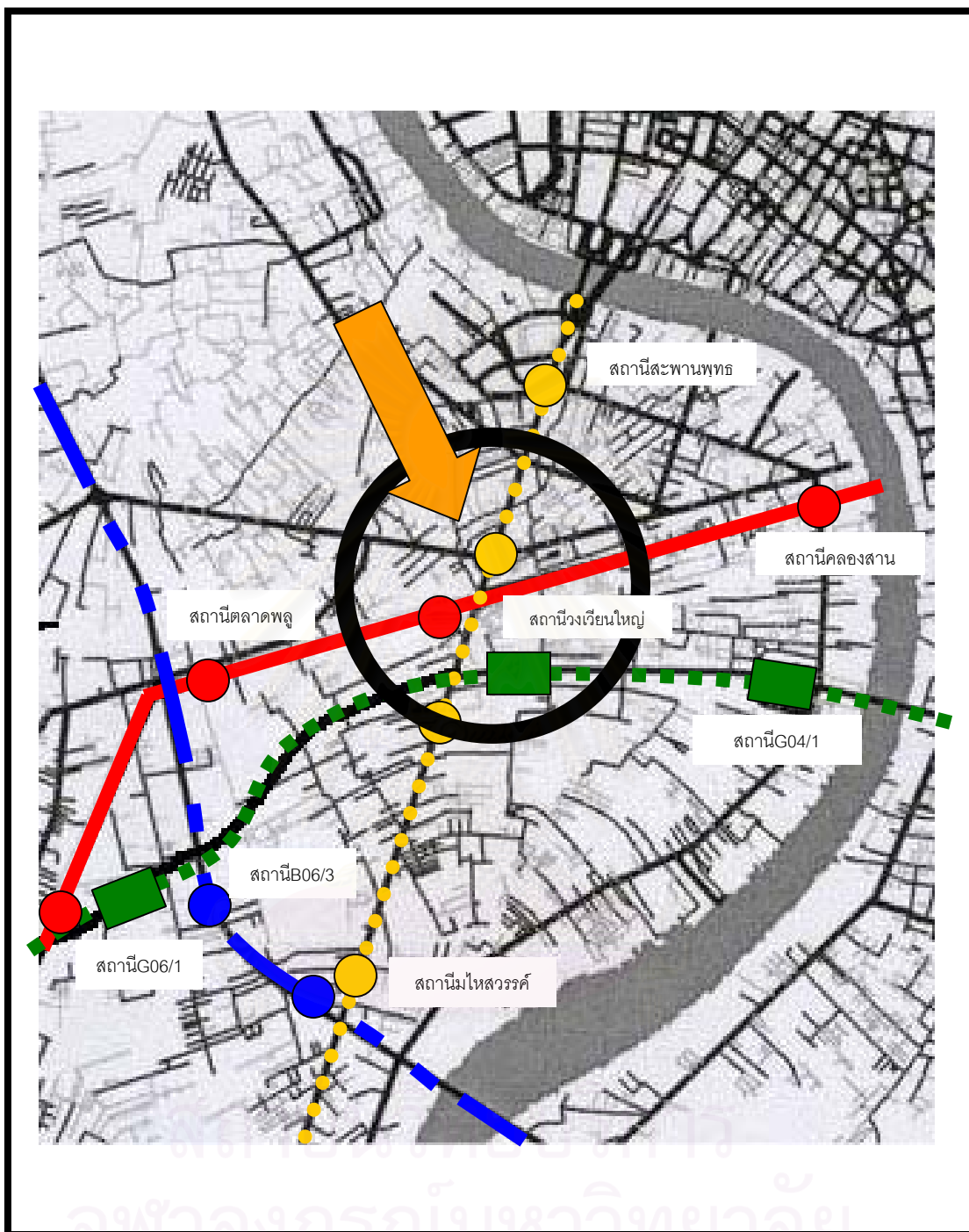
- โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีส้ม) จากบางกะปิถึงราษฎร์บูรณะ



แผนที่ 5.5 โครงการเชื่อมโยงกับพื้นที่ศึกษา

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> โครงการรถไฟความเร็วสูงของการรถไฟแห่งประเทศไทย โครงการรถไฟใต้ดินขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร โครงการรถไฟลอยฟ้าของ BTS <p>ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร</p>	
--	---

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่



แผนที่ 5.6 แสดงแนวเส้นทาง และสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

สัญลักษณ์

	เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว		เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
	เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดง		
	เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้ม		

ที่มา : สจร.

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

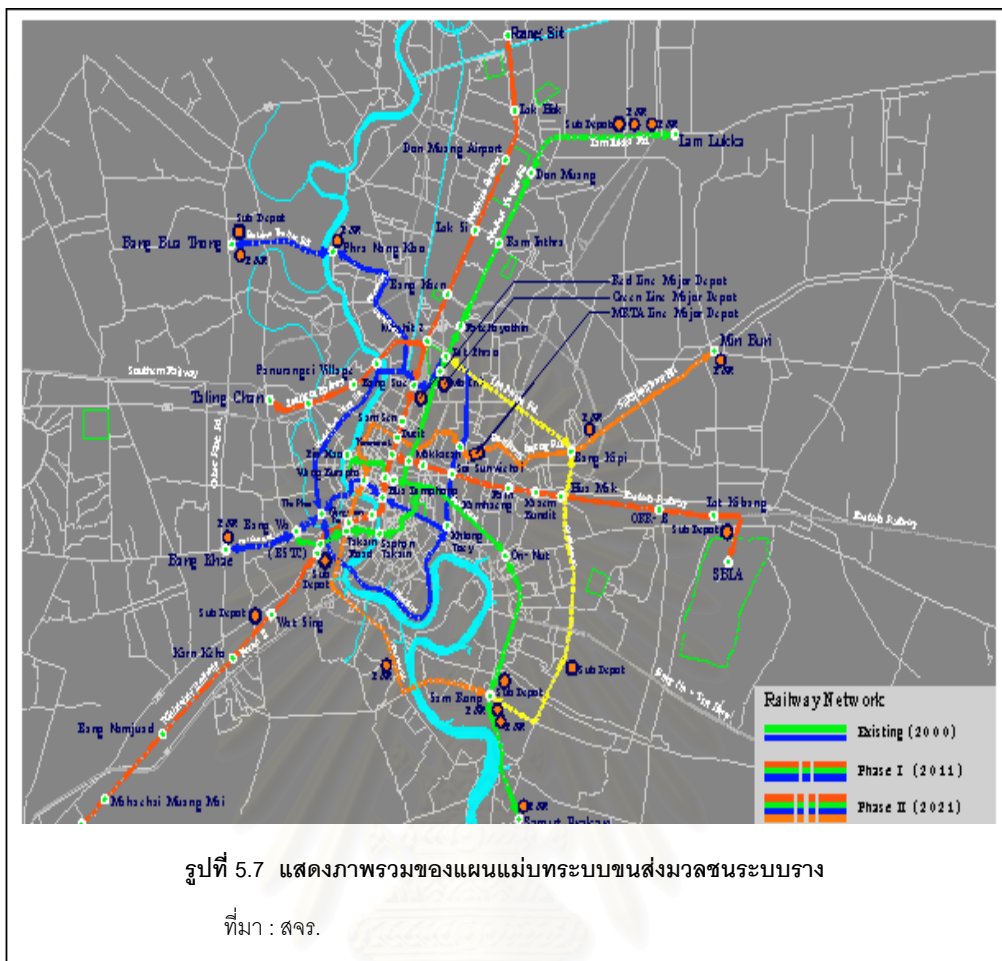
(เชิงสะพานพระราม9) มีส่วนขยายจากด้านทิศตะวันออกจากบางกะปิถึงมีนบุรี และส่วนต่อขยายด้านทิศใต้ จากราษฎร์บูรณะถึงบางนา รวมระยะทาง 61.2 กิโลเมตร (ยกระดับ 45.2 กิโลเมตรและอุโมงค์ 16.0 กิโลเมตร) โครงการนี้มีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา เนื่องจากมีเส้นทางผ่านเข้าสู่พื้นที่วงเวียนใหญ่ด้วย

(4)หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง มีหลายหน่วยงาน เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การรถไฟแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการ เป็นต้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับรถไฟชานเมืองซึ่งส่วนใหญ่เป็นระบบรถเมล์ รวมทั้งรถเมล์ด่วน

2) ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ (Bangkok Southern Transport Center, BSTC)

เนื่องจากในปัจจุบันสถานีต้นทางของรถไฟสายใต้อยู่ที่เขตบางกอกน้อย ดังนั้นแนวความคิดในการพัฒนาเส้นทางโครงการรถไฟสายแม่กลอง (รถไฟสายเหนือ-ใต้) ซึ่งมีสถานีต้นทางอยู่ที่วงเวียนใหญ่ให้เชื่อมต่อเข้ากับสถานีหัวลำโพงได้ จะช่วยลดระยะทาง รถไฟสายใต้ลงได้ถึง 50 กิโลเมตร (เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง) การดำเนินโครงการนี้จะทำให้สามารถเชื่อมการเดินทางระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ ทางเหนือขึ้นสู่เมืองคุนหมิง ประเทศจีน ทางใต้ลงสู่ประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ได้ จึงเป็นการเพิ่มบทบาทให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นศูนย์กลางรวมการขนส่งทางรถไฟ (Railways Hub) ที่สำคัญของทวีปเอเชีย ส่งผลให้กรุงเทพมหานครด้านใต้เกิดศูนย์กลางคมนาคมแห่งใหม่ที่บริเวณย่านตลาดพลู ภายใต้ชื่อโครงการ **ศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้** แห่งใหม่ ซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องกับย่านวงเวียนใหญ่ ทำพื้นที่ฝั่งธนบุรีมีศักยภาพทางด้านคมนาคม มีระบบขนส่งมวลชนสมบูรณ์ที่สุด เกิดการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ ช่วยให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในบริเวณนี้เพิ่มมากขึ้น

สภาพทำเลที่ตั้งโครงการอยู่ระหว่างถนนเพชรเกษมกับถนนจรัลสนิทวงศ์ มีเนื้อที่ประมาณ 2 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,250 ไร่ อยู่ในเขตที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางบางส่วน และหนาแน่นมากบางส่วน บริเวณนี้ยังไม่มีอาคารก่อสร้างใหม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นบ้านพักอาศัยชั้นเดียว ยังไม่มีการพัฒนามาก พื้นที่ด้านตะวันออกของโครงการประมาณ 750 ไร่ หรือ 60 เพอร์เซ็นต์ จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมสถานีขนส่งกรุงเทพมหานครด้านใต้ ส่วนที่เหลือด้านตะวันตก พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม โดยมีการจัดพื้นที่โล่งว่างและพื้นที่สีเขียวเพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีด้วย



5.4 แนวโน้มพื้นที่ศึกษาในอนาคต

ในอดีตก่อนการก่อสร้างสะพานพุทธยอดฟ้า และถนนสายต่าง ๆ เชื่อมต่อกับย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญ ๆ ทางฝั่งพระนครและธนบุรี โดยมีวงเวียนใหญ่ เป็นจุดผ่านและจุดเปลี่ยนทิศการเดินทาง ครั้งนั้นบริเวณพื้นที่วงเวียนใหญ่ อยู่ในสภาพขบเซา ประชาชนส่วนใหญ่ยังประกอบอาชีพทางเกษตรกรรม ต่อมาภายหลัง พ.ศ. 2475 เมื่อการก่อสร้างสะพานพุทธยอดฟ้าเสร็จ และมีการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ ทำให้การคมนาคมสะดวก ลักษณะการใช้ที่ดินย่านวงเวียนใหญ่ ได้มีการเปลี่ยนแปลงจากสวนผัก สวนผลไม้ มาเป็นอาคาร ร้านค้า เกาะตามสองฟากถนน ประกอบกับวงเวียนใหญ่ ตั้งอยู่ใกล้ย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญทางฝั่งพระนคร ได้แก่ ปากคลองตลาด สะพานหัน พาหุรัด เขาวราช รวมทั้งพระบรมมหาราชวัง วัดพระศรีรัตนศาสดาราม ทุ่งพระเมรุ (สนามหลวง) การเดินทางเข้าสู่พื้นที่ดังกล่าวทำได้ง่าย นักลงทุนจึงเห็นศักยภาพการประกอบธุรกิจการค้าของย่านวงเวียนใหญ่ ว่ามีแนวโน้มที่ดี การขยายตัวการลงทุนในพื้นที่นี้จึงมีมาก โดยเฉพาะในช่วง พ.ศ. 2504 - 2531 ย่านวงเวียนใหญ่ จึงกลายเป็นแหล่งที่พักอาศัยตามไปด้วย จากการขยายตัวทางด้านธุรกิจการค้า แหล่งที่พักอาศัย และเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ทำให้บริเวณวงเวียนใหญ่ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

อากาศเป็นพิษ ชุมชนแออัด น้ำเน่าเสีย เมื่อมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มขึ้น ทั้งทางด้านเหนือและใต้ของสะพานพุทธยอดฟ้า - สะพานพระปิ่นเกล้า นักลงทุนจึงเปลี่ยนไปหาทำเลลงทุน เปิดธุรกิจการค้าแหล่งอื่น ๆ ทั้งที่ห่างไกลออกไปและที่อยู่ใกล้เคียง เช่น บางแค บางบอน เป็นต้น

แต่เนื่องจากบริเวณวงเวียนใหญ่ มีทำเลที่ตั้งที่ได้เปรียบโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการเป็นศูนย์รวมทางคมนาคม ซึ่งปัจจุบันได้มีทั้งระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยงทั้งย่านธุรกิจการค้า การเงิน การปกครอง การศึกษา ฯลฯ นอกจากการเป็นศูนย์รวมโครงข่ายถนนจากทุกสารทิศแล้ว ย่านวงเวียนใหญ่ยังสามารถเชื่อมต่อกับการคมนาคมทางแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งอยู่ใกล้เคียงได้อีกด้วย เมื่อนำองค์ประกอบต่างๆทั้งหมดดังกล่าว มาพิจารณาร่วมกับแผนแม่บทโครงการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมาณพลของคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (สจร.) ในส่วนของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถไฟความเร็วสูง

ดังนั้นจึงสามารถคาดการณ์แนวโน้มพื้นที่ศึกษาในอนาคตได้ว่า จะต้องกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญ บริเวณนี้จะมีประชาชนทั้งที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และนอกพื้นที่เดินทางผ่านเข้า - ออก ตลอดเวลาในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก ผลที่จะเกิดตามมาก็คือธุรกิจการค้าเดิม ที่เคยซบเซากลับขยายตัวมากขึ้น และจะมีนักลงทุนกลับมาให้ความสนใจเข้าดำเนินการธุรกิจการค้าในพื้นที่มากขึ้น ภาวะการเป็นแหล่งงานที่สำคัญก็จะเกิดขึ้นพร้อมแหล่งที่อยู่อาศัย นั่นก็คือเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษาจะได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่ดีขึ้นอีกมาก แต่ทั้งนี้ ผลที่ได้จะเป็นไปตามที่คาดการณ์หรือไม่ขึ้นอยู่กับ การปรับปรุงฟื้นฟูส่วนต่าง ๆ ทางด้านกายภาพ ให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ ถูกต้อง และเหมาะสม ถ้าการดำเนินการในส่วนนี้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ประโยชน์ที่เกิดตามก็คือ สิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ทั้งทางด้านอาคารร้านค้า อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารที่อยู่อาศัย ฯลฯ รวมทั้งระบบโครงข่ายถนนสายรอง สายซอย ที่จะต้องได้รับปรับปรุง รื้อทิ้ง และสร้างขึ้นใหม่ จะทำให้การใช้ประโยชน์จากที่ดินคุ้มค่า สภาพและฐานะความเป็นอยู่ตลอดจนสุขอนามัยของประชาชนในพื้นที่ศึกษาจะดีขึ้นกว่าเดิมอย่างแน่นอน โดยทิศทางการพัฒนาพื้นที่ในระยะแรก น่าจะเป็นบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่เกิดขึ้นของสถานีร่วมรถไฟฟ้า และกระจายตัวออกสู่พื้นที่ด้านตะวันตกและด้านใต้เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นพื้นที่เชื่อมโยงเข้าสู่ย่านท่าพระที่เป็นย่านการค้าที่มีผู้นิยมใช้บริการมากในขณะนี้ และย่านตลาดพลูซึ่งมีโครงการศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้ ซึ่งจะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในอนาคต

หากพิจารณาในส่วนของการเปลี่ยนแปลงของกลุ่มกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ สามารถแบ่งออกเป็น 3 แนวทางด้วยกัน โดยวิเคราะห์จากพัฒนาการของพื้นที่ที่เปลี่ยนไป ประกอบกับหลักในการวิเคราะห์จากทฤษฎีการขยายตัวของเมือง

แนวทางที่ 1 ย่านพาณิชย์กรรมย้ายไปกระจุกตัวอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่ศูนย์กลางสถานีร่วมรถไฟฟ้า ในส่วนของย่านพาณิชย์กรรมเดิมบริเวณโดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินถูกลดบทบาทลง ย่านที่พักอาศัยกระจายตัวอยู่นอกบริเวณด้านเหนือและตะวันตกของพื้นที่ศึกษา และทางด้านใต้บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีเป็นส่วนอาคารสำนักงาน ซึ่งข้อดีของการเปลี่ยนตำแหน่งพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมนี้ คือช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณวงเวียนข้อเสียก่อให้เกิดปัญหาการจราจรกระจุกตัวบริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินและถนนกรุงธนบุรี การใช้พื้นที่เดิมไม่คุ้มค่า (แผนที่ 5.7)

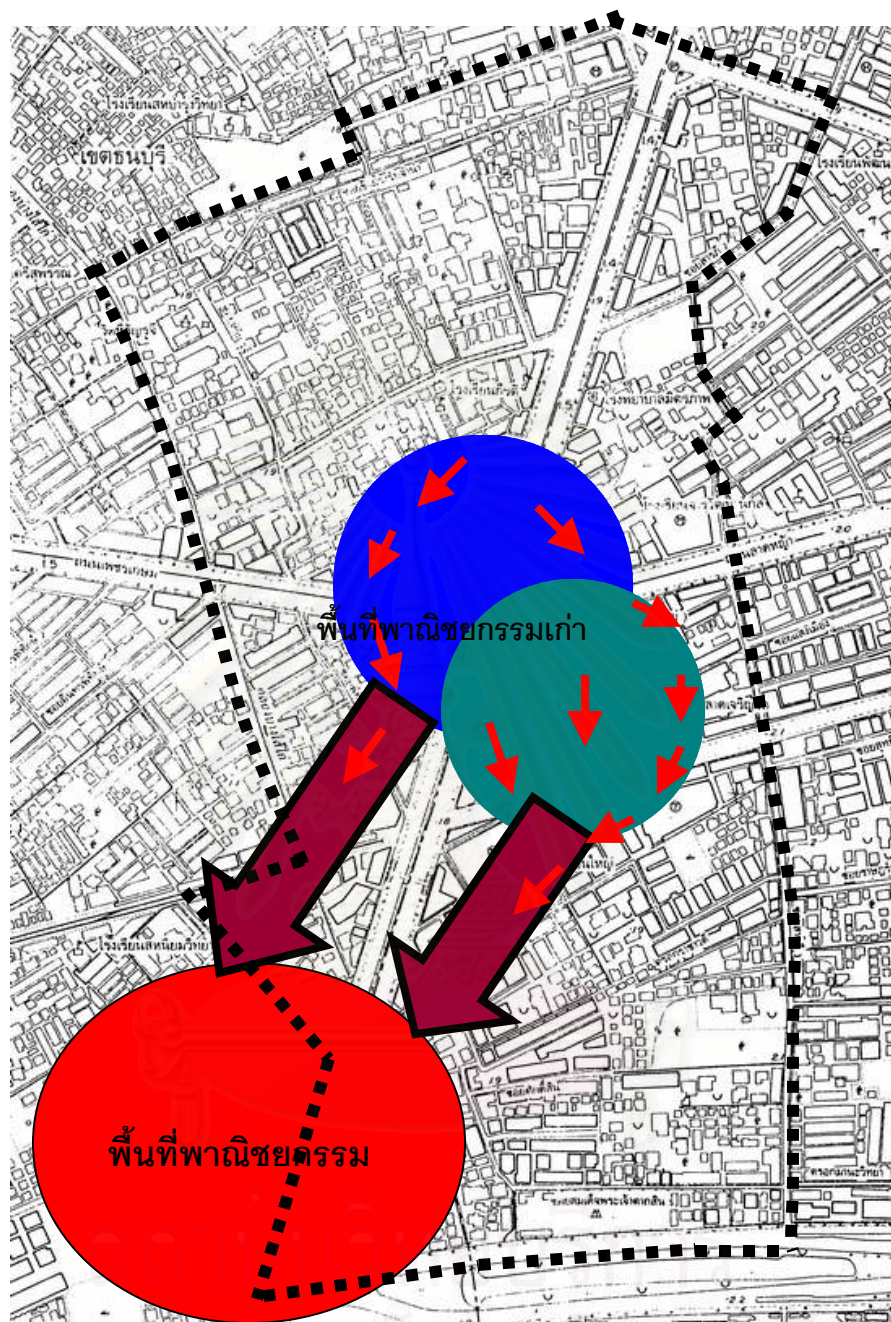
แนวทางที่ 2 ย่านพาณิชย์กรรมกลุ่มร้านค้าริมถนนมีการพัฒนาและกระจายตัวเชื่อมต่อกับพื้นที่พาณิชย์กรรมที่จะเกิดขึ้นโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า แต่ในส่วนของบริเวณตลาดสดจะยังคงสภาพเดิมและถูกลดบทบาทลงเรื่อยๆ ข้อดีของแนวทางนี้คือมีการขยายพื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่ข้อเสีย คือกิจกรรมย่านการค้าเก่า ซึ่งเป็นเอกลักษณ์หนึ่งของพื้นที่ถูกลดบทบาทลง(แผนที่ 5.8)

แนวทางที่ 3 ย่านพาณิชย์กรรมทุกกลุ่มมีการพัฒนาและกระจายตัวตามพื้นที่ย่านการค้าเดิมไปบรรจบกับพื้นที่พาณิชย์กรรมที่จะเกิดขึ้นโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ข้อดีคือได้มีการขยายพื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่และยังมีการใช้พื้นที่เดิมได้อย่างคุ้มค่า ข้อเสียคือมีค่าใช้จ่ายในการพัฒนาสูง(แผนที่ 5.9)

5.5 สรุปภาพรวมการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา

วงเวียนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง จากตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ทำให้วงเวียนใหญ่กลายเป็นพื้นที่ที่มีบทบาททางด้านความเป็นศูนย์กลางการคมนาคม รวมทั้งย่านพาณิชย์กรรมสำคัญของฝั่งธนบุรี แต่ในปัจจุบันพื้นที่บริเวณนี้กลายเป็นย่านการค้าที่มีสภาพเสื่อมโทรม โดยอาคารเก่าส่วนใหญ่มีความสูงไม่มากนัก และอยู่อย่างหนาแน่นทั่วบริเวณ ไม่เหมาะแก่การทำการค้าและพักอาศัย เกิดปัญหาความแออัดของอาคาร การใช้ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพ และปัญหาการจราจร ที่สืบเนื่องมาจากการขาดความเชื่อมโยงของเส้นทางถนนสายต่างๆ ถนนแคบ รวมถึงปัญหาสภาพแวดล้อมต่างๆที่ตามมาอีกมากมาย

แผนและโครงการที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ที่คาดว่าจะส่งผลกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ โครงการศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้ แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟฟ้าของ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน)ที่จะเกิดขึ้นทางทิศใต้ของพื้นที่ โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร และโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของการรถไฟแห่งประเทศไทยบริเวณด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษา



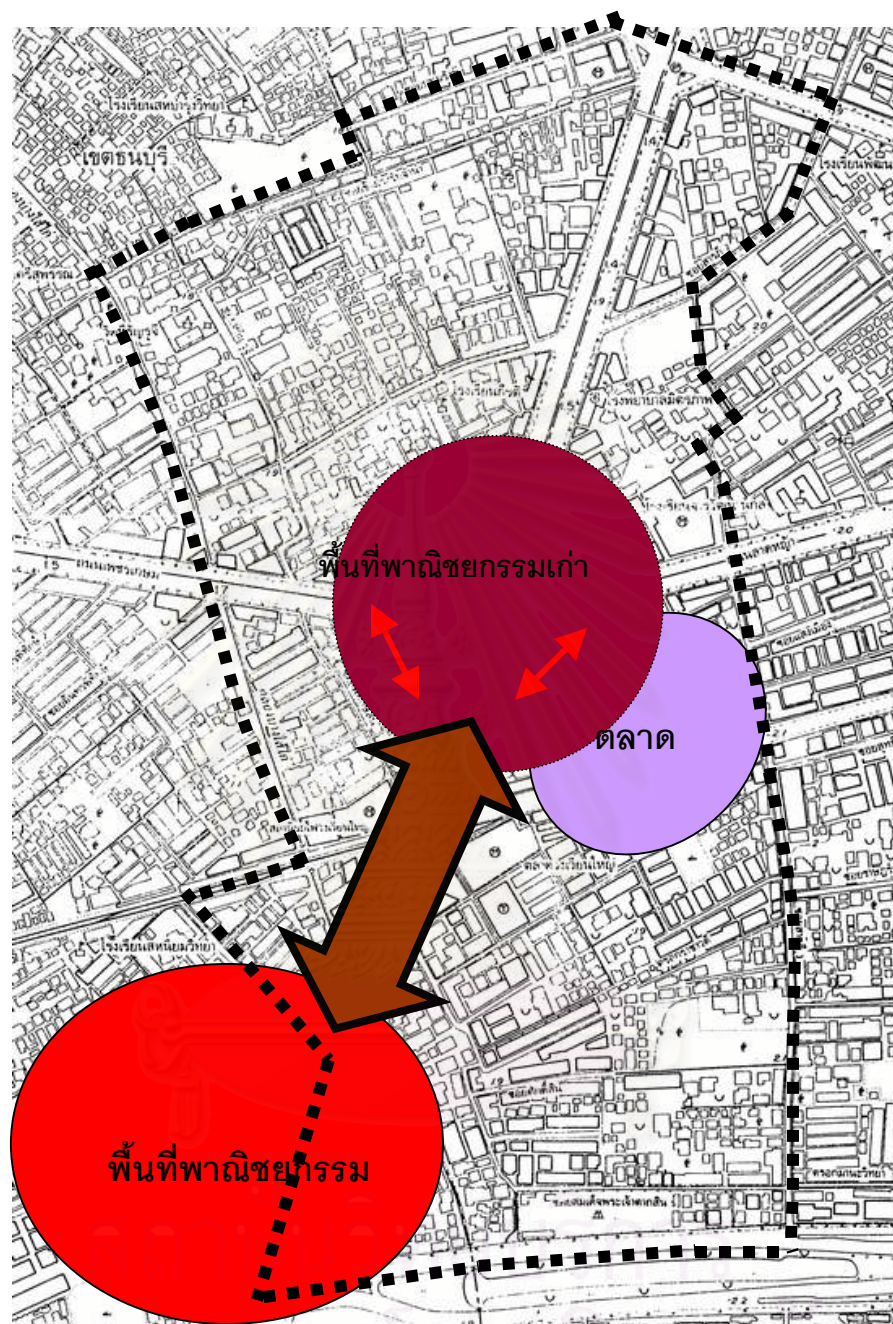
แผนที่ 5.8 การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา แนวทางที่ 1

สัญลักษณ์



ที่มา : การวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่



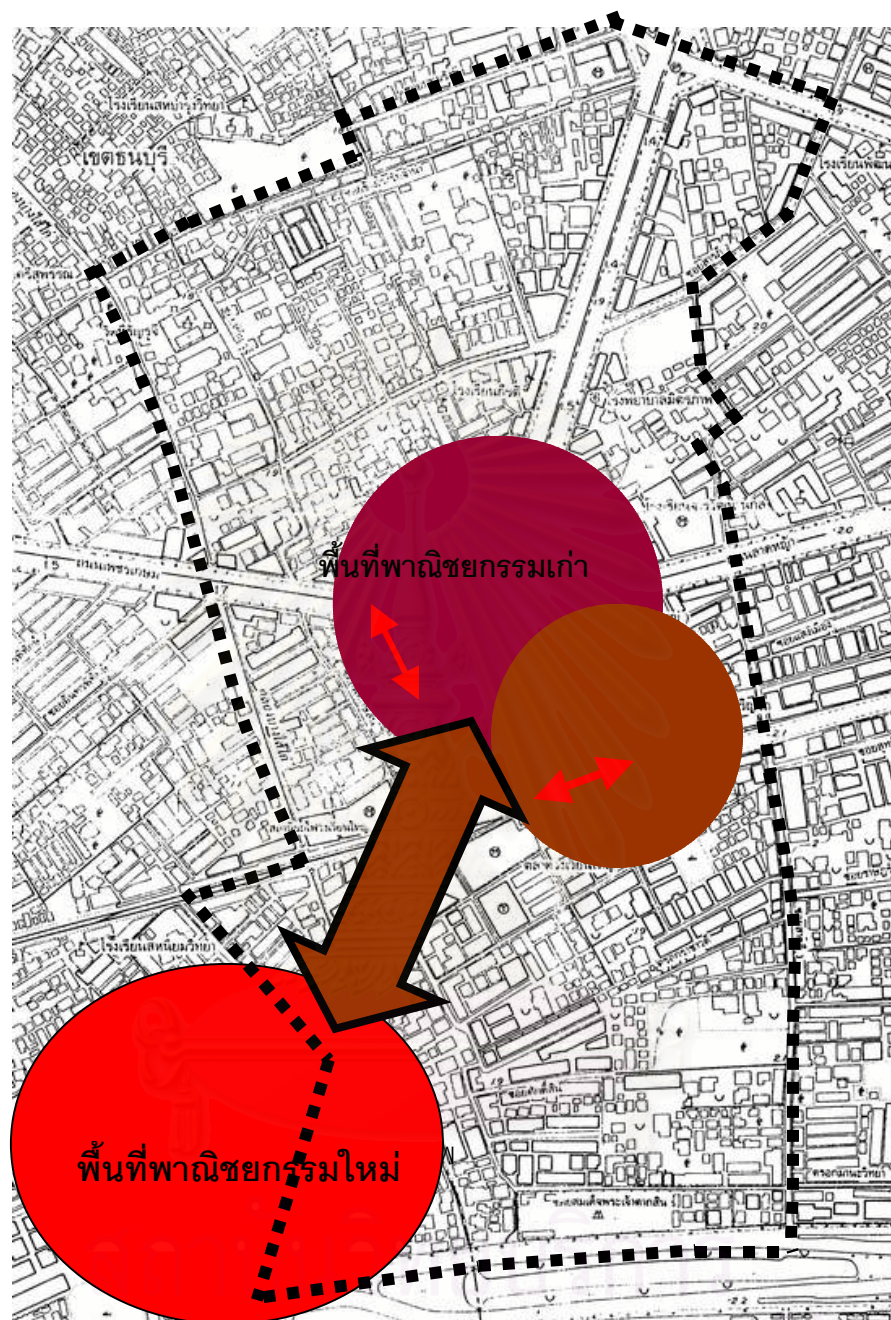
แผนที่ 5.9 การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา แนวทางที่ 2

สัญลักษณ์



ที่มา : การวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่



แผนที่ 5.10 การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา แนวทางที่ 3

สัญลักษณ์



ที่มา : การวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีต่อพื้นที่อย่างมาก จากการทำให้เกิดการเข้าถึงของคนเข้าสู่พื้นที่มากขึ้น ซึ่งเป็น
การเปิดโอกาสในการสร้างรายได้ของคนในชุมชนมากยิ่งขึ้น

จากการพิจารณาในส่วนของศักยภาพพื้นที่ ปัญหาที่เกิดขึ้น รวมทั้งโครงการต่างๆที่คาดว่าจะ
ส่งผลต่อเนื่องกับพื้นที่ประกอบกันแล้ว สามารถคาดการณ์แนวโน้มในอนาคตของพื้นที่ ว่าจะมีการ
เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น จากผลของการพัฒนาระบบคมนาคมที่เกิดขึ้น เป็นตัวหลักที่สำคัญ
ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งประชากรที่เข้ามาทำกิจกรรม
ต่างๆ ดังนั้นในการฟื้นฟูพื้นที่ที่จะต้องมีการรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม เพื่อให้พื้นที่
มีการพัฒนาเต็มตามศักยภาพของพื้นที่ที่มีอยู่เดิม



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 6

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา

บทนี้จะกล่าวถึงแนวทางการแก้ปัญหา ปรับปรุงและฟื้นฟูบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยมีการกำหนดนโยบาย บทบาท วัตถุประสงค์ และเป้าหมาย เพื่อเป็นแนวทางชี้แนะในการวางแผนการวางผัง ซึ่งจะมีการสร้างทางเลือกจากแนวคิดที่หลากหลาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาพื้นที่อย่างแท้จริง

6.1 แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา

6.1.1 บทบาทของพื้นที่ศึกษา

ในการกำหนดบทบาทของพื้นที่ จำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงแนวนโยบายหลักของแผนและโครงการในระดับมหภาคเป็นสำคัญ จากแนวนโยบายของผังเมืองกรุงเทพมหานคร แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และโครงการอื่นๆที่เกี่ยวข้องตามที่ได้นำเสนอแล้วในบทที่ 5 จะเห็นได้ว่าพื้นที่บริเวณวงเวียนใหญ่เป็นจุดผ่านของเส้นทางโครงการระบบคมนาคมขนส่งมวลชนขนาดใหญ่หลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้า BTS โครงการรถไฟฟ้ามหานคร และโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง จึงทำให้พื้นที่นี้เป็นสถานีรถไฟฟ้าวัดที่สำคัญของฝั่งธนบุรี นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมจากหน่วยงานต่าง ๆ ให้มีการพัฒนาพื้นที่ชุมชนบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดให้เกิดเป็นแหล่งธุรกิจการค้า อันจะเป็นผลของการเป็นแหล่งงานและแหล่งที่พักอาศัยตามมาด้วย

การที่วงเวียนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านที่ตั้งในการเป็นพื้นที่เปิดรับของเส้นทางคมนาคมหลายประเภท ได้แก่ ระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ ระบบคมนาคมทางบก และยังมีระบบคมนาคมทางน้ำที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ทำให้สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้อย่างสะดวกสบาย นอกจากนี้วงเวียนใหญ่ยังเป็นย่านพาณิชย์กรรมเก่าแก่ที่มีมาแต่ดั้งเดิม มีการประกอบกิจการค้าขายเป็นพื้นฐานในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ อีกทั้งยังมีการประกอบกิจการประเภทอุตสาหกรรมขนาดเล็กอีกหลายแห่ง อาจกล่าวได้ว่าบริเวณนี้มีศักยภาพทางการพัฒนาสูง เนื่องจากการเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมที่สำคัญหลายประเภท จึงพิจารณาให้พื้นที่วงเวียนใหญ่มีบทบาทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

บทบาทหลัก

“เป็นศูนย์กลางคมนาคมต่อเนื่องกับศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ (BSTC) และย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญของพื้นที่ฝั่งธนบุรี”

เป็นพื้นที่ที่สามารถให้บริการทางด้านการเดินทางของฝั่งธนบุรีต่อเนื่อง หากเกิดโครงการศูนย์กลางคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ (BSTC) ที่บริเวณตลาดพลู ย่านวงเวียน

ใหญ่จะทำหน้าที่เป็นจุดเปลี่ยนของการเดินทางประเภทต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟฟ้า ยกระดับและไต่ดิน รวมทั้งเรือขนส่งสินค้า เรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา และลำคลองต่าง ๆ ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เชื่อมโยงของการเดินทางอย่างเป็นระบบ สนับสนุนกิจกรรมการค้าขายทั้งที่มีอยู่เดิมและที่จะมีการลงทุนใหม่ ซึ่งจะสามารถก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ให้แก่คนในพื้นที่ ดังนั้นจะช่วยให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งในระดับจุลภาค และมีผลดีต่อระดับมหภาคอีกด้วย

บทบาทรอง

“เป็นแหล่งงานและแหล่งที่พักอาศัยของแรงงานในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง”

การที่ย่านวงเวียนใหญ่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจดีขึ้น ย่อมหมายถึงการเกิดแหล่งงาน และแหล่งที่พักอาศัยติดตามมา ส่งเสริมให้เกิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและย่านที่พักอาศัย เพื่อลดความสูญเสียทรัพยากรจากการเดินทาง เนื่องจากบริเวณนี้เป็นชุมชนหนาแน่น และประชากรส่วนใหญ่มิมีรายได้น้อย มีการสร้างงานที่เกิดจากพื้นฐานความถนัดของประชากร และก่อให้เกิดรายได้เข้าสู่พื้นที่ โดยมุ่งเน้นความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก

6.1.2 นโยบายในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่

การปรับปรุงฟื้นฟูสภาพทางกายภาพ และพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญของฝั่งธนบุรี

6.1.3 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อส่งเสริมให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางการเดินทางระบบขนส่งมวลชน ในระดับมหภาค
- 2) เพื่อให้มีระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบทั้งในระดับจุลภาคและมหภาค
- 3) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางการค้า และการบริการที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว
- 4) เพื่อสนับสนุนให้เป็นแหล่งที่พักอาศัยของแรงงานในพื้นที่
- 5) เพื่อปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ และสภาพแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา

6.1.4 เป้าหมาย

- 1) จัดพื้นที่รับรองผู้โดยสารบริเวณสถานี
- 2) จัดระบบขนส่งมวลชนท้องถิ่นให้มีความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

- 3) กำหนดตำแหน่งพื้นที่รับส่งบริการขนส่งสาธารณะในแต่ละประเภท
- 4) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนท้องถิ่น
- 5) จัดระบบโครงข่ายการจราจรในพื้นที่ให้มีความคล่องตัว และสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้อย่างดี
- 6) กำหนดตำแหน่งของพื้นที่พาณิชยกรรม
- 7) กำหนดประเภทของพาณิชยกรรมต่างๆในพื้นที่
- 8) ลดพื้นที่ปกคลุมอาคาร และเพิ่มพื้นที่โล่ง
- 9) จัดพื้นที่เพื่อการนันทนาการ
- 10) เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนระหว่างพื้นที่พักอาศัยและสถานีร่วม
- 11) ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโดยรอบพื้นที่
- 12) วางแนวทางควบคุมกิจกรรมการใช้ที่ดินเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างแท้จริง
- 13) จัดระบบการบริการสาธารณูปโภคให้มีประสิทธิภาพ

6.2 แนวความคิดในการปรับปรุงทางกายภาพ

วางแนวทางการพัฒนา โดยใช้แนวทางการฟื้นฟูเมืองใน 3 รูปแบบ ได้แก่ การอนุรักษ์ (Preservation) การบูรณะฟื้นฟู (Rehabilitation) การปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) มาผสมผสานกันอย่างเหมาะสมในแต่ละส่วนของพื้นที่ โดยพิจารณาจากสภาพปัญหาและศักยภาพในแต่ละกลุ่มพื้นที่ ใช้เส้นทางสัญจรแบ่งกิจกรรมในแต่ละส่วนของประเภทการใช้พื้นที่ และเน้นการให้ความสำคัญของกิจกรรมเดิมในพื้นที่ และส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับระบบคมนาคม

โดยใช้หลักการในการฟื้นฟูเมือง ใน 3 รูปแบบ ได้แก่

- การอนุรักษ์ (Preservation) ใช้กับพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ทางสถาปัตยกรรม วัฒนธรรม มีแนวทางให้มีการคงสภาพเดิมไว้มากที่สุด โดยไม่มีการดัดแปลงต่อเติมให้เสียรูปลักษณะเดิม ซึ่งในพื้นที่ศึกษาจะมีการนำวิธีนี้มาใช้ในบริเวณวัดหิรัญรูจี เนื่องจากเป็นโบราณสถาน ที่มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน สร้างขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 ถือได้ว่าเป็นพื้นที่ที่สำคัญทางประวัติศาสตร์แห่งเดียวในพื้นที่ศึกษา ปัจจุบันสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่วัดมีสภาพทรุดโทรม ทั้งในส่วนของโบสถ์ และกุฏิพระที่มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่

- วิธีการบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) มีหลักการพัฒนาโดยการปรับปรุงสภาพเดิมที่มีสภาพทรุดโทรมให้ใช้การได้ดี โดยการซ่อมแซม ทาสี จัดกิจกรรมให้มีประโยชน์ใช้สอยได้ดีขึ้นและคุ้มค่ามากขึ้น รวมถึงการเพิ่มเติมระบบสาธารณูปโภคที่มีไม่เพียงพอ การจัดภูมิทัศน์

- การปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) เป็นการปรับปรุงพื้นที่ โดยการรื้อสร้างใหม่หรือดัดแปลงสภาพโครงสร้างเดิม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้งานพื้นที่สูงสุด เป็นแนวทางการ

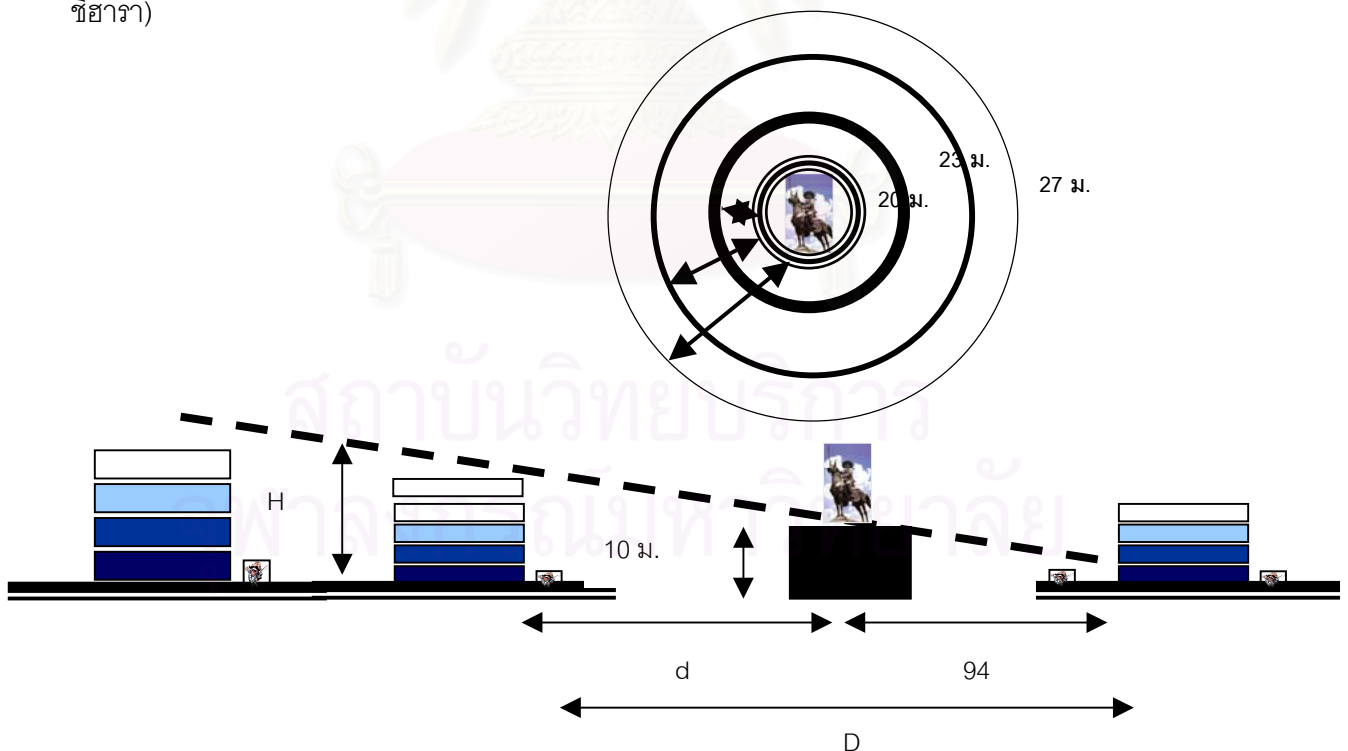
พัฒนาที่ไม่สามารถแก้ปัญหาด้วยวิธีการบูรณะปรับปรุง(Rehabilitation) เช่น ปัญหาเรื่องความหนาแน่นและความทรุดโทรมของอาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า การขาดแคลนพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการ ปริมาณถนนและทางเท้า เป็นต้น

6.2.1 แนวความคิดในการปรับปรุงด้านการใช้พื้นที่

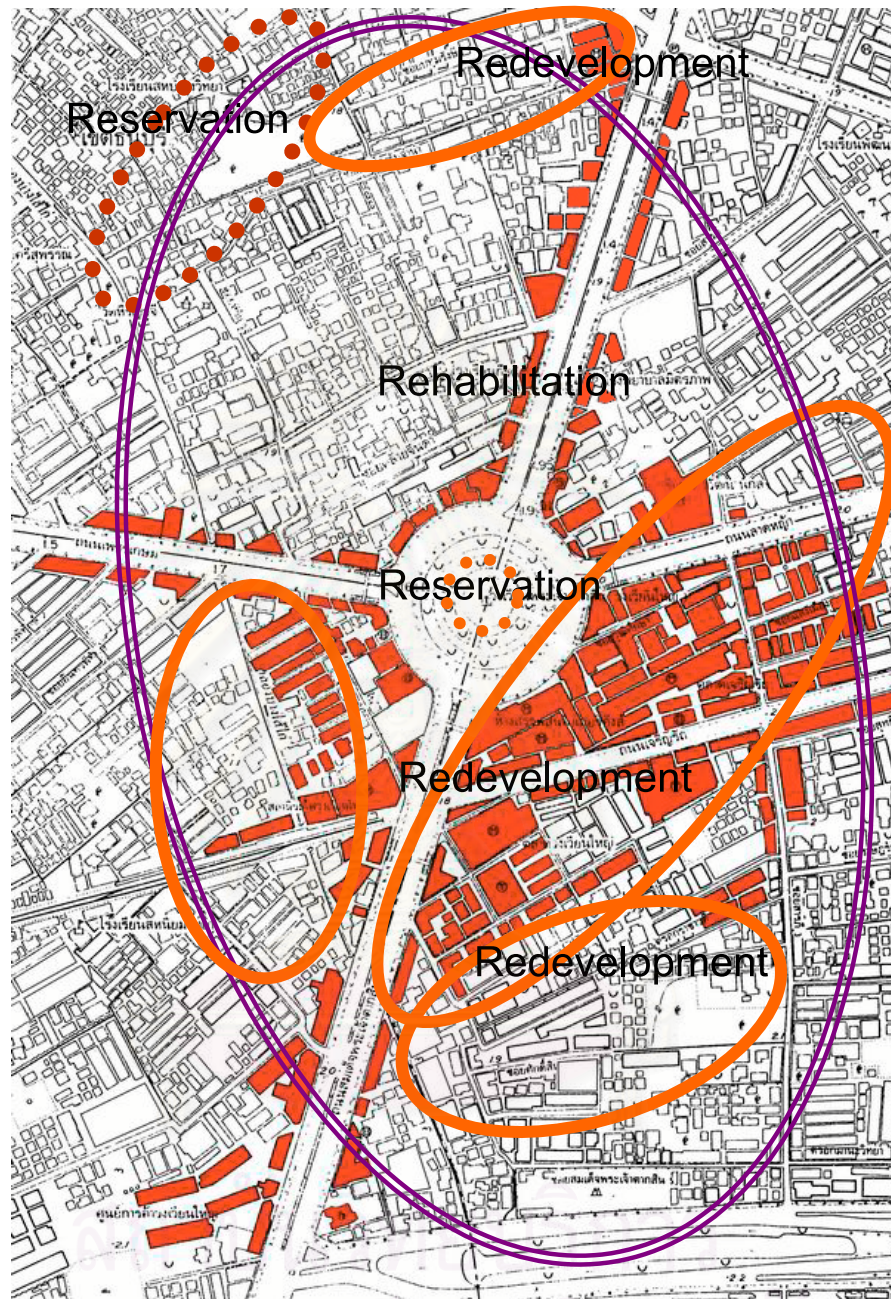
-แนวความคิดในการกำหนดความสูงอาคาร(รูปที่6.1)

บริเวณพื้นที่ศึกษามีจุดหมายที่สำคัญคือ พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งมีความสำคัญต่อชาวฝั่งธนบุรีมาก ดังนั้นการออกแบบจึงควรคำนึงถึงความโดดเด่นของพระบรมราชานุสาวรีย์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ จึงควรมีการกำหนดความสูงของอาคารที่อยู่โดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์ โดยใช้แนวความคิดทางด้านเรขาคณิตมาหาผลลัพธ์ทางด้านความสูงของอาคารจากความสัมพันธ์ของความสูงอาคารกับระยะห่างอาคารและพระบรมราชานุสาวรีย์

จากการคำนวณ พบว่าความสูงอาคารที่จะช่วยเสริมความโดดเด่นทางด้านมุมมองของจุดหมายตาของพื้นที่ บริเวณนี้ ได้แก่ สิ่งปลูกสร้างที่อยู่โดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์ในระยะ 94 เมตร จะต้องควบคุมความสูงอาคารไม่เกิน 20 เมตร (แนวคิดด้าน Exterior Space ของโยชิโนโบ อาชิฮาระ)



รูปที่ 6.1 แสดงแนวความคิดในการกำหนดความสูงอาคารโดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์



แผนที่ 6.1 แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่วงเวียนใหญ่

สัญลักษณ์



Redevelopment



Reservation



Rehabilitation



ที่มา : การสำรวจ

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

มีการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา 4 ประเภท ได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยใช้มาตรฐานของข้อกำหนดการใช้ที่ดิน กรุงเทพมหานคร มาใช้ในการกำหนดค่าพื้นที่ปกคลุมดินแต่ละประเภทการใช้ที่ดิน ดังนี้

- 1) การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มีการกำหนดค่า GAC เท่ากับ 0.8
- 2) การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีการกำหนดค่าGACเท่ากับ 0.75
- 3) การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภคและสาธารณูปการมีการกำหนดค่าGAC เท่ากับ 0.5

ตารางที่ 6.1 แสดงจำนวนพื้นที่และสัดส่วนการใช้พื้นที่ก่อนและหลังการฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา

การใช้พื้นที่	ก่อนการฟื้นฟู		หลังฟื้นฟู	
	พื้นที่(ตารางเมตร)	สัดส่วน	พื้นที่(ตารางเมตร)	สัดส่วน
พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร	296,833	50	357,261	60
พื้นที่โล่ง(รวมสวนสาธารณะ)	232,462	39	119,087	20
พื้นที่ถนน	66,140	11	119,087	20
พื้นที่ทั้งหมด	595,435	100	595,435	100

ที่มา:วิเคราะห์จากแผนที่

-แนวความคิดในการกำหนดพื้นที่ใช้สอย(FAR)

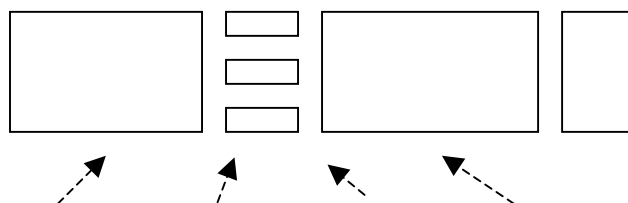
ใช้มาตรฐานของข้อเสนอแนะค่าความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครมาใช้พิจารณาในการกำหนดค่าพื้นที่ใช้สอยของการใช้ที่ดินในแต่ละประเภท ดังนี้

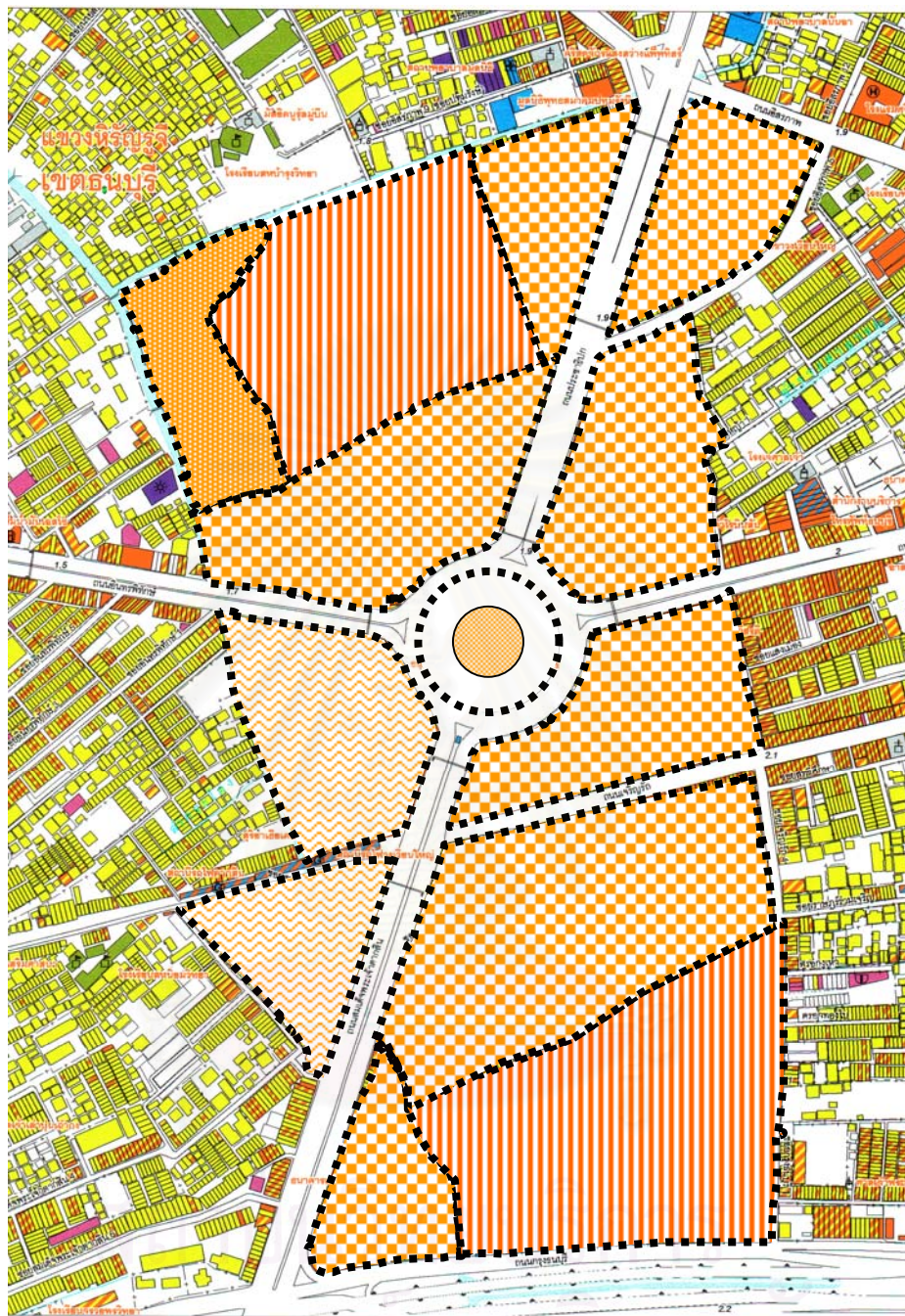
- 1) การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มีการกำหนดค่า FAR เท่ากับ 5.00
- 2) การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีการกำหนดค่าFAR เท่ากับ 4.00
- 3) การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีการกำหนดค่าFAR เท่ากับ 1.50

6.2.2 แนวความคิดในการปรับปรุงด้านการออกแบบและการใช้อาคาร





-ร้านค้าและห้างสรรพสินค้า ร้านค้าประเภทตึกแถวมีหลักการในการจัดกลุ่มและประเภทของร้านค้า (Baker Geoffrey:1951) คือ

1.การจัดร้านค้าประเภทเดียวกันให้อยู่ในกลุ่มเดียวกันทำให้ลูกค้าสามารถเปรียบเทียบคุณภาพและราคาของสินค้าในแต่ละร้าน และช่วยร้านเล็กๆที่ได้ผลการดึงดูดจากร้านค้าขนาดใหญ่





แผนที่ 6.2 แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน

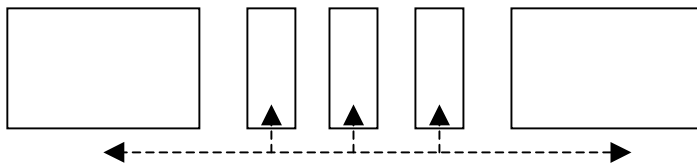
- | | | |
|-----------|---|--|
| สัญลักษณ์ |  การใช้ที่ดินประเภทที่พัก |  การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค สาธารณูปการ(ศาสน |
| |  การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม | โคก สาธารณูปการ(ศาสน |
| |  การใช้ที่ดินประเภทสาธารณูปโภค สาธารณูปการ | |



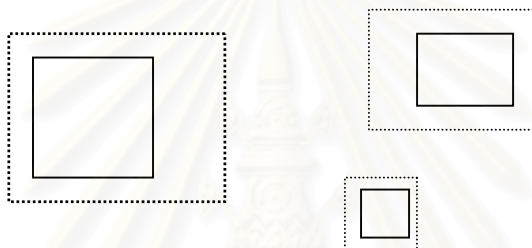
ที่มา : จากการวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

2.การจัดกลุ่มร้านค้าให้มีการดึงดูดซึ่งกันและกันคือจัดวางร้านค้าที่มีแรงดึงดูดระหว่างต้นทางและปลายทางเพื่อให้เกิดการกระจายลูกค้าในพื้นที่ด้านใน



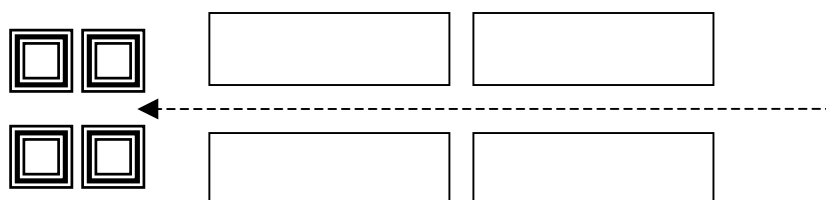
3.การจัดกลุ่มร้านค้าตามประเภทสินค้าเพื่อให้เกิดการกระจายของกลุ่มลูกค้าที่ต่างกันในแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดความเหมาะสมของการออกแบบพื้นที่ในแต่ละส่วน เช่น การจัดหาพื้นที่ทางเท้า จำนวนที่จอดรถ เป็นต้น



4.การจัดกลุ่มที่ประเภทสินค้าที่ต่างกันให้ส่งเสริมกัน โดยใช้ประเภทสินค้าที่มีกลุ่มลูกค้าเดียวกัน และมีความต่อเนื่องกันระหว่างสินค้า เช่น ร้านขายเครื่องเขียนกับร้านขายเสื้อผ้านักเรียน ร้านเครื่องประดับและร้านขายเสื้อผ้า เป็นต้น



5.การจัดกลุ่มของสินค้าประเภทบริการ ให้อยู่บริเวณที่มีค่าเช่าที่ดินต่ำ ศักยภาพการเข้าถึงต่ำ เนื่องจากร้านค้าประเภทนี้มักมีกลุ่มลูกค้าที่แน่นอน



-ตลาด

เนื่องจากในย่านวงเวียนใหญ่มีรูปแบบการค้าประเภทตลาดที่เป็นย่านการค้าเก่า และมีความสำคัญในพื้นที่ จึงควรคำนึงถึงรูปแบบที่เหมาะสมในการออกแบบ โดยสิ่งที่จะต้องพิจารณา ได้แก่ ทิศทางคนเดินเท้า รูปแบบอาคาร ระบบแสงสว่างและการระบายอากาศ การบริการ สาธารณะ ทัศนียภาพ วัสดุในการก่อสร้างอาคาร อาจเป็นไปในรูปแบบตลาดกึ่งซูเปอร์มาร์เก็ต

-อาคารสิ่งปลูกสร้างประเภทอื่นๆ

หากบริเวณใดที่ต้องทำการรื้อสร้างใหม่ ควรออกแบบให้มีความกลมกลืนกัน ทั้งรูปแบบและความสูงของอาคารอย่างเป็นระบบ รวมถึงการใช้งานของอาคาร และในสวนอาคาร เดิมที่ไม่มีปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์แต่มีสภาพทรุดโทรม ต้องได้รับการปรับปรุง ทาสี ตกแต่ง ภายใน หรือในกรณีที่มีปัญหาเรื่องการใช้สอยอาคาร จะต้องพิจารณาในการกำหนดประโยชน์ รูปแบบการใช้สอยอาคารใหม่ หรืออาจต้องทำการดัดแปลงอาคารในบางส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่ง ปลูกสร้างบริเวณโดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์จะต้องให้มีความกลมกลืนทางด้านรูปแบบ สถาปัตยกรรม เนื่องจากเป็นจุดหมายตาของย่านวงเวียนใหญ่

6.2.3 แนวความคิดในการปรับปรุงทัศนียภาพและความเป็นระเบียบเรียบร้อย

-ป้ายโฆษณา

เพื่อให้เกิดทัศนียภาพที่ดีในพื้นที่ ควรที่จะมีการกำหนดขนาดและรูปแบบของ ป้ายโฆษณา ไม่ให้มีการติดป้ายโฆษณาสินค้าขนาดใหญ่บริเวณโดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์ ซึ่งจะ ทำให้เกิดมุมมองไม่ดีในบริเวณนี้ รวมทั้งป้ายร้านค้าโดยทั่วไปให้มีรูปแบบและลักษณะที่กลมกลืนกัน

-การปลูกต้นไม้

จัดให้เกิดความร่มรื่นโดยการปลูกต้นไม้ บริเวณริมทางเท้าเพื่อส่งเสริมสภาพ แวดล้อมที่ดี และยังช่วยส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่อีกด้วย

-หาบเร่แผงลอย

ควรจัดให้มีพื้นที่ส่วนของหาบเร่แผงลอยโดยเฉพาะในบริเวณที่เหมาะสม ไม่ให้ มาตั้งเกะกะพื้นที่ทางสัญจรโดยทั่วไป เนื่องจากจะทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัย สำหรับคนเดินเท้าแล้ว ยิ่งก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อพื้นที่อีกด้วย

6.2.4 แนวความคิดในการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่ง

- แนวความคิดด้านการปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ในการปรับปรุงโครงข่ายถนน แบ่งเป็น 2 แนวทางคือ การปรับปรุงขยายถนน เส้นทางที่มีอยู่เดิม และการตัดถนนเส้นใหม่ เพื่อเชื่อมต่อกันกับโครงข่ายถนนเดิมให้เป็นโครงข่าย

ที่สมบูรณ์เชื่อมต่อถึงกันได้สะดวก และลดสภาพปัญหาที่ดินตาบอดบริเวณด้านในพื้นที่ศึกษา ในการออกแบบจะต้องเน้นการเข้าถึงที่สะดวกและสามารถเชื่อมต่อตามลำดับค้ำค้ำของถนน ซึ่งจะช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี โดยจะขยายความกว้างถนนซอยให้สามารถวิ่งรถสวนกันได้ 2 เลน ได้แก่ ซอยกรุงกรุงธนบุรี 1 ที่เป็นทางลัดจากถนนกรุงธนบุรีไปยังถนนลาดหญ้า ซึ่งในปัจจุบันสามารถวิ่งรถทางเดียว ซอยข้างห้างสรรพสินค้าโรบินสันและซอยสารภี 2 ซึ่งสามารถใช้เป็นทางลัดจากถนนลาดหญ้า และถนนประชาธิปไตย เข้าสู่ถนนนิสรภาพได้ ขยายซอยข้างโรงรับจำนำ และซอยวัดหิรัญรูจี เพื่อใช้เป็นเส้นทางลัดระหว่างถนนประชาธิปไตยใกล้สี่แยกบ้านแขกกับถนนอินทพิทักษ์ และซอยพิทักษ์สินเชื่อมต่อระหว่างถนนอินทพิทักษ์และถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน นอกจากนี้ควรตัดถนนซอยเพิ่มในส่วนที่เป็นซอยตัน โดยตัดถนนซอยในรูปแบบตาราง เพื่อกระจายความสามารถในการเข้าถึงทั่วทั้งพื้นที่

- แนวความคิดด้านระบบขนส่งสาธารณะและพื้นที่จอดรถ

เนื่องจากพื้นที่วงเวียนใหญ่เป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางที่สำคัญของฝั่งธนบุรี มีประเภทของการคมนาคมที่หลากหลาย ดังนั้นจึงควรที่จะจัดระบบ กำหนดเส้นทาง และตำแหน่งของจุดรับส่งผู้โดยสารที่เหมาะสม ทั้งนี้เพื่อช่วยในการแก้ปัญหาการจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยจะเน้นการเชื่อมต่อของถนนอย่างเป็นลำดับ คือ ถนนสายหลักเชื่อมกับสายรองและสายย่อย ตามลำดับ เนื่องจากในพื้นที่ศึกษามีปัญหาจราจร ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากการเดินทางที่ไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ และจะกำหนดตำแหน่งของจุดรับส่งของผู้โดยสารในแต่ละช่วงถนนที่ห่างจากจุดตัดบริเวณต่าง ๆ

สถานที่จอดรถมีหลายรูปแบบ ได้แก่ การจอดรถในพื้นที่ที่มีราคาที่ดินไม่แพง และจำนวนรถยนต์มีไม่มาก การจอดรถใต้อาคารและแบบอาคารจอดรถที่มีการใช้สอยในแนวตั้งเป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับที่ดินในเมืองซึ่งมีพื้นที่ไม่มากนัก แต่จะต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูง เนื่องจากพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ไม่มากจึงควรพิจารณาในการใช้รูปแบบของการจอดรถใต้อาคารและแบบอาคารจอดรถในแนวตั้ง โดยจะต้องกำหนดตำแหน่งของพื้นที่จอดรถให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่

- แนวความคิดด้านรูปแบบการเดินทาง

ออกกฎระเบียบห้ามให้มีหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเท้า และขยายทางเท้าในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นและมีการใช้กิจกรรมของจำนวนมาก โดยเฉพาะในส่วนของพื้นที่ทางเท้าหน้าตลาดที่มีผู้คนมาจับจ่ายหาซื้อสินค้า และส่งเสริมให้มีการสัญจรโดยการเดินเพื่อลดการใช้ยานพาหนะในการเดินทาง โดยการแยกส่วนของทางเดินและเส้นทางจราจรออกจากกันอย่างเด็ดขาด

จัดเส้นทางลัดเพื่อลดระยะเวลาการเดินทางในพื้นที่ และเพิ่มความร่วมมือริมทางเดินรวมทั้งที่พักตามป้ายรถโดยสารประจำทาง

6.3 แผนงานในการปรับปรุงฟื้นฟู

ในการกำหนดแนวทางของแผนงาน จะต้องศึกษาถึงสภาพปัญหาที่มีอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ ปัญหาความเสื่อมโทรมทางด้านกายภาพ ปัญหาความถดถอยทางด้านเศรษฐกิจ ปัญหาทางสังคม และปัญหาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งโครงการต่างๆที่จะเกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณา ดำเนินการได้อย่างถูกต้อง สอดคล้องเหมาะสมกับสถานะและองค์ประกอบที่มีอยู่แล้วในพื้นที่

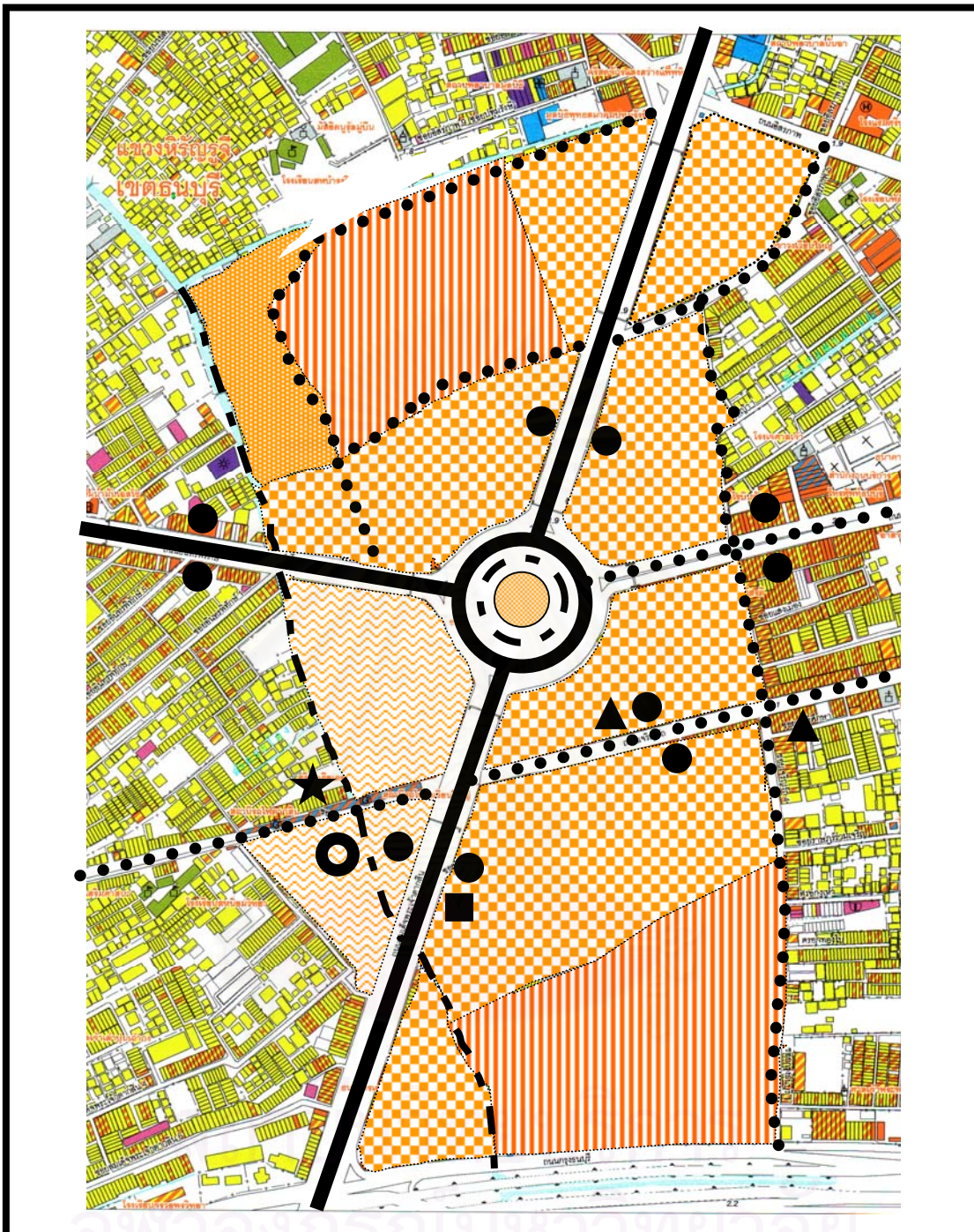
โดยแบ่งระยะเวลาของการวางแผนงานในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษาออกเป็นแผนระยะสั้นอยู่ในช่วง 1-5 ปี ระยะกลาง 6-10 ปี และระยะยาว 11-20 ปี

สำหรับเกณฑ์ในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษาในระยะต่าง ๆ มีดังนี้

ระยะสั้น (1-5 ปี) แผนงาน/โครงการระยะสั้นที่ควรทำการปรับปรุงฟื้นฟูควรเป็นแผนงาน/โครงการที่คาดว่าจะมีปัญหาอุปสรรคน้อย รวมทั้งเงินลงทุนโครงการไม่มากนัก สามารถดำเนินการได้โดยอิสระของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงหน่วยงานเดียว โดยไม่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น เช่น กรุงเทพมหานคร เป็นต้น และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรวมทั้งประชาชนน้อย ยกตัวอย่างเช่น การปรับปรุงทางเท้า การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เป็นต้น

ระยะกลาง (6-10 ปี) แผนงาน/โครงการระยะกลาง ควรเป็นแผนงาน/โครงการที่คาดว่าจะมีปัญหาอุปสรรคในระดับปานกลาง เงินลงทุนโครงการยังไม่มากนัก หน่วยงานดำเนินการอาจจะเป็นหน่วยงานเดียวหรือหลายหน่วยงานร่วมกันก็ได้ โดยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไม่มากนัก ตลอดจนมีผลกระทบกับประชาชนในพื้นที่บางแห่ง แต่ไม่มากนัก เช่น การปรับปรุง ตรอกซอยต่าง ๆ ให้เชื่อมถึงกัน ตัดถนนและขยายถนนเดิม เป็นต้น

ระยะยาว (11-20 ปี) แผนงาน/โครงการระยะยาวควรเป็นแผนงาน/โครงการที่คาดว่าจะมีปัญหาอุปสรรคมาก รวมทั้งเงินลงทุนโครงการก็มาก อาจจะมีหน่วยงานเดียวหรือหลายหน่วยงานร่วมกันดำเนินการก็ได้ และอาจจะมีเอกชนเข้าร่วมดำเนินการด้วย อีกทั้งยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเกี่ยวข้องกับคนจำนวนมาก เช่น โครงการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่รองรับโครงการก่อสร้างสถานีร่วมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การปรับปรุงสภาพอาคารพักอาศัยเดิม ปรับปรุงร้านค้าย่อย เป็นต้น



แผนที่ 6.3 แนวทางการปรับปรุงระบบคมนาคมในพื้นที่ศึกษา

สัญลักษณ์

	ถนนสายหลัก		ป้ายรถโดยสารประจำ		สถานีรถไฟ
	ถนนสายรอง		ป้ายรถโดยสารข้าง		สถานีร่วมรถไฟฟ้า
	ปรับปรุงภูมิทัศน์		จุดรับ-ส่งรถตู้		

ที่มา : จากการวิเคราะห์

แนวทางการฟื้นฟูพื้นที่ศูนย์กลางเก่า : กรณีศึกษาย่านวงเวียนใหญ่

ตารางที่ 6.1 แสดงแผนงานการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา

แผนงาน/โครงการ	ระยะ สั้น	ระยะ กลาง	ระยะ ยาว	รูปแบบการ พัฒนา	หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
โซนที่ 1 (พื้นที่พักอาศัยและพาณิชย์-พักอาศัย)					
1.ปรับปรุง ขยายซอยข้างโรงรับจำนำให้เชื่อมต่อซอย หิรัญรุจี และซอยสะพานเหลืองให้รถยนต์วิ่งสวนกันได้		●		ฟื้นฟู	กทม.
2.ปรับปรุงขยายตรอกซอยอื่นๆให้เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ		●		ฟื้นฟู	กทม.
3.ก่อสร้างอาคารพักอาศัยโดยเพิ่มพื้นที่ใช้สอยในแนวตั้ง เพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยเดิมและบางส่วนจากนอกพื้นที่			●	ฟื้นฟู	เจ้าของที่ดิน ,นักลงทุน
4.จัดวางแผนผังและจัดวางระบบสาธารณูปโภคให้เหมาะสม		●		ฟื้นฟู	กทม.,กฟน.,กปน.
5.ปรับปรุงคลองแยกคลองบางไส้ไก่ให้มีการหมุนเวียน ถ่าย เทน้ำในคลองได้อย่างมีประสิทธิภาพ	●				กทม.
6.ปรับปรุงอาคารริมถนนประชาธิปไตย	●	●	●	บูรณะปรับปรุง	เจ้าของอาคาร
โซนที่ 2 (พื้นที่พักอาศัย)					
1.ปรับปรุงขยายซอยข้างโรงรับจำนำ ซอยหิรัญรุจี ซอยตันไทร และซอยอื่นๆให้กว้างและเชื่อมต่ออย่างเหมาะสม สอดคล้อง กับผังชุมชนในโซน		●		ฟื้นฟู	กทม.
2.ก่อสร้างอาคารพักอาศัย โดยเพิ่มพื้นที่ใช้สอยในแนวตั้ง เพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยเดิมและบางส่วนจากนอกพื้นที่			●	ฟื้นฟู	เจ้าของที่ดิน, นักลงทุน
3.จัดวางแผนผังและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค		●		ฟื้นฟู	กทม.,กฟน.,กปน.
4.ปรับปรุงคลองแยกคลองบางไส้ไก่ให้มีการหมุนเวียน ถ่าย เทน้ำในคลองได้อย่างมีประสิทธิภาพ	●			บูรณะปรับปรุง	กทม.
5.จัดให้มีพื้นที่โล่ง เพื่อใช้นันทนาการของประชาชนในพื้นที่ ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง		●		ฟื้นฟู	กทม.
โซนที่ 3 (พื้นที่อนุรักษ์)					
1.บูรณะปรับปรุงทั้งอาคารต่างๆ และบริเวณวัดหิรัญรุจี รวมทั้งอาคาร บ้านพักอาศัยของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น	●	●	●	บูรณะปรับปรุง	กรมการศาสนา, เจ้าของอาคาร
2.ปรับปรุงขยายซอยหิรัญรุจีตลอดสายให้ต่อเชื่อมกับถนนซอย ข้างโรงรับจำนำ เพื่อให้รถยนต์วิ่งเข้า-ออกระหว่างถนนประชา ธิปกและถนนอินทรพิทักษ์ได้สะดวก		●		ฟื้นฟู	กทม.
3.ปรับปรุงคลองบางไส้ไก่ และคลองแยกคลองบางไส้ไก่ ให้มี	●			บูรณะปรับปรุง	กทม.

แผนงาน/โครงการ	ระยะ สั้น	ระยะ กลาง	ระยะ ยาว	รูปแบบการ พัฒนา	หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
การหมุนเวียน ถ่ายเทน้ำในคลองได้อย่างมีประสิทธิภาพ 4.ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมคลองบางลำไ้ให้สะอาดและสวยงาม	●			บูรณะปรับปรุง	กทม.
โซนที่ 4 (พื้นที่พักอาศัย และพาณิชย์-พักอาศัย) 1.ปรับปรุงขยายซอยคล้ายจินดา และซอยข้างโรงพิมพ์พัฒนา- ศิลป์การพิมพ์ ให้เชื่อมต่อซอยหิรัญรุจีและซอยสะพานเหลือง 2.ปรับปรุงอาคารพาณิชย์-พักอาศัย อาคารพักอาศัย 3.ปรับปรุงคลองบางลำไ้ และคลองวัดน้อย ให้มีการหมุนเวียน ถ่ายเทน้ำในคลองได้อย่างมีประสิทธิภาพ 4.ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมคลองบางลำไ้ให้สะอาดและสวยงาม	●	●	●	ฟื้นฟู บูรณะปรับปรุง บูรณะปรับปรุง	กทม. เจ้าของอาคาร กทม. กทม.
โซนที่ 5และ6(พื้นที่ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งมวลชน) 1.วางแผนจัดเตรียมพื้นที่ และกิจกรรมต่างๆ เช่น อาคารจอด รถ Park&Ride พื้นที่จอดรถโดยสารสาธารณะ อาคารพักผู้ โดยสารขยายถนนและระบบสาธารณูปโภคไว้รองรับโครงการ ก่อสร้าง ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งมวลชน (สถานีร่วมรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายเหนือ-ใต้ของรฟท.และรถไฟ ฟ้าใต้ดินสายมีนบุรี-ราษฎร์บูรณะของ รฟม.) 2.ปรับปรุงขยายถนนเข้าสู่สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ไปเชื่อมต่อกับ ถนนเทอดไท 3.แก้ไขปัญหาน้ำเน่าเสียในคลองบางลำไ้และปรับปรุงภูมิ ทัศน์ริมคลองบางลำไ้ให้สะอาดและสวยงาม			●	ฟื้นฟู และ บูรณะปรับปรุง บางส่วน	กทม.,รฟท.,รฟม., เจ้าของที่ดิน และ นักลงทุน
โซนที่ 7(พื้นที่พักอาศัย และพาณิชย์-พักอาศัย) 1.ปรับปรุงอาคารเก่าที่ชำรุดทรุดโทรม 2.ปรับปรุงขยายซอยอิสรภาพ7 และซอยอื่นๆให้กว้างและเชื่อม ต่อกันอย่างเป็นระบบ	●	●	●	บูรณะปรับปรุง ฟื้นฟู	กทม. เจ้าของอาคาร กทม.
โซนที่ 8(พื้นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม-พักอาศัย และพักอาศัย) 1.ปรับปรุงขยายซอยลาดหญ้า1 ให้รถยนต์วิ่งสวนเข้า-ออก ระหว่างถนนลาดหญ้ากับซอยสารภี2ได้สะดวก 2.ก่อสร้าง ขยายซอยต่างๆให้เชื่อมต่อกับซอยลาดหญ้า1อย่าง เป็นระบบ 3.ปรับปรุงอาคารเก่าที่ชำรุดทรุดโทรม	●	●	●	ฟื้นฟู ฟื้นฟู บูรณะปรับปรุง	กทม. กทม. เจ้าของอาคาร

แผนงาน/โครงการ	ระยะ สั้น	ระยะ กลาง	ระยะ ยาว	รูปแบบการ พัฒนา	หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
4. แก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอย ที่ตั้งกีดขวางทางเท้าตามริมถนน เป็นจำนวนมาก	●			บูรณะปรับปรุง	เจ้าของอาคาร
5. ควบคุมให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทั้งรับจ้างและส่วนบุคคล รักษา วินัยและปฏิบัติตามกฎจราจร	●	●	●	บูรณะปรับปรุง	สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ
โซนที่ 9,10,11 และ 12(พื้นที่พาณิชย์ บันเทิง อุตสาหกรรมในครัวเรือนประเภทเครื่องหนัง,ผ้าขนสัตว์ และพักอาศัย)					
1.ปรับปรุง ขยายถนนเจริญรัตน์จาก 2ช่องจราจรเป็น 4ช่อง จราจร		●		พื้นฟู	กทม.
2.ปรับปรุงขยายซอยเจริญรัตน์1 เชื่อมต่อระหว่างถนนเจริญรัตน์ กับถนนลาดหญ้า เพื่อให้รถยนต์ผ่านเข้า-ออกสวนกันได้สะดวก		●		พื้นฟู	กทม.
3.ปรับปรุงขยายถนนซอยกรุงธนบุรี1 ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างถนน กรุงธนบุรีกับถนนเจริญรัตน์ เพื่อให้รถยนต์ผ่านเข้า-ออกและ สวนกันได้สะดวก		●		พื้นฟู	กทม.
4.ปรับปรุงขยายตรอกซอยต่างๆให้เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ		●		พื้นฟู	กทม.
5.ปรับปรุงพื้นที่ตลาดสดต่างๆให้เป็นตลาดทันสมัย สะอาดถูก หลักอนามัย ทั้งในเรื่องระบบแสงสว่าง การถ่ายเทอากาศ ระบายน้ำทิ้ง และการเก็บ เคลื่อนย้ายขยะมูลฝอย		●		พื้นฟู	เจ้าของกิจการ
6.ปรับปรุงโรงพยาบาลเฉลิมเกียรติในโซน 9 โรงพยาบาลนคร ไทยรามานในโซนที่ 10 และโรงพยาบาลศรีฮาวายในโซนที่11		●		พื้นฟู	เจ้าของกิจการ
7.วางผัง และปรับปรุงพื้นที่อาคารสิ่งปลูกสร้างต่างๆให้สอดคล้องกับ รูปแบบของการเป็นโซนพาณิชย์กรรม เพื่อรองรับ ธุรกิจการค้า สถานบันเทิงต่างๆ สำหรับผู้ประกอบการเดิม และผู้ประกอบการใหม่ที่เพิ่มขึ้น		●		พื้นฟู และ บูรณะปรับปรุง บางส่วน	กทม.,การเคหะฯ เจ้าของที่ดินและ อาคาร
โซนที่ 13(พื้นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม-พักอาศัย และสำนักงาน)					
1.ปรับปรุงและขยายถนนซอยตากสิน7 เพื่อให้รถยนต์ผ่านเข้า- ออกได้สะดวกขึ้น		●		พื้นฟู	กทม.
โซนที่ 14(พื้นที่พักอาศัย และพาณิชยกรรม-พักอาศัย)					
1.ปรับปรุงและเชื่อมต่อซอยเจริญสุขเข้ากับตรอกราชาวดี และ		●		พื้นฟู	กทม.

แผนงาน/โครงการ	ระยะ สั้น	ระยะ กลาง	ระยะ ยาว	รูปแบบการ พัฒนา	หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
ขยายถนนให้กว้างขึ้น เพื่อให้รถยนต์ผ่านเข้า-ออกได้สะดวก 2.ปรับปรุงขยายถนนในซอยตากสิน5 ซอยศักดิ์สิน และซอย ศาลเจ้าอาเนี้ยวให้กว้างขึ้น เพื่อให้รถผ่านเข้า-ออกถนนกรุง ธนบุรีและซอยกรุงธนบุรี1ได้ 3.ก่อสร้างอาคารพักอาศัย โดยเพิ่มพื้นที่ใช้สอยในแนวตั้ง เพื่อ รองรับผู้ที่อยู่อาศัยเดิม และบางส่วนจากนอกพื้นที่ 4.ก่อสร้างอาคารจอดรถประเภท Park&Rideสำหรับบริการ ประชาชน ผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายต่างๆที่ผ่านวงเวียนใหญ่ 5.จัดให้มีพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการของประชาชนในพื้นที่ศึกษา และบริเวณใกล้เคียง		●		ฟื้นฟู ฟื้นฟู ฟื้นฟู	กทม. เจ้าของที่ดิน , นักลงทุน รฟม.,รฟม. กทม.
โซนที่ 15(พื้นที่อนุรักษ์ และสวนสาธารณะ) 1.ก่อสร้างอาคารพิพิธภัณฑ์แสดงประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวกับ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เพื่อให้ประชาชนได้ศึกษา และ เป็นการเผยแพร่พระเกียรติคุณ 2.ก่อสร้างทางเดินลอดใต้ถนนรอบวงเวียนใหญ่ เข้าบริเวณพระ บรมราชานุสาวรีย์ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของประชา ชนผู้ที่จะเข้าถวายสักการะและพักผ่อนหย่อนใจ 3.จัดภูมิทัศน์ในสวนสาธารณะรอบพระบรมราชานุสาวรีย์			●	ฟื้นฟู ฟื้นฟู บูรณะปรับปรุง	กรมศิลปากร กทม. กทม.

6.4 สรุปแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา

หลังจากที่ได้ทำการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษาในบทที่ 5 แล้ว พบว่าพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่สมควรที่จะเป็นศูนย์กลางคมนาคมและย่านพาณิชยกรรมของพื้นที่ฝั่งธนบุรี และเป็นแหล่งงานรวมทั้งเป็นแหล่งที่พักอาศัยของแรงงานในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง โดยมีนโยบายในการฟื้นฟูพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ที่เน้นการพัฒนาสภาพทางกายภาพและปรับปรุง รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก โดยจัดระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ และให้มีความสอดคล้องต่อเนื่องกับการใช้ที่ดินในแต่ละกลุ่มกิจกรรม เพื่อรองรับสภาพการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของฝั่งธนบุรี โดยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ตอบรับกับแนวนโยบายที่ได้เสนอไว้

มีการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพโดยแบ่งเป็นด้านการใช้ประโยชน์ในพื้นที่และการปรับปรุงระบบคมนาคม โดยเน้นให้มีการปรับปรุงฟื้นฟูด้านกายภาพตามตำแหน่งของกิจกรรมเดิมในพื้นที่ ใช้แนวความคิดในการกำหนดความสูงอาคารโดยรอบพระบรมราชานุสาวรีย์

เพื่อให้เกิดความชัดเจนของจุดหมายของพื้นที่ ส่งเสริมความชัดเจนของย่านโดยการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆที่มีอยู่เดิม มีการปรับปรุงด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทั้งระบบขนส่งสาธารณะและในส่วนในพื้นที่จอดรถ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ของโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต แนวความคิดในการปรับปรุงด้านการออกแบบและการใช้อาคาร มีรูปแบบการพัฒนาด้วยแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟู 3 แนวทาง ได้แก่ การอนุรักษ์(Preservation) การบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) และการพัฒนาฟื้นฟู(Redevelopment)มาผสมผสานกัน โดยพิจารณาถึงสภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่แต่ละกลุ่ม มีการแบ่งช่วงเวลาของการแก้ปัญหาและพัฒนาพื้นที่ตามความเร่งด่วนและความยากง่ายของการปฏิบัติ โดยแบ่งเป็นแผนระยะสั้น (1-5 ปี) ในเรื่องของการปรับปรุงทางเท้า การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เป็นต้น ระยะกลาง (6-10 ปี) ในการปรับปรุง ตรอก ซอยต่าง ๆ ให้เชื่อมถึงกัน ตัดถนนและขยายถนนเดิม เป็นต้น ระยะยาว (11-20 ปี) ในการปรับปรุงฟื้นฟูสภาพอาคารพักอาศัยเดิม การปรับปรุงฟื้นฟูตลาด เป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 7 การปฏิบัติตามแผน

ในบทนี้จะกล่าวถึงขั้นตอนการนำแผนไปปฏิบัติว่าจำเป็นต้องคำนึงถึงสิ่งที่เป็นข้อจำกัด และอุปสรรคในการพัฒนา รวมถึงประโยชน์ที่จะได้รับในการพัฒนาพื้นที่ด้วย

7.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายหลักที่จะนำมาใช้ในการบริหาร จัดการ ควบคุม และพัฒนาต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่

กฎหมายผังเมือง

พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 แก้ไขปรับปรุง พ.ศ.2535 มีมาตรการชั้นนำและส่งเสริมการพัฒนาเมือง แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

-ผังเมืองรวมโดยประกาศเป็นกฎกระทรวงบังคับใช้ครั้งแรกเมื่อปีพ.ศ.2535(กฎกระทรวงฉบับที่ 116) และปรับปรุงครั้งที่ 1 (กฎกระทรวงฉบับที่ 414) พ.ศ. 2542 มีผลบังคับใช้ต่อเนื่องจากกฎกระทรวงเดิมตั้งแต่วันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2542 เป็นต้นไป มุ่งให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตทั้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสภาพแวดล้อม

-ผังเมืองเฉพาะ มีการอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ จัดทำผังเมืองเฉพาะในบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น โดยต้องตราเป็นพระราชบัญญัติผังเมืองเฉพาะที่ท้องถิ่นต้องเป็นผู้จัดทำ และเมื่อมีการประกาศใช้แล้ว ต้องมีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีท้องถิ่นใดสามารถจัดทำและประกาศใช้ผังเมืองเฉพาะได้สำเร็จ เนื่องจากมีการดำเนินการที่ยุ่งยาก

กฎหมายควบคุมอาคาร

ใช้ในการควบคุมการก่อสร้างอาคารสำหรับประกอบกิจกรรม โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจออกกฎกระทรวงตามคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคาร และให้ข้าราชการส่วนท้องถิ่นสามารถออกข้อบัญญัติเพิ่มเติมได้ เพื่อเป็นการควบคุมการก่อสร้างอาคารในท้องถิ่นตนเอง ซึ่งจะส่งผลต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้ที่ดิน การปลูกสร้างอาคาร และสภาพสิ่งแวดล้อม อีกทั้งยังสามารถช่วยป้องกันไม่ให้เกิดความเสื่อมโทรมของสภาพทางกายภาพได้เป็นอย่างดี

กฎหมายการจัดสรรที่ดิน

พระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดินนี้ เป็นกฎหมายใช้ควบคุมการพัฒนาที่ดินในส่วนของภาคเอกชนในเรื่องมาตรฐานการก่อสร้าง ขนาดเนื้อที่แปลงที่ดินสาธารณูปโภค และสาธารณูปการรวมทั้งเรื่องการรักษาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายหลังการจัดสรรที่ดินเสร็จ ดังนั้นกฎหมายฉบับนี้น่าจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่อย่างมาก เนื่องจากที่ดินส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน

กฎหมายสาธารณสุข

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 บัญญัติในเรื่องเกี่ยวกับความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมของมนุษย์ เน้นในเรื่องการกำจัดสิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนให้แผนผังพัฒนาที่วางไว้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งในเรื่องขยะมูลฝอยนับได้ว่าเป็นปัญหาสังคมของพื้นที่ศึกษาดังกล่าว

กฎหมายส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

สาระสำคัญของที่เกี่ยวกับกฎหมายส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้ครอบคลุมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับเงินกองทุน โดยให้ส่วนราชการหรือราชการส่วนท้องถิ่นสามารถใช้สำหรับลงทุนและดำเนินงาน ให้ราชการส่วนท้องถิ่นหรือรัฐวิสาหกิจกู้ยืม และเอกชนสามารถกู้ยืมในกรณีบุคคลนั้นได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการเป็นผู้รับจ้าง เงินช่วยเหลือและอุดหนุนกิจการที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการกองทุนเห็นสมควร และใช้ในการควบคุมและแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่มีสภาพปัญหาคุณภาพสิ่งแวดล้อมรุนแรงเข้าขั้นวิกฤติ ต้องได้รับการแก้ไขด่วน แม้ว่าจะมีการกำหนดพื้นที่นั้นเป็นเขตอนุรักษ์ เขตผังเมืองรวม เขตผังเมืองเฉพาะ เขตควบคุมอาคาร เขตนิคมอุตสาหกรรม หรือกำหนดเป็นเขตควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ไว้แล้ว แต่ไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจเข้าจัดการได้อย่างแท้จริง

7.2 อุปสรรคในการฟื้นฟู

อุปสรรคที่สำคัญต่อการฟื้นฟูบริเวณพื้นที่ศึกษาในประเด็นหลัก ๆ ได้แก่

7.2.1 ด้านกายภาพ

1) อาคารสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่ อาคารร้านค้าพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารสถานบันเทิง (โรงภาพยนตร์ ไนท์คลับ) ตลาดสด บ้านพักอาศัย ฯลฯ ส่วนใหญ่มีสภาพเก่า ชำรุดทรุดโทรม ขาดการซ่อมแซมบำรุงรักษา มีลักษณะแออัด ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย สกปรก รกรุงรัง ดังนั้น ถ้าจะฟื้นฟูสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ดังกล่าว บางส่วนจะต้องทำการปรับปรุง ซ่อมแซม บางส่วนจะต้องรื้อทิ้ง แล้วสร้างใหม่ เพื่อให้ถูกต้องตามระบบผังเมือง ผังชุมชนที่ดี เมื่อถึงขั้นดำเนินการตามแผนฟื้นฟู คาดว่าจะต้องมีปัญหา อุปสรรค ได้รับการต่อต้าน ขัดขวาง ทั้งจากเจ้าของทรัพย์สินและประชา

ชนในพื้นที่ เนื่องจากความไม่เข้าใจหรือความไม่แน่ใจในผลประโยชน์ตอบแทน และผลดีที่จะเกิดแก่ ทั้งเฉพาะส่วนบุคคลและส่วนรวม

2) ระบบโครงข่ายถนน ได้แก่ ถนนสายรอง ถนนสายชอยและตรอกต่าง ๆ สภาพปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา ถนนสายรองยังมีไม่เพียงพอ และไม่สมบูรณ์ ส่วนถนนสายชอยมักเป็นถนนแคบ ๆ ไม่เชื่อมต่อ ไม่มีทางเท้า เป็นชอยตัน ทั้งนี้รวมถึงตรอกต่าง ๆ ที่เป็นทางเดินแคบ ๆ ไม่สะดวก สภาพที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดทำให้พื้นที่ศึกษาในส่วนที่อยู่ห่างจากถนนสายรอง เป็นพื้นที่อันตรายเมื่อเกิดอัคคีภัย และไม่เหมาะต่อการทำการค้าในวงกว้าง คงสามารถใช้เป็นเพียงแหล่งที่พักอาศัยในลักษณะหนาแน่นเท่านั้น จึงถือได้ว่าเป็นพื้นที่ปิดล้อม ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้สูงสุด ในกรณีที่จะทำการปรับปรุงขยายถนนสายรอง สายชอยหรือจำเป็นต้องก่อสร้างถนนใหม่เพิ่มเติม คงต้องประสบกับปัญหา อุปสรรคเดียวกับข้อ 1)

3) ลักษณะของแปลงที่ดิน ลักษณะของการครอบครองและขนาดของแปลงที่ดิน มีความสำคัญต่อการฟื้นฟูพื้นที่ กล่าวคือ ที่ดินของรัฐย่อมมีความแตกต่างปัญหาที่ดินของประชาชน ถ้าแปลงที่ดินเป็นแปลงย่อย ๆ ขนาดเล็ก เมื่อจะทำการฟื้นฟู อาจจำเป็นต้องรวมแปลงแล้วจัดแปลงใหม่ให้สอดคล้องกับสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่จะลงพื้นที่อย่างสอดคล้องและเหมาะสมต่อการใช้งาน ส่วนที่ดินของรัฐมักเป็นแปลงขนาดใหญ่ โดยมีประชาชนเช่าอยู่อาศัย ทำการค้า เป็นจำนวนมาก การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูคงมีปัญหา อุปสรรค เช่นกัน จำเป็นต้องทำการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่เกี่ยวข้องได้เข้าใจถึงผลดี ผลเสียหาย (ผลกระทบ) ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งอาจจะต้องใช้เวลาดำเนินการนาน ในกรณีที่เกิดปัญหา อุปสรรค จนกระทั่งไม่สามารถดำเนินการตามแผนได้ อาจจำเป็นต้องเลือกนำมาตรการทางกฎหมายออกมาใช้ เพื่อให้งานบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย

7.2.2 ด้านการร่วมดำเนินการ

การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา จำเป็นต้องมีฝ่ายต่าง ๆ เข้าร่วมทั้งในภาครัฐ ได้แก่ หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขตคลองสาน และธนบุรี สำนักผังเมือง) การเคหะแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การรถไฟมหานคร เป็นต้น ในส่วนของภาคเอกชน ประกอบด้วย ผู้ลงทุนรายใหญ่ เช่น บริษัทนายง และผู้ลงทุนรายย่อยต่าง ๆ รวมทั้งประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ การบริหารงานควรเป็น รูปแบบของ “คณะกรรมการ...” แต่เนื่องจากการฟื้นฟูพื้นที่ศึกษามีผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก จึงคาดว่าจะต้องมีปัญหาอุปสรรค จากข้อคิดความเห็นที่ไม่ตรงกันของคณะกรรมการ จนเกิดความขัดแย้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างภาคราชการกับประชาชน นอกจากนี้ยังมีปัญหาการดำเนินตามแผนฟื้นฟูระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องต่อเนื่องกัน คงมีความยุ่งยากอีกด้วย

7.2.3 เงินลงทุน

เงินค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา นับว่ามีความสำคัญมาก เนื่องจากจำเป็นต้องใช้ในวงเงินจำนวนมาก แหล่งที่มาของเงินค่าฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา คือ จากงบประมาณทางภาครัฐ ซึ่งจะได้รับการจัดสรรตามกำลังงบประมาณประจำปีของทางส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และแหล่งเงินจากทางภาคเอกชน ได้แก่ นักลงทุนรายใหญ่ (สำหรับโครงการลงทุนร่วมระหว่างรัฐกับเอกชน) และเอกชนรายย่อย การจัดสรรเงินลงทุนจากแหล่งต่าง ๆ ดังกล่าว จำเป็นต้องให้สอดคล้องและเป็นไปตามแผนการใช้จ่ายเงิน ถ้าเกิดปัญหาในส่วนใดส่วนหนึ่งจะทำให้การดำเนินงานฟื้นฟูพื้นที่ศึกษาโดยรวมกระทบกระเทือนไปด้วย แนวทางการแก้ไขปัญหาในส่วนราชการต่าง ๆ จำเป็นต้องจัดทำแผนดำเนินงานโครงการ เพื่อขออนุมัติการใช้จ่ายงบประมาณผูกพันประจำปีต่อเนื่อง ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ ส่วนภาคเอกชนผู้ร่วมโครงการกับภาครัฐจำเป็นต้องมีสถาบันการเงินเป็นผู้ค้ำประกัน กรณีผู้ลงทุนขาดสภาพคล่องทางการเงิน

7.2.4 ทศนคติ

ภาครัฐได้วางแผนพัฒนาพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ คือโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าร่วมวงเวียนใหญ่ เพื่อพลิกฟื้นให้ย่านวงเวียนใหญ่กลับคืนสู่ความ ด้านศูนย์กลางคมนาคมที่สำคัญของฝั่งธนบุรี สำหรับทศนคติของประชาชนสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ ในส่วนของประชาชนทั่วไปเห็นด้วยกับการฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา เพราะจะทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น เนื่องจากสภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมดีขึ้น ส่วนเอกชนรายย่อยเจ้าของอาคารสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการ จะต้องลงทุนในเรื่องการปรับปรุงหรือก่อสร้างอาคารร้านค้าที่อยู่อาศัยและอื่น ๆ ขึ้นใหม่ให้ถูกต้องเหมาะสมกับระบบผังเมือง ผังชุมชน ส่วนใหญ่ไม่แน่ใจกับผลตอบแทนจะคุ้มกับค่าลงทุนหรือไม่เพียงใด ดังนั้นเอกชนรายย่อยบางส่วนจึงไม่เห็นด้วย นอกจากนี้ยังมีประชาชนบางส่วนกลัวเสียผลประโยชน์ของตนเอง โดยได้รับผลประโยชน์ไม่เท่าผู้อื่น บางส่วนไม่แน่ใจในผลของการฟื้นฟูและยังมีบางส่วนที่เป็นนักอนุรักษ์นิยมก็ไม่เห็นด้วยเช่นกัน

7.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการฟื้นฟู

พื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่และพื้นที่ย่านตลาดพลูเป็นจุดที่รัฐบาลให้การส่งเสริม โดยพิจารณาจัดโครงการพัฒนาขนาดใหญ่เข้าสู่พื้นที่ โดยได้มีการศึกษาโครงการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าร่วมที่ย่านวงเวียนใหญ่ และโครงการก่อสร้างศูนย์กลางคมนาคมของกรุงเทพมหานครด้านใต้แห่งใหม่ที่ย่านตลาดพลู การเกิดขึ้นจริงของโครงการใดโครงการหนึ่งหรือทั้งสองโครงการ ย่อมเกิดผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงอย่างแน่นอน โครงการสถานีรถไฟฟ้าร่วมวงเวียนใหญ่ที่ได้รับการประเมินว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง ที่สถานีนี้ถึงวันละประมาณ 141,500 คน หากมีการปรับปรุงฟื้นฟูสภาพ

ทางกายภาพ เพื่อเป็นฐานในการพัฒนาพื้นที่ต่อไป โดยแนวทางการฟื้นฟูเมืองนี้ สามารถก่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านต่างๆ ดังนี้

7.3.1 ด้านกายภาพ

1) ปัญหาจราจรติดขัด คับคั่งในชั่วโมงเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นในบริเวณวงเวียนใหญ่ จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข ทั้งโดยการปรับปรุง ขยายถนนสายรอง สายซอย หรืออาจจะต้องมีการตัดใหม่เพิ่มเติมตามความจำเป็นให้เชื่อมต่อถึงกันอย่างเป็นระบบ รวมทั้งตรอกแคบ ๆ ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากในพื้นที่ศึกษาอีกด้วย ดังนั้นการปรับปรุงโครงข่ายถนนอย่างเป็นระบบจึงนับเป็นงานหลักที่สำคัญงานหนึ่งของการฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา ประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าว จะช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณวงเวียนใหญ่ และพื้นที่ใกล้เคียงลงได้ระดับหนึ่ง

2) จะช่วยให้การเข้าออกในพื้นที่มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3) จะทำให้มีการปรับปรุง ซ่อมแซมอาคารเก่า และก่อสร้างอาคารใหม่อย่างเป็นระบบ จะทำให้สามารถใช้สอยอาคารเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

4) ลดความหนาแน่นของอาคาร มีพื้นที่โล่ง เพื่อให้มีการเปิดมุมมองเกิดทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมที่ดี รวมทั้งสามารถจัดพื้นที่ว่างเพื่อนันทนาการได้อีกด้วย

5) จะทำให้มีการเชื่อมแหล่งงานกับแหล่งที่พักอาศัยใกล้กัน จะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อีกทั้งยังประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้ยานยนต์ต่าง ๆ อีกด้วย

6) เมื่อมีการปรับปรุง องค์ประกอบทางกายภาพจะช่วยเสริมสร้างจินตภาพของพื้นที่ศึกษาให้ชัดเจนขึ้น

7) ทำให้พื้นที่มีระเบียบในการใช้พื้นที่สาธารณะ

7.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

ผลจากการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าร่วมวงเวียนใหญ่ โดยคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารขึ้นลง ณ สถานีนี้มากที่สุด จากสภาพดังกล่าวจะทำให้บริเวณวงเวียนใหญ่กลายเป็นแหล่งชุมชนพลุกพล่าน และผลที่น่าจะเกิดตามมาก็คือ ธุรกิจการค้าที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้น บริเวณนี้จะกลับเป็นแหล่งดึงดูดความสนใจของนักลงทุนอีกครั้งหนึ่ง นั่นหมายถึงการเป็นแหล่งงานที่สำคัญแห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรี ผลที่จะได้รับทางด้านเศรษฐกิจทั้งในระดับพื้นที่(จุลภาค) และระดับกรุงเทพมหานคร(มหภาค) ก็คือ

1) ผลที่ได้รับในระดับชุมชน ก็คือ สภาพเศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น ทำให้คนในชุมชนมีรายได้มากขึ้น

2) รัฐบาลสามารถเก็บภาษีต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น

- 3) ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น
- 4) ทำให้เกิดแรงดึงดูดในการลงทุนเพิ่มมากขึ้น

7.3.3 ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

1) สถานะภาพของบุคคลในครอบครัวมีความมั่นคงและดีขึ้น เนื่องจากแหล่งงานที่พักอาศัยอยู่ใกล้กัน

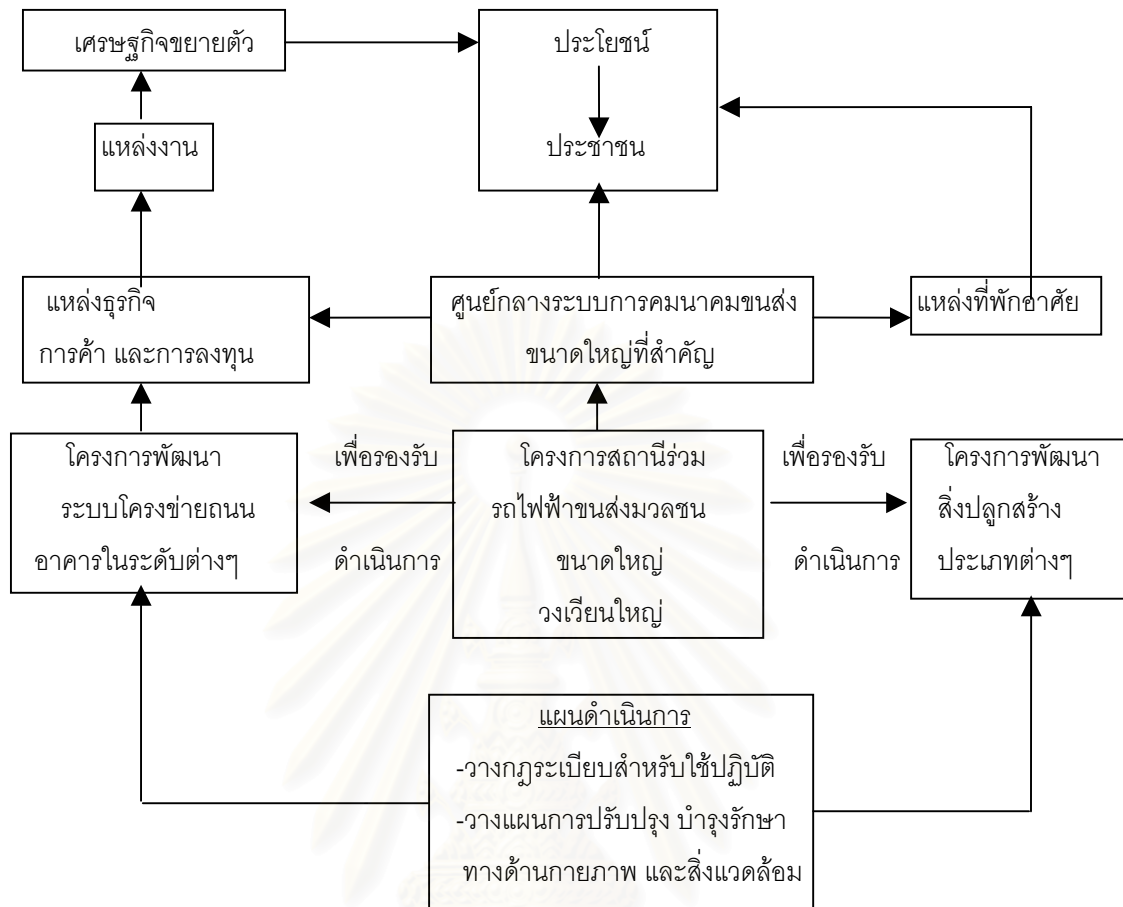
2) จากการที่มีพื้นที่โล่งว่างเพิ่มขึ้น และมีที่พักผ่อนหย่อนใจ นอกจากจะช่วยให้สภาพแวดล้อมดีขึ้นและสวยงามแล้ว ยังเป็นผลดีต่อสภาพกายและใจของคนในชุมชนในพื้นที่ศึกษาอีกด้วย

3) จากการดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง และก่อสร้างถนนสายรอง สายซอย รวมทั้งตรอกต่าง ๆ ให้เชื่อมโยงถึงกันอย่างเป็นระบบ นอกจากจะช่วยให้การเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกประหยัดเวลาการเดินทางแล้ว ยังช่วยลดมลภาวะทางอากาศ ทางเสียง ที่เกิดจากการจราจรติดขัดคับคั่ง ทั้งในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งย่านวงเวียนใหญ่และพื้นที่ต่อเนื่องอีกด้วย ปัญหาที่ล้วนมีผลต่อสภาพจิตของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างยิ่ง

4) พื้นที่ศึกษาในสภาพปัจจุบัน มีปัญหาเรื่องขยะ และน้ำเน่าเสีย จากบ้านเรือนที่พักอาศัย อาคารร้านค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดสด เมื่อดำเนินการตามโครงการฟื้นฟูพื้นที่ศึกษา ปัญหาเหล่านี้จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข ปรับปรุง จะช่วยให้สุขภาพอนามัยของประชาชนทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่ดีขึ้น และจะช่วยลดการแพร่กระจายของเชื้อโรคต่าง ๆ อีกด้วย

5) ปัญหาการวางสินค้า สิ่งของต่าง ๆ รุกล้ำทางเท้า ทางสาธารณะ เมื่อได้รับการแก้ไขให้อยู่ในระบบและระเบียบแล้ว ประชาชนที่สัญจรไปมาจะได้รับความสะดวกและปลอดภัย

6) ปัญหาการหยุดและการจอดรถในที่ห้ามหยุดห้ามจอด รวมทั้งการจอดรถซ้อนคัน เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุ เมื่อปัญหานี้ได้รับการจัดการให้ถูกต้องตามระเบียบและกฎจราจรแล้ว จะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น



รูปที่ 7.1 โครงร่างแสดงผลที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการสถานีร่วมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ “วงเวียนใหญ่” ต่อพื้นที่ศึกษา

7.4 สรุปแนวทางการปฏิบัติตามแผน

ในขั้นตอนของการปฏิบัติตามแผน จำเป็นที่จะต้องใช้เครื่องมือในการดำเนินการ ได้แก่ กฎหมายต่างๆที่จะต้องนำมาควบคุม เพื่อให้เกิดผลบรรลุตามเป้าหมาย นอกเหนือไปจากการขึ้นนำด้วยแนวทางนโยบายต่างๆที่กำหนดไว้ โดยกฎหมายที่มีความสำคัญในการดำเนินงานนี้ ได้แก่ กฎหมายผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายจัดสรรที่ดิน กฎหมายการสาธารณสุข กฎหมายส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ปัญหาที่เกิดขึ้นในขั้นตอนนี้มีมากมาย เนื่องจากต้องมีความเชื่อมโยงระหว่างหลายปัจจัย ทั้งด้านกายภาพ ด้านการจัดการ ด้านงบประมาณ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทัศนคติของประชาชน ซึ่งมีความละเอียดอ่อน เนื่องจากความรู้สึกในความเป็นเจ้าของพื้นที่

เพื่อให้การปฏิบัติการตามแผนเป็นไปโดยราบรื่น ป้องกันการเกิดปัญหาข้อขัดแย้งทั้งระหว่างหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง และในส่วนของภาคเอกชนทั้งผู้ลงทุนรายใหญ่ ผู้ประกอบกิจการค้ารายย่อย และประชาชนในพื้นที่ ซึ่งจะมีผลกระทบอย่างมากต่อการดำเนินงานของโครงการเพื่อให้เกิดผลตามวัตถุประสงค์ ตามเป้าหมายของโครงการ ทั้งในด้านการปรับปรุงฟื้นฟูสภาพทางกายภาพของสิ่งปลูกสร้างทั้งเก่าและจะต้องสร้างใหม่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม อันจะยังประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในพื้นที่ในระดับจุลภาค รวมทั้งในระดับมหภาคอีกด้วย จึงควรพิจารณาจัดรูปองค์กรที่จะเข้ามารับผิดชอบดำเนินการ โดยประกอบด้วยฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ภาครัฐบาล ในหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง ภาครัฐวิสาหกิจ องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ภาคเอกชนผู้ลงทุนรายใหญ่และรายย่อย รวมถึงประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กองผังเมืองและโครงการ ฝ่ายโครงการเมืองใหม่ การเคหะแห่งชาติ. การปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนเมือง. การสัมมนาทางวิชาการเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง. กรุงเทพฯ, 2535.

การเคหะแห่งชาติ. การสัมมนาทางวิชาการ การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง. กรุงเทพฯ, 2535.

คำรบลักข์ สุรัสวดี. การศึกษและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง. กรุงเทพฯ, 2543.

จิระ จิตรกร. แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยศิลปากร ภาควิชาผังเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.

ทศพล จันทร์วงศ์. วิสัยทัศน์เมืองใหม่แห่งอนาคต กระบวนการพัฒนาที่อยู่อาศัย การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง. 2540.

บริษัท เอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด. โครงการจัดทำแผนพัฒนาเขต เขตคลองสาน, 2544.

บริษัท เอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด. โครงการจัดทำแผนพัฒนาเขต เขตธนบุรี, 2544.

วิรัตน์ รัตตากร. แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงอโศก-คลองเตย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยศิลปากร ภาควิชาผังเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

อัจฉรา บุญญฤทธิ์. แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยศิลปากร ภาควิชาผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

ภาษาอังกฤษ

Chapin Jr. ,F. Stewart and Kaiser ,Edward J. Urban land use planning. Chicago : University of Illinois Press, 1979.

Mao ,James C.T. Efficiency in Public Urban Renewal Expenditure Through Benefit-Cost Analysis. Journal of the American Institute of Planners, 1966.

Raymond Vernon. The Changing Economic Function of the Central City, Urban Renewal : The Record and the Controversy, James Q, Wilson, ed., (Cambridge, Massachussets: The MIT Press, 1966.

Stanley, Millward. “An Analysis of Housing Policy and Its Influence on Urban Renewal”, Papers Presented at a Symposium Held at the University of Salford, Symposium on Urban Renewal at the University of Salford. United Kingdom : University of Salford, 1972.

Vernon, Raymond. The Changing Economic Function of the Central City. In James Q. Willson (ed.) Urban renewal : The record and the controversy. Cambridge, Massachusette: The MIT Press, 1966.

Weber, Peter. Urban renewal in Austria. Wien : Geschaefststelle der Oesterreichischen Raumordnungskonferenz (OROK), 1981.

Wilfred Burns. New Towns for Old . The Technique of Urban Renewal, London : Leonard Hill, 1963.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวสุภา รุจิรกุล เกิดเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2517 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จากโรงเรียนสตรีวิทยา เมื่อปี พ.ศ.2535 สำเร็จการศึกษาจากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยรังสิต เมื่อ พ.ศ.2540 และเข้าศึกษาในระดับปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ.2542



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย