

บทที่ 1

บทนำ



1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากนโยบายและแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในด้านการจราจร การขนส่ง และ สาธารณูปโภค ได้กำหนดให้มีการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อสามารถให้บริการ ประชาชนได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยโดยเป้าหมายและแผนงานให้มีการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนและพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบการจราจรให้มีความสอดคล้องกันเป็นระบบ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) จึงได้ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ โครงการพัฒนา ศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้และโครงการรถไฟสายแม่กลองและส่วนต่อเนื่อง¹ ซึ่ง จากแนวความคิดในการการจัดตั้งศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ บริเวณแนวถนน กัลปพฤกษ์ที่ต้องการพัฒนาเป็นสถานีขนส่งขนาดใหญ่ ที่มีประสิทธิภาพ สะดวก และดึงดูดใจใน พื้นที่ด้านตะวันตกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร ที่จะทำหน้าที่เป็น "ศูนย์คมนาคม" สำหรับถนน และระบบรางที่เชื่อมโยงไปยังภาคตะวันตกและภาคใต้ของประเทศ ที่มีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟ สายแม่กลอง โดยต่อขยายเส้นทางจากสถานีวงเวียนใหญ่มายังสถานีหัวลำโพง และจากสถานีแม่ กลองไปยังเส้นทางรถไฟสายใต้ที่ปากท่อ ซึ่งจะช่วยร่นระยะทางและอำนวยความสะดวกในการ คมนาคมโดยรถไฟระหว่างกรุงเทพ ฯ และประเทศอาเซียนทางด้านทิศใต้ (มาเลเซียและสิงคโปร์)² และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่มีการกำหนดย่านวงเวียนใหญ่เป็นศูนย์กลางที่มีการ เชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กทม.-มหาชัย) เส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสาย สีเขียว ที่ทำการขยายเส้นทางต่อจากสะพานตากสิน และเส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับสาย วงแหวนสีน้ำ เงิน ที่เป็นส่วนขยายของขนส่งมวลชนบนถนนสายเจริญสุขนิทวงศ์ นอกจากนี้อาจมีการเชื่อมต่อการ ให้บริการกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ด้วย ซึ่งศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้นั้น ใช้รูปแบบการพัฒนาแบบผสม(mix-used development) ในการพัฒนาเป็นศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้ ที่ประกอบด้วยศูนย์คมนาคมขนส่งระดับท้องถิ่น และระดับชาติ ย่านที่พัก อาศัย ย่านการค้าและการพาณิชย์กรรม และพื้นที่เพื่อนันทนาการ เพื่อที่ต้องการให้เกิดศูนย์กลาง รองของเมืองที่พึ่งตนเองได้ (sub-center) ฉะนั้นเพื่อให้การดำเนินการจัดตั้งศูนย์คมนาคม กรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้สำเร็จ จึงมีการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์ คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้และบริเวณโดยรอบ

¹ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด, รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาโครงการสะสมที่ดินเพื่อการพัฒนาบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านใต้ หน้า 1-1

² เจแปน ไรส์เวย์ เทคนิคอลเซอร์วิส, โดนิชิ เอนจินีเยริง คอนซัลติง, ทิม คอมซัลติง เอนจินีเยริง แอนด์ เมเนจเม้นท์และเทสโก้, โครงการศึกษาความเป็นไปได้ โครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมตากสินและโครงการรถไฟสายแม่กลองและส่วนต่อเนื่อง, บทที่ 1 / ส่วนที่ 1-1

โดยขอบเขตของการวางผังเมืองเฉพาะของศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้มีพื้นที่โครงการประมาณ 6 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของแขวงตลาดพลู แขวงบุคคโล เขตธนบุรี แขวงปากคลองภาษีเจริญ แขวงบางบางหว้า เขตภาษีเจริญ และแขวงบางค้อ แขวงบางขุนเทียน เขตจอมทอง โดยพื้นที่โครงการจะแบ่งเป็นพื้นที่ศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้รวมประมาณ 120 ไร่

ซึ่งในกรอบพื้นที่ของผังเมืองเฉพาะ มีการกำหนดแนวความคิดในการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ไว้ ดังนี้

1. พื้นที่ย่านพาณิชยกรรม (mixed commercial and business) โดยการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (redevelopment)
2. พื้นที่การค้าและพาณิชยกรรม (commercial and business) โดยการดำเนินการพัฒนาพื้นที่เมืองขึ้นใหม่ (newly development)
3. ย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่น (high density residential) โดยการดำเนินการพัฒนาพื้นที่เมืองขึ้นใหม่ (newly development)
4. พื้นที่ตั้งสาธารณูปการ (public utilities)
5. พื้นที่สีเขียว (green area)

โดยแนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ย่านพาณิชยกรรม (mixed commercial and business) เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ นั้น จะที่อยู่บริเวณรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้สามารถเกิดขึ้นได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ ที่จะเป็นแหล่งดึงดูดให้เกิดโอกาสสร้างงานจากการที่มีการจัดองค์ประกอบเมืองที่หลากหลาย ท่ามกลางสภาพแวดล้อมของเมืองที่น่าอยู่ รวมถึงความสามารถในการเข้าถึง (accessibility) ของระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบที่เข้ามาในบริเวณเดียวกัน โดยจะใช้วิธีการทางผังเมืองเข้ามาพัฒนาพื้นที่ คือ วิธีการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (urban redevelopment)

สภาพทั่วไปภายในพื้นที่ดังกล่าวในปัจจุบันมีสภาพอาคารและสภาพแวดล้อมที่เป็นตึกแถว กึ่งพาณิชยกรรมกึ่งที่พักอาศัยที่มีการตั้งตามแนวของถนนทอดไทและถนนวุฒากาศ ซึ่งมีสภาพอาคารที่เก่าทรุดโทรมและแออัด ส่วนพื้นที่ภายในเป็นลักษณะของบ้านพักอาศัยที่มีการตั้งของบ้านเรือนติดกัน และไม่มีการจัดเว้นที่ว่างที่เหมาะสมที่จะทำให้เกิดลักษณะของความน่าอยู่อาศัยภายในพื้นที่ลดน้อยลง นอกจากนี้ลักษณะของการสัญจรของพื้นที่นั้นไปมาไม่สะดวกเนื่องจากถนนที่ใช้สัญจรภายในและระหว่างพื้นที่เป็นถนนที่คับแคบเกินไป ที่สามารถให้รถยนต์ขับสวนกันได้ 2 ช่องทาง และพื้นที่ทางสัญจรหลัก ได้แก่ ถนนทอดไทและถนนวุฒากาศ ก็มีการจราจรที่ติดขัดและคับแคบ และขาดแคลนที่จอดรถรวมไปถึงพื้นที่สำหรับการขนถ่ายสินค้า โดยมีเงื่อนไขที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่บริเวณดังกล่าว คือ การกระจายกรรมสิทธิ์ในที่ดินออกเป็นแปลงที่ดินขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเพื่อรองรับการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่นประชากรที่เพิ่มขึ้นด้วยการปลูกสร้างอาคารขนาดใหญ่ซึ่งจำเป็นต้องการรวมแปลง

ที่ดินขนาดเล็กจำนวนมากในบริเวณดังกล่าวเข้าด้วยกันย่อมเป็นสิ่งทีกระทำได้โดยยาก ประกอบกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมภายในพื้นที่ เป็นลักษณะของการค้าพาณิชย์ระดับชุมชน มีระยะการตั้งถิ่นฐานมาเป็นระยะเวลายาวนาน มีการรวมกลุ่มกันเป็นชุมชนจำนวนมาก

ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม (mixed commercial and business) ในอนาคตด้วยวิธีการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (urban redevelopment) จึงมีผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านสังคมที่สามารถเกิดการต่อต้านโครงการศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาผลกระทบทางสังคมจากการปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ เพื่อหาแนวทางลดผลกระทบทางสังคมของผู้อยู่อาศัยอันจะช่วยให้การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูประสบผลสำเร็จรวมทั้งประชาชนภายในพื้นที่ศึกษาจะได้รับการช่วยเหลือได้อย่างเหมาะสม

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 ศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

1.2.2 ประเมินผลกระทบทางสังคมต่อผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่จากการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

1.2.3 วิเคราะห์ความสามารถในการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคมกรุงเทพ ด้านตะวันตกเฉียงใต้

1.2.4 วิเคราะห์เงื่อนไข ข้อจำกัด ในการปรับปรุงฟื้นฟู(urban redevelopment) ย่านพาณิชย์กรรมบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้

1.2.5 เสนอแนะแนวทางเพื่อลดผลกระทบจากการปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งในผังเมืองเฉพาะบริเวณศูนย์คมนาคมกรุงเทพด้านตะวันตกเฉียงใต้ คือ พื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม (mixed commercial and business) โดยเสนอให้มีการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ (urban redevelopment) โดยพื้นที่ศึกษามีอาณาเขต ดังนี้

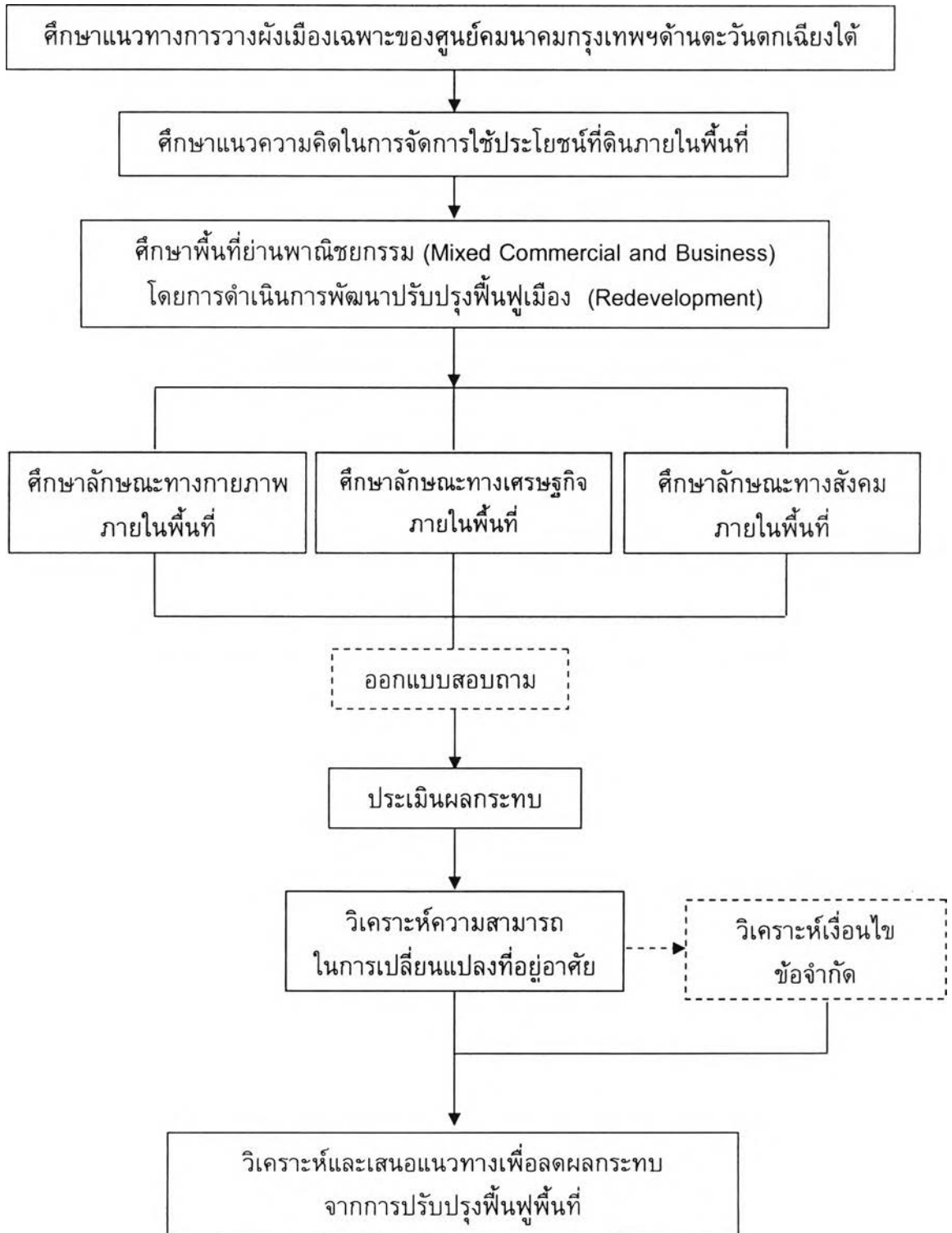
ทิศเหนือ	ติดต่อกับถนนเทอดไทตั้งแต่ซอยเทอดไท 27 ถึงคลองบางขุนเทียน
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับถนนรัชดาภิเษกตั้งแต่ซอยเทอดไท 27 ถึงคลองแยกคลองบางสะแก
ทิศใต้	จรดกับลำรางสาธารณะ ซอยแยกซอยจินตามณี แนวเส้นตรงระหว่างซอยจินตามณีกับซอยแยกซอยโรงเรียนมนตรวิทยา
ทิศตะวันตก	จรดกับคลองบางขุนเทียนตั้งแต่คลองวัดใหม่ยายนุ้ยถึงถนนเทอดไท

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ประเด็นความสำคัญที่จะนำมาพิจารณาในส่วนเนื้อหา มีดังนี้

1. สำรวจและศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ ทั้งองค์ประกอบทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ความสามารถ และความเป็นไปได้ในการลงทุน ผลตอบแทนของเจ้าของที่ดินและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับที่ดิน
2. ศึกษาความหมาย หลักการ แนวความคิด วิธีการและขั้นตอนของการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง
3. นำเนื้อหาและข้อมูลที่ได้มาทั้งหมด เพื่อประเมินผลกระทบทางสังคมและวิเคราะห์ความสามารถในการเปลี่ยนแปลงเพื่อเป็นแนวทางที่จะช่วยลดผลกระทบจากการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

1.4 กรอบแนวคิด



1.5 วิธีการวิจัยและการรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

1.5.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ได้จากการออกสำรวจและศึกษา ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ

- ทำเลที่ตั้ง
- ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ลักษณะอาคาร อายุอาคาร ขนาดและจำนวนชั้น
- ลักษณะทางสังคมของผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษา
- ความสามารถและความเป็นไปได้ในการลงทุนและผลตอบแทนของเจ้าของที่ดิน
- ความคิดเห็นของประชาชนในเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในพื้นที่ที่ศึกษา

1.5.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ได้จากข้อมูลจากการศึกษาเอกสารต่าง ๆ ทั้งทางภาครัฐและเอกชน เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับประชากร ลักษณะทางสังคม การถือครองที่ดินของพื้นที่ศึกษา เป็นต้น เพื่อประเมินผลกระทบทางสังคมจากการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่และวิเคราะห์ความสามารถในการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยเพื่อหาแนวทางที่ช่วยลดผลกระทบจากการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่

1.5.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย

- แผนที่แผนผังเป็นเครื่องมือซึ่งจะนำมาใช้ในด้านกายภาพต่างๆ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร ความสูงอาคารและระบบสาธารณูปโภค-สาธารณูปการต่างๆ ภายในพื้นที่ศึกษา
- แบบสอบถาม (questionnaire) เป็นเครื่องมือที่จะนำมาใช้เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัย เศรษฐกิจ สังคมของผู้อยู่อาศัยและความคิดเห็นต่อการพัฒนาพื้นที่ โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 5 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ทั้งจำนวนสมาชิกในครัวเรือน เพศ อายุ การประกอบอาชีพ รายได้เฉลี่ยครัวเรือนและระยะเวลาที่อยู่อาศัย

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย เกี่ยวกับอายุอาคาร รูปแบบอาคาร ชนิดวัสดุก่อสร้างอาคาร/ที่อยู่อาศัย ความสูงอาคาร ขนาดที่ดิน การถือครองที่อยู่อาศัยและกิจกรรมภายในอาคาร

ส่วนที่ 3 การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต เกี่ยวกับการมีส่วนร่วม ความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ ผลดี-ผลเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการพัฒนาพื้นที่

ส่วนที่ 5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

1.5.4 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่จะศึกษาในการศึกษาครั้งนี้เป็นจำนวนครัวเรือนที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยการสุ่มตัวอย่างเป็นวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่าย (simple random sample) และกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ทฤษฎีของ Taro Yamane³ โดยการประมาณค่าพารามิเตอร์ด้วยความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และให้ค่าพารามิเตอร์ที่ประมาณได้นี้คาดเคลื่อนไม่เกินร้อยละ ± 5 มีวิธีการคำนวณดังนี้

$$n = N/1+Ne^2$$

โดยที่ n คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม

N คือ ขนาดประชากร

e คือ ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง

1.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

1.6.1 ข้อมูลทุติยภูมิ นำมาวิเคราะห์เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการศึกษา โดยวิธีการพรรณนาและตาราง

1.6.2 ข้อมูลปฐมภูมิ นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาดำเนินการวิเคราะห์ตามหลักสถิติโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS for Windows ซึ่งค่าสถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าความถี่ (frequency) และค่าสัดส่วนร้อยละ (percentage)

1.6.3 ประมวลผลและสรุปผลการศึกษา

1.6.4 นำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบของการบรรยาย ตารางและแผนที่

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.7.1 ทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงฟื้นฟูภายในพื้นที่ศึกษา
- 1.7.2 ทราบถึงความสามารถในการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษา
- 1.7.3 ทราบถึงเงื่อนไข ข้อจำกัด ในการประยุกต์ใช้วิธีการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (urban redevelopment) เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่
- 1.7.4 ทราบถึงแนวทางการพัฒนาและความเป็นไปได้ในการแก้ไขเงื่อนไข ข้อจำกัด เพื่อลดผลกระทบจากการปรับปรุงฟื้นฟูภายในพื้นที่ศึกษา