



บทที่ 3

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

3.1 ที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ศึกษา

แม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครมีความยาวประมาณ 35 กิโลเมตร ตั้งแต่เขตคูลิตทางตอนเหนือจนถึงเขตพระโขนงทางตอนใต้ ขอบเขตพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ตั้ง 2 พากฝั่งตามแนวถนนสายสำคัญที่เป็นเส้นทางขนานกับแม่น้ำรวมเนื้อที่ประมาณ 14,830.8 ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ฝั่งพระนคร 6 เขตได้แก่ เขตคูลิต พระนคร สิมพันดวงศ์ บางรัก ยานนาวา พระโขนง และพื้นที่ฝั่งธนบุรีอีก 5 เขต ได้แก่ เขตบางกอกน้อย บางกอกใหญ่ คลองสาน ธนบุรีและราชบุรีบูรณะ

ในปี พ.ศ. 2532 ทางกรุงเทพมหานครได้เปลี่ยนเขตการปกครองกรุงเทพมหานครจากเดิม 24 เขต เป็น 36 เขต ในพื้นที่ศึกษาจึงมีเขตการปกครองที่เพิ่มขึ้น ฝั่งพระนครได้เปลี่ยนแปลงเขตการปกครองเป็น 10 เขตประกอบด้วย เขตบางซื่อ คูลิต พระนคร สิมพันดวงศ์ บางรัก สาทร บางคอแหลม ยานนาวา คลองเตย และพระโขนง ส่วนฝั่งธนบุรีได้เปลี่ยนแปลงเขตการปกครองเป็น 6 เขต คือ บางพลัด บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ คลองสาน ธนบุรีและราชบุรีบูรณะ

ในการวิจัยจะทำการศึกษารูปแบบของเขตการปกครองเดิม เนื่องจากการจัดเก็บระเบียบของข้อมูลสำหรับการวิจัย ยังอยู่ในรูปแบบของเขตการปกครองเดิม อันจะทำให้การวิจัยค่าเงินไปอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ขณะนั้น

3.2 ลักษณะภูมิประเทศ

3.2.1 ลักษณะทางธรณีวิทยา

ลักษณะดินรเคยทั่วไปของพื้นที่ริมแม่น้ำและพื้นที่กรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นดินตะกอนประกอบด้วยชั้นหน้าของดินเหนียวละ เอียงและตะกอนละ เอียง จึงเป็นดินที่ชุ่มน้ำและเนื้อดินแน่นอัดแน่น อันเป็นลักษณะของดินที่เกิดจากน้ำทะเล ลึกหามาทับถม เรียกว่าดินตะกอนน้ำพา

(Alluvial Soils) เป็นดินที่เหมาะสมกับการเกษตรกรรม 1

ถึงแม้ว่าการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรจะเป็นกิจกรรมที่เหมาะสมกัน และสอดคล้องกับสมรรถนะของดินกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษามากที่สุด แต่ระยะเวลาที่ผ่านมาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 20 ปีมานี้ พื้นที่เกษตรของกรุงเทพฯ ลดลงตลอดเวลาและในพื้นที่ศึกษากลายเป็นพื้นที่เมืองเสียเป็นส่วนใหญ่

3.2.2 แผ่นดินทรุด

แม้ว่าพื้นที่เมืองของกรุงเทพมหานครโดยทั่วไป จะประสบปัญหาแผ่นดินทรุดโดยเฉพาะทางฝั่งพระนคร แต่พื้นที่ริมแม่น้ำกลับไม่มีปัญหาดังกล่าว จะมีเฉพาะพื้นที่ริมแม่น้ำในเขตพระโขนงที่มีอัตราการทรุดตัว 5-10 ซม. ต่อปี สาเหตุที่พื้นที่ริมแม่น้ำไม่มีการทรุดตัวสืบเนื่องมาจากไม่มีการสูบน้ำบาดาลมาใช้ แต่ถ้าเมืองมีการขยายตัวพื้นที่ริมแม่น้ำมีการใช้ดินที่เข้มข้นขึ้นแล้วการประปาให้บริการไม่พอเพียง ประชากรจำเป็นต้องหันมาใช้บาดาล พื้นที่ริมแม่น้ำก็จะต้องทรุดตัวลงก่อให้เกิดปัญหาที่ท่วมขังตามมาและจะกระทบกระเทือนถึงโบราณสถานริมแม่น้ำ

3.3 การใช้ที่ดิน

3.3.1 การใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา

กรุงเทพมหานครในปัจจุบันได้ขยายขอบเขตการปกครองออกไปเป็นพื้นที่ประมาณ 980,460.6 ไร่ โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านกลางแบ่งแยกกรุงเทพมหานครออกเป็น 2 ส่วน ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายสำคัญของกรุงเทพฯ มีความเกี่ยวเนื่องผูกพันกับการดำรงชีวิตของชาวกรุงเทพฯ มาเป็นเวลายาวนาน และมีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนริมแม่น้ำมาตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุง ตลอดเวลาที่ผ่านมาการตั้งถิ่นฐานของประชาชนริมแม่น้ำได้มีการขยายตัวมากขึ้นตามสภาพการเปลี่ยนแปลงของประชากร เศรษฐกิจ และการปกครอง การใช้ที่ดินประเภทที่ว่างและเกษตรกรรมลดลงอย่างรวดเร็ว ขณะเดียวกันกลับมีอาคารบ้านเรือนปลูกสร้างขึ้นแทนที่

ในการศึกษาสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้ทำการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 4 ช่วง เพื่อให้สามารถมองเห็นกิจกรรมและความแตกต่างของแต่ละพื้นที่ได้อย่างชัดเจน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการใช้ที่ดินในภายหลัง

1. สวาท เสนาณรงค์, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย (พระนคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2521), หน้า 54

- ช่วงที่ 1 เริ่มจากสะพานพระราม 6 ถึง สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า
 ช่วงที่ 2 เริ่มจากสะพานพระปิ่นเกล้าถึง สะพานสมเด็จพระปทเกล้า
 ช่วงที่ 3 เริ่มจากสะพานสมเด็จพระปทเกล้าถึงสะพานกรุงเทพ
 ช่วงที่ 4 เริ่มจากสะพานกรุงเทพ ถึง สุกเซตกรุงเทมหานคร

สภาพการจราจรใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาลดความยาวประมาณ 35 กิโลเมตรในระยะที่มีการสำรวจประมาณ 200 เมตรจากริมฝั่งตลอดแนว ตั้งแต่ทิศเหนือจดทิศใต้ พบว่าการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยามีลักษณะหลากหลายประเภท โดยมีการใช้ที่ดินประเภทสถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ รวมกันมากที่สุดรวมพื้นที่ประมาณ 3,750.1 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 25.2 รองลงมาคือที่พักอาศัย พื้นที่ 3,634.1 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 24.5 การใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้าเป็นอันดับสาม พื้นที่ 1,814.9 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.2 ส่วนการใช้ที่ดินประเภทอื่นได้แก่ เกษตรกรรม พาณิชยกรรม ที่ว่าง อุตสาหกรรม ที่พักผ่อนหย่อนใจ และประเภทที่ว่าง มีอันคับคดหล่นกันไป รวมพื้นที่การใช้ที่ดินทุกประเภทเป็น 14,830.8 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.5 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด เมื่อเปรียบเทียบส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อคลังสินค้าในส่วนพื้นที่ริมแม่น้ำและพื้นที่กรุงเทพฯ พบว่าการใช้ที่ดินในส่วนนี้มีความหนาแน่นมาก คิดเป็นร้อยละ 42.32 ของการใช้เพื่อคลังสินค้าของกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาในแต่ละช่วงพื้นที่จากตารางที่ 3.1 พบว่า การใช้ที่ดินในช่วงที่ 1 ระหว่างสะพานพระราม 6 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ มีการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยมากที่สุด รองลงมาเป็นการใช้ที่ดินประเภทสถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 35.0 และ 29.9 ตามลำดับ ส่วนช่วงที่ 2 อันเขตเมืองเก่าสมัยแรกตั้งกรุงช่วงระหว่างสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงสะพานสมเด็จพระปทเกล้า มีการใช้ที่ดินประเภทสถานที่ราชการและสถาบันอื่น ๆ หนาแน่นมากคิดเป็นร้อยละ 64.4 ของพื้นที่ช่วงนั้น สำหรับในช่วงที่ 3 ทางตอนใต้ของกรุงเทพฯ ช่วงระหว่างสะพานสมเด็จพระปทเกล้าถึงสะพานกรุงเทพฯ พบว่ามีการใช้ที่ดินประเภทห้าง百貨เคียงกัน โดยมีการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.4 รองลงมาเป็นพาณิชยกรรมร้อยละ 22.2 ส่วนการใช้ที่ดินประเภทคลังสินค้าในพื้นที่ช่วงนี้มีความสำคัญมาก คิดเป็นร้อยละ 13.7 ช่วงสุดท้ายระหว่างสะพานกรุงเทพฯ ถึงสุกเซตกรุงเทมหานครทางตอนใต้สุดมีการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ 百貨เคียงกันเหมือนช่วงที่ 3 โดยมีการใช้ที่ดินเพื่อคลังสินค้าสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 22.5 ในอีกประเด็นหนึ่งที่นำพิจารณาคือพื้นที่ช่วงนี้มีสัดส่วนการใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรมและที่ว่างมากกว่าช่วงอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 18.0 และ 12.7 ตามลำดับ

สำหรับในแต่ละช่วงได้มีการศึกษาพิจารณาในรายละเอียดของการใช้ที่ดินมากยิ่งขึ้น โดยมีการแยกย่อยพื้นที่ศึกษาอีกทั้งยังจำแนกออกเป็น 2 ผัง คือ ผังพระนครและผังธนบุรีอันจะทำให้มีความเข้าใจในกิจกรรมของพื้นที่แต่ละส่วนละเอียดชัดเจนยิ่งขึ้น

3.3.1.1 การใช้ที่ดินช่วงที่ 1 จากสะพานพระราม 6 ถึง สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

สภาพปัจจุบันมีการใช้ที่ดินประเภทที่ห้าอาศัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมาได้แก่สถานที่ราชการรวมทั้งสถาบัน คิดเป็นร้อยละ 29.9 ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เมื่อพิจารณาตารางที่ 3.2 พบว่า การใช้ที่ดินทางผังพระนครมีการใช้ที่ดินประเภทสถานที่ราชการและสถาบันมากที่สุดรวมพื้นที่ 995.1 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 46.8 ส่วนที่ห้าอาศัยมีอันดับรองลงมาสัดส่วนร้อยละ 26.0 คิดเป็นพื้นที่ 552.6 ไร่ สำหรับทางด้านผังธนบุรีกลับมีลักษณะการใช้ที่ดินที่แตกต่างออกไปคือ มีการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมากที่สุด เป็นพื้นที่ 901.8 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 44.4 และมีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมเป็นอันดับสองรวมพื้นที่ 587.5 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 28.9 โดยที่ทางผังพระนครมีการใช้ที่ดินประเภทนี้อยู่เลย

ตารางที่ ๓.1 แสดงการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในช่องทางต่าง ๆ จำแนกตามประเภทการใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2529

การใช้ที่ดิน	รวมตลอดความยาวแม่น้ำ		ช่วงที่ 1		ช่วงที่ 2		ช่วงที่ 3		ช่วงที่ 4	
	ไร่	%	ไร่	%	ไร่	%	ไร่	%	ไร่	%
พักอาศัย	8,684.1	24.5	1,454.4	85.0	298.7	15.0	765.5	29.4	1,120.5	18.8
พาณิชย์กรรม	1,227.9	8.8	242.6	5.8	212.6	10.9	578.5	22.2	194.2	8.2
อุตสาหกรรม	822.8	5.6	297.8	7.2	-	-	169.5	6.5	956.0	5.8
คลังสินค้า	1,814.9	12.2	86.2	2.1	-	-	855.4	18.7	1,879.3	22.5
สถานที่ราชการ, สถาบัน	8,750.1	25.2	1,242.6	29.9	1,261.2	64.4	827.7	12.6	918.6	15.0
เกษตรกรรม	1,781.9	12.0	587.5	14.2	-	-	90.5	8.5	1,109.9	18.0
ที่ว่าง	1,296.4	8.8	224.1	5.4	25.4	1.8	267.1	10.8	779.8	12.7
สาธารณูปโภค	250.7	1.7	18.7	0.4	-	-	-	-	282.0	8.8
ที่ปลูกพืชมก๋อย	252.0	1.7	-	-	164.6	8.4	47.0	1.8	40.4	0.7
รวม	14,880.8	100.0	4,159.4	100.0	1,957.5	100.0	2,601.2	100.0	6,118.7	100.0

หมายเหตุ ช่วงที่ 1 - เริ่มจากสะพานพระราม 6 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

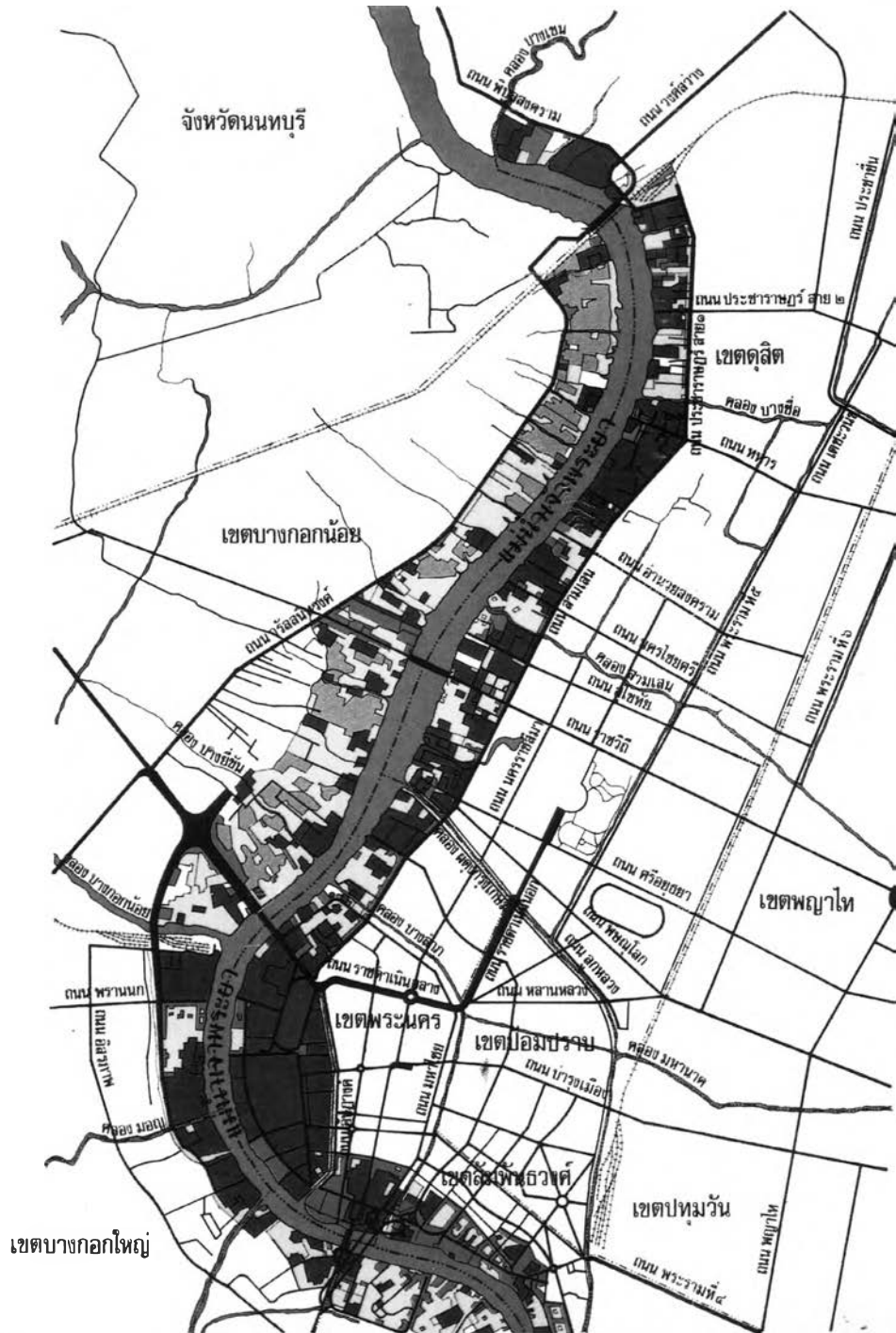
ช่วงที่ 2 - เริ่มจากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ถึงสะพานสมเด็จพระปรมหาราช

ช่วงที่ 3 - เริ่มจากสะพานสมเด็จพระปรมหาราช ถึงสะพานกรุงเทพ










ช่วงที่ 4 - เริ่มจากสะพานกรุงเทพ ถึงสุกเซตกรุงเทพมหานคร

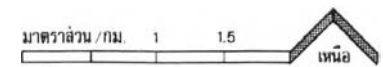
ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน
ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน
เขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2529



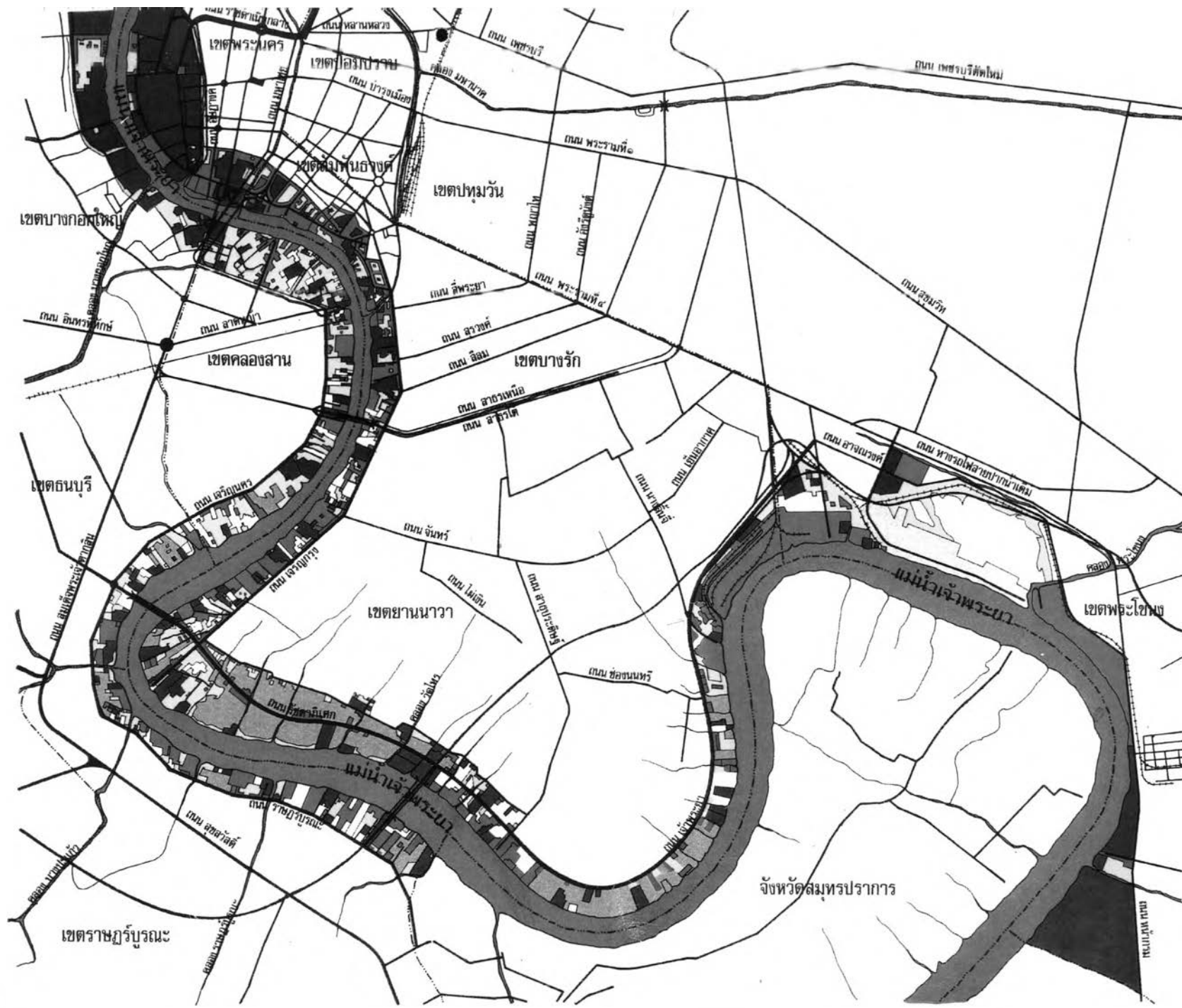
สัญลักษณ์

-  ที่อยู่อาศัย
-  พาณิชยกรรม
-  สถาบัน . สถานที่ราชการ
-  อุตสาหกรรม
-  คลังสินค้า
-  สาธารณูปโภค
-  ที่พักผ่อนหย่อนใจ
-  เกษตรกรรม
-  ที่ว่างที่ยังไม่ได้มีการพัฒนา

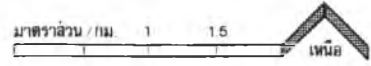


งานวางผังเมือง 1 ฝ่าย 2
กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน
ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง
เขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2529



- สัญลักษณ์
- ที่อยู่อาศัย
 - พาณิชยกรรม
 - สถาบัน . สถาบันที่ราชการ
 - อุตสาหกรรม
 - คลังสินค้า
 - สาธารณูปโภค
 - ที่พักผ่อนหย่อนใจ
 - เกษตรกรรม
 - ที่ว่างที่ยังไม่ได้มีการพัฒนา



งานวางผังเมือง 1 ฝ่าย 2
กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 9.2 แสดงการใช้ที่ดินร่นแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงระหว่างสะพานพระราม 6 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ปี ค.ศ. 2529

การใช้ที่ดิน	รวมตลอด พระราม 6-ปิ่นเกล้า		ฝั่งพระนคร						ฝั่งธนบุรี					
			รวม		พระราม 6-กรุงธน		กรุงธน-ปิ่นเกล้า		รวม		พระราม 6-กรุงธน		กรุงธน-ปิ่นเกล้า	
	ไร่	ฯ	ไร่	ฯ	ไร่	ฯ	ไร่	ฯ	ไร่	ฯ	ไร่	ฯ	ไร่	ฯ
พักอาศัย	1,454.4	35.0	552.6	26.0	323.1	23.9	229.5	29.6	901.8	44.4	496.8	45.6	405.0	43.1
พาณิชยกรรม	242.6	5.8	108.9	5.1	54.9	4.1	54.0	6.9	194.9	0.6	88.7	8.1	45.6	4.7
อุตสาหกรรม	297.8	7.2	229.9	10.8	229.9	17.0	-	-	68.0	9.4	18.7	1.7	49.3	5.3
คลังสินค้า	86.2	2.1	66.2	3.1	66.2	4.9	-	-	20.0	1.6	20.0	1.8	-	-
สถานราชการ, สถาบัน	1,242.6	29.9	995.1	46.8	598.1	44.4	997.0	51.1	247.5	12.2	122.5	11.9	125.0	13.9
เกษตรกรรม	587.5	14.2	-	-	-	-	-	-	587.5	29.9	275.0	25.9	312.5	33.3
พืชร้าง	224.1	5.4	154.1	7.9	58.1	4.9	96.0	12.4	70.0	3.5	67.5	6.2	2.5	0.9
สวนสาธารณะ	18.7	0.4	18.7	0.9	18.7	1.4	-	-	-	-	-	-	-	-
พื้นที่ว่างเปล่า	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	4,153.4	100.0	2,124.3	100.0	1,347.8	100.0	776.5	100.0	2,029.1	100.0	1,089.2	100.0	959.9	100.0

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

จากสะพานพระราม 6 จนถึงสะพานกรุงธนบุรีและจากสะพานกรุงธนบุรีถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าของทางฝั่งพระนคร พบว่าการใช้ที่ดินของ 2 ส่วนนี้มีลักษณะของกิจกรรมคล้ายคลึงกัน รอคยมีการใช้ที่ดินประเภทสถานบริการรวมทั้งสถาบันต่างๆ สูงสุด เป็นพื้นที่ 598.1 ไร่ และ 397 ไร่ รองลงมาเป็นที่พักอาศัย 323.1 ไร่ และ 229.5 ไร่ ส่วนทางฝั่งธนบุรีประเภทที่พักอาศัยมีจำนวนมากที่สุดทั้งส่วนจากสะพานพระราม 6 ถึงสะพานกรุงธนบุรี และจากสะพานกรุงธนบุรีถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เป็นพื้นที่ 496.8 ไร่ และ 405 ไร่ รองลงมาเป็นประเภทเกษตรกรรม 275 ไร่ และ 312 ไร่ ตามลำดับ

เป็นที่น่าสังเกตคือในช่วงที่ 1 นี้ มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและคลังสินค้าค่อนข้างน้อย และที่ว่างเปล่ามีจำนวนมีอยู่ ขณะเดียวกันยังมีประเภทเกษตรกรรมและที่ว่างอยู่พอสมควรซึ่งที่ดินในส่วนนี้มีโอกาสและแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงสูง

3.3.1.2 การใช้ที่ดินช่วงที่ 2 จากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงสะพานสมเด็จพระปกเกล้า

ผลการสำรวจการใช้ที่ดินในช่วงนี้พบว่า ประเภทสถานที่ราชการรวมทั้งสถาบันต่าง ๆ มีพื้นที่มากที่สุด 1261.2 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 64.4 ของพื้นที่ในช่วงนี้ทั้งหมด ส่วนการใช้ที่ดินประเภทอื่นมีจำนวนน้อย ได้แก่ ที่ทำอาชีพ ร้อยละ 15 พาณิชยกรรม ร้อยละ 10.9 ส่วนที่เหลือคือที่พักผ่อนหย่อนใจและที่ว่างคิดเป็นร้อยละ 8.4 และ 1.3 ตามลำดับ สำหรับประเภทอุตสาหกรรม คลังสินค้า เกษตรกรรมและสาธารณูปโภคมีอยู่ในช่วงนี้เลย

ตารางที่ 3.3 แสดงการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงระหว่างสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ถึงสะพานสมเด็จพระปกเกล้า ปีพ.ศ.2529

การใช้ที่ดิน	รวมตลอด		ฝั่งพระนคร		ฝั่งธนบุรี	
			ปิ่นเกล้า-ปท.เกล้า		ปิ่นเกล้า-ปท.เกล้า	
	ไร่	%	ไร่	%	ไร่	%
ทำอาชีพ	293.7	15.0	26.4	2.6	267.3	28.5
พาณิชยกรรม	212.6	10.9	152.4	14.9	60.2	6.4
อุตสาหกรรม	-	-	-	-	-	-
คลังสินค้า	-	-	-	-	-	-
สถานที่ราชการ, สถาบัน	1,261.2	64.4	676.6	66.3	584.6	62.4
เกษตรกรรม	-	-	-	-	-	-
ที่ว่าง	25.4	1.3	-	-	25.4	2.7
สาธารณูปโภค	-	-	-	-	-	-
ที่พักผ่อนหย่อนใจ	164.6	8.4	164.6	16.2	-	-
รวม	1,957.5	100.0	1,020.0	100.0	937.5	100.0

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

ในรายละเอียดของการใช้ที่ดินของผังพระนคร และธนบุรี จากตาราง 3.3 พบว่ามีลักษณะของกิจกรรมการใช้ที่ดินคล้ายคลึงกันคือมีประเภทสถานที่ราชการ รวมทั้งสถาบันต่าง ๆ มากที่สุดจากต่างประเทศอื่นมากเป็นพื้นที่ 676.6 ไร่ และ 584.6 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 66.3 และ 62.4 ในส่วนที่หาค่าทิศทางผังธนบุรีจะมีมากกว่าผังพระนครมาก โดยผังธนบุรีมีพื้นที่ 267.3 ไร่ ส่วนผังพระนครมีเพียง 26.4 ไร่

จะเห็นได้ประเภทสถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ มีจำนวนมากมาขนาดนี้ สืบเนื่องจากบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของศูนย์กลางการปกครองประเทศ ตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุง นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในเขตพื้นที่สาวถึงอาคารและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ว่าเป็นอนุรักษรักษาไว้ ก็จะพบเห็นมากในพื้นที่ช่วงนี้ทั้งผังพระนครและธนบุรี

3.3.1.3 การใช้ที่ดินช่วงที่ 3 จากสะพานสมเด็จพระปรมเกล้า ถึง สะพานกรุงเทพ

ตลอดพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา 2601.2 ไร่ ในช่วงนี้การใช้ที่ดินหลากหลายประเภทผสมกันไปด้วยมีการใช้ที่ดินประเภทที่หาค่าทิศทางมากที่สุด 765.5 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 29.4 รองลงมาเป็นพาณิชยกรรม 578.5 ไร่ ร้อยละ 22.2 คลังสินค้ามีมากเป็นอันดับสามร้อยละ 13.7 ที่เหลือเป็นการใช้ที่ดินประเภทอื่น โดยมีประเภทเกษตรกรรมและที่ว่างอยู่คิดเป็นร้อยละ 3.5 และ 10.3 ขณะเดียวกันมีที่หาค่าเพียง 47.0 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.8

จากตารางที่ 3.4 ผังพระนครมีส่วนการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมากที่สุด 470.1 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 38.2 ส่วนสถานที่ราชการรวมทั้งสถาบันต่าง ๆ และคลังสินค้ามีมากเป็นอันดับ 2 และ 3 ตามลำดับคิดเป็นร้อยละ 17.5 และ 15.2 โดยในช่วงสะพานสมเด็จพระปรมเกล้าถึงสะพานสาทร ประเภทพาณิชยกรรมมีมากที่สุด 380.6 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 54.8 แต่ในช่วงระหว่างสะพานสาทรถึงสะพานกรุงเทพ ประเภทคลังสินค้ากลับมีมากที่สุด 166.1 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 30.9

ผังธนบุรีกลับมีการใช้ที่ดินประเภทที่หาค่าทิศทางมากที่สุด และเด่นชัดมาก เป็นพื้นที่ 599.1 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 43.7 สำหรับประเภทอื่น ๆ มีจำนวนกระจายไล่เลี่ยกันโดยมีประเภทคลังสินค้ามากเป็นอันดับสอง ร้อยละ 12.3 และที่ว่างเป็นอันดับสาม ร้อยละ 12.2 ในส่วนของที่ว่างรวมทั้งพื้นที่เกษตรกรรมมีร้อยละ 6.6. มีแนวโน้มที่จะขยายเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เมืองมากขึ้น เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของกิจกรรมช่วงระหว่างสะพานสมเด็จพระปรมเกล้าถึงสะพานสาทรพบว่า พื้นที่ส่วนนี้ยังคงเด่นในด้านที่หาค่าทิศทางและคลังสินค้า ขณะเดียวกันมีที่ว่างเหลืออยู่จำนวนน้อยเพียงร้อยละ 6 ของพื้นที่ส่วนนี้ สำหรับประเภทเกษตรกรรมไม่มีเลย แต่ในช่วงระหว่างสะพานสาทรถึงสะพานกรุงเทพ กลับมีประเภทที่ว่างและเกษตรกรรมมากขึ้นเป็นอันดับ 2 และ 3 คิดเป็นร้อยละ 19.4 และ 14.1 โดยยังคงมีการใช้ที่ดินประเภทที่หาค่าทิศทางมากที่สุดเป็นพื้นที่ 239.9 ไร่ ร้อยละ 37.4 สำหรับในประเภทคลังสินค้าและอุตสาหกรรมมี

มากเป็นอันดับ 4 และ 5 ส่วนด้านพาณิชย์กรรมมีพื้นที่ค่อนข้างน้อยเพียง 27.6 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.3 มากเป็นอันดับ 7

ตารางที่ 9.4 แสดงการใช้ที่ดินในเขตเมืองเจ้าพระยา ช่วงระหว่างสถานะเคิงพระปกเกล้า ถึง สะพานกรุงเทพ ปี.ศ. 2529

การใช้ที่ดิน	รวมตลอด ปกเกล้า - กรุงเทพฯ		ฝั่งพระนคร						ฝั่งธนบุรี					
			รวม		ปกเกล้า-สาทร		สาทร-กรุงเทพฯ		รวม		ปกเกล้า-สาทร		สาทร-กรุงเทพฯ	
	ไร่	ร	ไร่	ร	ไร่	ร	ไร่	ร	ไร่	ร	ไร่	ร	ไร่	ร
ที่พักอาศัย	765.5	29.4	166.4	18.5	103.1	14.9	69.3	11.8	599.1	43.7	359.2	49.3	239.9	37.4
พาณิชยกรรม	578.5	22.2	470.1	38.2	380.6	54.8	89.5	16.7	108.4	7.9	80.8	11.0	27.6	4.3
อุตสาหกรรม	169.5	6.5	91.8	7.5	19.9	2.9	71.9	13.4	77.7	5.7	29.6	4.1	48.1	7.5
คลังสินค้า	355.4	13.7	187.3	15.2	21.2	3.0	166.1	30.9	168.1	12.3	105.1	14.4	69.0	9.8
สถานพำนักการ, สถานรับ	327.7	12.6	215.8	17.5	169.3	24.4	46.5	8.6	111.9	8.2	71.5	9.8	40.4	6.3
เกษตรกรรม	90.5	3.5	-	-	-	-	-	-	90.5	6.6	-	-	90.5	14.1
พื้าง	267.1	10.3	99.6	8.1	-	-	99.6	18.6	167.5	12.2	43.9	6.0	123.6	19.4
ราชการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พื้นที่ว่าง	47.0	1.8	-	-	-	-	-	-	47.0	3.4	39.2	5.4	7.8	1.2
รวม	2,601.2	100.0	1,231.0	100.0	694.1	100.0	536.9	100.0	1,370.2	100.0	729.3	100.0	640.9	100.0

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

3.3.1.4 การใช้ที่ดินช่วงที่ 4 จากสะพานกรุงเทพ ถึงสุกเซกกรุง
เทพมหานคร

พื้นที่ช่วงนี้อยู่ทางทิศใต้สุดของกรุงเทพมหานครคิดเป็นพื้นที่ 6,118.7 ไร่ มีการใช้ที่ดินเพื่อคลังสินค้ามากที่สุด 1,373.3 ไร่คิดเป็นร้อยละ 22.5 รองลงมาพื้นที่

อาศัยมากเป็นอันดับสอง 1,120.5 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 18.3 สำหรับพื้นที่เกษตรกรรมมีมากเป็นอันดับสาม มีสัดส่วนร้อยละ 18.0 ขณะเดียวกันยังมีพื้นที่ว่างอยู่มากในช่วงนี้ 779.8 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.7 สำหรับประเภทอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรมมีพื้นที่อยู่มากนักคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.8 และ 3.2 ตามลำดับ ที่เหลือเป็นการใช้ที่ดินประเภทอื่น

จากตารางที่ 3.5 พบว่าทางฝั่งพระนครมีสัดส่วนการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทแตกต่างกันนัก วิทยที่ประเภทคลังสินค้า พักอาศัย เกษตรกรรม มีพื้นที่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 19.7 , 19.0 และ 18.6 วิทยที่พื้นที่เกษตรกรรมและที่พักอาศัยจะมีมากในช่วงสะพานกรุงเทพ ถึง สะพานพระราม 9 สำหรับคลังสินค้าและที่พักอาศัยจะมีมากในช่วงระหว่างสะพานพระราม 9 จนถึงสุโขทัยพระโขนง

ตารางที่ 8.5 แสดงการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงระหว่างสะพานกรุงเทพ ถึงสุโขทัยกรุงเทพมหานคร ปีค.ศ. 2529

การใช้ที่ดิน	รวมตลอด กรุงเทพ-สุโขทัย		ฝั่งพระนคร						ฝั่งธนบุรี	
			รวม		กรุงเทพ-พระราม 9		พระราม 9-สุโขทัย		กรุงเทพ-สุโขทัย	
	ไร่	%	ไร่	%	ไร่	%	ไร่	%	ไร่	%
พักอาศัย	1,120.5	18.8	992.0	19.0	254.1	21.4	787.9	18.8	128.5	14.8
พาณิชย์กรรม	194.2	8.2	167.1	8.2	75.9	6.4	91.2	2.8	27.1	8.0
อุตสาหกรรม	856.0	5.8	802.4	5.8	95.7	8.1	206.7	5.1	58.6	5.8
คลังสินค้า	1,878.8	22.5	1,029.6	19.7	15.7	1.8	1,018.9	25.1	848.7	88.2
สถานที่ราชการ, สถาบัน	918.6	15.0	841.2	16.1	119.8	10.1	721.9	17.9	77.4	8.6
เกษตรกรรม	1,108.9	18.0	969.8	18.6	569.2	47.9	400.1	9.9	90.5	6.6
ที่ว่าง	779.8	12.7	644.0	12.8	17.1	1.4	626.9	15.6	167.5	12.2
สาธารณูปโภค	282.0	8.8	282.0	4.5	-	-	282.0	5.8	-	-
ที่ถมก่อนทยอยใจ	40.4	0.7	40.4	0.8	40.4	8.4	-	-	47.0	8.4
รวม	6,118.7	100.0	5,218.0	100.0	1,187.4	100.0	4,080.6	100.0	1,870.2	100.0

ที่มา : กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

สำหรับทางผังถนนที่มีพื้นที่รวม 900.7 ไร่ มีการใช้ที่ดินเพื่อคลังสินค้าถึง 343.7 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 38.2 วิทยมีประเภทที่ว่าง เกษตรกรรมและที่พักอาศัยมากเป็นอันดับ 2,3 และ 4 คิดเป็นร้อยละ 15.1 , 15.0 และ 14.3 ตามลำดับ

3.3.2 รูปแบบการใช้ที่ดิน ริมน้ำเจ้าพระยา

กรุงเทพมหานคร เริ่มจากการตั้งถิ่นฐานริมน้ำเจ้าพระยาในลักษณะชุมชนแบบไทย แล้วค่อยๆ ขยายตัวออกไปตามการคมนาคมทางบกแผ่กว้างออกไปจากแม่น้ำทุกที่ ทำให้พื้นที่ริมน้ำลดความสำคัญลงในช่วงเวลาที่ผ่านมา พื้นที่บางแห่งเป็นที่อยู่อาศัยเก่าแก่แออัดมาก มักถูกปล่อยปละละเลย ขาดการทะนุบำรุงรักษา ขณะเดียวกันบางพื้นที่ที่มีอาคารใหม่เกิดขึ้นในรูปแบบที่แตกต่างไป ในการศึกษาได้แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 4 บริเวณด้วยกันคือ

1. บริเวณสะพานพระราม 6 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

1.1 ผังพระนคร

1.1.1 ช่วงที่ 1 ตั้งแต่สะพานพระราม 6 เรื่อยมาจนถึงสะพานกรุงธนที่ดินส่วนมากเป็นของสถานที่ราชการ และวัด อันได้แก่ วัดสร้อยทอง วัดอนัมมิทายาราม วัดบางโพธิ์ราชวาส วัดแก้วฟ้าจุฬามณี กรมอุตสาหกรรมทหาร ตำรวจป่าไม้กรุงเทพ โรงเรียนชินบุรณะ วัดจันทร์สามสี โรงเรียนราชินีบน กรมชลประทาน โรงไฟฟ้าสามเสน วังสุริยทัย โรงพยาบาลวชิระ วัดประสาทรามวาส และวัดราชผาติการาม จะมีที่ดินของเอกชนรายใหญ่ ได้แก่ของ บริษัท บุรอกบรีวเวอรี่ จำกัด และของโรงงานกระดาษไทย นอกเหนือจากนี้จะเป็นของเอกชนรายย่อย หนาแน่นแถวบางโพ

ชุมชนที่อาศัยจำนวนหนึ่ง อาศัยอยู่ในเขตวัดของแทนทุกวัดที่กล่าวมาข้างต้น ลักษณะสภาพที่อยู่อาศัยจะเหมือนกัน คือเป็นบ้านไม้ 2 ชั้น ขึ้นอยู่กับอย่างหนาแน่น และรุกเข้าไปในแม่น้ำเจ้าพระยา หรือทั้งบดบังทัศนียภาพของวัดที่มองจากแม่น้ำเจ้าพระยา อายุอาคารอยู่ในช่วง 20-30 ปี สภาพอาคารค่อนข้างเก่า และทรุดโทรม ส่วนอีกพวกหนึ่งได้แก่ชุมชนห้องแถว ชั้นเรียงรายแถวบางโพเป็นส่วนมาก สภาพอาคารค่อนข้างใหม่เป็นห้องแถว 3-4 ชั้น อายุประมาณ 20 ปี นอกจากนี้ภายในซอยของแถวบางโพมีบ้านเดี่ยวกระจัดกระจายอยู่ และมีอาคารทาว์นเฮาส์ใหม่ เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำ ในส่วนของบางลำภูบางโพเริ่มมีสภาพทรุดโทรม

ระยะทางของพื้นที่ดินจากริมแม่น้ำ ถึงถนนสายหลักที่ขนานกับแม่น้ำอันได้แก่ถนนสามเสน ถนนบางกระบือ และถนนพระราชารามบุรี คิดเป็นระยะประมาณ 300 เมตร และมีถนนสายหลักที่ตัดเข้ามาในคันที่ใต้แม่น้ำ ถนนสุริยทัย ถนนนครชัยศรี ถนนเขียวเหล็ก ถนนทหาร และถนนพระราชารามบุรีสาย 2 อันเป็นถนนที่มีพื้นที่ผิวจราจรขนาด 4 เลน นอกนั้นเป็นถนนซอยกว้าง 6-8 เมตร และมีครอกทางเดินกว้างประมาณ 1.5-2 เมตร เชื่อมระหว่างซอยตัดผ่านเข้าไปในชุมชนที่อาศัยข้างในบางจุด



แผนที่ 3.4 แสดงรูปแบบการใช้ที่ดินช่วงระหว่างสะพานกรุงเทพฯ ถึง สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (มังพระนคร)

สำหรับในส่วนของสภาพของประชาชนในเขตนี้ ส่วนมากเป็นชนชั้นกลาง และกลุ่มชนรายได้น้อย ซึ่งกลุ่มชนรายได้น้อยนี้จะอาศัยอยู่ในเขตวัด อย่างแออัด สำหรับชนชั้นกลางจะอาศัยอยู่ในทาวน์เฮาส์ ห้องแถว และบ้านเดี่ยว อย่างไรก็ตามพื้นที่ในเขตนี้ยังมีการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัยน้อยกว่าในเขตอื่น เนื่องจากที่ดินส่วนมากเป็นของทางราชการ และวัด ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ด้านการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินในช่วงนี้ จึงขึ้นอยู่กับนโยบายของทางหน่วยงานราชการ และ วัดเป็นสำคัญ หาก 2 สถาบันนี้พัฒนานโยบายในการพัฒนาที่ดินเป็นทิศทางใหม่ สภาพทั่วไปของพื้นที่ริมแม่น้ำในช่วงนี้ก็จะไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลงมากนักจะมามากก็เฉพาะในย่านบางพื้นที่เป็นของ เอกชนรายย่อยที่มีแนวโน้มจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน ซึ่งในขณะนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงบ้าง โดยกลุ่มชนที่มีฐานะดีเริ่มเข้าไปจับจองพื้นที่

1.1.2 ช่วงที่ 2 จากสะพานกรุงธน ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ที่ดินส่วนมากยังคงเป็นของหน่วยงานราชการ และของวัด เช่นเดียวกับช่วงที่ 1 เริ่มตั้งแต่วัดราชาธิวาส หอสมุดแห่งชาติ วัดเทวราชกุญชร กระทรวงสาธารณสุข องค์การอนามัยโลก ธนาคารแห่งประเทศไทย วัดนรนาทสุนทรिकาราม วัดสามพระยา และกรมธนารักษ์ ที่ดินของ เอกชนรายย่อยมีค่อนข้างน้อย

ชุมชนพักอาศัยหนาแน่นจะอยู่ในเขตวัดใต้แก๊ว ชุมชนในเขตวัดราชาธิวาส วัดเทวราชกุญชร วัดนรนาทสุนทรिकาราม และวัดสามพระยา ลักษณะเป็นบ้านไม้ 2 ชั้น สภาพเก่าค่อนข้างทรุดโทรมอายุประมาณ 20-30 ปี เบียดเสียดแทรกตัวกันค่อนข้างแออัด มีทางเดินเล็ก ๆ กว้างประมาณ 1-2 เมตร เป็นทางเชื่อม เป็นชุมชนที่ค่อนข้างรู้จักกันเก่าแก่ได้มีการรวมกลุ่มกัน ส่วนริมถนนสามเสนจะเป็นชุมชนห้องแถว ส่วนมากใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์กรรม เป็นอาคารห้องแถว 2 ชั้นทรงมุขรูปทอสร้างในราวยุคสมัยรัชกาลที่ 5 นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่นี้ ยังคงมีบ้านหลังคาทรงปั้นหยาที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 กระจุกกระจายอยู่ตามซอยต่าง ๆ นับว่าบรรยากาศ และชุมชนในย่านนี้ยังคงมีสภาพเก่า บรรยากาศสงบ ให้ความเห็นอยู่

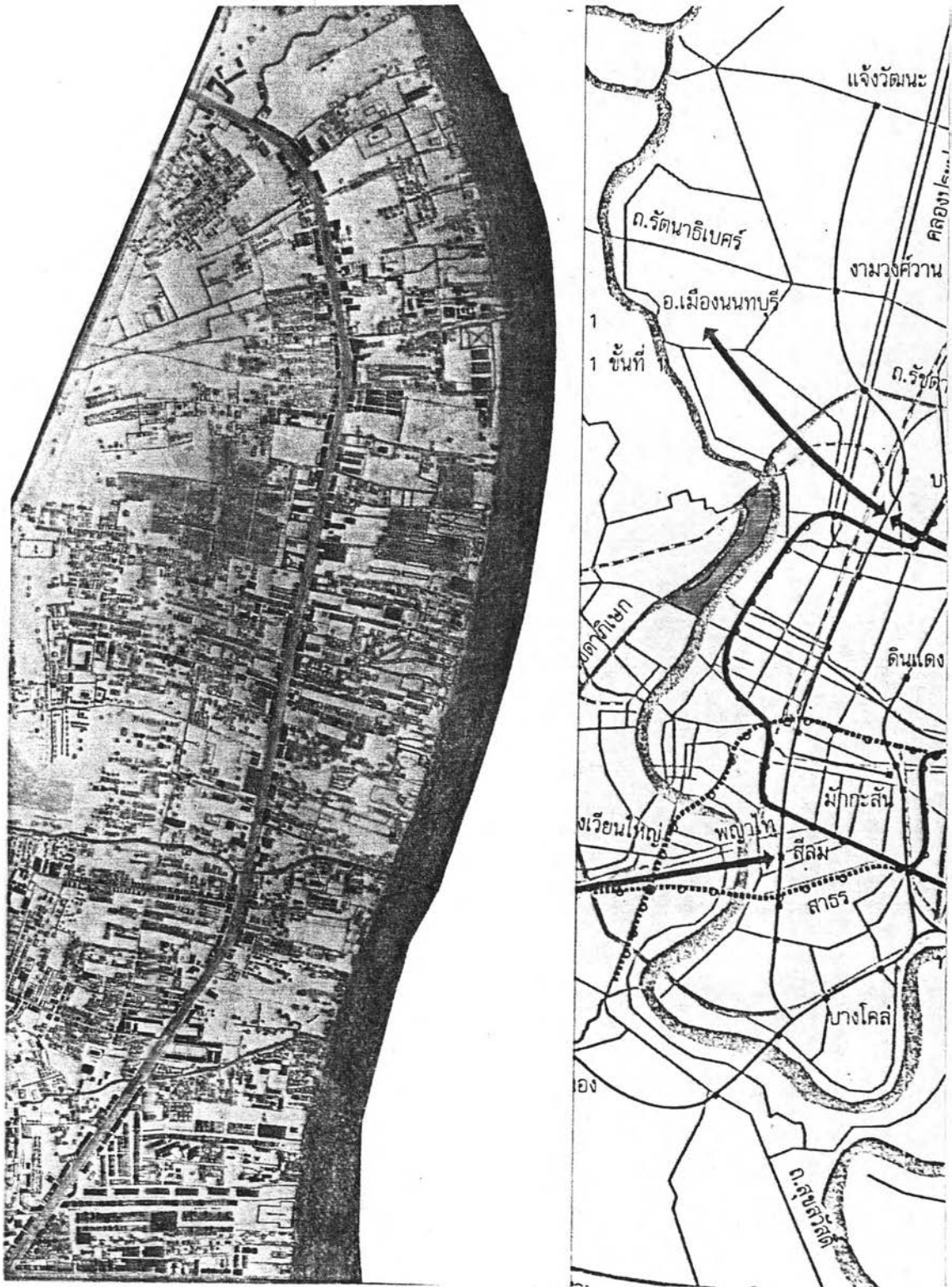
สภาพของประชาชนในเขตนี้มีทั้งชนรายได้น้อย ชนชั้นกลาง และกลุ่มชนที่มีรายได้สูง ประปนกัน โดยที่ชนรายได้น้อยจะอาศัยอยู่ในเขตวัดเหมือนช่วงที่ 1 ส่วนชนชั้นกลาง และรายได้สูงก็จะอาศัยอยู่ตามห้องแถว และบ้านเดี่ยวตามลำดับ

ด้านการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินในย่านนี้ เป็นไปได้ยาก เนื่องจากที่ดินส่วนมากยังคงเป็นของหน่วยงานราชการ และวัด ประกอบกับมีอาคารชั้นค่อนข้างหนาแน่น และมีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก

1.2 ผังถนน

1.2.1 ตั้งแต่สะพานพระราม 6 ถึงสะพานกรุงธน

สภาพพื้นที่เก่าก่อน ย่านนี้จะเป็นสวนมะพร้าวปัจจุบันไม่มีให้เห็นแล้ว ลักษณะของพื้นที่เป็นที่ดินที่อยู่ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยา และถนนจรลสนิทวงศ์ เป็นระยะประมาณ 300 เมตรไม่มีถนนใหญ่ตัดเข้ามา เช่นผังพระนคร มีแค่ถนนซอยที่ตัดเข้ามา



แผนที่ 3.5 แสดงรูปแบบการใช้ที่ดินช่วงระหว่าง สะพานพระราม 6 ถึง สะพานกรุงธนฯ (ผังนนทบุรี)



รูปที่ 3.1 แสดงสภาพชุมชนริมแม่น้ำช่วงระหว่างสะพานพระราม6 ถึง
สะพานกรุงธนฯ ฝั่งธนบุรี



รูปที่ 3.2 แสดงสภาพชุมชนและพื้นที่ว่างช่วงระหว่างสะพานพระราม6
ถึง สะพานกรุงธนฯ ฝั่งธนบุรี

พื้นที่รดยมาก เป็นถนนซอยขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 6 เมตร จะมีถนนซอยที่กว้างมากกว่า 8 เมตรอยู่เพียง 2 ซอยคือ ซอยสมเด็จพระเจ้าพระยา และซอยสิทธิวานิช

ลักษณะชุมชนในพื้นที่นี้ รดยมาก เป็นชุมชนลักษณะ
 ทยริมน้ำคือเป็นบ้านไม้ 2 ชั้นบ้าง ชั้นเดียวบ้าง ยกพื้นสูง เพราะน้ำท่วมถึงมีทางเดินเลี้ยว กว้าง
 ประมาณ 1.5 เมตร เป็นทางเชื่อมระหว่างบ้าน มีการเกาะกลุ่มกัน บางแห่งเป็นเคหะชุมชน รดย
 อาศัยอยู่ในเขตวัดบ้าง เช่นที่วัดศรัทธาแก้วจกสนธิเข้าที่เอกชนบ้าง เช่นในซอยสิทธิวานิช ซึ่งเจ้าของ
 ที่ดินเป็นคนอิสลามชุมชนดังกล่าวนี้จะเป็นชนรายได้น้อยสภาพบ้านเรือนปานกลางไม่ถึงกับเป็นแหล่ง
 เสื่อมทรนแต่ไม่มีที่ดินเป็นของตนเองนอกจากนี้ยังมีชุมชนห้องแถวที่เรียงรายตามถนนจรลสนธิทวงศ
 และประเททวณเฮาส์ บ้านเดี่ยวที่ระจกกระจายอยู่ภายในซอยแทบทุกซอยเป็นที่อยู่อาศัยของคน
 รายได้ปานกลาง นอกจากนี้ยังมีที่ว่างเปล่ายังไม่ได้พัฒนาอยู่กระจกกระจายตามซอยต่างๆ

การถือครองที่ดินของย่านนี้ รดยมากจะเป็นของ
 เอกชนรายย่อยแล้วจะมีการถือครองแปลงที่ดินขนาดใหญ่ โดยกลุ่มบุคคล และกลุ่มบุคคลดังกล่าวจะ
 มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน ดังเช่นมีการพัฒนาที่ดิน เพื่อสร้างคอนโดมิเนียมริม
 แม่น้ำ รดยพัฒนาที่ดินจกริมถนนจรลสนธิทวงศไปจนจรคแม่น้ำเจ้าพระยา ของโครงการบางกอก
 ริเวอร์มาร์น่า เป็นต้น ประกอบกับพื้นที่ริมแม่น้ำอยู่ห่างจากถนนจรลสนธิทวงศไม่มากนัก อีกทั้งที่ว่าง
 ยังมีอยู่มาก การเปลี่ยนแปลงต่างๆ บนพื้นที่ดังกล่าวจะมีแนวโน้มสูงขึ้น

1.2.2 ตั้งแต่สะพานกรุงธน ถึงสะพานพระปิ่นเกล้า

ลักษณะของพื้นที่ริมแม่น้ำเป็นพื้นที่ที่ห่างจากถนนจรล
 สนิทวงศ์ค่อนข้างมากกว่าช่วงอื่นคืออยู่ในระยะระหว่าง 1-1.5 กิโลเมตร ไม่มีถนนใหญ่เข้ามาเข้า
 มาในพื้นที่ มีแต่ถนนซอยกว้างประมาณ 6 เมตร คิดเข้ามา รูปแบบการใช้ที่ดินจะมีการปลูกสร้าง
 อาคารหนาแน่น บริเวณริมถนนจรลสนธิทวงศ ตอนกลางของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ว่างอยู่มาก ส่วนพื้นที่ริม
 แม่น้ำมีชุมชนเก่าอยู่ ซึ่งลักษณะเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น เหมือนกับช่วงที่ผ่านมา ขณะเดียวกันมีอาคาร
 ใหม่ๆ เกิดขึ้นบางส่วน เช่นที่ซอยจรลสนธิทวงศที่ 50/2 มีบ้านพักอาศัยของกลุ่มคนรายได้สูงจับจอง
 ที่ดินอยู่

การถือครองที่ดิน รดยทั่วไปเป็นของ เอกชน
 ลักษณะค้อยของสภาพพื้นที่ คือพื้นที่ริมแม่น้ำห่างจากถนนจรลสนธิทวงศมากเกินไป

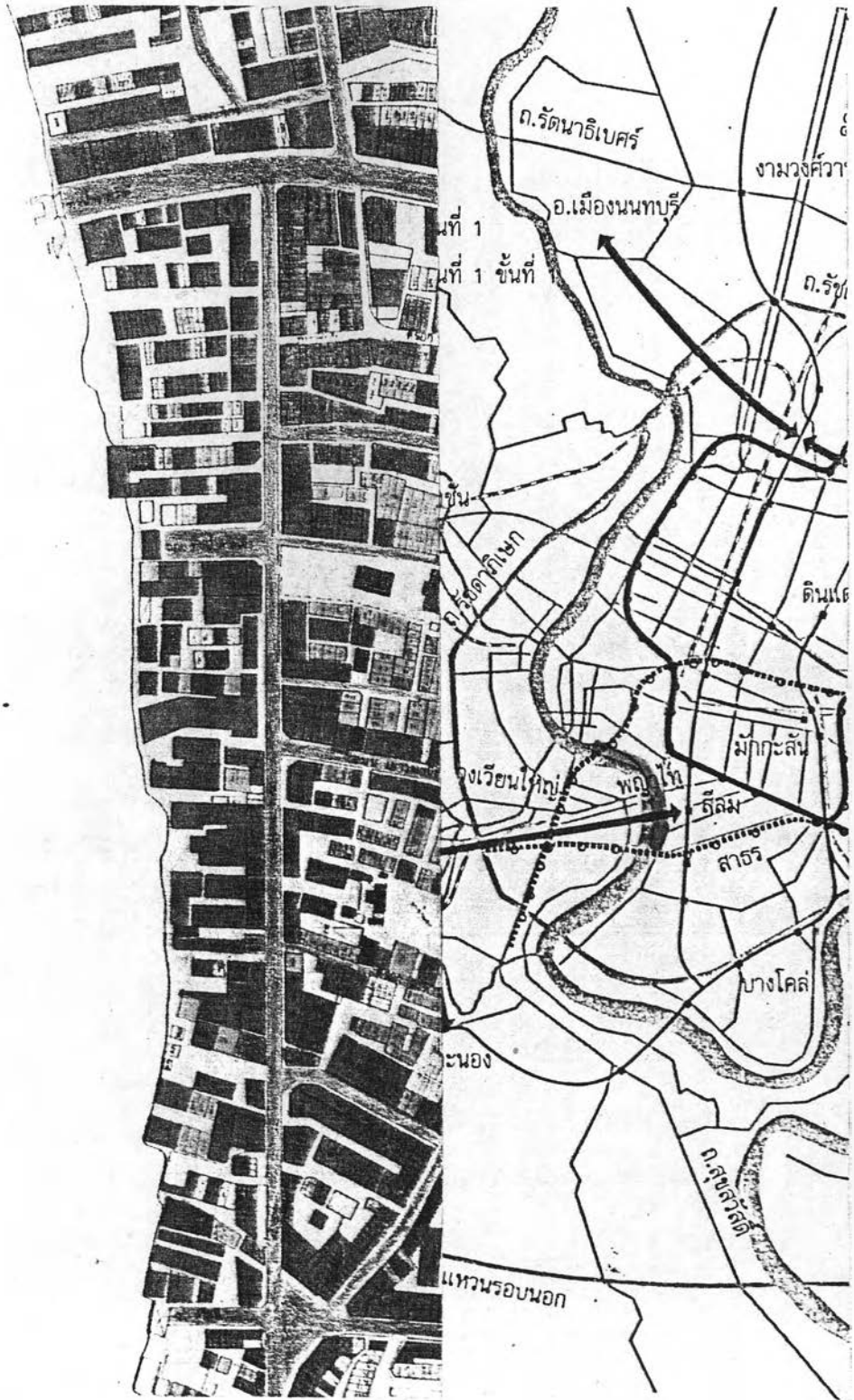
2. บริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ถึงสะพานสมเด็จพระปกเกล้า
 บริเวณนี้เป็นบริเวณเมืองเก่าของกรุงรัตนโกสินทร์ และกรุงธน
 บุรี พื้นที่ริมแม่น้ำเกือบทั้งหมดเป็นที่ทหารของทางราชการ วัด และโบราณสถาน มีบางส่วนเป็นที่
 อยู่อาศัย และพาณิชย์กรรมที่สภาพอาคารเริ่มทรุดทรน มีอาคารก่อสร้างใหม่น้อยมาก

3. บริเวณสะพานสมเด็จพระปกเกล้า ถึงสะพานกรุงเทพ

3.1 มังพระนคร

3.1.1 ตั้งแต่สะพานสมเด็จพระปกเกล้าถึงสะพานสาร
 ที่ริมแม่น้ำค่อนข้างติดกับถนนเจริญกรุง และ

แผนที่ ๓.๖



แผนที่ 3.6 แสดงรูปแบบการใช้ที่ดินช่วงระหว่าง สะพานสมเด็จพระปกเกล้าฯ ถึง สะพานสาร (ฝั่งพระนคร)



แผนที่ 3.7 แสดงรูปแบบการใช้ที่ดินช่วงระหว่าง สะพานสารธร ถึง สะพานกรุงเทพ (ผังพระนคร)

ถนนทรงวาดเป็นระยะไม่เกิน 200 เมตร กิจกรรมในพื้นที่โดยมาก เป็นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์
กรรม เริ่มตั้งแต่บริเวณถนนทรงวาดเป็นกิจกรรมการขนส่งมีรถบรรทุกจำนวนมาก มีบริษัทจัด
จำหน่ายสินค้าทางการเกษตรตั้งอยู่เป็นกลุ่มใหญ่ นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมการค้าด้านเครื่อง เหล็ก
และโรงกลึงเหล็ก สภาพอาคารโดยทั้งหมดเป็นห้องแถว 2 ชั้น อายุมากกว่า 30 ปี ก่อสร้างขึ้น
มาอย่างแออัด ไม่มีอาคารพักอาศัยที่แยกตัวเป็นบ้านเดี่ยว ดัง เช่นในเขตอื่น นอกจากนี้มี gara ใต้
ห้องแถวเพื่อการพาณิชย์แล้วยังใช้เพื่อการพักอาศัย และเป็นคลังสินค้าไปจนตัวด้วย

ถัดมาย่านถนนเจริญกรุงจะเป็นห้องแถวสูง 4-5

ชั้นประกอบธุรกิจในด้านต่างๆ โดยเฉพาะธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจะมีมากในช่วงนี้สภาพ
ห้องแถวในช่วงนี้มีสภาพปานกลาง แต่ยังคงไว้ซึ่งความแออัด นอกจากนี้ยังมีโรงแรมหลายแห่งที่
ตั้งอยู่ในบริเวณนี้ อันได้แก่ โรงแรมรอยัล ออคิด โรงแรมโอเรียลเต็ล และโรงแรมแข่งกรีซ่า
ย่านนี้จะมีกลุ่มชนรายได้สูงอาศัยอยู่มาก

3.1.2 ตั้งแต่สะพานสารสินถึงสะพานกรุง เทพ

สภาพอาคารทั่วไปที่ติดกับ ถนนเจริญกรุงจะเป็น
อาคารพาณิชย์ 3-4 ชั้น สภาพปานกลาง ประกอบการเป็นร้านค้าส่วนตัว ที่คิดริเริ่มแม่บ้านจะเป็น
อาคารคลังสินค้า ซึ่งต่างจากถนนทรงวาดที่คิดแปลงห้องแถวมาเป็นคลังสินค้า อาคารคลังสินค้าดัง
กล่าวจะมีขนาดใหญ่ สภาพเก่า เริ่มมีบางส่วนที่หลอมอาคารคลังสินค้า และห้องแถวเพื่อพัฒนาที่ดิน
เป็นอาคารสูง ส่วนบริเวณกลางซอยจะเป็นบ้านเดี่ยวขนาด 2 ชั้นบ้าง ชั้นเดียวบ้าง อยู่กันอย่างหนา
แน่น และมีสภาพเก่า บางซอยมีการรวมตัวกันเช่น สหกรณ์เคหสถาน เชียงที่จำกัด ที่ซื้อที่ดินจาก
ทรัพย์สินมาแล้วรื้อบ้านเก่าที่สภาพทรุดโทรมออกสร้างเป็นห้องแถว จัดสรรไว้สำหรับบ้านเกษม

ขณะเดียวกันบริเวณยังมีที่ดินว่าง แทรกตัวอยู่
บางแห่งมีขนาดใหญ่ เริ่มตั้งแต่ริมถนนเจริญกรุง ไปจนจรดแม่น้ำเจ้าพระยา

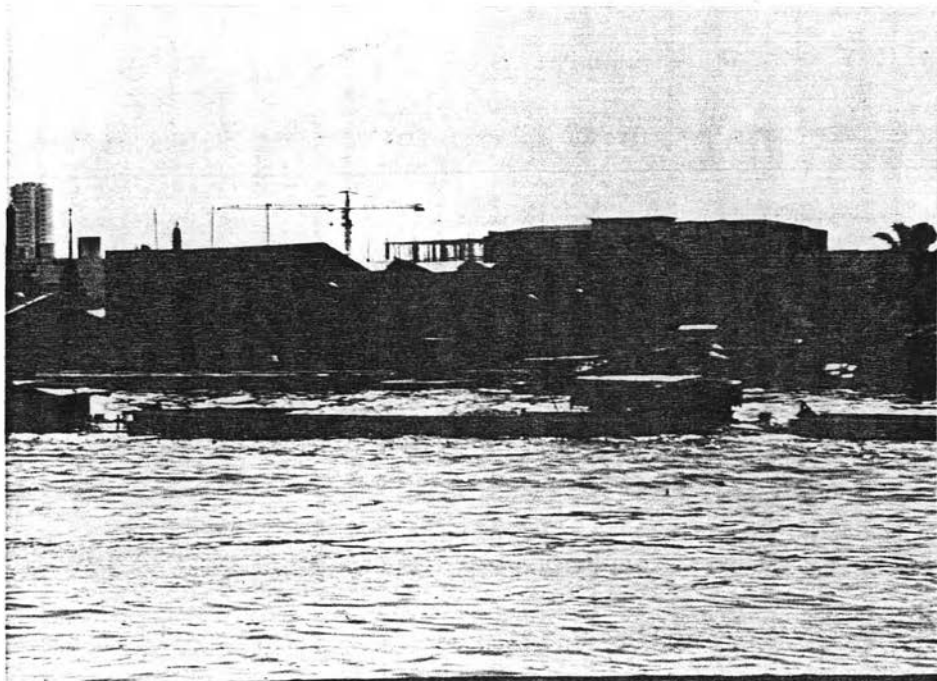
3.2 ผังธนบุรี

3.2.1 ตั้งแต่สะพานสมเด็จพระปกเกล้าถึงสะพานสาร

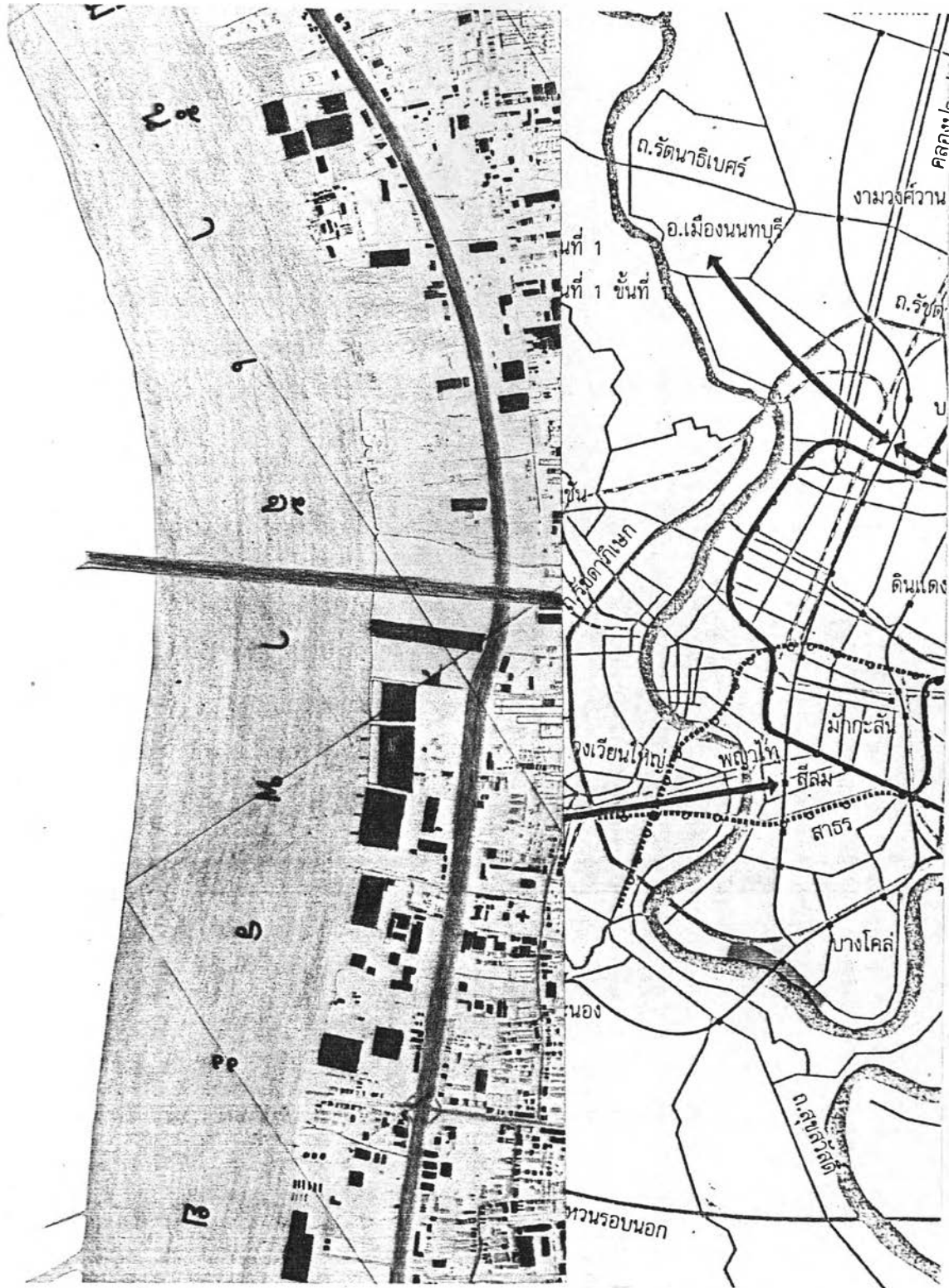
ลักษณะของอาคารในย่านนี้มีลักษณะที่ผสมกันของ
กิจกรรมหลายประเภท ตั้งแต่ห้องแถวเพื่อการพาณิชย์และพักอาศัย บ้านเดี่ยว 2 ชั้น ที่เกาะ
กลุ่มกัน ชุมชนแออัดที่มีสภาพทรุดโทรม วัด และอาคารคลังสินค้าที่มีสภาพเก่ามากปะปนกันอยู่
อายุอาคารโดยมากจะอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป อาคารใหม่พบเห็นได้น้อย ขณะเดียวกันพื้นที่ว่าง
ขึ้นประปรายในบริเวณตอนในของพื้นที่ถนนเข้ามถึง สำหรับพื้นที่ที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยมาก
จะเป็นที่ตั้งของชุมชนแออัดที่อาศัยอยู่ในเขตวัด หรือเช่าที่เอกชนอยู่ใกล้อาคารคลังสินค้า ซึ่งสภาพ
อาคารทั้ง 2 ลักษณะตั้งอยู่ในพื้นที่มีมานานไม่น้อยกว่า 30 ปี สภาพจึงเก่าและเสื่อมโทรมมาก
และเนื่องจากมีคนหลักคัดเข้ามาในพื้นที่ริมแม่น้ำมากกว่าในช่วงอื่นของผังธนบุรี ทำให้มีอาคาร
ประเภทห้องแถวแทรกเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก จึงกลายเป็นย่านที่รวมอาคารหลายประเภทเข้า
ด้วยกัน จึงมีความแออัดค่อนข้างมาก



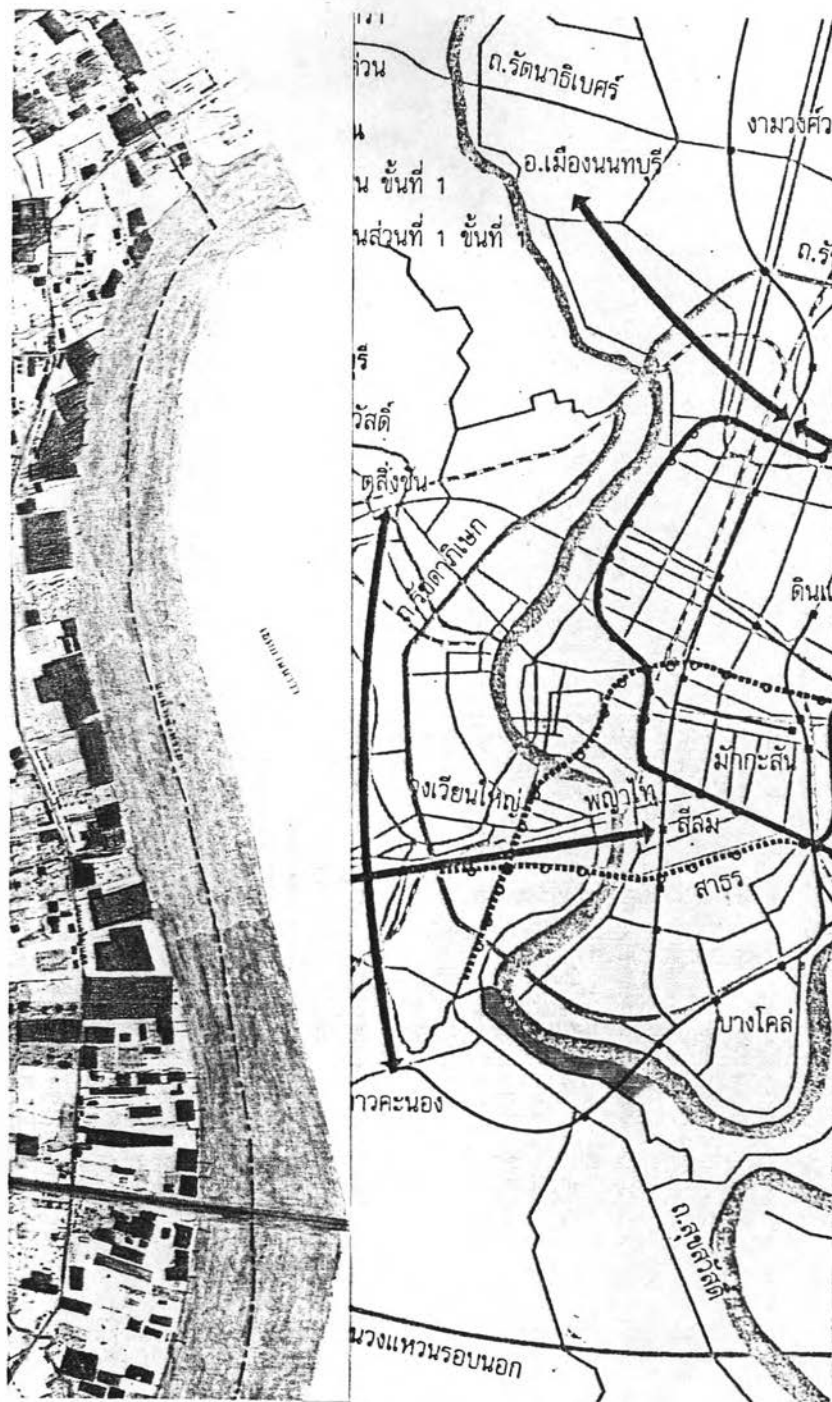
รูปที่ 3.3 สภาพชุมชนริมแม่น้ำในเขตคลองสาน



รูปที่ 3.4 สภาพคลังสินค้าเก่าแก่และเลื่อมโทรมริมแม่น้ำในเขตคลองสาน



แผนที่ 3.10 แสดงรูปแบบการใช้ที่ดินช่วงสะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร)



แผนที่ 3.11 แสดงรูปแบบการใช้ที่ดินช่วงระหว่างสะพานกรุงเทพฯ ถึง สะพานพระราม 9 (มิ่งนคร)

3.2.2 ตั้งแต่สะพานสาทร ถึงสะพานกรุงเทพ

สภาพกิจกรรมในพื้นที่ มีอาคารคลังสินค้าอยู่

จำนวนมาก ขณะเดียวกันมีอาคารทางศาสนาอยู่เพียงวัดเดียวคือ วัดทองธรรมชาติ ถัดจากวัดทองธรรมชาติไปเป็นชุมชนแออัดอยู่ติดริมแม่น้ำ ซึ่งอยู่ในพื้นที่วัดเช่นเดียวกับบริเวณอื่น ลักษณะทางกายภาพของย่านนี้เป็นถนนเจริญนครขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยา และมีถนนซอยเล็ก กว้างประมาณ 6-8 เมตรตัดจากถนนเข้าสู่พื้นที่ริมแม่น้ำ โดยด้านติดริมแม่น้ำจะมีอาคารคลังสินค้า และ อาคารพักอาศัยของชนรายได้น้อยขึ้นสลับกันกับที่ว่างสำหรับอาคารประเภทห้องแถวจะขึ้นอยู่ริมถนนเจริญกรุง และริมถนนซอยต่างๆ โดยมากเป็นอาคาร 3-4 ชั้น สร้างอยู่ในช่วง 10-20 ปี พื้นที่ระหว่างถนนซอยยังมีพื้นที่ว่างอยู่มาก และในปัจจุบันกำลังได้รับการพัฒนาเป็นอาคารขนาดใหญ่เกิดขึ้นหลายโครงการ โดยมากเป็นอาคารประเภทโรงแรม และคอนโดมิเนียม นับว่าพื้นที่นี้มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมาก

4. บริเวณสะพานกรุงเทพ ถึงสุดเขตกรุงเทพมหานคร

4.1 ผังพระนคร

แต่เดิมพื้นที่บริเวณนี้เป็นสวนมาก่อน ต่อมาเมื่อนานที่มีการตัดถนนรัชดาภิเษกขนานกับแม่น้ำ โดยห่างจากริมแม่น้ำประมาณ 300 เมตร ที่ว่างที่เป็นสวนก็เริ่มถูกพัฒนาขึ้น มีการสร้างอาคารพาณิชย์ประเภทห้องแถว 4-5 ชั้น ชั้นเรียงรายตามถนนรัชดาภิเษก มีการสร้างอาคารสำนักงานสูง 8-10 ชั้นเกิดขึ้น ขณะเดียวกันมีอาคารชุดพักอาศัยขนาด 20 กว่าชั้น ขึ้นที่บริเวณสะพานพระราม 9 ก่อนนี้บริเวณดังกล่าว นอกจากจะเป็นสวนผลไม้แล้วยังคงมีคลังสินค้าเก่ากระจัดกระจายอยู่ แต่ปัจจุบันอาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน คอนโดมิเนียมกำลังจะเข้ามาแทนที่อย่างรวดเร็ว สาเหตุหนึ่งเนื่องจากยังมีที่ว่างรอการพัฒนาอยู่มาก

4.2 ผังธนบุรี

พื้นที่นี้มีคลังสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นอยู่มาก ตั้งแต่ริมถนนราษฎร์บูรณะไปจนถึงริมแม่น้ำเจ้าพระยา จะมีห้องแถวและบ้านพักอาศัยชั้นแรกก่ออยู่บ้าง ส่วนใหญ่จะเป็นชั้นกลาง และรายได้น้อย สำหรับสภาพอาคารคลังสินค้ายังคงมีสภาพดี ขณะเดียวกันยังมีที่ว่างรอการพัฒนาอยู่บ้างในพื้นที่

3.3.3 พื้นที่ก่อสร้าง

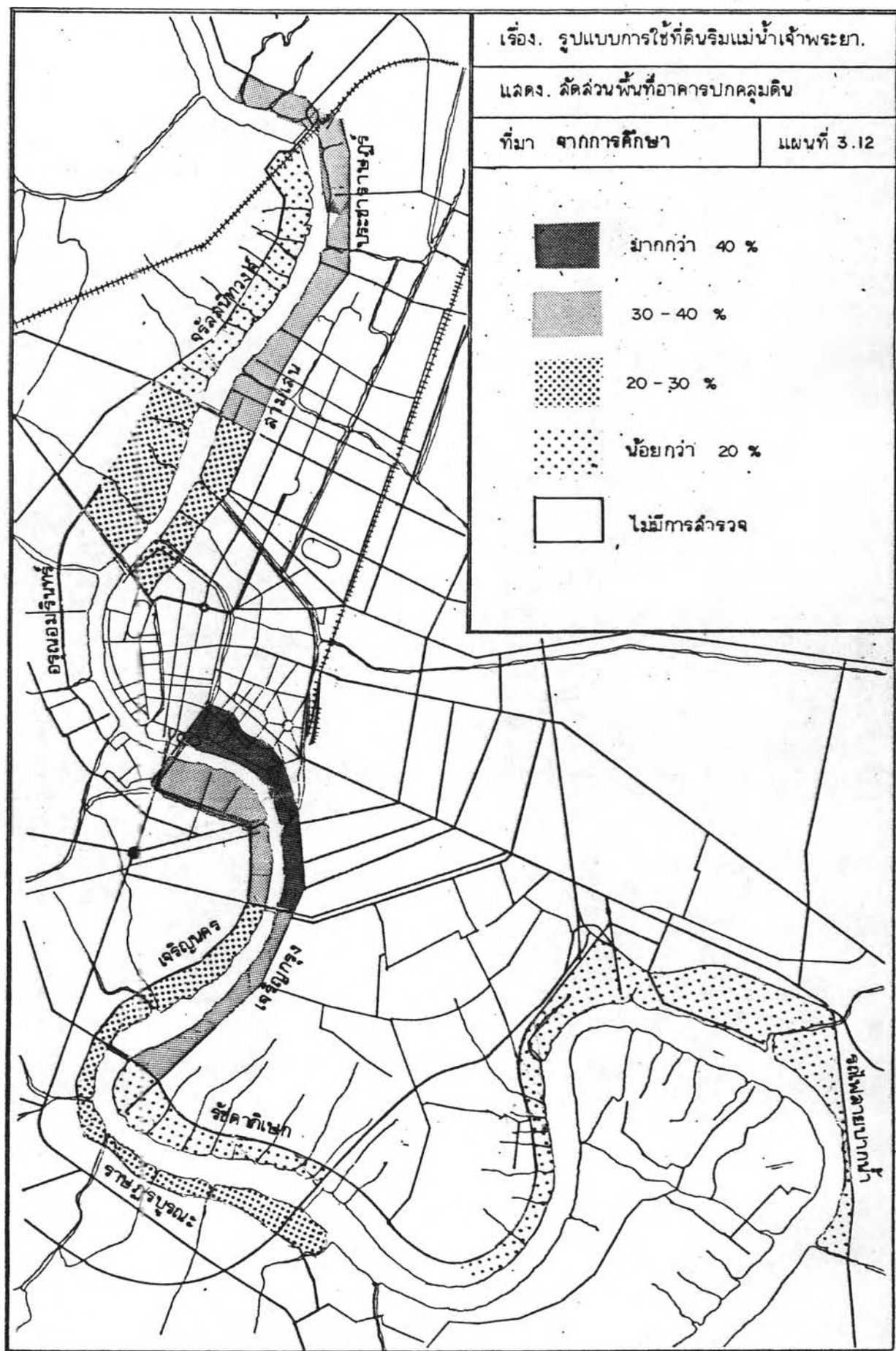
ตลอดพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่งฝั่งในเขตกรุงเทพมหานคร 22.77 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่ปลูกสร้างอาคารทั้งสิ้น 4.37 ตารางกิโลเมตรและมีพื้นที่ว่างรวมทั้งถนนซอยต่างๆ รวมกันเป็นพื้นที่ 18.4 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนพื้นที่อาคารปกครองกินร้อยละ 19.19 จัดได้ว่าพื้นที่ก่อสร้างไม่หนาแน่นนัก จากการสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งตารางที่ 3.6 พบว่า พื้นที่ก่อสร้างทางฝั่งพระนครมีสัดส่วนมากที่สุดช่วงระหว่างสะพานสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ถึงสะพานสาทร คิดเป็นร้อยละ 46.86 รองลงมาได้แก่ช่วงสะพานสาทรถึงสะพานกรุงเทพ ร้อย

ละ 39.70 ธันวาคมสามได้แก่ช่วงสะพานพระราม 6 ถึงสะพานกรุงธนบุรี ร้อยละ 31.05 ขณะเดียวกันตั้งแต่ช่วงสะพานกรุงเทพ ถึงสะพานพระราม 9 และจากสะพานพระราม 9 ถึงสุดเขตพระชนง มีพื้นที่ก่อสร้างน้อยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.25 และ 8.6 ตามลำดับ เนื่องจากเริ่มมีการคัดถนนรัชดาภิเษก และถนนเจ้าพระยาที่เป็นปัจจัยส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำมาไม่นานนี้หาพบบริเวณเหล่านี้มีพื้นที่ก่อสร้างน้อยกว่าบริเวณอื่น

ตารางที่ 3.8 แสดงร้อยละของพื้นที่อาคารปกคลุมดิน พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงต่าง ๆ พ.ศ. 2529

พื้นที่ศึกษา		พื้นที่ทั้งหมด (ก.ม. ²)	พื้นที่อาคาร (ก.ม. ²)	พื้นที่ว่าง (ก.ม. ²)	B.A.C (%)
สะพานพระราม 6 ถึง สะพานกรุงธนบุรี	พระนคร	2.15	0.66	1.49	31.05
	ธนบุรี	1.74	0.30	1.44	17.28
สะพานกรุงธนบุรี ถึง สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	พระนคร	1.24	0.35	0.89	28.60
	ธนบุรี	1.50	0.32	1.18	21.20
สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ถึง สะพานสมเด็จพระปกเกล้า	พระนคร	1.69			
	ธนบุรี	1.50			
สะพานสมเด็จพระปกเกล้า ถึง สะพานตาจร	พระนคร	1.11	0.58	0.53	46.86
	ธนบุรี	1.16	0.39	0.77	34.20
สะพานตาจร ถึง สะพานกรุงเทพ	พระนคร	0.85	0.34	0.51	39.70
	ธนบุรี	1.02	0.29	0.78	28.70
สะพานกรุงเทพ ถึง สะพานพระราม 9	พระนคร	1.89	0.27	1.62	14.25
	ธนบุรี	1.44	0.40	1.04	28.01
สะพานพระราม 9 ถึง สุดเขตพระโขนง	พระนคร	5.54	0.47	5.07	8.60
	ธนบุรี	-	-	-	-
รวม		22.77	4.37	18.40	19.19

ที่มา : ถอดจากแผนที่แสดงพื้นที่ก่อสร้างอาคาร ปีพ.ศ. 2529



สำหรับทางด้านฝั่งธนบุรี พื้นที่ก่อสร้างยังคงมีสัดส่วนมากในช่วงสะพานสมเด็จพระปกเกล้าถึงสะพานสาทร คิดเป็นร้อยละ 34.20 รองลงมาได้แก่ช่วงสะพานสาทร ถึงสะพานกรุงเทพ และจากสะพานกรุงเทพ ถึงสะพานพระราม 9 ร้อยละ 28.70 และ 28.01 สำหรับทางคอนเหตุมีสัดส่วนพื้นที่ก่อสร้างน้อยกว่าทางคอนกรีตของกรุงเทพมหานคร เริ่มจากช่วงสะพานกรุงธนบุรีถึงสะพานสมเด็จพระปกเกล้า ร้อยละ 21.20 และจากสะพานพระราม 6 ถึงสะพานกรุงธนบุรี ร้อยละ 17.28

จะเห็นว่าทางฝั่งพระนครมีสัดส่วนของพื้นที่ก่อสร้างสูงกว่าทางฝั่งธนบุรี เนื่องจากการเติบโตของเมืองมีมากกว่าทางฝั่งธนบุรี ขณะเดียวกันทางคอนกรีตสูงสุดของฝั่งพระนครตั้งแต่สะพานกรุงเทพ ลงมามีแนวโน้มที่จะมีพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มขึ้น เนื่องจากยังมีพื้นที่ว่างอยู่มากในส่วนนี้ ขณะเดียวกันทางคอนเหตุมีสัดส่วนของฝั่งธนบุรีตั้งแต่สะพานพระปกเกล้าขึ้นไปก็มีแนวโน้มที่จะมีพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มขึ้นมากอีก เช่นกัน เนื่องจากยังคงมีพื้นที่ว่างอยู่จำนวนมาก

3.4 สภาพแวดล้อม

3.4.1 สิ่งก่อสร้างและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม

ในการศึกษาพื้นที่ริมแม่น้ำจะเป็นจะต้องศึกษาสิ่งก่อสร้างและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์เนื่องจากสิ่งเหล่านี้เราไม่สามารถสร้างขึ้นใหม่ทดแทนได้ เพราะเป็นประวัติศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร เป็นจินตภาพของเมืองที่ใช้เวลาสร้างและสะสมความสำคัญมาชั่วยาวนาน สิ่งเหล่านี้จะคงมีความสวยงามด้านประโยชน์ใช้สอยและคุณค่าทางประวัติศาสตร์คุณค่าต่อเมือง ก็คือเมื่อมีสภาพแวดล้อมที่ดีด้วย

สิ่งก่อสร้างและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองในเขตพื้นที่ศึกษา ซึ่งพิจารณาโดยงานอนุรักษ์ของฝั่งเมือง กรุงเทพมหานคร พบว่ามีอยู่ 33 แห่ง แยกออกเป็น 10 ประเภท ดังนี้

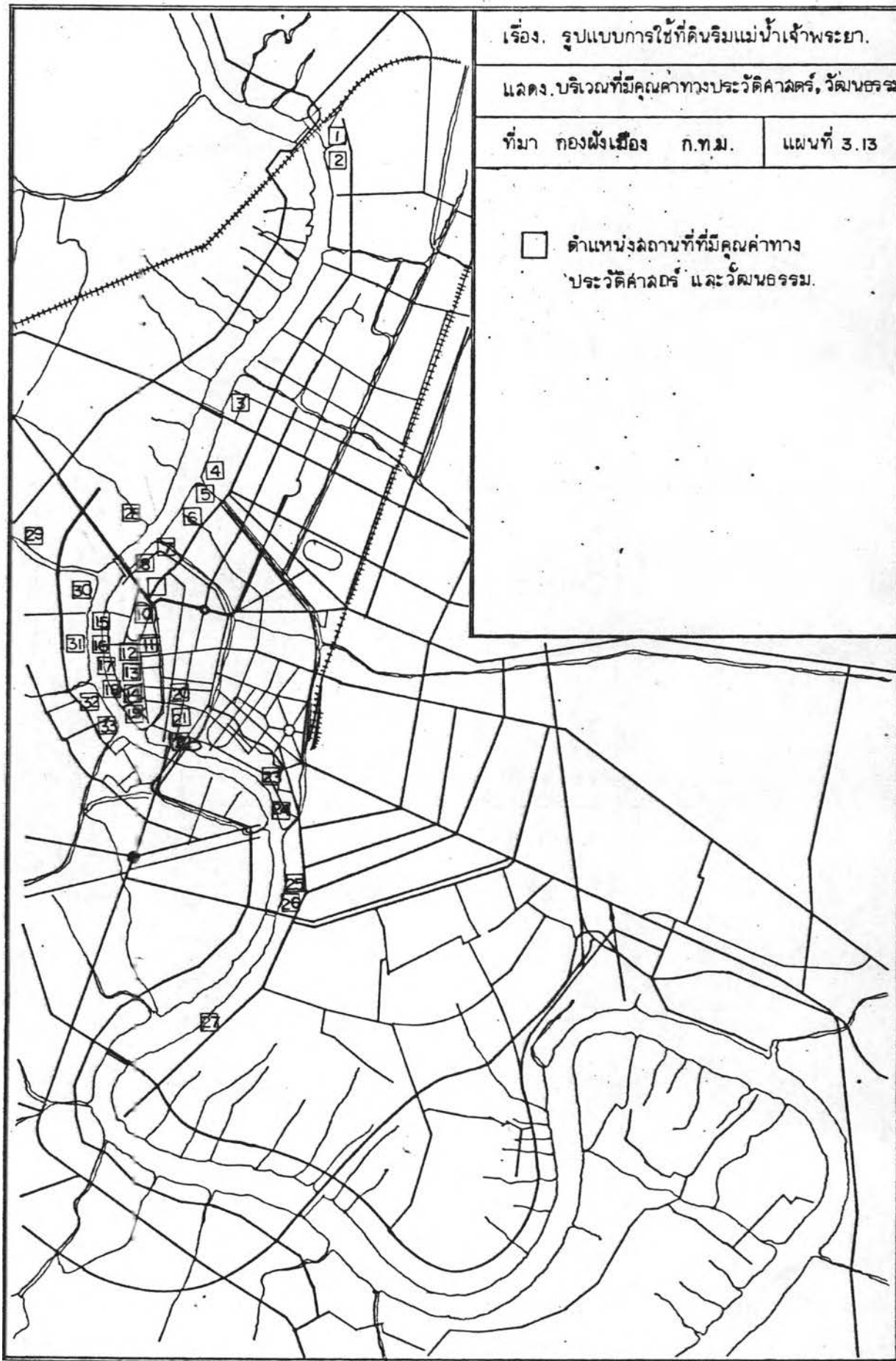
1. พระบรมมหาราชวัง , วัง และพระที่นั่งต่างว

ในเขตพื้นที่ศึกษา มีทั้งสิ้น 3 แห่งคือ พระบรมมหาราชวัง พระที่นั่งราชวิจิตรนิมิต วังพระองค์เจ้าจุลจักรพงษ์

2. วัดและศาสนสถานของไทย

ในเขตพื้นที่ศึกษามีทั้งสิ้น 66 แห่ง แต่เป็นวัดที่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาเสีย 39 แห่ง วัดริมแม่น้ำที่พิจารณาเป็นบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์สำคัญ 6 แห่ง ประกอบด้วย วัดสร้อยทอง วัดอัมรินทร์นารายณ์ วัดราชวรวิหาร วัดราชสิงขร วัดอรุณราชวราราม วัดระฆังโฆสิตาราม และวัดที่แม่น้ำที่อยู่ริมแม่น้ำอีก 2 แห่ง คือ วัดพระศรีรัตนศาสดาราม วัดเชตุพนวิมลมังคลาราม

3. มัสยิดและโบสถ์คริสต์



ในเขตพื้นที่ศึกษามีมัสยิด 5 แห่ง อยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา 3 แห่ง และเป็นโบสถ์คริสต์ 1 แห่ง คือ โบสถ์อัสสัมชัญ

4. อนุสาวรีย์

ในเขตพื้นที่ศึกษามี 10 แห่ง ที่ติดริมแม่น้ำ 2 แห่ง คือ อนุสาวรีย์ ปฐมบรมราชานุสรณ์ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ

5. อาคารทางราชการ

พบว่าในพื้นที่ศึกษามี 27 แห่ง แต่มีอาณาเขตติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา 10 แห่ง คือ ท่าवासาร์ กระทรวงสาธารณสุข ธนาคารแห่งประเทศไทย องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี คลังราชการ ทึกสุนันทาลัย โรงเรียนราชการุณ โรงพยาบาลศิริราช และกรมอุทกทหารเรือ

6. สวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ในเขตพื้นที่ศึกษาพบว่า ยังไม่มีสวนสาธารณะที่งานอนุรักษ์จัดว่าเป็นบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมเลย แต่ที่มีอยู่จะอยู่ลึกจากริมแม่น้ำเข้ามา ได้แก่ สนามหลวง ส่วนห่อมหน้าประตูวิเศษไชยศรี สนามไชย และราชอุทยานสราญรมย์

7. อาคารร้านค้าและแหล่งโบราณ

พบว่ามีอยู่ 13 แห่งในเขตพื้นที่ศึกษาที่มีคุณค่าต่อการอนุรักษ์คือ ภายที่มีอาณาเขตติดริมแม่น้ำ 3 แห่ง คือ ธนาคารไทยพาณิชย์ สาขาคลาดน้อย โรงแรมเรือ เรือลเคิล และบริษัทอีสต์เอเซียติก นอกจากนี้ยังมีกลุ่มอาคารที่สามารถมองเห็นได้จากริมแม่น้ำเจ้าพระยาคด้วย คือ ทึกแถวเชิงสะพานพุทธด้านโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย ทึกแถวท่าช้างวังหลวง

8. บ่อน กาน้ำ และซุ้มประตู่

ในเขตพื้นที่ศึกษามี บ่อน กาน้ำ และซุ้มประตู่รวมกัน 4 แห่ง มีอาณาเขตติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา 2 แห่ง คือ บ่อนมิชชันนารี และบ่อนพระสุเมรุ โดยเฉพาะ บ่อนพระสุเมรุในปัจจุบันถูกบดบังความสวยงามโดยที่หอคอยผู้มีรายได้น้อยซึ่งปลูกสร้างบนที่ดินของ กรุงเทพมหานครโดยหลักการและที่ติดกับลำน้ำก็อยู่ติดกับบ่อนนี้ด้วย นอกจากนี้อีกด้านหนึ่งของบ่อนก็มีการขนถ่ายทรายจาก เรือซึ่งทำให้สภาพแวดล้อมบ่อนไม่ปลอดภัย

9. สะพาน

สะพานในเขตพื้นที่ศึกษาที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์อยู่ 10 แห่ง เป็นสะพานที่ใช้ข้ามคลองคูเมืองเดิม (คลองหลอด) อยู่ 8 สะพาน สะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษม 1 สะพาน คือ สะพานพิชเสียว และ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 1 สะพาน คือ สะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก

10. ท่าหน้า

มีเพียงแห่งเดียวที่มีคุณค่าและอยู่ในสภาพที่ดี คือ ท่าราชวรดิษฐ์ นอกจากนี้ยังมีท่าหน้าอีก 9 แห่ง ที่ควรค่าแก่การปรับปรุงให้สวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย เนื่องจาก

มีคนใช้สัญจรมากและอยู่ใกล้อาคารสำคัญ ได้แก่ท่าพระจันทร์ ท่าเรือยา และท่าสะพานพุทธ

11. คลอง

คลองบางกอกน้อยเป็นคลองเขียวที่มีสภาพริมคลองที่ยังคงลักษณะเป็นชุมชนค้าอาศักริมฝั่งแบบไทยฯ จึงสมควรเก็บรักษาอนุรักษสภาพแบบนี้ไว้

3.4.2 บริเวณที่มีคุณค่าทางด้านภูมิทัศน์

บริเวณที่มีคุณค่าทางด้านภูมิทัศน์ในเขตพื้นที่ศึกษาหมายถึง บริเวณที่มีคุณค่าทางด้านความงามทางสถาปัตยกรรมเมือง พิจารณาจากโครงสร้างด้าน Image ของเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นที่ตั้งของ Landmark , District , Node , Edge และ Path รวมทั้งบริเวณที่มีความสำคัญด้าน Skyline , Views , Vistas , Gateway และบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

จากการวิเคราะห์พบว่า บริเวณที่มีคุณค่าด้านภูมิทัศน์มากได้แก่ บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่บ่อนพระสุเมรุลงมาจนถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้า บริเวณคลองสำคัญ เช่น คลองบางกอกน้อย และบริเวณโดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์และบริเวณข้างเคียง

เมื่อพิจารณาจากทิศเหนือลงมาทิศใต้มี Major Landmark 6 แห่งคือ บ่อนพระสุเมรุ สนามหลวง วัดพระศรีรัตนศาสดาราม พระบรมมหาราชวัง วัดพระเชตุพน สะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก และมี Minor Landmark คือ ศาลหลักเมือง อนุสาวรีย์ปทุมบรมราชานุสรณ์ ส่วนด้านฝั่งตรงข้ามของเกาะรัตนโกสินทร์ตั้งแต่สะพานพระปิ่นเกล้ามาถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก มี Major Landmark คือ พระปรางค์วัดอรุณราชวราราม และมี Minor Landmark คือ โรงพยาบาลศิริราช วัดกัลยาณมิตร และวัดประยูรวงศ์

นอกจากนี้ยังมี Node ที่สำคัญคือ บริเวณท่าช้างวังหลวง ท่าพระจันทร์ และท่าวังหลัง เป็น Major Node ทางนี้และมีท่ารถประจำทางที่ใต้สะพานพุทธ ท่าเตียน ท่าราชวรดิษฐ์ และท่าช้าง เป็น Minor Node ทางนี้ที่อยู่ใกล้กับแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนท่าเรือและท่ารถอื่นๆ จะเป็น Minor Node ในปัจจุบัน Node เหล่านี้อยู่ในสภาพที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและบดบังมุมมองจากแม่น้ำเจ้าพระยาสู่อาคารที่สำคัญบนสองฟากฝั่งแม่น้ำ

2. บริเวณคลองที่สำคัญ

ในเขตพื้นที่ศึกษามีคลองที่จัดว่ามีคุณค่าด้านภูมิทัศน์อยู่ 3 คลอง ได้แก่ คลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ และคลองดาวคะนอง คลองเหล่านี้นอกจากจะทำหน้าที่เป็น Minor Edge โดยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็น Major Edge แล้วยังพบอีกด้วยว่าเป็นคลองที่มีสภาพทางธรรมชาติที่สวยงาม เป็นที่ตั้งถิ่นฐานของชุมชนค้าอาศักริมฝั่งแต่ดั้งเดิม ดังจะเห็นได้จากชาวต่างประเทศให้ความสนใจท่องเที่ยวชมความคลองเหล่านี้อยู่มาก

3. บริเวณโดยรอบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

จากการศึกษาเรื่องมุมมองและสำรวจพบว่า นอกจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะเป็น Major Path ที่สำคัญแล้ว บริเวณพื้นที่รอบสะพานยังเป็นบริเวณที่คนส่วนใหญ่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเนื่องจากมีคนสัญจรไปมามาก สมควรจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี

3.5 ระบบคมนาคมขนส่ง

ระบบการคมนาคมขนส่งพิจารณาในขอบเขตศึกษาตามโครงการ สามารถจำแนกออกเป็น 2 ระบบคือ การคมนาคมขนส่งทางบก และการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

3.5.1 การคมนาคมขนส่งทางบก

ประกอบด้วยระบบที่สำคัญ 3 ส่วน คือ

3.5.1.1 ระบบถนน

เป็นระบบคมนาคมขนส่งที่มีบทบาทต่อการพัฒนาเมือง และเชื่อมต่ออำนวยความสะดวกการใช้ที่ดินมากที่สุด สามารถจำแนกออกได้เป็น 4 ประเภท ตามขนาดบทบาทและหน้าที่ คือ

1. ถนนขนานแม่น้ำ เป็นถนนที่กำหนดขอบเขตของพื้นที่ศึกษาและมีบทบาทต่อการใช้ที่ดินริมแม่น้ำมากที่สุด โดยทั่วไปมีความกว้างประมาณ 15-30 เมตร ประกอบด้วย

ฝั่งพระนคร	เขตคูสิด	- ถนนประชาราษฎร์	4	ช่องทางจราจร
		- ถนนสามเสน	4	ช่องทางจราจร
	เขตพระนคร	- ถนนสามเสน	4	ช่องทางจราจร
		- ถนนจักรพงษ์	4	ช่องทางจราจร
	เขตสัมพันธวงศ์	- ถนนทรงวาด	4	ช่องทางจราจร
		- ถนนเจริญกรุง	4	ช่องทางจราจร
	เขตบางรัก	- ถนนเจริญกรุง	4	ช่องทางจราจร
	เขตยานนาวา	- ถนนเจริญกรุง	4	ช่องทางจราจร
		- ถนนรัชดาภิเษก	10	ช่องทางจราจร
		- ถนนทางรถไฟสายปากน้ำ	4	ช่องทางจราจร
ฝั่งธนบุรี	เขตบางกอกน้อย	- ถนนจรัลสนิทวงศ์	6	ช่องทางจราจร
		- ถนนอรุณอมรินทร์	6	ช่องทางจราจร



เรื่อง. รูปแบบการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา.	
แสดง. ถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา	
ที่มา - -	แผนที่ 3.14

เขตคลองสาน	- ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา	4	ช่องทางจราจร
	- ถนนเจริญนคร	6	ช่องทางจราจร
เขตธนบุรี	- ถนนเจริญนคร	6	ช่องทางจราจร
เขตราษฎร์บูรณะ	- ถนนราษฎร์บูรณะ	6	ช่องทางจราจร

2. ถนนเชื่อมวังพื้นที่ 2 ผังแม่น้ำเจ้าพระยา อัน

เป็นถนนที่รองรับปริมาณการจราจรจำนวนมากทำหน้าที่เชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ ระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี นอกจากนี้ยังเชื่อมความสัมพันธ์ด้านต่างๆ ของพื้นที่ริมแม่น้ำของฝั่ง 2 หากผังแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนมากจะเป็นถนนที่มีคันผิวจราจรกว้างประมาณ 30-80 เมตร ประกอบด้วย

- ถนนวงศ์สว่าง (ต่อเนื่องกับสะพานพระราม 6)
- ถนนราชวิถี (ต่อเนื่องกับสะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี)
- ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ต่อเนื่องกับสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า)
- ถนนประชาธิปไตย (ต่อเนื่องกับสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า)
- ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน (ต่อเนื่องกับสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน)
- ถนนรัชดาภิเษก (ต่อเนื่องกับสะพานกรุงเทพ)

3. ถนนซอยอัน เป็นถนนที่เชื่อมต่อจากถนนสายต่างๆ เข้า

สู่พื้นที่ริมแม่น้ำโดยตรง อันเป็นถนนที่เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำได้ดียิ่งขึ้น โดยทั่วไปมีความกว้างประมาณ 6-10 เมตร

นอกเหนือจากระบบถนนโดยทั่วไปแล้ว ยังมีถนนประเภททางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่มีบทบาทต่อการพัฒนาที่ดินโดยเฉพาะ เขตยานนาวาและ เขตราษฎร์บูรณะ เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างสองฝั่งแม่น้ำกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆ ของกรุงเทพฯ ได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

3.5.1.2 การขนส่งทางรถไฟ

เป็นการขนส่งและให้บริการระหว่างเมือง เป็นสำคัญ ในขณะเดียวกันก็ให้บริการประชาชนในแถบชานเมือง เข้ามาทำงานในตัวเมือง สถานีรถไฟที่ตั้งอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาคือสถานีรถไฟบางกอกน้อย ถึงแม้จะมีผู้นิยมใช้บริการไม่มากนักหากมีการปรับปรุงการให้บริการแล้วอาจจะเป็นที่สนใจของประชาชนเพิ่มขึ้นได้เช่นกัน

3.5.1.3 ระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะ

ได้แก่ระบบรถโดยสารประจำทาง สำหรับบนพื้นที่ศึกษามีการให้บริการด้านรถประจำทางจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ อย่างทั่วถึงทำให้การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนสะดวกยิ่งขึ้นแต่ก็ประสบปัญหาการให้บริการไม่พอเพียงในช่วงเร่งด่วนช่วงเช้าและเย็น

จากการศึกษาระบบคมนาคมขนส่งทางบกพบว่า ถนนทางฝั่งพระนครส่วนมากมีพื้นผิวจราจรค่อนข้างเล็ก เพียง 4 ช่องทางจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนเจริญกรุงซึ่งพาดผ่านเศษฐกิจสำคัญของกรุงเทพฯ ทำให้ปริมาณการจราจรที่หนาแน่นมาก อันจะเป็นผลกระทบต่อกิจกรรมการขยายตัวของพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ระบบโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ศึกษามีถนนเส้นใดที่เทียบขนานกับฝั่งแม่น้ำเสนาทำให้ประชาชนทั่วไปที่ใช้ท้องถนนมีโอกาสสัมผัสกับภูมิทัศน์ที่สวยงามของแม่น้ำเจ้าพระยาได้ อันเป็นการสูญเสียลักษณะของเมืองที่ดีที่เมืองควรจะได้รับประโยชน์จากแม่น้ำเจ้าพระยาในอีกทางหนึ่ง

3.5.2 การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ

3.5.2.1 การสัญจรทางน้ำ

ในอดีต การคมนาคมทางน้ำมีบทบาทสำคัญต่อชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ริมแม่น้ำลำคลอง ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนรูปแบบการคมนาคมจากทางน้ำสู่ทางบก รถยนต์เข้ามามีบทบาทแทนเรือ การขนส่งทางน้ำถูกกลบบทบาทลงในช่วงเวลาหนึ่ง ปัจจุบันประชาชนได้มาสนใจให้ความสำคัญกับการสัญจรทางน้ำมากขึ้นโดยเฉพาะในแม่น้ำเจ้าพระยาสืบเนื่องจากภาวะการจราจรทางบกแออัด คับคั่ง และติดขัด ประกอบสะพานข้ามแม่น้ำยังมีน้อย ประชาชนบางส่วนจึงหันมาใช้เส้นทางทางน้ำโดยเฉพาะใช้ข้ามพากระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี และใช้ในการเดินทางเรือความงามแนวเหนือ-ใต้ของแม่น้ำ เพราะให้ความสะดวกรวดเร็วกว่าการสัญจรทางบก

การสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถจำแนกออกเป็น 4 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 สะพานพระราม 6 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

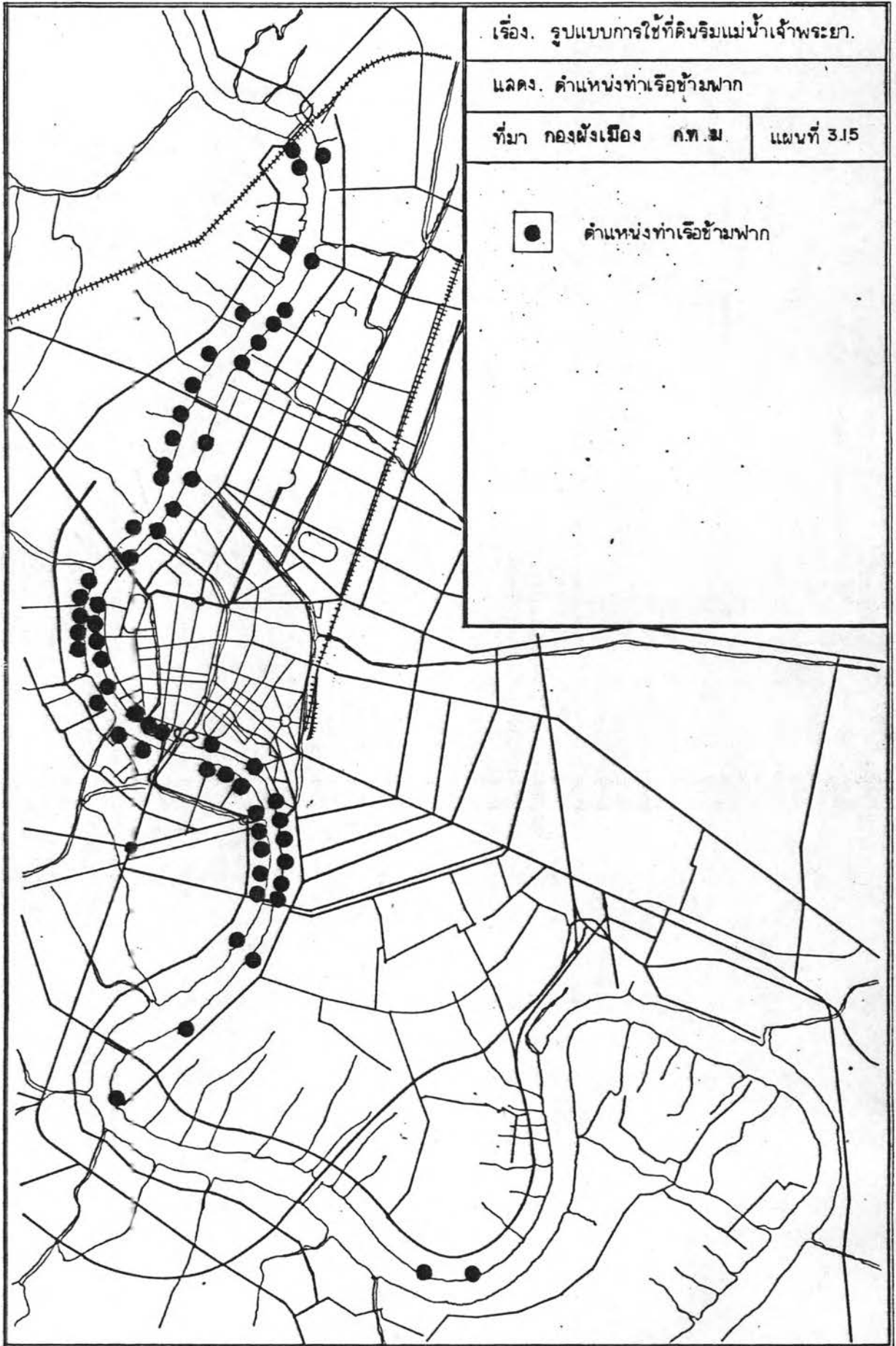
ช่วงที่ 2 สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงสะพานสมเด็จพระปกเกล้า

ช่วงที่ 3 สะพานสมเด็จพระปกเกล้าถึงสะพานกรุงเทพฯ

ช่วงที่ 4 สะพานกรุงเทพฯถึงสุคเขตรุงเทพมหานคร

ช่วงที่ 1 จากสะพานพระราม 6 ถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

การใช้ที่ดินช่วงนี้ของแม่น้ำส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นที่ตั้งของสถานบริการสาธารณะหลายแห่ง ประกอบกับทางฝั่งพระนครมีถนนเข้าถึงหลายสายและเป็นจุดขึ้นทางรถประจำทาง ซึ่งเชื่อมต่อการคมนาคมทางบกกับทางน้ำ บริเวณนี้จึงมีท่าเรืออยู่



มาก เป็นท่าเรือข้ามฟาก 10 ท่า ท่าจอดเรือควน 13 ท่า จำนวนผู้ให้บริการโดยสารเรือทุกประเภทเฉลี่ยวันธรรมดา 14,305 คน และวันหยุด 11,979 คน ท่าเรือสำคัญในบริเวณนี้ ได้แก่ ท่าเทเวศน์ ท่าวิสุทธิกษัตริย์ ท่าพระอาทิตย์ ท่าคดหีบตี ท่าวัดอาวูธ เป็นต้น

ช่วงที่ 2 จากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงสะพานสมเด็จพระปกเกล้า

เป็นบริเวณที่มีการใช้ดินหนาแน่น และความหลากหลายของกิจกรรมต่างๆ ทั้งในด้านสถานที่ราชการ พาณิชยกรรม และพักอาศัย ซึ่งยานนี้ถือว่าเป็นบริเวณใจกลางเมืองและเป็นบริเวณเมืองเก่า มีทั้งแหล่งงานของทางราชการและเอกชนรวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว บริเวณนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อรถประจำทางจำนวนมากทำให้ผู้นิยมใช้การคมนาคมทางน้ำหนาแน่นมาก มีท่าเรือข้ามฟาก 8 ท่า ท่าเรือควน 7 ท่า และท่าเรือหางยาว 8 ท่า จำนวนประชากรที่มาใช้เฉลี่ยวันธรรมดา 83,016 คน และวันหยุด 59,924 คน ท่าเรือสำคัญคือ ท่าพระจันทร์ ท่าพรานนก ท่าเทียน ท่าช่าง ท่าปากคลองตลาด ท่าสะพานพุทธ เป็นต้น

ช่วงที่ 3 จากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงสะพานสารสิน การใช้ที่ดินช่วงนี้เป็นการใช้ที่ดินแบบผสม ระหว่างที่อยู่อาศัยหนาแน่น พาณิชยกรรม และคลังสินค้า โดยเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญมาตั้งแต่อดีตแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ เป็นแหล่งงานขนาดใหญ่มีการสัญจรเข้ามาประกอบธุรกิจเป็นจำนวนมากในแต่ละวันมีผู้นิยมใช้การสัญจรทางน้ำมากกว่าบริเวณอื่น มีจำนวนท่าเรือทั้งหมด 20 ท่า จำนวนผู้ให้บริการท่าเรือเฉลี่ยวันธรรมดา 102,788 คน วันหยุด 75,249 คน ท่าเรือสำคัญคือ ท่าราชวงศ์ ท่าสีพระยา ท่าคูเม็ทซ์ ท่าบางรัก และท่าเศวตฉัตร

ช่วงที่ 4 จากสะพานกรุงเทพระ็จสุดเขตกรุงเทพมหานคร การใช้ที่ดินบริเวณนี้เป็นที่อยู่อาศัยเบาบาง ส่วนใหญ่เป็นที่ว่างและเป็นที่ตั้งของโรงคลังสินค้า มีท่าเรือข้ามฟากเพียงท่าเดียวคือ วัดบางน้ำผึ้ง-บางนา มีผู้ให้บริการเฉลี่ย 2,344 คน ในวันธรรมดา และวันหยุด 2,447 คน

3.5.2.2 การขนส่งทางน้ำ

ในการขนส่งลำเลียงสินค้าเข้า-ออกของประเทศนั้น "แม่น้ำเจ้าพระยา" นับเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำสายหลักที่มีความสำคัญมาช้านานแล้วโดยเป็นเส้นทางลำเลียงผลผลิตทางการเกษตรและสินค้าอื่น ๆ จากพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ ลงมาสู่กรุงเทพฯ เพื่อรอการส่งออกไปยังต่างประเทศอีกต่อหนึ่ง แม้ว่าในปัจจุบันจะมีเส้นทางคมนาคมมาให้เลือกหลายทางซึ่งอาจจะให้ทั้งความสะดวกและรวดเร็ว เช่น ทางบก หรือ ทางอากาศก็ตาม แต่ความสำคัญของการขนส่งทางน้ำยังคงความสำคัญอย่างยิ่งต่อกิจการค้าระหว่างประเทศ ก็เนื่องมาจากการขนส่งสินค้าทางน้ำเสียค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งทางอื่นอย่างมากมายเมื่อเปรียบเทียบกับทางบก หรือ ปริมาตร หรือ ระยะทางต่อหน่วย

แต่เดิมในอดีตตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 จนถึงก่อนที่จะมีการสร้างสะพานกรุงเทพฯ ทำเรือต่างว และคลังสินค้าของเอกชนจะตั้ง เรียงรายสองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตใจกลางเมือง เช่น สีพระยา บางรัก และคลองสาน ทำเรือและคลังสินค้าเหล่านี้เป็นอาคารเก่าทำด้วยคอนกรีต ไม้ และสังกะสี เป็นทำส่งออกประเภทสินค้าทางการเกษตรสามารถรองรับได้เฉพาะเรือขนาดเล็ก เมื่อมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเพิ่มขึ้นขนาดของเรือบรรทุกสินค้าที่จะเข้ามายังแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีขนาดระวางเพิ่มขึ้นหลายเท่าเพื่อประโยชน์ในการบรรทุกสินค้าได้คราวละมากว ประกอบกับต่อมาในปี พ.ศ. 2517 ได้มีการสร้างสะพานกรุงเทพฯ แล้วเสร็จซึ่งเรือขนาดใหญ่เข้ามามีได้ จึงส่งผลให้ทำเรือที่สร้างใหม่ต่างต้องมาตั้งเรียงรายจากสะพานกรุงเทพฯ ลงไปจนถึงปากแม่น้ำ ทำให้เขตราชบุรีบูรณะในส่วนของพื้นที่ศึกษาจึงมีทำเรือและคลังสินค้าเกิดขึ้นมาก รองลงมาได้แก่เขตยานนาวาและพระโขนง โดยมีทำเรือกรุงเทพฯของรัฐบาลเป็นทำเรือขนาดใหญ่ที่ลำเลียงขนส่งสินค้าเข้าออก เป็นศูนย์กลางขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

3.5.3 โครงการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบกในอนาคต

กรมโยธาธิการและสำนักการโยธา กรุงเทพมหานครได้มีโครงการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด และเพิ่มศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ต่างว ให้สามารถนำประโยชน์จากที่ดินได้เต็มที่ ในส่วนที่เกี่ยวข้องเนื่องกับพื้นที่ศึกษามีรายละเอียดการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงดังโครงการต่อไปนี้

1. โครงการสร้างสะพานคู่ขนานพระรามหก

วัตถุประสงค์ - เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

รายละเอียด - เป็นสะพานคู่คอนกรีตเสริมเหล็ก มีช่องจราจร 6 ช่องจราจร มีความยาวสะพานพร้อมเชิงลาด 934 เมตร

เริ่มปฏิบัติ - กำลังอยู่ในขั้นตอนดำเนินการ

ผู้รับผิดชอบ - กรมโยธาธิการ

2. โครงการสร้างสะพานคู่ขนานสะพานกรุงธน

วัตถุประสงค์ - เพื่อช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดที่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

รายละเอียด - เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก

เริ่มปฏิบัติ - ก่อสร้างภายในปี พ.ศ. 2536

ผู้รับผิดชอบ - กรมโยธาธิการ

3. โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบริเวณสีพระยา

- วัตถุประสงค์ - เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่หนาแน่น บริเวณ
ย่านสี่พระยา
- รายละเอียด - อยู่ในชั้นพิจารณารายละเอียดโครงการ
เริ่มปฏิบัติ - ดำเนินการศึกษารายละเอียดโครงการ ตั้งแต่
พ.ศ. 2531
- ผู้รับผิดชอบ - กรมโยธาธิการ
4. โครงการสร้างสะพานคู่ขนานสะพานกรุงเทพ
- วัตถุประสงค์ - เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณสะพาน
กรุงเทพ
- รายละเอียด - เป็นสะพานเปิด-ปิดได้ ความยาวทั้งสิ้นประมาณ
2 กิโลเมตร
- เริ่มปฏิบัติ - อยู่ในระหว่างการออกแบบรายละเอียดโครงการ
- ผู้รับผิดชอบ - กรมโยธาธิการ
5. โครงการตัดถนนช่วงจากถนนสาทรถึงแม่น้ำเจ้าพระยา
- วัตถุประสงค์ - เพื่อปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมทางบก
- รายละเอียด - ถนนกว้าง 40-80 เมตร ยาว 4,000 เมตร
- เริ่มปฏิบัติ - 1 ตุลาคม พ.ศ. 2530
- ผู้รับผิดชอบ - สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
6. โครงการตัดถนนช่วงจากถนนสุรวงศ์ถึงแม่น้ำเจ้าพระยา
- วัตถุประสงค์ - เพื่อปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมทางบก
- รายละเอียด - ถนนกว้าง 60 เมตร ยาว 4,500 เมตร
- เริ่มปฏิบัติ - 1 ตุลาคม พ.ศ. 2530
- ผู้รับผิดชอบ - สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
7. โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 2
- วัตถุประสงค์ - เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ใต้ดิน
ทางเร็วขึ้น
- รายละเอียด - เป็นทางด่วนที่เริ่มจากแจ้งวัฒนะ มาบรรจบกับ
ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่บางโคล่ ในเขต
ยานนาวามีทางขึ้นลงบริเวณบางโคล่ด้วย
- ผู้รับผิดชอบ - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
8. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1
- วัตถุประสงค์ - เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง
- รายละเอียด - เกี่ยวเนื่องกับพื้นที่ศึกษา คือ มีการเดินรถที่ผ่าน
ถนนสามเสนหรือมสภานีขึ้นลงตามจุดต่าง ๆ

ผู้รับผิดชอบ - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

จะเห็นว่าจากโครงการดังกล่าว ส่วนหนึ่งสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำได้ นอกจากนี้ยังเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำอย่างขึ้นรอยเฉพาะบริเวณถนนรัชดาภิเษกในเขตยานนาวาจะมีศักยภาพในการขยายตัวค่อนข้างสูง เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับย่านธุรกิจต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นย่านสีลม สุรวงศ์ สาทร หรือสุขุมวิทด้วยระบบทางด่วนและถนนที่ตัดขึ้นใหม่

3.6 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

จากการศึกษาข้อมูลจากการไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย และกรมประปาอย่างกลาง พบว่าในพื้นที่ศึกษารัฐสามารถให้บริการทั้งทางด้านไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และการประปาได้อย่างทั่วถึงในทุกพื้นที่ในอนาคตก่อนหน้านี้พบว่า พื้นที่ริมแม่น้ำได้รับการบริการพื้นฐานจากรัฐบาลค่อนข้างครบถ้วนอันเป็นปัจจัยส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่อีกประการหนึ่ง

3.7 ประชากร

บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา ปัจจุบันเป็นที่ตั้งถิ่นฐานของประชากรโดยประมาณ 273,505 คน คิดเป็นร้อยละ 5.1 ของประชากรกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีรวมกันทั้งหมด 5,363,378 คน ในปี พ.ศ. 2528 คิดเป็นความหนาแน่นเฉลี่ย 12,010 คนต่อตารางกิโลเมตรซึ่งมากกว่าความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากรกรุงเทพฯ ซึ่งมีเพียง 3,486 คนต่อตารางกิโลเมตร จะเห็นว่าพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยายังคงเป็นบริเวณที่มีประชากรอยู่อย่างหนาแน่นตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน

3.7.1 จำนวนประชากร

เขตการปกครองในพื้นที่ศึกษาจำนวน 11 เขต เป็นเขตชั้นใน 7 เขต เขตชั้นกลาง 4 เขต แยกเป็นฝั่งพระนคร 6 เขต ได้แก่ เขตดุสิต พระนคร สัมพันธวงศ์ บางรัก ยานนาวา และพระโขนง ฝั่งธนบุรี 5 เขต ได้แก่ เขตบางกอกน้อย บางกอกใหญ่ คลองสาน ธนบุรี และราษฎร์บูรณะ จากตารางที่ 3.7 พบว่ามีจำนวนประชากร 171,961 คน คิดเป็นร้อยละ 62.88 กระจายพักอาศัยอยู่บนพื้นที่ฝั่งพระนคร ขณะเดียวกันจำนวนประชากรที่เหลืออีกร้อยละ 37.12 ของประชากรริมแม่น้ำทั้งหมดกระจายพักอาศัยอยู่บนพื้นที่ฝั่งธนบุรี จะเห็นว่าจำนวนประชากรพักอาศัยบนพื้นที่ฝั่งพระนครมากกว่าทางฝั่งธนบุรี

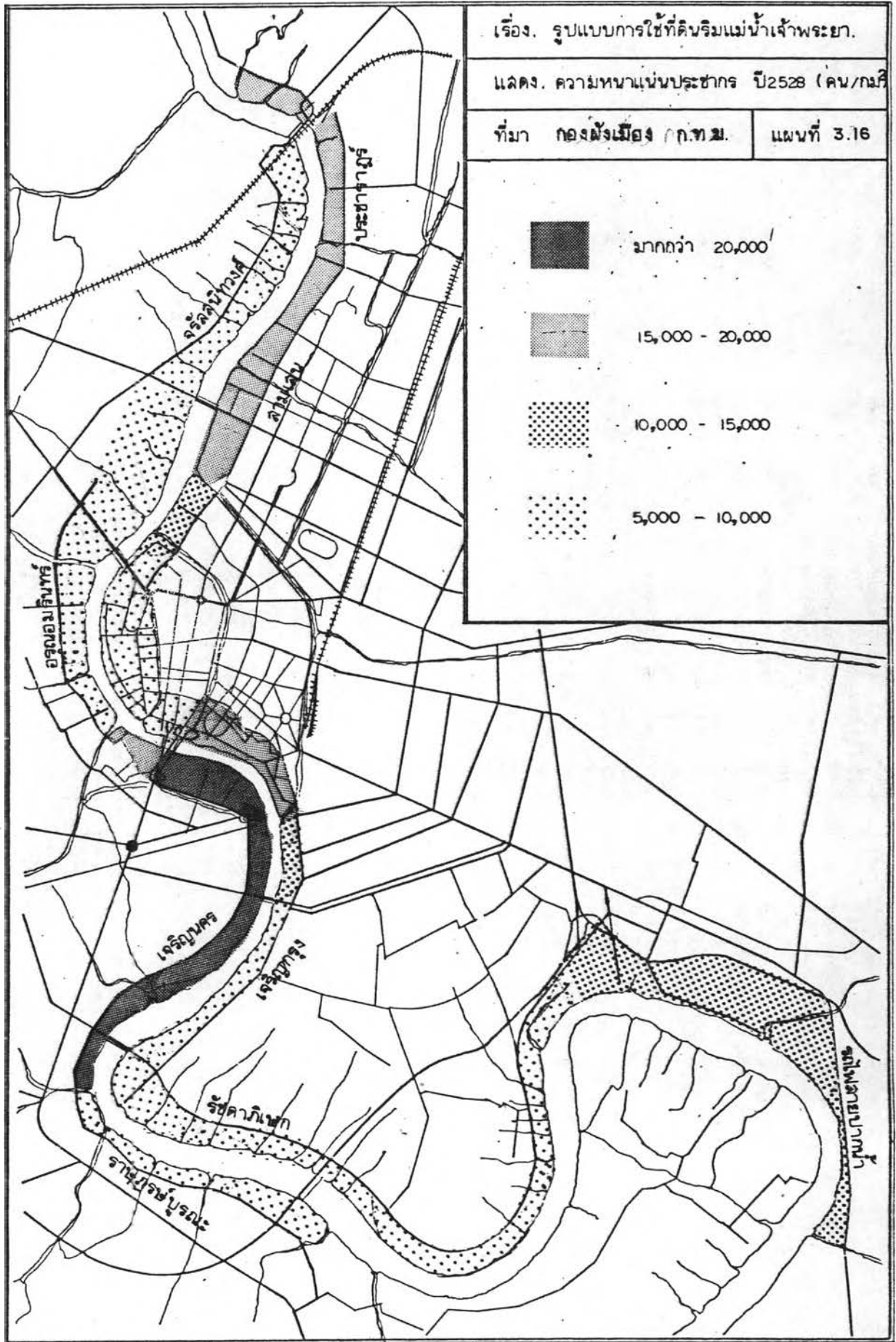
เมื่อพิจารณาในรายเขตการปกครองพบว่า เขตดุสิตเป็นเขตที่มีประ

ชากรพักอาศัยอยู่มากที่สุด 44,314 คน คิดเป็นร้อยละ 16.20 รองลงมาได้แก่เขตพระโขนงและ
ยานนาวา มีประชากรคิดเป็นร้อยละ 15.76 และ 14.66 ตามลำดับ ส่วนเขตที่มีประชากรน้อย
ที่สุดคือ เขตบางกอกใหญ่ 1,888 คน คิดเป็นร้อยละ 0.69

ตารางที่ 3.7 แสดงการกระจายตัวประชากร และความหนาแน่นประชากรริมแม่น้ำเจ้าพระยา
รายเขต ปีพ.ศ.2528

เขตการปกครอง		พื้นที่ (ก.ม.2)	ประชากร (คน)	ร้อยละ	ความหนาแน่น (คน/ก.ม.2)
ฝั่ง พระ นคร	คูสิต	2.684	44,314	16.20	16,510
	พระนคร	2.346	25,760	9.42	10,980
	สัมพันธวงศ์	0.707	14,132	5.17	19,988
	บางรัก	0.310	4,568	1.67	14,735
	ยานนาวา	4.671	40,095	14.66	8,583
	พระโขนง	3.677	43,092	15.76	11,719
	รวม	14.395	171,961	62.88	11,945
ฝั่ง ธน บุรี	บางกอกน้อย	4.264	39,972	14.61	9,374
	บางกอกใหญ่	0.264	1,888	0.69	7,151
	คลองสาน	1.860	39,811	14.56	21,403
	ธนบุรี	0.754	11,938	4.36	15,832
	ราษฎร์บูรณะ	1.236	7,935	2.90	6,419
รวม	8.378	101,544	37.12	12,120	
รวมทั้งหมด		22.773	273,505	100.00	12,010

ที่มา : กองผังเมืองกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ.2528



3.7.2 ความหนาแน่นประชากร

การศึกษาความหนาแน่นประชากรพิจารณาจากสัดส่วนจำนวนประชากรต่อขนาดพื้นที่พบว่า บริเวณศูนย์กลางเมืองทางตอนใต้ของ เกาะรัตนโกสินทร์จะมีประชากรพักอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น อันได้แก่ เขตคลองสาน สัมพันธวงศ์ ธนบุรี และบางรัก โดยมีความหนาแน่นประชากร 21,403 คน 19,988 คน 15,832 คน และ 14,735 คนต่อตารางกิโลเมตร ตามลำดับ ขณะที่บริเวณทางตอนเหนือของ เกาะรัตนโกสินทร์มีประชากรพักอาศัยอยู่หนาแน่นที่สุดบริเวณเขตคูศิก 16,510 ต่อตารางกิโลเมตร ส่วนเขตการปกครองที่มีประชากรพักอาศัยอยู่เบาบางได้แก่ เขตบางกอกใหญ่ ราชบุรีบูรณะ และยานนาวา

3.7.3 การเปลี่ยนแปลงประชากร

เนื่องจาก การขาดข้อมูลด้านประชากรบนพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในอดีตทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงประชากรบนพื้นที่ริมแม่น้ำได้โดยตรง ผู้วิจัยจึงวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในรายเขตการปกครองที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ริมแม่น้ำแทนอันจะช่วยให้เห็นภาพการเปลี่ยนแปลงประชากรของพื้นที่ริมแม่น้ำได้ในระดับหนึ่ง

จากการสำรวจสำมะโนประชากรของเขตการปกครองทั้ง 11 เขตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ริมแม่น้ำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 ถึงปี พ.ศ. 2529 จากตารางที่ 3.8 พบว่า เขตที่มีการเปลี่ยนแปลงประชากรไปในทางลดลงและมีลักษณะอ้อมตัว คือเขตบริเวณศูนย์กลางเมือง ได้แก่ เขตพระนคร สัมพันธวงศ์ บางรัก และคลองสาน ส่วนเขตที่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงประชากรไปในทางที่เพิ่มขึ้นมากที่สุดได้แก่ เขตยานนาวา พระโขนง และราชบุรีบูรณะ อันเป็นเขตที่มีพื้นที่ว่างอยู่มากสามารถรองรับประชากรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้

3.8 ราคาที่ดิน

จากการศึกษาปัจจัยภาคที่ดินจากสำนักงานประเมินราคาที่ดินและโรงเรียน กรมที่ดิน ผลการประเมินราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2531-2534 พบว่าที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาจัดเป็นพื้นที่ที่มีราคาแพงมากที่สุดพื้นที่หนึ่ง และจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคิดต่อกันเป็นเวลาหลายปีทำให้ราคาที่ดินทั่วประเทศกับตัวสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะที่ริมแม่น้ำมีแนวโน้มการขึ้นราคาที่ดินค่อนข้างสูง เนื่องจากมีความต้องการพื้นที่ริมแม่น้ำมากจากกิจการต่างๆ เช่น โรงแรม คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน และคลังสินค้า ปัจจุบันราคาจริงของการซื้อขายที่ดินกันอยู่มีราคาสูงกว่าราคาที่ดินที่กรมที่ดินประเมินไว้ สำหรับในการวิจัยขออีกคือราคาที่ดินของกรมที่ดินเป็นบรรทัดฐานในการวิจัยต่อไป โดยพิจารณาราคาที่ดินเป็นช่วงๆ ไป

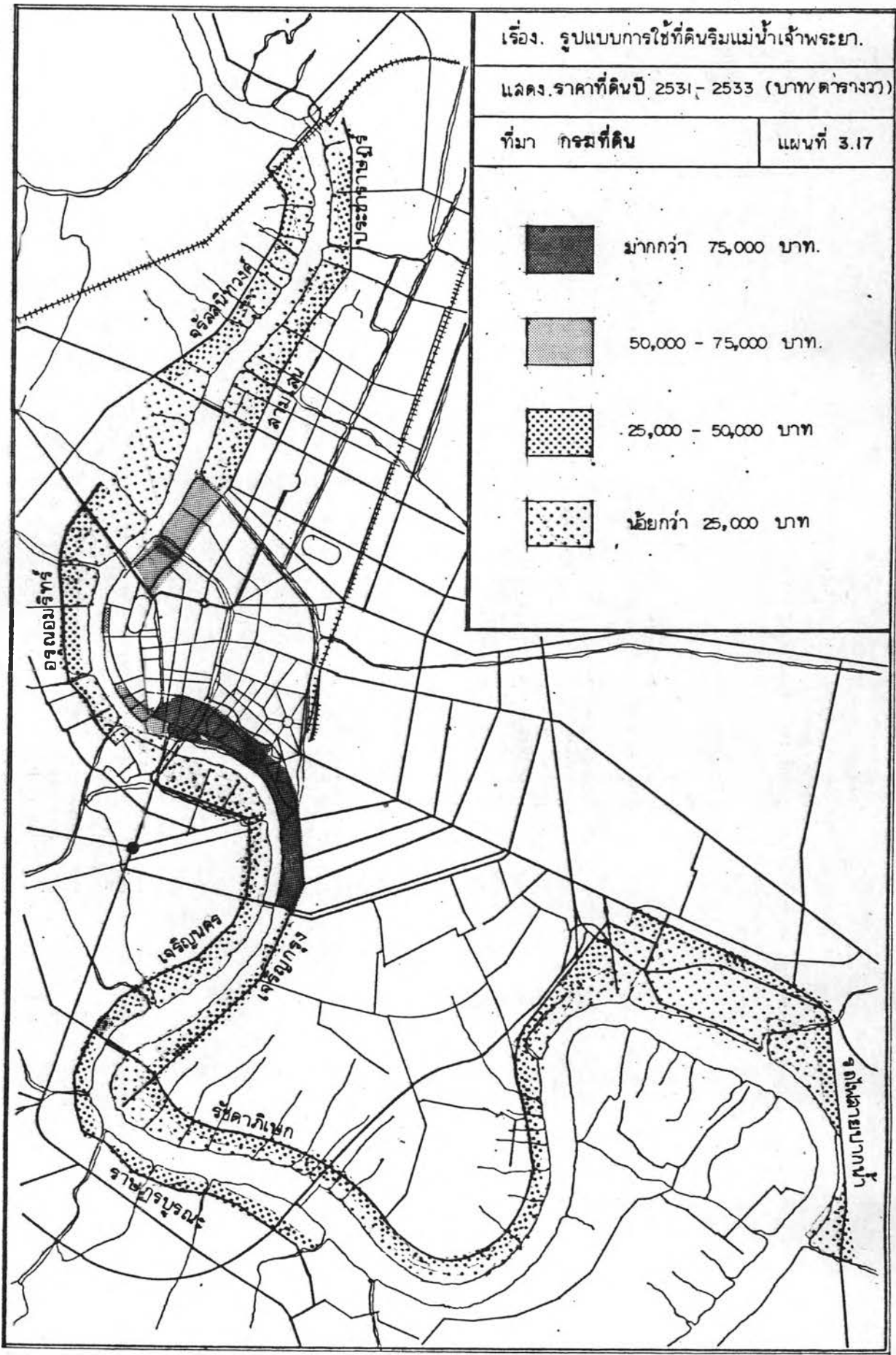
ตารางที่ 3.8 แสดงการกระจายตัว และการเปลี่ยนแปลงประชากรรายเขตตั้งแต่ปีพ.ศ.2516 -พ.ศ.2529

เขตการปกครอง		ประชากร (คน)2516	ประชากร (คน)2524	ประชากร (คน)2529	การเปลี่ยนแปลงประชากร(%)	
					2516-2524	2524-2529
ฝั่ง พระ นคร	ดุสิต	400,506	528,357	562,990	+31.92	+ 6.55
	พระนคร	132,866	121,935	111,875	- 8.23	- 8.25
	สัมพันธวงศ์	81,298	76,559	51,121	- 5.83	-33.42
	บางรัก	101,610	136,673	90,672	+34.51	-33.65
	ยานนาวา	279,334	382,585	415,703	+36.96	+ 8.65
	พระโขนง	404,688	545,926	629,386	+34.90	+15.28
	รวม	1,400,302	1,792,035	1,861,747	+27.97	+ 3.89
ฝั่ง ธน บุรี	บางกอกน้อย	285,637	385,286	294,938	+34.89	-23.45
	บางกอกใหญ่	89,714	102,719	106,732	+14.50	+ 3.90
	คลองสาน	141,595	139,625	143,719	- 1.39	+ 2.93
	ธนบุรี	228,561	267,398	274,176	+16.99	+ 2.53
	ราษฎร์บูรณะ	69,421	118,099	148,166	+70.12	+25.46
	รวม	814,928	1,013,127	967,731	+24.32	- 4.48
รวมทั้งหมด		2,215,230	2,805,162	2,829,478	+26.63	+ 0.86

ที่มา : กองผังเมืองกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ.2529

ช่วงที่ 1 จากสะพานพระราม 6 ถึงสะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี


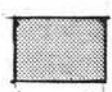
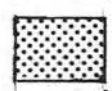
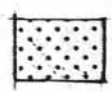
- ฝั่งพระนคร
- คีตกถนนประชากรราษฎร์ในระยะ 20 เมตร 30,000 บาท/ตารางวา
 - คีตกถนนสามเลนในระยะ 20 เมตร 30,000-40,000 บาท/ตารางวา
 - พื้นพร้อมแม่บ้านและอื่น ๆ 12,000-15,000 บาท/ตารางวา



เรื่อง. รูปแบบการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา.

แสดง. ราคาที่ดินปี 2531- 2533 (บาท/ตารางวา)

ที่มา	กรมที่ดิน	แผนที่ 3.17
-------	-----------	-------------

-  มากกว่า 75,000 บาท.
-  50,000 - 75,000 บาท.
-  25,000 - 50,000 บาท.
-  น้อยกว่า 25,000 บาท.

<u>ผังธนบุรี</u>	- คีตกถนนจรลสนิทางศึในระยษะ	20 เมตร	25,000-30,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนและอึนขึ		6,000-10,000	บาท/ตารางวา
<u>ขัวงที่ 2</u> จากสัพานสม เค็จพระเจ็จกรุงธนบุรีถึงสัพานสม เค็จพระขึนเกล้า				
<u>ผังพระนคร</u>	- คีตกถนนสามเสนในระยษะ	20 เมตร	6,000-70,000	บาท/ตารางวา
	- คีตกถนนจักรพงษัในระยษะ	20 เมตร	100,000-200,000	บาท/ตารางวา
	- คีตกถนนพระอึคษัในระยษะ	20 เมตร	50,000-70,000	บาท/ตารางวา
<u>ผังธนบุรี</u>	- คึนที่ริมแม่ขึนในระยษะ	40 เมตร	8,000-10,000	บาท/ตารางวา
<u>ขัวงที่ 3</u> จากสัพานสม เค็จพระขึนเกล้าถึงสัพานสม เค็จพระขึนเกล้า				
<u>ผังพระนคร</u>	- คีตกถนนมหาราชัในระยษะ	20 เมตร	70,000	บาท/ตารางวา
	- คีตกถนนจักรเพชรในระยษะ	20 เมตร	70,000-100,000	บาท/ตารางวา
<u>ผังธนบุรี</u>	- คีตกถนนอรุณอมรินทร์ในระยษะ	20 เมตร	40,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนและอึนขึ		10,000-15,000	บาท/ตารางวา
<u>ขัวงที่ 4</u> จากสัพานสม เค็จพระขึนเกล้าถึงสัพานสม เค็จพระเจ็จตากสิน				
<u>ผังพระนคร</u>	- คีตกถนนทรงวาคึในระยษะ	20 เมตร	120,000	บาท/ตารางวา
	- คีตกถนนเจริญกรุงในระยษะ	20 เมตร	120,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนและอึนขึ		70,000	บาท/ตารางวา
<u>ผังธนบุรี</u>	- คีตกถนนสม เค็จเจ็จพระยัาในระยษะ	20 เมตร	30,000	บาท/ตารางวา
	- คีตกถนนเจริญนครในระยษะ	20 เมตร	50,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนในระยษะ	40 เมตร	12,000-15,000	บาท/ตารางวา
<u>ขัวงที่ 5</u> จากสัพานสม เค็จพระเจ็จตากสินถึงสัพานกรุงเทพ				
<u>ผังพระนคร</u>	- คีตกถนนเจริญกรุงในระยษะ	20 เมตร	45,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนในระยษะ	40 เมตร	15,000	บาท/ตารางวา
<u>ผังธนบุรี</u>	- คีตกถนนเจริญนครในระยษะ	20 เมตร	30,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนในระยษะ	40 เมตร	12,000	บาท/ตารางวา
<u>ขัวงที่ 6</u> จากสัพานกรุงเทพถึงสัพานพระราม 9				
<u>ผังพระนคร</u>	- คีตกถนนรัชคัาภิเชกัาในระยษะ	20 เมตร	40,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนในระยษะ	40 เมตร	1๕0,000	บาท/ตารางวา
<u>ผังธนบุรี</u>	- คีตกถนนราชฎร์บูรณะในระยษะ	20 เมตร	25,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนในระยษะ	40 เมตร	10,000	บาท/ตารางวา
<u>ขัวงที่ 7</u> จากสัพานพระราม 9 ถึงสุกเชกกรุงเทพมหานคร				
<u>ผังพระนคร</u>	- คีตกถนนรัชคัาภิเชกัาในระยษะ	20 เมตร	30,000	บาท/ตารางวา
	- คีตกถนนรถไฟสายปากขึนในระยษะ	20 เมตร	30,000	บาท/ตารางวา
	- คึนที่ริมแม่ขึนในระยษะ	40 เมตร	8,000	บาท/ตารางวา
เม็อเบรึยษเบรึยษบราคัาคึนคัามราชลสะเช็ยคึทึสัาวขัางคึน ระหวัางคึนที่คึตกถนน				

ในระยะ 20 เมตร และพื้นที่ริมแม่น้ำวัดเข้ามา 40 เมตร รัชสมัยได้พิจารณาที่ดินที่อยู่ 2 ข้างของถนนซอยและที่ดินที่ไม่มีทางเข้าถึงของถนนพบว่า ราคาที่ดินริมถนนมีราคาสูงกว่าที่ดินริมแม่น้ำมาก แสดงให้เห็นว่าการคมนาคมทางบกมีบทบาทและอิทธิพลต่อศักยภาพในการเข้าถึง (Accessibility) ในแต่ละพื้นที่สูงกว่าการคมนาคมทางน้ำ อย่างไรก็ตามราคาที่ดินของพื้นที่ริมน้ำยังจัดได้ว่าเป็นที่ดินที่มีราคาสูง และเมื่อพิจารณาราคาที่ดินในแต่ละช่วงดังกล่าวมาข้างต้นจะเห็นว่าในช่วงที่ 2 และช่วงที่ 4 คือจากสะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และจากสะพานสมเด็จพระปกเกล้าถึงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ทางฝั่งพระนครมีราคาที่ดินสูงมาก เนื่องจาก เป็นย่านพาณิชย์กรรมของกรุงเทพฯ ในทางซีกเหนือและซีกทางใต้

3.9 กฎหมายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งควบคุมการก่อสร้างอาคารในพื้นที่ทั่วไปของกรุงเทพมหานคร 1 ฉบับ และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างหรือตัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทในท้องที่ต่างๆของกรุงเทพมหานครซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 4 ฉบับ

3.9.1 พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522

นอกเหนือจาก เนื้อหาสำคัญในด้านการควบคุมลักษณะอาคาร และส่วนต่างๆ ของอาคาร ความมั่นคงแข็งแรง ในด้านเกี่ยวกับแนวอาคารและระยะต่างๆ ยังได้กำหนดให้อาคารแต่ละประเภทจะต้องมีที่ว่างอันปราศจากหลังคาหรือสิ่งปกคลุมไม่น้อยกว่าสัดส่วนที่กำหนดไว้ซึ่งเป็นผลทำให้อาคารไม่ปลูกสร้างหนาแน่นเกินไป ถูกสุขลักษณะและความปลอดภัยเหมาะสมแก่ประชาชนใช้สอย จะทำให้บริเวณที่ตั้งของอาคารประเภทต่างๆ จำเป็นจะต้องมีที่ว่างส่วนบุคคลไว้ซึ่งอาจจะจัดทำเป็นทางเดินสวนหย่อมปลูกต้นไม้ บ่อเลี้ยงปลา หรือสนามหญ้าก็ได้

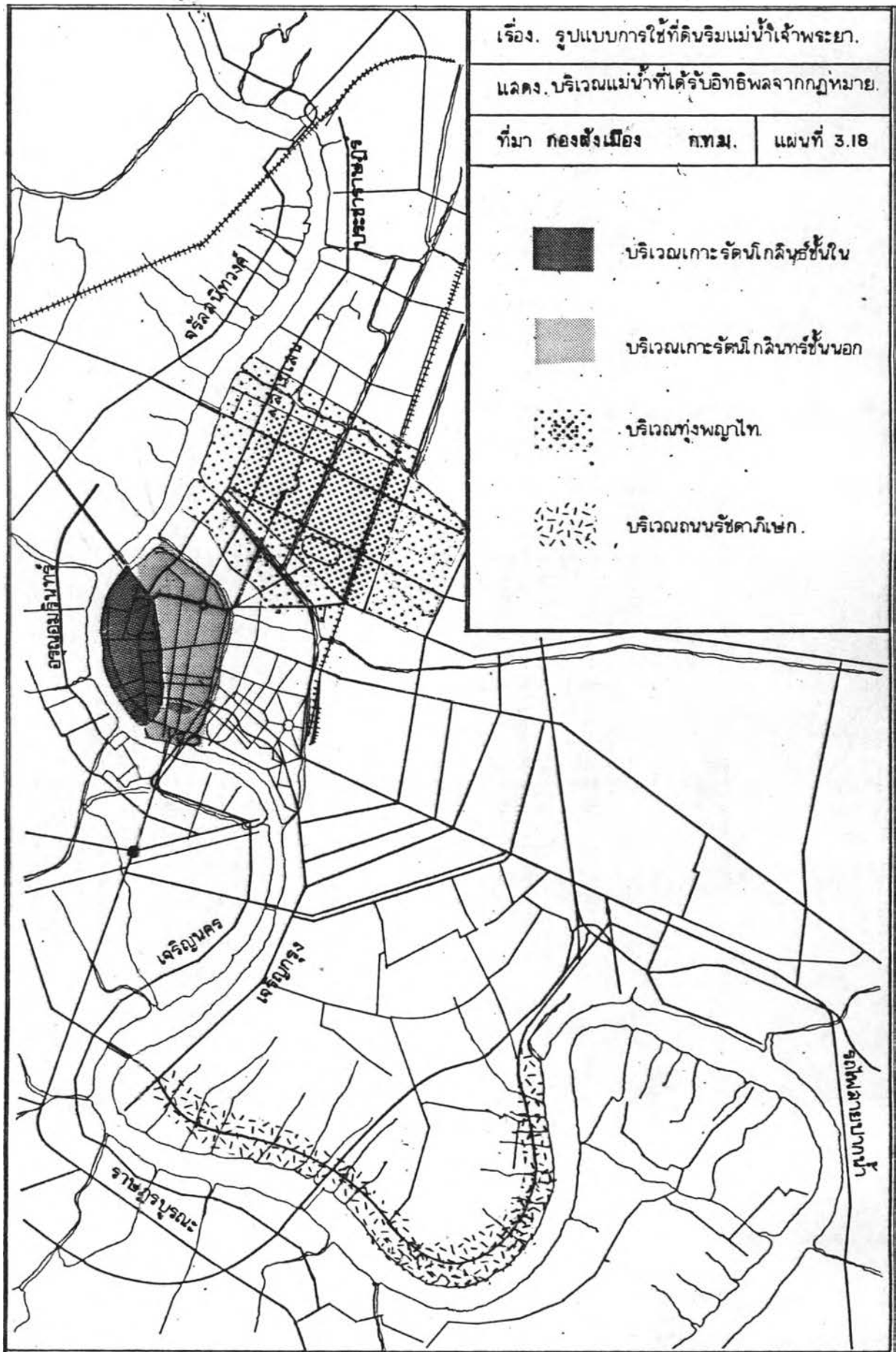
3.9.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ตัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในบริเวณต่างๆ มีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก

ในระยะ 15 เมตร ห้ามก่อสร้างอาคารประเภทห้องแถวหรือตึกแถว

2. เขตดุสิต บริเวณริมถนนสามเสนถึงแม่น้ำเจ้าพระยา



เรื่อง. รูปแบบการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา.

แสดง. บริเวณแม่น้ำที่ได้รับอิทธิพลจากกฎหมาย.

ที่มา กองผังเมือง กทม. แผนที่ 3.18



บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน



บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก



บริเวณท่าเรือ



บริเวณถนนรัชดาภิเษก.

ปลูกสร้างได้เฉพาะอาคารที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ที่มีใช้ห้องแถว อาคารอุปโภค สาธารณูปการ เป็นส่วนใหญ่ มีความสูงไม่เกิน 20 เมตร (หรือประมาณ 6 ชั้น)

3. บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน

ได้แบ่งพื้นที่ออกเป็นบริเวณย่อย หลายบริเวณ บริเวณที่ 1 (ตามข้อบัญญัติ) จะก่อสร้างได้เฉพาะอาคารทางศาสนา อาคารที่ทำการของทางราชการ และที่พักอาศัยที่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร เพื่อมาทับคบบังโบราณสถาน ส่วนในบริเวณที่ 2 บริเวณที่ 3 บริเวณที่ 4 (ตามข้อบัญญัติ) ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมดจะก่อสร้างได้มากกว่าบริเวณที่ 1 อาคารที่ใช้ประกอบการค้าสามารถสร้างได้ แต่ต้องไม่เป็นที่รังเกียจ หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพซึ่งรวมถึงบริเวณท่าพระจันทร์และท่าเตียนด้วย

4. บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก

มีข้อห้ามน้อยกว่าบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ใน ซึ่งมีประเด็นที่น่าสนใจคือ ห้ามมิให้ก่อสร้างตลาด ความกฎหมายว่าด้วยสาธารณสุข ดังนั้นบริเวณปากคลองตลาดในปัจจุบันต้องเสื่อมไปตามกาลเวลา และ เปลี่ยนแปลงไปเป็นอาคารประเภทอื่นจะเป็นผลดีด้านสภาพแวดล้อมเป็นอย่างมาก