

การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำ:  
กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร



นางสาววิมาพร วัชราทิน

สถาบันวิทยบริการ  
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2551

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PLANNING AND DESIGN FOR TRANSIT NODES IN OLD COMMERCIAL AREAS:  
A CASE STUDY OF TALAT PHLU, BANGKOK

Ms. Theemaporn Wacharatin

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Architecture Program in Urban Design

Faculty of Architecture  
Chulalongkorn University

Academic Year 2008

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชย์กรรมชุมชน  
ริมน้ำ: กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวธิดาพร วัชราทิน

สาขาวิชา

การออกแบบชุมชนเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

อาจารย์ ดร.นิรมล กุลศรีสมบัติ

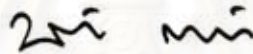
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต



.....  
(ศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต จุลาชัย)

คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



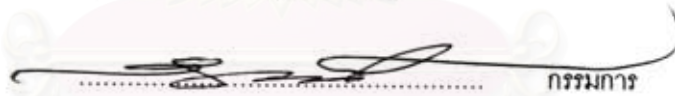
.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพพันธ์ ตาปานานนท์)

ประธานกรรมการ



.....  
(อาจารย์ ดร.นิรมล กุลศรีสมบัติ)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก



.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี รัตติสุขเจริญ)

กรรมการ



.....  
(ดร.พชรพร ธรรมวิมล)

กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

สถาบันวิจัยและบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ธีมาพร วัชราทิน : การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชย์กรรมชุมชนริมน้ำ :  
 กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร. (PLANNING AND DESIGN FOR TRANSIT NODES  
 IN OLD COMMERCIAL AREAS: A CASE STUDY OF TALAT PHLU, BANGKOK)  
 อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : อ.ดร.นิรมล กุลศรีสมบัติ, 235 หน้า.

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวางผัง และออกแบบทางกายภาพที่เหมาะสมกับพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตที่  
 ผลสมผสานระหว่างการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node) กับการรักษาไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ (Place) ในกรณีย่านเมือง  
 เก่า เนื่องจากในปัจจุบันเมืองมีการขยายอย่างรวดเร็ว การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งระบบราง และพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการ  
 สัญจร (Transit node) ได้กลายเป็นกลยุทธ์สำคัญในการพัฒนาเขตพื้นที่ใจกลางเมือง ซึ่งเป็นการสร้างแรงดึงดูดให้ผู้คนและ  
 กิจกรรมการพัฒนาของเอกชนเข้าสู่พื้นที่ อย่างไรก็ตาม ด้วยเงื่อนไขในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยเฉพาะกรณี  
 โครงสร้างเป็นทางยกระดับ มักกลายเป็นปัจจัยคุกคามชุมชนในย่านเมืองเก่า เหตุการณ์ดังกล่าวกำลังจะเกิดขึ้นในย่านตลาดพลู

ย่านตลาดพลู เป็นย่านเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานครที่มีข้อจำกัดของสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เนื่องจาก  
 เป็นพื้นที่เมืองซึ่งประกอบขึ้นจากโครงสร้างเมืองขนาดเล็ก (Fine-grained urban fabric) ที่สัมพันธ์และรองรับกิจกรรมทาง  
 เศรษฐกิจสังคมของคนในชุมชน รวมทั้งมักเป็นที่ตั้งของอาคารและโบราณสถานที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ซึ่งโครงข่ายการสัญจร  
 แบบถนนร่อยปลายน การวางตัวของแนวอาคารที่สัมพันธ์กับน้ำ และถนน รวมถึงรูปแบบการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะ  
 นอกจากนี้ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมการค้า และการพักอาศัยกับการใช้พื้นที่ที่เกิดขึ้นแทบตลอดทั้งวันนั้น สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วน  
 เป็นองค์ประกอบสำคัญของเอกลักษณ์ และ "ความเป็นสถานที่" (Place) ของย่าน ซึ่งมีแนวโน้มที่ถูกรื้อทำลายและแทนที่ด้วยถนน  
 และมวลอาคารขนาดใหญ่จากโครงสร้างของสถานีโดยสาร เสายกระดับตามแนวเส้นทาง รวมทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท  
 พาณิชยกรรมเข้มข้นหรือที่อยู่อาศัยหนาแน่นประเภทอาคารสูงที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้อง  
 ทำการศึกษา และออกแบบทางกายภาพ เพื่อให้ "พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร" รอบสถานีโดยสารสามารถรองรับการใช้งานระดับ  
 เมืองได้ ในขณะเดียวกันยังคงรักษา "ความเป็นสถานที่" ของย่านตลาดพลูไว้ได้อย่างเหมาะสม

จากการศึกษา พบว่า การพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีความเป็นสถานที่ที่ดีนั้น ควรคำนึงถึงองค์ประกอบ  
 ความเป็นสถานที่มากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ย่านเมืองเก่าทั้งโครงสร้างทางกายภาพ และเนื้อเมืองเดิม ในกรณีของย่านตลาดพลู ได้นำ  
 "น้ำ" ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีมาตั้งแต่อดีตเป็นตัวร้อยเรียงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ และกิจกรรมต่างๆ เข้าไว้ด้วยกัน ทั้ง  
 กิจกรรมการเดินทาง กิจกรรมการค้า และกิจกรรมทางสังคม โดยสร้างทางเดินเท้าเลียบริมคลองที่สำคัญภายในย่าน เช่น คลอง  
 บางกอกใหญ่ และคลองบางน้ำจืด นอกจากนี้ยังเน้น และให้ความสำคัญกับเส้นทางเดินเท้าเป็นหลักที่ดึงดูดให้ผู้คนมาใช้งาน  
 แนวล้อมด้วยกิจกรรมการค้า สิ่งอำนวยความสะดวก และบรรยากาศที่ดี รวมถึงทัศนียภาพที่สวยงาม นอกจากนี้ ยังออกแบบให้  
 สถานีรถไฟฟ้าในอนาคตเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของเนื้อเมือง และให้มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัย  
 โดยรอบที่สามารถให้บริการ และรองรับกับคนทุกระดับได้อย่างลงตัว รวมทั้งเชื่อมโยงประเภทของการสัญจรที่หลากหลายกันเป็น  
 ระบบ ทั้งระบบราง เรือ และรถโดยสารประจำทางด้วยทางเดินเท้ายกระดับที่เชื่อมต่อกัน ซึ่งการออกแบบนั้นได้ผสมผสานกับบริบท  
 ดั้งเดิมของพื้นที่ทั้งโครงข่ายการสัญจรเดิมที่สะท้อนให้เห็นร่องรอย และลำประโดง การวางตัวของแนวอาคาร รวมถึงกิจกรรม  
 และการใช้พื้นที่ที่เป็นบทบาทที่สำคัญ และเอกลักษณ์ของย่าน เพื่อให้องค์ประกอบความเป็นสถานที่ และการเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย  
 การสัญจรของย่านตลาดพลูในอนาคตผสมผสานกันได้อย่างเหมาะสม

สาขาวิชา..... การออกแบบชุมชนเมือง..... ลายมือชื่อนิสิต..... ธีมาพร วัชราทิน.....  
 ปีการศึกษา..... 2551..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

## 5074117425 : MAJOR URBAN DESIGN

KEYWORDS: URBAN REHABILITATION / OLD COMMERCIAL DISTRICTS IN WATERFRONT AREAS  
/NODE / PLACE /

THEEMAPORN WACHARATIN : PLANNING AND DESIGN FOR TRANSIT NODES IN OLD  
COMMERCIAL AREAS: A CASE STUDY OF TALAT PHLU, BANGKOK.

ADVISOR : NIRAMON KULSRISOMBAT, Ph.D., 235 pp.

This study aims to plan and physically design, to be appropriate to the location in the area of Talad Phlu Zone in the future time; which requires the perfect combination between "Node" and "Place", in the case of old town. Due to the today's rapid expansion of the city, the development of transportation in railway system, and the Transit Node are becoming the substantial strategies in developing the area of center city; it creates the essential attraction pulling people and activities supporting the development to the local city by the private sector. However in the condition of designing the Node, especially in the case of expressway scheme; it always becomes the threatening factor to the local community in the old city zone. This mentioned situation is happening to the area of Talad Phlu that is one of the most ancient zones of Bangkok, which has a limitation on physical environment. It is the city area composed of Fine-grained Urban Fabric which relates and welcomes socio-economic activities of the local people, plus it is the location of infrastructures, buildings, and other archeological sites being worth for the historical value. In general, it has the following characteristics: transporting system by blind valley, structuring the building to relate to the water, concerning about the street, and blocking of public space area. Besides these, the relationship of trading activities and living habit related with the spacing happening all days. All these factors are the significant components of the identity and "Place" of this zone, which tends to be destructed and replaced by mega-sized infrastructures from the structures of elevated station, and utilization of the land in the aspect of commercial or any other residential buildings, being expected to be considerably increased in the future time.

From the study, it found that the development of Node to strengthen the good condition of Place, it should concern more about the components of the Place; especially in this old town zone, the physical structure and the tradition environment of the town are the necessity. In the case of Talad Phlu, the city has "Water" as the major significant factor since the old days; it is the organizing component of the Place, and other activities (i.e. transporting activities, trading activities, and social activities) to combine together, by constructing the pathway nearby the klong within the town zone such as Klong Bangkok Yai and Klong Bang Nam Chon. Moreover, it emphasizes and significantly focuses on the pathway as the attracting point to the local people and other users; which surrounds by the trading activities, facilitators, and good atmosphere, plus the charming panorama and beautiful scenery. In addition, to design the Sky Train Station to be a part of the city in the future; to utilize the space and area in both commercial and residential aspects; and to be able to welcome any people in any social level. The plan focuses to link many types of transportation system altogether (i.e. railway, boat, and passenger car) to have the connected walkway. The design combines the following aspects: the traditional context of the area in transporting system reflecting the image of agriculture, the structure of the buildings, the activities, the utilization of space as the major role, and the identity of the zone; due to the perfect combination of the component of Place and Transit Node of the Talad Phlu Zone.

Field of Study : ..... Urban Design .....

Student's Signature : .....  .....

Academic Year : ..... 2008 .....

Advisor's Signature : .....  .....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นหนึ่งในโครงการทุนวิจัย สกว. ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 5 ประจำปีงบประมาณ 2551 ซึ่งต้องขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งต่อโครงการทุนวิจัย สกว. ที่ให้การสนับสนุนทั้งทางด้านงบประมาณในการดำเนินการวิจัย และข้อเสนอแนะต่างๆ จากผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการดำเนินการวิจัย และจัดทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

นอกจากนี้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ยังสำเร็จลงได้ด้วยความช่วยเหลือ และความกรุณาจากบุคคลหลายท่าน โดยผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์นิรมล กุลศรีสมบัติ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำ และข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษา และขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพนันท ตาปานานนท์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภักดีสุขเจริญ และอาจารย์ดร.พรธรรม ธรรมวิมล ซึ่งได้กรุณาเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนอาจารย์ทุกท่านในสาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้อบรมสั่งสอน และให้ความรู้ต่างๆ ตลอดระยะเวลาที่ได้ทำการศึกษา

ขอขอบคุณหน่วยงานต่างๆ และประชาชนในย่านตลาดพลูที่ให้ความร่วมมือ และเสียสละเวลาในการให้ข้อมูลต่างๆ รวมถึงงานวิจัยประวัติศาสตร์ท้องถิ่นวิถีชีวิตย่านตลาดพลูจากคลองบางหลวงถึงคลองด่านของคุณพวงร้อย กล่อมเอียง และคณะ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการศึกษาในครั้งนี้

ขอขอบคุณเพื่อนๆ สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมืองรุ่นปี 2550 ทุกคน พี่โบ พี่ปลา พี่อ้อ พี่หมวด พี่นัท พี่นิต กิ๊ก และแพรว ในความช่วยเหลือ และกำลังใจที่ดีต่อกันเสมอมา ขอขอบคุณ พี่แบ่น หรือคุณวัฒนา ศรีอ่อน สำหรับการช่วยเหลือด้านเอกสารการศึกษาและวิจัยในระดับปริญญาโทมาบัดนี้

ท้ายสุดนี้ ขอขอบคุณ คุณพ่อ คุณแม่ น้องสาว และน้องๆ อีกสามชีวิต รวมถึงญาติพี่น้องทุกท่านที่ยังมีชีวิตอยู่ และล่วงลับไปแล้ว ที่ให้ความรัก ความช่วยเหลือ และความเอาใจใส่ในทุกๆ ด้าน รวมทั้งเป็นกำลังใจที่สำคัญอย่างยิ่งตลอดระยะเวลาในการศึกษาจนข้าพเจ้าสำเร็จการศึกษานี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฏ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฒ
สารบัญแผนที่.....	ณ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	6
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	6
1.4 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	11
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node).....	11
2.1.1 องค์ประกอบของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	11
2.1.2 ผลกระทบของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรต่อพื้นที่เมือง .....	12
2.1.3 การพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node).....	14
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับความเป็นสถานที่ (Place).....	19
2.2.1 ลักษณะทางกายภาพของเมือง (Physical Reality).....	20
2.2.2 กิจกรรม (Activity).....	22
2.2.3 ความหมาย หรือลักษณะที่แสดงออกถึงความเป็นพื้นที่ (Meaning).....	22
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่พาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำ.....	23
2.3.1 ความสำคัญ และการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พาณิชยกรรมริมน้ำ.....	23

2.3.2	เงื่อนไขเชิงกายภาพและกิจกรรมที่ส่งเสริมพลวัตเชิงพื้นที่ ของย่านพาณิชยกรรมริมน้ำ.....	24
2.4	งานวิจัย และกรณีศึกษา.....	26
2.4.1	โครงการพัฒนาพื้นที่ Louisiana-Pearl Station เมือง Denver ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	26
2.4.2	สถานีเกียวโต (Kyoto Station Complex) เมืองเกียวโต ประเทศญี่ปุ่น.....	29
2.5	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	31
2.6	กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	35
บทที่ 3	วิธีการดำเนินการศึกษา.....	37
3.1	แหล่งที่มาของข้อมูล.....	37
3.1.1	การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ.....	37
3.1.2	การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ.....	38
3.2	การวิเคราะห์ข้อมูล.....	39
3.2.1	การวิเคราะห์องค์ประกอบความเป็นสถานที่.....	39
3.2.2	การวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	41
3.2.3	การวิเคราะห์ถึงพื้นที่รองรับการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต..	41
3.2.4	การวิเคราะห์ภาพรวมของพื้นที่.....	41
3.3	การเสนอแนะการออกแบบวางผังทางกายภาพของพื้นที่.....	42
บทที่ 4	สภาพทั่วไปของย่านตลาดพลู.....	44
4.1	ความสำคัญ และความเป็นมาของย่านตลาดพลู.....	44
4.1.1	ยุคแรกเริ่มของสวนพลู และตลาดน้ำ (ปีพ.ศ.2310 – 2444).....	44
4.1.2	ยุคแห่งความรุ่งเรืองกับตลาดระดับเมือง (ปีพ.ศ.2445 – 2474).....	46
4.1.3	ยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงสู่ตลาดชุมชน (ปีพ.ศ.2475 – ปัจจุบัน).....	49
4.2	ลักษณะทางกายภาพ.....	52
4.2.1	โครงข่ายการสัญจร และการเข้าถึง.....	52
4.2.2	การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	56
4.2.3	อาคาร.....	60
4.3	ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม.....	68



4.3.1	ชุมชนและประชากร.....	68
4.3.2	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสังคม.....	69
4.4	กฎหมาย มาตรการ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง.....	75
4.5	สรุปสภาพทั่วไปของย่านตลาดพลู.....	80
บทที่ 5	องค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู.....	82
5.1	ลักษณะทางกายภาพ.....	82
5.1.1	ลักษณะอาคาร และพื้นที่.....	82
5.1.2	ระบบโครงข่ายถนน.....	89
5.1.3	รูปแบบการวางตัวของแนวอาคาร.....	91
5.1.4	คุณค่าของอาคาร.....	94
5.1.5	รูปแบบการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะ.....	94
5.2	ระบบกิจกรรม.....	98
5.2.1	ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในชีวิตประจำวัน.....	98
5.2.2	กิจกรรมงานประเพณีที่สำคัญ.....	116
5.3	ความหมาย หรือสิ่งที่สะท้อนออกมาให้เห็นถึงความเป็นย่านตลาดพลู.....	117
5.4	สรุปองค์ประกอบสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู.....	118
บทที่ 6	การวิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร.....	121
6.1	ผลกระทบการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต.....	121
6.1.1	จำนวนผู้โดยสารในอนาคต.....	121
6.1.2	โครงสร้าง และจุดขึ้นลงของสถานีตลาดพลูในอนาคต.....	122
6.2	ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของย่านตลาดพลู.....	127
6.2.1	ศักยภาพของพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	127
6.2.2	ปัญหาของพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	131
6.2.3	แนวโน้มและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต.....	133
บทที่ 7	แนวทางการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	148
7.1	การฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	148
7.2	แผนและผังแม่บทบริเวณย่านตลาดพลู.....	148
7.2.1	บทบาทของย่านตลาดพลูในอนาคต.....	148

7.2.2	วิสัยทัศน์ และวัตถุประสงค์ในการออกแบบ และวางผังทางกายภาพ .....	149
7.2.3	แนวความคิดในการออกแบบและวางผังทางกายภาพ.....	150
7.3	แบบขยาย และผังรายละเอียดภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	172
7.3.1	พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต.....	174
7.3.2	พื้นที่ชอยท่าหน้าตลาดพลู และท่าเรือตลาดพลู.....	181
7.3.3	พื้นที่ตลาดวัดกลางและบริเวณโดยรอบ.....	188
7.3.4	พื้นที่เชื่อมต่อบริเวณคลองบางน้ำชัน.....	195
บทที่ 8 บทสรุป และข้อเสนอแนะ.....		199
8.1	สรุปผลการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านตลาดพลู.....	199
8.2	ข้อเสนอแนะแนวทางการนำไปปฏิบัติ .....	203
7.2.1	มาตรการควบคุม และมาตรการในการสร้างแรงจูงใจภายในพื้นที่.....	203
7.2.2	แผนงานในการดำเนินงาน.....	203
7.2.3	ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	204
รายการอ้างอิง.....		211
ภาคผนวก.....		214
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....		235

## สารบัญตาราง

ตาราง		หน้า
ตารางที่ 4.1	จำนวนประชากรของแขวงบางยี่เรือ และแขวงตลาดพลู เปรียบเทียบระหว่างปีพ.ศ.2540-2550.....	60
ตารางที่ 5.1	ปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในวันระหว่างสัปดาห์.....	111
ตารางที่ 5.2	ปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในวันหยุดสัปดาห์.....	112
ตารางที่ 6.1	SWOT Analysis ของย่านตลาดพลู.....	139
ตารางที่ 8.1	แผนการดำเนินงานวางผัง และออกแบบพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	206

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
ภาพที่ 2.1	รูปแบบการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD).....	16
ภาพที่ 2.2	หน้าที่ของ Station Plaza.....	19
ภาพที่ 2.3	องค์ประกอบทางจินตภาพของ Kevin Lynch.....	21
ภาพที่ 2.4	แนวคิดทางด้านการใช้ที่ดินของโครงการพัฒนาพื้นที่ Louisiana-Pearl Station.....	28
ภาพที่ 2.5	แนวคิดทางด้านการใช้ที่ดินในพื้นที่เพิ่มการลงทุน ของโครงการพัฒนาพื้นที่ Louisiana-Pearl Station.....	29
ภาพที่ 2.6	พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารสถานีเกี่ยวโต.....	30
ภาพที่ 2.7	สถานีเกี่ยวโต.....	30
ภาพที่ 2.8	การเปลี่ยนแปลงจากน้ำสู่บกของกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาต่างๆ.....	32
ภาพที่ 2.9	การเปลี่ยนแปลงจากน้ำสู่บกทางด้านการใช้พื้นที่.....	34
ภาพที่ 4.1	คลองบางหลวงในอดีต.....	46
ภาพที่ 4.2	ความคับคั่งของคลองบางหลวงจากกิจกรรมการค้า และการสัญจร.....	49
ภาพที่ 4.3	การสร้างสะพานพุทธ พ.ศ.2474 เชื่อมฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร.....	50
ภาพที่ 4.4	ย่านตลาดพลูในปัจจุบัน.....	52
ภาพที่ 4.5	อาคารพาณิชย์เก่า มีอายุประมาณ 50-100 ปี.....	64
ภาพที่ 4.6	อาคารพาณิชย์ใหม่.....	64
ภาพที่ 4.7	อาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว.....	65
ภาพที่ 4.8	อาคารเดี่ยวขนาดใหญ่.....	65
ภาพที่ 4.9	อาคารประเภทอื่นๆ.....	66
ภาพที่ 4.10	พื้นที่กิจกรรมในตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก.....	71
ภาพที่ 4.11	พื้นที่กิจกรรมในตึกแถวบริเวณถนนเทอดไท และบริเวณถนนรัชดาภิเษก.....	72
ภาพที่ 4.12	พื้นที่กิจกรรมบริเวณด้านข้างสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลู.....	72
ภาพที่ 5.1	การปิดล้อมโดยอาคารสองด้านตรงข้าม.....	96
ภาพที่ 5.2	การปิดล้อมโดยอาคารสองด้านมุมฉาก.....	96
ภาพที่ 5.3	การปิดล้อมโดยอาคารสามด้านมุมฉาก.....	97
ภาพที่ 5.4	การปิดล้อมโดยอาคารสี่ด้านมุมฉาก.....	98
ภาพที่ 5.5	ตลาดวัดกลาง และพื้นที่โดยรอบ.....	99
ภาพที่ 5.6	สถานีรถไฟฟ้าตลาดพลู.....	99

ภาพที่ 5.7	พื้นที่ภายในศาสนสถานต่างๆ.....	100
ภาพที่ 5.8	ชอยในชุมชน.....	100
ภาพที่ 5.9	พื้นที่หน้าบ้าน.....	101
ภาพที่ 5.10	พิธีกรรมการเชิดมังกรและการเชิดสิงโต.....	116
ภาพที่ 5.11	งานวันปราบดาภิเษกสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช.....	117
ภาพที่ 6.1	โครงสร้างของสถานีตลาดพลูในอนาคต.....	123
ภาพที่ 6.2	โครงสร้างของสถานีตลาดพลูในอนาคต.....	123
ภาพที่ 6.3	บรรยากาศการซื้อขายสินค้าภายในตลาดวัดกลาง.....	130
ภาพที่ 6.4	ลำคลองภายในย่านตลาดพลู.....	131
ภาพที่ 6.5	ความขัดแย้งในการใช้พื้นที่ระหว่างเส้นทางเดินเท้า และเส้นทางรถจักรยานบริเวณตลาดวัดกลาง.....	132
ภาพที่ 6.6	ภาพจำลองความแตกต่างของมวลอาคารเก่าและใหม่ในพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	134
ภาพที่ 6.7	ความแตกต่างระหว่างมวลอาคารขนาดใหญ่กับมวลอาคารขนาดเล็ก.....	136
ภาพที่ 6.8	ภาพจำลองย่านตลาดพลูก่อน และหลัง มีโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย).....	137
ภาพที่ 7.1	รูปตัดตามขวาง (Section) ของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูกับอาคารโดยรอบ.....	176
ภาพที่ 7.2	รูปด้านหน้าของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูกับอาคารขึ้น-ลงสถานี.....	177
ภาพที่ 7.3	รูปด้านหน้าของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูกับอาคารขึ้น-ลงสถานี.....	178
ภาพที่ 7.4	รูปตัดด้านขวางคลองบางน้ำชัน และทางเดินเท้าเลียบบคลอง.....	179
ภาพที่ 7.5	รูปตัดด้านขวางบริเวณแนวเส้นทางยกระดับของโครงการทางรถไฟสายสีแดง.....	180
ภาพที่ 7.6	รูปด้านหน้าอาคารห้องแถวเก่าบริเวณชอยทำน้ำตลาดพลู.....	183
ภาพที่ 7.7	รูปด้านหน้าอาคารใต้ทางยกระดับรัชดาภิเษก.....	184
ภาพที่ 7.8	รูปด้านหน้าอาคารริมคลองบางกอกใหญ่.....	185
ภาพที่ 7.9	รูปตัดด้านขวางทางยกระดับรัชดาภิเษก และพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่.....	186
ภาพที่ 7.10	ทัศนียภาพโดยรอบบริเวณท่าเรือตลาดพลู และชอยทำน้ำตลาดพลู.....	188
ภาพที่ 7.11	รูปด้านหน้าอาคารบริเวณทางเข้าตลาดวัดกลาง.....	190
ภาพที่ 7.12	รูปด้านหน้าอาคารบริเวณทางเข้าตลาดวัดกลาง ริมคลองบางกอกใหญ่.....	191
ภาพที่ 7.13	รูปด้านหน้าอาคารบริเวณทางเข้าตลาดวัดกลาง ริมคลองบางกอกใหญ่.....	192
ภาพที่ 7.14	รูปตัดด้านขวางทางเดินเชื่อมพื้นที่สองฝั่งคลองบางกอกใหญ่.....	193
ภาพที่ 7.15	ทัศนียภาพโดยรอบพื้นที่ตลาดวัดกลาง.....	195
ภาพที่ 7.16	รูปตัดด้านขวางที่มีการไล่ระดับความสูงสู่พื้นที่ชุมชน.....	197

ภาพที่ 7.17 รูปตัดด้านขวางที่มีการไล่ระดับความสูงสู่พื้นที่ชุมชน..... 198



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่		หน้า
แผนภูมิที่ 1.1	วิธีการดำเนินการศึกษา.....	10
แผนภูมิที่ 2.1	กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	36
แผนภูมิที่ 3.1	วิธีการดำเนินการศึกษา.....	43



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแนที่

แนที่		หน้า
แนที่ 1.1	โครงการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	5
แนที่ 1.2	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	8
แนที่ 1.3	ขอบเขตพื้นที่โครงการ.....	9
แนที่ 4.1	ย่านตลาดพลูในปีพ.ศ. 2439.....	45
แนที่ 4.2	ย่านตลาดพลูหลังปีพ.ศ. 2475.....	48
แนที่ 4.3	โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึงภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	55
แนที่ 4.4	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านตลาดพลูในปัจจุบัน.....	59
แนที่ 4.5	การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณย่านตลาดพลูในปัจจุบัน.....	61
แนที่ 4.6	ประเภทและลักษณะสถาปัตยกรรมอาคารภายในย่านตลาดพลู.....	63
แนที่ 4.7	ความสูงอาคารบริเวณย่านตลาดพลูในปัจจุบัน.....	67
แนที่ 4.8	พื้นที่ประกอบกิจกรรมการค้าภายในย่านตลาดพลูในปัจจุบัน.....	70
แนที่ 4.9	กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549.....	76
แนที่ 4.10	โครงการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	79
แนที่ 5.1	ย่านตลาดพลูในปีพ.ศ. 2495.....	83
แนที่ 5.2	ย่านตลาดพลูในปีพ.ศ. 2517.....	85
แนที่ 5.3	ย่านตลาดพลูในปีพ.ศ. 2530.....	86
แนที่ 5.4	ย่านตลาดพลูในปีพ.ศ. 2548.....	87
แนที่ 5.5	การเปลี่ยนแปลงลักษณะอาคารและพื้นที่ภายในย่านตลาดพลู.....	88
แนที่ 5.6	รูปแบบของโครงข่ายการสัญจรบริเวณย่านตลาดพลูในปัจจุบัน.....	90
แนที่ 5.7	รูปแบบการวางตัวอาคารภายในย่านตลาดพลู.....	92
แนที่ 5.8	อาคารที่มีคุณค่าและรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ.....	93
แนที่ 5.9	รูปแบบการปิดล้อมของพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีการใช้งานภายในย่านตลาดพลู.....	95
แนที่ 5.10	ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในช่วงเวลา 6.00 – 9.00 น. ....	103
แนที่ 5.11	ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในช่วงเวลา 9.01 – 12.00 น. ....	104
แนที่ 5.12	ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในช่วงเวลา 12.01 – 15.00 น. ....	105
แนที่ 5.13	ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในช่วงเวลา 15.01 – 18.00 น. ....	106
แนที่ 5.14	ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในช่วงเวลา 18.01 – 21.00 น. ....	107
แนที่ 5.15	ตำแหน่งด้านและอัตราเฉลี่ยของคนเดินเท้าในย่านตลาดพลูของวันระหว่างสัปดาห์.....	109



แผนที่ 5.16	ตำแหน่งด้านและอัตราเฉลี่ยของคนเดินเท้าในย่านตลาดพลูของวันหยุดสุดสัปดาห์.....	110
แผนที่ 5.17	รูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าของวันระหว่างสัปดาห์.....	114
แผนที่ 5.18	รูปแบบการเลือกเส้นทางนิยมสัญจรของคนเดินเท้าของวันหยุดสุดสัปดาห์.....	115
แผนที่ 5.19	องค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู.....	120
แผนที่ 6.1	ตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงในอนาคต.....	124
แผนที่ 6.2	โครงการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	126
แผนที่ 6.3	แนวลำคลองของย่านตลาดพลูในปัจจุบัน.....	128
แผนที่ 6.4	จุดแข็ง (Strengths) ของย่านตลาดพลู.....	144
แผนที่ 6.5	จุดอ่อน (Weaknesses) ของย่านตลาดพลู.....	145
แผนที่ 6.6	โอกาส (Opportunities) ของย่านตลาดพลู.....	146
แผนที่ 6.7	ภาวะคุกคาม (Threats) ของย่านตลาดพลู.....	147
แผนที่ 7.1	แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ย่านตลาดพลู.....	151
แผนที่ 7.2	แนวคิดในการวางผังและออกแบบทางกายภาพพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต.....	152
แผนที่ 7.3	แนวความคิดในการวางผังและออกแบบทางกายภาพพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต.....	153
แผนที่ 7.4	ผังแม่บททางกายภาพของพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต.....	156
แผนที่ 7.5	โครงข่ายการสัญจรของย่านตลาดพลูในอนาคต.....	158
แผนที่ 7.6	ความกว้างถนนของพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต.....	159
แผนที่ 7.7	รูปแบบการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต.....	160
แผนที่ 7.8	การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณย่านตลาดพลูในอนาคต.....	163
แผนที่ 7.9	พื้นที่นันทนาการบริเวณย่านตลาดพลูในอนาคต.....	164
แผนที่ 7.10	การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณย่านตลาดพลูในอนาคต.....	166
แผนที่ 7.11	ความสูงอาคารบริเวณย่านตลาดพลูในอนาคต.....	167
แผนที่ 7.12	มวลอาคารและพื้นที่ว่างบริเวณย่านตลาดพลูในอนาคต.....	168
แผนที่ 7.13	ผังและแบบรายละเอียดของพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต.....	173
แผนที่ 7.14	แบบขยายและผังรายละเอียดของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต.....	175
แผนที่ 7.15	แบบขยายและผังรายละเอียดของพื้นที่ซอยทำน้ำตลาดพลู และท่าเรือตลาดพลู.....	182
แผนที่ 7.16	แบบขยายและผังรายละเอียดของพื้นที่ตลาดวัดกลางและบริเวณโดยรอบ.....	189
แผนที่ 7.17	แบบขยายและผังรายละเอียดของพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณคลองบางน้ำชน.....	196

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันที่เมืองมีการขยายอย่างรวดเร็ว การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งระบบราง สถานีโดยสาร และพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit node) จึงกลายเป็นกลยุทธ์สำคัญในการพัฒนาเขตพื้นที่ใจกลางเมือง ซึ่งการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรต้องคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเข้าถึงพื้นที่ จากรูปแบบการสัญจรที่หลากหลายทั้งจากรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง และทางเดินเท้า รวมถึงบริการต่างๆ ที่มารองรับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ไม่ว่าจะเป็นที่จอดรถ และสถานีรถโดยสารประจำทาง (APA, 2006: 279) ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้ ทำให้เกิดการดึงดูด และเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ มาสู่บริเวณโดยรอบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น สำนักงาน ร้านค้า โรงแรม และศูนย์แสดงศิลปวัฒนธรรม เป็นต้น ทำให้พื้นที่โดยรอบมีความหนาแน่นมากขึ้น เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับกับกิจกรรมที่เพิ่มขึ้น โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้สร้างความมีชีวิตชีวา และส่งเสริม “ความเป็นสถานที่” ของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของเมือง (the station as place) (Bertolini และ Spit, 1998: 18-19)

อย่างไรก็ตาม ด้วยเงื่อนไขในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยเฉพาะกรณีโครงสร้างเป็นทางยกระดับ อาจก่อให้เกิดผลกระทบในแง่ลบกับชุมชนในย่านเมืองเก่า ย่านเก่าของเมืองทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ รวมทั้งมีรูปแบบ และโครงสร้างทางกายภาพของเมืองขนาดเล็ก (Fine-Grained) ทั้งขนาดที่ดิน รูปแบบของที่อยู่อาศัย และระบบการสัญจร รวมทั้งยังเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อให้เกิดระบบเศรษฐกิจของชุมชน สิ่งต่างๆ เหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความ เป็นสถานที่ของย่านเมืองเก่า ส่งผลให้สภาพแวดล้อมของพื้นที่ดั้งเดิมของเมืองเปลี่ยนแปลงไป ทั้งในเรื่องของปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น การเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น และมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบสนองกับความต้องการความร่วมมือมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจทำให้วิถีชีวิต และกิจกรรมดั้งเดิม รวมทั้งความเป็นสถานที่ของเมืองบางอย่างเริ่มสูญหายไป (Bertolini และ Spit, 1998: 9) เช่น ถนนขนาดเล็ก ในอดีตสามารถตอบสนองกับพื้นที่ย่านเก่าที่มีขนาดเล็กได้ แต่เมื่อเกิดการพัฒนาระบบขนส่ง การสัญจรที่จะต้องมีการเข้าถึงที่ดีกว่าในอดีต และต้องสามารถรองรับปริมาณการจราจรจำนวนมาก ทำให้ถนนเดิมไม่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ หรือต้องมีการเวนคืนที่ดิน เพื่อนำมาสร้างเป็นตัว สถานี แนวทางยกระดับ หรือพื้นที่รองรับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit area service) เป็นต้น

จากปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้ในหลายๆ เมือง เกิดแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สถานีโดยสารของการขนส่งมวลชนระบบรางให้เป็นทั้งพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node) และยังคงรักษา รวมทั้งสร้างความเป็นสถานที่ (Place) ของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และบริเวณโดยรอบไว้ โดยอาศัยการปรับเปลี่ยน หรือ

ฟื้นฟูรูปแบบทางกายภาพของเมืองที่มีอยู่ ไม่ว่าจะเป็นการใช้ที่ดิน หรือรูปแบบการสัญจร และการเข้าถึงพื้นที่ (Renewal of Existing Fabric) ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้อย่างเหมาะสม (Bertolini และ Spit, 1998: 18-19) ตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่ในต่างประเทศที่น่าสนใจ เช่น โครงการ Louisiana-Pearl Station เมืองเดนเวอร์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ากลางพื้นที่ชุมชนดั้งเดิมของเมือง ซึ่งแนวทางการพัฒนาได้นำแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) โดยเป็นแนวคิดในการสร้างรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสอดคล้องกับระบบการคมนาคมขนส่ง อาศัยการควบคุมความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม และร้านค้าต่างๆ ให้มีความเหมาะสมต่อขนาดของพื้นที่ โดยมีการวางแผนไม่ให้เกิดการกระจายตัว และให้อยู่ในแนวเส้นทางของระบบการคมนาคมสายหลัก โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบของสถานีโดยสาร หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และอาศัยถนน และทางเดินเท้าเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ นำมาประยุกต์ใช้ในกำหนดการอนุรักษ์พื้นที่ที่มีความสำคัญ (Committed areas) กับการปรับปรุง และเพิ่มการลงทุนให้มีกิจกรรมที่เพิ่มมากขึ้น บริเวณรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า (Reinvestment areas) รวมทั้งประสานกับรูปแบบการเข้าถึงพื้นที่ที่เน้นการใช้เส้นทางเดินเท้า และทางจักรยาน (Walk-and-Ride Station) ในการเดินทางเข้าสู่ตัวสถานี และพื้นที่โดยรอบ (City and County of Denver, 2007) และโครงการพัฒนาพื้นที่ Koutari West Station ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งแนวทางการพัฒนาได้นำแนวคิด Station Plaza ซึ่งเป็นแนวคิดที่ประยุกต์มาจากแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) โดยการสร้างพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการสัญจรที่แตกต่างกัน และพื้นที่ที่มีกิจกรรมต่างๆ บริเวณโดยรอบสถานี ไม่ว่าจะเป็น สวนสาธารณะ สำนักงาน และพื้นที่เอนกประสงค์เพื่อรองรับกิจกรรมต่างๆ เป็นต้น (JICA, 2005: 6) จากตัวอย่างการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว ทำให้สถานีโดยสารของการขนส่งระบบรางเป็นได้ทั้งพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และรักษาความเป็นสถานที่ของเมืองได้อย่างเหมาะสม

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี และมีความเป็นสถานที่ที่ดีนั้น ยังไม่ได้การกล่าวถึงในกรณีพื้นที่ย่านเมืองเก่าที่มีเอกลักษณ์ และคุณค่าทางด้านวัฒนธรรม และประวัติศาสตร์มากนัก รวมทั้งแนวคิดในการวางผังและออกแบบ ไม่ว่าจะเป็น Transit-Oriented Development (TOD) หรือ Station Plaza ส่วนใหญ่มักจะนำไปใช้ในพื้นที่ย่านเมือง พื้นที่สำหรับโครงการก่อสร้างใหม่ (Redevelopment) หรือพื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้งาน ทำให้ต้องนำแนวความคิด และทฤษฎีที่ได้ทำการทบทวนในข้างต้นมาผสมผสาน และประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ย่านตลาดพลูทั้งในแง่ของการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี และยังคงรักษาไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ที่ดีของเมือง โดยเฉพาะกรณีของกรุงเทพมหานครที่โครงการระบบขนส่งมวลชนประเภทรางส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างทางยกระดับที่ผ่านเข้าไปในพื้นที่ชุมชนเมือง

ในกรณีของกรุงเทพมหานคร พบว่า การพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเริ่มมีมากขึ้นในปัจจุบัน จากนโยบายของภาครัฐในโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน แต่การพัฒนาดังกล่าวยังไม่ได้มีการคำนึงถึงความสำคัญ และคุณค่าของพื้นที่บริเวณโดยรอบที่ตั้งของสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรมากเท่าที่ควร ทั้งในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และระบบการสัญจร ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างสภาพพื้นที่ในปัจจุบันกับโครงการพัฒนา ตัวอย่างเช่น สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินของรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BTS) ตั้งอยู่บริเวณถนนเจริญกรุง และพื้นที่ย่านบางรัก ซึ่งเป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร

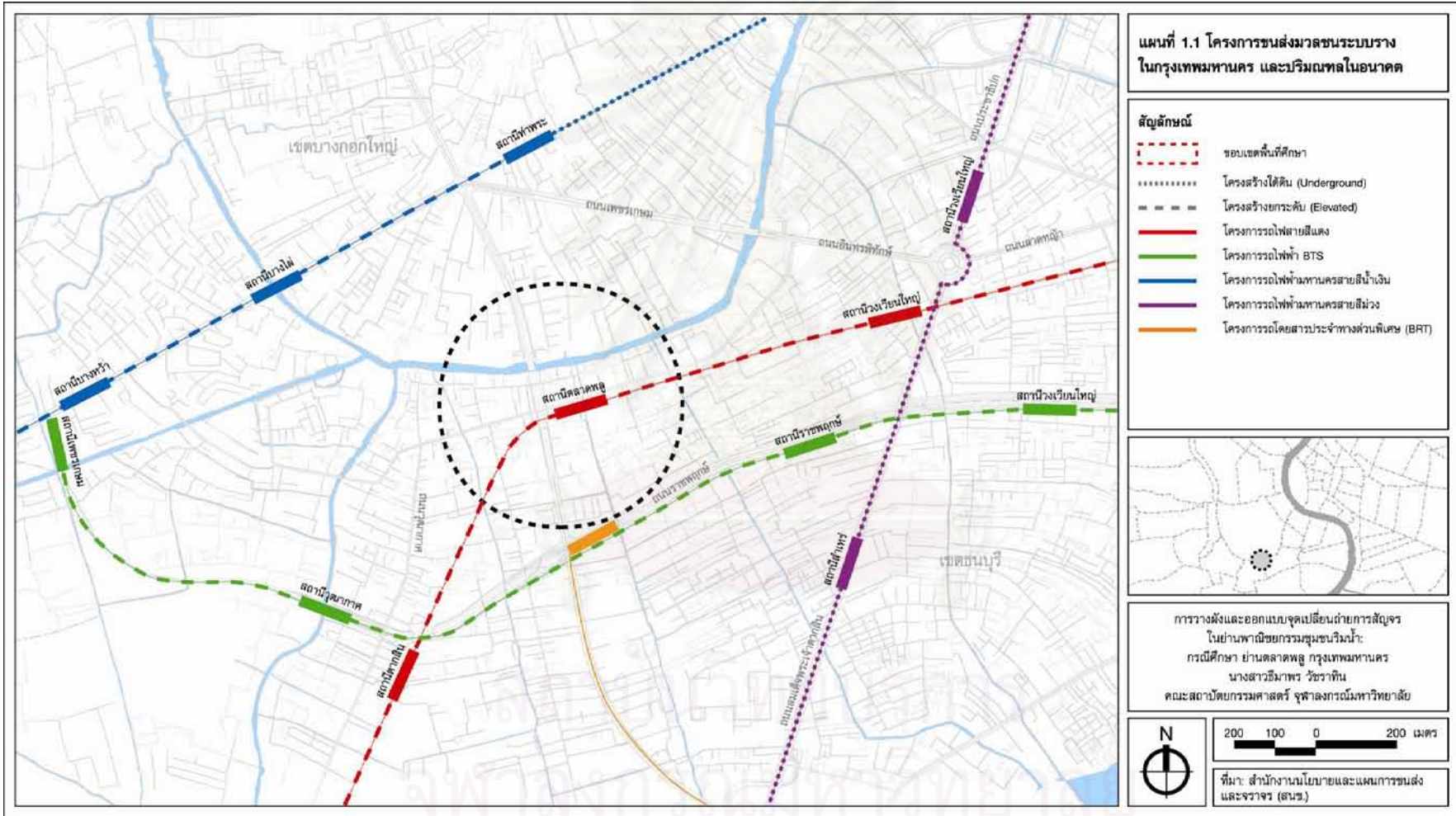
และเป็นพื้นที่เชื่อมต่อของระบบคมนาคมที่สำคัญทั้งทางบก และทางน้ำระหว่างพื้นที่ฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี ที่มีการใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก (Fine-grained) โดยการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในพื้นที่ และบริเวณโดยรอบทั้งทางด้านบก และลพ เช่น การเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกยิ่งขึ้น มีรูปแบบการสัญจรที่หลากหลาย ทำให้พื้นที่ตลาดบางรักมีผู้คนจำนวนมากเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้า แต่ในทางกลับกันปริมาณการจราจรที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น โดยที่ไม่มีการพัฒนาระบบถนนให้สอดคล้องกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ในปัจจุบันถนนเจริญกรุงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากในช่วงเวลาเช้า และเย็น รวมถึงการพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่เพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นคอนโดมิเนียม หรือโรงแรม ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวทำให้พื้นที่เก่าแก่ของย่านบางรักที่มีคุณค่า และความสำคัญเริ่มสูญหายไป เช่น ตลาด หรืออาคารเก่าแก่ตามแนวถนนเจริญกรุงเริ่มถูกแทนที่โดยอาคารรูปแบบใหม่ เป็นต้น จากผลกระทบที่เกิดขึ้นกับย่านบางรัก และสถานีรถไฟฟ้า BTS ตากสินกำลังจะเกิดขึ้นกับย่านตลาดพลูในอนาคตหากไม่มีการควบคุม และวางแผนการใช้พื้นที่ที่ดี

ย่านตลาดพลู เป็นย่านที่มีความสำคัญแห่งหนึ่งในเขตพื้นที่ฝั่งธนบุรีของกรุงเทพมหานคร ที่มีพัฒนาการมาตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรี ในอดีตย่านตลาดพลูเป็นแหล่งผลิต และแหล่งค้าพลูที่สำคัญกลายเป็นที่มาของชื่อย่าน รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมหลักของเส้นทางคมนาคมทางน้ำ และทางรถไฟระหว่างพระนครกับเมืองทางใต้ และตะวันตก เช่น มหาชัย แม่กลอง ราชบุรี และกาญจนบุรี เป็นต้น ทำให้ย่านตลาดพลูเป็นจุดรวมสินค้า ทั้งสินค้าทางการเกษตร สินค้าทางทะเล และผลิตผลจากเมืองทางตะวันตก จึงมีผู้คนหลากหลายกลุ่มต่างหลั่งไหลเข้ามาตั้งถิ่นฐานเป็นจำนวนมากสะท้อนให้เห็นในอาคารบ้านเรือน และสถาปัตยกรรมที่ตั้งอยู่ในชุมชน (วัดอินทาราม วัดจันทาราม และตึกแถวแบบจีน) ส่งผลให้ย่านตลาดพลูในอดีตเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้า และการพักอาศัย โดยกิจกรรมดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทที่สำคัญของพื้นที่ และยังคงดำเนินสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน เช่น ตลาดวัดกลาง (วัดจันทารามวรวิหาร) ที่ดำเนินการค้าขายในช่วงเช้าของทุกวัน และเป็นตลาดสดหลักที่ผู้คนจากทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ทั้งจากย่านวงเวียนใหญ่ และย่านท่าพระ ต่างเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อขายสินค้า หรือวัดอินทารามวรวิหาร (วัดบางยี่เรือนอก) ซึ่งยังคงมีผู้คนเดินทางมาสักการะกันอย่างหนาแน่นทุกวัน โดยเฉพาะในวันเสาร์ และวันอาทิตย์ รวมทั้งสถานีรถไฟตลาดพลูที่ยังคงดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งให้บริการทุกวันตั้งแต่เวลา 5.30-21.00น. โดยมีเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างวงเวียนใหญ่ ตลาดพลู มหาชัย แม่กลอง และตลาดรถไฟที่มีความคึกคักเป็นอย่างมากในช่วงเวลาตอนเย็นของทุกวัน เป็นต้น (พวงร้อย กล่อมเอียง และคณะ, 2547) สิ่งต่างๆ เหล่านี้แสดงให้เห็นถึงกิจกรรม และคุณค่าที่มีความสำคัญของย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี

แต่จากนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ในอนาคต อาจก่อให้เกิดผลกระทบที่สำคัญต่อพื้นที่ย่านตลาดพลู คือ โครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนตามแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งมวลชนรางในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเป็นโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีโครงข่ายการเชื่อมต่อในระดับภูมิภาค และระดับประเทศ เริ่มตั้งแต่สถานีวงเวียนใหญ่เดิมไปจนถึงสถานีมหาชัยใหม่ และให้สถานีรถไฟตลาดพลูเดิมเป็นหนึ่งในสถานีของโครงการด้วย ทำให้ในอนาคตพื้นที่ย่านตลาดพลูจะมีการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกมาก

ขึ้น และมีผู้คนที่เดินทางเข้าออกภายในพื้นที่เพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารเดินทางประมาณ 80,000 คนต่อวัน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2546) ซึ่งอาจส่งผลดีต่อกิจกรรมดั้งเดิมในพื้นที่ และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเขตกลุ่มกรุงเทพมหานครในการส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ได้ แต่ในขณะเดียวกัน การเข้าถึงพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้น การปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าเดิมให้เป็นสถานีรถไฟฟ้าที่มีความสูง 3 ชั้น และเป็นทางยกระดับตลอดทั้งโครงการ ทำให้เกิดความไม่เพียงพอในการใช้งานของระบบโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน การพัฒนามวลอาคารขนาดใหญ่แทรกตัวในมวลอาคารขนาดเล็ก และการบังคับทัศนียภาพภายในพื้นที่ รวมถึงโครงการอื่นๆ บริเวณโดยรอบที่อาจส่งผลกระทบต่อย่านตลาดพลู ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพสายสีลมส่วนต่อขยาย (สะพานตากสิน-บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้ามหานครส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน (ท่าพระ-บางหว้า-บางแค) และสายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) และโครงการรถไฟฟ้าโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit) ทำให้อาคารตลาดพลูในอนาคตกลายเป็นพื้นที่เชื่อมต่อของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ทั้งรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ เข้าไว้ด้วยกัน (แผนที่ 1.1)

แน่นอนว่า การซ้อนทับของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระดับเมืองลงบนพื้นที่พาณิชย์กรรมมีน้ำเก่าแก่ จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการรื้อทำลายอาคารบ้านเรือนตลอดจนพื้นที่ทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน อาจทำให้วิถีชีวิต และกิจกรรมดั้งเดิม รวมทั้งความเป็นสถานที่ของพื้นที่พาณิชย์กรรมมีน้ำบางอย่างเริ่มสูญหายไป เช่น ถนนขนาดเล็ก ในอดีตสามารถตอบสนองกับการใช้พื้นที่ขนาดเล็กได้ แต่เมื่อเกิดการพัฒพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่จะต้องมีการเข้าถึงที่ดีกว่าในอดีต และต้องสามารถรองรับปริมาณการจราจรจำนวนมาก ทำให้ถนนเดิมไม่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ เป็นต้น จากผลกระทบดังกล่าวอาจทำให้คุณค่า กิจกรรม และวิถีชีวิตชุมชนดั้งเดิมริมน้ำของย่านตลาดพลูเริ่มถูกทำลาย และอาจสูญหายไปได้ในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นปรากฏการณ์ของเมืองที่กำลังเกิดขึ้นทั่วไปในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่เฉพาะย่านตลาดพลูเท่านั้น และยังไม่มีแนวทางการออกแบบ และการพัฒนาที่เหมาะสมในการผสมผสานระหว่างการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และความเป็นสถานที่ย่านเก่าของเมือง จึงนำมาสู่ประเด็นในการศึกษาเพื่อสร้างความเข้าใจถึงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของพื้นที่ย่านตลาดพลู และการคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต เพื่อผสมผสานโครงสร้างของเมืองขนาดเล็กที่สัมพันธ์กับกิจกรรมการใช้พื้นที่เข้ากับเงื่อนไขการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และเงื่อนไขทางกายภาพที่ส่งเสริมพลวัติของพื้นที่พาณิชย์กรรมมีน้ำได้อย่างเหมาะสม



## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1 ศึกษาองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของพื้นที่ย่านตลาดพลู
- 1.2.2 วิเคราะห์ถึงผลกระทบในอนาคตที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานีโดยสาร หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node) ตามโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)
- 1.2.3 เสนอแนวทางการวางผังและออกแบบทางกายภาพพื้นที่รอบสถานีตลาดพลูตามโครงการทางรถไฟสายสีแดงที่สามารถรองรับการใช้งานระดับเมือง และคงไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

- 1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา  
กำหนดให้พื้นที่ศึกษาของย่านตลาดพลู คือ พื้นที่ในรัศมีของระยะการเดินเท้า 500 เมตร จากสถานีรถไฟตลาดพลู ซึ่งถือว่าอยู่ในขอบเขตของความเป็นพื้นที่ของสถานีโดยสาร (Station as Place) (Bertolini และ Spit, 1998: 12) และเป็นพื้นที่แรกทีคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) (แผนที่ 1.2) สำหรับขอบเขตพื้นที่โครงการในการวางผังทางกายภาพ คือ พื้นที่ที่มีขอบเขต 2 ฝั่งคลองบางกอกใหญ่จรดถนนราชพฤกษ์ ตั้งแต่บริเวณคลองสำเหร่ไปถึงคลองสนามชัย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของแขวงตลาดพลู และแขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี (แผนที่ 1.3)
- 1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา  
การศึกษาถึงความเป็นสถานที่ของพื้นที่ย่านตลาดพลู เพื่อวิเคราะห์ถึงคุณค่า และความสำคัญของพื้นที่ และวิเคราะห์ผลกระทบในอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟสายสีแดง (หัวลำโพง-มหาชัย) นำมาสู่การกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางกายภาพสอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในอนาคต

## 1.4 ขั้นตอน และวิธีการดำเนินการศึกษา

- ในการดำเนินการศึกษา สามารถแบ่งวิธีการศึกษาได้เป็น 4 ขั้นตอน (แผนภูมิที่ 1.1) คือ
- 1.4.1 ศึกษาและทบทวนวรรณกรรมทั้งแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
  - 1.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็นกรเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ ดังนี้
    - การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ เป็นการสำรวจลักษณะทางกายภาพ (Spatial characteristic survey) โดยอาศัยการสังเกตการณ์ (Observation) และทำการบันทึกรูปแบบการใช้พื้นที่ (Space use pattern) ในองค์ประกอบของความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู
    - การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ เป็นการรวบรวมข้อมูลเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้องกับโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) ได้แก่ แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) และโครงการศึกษา และออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) โดยอาศัยข้อมูลการคาดการณ์ และการ

ประเมินผลกระทบในอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เพื่อนำมาสร้างแบบจำลองสถานการณ์ (Scenario) การเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต

1.4.3 การวิเคราะห์ข้อมูล (Analysis) โดยการสร้างฐานข้อมูลในเชิงแผนที่ (Mapping) เพื่อนำมาพิจารณาถึงคุณค่า และความสำคัญของย่านตลาดพลู รวมทั้งนำมาพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพที่เอื้อให้เกิดการใช้พื้นที่ในลักษณะต่างๆ เพื่อรองรับการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต

1.4.4 เสนอแนะการออกแบบวางผังทางกายภาพของพื้นที่ โดยกำหนดถึงบทบาทในอนาคต และแนวความคิดในการออกแบบ เพื่อให้ย่านตลาดพลูเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ยังมีความเป็นสถานที่ของพื้นที่ย่านต่อไป

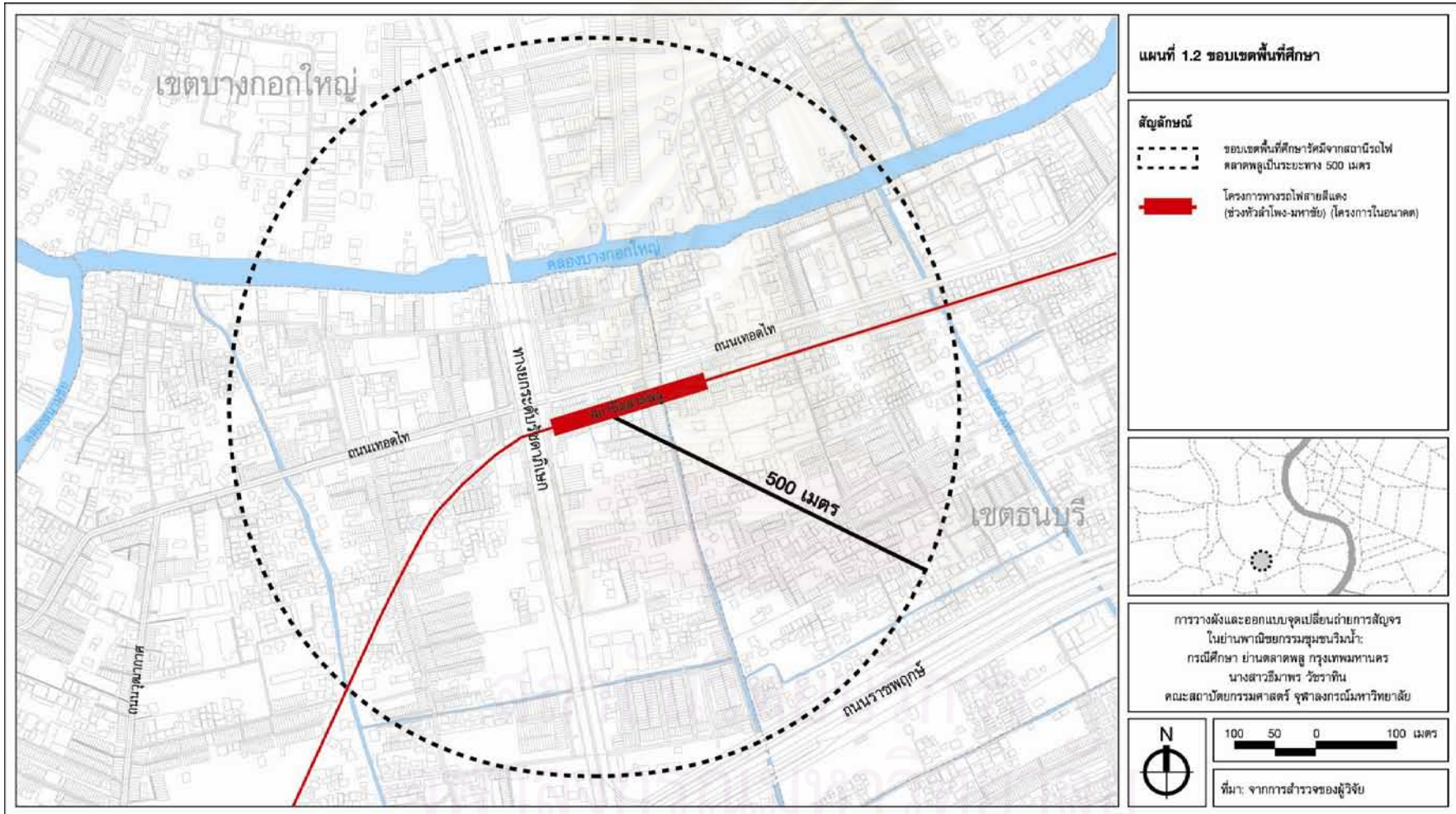
## 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

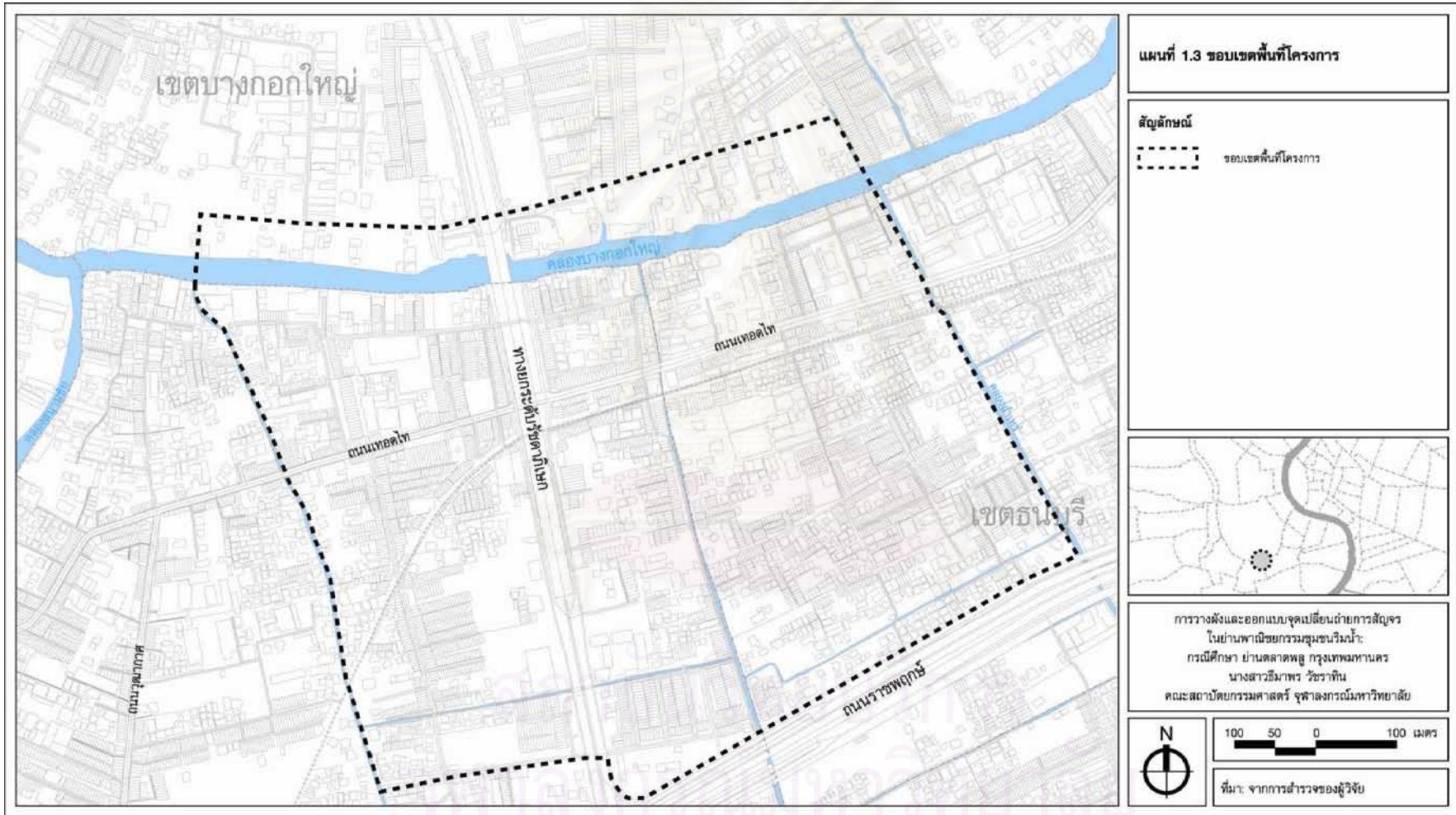
1.5.1 เข้าใจถึงการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีความเป็นสถานที่ในพื้นที่พาณิชย์กรรมเก่าริมน้ำ

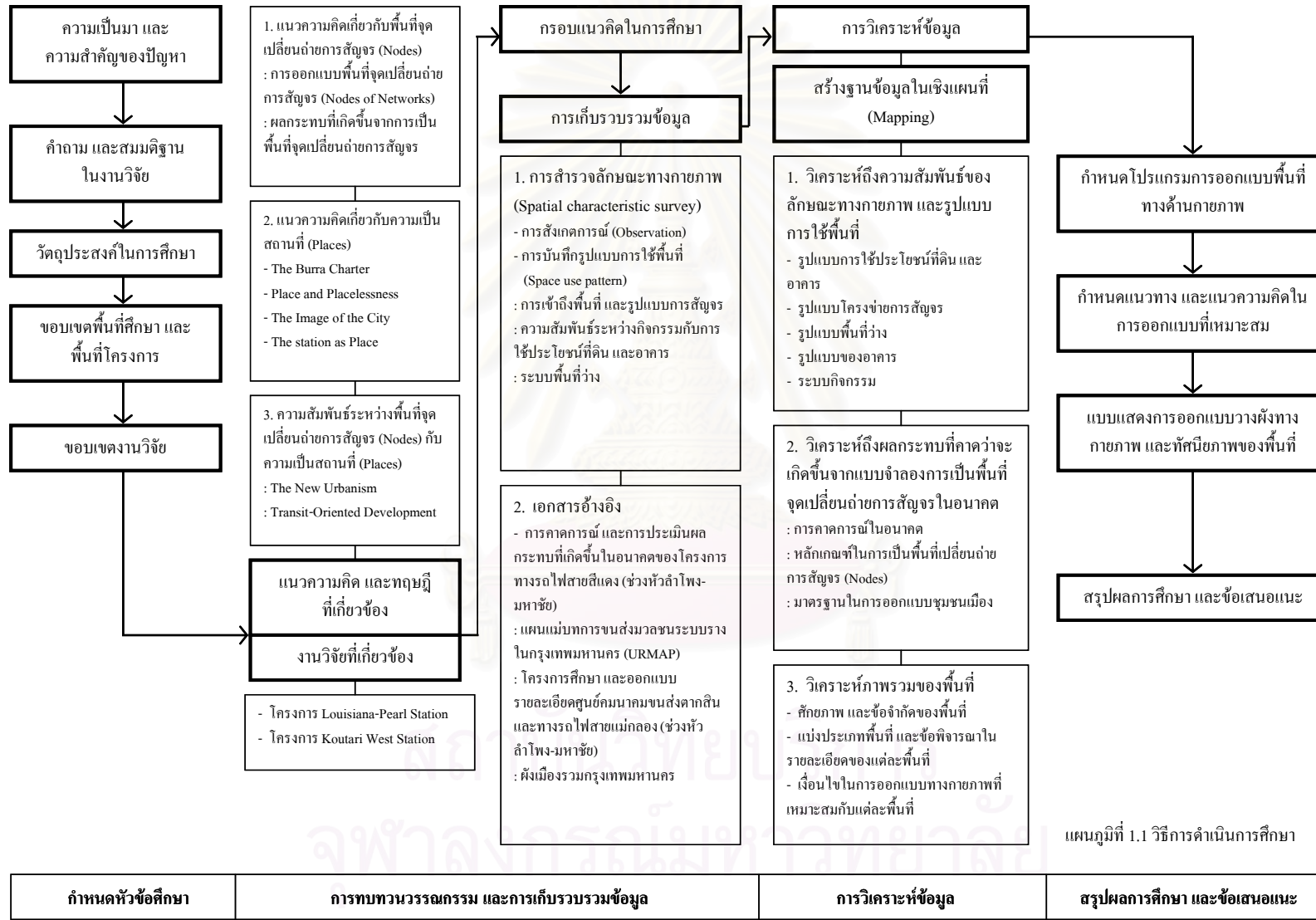
1.5.2 ทราบถึงทิศทางการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่เหมาะสมกับย่านตลาดพลูในอนาคตจากโครงการทางรถไฟสายสีแดง

1.5.3 นำไปเป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้ในการปรับปรุง และการออกแบบวางผังทางกายภาพพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านเมืองเก่าต่อไป









## บทที่ 2

### แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวางแผนและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำ: กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องศึกษาถึงแนวความคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ในการอ้างอิง และประกอบการวิเคราะห์ต่อไป ซึ่งมีรายละเอียด ของเนื้อหาในการทบทวนวรรณกรรม ดังนี้

1. แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node)
2. แนวความคิดเกี่ยวกับความเป็นสถานที่ (Place)
3. แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่พาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำ
4. งานวิจัย และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง
5. กรอบแนวคิดในการศึกษา

#### 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node)

สถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการทำหน้าที่เป็นพื้นที่รองรับการเข้าถึงของระบบขนส่งมวลชน และพื้นที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ เข้าไว้ด้วยกัน (พนิต ภูจินดา, 2550: 15-16) ทำให้พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ต้องมีการวางแผน และออกแบบพื้นที่เพื่อรองรับกับปริมาณผู้โดยสาร และการเข้าถึงพื้นที่ที่มากขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

##### 2.1.1 องค์ประกอบของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

APA (2006: 279) กล่าวว่า สถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของการขนส่งมวลชนระบบราง ควรมีการออกแบบที่ทำให้การขนส่งระบบรางมีความสะดวกสบาย และเหมาะสมกับเส้นทางเลือกในหนึ่งการเดินทางจากการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งความเหมาะสมขององค์ประกอบในการออกแบบ สถานีโดยสารขึ้นอยู่กับประเภท และความถี่ในการให้บริการ จำนวนผู้โดยสาร และสภาพภูมิอากาศของพื้นที่ อย่างไรก็ตามองค์ประกอบพื้นฐานของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ประกอบด้วย โครงสร้าง และขนาดของสถานีโดยสาร โครงข่ายเส้นทางเดินเท้า ที่จอดรถ และพื้นที่สำหรับจอดแล้วจร (Park and ride) รวมถึงบริการต่างๆ ที่มารองรับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น สถานีรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

Simpson (1994: 101) กล่าวว่า หน้าที่ของสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของการขนส่งมวลชนประเภทราง ประกอบด้วย

1. เป็นจุดพักรอในการเดินทาง (Waiting area) โดยต้องมีข้อมูลสำหรับการเดินทาง เช่น ตารางเวลาการเดินทาง ซึ่งจำเป็นอย่างมากต่อการลดผลกระทบจากการรอพักของผู้โดยสาร รวมทั้งให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก

สะดวก และบริการต่างๆ เพื่อให้เกิดกิจกรรมในช่วงเวลาการพักรอของผู้โดยสาร ตัวอย่างเช่น ผู้โดยสารออกจากสถานีเพื่อไปเดินเลือกซื้อสินค้า หรือทำธุรกรรมทางด้านต่างๆ และสามารถกลับมายังสถานีเพื่อเดินทางต่อให้ทันตามเวลาการเดินทางที่กำหนดไว้

2. เป็นพื้นที่บริการในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ ซึ่งสามารถนำบริการของพื้นที่ชุมชนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งได้ด้วย

3. เป็นพื้นที่ขายตั๋วโดยสาร และพื้นที่สำหรับโฆษณาประชาสัมพันธ์ของบริการทางด้านต่างๆ ของระบบขนส่งมวลชน

4. เป็นพื้นที่รองรับสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เช่น ที่จอดรถ และสถานีรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

5. เป็นพื้นที่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นสูง เนื่องจากสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นพื้นที่ที่มีความสะดวกในการเข้าถึงมาก ทำให้มีผู้คนเดินทางเข้าออกพื้นที่อย่างรวดเร็ว ซึ่งเหมาะสมกับการเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้า สำนักงาน หรือการใช้พื้นที่การค้าที่มีมูลค่าสูง เป็นต้น

นอกจากนี้ นเรศ ทองงามขำ (2549: 36) กล่าวว่า เงื่อนไขทางกายภาพของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

1. พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องประกอบด้วย รูปแบบของการเดินทางที่หลากหลาย เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถเลือกใช้รูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมกับความต้องการได้

2. พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีโครงข่ายการสัญจรที่ครอบคลุมจุดหมายปลายทางอย่างหลากหลาย

3. พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดสังเกต หรือมองเห็นได้ง่ายจากหลายทิศทาง มีป้ายสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจน

4. พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรองรับเส้นทางการสัญจร และพื้นที่สำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้เกิดการเดินทางในทุกประเภทที่มีความสะดวก และเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางได้ทุกประเภท รวมทั้งให้มีความปลอดภัยในการเดินทาง

5. พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ เพื่อรองรับการใช้พื้นที่บริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจร

6. พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีต้องมีอาคารที่เอื้อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยอย่างหลากหลายอยู่ในบริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนการสัญจร

### 2.1.2 ผลกระทบของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรต่อพื้นที่เมือง

Emerson (อ้างถึงใน อมรรัตน์ สันตวิริยะพันธุ์, 2548: 22) กล่าวว่า การก่อสร้างเส้นทางขนส่งมวลชนระบบรางได้ส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินในพื้นที่โดยรอบสถานี หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Impacts on

Development around Station Areas) เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการเข้าถึงได้ดีที่สุด ทั้งการเดินทางเท้า รถยนต์ และการขนส่งมวลชนระบบราง

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรมีทั้งที่เป็นผลกระทบทางด้านบวก และลบ ซึ่ง Simpson (1994: 38-45) กล่าวไว้ว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนประเภทรางในพื้นที่เมือง (Urban Rail) และสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้เกิดผลกระทบทางด้านบวกต่อพื้นที่ ดังนี้

1. ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น ส่งผลให้เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้คนต่างเข้ามาใช้พื้นที่ เกิดความหนาแน่นมากขึ้น รวมทั้งยังส่งผลให้รูปแบบ และโครงสร้าง (Urban grained) รวมถึงมวลอาคาร และพื้นที่ว่างของเมืองแต่ละเมืองมีลักษณะแตกต่างกันออกไป เช่น เกิดการพัฒนาพื้นที่มวลอาคารขนาดใหญ่ขึ้นใหม่ บริเวณพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เป็นต้น

2. กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และบริเวณโดยรอบ เนื่องจากผู้คนเห็นว่าพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงที่มีความสะดวก มีปริมาณผู้โดยสารเดินทางจำนวนมากเดินทางเข้าออกพื้นที่ สนับสนุนให้เกิดการใช้พื้นที่ประเภทต่างๆ เช่น ร้านค้า สำนักงาน และพื้นที่เพื่อการพักผ่อน เป็นต้น รวมทั้งยังส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันทางการค้าระหว่างรูปแบบการค้าสมัยใหม่ และรูปแบบการค้าดั้งเดิมภายในพื้นที่เมืองอีกด้วย

3. เพิ่มทางเลือกในการใช้ชีวิตของประชาชนมากขึ้น เมื่อความเร็วในการเดินทางเพิ่มขึ้น มีการเชื่อมต่อในพื้นที่อื่นๆ ของเมืองมากขึ้น ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ได้รวดเร็ว ทำให้ผู้คนเต็มใจ และยอมเสียเวลาในการเดินทางไปทำงาน ซื้อสินค้า หรือพักผ่อนที่สวนสาธารณะนอกเมืองมากขึ้น

4. เกิดการปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของเมือง ทั้งจากโครงสร้างของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร แนวเส้นทาง และระบบขนส่งต่างๆ ที่เข้ามารองรับ เช่น ทางเดินเท้า และทางจักรยาน เป็นต้น

5. เพิ่มรูปแบบการเดินทางให้มีความหลากหลาย ส่งผลให้ช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนน ซึ่งพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นตัวอย่างที่สำคัญที่ทำให้เกิดการหลีกเลี่ยงการใช้ถนน เนื่องจากเป็นการเพิ่มรูปแบบการเดินทางให้กับประชาชน ทำให้เกิดการเลือกรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย และเหมาะสมกับความต้องการมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เมืองมาร์กเซย์ ประเทศฝรั่งเศส ในอดีตก่อนมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน พื้นที่เมืองประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก แต่เมื่อมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเกิดขึ้น ปัญหาการจราจรติดขัดลดน้อยลง เนื่องจากมีรูปแบบการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน ทั้งรถไฟฟ้าใต้ดิน และทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีโดยสารกับบริเวณโดยรอบ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวเกิดขึ้นกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นสถานีรถไฟฟ้าย่อยฟ้า หรือสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนประเภทราง และสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้เกิดผลกระทบทางด้านลบต่อพื้นที่ชุมชน และเมือง ตัวอย่างเช่น กิจกรรมการค้าดั้งเดิมในบางพื้นที่ลดจำนวนลง เป็นผลมาจากกิจกรรมการค้ารูปแบบใหม่ที่เข้ามาภายในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรมีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ส่วนใหญ่จะเกิดการใช้พื้นที่เพื่อการค้า เช่น ศูนย์การค้า หรือห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมการค้ารูปแบบใหม่กับการ

เข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกสบาย ทำให้สามารถดึงดูดลูกค้าเข้าไปใช้บริการได้ง่าย ส่งผลให้การค้าดั้งเดิมในพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณะ และจิตวิญญาณของความเป็นชุมชนลดความสำคัญลง และสูญหายไป เป็นต้น (Simpson, 1994: 36-38) นอกจากนี้ การพัฒนารูปแบบขนส่งมวลชนประเภทราง และสถานีโดยสารที่ไม่ได้มีการวางแผน และออกแบบให้สอดคล้องกับการใช้งาน และคำนึงถึงบริบทโดยรอบของพื้นที่ทั้งในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และระบบการสัญจร ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างสภาพพื้นที่ในปัจจุบันกับโครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น ขาดการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ภายในเมือง ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในปัจจุบัน และความหนาแน่นโดยรอบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรไม่เหมาะสมต่อการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจจากระบบขนส่งมวลชนภายในเมือง รวมทั้งยังส่งผลให้คุณค่า และความสำคัญของพื้นที่บางอย่าง โดยเฉพาะพื้นที่ย่านเก่าแก่ของเมืองเริ่มสูญหายไป เป็นต้น

### 2.1.3 การพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี (A good node)

จากที่ได้กล่าวในข้างต้น จะเห็นได้ว่าพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของการขนส่งมวลชนประเภทรางนั้นได้ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านบวก และในแง่ลบต่อพื้นที่ชุมชนเมือง จึงทำให้เกิดแนวคิดในการพัฒนาให้พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นพื้นที่ที่ดี และยังเป็นพื้นที่ที่ก่อให้เกิดความเป็นสถานที่ดีให้กับเมือง โดยอาศัยการผสมผสานในการเป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการสัญจรที่หลากหลายให้มีความสะดวกสบาย และรวดเร็วต่อการเดินทาง รวมทั้งออกแบบ และปรับปรุงให้เกิดกิจกรรมภายในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมการค้า และธุรกิจ หรือกิจกรรมการพักผ่อนบริเวณโดยรอบ ส่งผลให้พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรกลายเป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมที่สามารถดึงดูดผู้คนให้เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ได้โดยอาศัยการผสมผสานระหว่างพื้นที่สาธารณะ การใช้ที่ดิน และระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (JICA, 2005)

#### 2.1.3.1 Transit-Oriented Development (TOD)

แนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) (FAIA, 2006: 3-7) เป็นแนวคิดในการสร้างรูปแบบการใช้ที่ดินที่มีความสอดคล้องกับระบบการขนส่ง อาศัยการควบคุมความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และร้านค้าต่างๆ ให้มีความเหมาะสมต่อขนาดของพื้นที่ โดยมีการวางแผนไม่ให้กระจายตัว และให้อยู่ในแนวเส้นทางของระบบการคมนาคมสายหลัก โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบของสถานีโดยสาร หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และอาศัยถนน และทางเดินเท้าเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ องค์ประกอบการออกแบบพื้นฐานตาม Transit-Oriented Development (TOD) ประกอบด้วย รูปแบบการขนส่งภายในพื้นที่ จุดรับและส่งผู้โดยสาร ควบคุมลักษณะความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยให้มีความเหมาะสม และทางคนเดินเท้าที่เป็นมิตรกับสภาพแวดล้อม สิ่งสำคัญของการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit-Oriented Development (TOD) คือ การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายย่อยของพื้นที่ด้วยการพัฒนาระบบขนส่งระยะยาว ซึ่งการสัญจรหลักของพื้นที่ คือ การขนส่งมวลชนประเภทราง และใช้รถโดยสารประจำทางในการเชื่อมต่อ รวมทั้งควรมี

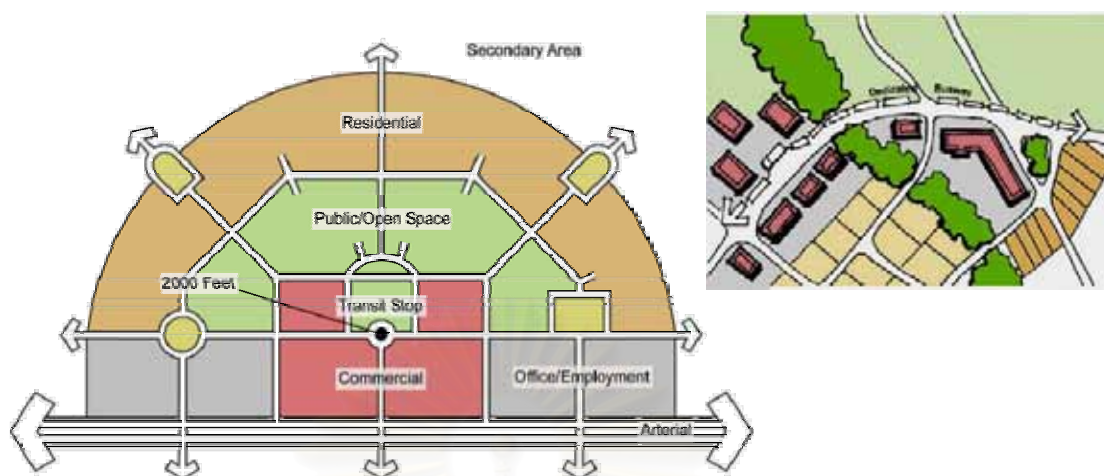
การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำร่วมด้วย ซึ่งพื้นที่พาณิชย์กรรม และสำนักงาน หรือพื้นที่การจ้างงานได้จัดกลุ่ม อยู่บริเวณจุดศูนย์กลางรอบเส้นทางหลัก และรอบจุดบริการรถโดยสาร นอกจากนี้พื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงได้จัดตั้งไว้ล้อมรอบพื้นที่ศูนย์กลาง และที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลางในพื้นที่ถัดไปจนถึงนอกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งมีระยะการเดินทางภายใน 10 นาที หรือไม่เกิน 800 เมตร จากสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

ปัจจัยที่สำคัญของการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD) คือ การออกแบบพื้นที่โดยใช้เส้นทางเดินเท้าเป็นหลัก และให้มีการดึงดูดผู้คนในชุมชนเข้ามาใช้ และง่ายต่อการเข้าถึง โดยการวางแผน และออกแบบพื้นที่ให้มีรูปแบบการสัญจรที่หลากหลาย เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน รถราง หรือรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น รวมทั้งมีการควบคุม และลดการใช้พื้นที่จอดรถโดยรอบพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือโดยรอบพื้นที่ในระยะ 400-800 เมตร นอกจากนี้บริเวณที่เป็นพื้นที่ศูนย์กลางรวมกิจกรรม ควรมีการวางแผนการใช้ที่ดิน และจำกัดลักษณะการใช้อาคาร เช่น อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัย โดยทั่วไปแล้ว การพัฒนาแบบ Transit Oriented Development (TOD) ควรมีการวางแผนการเชื่อมต่อในการเข้าถึงพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลัก โดยให้อยู่ระหว่างศูนย์กลางของย่าน และพื้นที่ที่เป็นที่พักอาศัยของย่าน ซึ่งพื้นที่ที่เหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD) ได้แก่

1. พื้นที่สำหรับการบูรณะฟื้นฟู และการเพิ่มการใช้ประโยชน์เข้าไปในพื้นที่ ซึ่งสามารถดำเนินการได้ในพื้นที่ที่ไม่มีเจ้าของ หรือพื้นที่เดิมที่ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์ และอาจเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นต่ำ
2. พื้นที่ที่เกิดการพัฒนาขึ้นมาใหม่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพมากสำหรับการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit-Oriented Development (TOD) โดยเป็นพื้นที่ที่อยู่บริเวณขอบของพื้นที่ชุมชนเดิม (Edge of Existing Communities) หรืออยู่ในพื้นที่ชานเมือง (Suburban) ซึ่งการวางแผนพัฒนาในดังกล่าวควรดำเนินการควบคู่กับการขยายตัวของระบบโครงข่ายการขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่ด้วย

ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD) คือ การควบคุมขนาด และความหนาแน่นของการใช้ที่ดินทั้งพื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชย์กรรม และพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งให้อยู่ในแนวเส้นทางของระบบการคมนาคมสายหลักของพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบของสถานีโดยสาร และอาศัยระบบขนส่งสาธารณะ และเส้นทางเดินเท้าในการเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างสถานีโดยสารกับชุมชน





ภาพที่ 2.1 รูปแบบการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD)

การพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD) ทำให้เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่ชุมชน และเมือง ไม่ว่าจะเป็น การสร้างให้เกิดความเป็นชุมชนเพิ่มมากขึ้น (Sense of Community) เนื่องจากการจัดให้มีที่อยู่อาศัย สถานที่ทำงาน ร้านค้า และพื้นที่นันทนาการอยู่ในพื้นที่เดียวกัน (Live, Work and Play) ทำให้เกิดกิจกรรม และปฏิสัมพันธ์ที่ดีภายในชุมชน รวมทั้งยังส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น โดยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และใช้ระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้เส้นทางเดินเท้าในระยะจากโดยรอบสถานี 400-800 เมตร (ใช้เวลาประมาณ 5-10 นาที) และการใช้จักรยานในการเดินทาง หรือการใช้จุดรับส่งย่อยในชุมชน เพื่อเดินทางไปสู่พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลัก ทำให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ดีขึ้น นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดการพัฒนากระบวนเศรษฐกิจชุมชนภายในพื้นที่ เนื่องจากการใช้ทางเดินเท้ามากขึ้นประกอบกับการควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นประเภทที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์กรรมบริเวณริมทางเดินเท้า ทำให้เกิดแรงดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้าไปจับจ่ายใช้สอย ทำให้พื้นที่เกิดกิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่ เช่น การจ้างงาน หรือการพักอาศัย เป็นต้น

นอกจากนี้ ความเป็นสถานที่ของพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเกิดขึ้นได้ โดยการสร้างหน้าที่ หรือลักษณะเฉพาะให้กับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เนื่องจากพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรถูกสร้างขึ้นให้มีรูปแบบการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น การขนส่งประเภทราง หรือการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น ซึ่งแต่ละพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรมีหน้าที่ในการรองรับ และสร้างความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารในการเดินทาง แต่เมื่อเราสร้างเอกลักษณ์ หรือลักษณะเฉพาะที่มีความแตกต่างให้กับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น Harbour city, Airport city หรือ Station neighborhood เป็นต้น ซึ่งเอกลักษณ์ หรือลักษณะเฉพาะดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมต่อนระหว่างพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรกับพื้นที่เมืองได้เป็นอย่างดี (Bertolini และ Spit, 1998: 14) โดยแนวคิดในการออกแบบสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีลักษณะเฉพาะตัวนั้นมีหลากหลายแนวคิดขึ้นอยู่กับขนาดของสถานีโดยสาร และนโยบายของหน่วยงานภาครัฐในการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีโดยสาร ซึ่งแนวคิดที่นำมาใช้ในศึกษาในครั้งนี้ คือ แนวคิด Station Plaza

### 2.1.3.2 Station Plaza

Station Plaza คือ แนวคิดในการออกแบบพื้นที่บริเวณสถานีโดยสารให้มีบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำคัญสำหรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางและบริการที่หลากหลาย รวมทั้งเป็นการสร้างให้เกิดเอกลักษณ์ที่สำคัญให้กับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ไม่ว่าจะเป็นเอกลักษณ์ทางด้านการจราจร พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ พื้นที่การค้า และธุรกิจ หรือพื้นที่สำหรับการจัดกิจกรรมบันเทิง และงานเทศกาลต่างๆ เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ควรให้เกิดบทบาท และการรับรู้ถึงความเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และส่งเสริมให้เกิดการลงทุนทางด้านธุรกิจที่สนับสนุนการขนส่งมวลชนประเภทรางเป็นสำคัญ โดยแนวคิด Station Plaza ได้นำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD) มาประยุกต์ใช้ เพื่อให้เกิดบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางในแต่ละประเภท มีทางเดินเท้าที่มีความสะดวกสบาย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงการยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในเมืองให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น

หน้าที่ของ Station Plaza ประกอบด้วย พื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Intermodal Transfer Function) โดยเป็นหน้าที่พื้นฐานของ Station Plaza ในการส่งเสริมให้เกิดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ และพื้นที่สำหรับกิจกรรมสาธารณะ (Plaza Amenity Function) ซึ่งเป็นหน้าที่ที่ช่วยเสริมให้ผู้ผู้ใช้ หรือผู้โดยสารมีความสะดวกสบายในการใช้ระบบขนส่งประเภทต่างๆ โดยหน้าที่ในการเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Intermodal Transfer Function) นั้นประกอบด้วย บริการขั้นพื้นฐานของระบบขนส่ง และบริการเสริมสำหรับระบบการจอดแล้วจร เพื่อรองรับกับระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ซึ่งทั้ง 2 องค์ประกอบไม่จำเป็นต้องมีในทุกสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสาร และลักษณะของสถานีโดยสารตามสภาพการใช้พื้นที่ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต รวมถึงระบบโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่ในปัจจุบัน โดยพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Intermodal Transfer) ควรมีขนาดของพื้นที่ที่เหมาะสมกับการให้บริการระบบขนส่งประเภทต่างๆ และให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้สอยในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน (Multi-purpose space) จากองค์ประกอบดังกล่าวสามารถแบ่งออกหน้าที่ของพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. ระบบความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพในการเดินทาง เนื่องจาก Station Plaza จะดึงดูดปริมาณการจราจรจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงควรมีการจัดการการใช้พื้นที่ Station Plaza อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็น แยกการใช้เส้นทางของระบบขนส่ง เช่น การใช้เส้นทางของประเภทการขนส่งขนาดเล็ก (รถยนต์ส่วนบุคคล รถมอเตอร์ไซด์ และทางเดินเท้า) กับประเภทการขนส่งขนาดใหญ่ (รถโดยสารประจำทาง) ควรแยกออกจากกันตามช่วงเวลาที่แตกต่างกัน พฤติกรรมการใช้เส้นทาง และการเคลื่อนที่ของผู้โดยสาร ส่งผลให้การจราจรบริเวณโดยรอบสถานีโดยสารมีความคล่องตัว และสะดวกสบายยิ่งขึ้น รวมทั้งให้ความปลอดภัย และความสะดวกสบายในการใช้เส้นทางเดินเท้า

2. บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ประกอบด้วย สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล (พื้นที่สำหรับจอดแล้วจร) และระบบการขนส่งของเอกชน (รถบริการสาธารณะสำหรับพนักงาน หรือนักท่องเที่ยว) รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางเดินเท้า และทางจักรยาน เช่น ที่จอดรถจักรยาน ความ

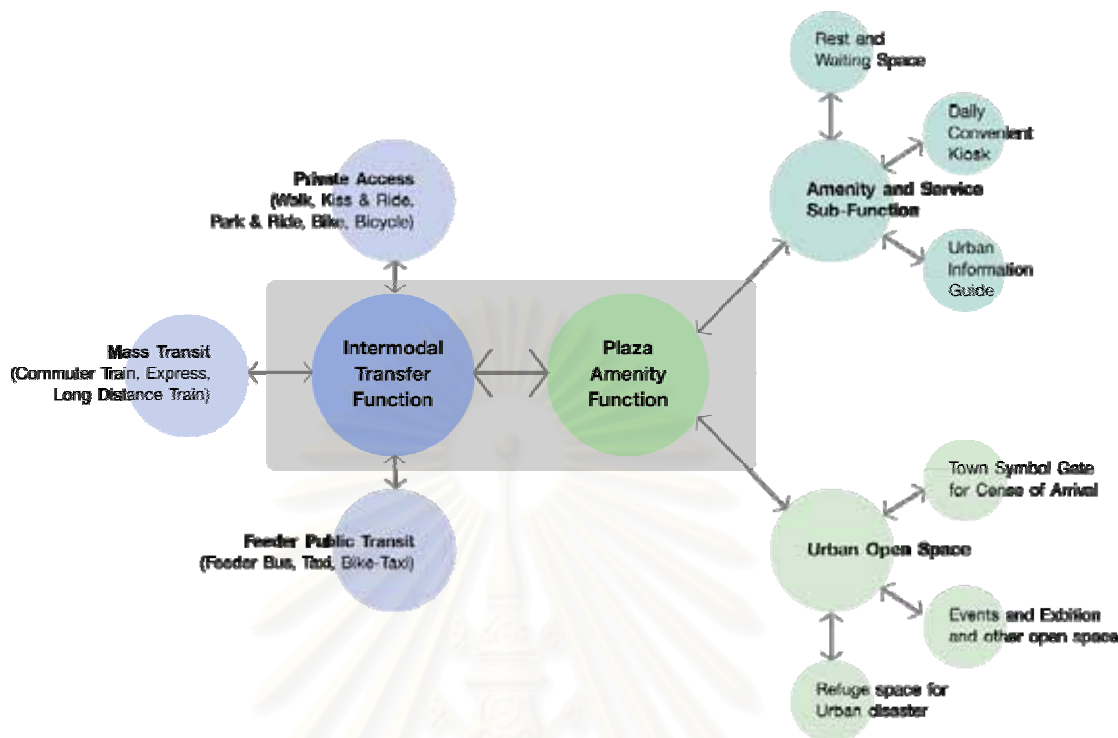
กว้างของทางเดินเท้า และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เป็นต้น เนื่องจากทางเดินเท้า และทางจักรยาน เป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญในพื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการสัญจร สามารถพัฒนาให้เส้นทางเดินเท้า และทางจักรยานเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีโดยสารกับพื้นที่ชุมชน หรือกับรูปแบบการขนส่งประเภทอื่นๆ

สำหรับหน้าที่ของ Station Plaza ในการเป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมสาธารณะ (Plaza Amenity Function) คือ พื้นที่สาธารณะที่มีกิจกรรมหลากหลาย และบริการต่างๆ ที่ส่งเสริมพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และกิจกรรมดั้งเดิมภายในชุมชน ทำให้ผู้โดยสารมีความสะดวกสบาย และมีสภาพแวดล้อมที่ดีในการเข้าใช้พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวยังมีบทบาทที่สำคัญในการเป็นสัญลักษณ์ในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ (Gateway) สะท้อนถึงคุณลักษณะ และสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ชุมชนนั้นได้เป็นอย่างดีอีกด้วย ซึ่งองค์ประกอบของพื้นที่สำหรับกิจกรรมสาธารณะ ประกอบด้วย

1. พื้นที่สำหรับพัก และรอ (Rest and Waiting) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเป็นการนั่ง การคุย หรือการรอในการเปลี่ยนประเภทการเดินทาง ดังนั้น ควรมีพื้นที่สำหรับรอพักการเดินทาง พื้นที่การค้า หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสาร รวมถึงศูนย์ข้อมูลการเดินทาง

2. พื้นที่บริการสาธารณะ และพื้นที่การค้า (Public and Commercial Services) เนื่องจาก Station Plaza เป็นพื้นที่โล่งว่างสาธารณะอีกแห่งหนึ่งของเมือง โดยบทบาทที่สำคัญ คือ การให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะต่างๆ ดังนั้น บริการสาธารณะที่สำคัญ คือ การให้ข้อมูลในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร เช่น ตารางเวลา แผนที่ ศูนย์บริการข้อมูล และป้ายบอกเส้นทาง เป็นต้น เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถไปถึงจุดหมายได้ โดยอาศัยระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ รวมถึงบริการสาธารณะอื่นๆ เช่น ห้องน้ำสาธารณะ และที่ทำการไปรษณีย์ เป็นต้น นอกจากนี้ พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่มีความหนาแน่นของผู้โดยสาร และปริมาณการเดินทาง เช่น พื้นที่ด้านหน้าของสถานีโดยสารเอื้อให้เกิดกิจกรรมการค้าได้ โดยรูปแบบการค้าควรเกี่ยวข้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ และซูเปอร์มาร์เก็ต เป็นต้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.2 หน้าแรกของ Station Plaza (ที่มา: JICA, 2005: 12)

## 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับความเป็นสถานที่ (Place)

ความเป็นสถานที่ของเมือง (Place) คือ การให้ความสำคัญกับพื้นที่เมือง และการสร้างความเข้าใจในลักษณะทางวัฒนธรรม และวิถีชีวิตของผู้คนภายในเมืองที่ถ่ายทอดออกมาเป็นเอกลักษณ์ หรือคุณค่าของพื้นที่เมืองนั้น ประกอบด้วย 2 องค์ประกอบหลัก คือ องค์ประกอบทางกายภาพ (Permanencies) และคุณค่าทางจิตใจ หรือจิตวิญญาณของสถานที่ (Spiritual value) ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่มองไม่เห็นด้วยตา แต่เกิดจากวิถีชีวิตของผู้คนเกิดเป็นเรื่องราว และความหมายจากการอยู่อาศัยกันมาอย่างต่อเนื่องจนเป็นความทรงจำร่วมกัน ทำให้เกิดเอกลักษณ์ของพื้นที่ และเป็นที่ยอมรับของคนทั่วไป (Rossi, 1999)

นอกจากนี้ เมืองทุกเมืองประกอบด้วยส่วนต่างๆ หลายส่วน แต่ละส่วนเรียกว่า “ย่าน” ซึ่งสามารถพิจารณาความแตกต่างของแต่ละย่านได้จากลักษณะเด่น การขยายตัว และรูปแบบของย่าน แต่ในความเป็นจริงการพบย่านที่มีลักษณะเฉพาะที่แยกประเภทได้อย่างชัดเจนนั้นมีโอกาสเป็นไปได้ยาก เนื่องจากความสลับซับซ้อนของเมือง และการผสมผสานกิจกรรมหลายๆ ชนิดไว้ด้วยกัน ซึ่งกิจกรรมนั้นได้แสดงออกถึงความ เป็นกิจกรรมหลักของพื้นที่ที่ทำให้เกิดลักษณะเฉพาะของย่านแต่ละย่าน ดังนั้น เพื่อให้สามารถจำแนกลักษณะ ความแตกต่างของย่านภายในเมือง จำเป็นต้องพิจารณาเพิ่มเติมถึงองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม หรือ ลักษณะทางกายภาพที่ปรากฏของย่าน เช่น รูปทรงของอาคาร ความหนาแน่นของอาคาร วัสดุที่ใช้ รวมทั้งการผสมผสานระหว่างลักษณะของอาคารที่ต่างประเภทกัน เป็นต้น รวมทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่ทำให้เกิดความต่อเนื่องของย่าน (วรรณศิลป์ พีรพันธุ์, 2538: 16-18)

เช่นเดียวกับกฎบัตรเบอร์รา (The Burra Charter, 2004: 1-6) และแนวความคิดของ Harry L. Gamham (1976) ที่ให้ความสำคัญกับเอกลักษณ์ และความเป็นสถานที่ของเมือง(Place) เนื่องจากเมืองแต่ละเมืองมีหลากหลายรูปแบบแตกต่างกันตามขนาดของพื้นที่ การตั้งถิ่นฐาน ความเป็นมา และประวัติศาสตร์ รวมถึงประเพณีวัฒนธรรม ทำให้ความเป็นสถานที่ของแต่ละเมือง หรือพื้นที่นั้นย่อมมีความแตกต่างกัน สามารถสะท้อนให้เห็นได้จากมรดกที่สามารถจับต้องได้ (Tangible Heritage) เช่น โบราณสถาน โบราณวัตถุ และสถานที่สำคัญ เป็นต้น และมรดกที่ไม่สามารถจับต้องได้ (Intangible Heritage) เช่น คุณค่าของวิถีชีวิต ความเป็นย่าน สภาพแวดล้อมโดยรอบสถานที่สำคัญ และประเพณี ซึ่งความเป็นสถานที่ไม่จำเป็นต้องให้ความสำคัญเพียงเฉพาะกลุ่มอาคารเท่านั้น แต่วิถีชีวิต หรือกิจกรรมเป็นส่วนหนึ่ง que แสดงออกถึงความเป็นสถานที่ของพื้นที่นั้นๆ ด้วย โดยองค์ประกอบในความเป็นสถานที่ของพื้นที่นั้น ประกอบด้วย

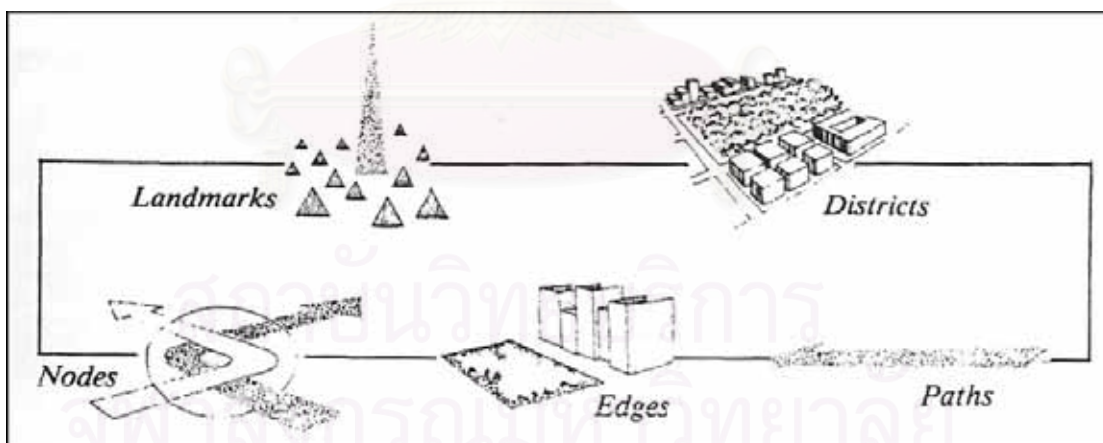
1. ลักษณะเฉพาะทางกายภาพของพื้นที่ คือ โครงสร้างทางกายภาพที่แท้จริงของสถานที่ ลักษณะจริงของอาคาร ภูมิทัศน์ และคุณลักษณะของสุนทรียภาพ
2. กิจกรรม และปรากฏการณ์ใดๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ซึ่งสังเกตได้ว่าผู้คนมีปฏิสัมพันธ์ต่อพื้นที่อย่างไร
3. การสื่อความหมาย หรือสัญลักษณ์ หมายถึง นัยสำคัญของพื้นที่ มักเป็นคุณค่าเชิงนามธรรม ได้แก่ ความเป็นเอกลักษณ์ และความทรงจำอันเกิดจากความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างผู้คนกับพื้นที่

ดังนั้น องค์ประกอบในความเป็นสถานที่ของพื้นที่เมือง หรือย่านจึงประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ (Physical Reality) กิจกรรม (Activity) และการสื่อความหมาย (Meaning) โดยในแต่ละองค์ประกอบมีรายละเอียด ดังนี้

### 2.2.1 ลักษณะทางกายภาพของเมือง (Physical Reality)

ความสำคัญต่อลักษณะทางกายภาพของเมืองนั้น ได้เน้นให้เกิดความเป็นสถานที่จากจินตภาพขององค์ประกอบทางกายภาพที่ชัดเจน โดยเฉพาะอาคาร หรือสิ่งก่อสร้างที่มีมาแต่อดีต และเป็นที่ยึดจำได้จนเป็นสัญลักษณ์ และชื่อเสียงของพื้นที่ ทฤษฎีที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดทฤษฎีหนึ่งเกี่ยวกับองค์ประกอบทางกายภาพที่ทำให้ “พื้นที่” หนึ่งเกิดจินตภาพที่เด่นชัด และถูกจดจำเป็น “สถานที่” คือ ทฤษฎีจินตภาพของเมือง (The Image of The City) โดย Kevin Lynch (Lynch, 1960: 47-90) ซึ่งกล่าวไว้ว่า องค์ประกอบที่เป็นสิ่งกำหนดจินตภาพหรือภาพลักษณ์ จะมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมถึงผู้คน และกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบทางกายภาพจะมีผลมากที่สุดต่อผู้สังเกตในการกำหนดภาพลักษณ์และลักษณะเฉพาะของพื้นที่ผ่านการถ่ายทอดทางแผนที่ในใจ (Mental map) โดยองค์ประกอบทางกายภาพที่มีความเป็นองค์รวม เป็นหนึ่งเดียวกัน และแตกต่างจากสภาพแวดล้อมภายนอกอย่างชัดเจน จะสามารถปลุกความทรงจำของผู้สังเกตให้เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน ไม่รู้สึกแปลกแยก แต่เกิดความรู้สึกปลอดภัย ทำให้ผู้สังเกตรู้สึกถึงความสัมพันธ์ระหว่างตนเองกับพื้นที่จนเกิดเป็นการรับรู้สถานที่ขึ้น ทั้งนี้ลินช์ได้กล่าวสรุปไว้ว่าจินตภาพของเมืองที่ตึ้นนั้นเกิดจากองค์ประกอบพื้นฐานทางกายภาพ 5 ประเภท ได้แก่

1. เส้นทาง (Paths) หมายถึง เส้นทางที่ผู้คนใช้ในการเดินทางสัญจรไปมา เช่น ถนน ทางเดิน คลอง และทางรถไฟ เป็นต้น โดยเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ผู้คนสามารถสังเกตเห็นถึงองค์ประกอบทางสภาพแวดล้อมของเมืองทั้งอาคารบ้านเรือน พืชพรรณ หรือกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางได้
2. ขอบ (Edges) หมายถึง แนว หรือสิ่งที่แบ่งพื้นที่ 2 แห่งออกจากกันเป็นแนวยาวต่อเนื่อง เช่น แม่น้ำ ทะเล ทางรถไฟ ผนัง และกำแพง โดยมักจะใช้เป็นที่แบ่งขอบเขตของพื้นที่ของเมือง
3. ย่าน (Districts) หมายถึง พื้นที่ หรือบริเวณที่มีกิจกรรม หรือลักษณะทางกายภาพที่คล้ายคลึงกัน และมีความแตกต่างจากบริเวณอื่นๆ โดยมีพื้นที่ค่อนข้างใหญ่เพียงพอที่ให้ผู้คนสามารถเข้าไปใช้ได้ และมีลักษณะเฉพาะตัวทั้งภายใน และภายนอกที่สามารถมองเห็นได้ เช่น ย่านเกษตรกรรม และย่านชุมชนเมือง เป็นต้น ลักษณะทางกายภาพที่สำคัญของ ย่าน (Districts) ประกอบด้วย องค์ประกอบต่างๆ เช่น รูปทรง ที่ว่าง อาคาร ป้าย กิจกรรมต่างๆ ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ เป็นต้น องค์ประกอบเหล่านี้มีลักษณะเฉพาะ ซึ่งสามารถบ่งบอกภาพลักษณ์ของแต่ละเมืองได้
4. ศูนย์รวมกิจกรรม (Nodes) หมายถึง บริเวณ หรือตำแหน่งของพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของกิจกรรมจำนวนมาก เช่น สีแยก จุดตัดของเส้นทางคมนาคม เป็นต้น ซึ่งศูนย์รวมกิจกรรมมักจะเป็นที่พลุกพล่านที่มีความสำคัญในการใช้งาน หรือลักษณะที่สำคัญทางกายภาพ เช่น ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า หรือสถานีรถไฟ เป็นต้น
5. ภูมิสัญลักษณ์ (Landmarks) หมายถึง สิ่งที่สามารถมองเห็นได้จากภายนอก และสังเกตเห็นได้ง่ายทั้งในระยะใกล้ และระยะไกลในมุมมองต่างๆ รวมทั้งใช้เป็นตำแหน่งในการอ้างอิง หรือบอกทิศทางได้ เช่น อาคาร ร้านค้า ป้าย และอนุสาวรีย์ เป็นต้น ภูมิสัญลักษณ์ที่โดดเด่นสามารถเป็นสัญลักษณ์ของเมืองนั้นๆ ได้



ภาพที่ 2.3 องค์ประกอบทางจินตภาพของ Kevin Lynch (ที่มา: Trancik, 1986: 113-115)

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาถึงความเป็นสถานที่ของเมืองนั้นไม่สามารถพิจารณาได้แต่เพียงทางด้านลักษณะทางกายภาพเท่านั้น เนื่องจากเมืองมีความสลับซับซ้อนของกิจกรรมที่สะท้อนออกมาให้เห็นจากการใช้พื้นที่ ดังนั้น ระบบกิจกรรมจึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญต่อการพิจารณาความเป็นสถานที่ของเมือง

## 2.2.2 กิจกรรม (Activity)

Chapin (1972: 221-253) ให้ความเห็นว่า ระบบกิจกรรมเป็นพฤติกรรมของบุคคล ครอบครัว สถาบัน ที่เกิดขึ้นและปรากฏให้เห็นในรูปแบบทางพื้นที่หรือการใช้พื้นที่ ซึ่งเป็นผลมาจากพฤติกรรมเชิงที่ตั้ง (location behavior) แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1. กิจกรรมเชิงธุรกิจ (Firm activities) เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลผลิต ได้แก่ กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ 2. กิจกรรมเชิงสถาบัน (Institute activities) เป็นกิจกรรมทางสังคมที่เกิดจากการรวมกลุ่มของคนกลุ่มต่างๆภายในชุมชน ได้แก่ กิจกรรมการพัฒนาชุมชน กิจกรรมพื้นฐานของชุมชน และกิจกรรมเพื่อสวัสดิการเฉพาะกลุ่ม และ 3. กิจกรรมบุคคลและครอบครัว (Individual and household activities) เป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการอยู่อาศัย ได้แก่ กิจกรรมในชีวิตประจำวัน กิจกรรมการพบปะสังสรรค์ และการนันทนาการ เป็นต้น

ระบบกิจกรรมเป็นสิ่งที่ซ่อนอยู่ในวิถีชีวิต และพฤติกรรมของแต่ละบุคคล ครอบครัว และสังคม ซึ่งกิจกรรมนั้นถูกถ่ายทอดโดยตรงจากวิถีชีวิต และภูมิหลังทางวัฒนธรรม สิ่งสำคัญคือระบบกิจกรรมไม่สามารถเกิดขึ้นได้หากปราศจากพื้นที่ที่ใช้ทำกิจกรรม และเวลา (Rapoport, 1977: 478) นอกจากนี้ กิจกรรมยังขึ้นอยู่กับลักษณะทางเศรษฐกิจสังคม (Socio-economic) สภาพแวดล้อมของที่ตั้ง ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในถิ่นที่อยู่นั้น ช่วงเวลาของชีวิต และโอกาสในการทำกิจกรรม เกิดเป็นโครงสร้างรูปแบบของกิจกรรม (Structure of Activities Pattern) ของคนในชุมชนในระดับวัน สัปดาห์ ฤดูกาล และช่วงชีวิต จากกิจกรรมที่เกิดขึ้นทำให้เกิดบทบาทโดดเด่นกลายเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่นั้น (Golledge and Stimson, 1997: 288-289)

## 2.2.3 ความหมาย (Meaning)

พื้นที่ที่มีการรวมตัวของกิจกรรมประเภทใดประเภทหนึ่งอย่างเข้มข้น จะเป็นพื้นที่ที่มีการดึงดูดที่ทำให้เกิดการพบปะของผู้คน และการใช้พื้นที่ที่เข้มข้นกว่าบริเวณอื่น ทั้งยังทำให้เกิดลักษณะของการหมุนเวียน และการสะสมของการใช้พื้นที่นั้นซ้ำๆ นำไปสู่ความมีชื่อเสียงในด้านใดด้านหนึ่ง ทำให้พื้นที่ดังกล่าวได้มีการแต่งตั้งให้เป็นที่หมาย หรือเป็นที่รู้จัก และเป็นที่ต้องการของคนภายนอก (วิมลศรี ลิ้มธนากุล, 2537: 13-15) นอกจากนี้ พื้นที่แต่ละพื้นที่เกิดขึ้นมาด้วยลักษณะภูมิหลัง และตั้งอยู่ในทำเลที่แตกต่างกัน คือ มีสภาพแวดล้อม บุคคลที่แวดล้อม และอาศัยอยู่ในแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกันออกไป ทำให้แต่ละพื้นที่มีการแสดงถึงความหมายที่แตกต่างกัน เช่น ย่านสีลมเป็นแหล่งธุรกิจของคนชั้นสูง เป็นต้น ดังนั้น ความหมายของพื้นที่จึงเป็นคุณลักษณะของสถานที่ หรือประสบการณ์ของมนุษย์ที่สืบผลมาจากการที่ผู้คนมีการตอบสนองต่อลักษณะทางกายภาพ และหน้าที่การใช้สอยของพื้นที่เมื่อนั้น (Boontharm, 2008: 10)

## 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับพาณิชย์กรรมชุมชนริมน้ำ

พื้นที่พาณิชย์กรรม คือ พื้นที่ที่มีประชาชนอยู่อาศัย และเป็นที่ยอมรับของร้านค้าที่มีประชาชนนิยมไปจับจ่ายซื้อขายสินค้า และบริการเป็นจำนวนมาก ไม่เพียงตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนภายในพื้นที่ แต่สามารถให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่รอบนอกพื้นที่ด้วย ทำให้ “พื้นที่พาณิชย์กรรม” เป็นองค์ประกอบของชุมชนที่มีหน้าที่ในการแลกเปลี่ยนสินค้า และบริการที่เกิดขึ้นเป็นประจำ รวมทั้งยังเป็นสถานที่ที่แลกเปลี่ยนข่าวสาร ความรู้ หรือความคิดเห็นต่างๆ ของผู้คนในชุมชน (เกียรติ จิวะกุล และคณะ, 2525: 1)

### 2.3.1 ความสำคัญ และการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำ

พื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำ คือ องค์ประกอบสำคัญของชุมชนริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง (river linear settlement) ของประเทศไทยที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไปบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา (วิลาวัณย์, 2548: 42) ลักษณะเชิงกายภาพของชุมชนริมน้ำดังกล่าวจะเป็นการสร้างบ้านเรือนอย่างต่อเนื่องเรียงรายกันไปตามแนวตลิ่ง โดยมีตลาดเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนควบคู่ไปกับวัดและวังมาตั้งแต่ครั้งโบราณ (ฤทัย, 2539: 5-7) ทั้งนี้ พบว่าลักษณะของพื้นที่การค้าริมน้ำในยุคแรกๆ นั้นอยู่ในรูปแบบของตลาดน้ำหรือตลาดเรือ (floating market) ซึ่งเป็นตลาดที่ใช้เรือในการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า โดยอาศัยเส้นทางสัญจรทางน้ำในการลำเลียงวัตถุดิบและกระจายผลผลิตเป็นหลัก มักตั้งอยู่บริเวณปากคลองที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างคลองสำคัญๆ หรือจุดที่แม่น้ำ และคลองมาบรรจบกัน (Chaweewan, 2001: 2-24) โดยอาศัยทำนน้ำของวัด หรือทำนน้ำสาธารณะเป็นจุดรวมของเรือสินค้า และมักจะมีเพิงค้าขายหลังคามุงจากอย่างง่าย ๆ ให้รู้ว่าเป็นแหล่งเริ่มของการค้าขาย ต่อมาเมื่อตลาดนัดอยู่ตัวมีกิจกรรมสม่ำเสมอเป็นที่รู้จักของคนทั้งในและนอกชุมชน และมีการพัฒนารูปแบบการเดินทางทางบกมากขึ้น จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากตลาดน้ำมาสู่การเป็นตลาดนัดแผงลอยบนตลิ่งริมน้ำ และพัฒนาจนเป็นอาคารตลาดเรือนแถวยกพื้นสูงก่อสร้างด้วยไม้ มีหลังคาคลุม เป็นตลาดถาวรที่สามารถค้าขายได้ตลอดวัน ทั้งยังเกิดการพัฒนารูปแบบพื้นที่ข้างเคียงเป็นอาคารตึกแถวสร้างติดดิน ที่สามารถรองรับได้ทั้งกิจกรรมการค้าขายและอยู่อาศัย ให้บริการสินค้าในชีวิตประจำวันและการบริการทั่วไปจนเกิดเป็นภาพของชุมชนหรือพื้นที่พาณิชย์กรรมที่ชัดเจนขึ้น (อรศิริ ปาณินท์, 2544: 27-30)

การเกิดกระบวนการเปลี่ยนแปลงสภาพชุมชน สังคม และประเพณีไปสู่สังคมสมัยใหม่ ทำให้ระบบโครงสร้างชุมชนดั้งเดิมเกิดการเปลี่ยนแปลง ทั้งในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำมากที่สุดทั้งทางบวกและลบคือ การพัฒนาระบบคมนาคมทางบกขึ้นมามีบทบาทแทนการคมนาคมทางน้ำเดิม ทั้งนี้ การพัฒนาระบบคมนาคมทางบกด้วยการตัดถนนและสร้างทางรถไฟในสมัยรัชกาลที่ 4-5 นั้นคือจุดเริ่มต้นของการเปิดเส้นทางใหม่สำหรับพื้นที่การค้า การเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกสบายและหลากหลายทำให้เกิดพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำรูปแบบใหม่ที่ผสมผสานระหว่างพื้นที่การค้า จุดขนถ่ายสินค้า และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การเดินทางเข้าออกของผู้คนที่มากขึ้นทำให้กิจกรรมการค้าและการพักอาศัยเกิดการขยายตัว และส่งผลให้พื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำหลายแห่งมีความเจริญรุ่งเรืองยิ่งขึ้นในช่วงระยะเวลาหนึ่ง



อย่างไรก็ตาม อิทธิพลที่มาจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางบกในระยะ 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้เกิดการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมแบบครบวงจรกระจายตัวไปตามพื้นที่ต่างๆ การขยายตัวของโครงข่ายคมนาคมทางบกที่เพิ่มมากขึ้นจนเสียสมดุลระหว่างการเดินทางทางน้ำ และบกกกลายเป็นปัจจัยสำคัญ ที่ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนระบบการค้าและวงจรชีวิตของย่านพาณิชย์กรรมริมน้ำเดิม เริ่มต้นจากการเปลี่ยนไปของแหล่งที่มาและแหล่งกลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าจากริมน้ำเป็นริมถนน การแปรเปลี่ยนของประเภทสินค้า จากสินค้าการเกษตร และเครื่องใช้ในชีวิตรประจำวันที่มีความเฉพาะทางเป็นสินค้าจากหลากหลายแหล่งผลิต ความเป็นที่พาณิชย์กรรมเฉพาะทางจึงเริ่มเลือนหายไปเป็นสินค้าทั่วไป รูปแบบการค้าที่พึ่งพาสายน้ำซึ่งเคยเป็นเอกลักษณ์ของเมืองจึงเปลี่ยนแปลงไป และส่งผลให้บทบาทความสำคัญของย่านพาณิชย์กรรมริมน้ำต้องลดลงไปด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ย่านพาณิชย์กรรมริมน้ำบางแห่งได้เลิกรา และสูญหายไปตามกาลเวลา บางแห่งกำลังร่วงโรยเพื่อรอวันจากไป ในขณะที่บางแห่งก็ยังคงอยู่ได้ด้วยปรับตัว และยังคงหลงเหลืออัตลักษณ์ของความเป็นชุมชนริมน้ำดั้งเดิมไว้ได้ค่อนข้างสมบูรณ์ (Yantrasast, 1995: 41)

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ทำให้ความสำคัญของพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำกำลังจะสูญหายไปในอนาคต จึงนำมาสู่เงื่อนไขในการส่งเสริมให้พื้นที่ริมน้ำได้รับการปรับปรุงฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีขึ้น และส่งเสริมให้มีสภาพการใช้งาน เกิดกิจกรรม และการใช้พื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งวัน เพื่อให้พื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำเก่าแก่นั้น ยังคงเปี่ยมไปด้วยกิจกรรม วัฒนธรรม และวิถีชีวิตดั้งเดิมที่สามารถตอบสนอง และอยู่ร่วมกับการเปลี่ยนแปลงร่วมสมัยได้อย่างลงตัว

### 2.3.2 เงื่อนไขเชิงกายภาพและกิจกรรมที่ส่งเสริมพลวัตเชิงพื้นที่ของย่านพาณิชย์กรรมริมน้ำ

สภาวะการเคลื่อนไหวของพื้นที่ หรือ “พลวัตเชิงพื้นที่” ทั้งในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ทำให้เกิดการใช้พื้นที่อย่างต่อเนื่องที่เกิดขึ้นจากเงื่อนไขสำคัญ คือ ความหลากหลายของกิจกรรม ผู้คน และเวลา ซึ่งโดยมากแล้ว พบว่าพื้นที่ที่เกิดสภาวะการเคลื่อนไหวการใช้งานครือ พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์หลากหลายเชิงพฤติกรรมนิยม (ไซศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2548) ซึ่งเป็นหนึ่งในรูปแบบการใช้พื้นที่ตามวัฒนธรรมของชาวเอเชียที่ทำให้ชุมชนเมืองเกิดปรากฏการณ์ใช้พื้นที่อย่างซับซ้อน และเกิดความผสมผสานระหว่างกิจกรรมประเภทต่างๆ ทั้งกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความหยุดนิ่ง (static) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีการเคลื่อนไหวน้อย และกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเคลื่อนไหว (dynamic) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเคลื่อนที่ เปลี่ยนแปลง และมักจะทำให้เกิดชีวิตชีวาและการปะทะสังสรรค์ของผู้คนที่หลากหลายทั้งวัย เพศ สถานะ ลักษณะ ชนชั้น อาชีพ และระดับรายได้ ซึ่งการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่หลากหลายจะสร้างบรรยากาศของชุมชนเมืองที่คึกคัก มีชีวิตชีวา และสะท้อนให้เห็นเอกลักษณ์วิถีชุมชนที่มีคนเข้ามาปฏิสัมพันธ์กันเป็นจำนวนมาก

สภาวะการใช้งานของพื้นที่จึงมีความสำคัญต่อพื้นที่พาณิชย์กรรม และเป็นผลดีต่อการพัฒนาชุมชนเมือง กล่าวคือ พื้นที่ที่มีการเคลื่อนไหวเชิงพื้นที่สูงจะดึงดูดผู้คน และกิจกรรมการค้าบริการอื่นของเมืองให้เข้ามาในพื้นที่มากขึ้น เพื่อให้เกิดแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงประโยชน์การใช้ที่ดิน และฟื้นฟูพื้นที่ที่รอบข้างให้มีการ

ใช้งานอย่างคุ้มค่ายิ่งขึ้น เป็นโอกาสในการสนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่นและสร้างรายได้ต่อธุรกิจทั้งขนาดเล็กและใหญ่ ในทางกลับกัน ชุมชนเมืองใดที่มีการใช้งานพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ เจียบเหงา จนอาจกล่าวได้ว่ามีการเคลื่อนไหวเชิงพื้นที่ต่ำนั้น หากทิ้งไว้กว้างต่อไปก็จะก่อให้เกิดปัญหาทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนในการบำรุงรักษาที่สูงขึ้น ปัญหาด้านความปลอดภัย สุขอนามัย หรือสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม (กาญจนาทิพภูมิกุล, 2550) ดังนั้น พื้นที่พาณิชยกรรมที่จะเกิดการใช้งานด้วยกิจกรรม ผู้คน และเวลาที่หลากหลาย จะต้องประกอบไปด้วยเงื่อนไขสำคัญที่เป็นคุณลักษณะเชิงพื้นที่ 4 ประการ ได้แก่ ความยืดหยุ่น ความหนาแน่น ความเชื่อมต่อ และคุณภาพของพื้นที่ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. **ความยืดหยุ่น (Flexibility)** เป็นเงื่อนไขที่สำคัญที่สุดต่อความหลากหลายของประโยชน์ใช้สอยซึ่งมักมีขนาดเล็ก และจำนวนน้อย รวมทั้งต้องสามารถปรับตัวเพื่อให้เกิดศักยภาพของการใช้พื้นที่ที่สูงที่สุดรูปแบบที่เรามักพบโดยทั่วไป คือ การใช้บริการสาธารณูปการแบบผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนตลอด 24 ชั่วโมง (Cyclic use) โดยอาศัยองค์ประกอบทางกายภาพแบบชั่วคราว (Temporary setting) เช่น การปรับเปลี่ยนลานโล่งหรือทางเดินเท้าเพื่อใช้ประโยชน์ชั่วคราวทางการค้าและบริการในชุมชนเมืองทวีปเอเชีย หรือร้านค้าแฟริมนถนนของเมืองในทวีปยุโรป (Deguchi, 2005, วันเสด็จ แก้วดก, 2548)

2. **ความหนาแน่น (Density)** ของกิจกรรม และกลุ่มคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ มีผลต่อความมีชีวิตชีวาและการใช้พื้นที่ของชุมชนเมือง ทั้งนี้ ขนาดและความหนาแน่นที่สูงจะเป็นปัจจัยขั้นต้นระดับเมืองที่มีผลต่อความสำเร็จของย่านพาณิชยกรรมหลัก เพราะความหนาแน่นที่สูงจะทำให้เกิดอุปทาน คือ ผู้คนจำนวนมากที่มีศักยภาพต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ ในขณะที่ปัจจัยสำคัญในระดับย่านและพื้นที่ที่มีผลต่อความมีชีวิตชีวาบนพื้นที่ว่างสาธารณะนั้นคือปริมาณความหนาแน่นของการสัญจรทางเท้าในบริเวณโดยรอบ (Gibberd, 1967: 95)

3. **ความเชื่อมต่อ (Connectivity)** คือ ความสำคัญของการเชื่อมต่อของโครงข่ายทางเดินเท้าที่มีผลต่อการใช้พื้นที่ โดยพื้นที่รวมกลุ่มของกิจกรรมการค้าและพาณิชยกรรมนั้นจะเกิดขึ้นได้เมื่อมีการหล่อเลี้ยงด้วยการสัญจรอิสระที่มากกว่าปกติ ซึ่งระดับการสัญจรอิสระของถนนแต่ละสายภายในเมืองนั้นจะไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับลักษณะการเคลื่อนไหวเชื่อมต่อของโครงข่ายทางสาธารณะหรือระบบทางเดินเท้าในพื้นที่ หากโครงข่ายถนนและพื้นที่สาธารณะมีการประสานเชื่อมต่อกันอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ คนเดินเท้าจะสามารถสัญจรจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในระบบได้อย่างเสรี ถนนและพื้นที่สาธารณะก็จะมีทั้งกิจกรรมการสัญจรเพื่อผ่านไป (moving through) และเข้าถึง (moving to) เกิดการไหลเวียนปะปนกันของผู้คนเดินถนนที่มีวัตถุประสงค์หลากหลาย มีจุดมุ่งหมายที่แตกต่าง เอื้อให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างหลากหลาย คึกคัก และมีชีวิตชีวาได้

4. **คุณภาพของพื้นที่ (Quality of space)** เป็นอีกหนึ่งเงื่อนไขสำคัญต่อความสำเร็จของการใช้งานพื้นที่ ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงไปตามวิถีชีวิต และกิจกรรมของแต่ละพื้นที่ สำหรับประเทศไทยซึ่งมีภูมิอากาศร้อนชื้น สภาพแวดล้อมและภูมิอากาศที่เหมาะสม และสะดวกสบายจะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด ที่จะทำให้ผู้คนเข้ามาใช้งานและใช้ระยะเวลาอยู่ในพื้นที่ได้หลากหลายและยาวนานยิ่งขึ้น ในขณะที่พื้นที่ใดที่มีองค์ประกอบทางกายภาพและภูมิทัศน์ที่ดีแล้วก็จะช่วยส่งเสริมให้พื้นที่สาธารณะนั้นดูน่าสนใจและเอื้อให้เกิดการใช้งานพื้นที่ที่ยาวนานขึ้นได้เช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ขวัญสุวรรณ อติโพธิได้เคยอธิบายคุณภาพของพื้นที่ว่างสาธารณะตัวอย่างไทยไว้ว่า “ต้องเอื้อให้เกิดการนั่งพักผ่อนคุยกันได้ภายใต้ร่มเงาที่ดี โดยมีน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญของพื้นที่ ทั้งยังต้อง

มีกิจกรรมการกินหรือมีอาหาร และเครื่องดื่มขายที่บริเวณข้างเคียงอีกด้วย” (ขวัญสรวง อติโพธิ อ้างโดยไขศรี ภัคดีสุขเจริญ, 2551)

## 2.4 กรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

### 2.4.1 โครงการพัฒนาพื้นที่ Louisiana-Pearl Station เมือง Denver ประเทศสหรัฐอเมริกา

โครงการพัฒนาพื้นที่ Louisiana-Pearl Station (City and County of Denver, 2007) เป็นโครงการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเมืองเดิม จากการพัฒนาเมืองในปัจจุบัน โดยเฉพาะโครงการทางยกระดับ The Valley Highway ได้ตัดผ่านกลางพื้นที่ชุมชน แบ่งชุมชนออกเป็น 2 ฝั่งอย่างชัดเจน กลายเป็นอุปสรรคทางกายภาพสำคัญทำให้ชุมชนดั้งเดิมขาดความเชื่อมต่อกัน รวมทั้งการดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนประเภทรางแบบ Light Rail ในอนาคต ซึ่งทั้งแนวเส้นทางของทางยกระดับ และเส้นทางรถไฟ รวมถึงสถานีโดยสาร Louisiana-Pearl Station ได้ตั้งกลางระหว่างพื้นที่ชุมชน 2 ชุมชน จึงนำมาสู่แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ในการสร้างความเชื่อมต่อ และฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ชุมชนดั้งเดิมให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงจากระบบขนส่งมวลชนประเภทรางได้อย่างลงตัว โดยแนวคิดที่นำมาประยุกต์ใช้ คือ Transit-Oriented Development (TOD)

เป้าหมายในการพัฒนา และออกแบบ คือ ให้สถานีโดยสาร Louisiana-Pearl มีรูปแบบของกาเข้าถึงสถานีโดยเส้นทางเดินเท้า และทางจักรยานเป็นหลัก (Walk-and-Ride) โดยไม่มีที่จอดรถอยู่ในบริเวณสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อรองรับการใช้งานของผู้คนในละแวกชุมชน โดยแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) ได้นำมาใช้ในการกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับระบบการขนส่ง โดยอาศัยการควบคุมความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และร้านค้าต่างๆ ที่มีความเหมาะสมต่อขนาดของพื้นที่ รวมทั้งอาศัยถนน และทางเดินเท้าเป็นเส้นทางเชื่อมต่อในแต่ละกิจกรรมเข้าไว้ด้วยกัน

จากการวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน นำมาสู่นโยบาย และกรอบในการออกแบบ และพัฒนาพื้นที่ประกอบด้วย แนวคิดทางด้านการใช้ที่ดิน (Land use concept) แนวคิดทางด้านการคมนาคมขนส่ง (Mobility concept) และแนวคิดทางด้านการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design concept) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. แนวคิดทางด้านการใช้ที่ดิน (Land use concept) เป็นการกำหนดการใช้พื้นที่ (Zoning) แบ่งออกเป็นพื้นที่อนุรักษ์ (Committed areas) กับพื้นที่ที่เพิ่มการลงทุนให้มีกิจกรรมที่เพิ่มมากขึ้น (Reinvestment areas) โดยพื้นที่อนุรักษ์ (Committed areas) เป็นการรักษา และปรับปรุงรูปแบบที่อยู่อาศัยดั้งเดิมของชุมชนให้ยังคงอยู่ต่อไปในอนาคต เพื่อให้เป็นเครื่องมือในการป้องกันการลงทุนจากเจ้าของที่อยู่อาศัย รวมทั้งให้รักษาคุณลักษณะของความเป็นชุมชนละแวกบ้านดั้งเดิมไว้ เช่น ถนนซอยเล็กๆ ทางเดินในชุมชนที่มีขนาดเล็ก หรือที่จอดรถบนถนน เป็นต้น แต่ปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้นเหมาะสม และปลอดภัยในการใช้งาน

พื้นที่ที่เพิ่มการลงทุนให้มีกิจกรรมที่เพิ่มมากขึ้น (Reinvestment areas) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ยังคงเก็บรักษาความเป็นดั้งเดิมของชุมชนไว้ แต่สามารถสร้างผลประโยชน์ให้กับชุมชนได้โดยเพิ่มระดับการลงทุนในพื้นที่แบ่งออกได้เป็น พื้นที่โดยรอบสถานีโดยสาร (Urban Neighborhood Station) และพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระหว่างสถานีโดยสารกับพื้นที่ชุมชน (Urban Neighborhood Station Transition) ซึ่งพื้นที่โดยรอบสถานีโดยสาร (Urban Neighborhood Station) พิจารณาจากการใช้ที่ดินเพื่อการค้า และธุรกิจในปัจจุบัน รวมทั้งยังเป็นพื้นที่ที่ยังสามารถเพิ่มความสามารถในการพัฒนาได้ โดยส่งเสริมให้เป็นย่านการค้าที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัย เช่น ชั้นล่างเป็นพื้นที่การค้า และชั้นบนเป็นที่พักอาศัย และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในแนวตั้งมากขึ้น เช่น สำนักงาน หรือคอนโดมิเนียม เป็นต้น รวมทั้งในอนาคตอาจให้มีการก่อสร้างใหม่ในพื้นที่ที่ไม่สามารถปรับปรุง หรือพื้นที่โล่งว่างที่ไม่มีการใช้งาน เพื่อเพิ่มที่อยู่อาศัย และการค้ารูปแบบใหม่เข้าไปให้ใกล้กับสถานีโดยสารมากขึ้น สำหรับพื้นที่เปลี่ยนถ่ายระหว่างสถานีโดยสารกับพื้นที่ชุมชน (Urban Neighborhood Station Transition) พิจารณาจากการเข้าถึงพื้นที่ในระดับรองจากถนนสายหลัก และสถานีโดยสาร โดยในพื้นที่ให้มีการผสมผสานระหว่างพื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่ฟื้นฟูใหม่บริเวณโดยรอบสถานีโดยสารทั้งการพัฒนาพื้นที่ในแนวตั้ง และแนวนอน รวมถึงการออกแบบขนาด และมวลอาคารให้มีความสอดคล้องกันทั้ง 2 พื้นที่ นอกจากนี้ให้มีกิจกรรม และใช้เส้นทางเดินเท้าบริเวณโดยรอบสถานีโดยสาร โดยเฉพาะพื้นที่ด้านหน้าอาคารให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ หรือพื้นที่เพื่อกิจกรรมการค้า เพื่อดึงดูด และสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับเส้นทางเดินเท้ามากขึ้น รวมทั้งให้มีประเภทของที่อยู่อาศัยที่มีความหลากหลาย สร้างทางเลือกให้กับประชาชนในการอยู่อาศัยมากขึ้น

2. แนวคิดทางด้านการคมนาคมขนส่ง (Mobility concept) ส่งเสริมให้เกิดใช้เส้นทางเดินเท้าเป็นหลัก โดยเพิ่มความกว้างของทางเดินเท้าในพื้นที่ชุมชนที่อยู่ใกล้กับสถานีโดยสาร และเพิ่มองค์ประกอบระดับถนน เช่น ต้นไม้ หรือป้ายบอกทิศทาง เป็นต้น เพื่อให้เกิดบรรยากาศที่ดีในการใช้เส้นทางเดินเท้า รวมทั้งปรับปรุงระบบการขนส่ง โดยเฉพาะการเดินทางโดยรถยนต์กับทางเดินเท้าให้เชื่อมต่อการใช้งานต่อกัน เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้ถนน และเส้นทางเดินเท้า เช่น การสร้างทางข้าม เป็นต้น

3. แนวคิดทางด้านการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design concept) โดยให้ความสำคัญกับการสร้างอาคารที่เหมาะสมกับสัดส่วนของประชาชน และหลีกเลี่ยงการสร้างอาคารขนาดใหญ่ในองค์ประกอบต่างๆ ได้แก่ มวลอาคาร และที่ว่าง ขนาด และสัดส่วน วัสดุ และรายละเอียดในการก่อสร้างที่หลากหลาย และการเว้นที่ด้านหน้าของอาคารมากขึ้น (Set back) เมื่อมีการสร้างอาคารสูงขึ้น รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้งานในพื้นที่ด้านล่างของอาคาร และให้ความสำคัญกับพื้นที่ด้านหน้าอาคาร



ภาพที่ 2.4 แนวคิดทางด้านการใช้ที่ดินของโครงการพัฒนาพื้นที่ Louisiana-Pearl Station  
(ที่มา: Louisiana-Pearl Area Plan, 2007: 31)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

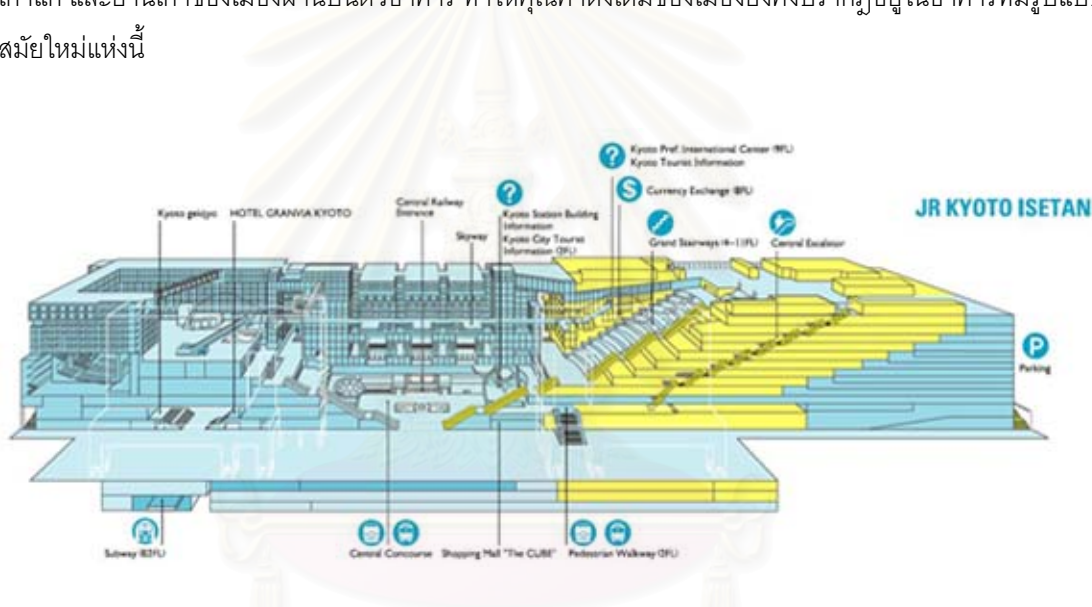


ภาพที่ 2.5 แนวคิดทางด้านการใช้ที่ดินในพื้นที่เพิ่มการลงทุนของโครงการพัฒนาพื้นที่ Louisiana-Pearl Station (ที่มา: Louisiana-Pearl Area Plan, 2007: 31)

2.4.2 สถานีเกียวโต (Kyoto Station Complex) เมืองเกียวโต ประเทศญี่ปุ่น

สถานีเกียวโต (Kyoto Station) เป็นศูนย์รวมการคมนาคมที่สำคัญที่สุดของเมืองเกียวโต โดยเป็นศูนย์รวมของเส้นทางรถไฟทุกสายของญี่ปุ่น และสถานีรถโดยสารประจำทาง (Bus Terminal) รวมทั้งเป็นอาคารที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในเมืองเกียวโต ซึ่งเมืองเกียวโตนั้นเป็นเมืองหลวงเก่าแวดล้อมด้วยพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ที่ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก (Cultural Heritage Sites) ทำให้อาคารสถานีโดยสารรูปแบบสมัยใหม่มีความแตกต่างกับพื้นที่โดยรอบอย่างชัดเจน จึงนำมาสู่แนวคิดในการออกแบบสถานีโดยสารให้เป็นทั้งพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และไม่ทำลายสิ่งที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองไว้ได้อย่างเหมาะสม

การออกแบบพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเกียวโตได้ใช้แนวคิด Station Plaza ที่มีทั้งพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และพื้นที่การค้า และนันทนาการให้กับเมือง ภายในสถานีเกียวโต ประกอบด้วย สถานีรถไฟ สถานีรถโดยสารประจำทาง ห้างสรรพสินค้า โรงแรม และโรงภาพยนตร์ รวมถึงหน่วยงานราชการที่สำคัญ สำหรับการออกแบบอาคารนั้น อาคารสถานีเกียวโตมีความสูง 70 เมตร กว้าง 470 เมตร และพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด 238,000 ตารางเมตร เกิดมวลอาคารขนาดใหญ่ตั้งอยู่ท่ามกลางอาคาร และพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ทำให้ต้องมีการไล่ระดับความสูงเป็นแนวลาดขึ้นไป (A Wave of New High-rise Developments) ทำให้สถานีรถไฟเกียวโตเป็นต้นแบบในการพัฒนาพื้นที่อาคารสูงในเมืองเกียวโต เพื่อให้ยังคงรักษาเส้นขอบฟ้าของย่านเมืองเก่าไว้ (Traditional Cityscape) นอกจากนี้ โครงสร้างของสถานีส่วนใหญ่เป็นกระจกได้สะท้อนให้เห็นถึงเอกลักษณ์ และรูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมจากพื้นที่โดยรอบที่ส่วนใหญ่เป็นวัดเก่าแก่ และย่านเก่าของเมืองผ่านบนตัวอาคาร ทำให้คุณค่าดั้งเดิมของเมืองยังคงปรากฏอยู่ในอาคารที่มีรูปแบบสมัยใหม่แห่งนี้



ภาพที่ 2.6 พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารสถานีเกียวโต



ภาพที่ 2.7 สถานีเกียวโต

อย่างไรก็ตาม รูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ของสถานีเกียวโต (Kyoto Station) นั้นก็ยังไม่ได้เป็นที่พอใจ หรือสอดคล้องกับความต้องการของผู้คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวมากเท่าใดนัก แต่ในปัจจุบันสถานีเกียวโตก็ได้กลายเป็นสถานที่ที่มีความสำคัญต่อการดำเนินวิถีชีวิตของผู้คนภายในเมือง ไม่ว่าจะเป็น การเดินทาง บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่รองรับทั้งผู้คนภายในเมือง และนักท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นภูมิสัญลักษณ์ให้กับเมืองเกียวโต นอกจากนี้ การออกแบบดังกล่าวยังทำให้เห็นถึงการออกแบบที่มีการผสมผสานระหว่างเอกลักษณ์ดั้งเดิมกับรูปแบบสมัยใหม่ได้อย่างลงตัว แม้ว่าโครงสร้างของสถานีในปัจจุบันไม่ได้สอดคล้องกับบริบทดั้งเดิมของเมือง แต่ก็ไม่ได้เป็นการทำลายมุมมอง หรือบดบังทัศนียภาพของพื้นที่ที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ภายในเมือง

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

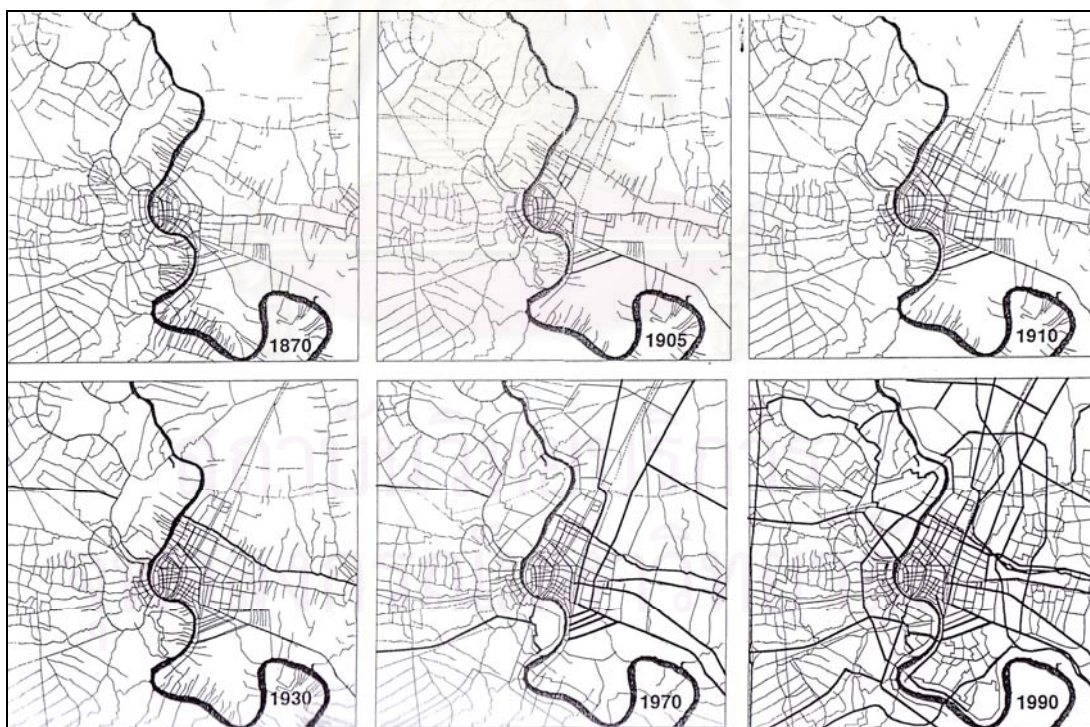
วรรณธร ประสานสารกิจ (2545) ได้อธิบายถึงการปรับปรุงโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชน และศูนย์รวมกิจกรรมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางสังคม และเป็นแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมือง แต่ในปัจจุบันขาดการเชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรกับแหล่งกิจกรรมแต่ละแห่งภายในพื้นที่ จึงได้นำเสนอรูปแบบการเชื่อมโยงของระบบการสัญจรอย่างต่อเนื่อง โดยการปรับปรุงโครงข่ายการสัญจรเดิม โดยเน้นให้ใช้เส้นทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างแหล่งกิจกรรมกับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร รวมทั้งปรับปรุงพื้นที่ปลูกก่อสร้างเดิม ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น

นเรศ ทองงามขำ (2549) ได้ทำการศึกษาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุช ซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมรองรับพื้นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย และปานกลาง รวมทั้งเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของเมืองจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) ที่ได้พาดผ่านเข้ามาในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ตลาดพระโขนง และอ่อนนุชกลายเป็นสถานีปลายทาง ซึ่งได้นำผู้ใช้ และประเภทของการสัญจรอื่นๆ จำนวนมากเข้ามาในพื้นที่โดยไม่มีกรวางแผนรองรับ ทำให้พื้นที่ประสบปัญหาเกี่ยวกับด้านการจราจร การเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และการบุกรุกพื้นที่สาธารณะ รวมถึงสภาพความเสื่อมโทรมทางกายภาพของพื้นที่ จึงได้เสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้ย่านตลาดพระโขนง และตลาดอ่อนนุชเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี และมีความเป็นสถานที่ที่ดี ซึ่งได้มีการจัดระบบโครงข่ายการสัญจรใหม่ มุ่งเน้นให้มีการเชื่อมต่ออาคารคมนาคมที่สะดวก โดยให้ความสำคัญกับทางเดินเท้า และระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก รวมทั้งฟื้นฟูย่านการค้าให้กลับมามีชีวิตอีกครั้ง โดยให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ การจัดการรูปแบบของกลุ่มอาคารให้มีความกลมกลืน สวยงาม และมีระเบียบมากยิ่งขึ้น

Kulapat Yantrasast (1995) ได้ทำการศึกษาถึงปรากฏการณ์ของพื้นที่ที่ริมน้ำในเขตกรุงเทพมหานครที่มีการปรับเปลี่ยนจากการใช้พื้นที่ “น้ำ” มาสู่พื้นที่ “บก” จากการศึกษาพบว่า พื้นที่ที่ริมน้ำเป็นพื้นที่แรกเริ่มในการตั้งถิ่นฐาน โดยมี “น้ำ” เป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิต ทั้งใช้ในการผลิต บริโภค และเส้นทางสัญจรหักใน



การเดินทาง ต่อมาเมื่อการพัฒนาประเทศให้เท่าเทียมกับประเทศตะวันตก โดยเฉพาะในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4-5 เริ่มมีการตัดถนน พร้อมทั้งสร้างระบบราง และรถไฟขึ้นมา เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว “น้ำ” และ “บก” ยังมีความสมดุล โดยน้ำยังคงเป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิต ไม่ว่าจะในรูปแบบของการใช้พื้นที่ ขนาดของแปลงที่ดิน หรือการเข้าถึงโดยอาศัยการสัญจรทางน้ำ ทำให้พื้นที่ริมน้ำ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การค้ามีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก ชุมชนภายในเขตกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวมากขึ้นตามแนวลำคลอง และถนน แต่เมื่อเข้าสู่ในช่วงปีพ.ศ.2475 นโยบายการพัฒนาแบบโครงข่ายคมนาคมทางบก โดยเฉพาะการตัดถนน และสร้างสะพานเพื่อเชื่อมพื้นที่ฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรีเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้ “บก” เริ่มเข้ามามีบทบาท และความสำคัญมากกว่า “น้ำ” ความสมดุลที่เคยเกิดขึ้นสูญหายไป ทุกอย่างที่เคยหันหน้าให้น้ำ กลับกลายเป็นหันหน้าเข้าหากบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนที่ตัดขึ้นมาขนานกับแล้วลำน้ำเดิมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย รวมทั้ง “น้ำ” กำลังจะสูญหายไป จากการถมคลองซอยต่างๆ เพื่อตัดถนนเข้าสู่พื้นที่ของตนเอง ส่งผลให้รูปแบบการใช้พื้นที่ที่เคยอ้างอิงกับลำน้ำสูญหายไป ขนาดของแปลงที่ดินที่เคยสัมพันธ์กับลำคลอง หรือแนวลำประโดงเดิม กำลังจะถูกแทนที่ด้วยแปลงที่ดินขนาดใหญ่ที่เป็นหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม หรือศูนย์การค้า ส่งผลให้รูปแบบการใช้พื้นที่ดั้งเดิมของชุมชนริมน้ำเริ่มเลือนหาย และคาดว่าจะสูญหายไปในที่สุด



ภาพที่ 2.8 การเปลี่ยนแปลงจากน้ำสู่บกของกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาต่างๆ (ที่มา: Yantrasast, 1995: 122)

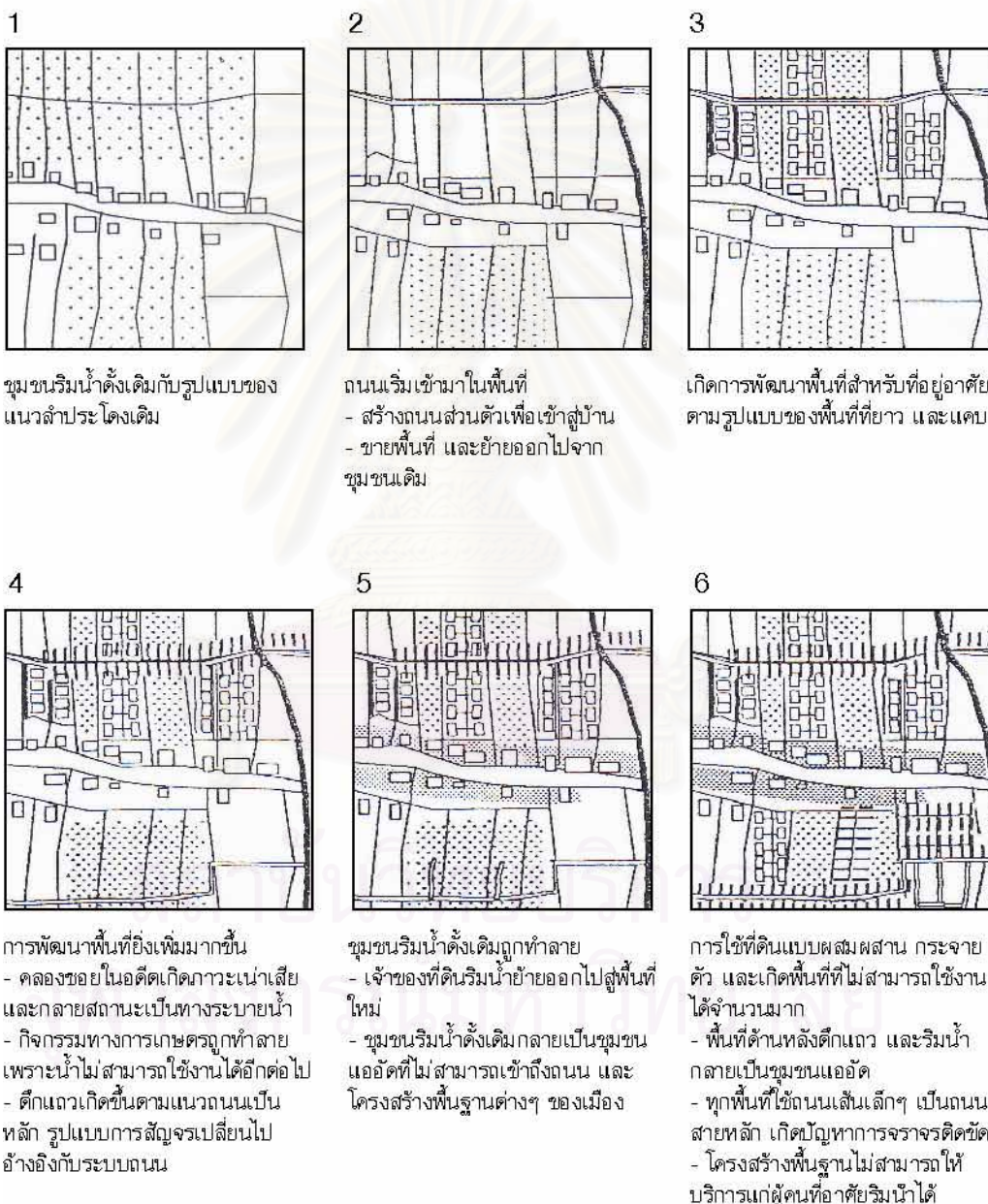
Kulapat Yantrasast จึงได้ทำการศึกษาพื้นที่ 4 พื้นที่ซึ่งเป็นกรณีศึกษา เพื่อศึกษาถึงปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงจากน้ำสู่บกที่มีผลต่อรูปแบบการใช้พื้นที่ ประกอบด้วย บางใหญ่ บางคูเวียง บางกรวย และบ้านนุ ซึ่งทั้ง 4 พื้นที่นี้ยังคงมีกิจกรรมที่สัมพันธ์กับน้ำ แต่มีรูปแบบในการตั้งถิ่นฐานที่แตกต่างกัน รวมทั้งเกิด

กระบวนการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เมืองในช่วงเวลาที่แตกต่างกันที่แสดงให้เห็นถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน โดยทำการศึกษาถึงรูปแบบในการตั้งถิ่นฐาน องค์ประกอบของชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดิน แปลงที่ดิน แนวลำคลอง และการเข้าถึงพื้นที่ชุมชนในช่วงเวลาต่างๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงจากน้ำท่วม จากการศึกษาทั้ง 4 กรณีศึกษา พบว่า ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงจากน้ำท่วมที่มีผลต่อรูปแบบการใช้พื้นที่ประกอบด้วย 6 รูปแบบ ได้แก่

1. รูปแบบการวางตัวของแนวอาคารนั้นจะขนานไปกับแนวโครงข่ายของน้ำเป็นหลัก โดยอาคารเหล่านี้จะหันหน้าบ้านเข้าหาน้ำ พื้นที่ด้านหลังบ้านจะเป็นพื้นที่ทางการเกษตร
2. โดยทั่วไปการขยายตัวของกรุงเทพมหานครมักจะขยายตัวไปตามถนนสายหลัก หรือทางยกระดับที่สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่โดยรอบ เมื่อถนนสายหลักเกิดขึ้น ผู้คนก็มักจะสร้างถนนเล็กๆ เชื่อมต่อกับถนนสายหลักเข้าสู่พื้นที่ของตนเอง
3. นักลงทุนเริ่มเข้ามาลงทุนซื้อที่ดินมากขึ้น เพื่อพัฒนาเป็นหมู่บ้านจัดสรร หรือโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้ผู้คนในชุมชนริมน้ำเริ่มมีการขายพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ทางการเกษตร แต่ยังคงเก็บอาคารบ้านเรือนที่ตั้งอยู่ริมน้ำไว้พักอาศัยต่อไป
4. พื้นที่ทางการเกษตรถูกปรับเปลี่ยนเป็นหมู่บ้านจัดสรรที่พัฒนาไปตามแปลงที่ดินแบบดั้งเดิมที่ยาวและแคบ นอกจากนี้ยังจะพบอาคารตึกแถวสร้างไปตามถนนสายหลักทั้ง 2 ฟากของถนน และจะมีการกระจุกตัวอยู่จำนวนมากบริเวณตอนกลางของพื้นที่ จากการพัฒนาพื้นที่เป็นหมู่บ้านจัดสรรได้ส่งผลเสียให้กับ “น้ำ” และพื้นที่ริมน้ำเป็นอย่างมาก มีการถมคลองขอยเพื่อขยายพื้นที่ หรือลำคลองเดิมกลายเป็นทางระบายน้ำเสีย และยังทำให้พื้นที่ชุมชนริมน้ำกำลังกลายเป็นชุมชนแออัดที่ไม่สามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ได้
5. โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรรเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่น้ำก็กลายเป็นมลพิษมากขึ้นเช่นเดียวกัน ส่งผลให้กิจกรรมของพื้นที่ริมน้ำในอดีตถูกทำลายลงจากคุณภาพของน้ำที่ลดต่ำลง หมู่บ้านจัดสรรกลายเป็นเจ้าของพื้นที่ อาคารตึกแถวขนานข้างตามถนนสายหลักมากขึ้น ส่งผลให้พื้นที่ชุมชนริมน้ำกลายเป็นชุมชนแออัดในที่สุด เนื่องจากไม่สามารถเข้าถึงถนนสายหลักได้ เจ้าของพื้นที่ดั้งเดิมย้ายออกนอกพื้นที่ และปรับเปลี่ยนให้พื้นที่ริมน้ำกลายเป็นบ้านเช่ามากขึ้น
6. ถนนสายเล็กๆ ที่เกิดขึ้นจากการตัดถนนเข้าบ้านกลายเป็นเส้นทางสำคัญในการเข้าถึงพื้นที่การค้าของชุมชน แต่การพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต และไม่มีกรวางแผนที่ดีอาจเป็นตัวการที่ทำลายถนนสายนี้ของชุมชนได้จากความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรไม่เพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้รูปแบบการใช้พื้นที่ที่มีการผสมผสานมากขึ้นแต่พื้นที่แต่ละส่วนมีการแบ่งแยกออกจากกัน ซึ่งเกิดขึ้นจากโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่เป็นชุมชนเสมือนมีกำแพงปิดล้อมรอบตัวเอง พื้นที่การค้าใหม่ของชุมชนที่มักตั้งติดกับถนนสายหลัก และขนาดของแปลงที่ดินดั้งเดิมที่พัฒนามาจากพื้นที่ทางการเกษตร รวมถึงพื้นที่รกร้างที่ไม่มีการใช้งาน เนื่องจากไม่สามารถเข้าถึงได้ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ยิ่งส่งผลให้พื้นที่ชุมชนริมน้ำถูกลบให้หายไป และกลายเป็นชุมชนแออัดในท้ายที่สุด

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้น จะเห็นได้ว่า ปรากฏการณ์ดังกล่าวไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงจากน้ำท่วม หรือการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนประเภทราง เริ่มจะปรากฏให้เห็นมากขึ้นจากการขยายตัวของเมืองใน

ปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการขนส่งมวลชนประเภทรางกำลังจะขยายตัวมากขึ้น เพื่อเชื่อมโยงผู้คนจากสถานที่ต่างๆ ให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว อาจจะมีส่งผลให้ความเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมริมน้ำที่เป็นแหล่งรวมของกิจกรรม และวิถีชีวิตของผู้คนในอดีตสูญหายไป จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยน และปรับปรุงพื้นที่ให้สามารถรองรับผลกระทบของการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งระบบรางขนาดใหญ่ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม เพื่อให้กิจกรรม และการใช้พื้นที่ รวมถึงเอกลักษณ์ที่สำคัญของพื้นที่พาณิชยกรรมริมน้ำยังคงอยู่ต่อไป



ภาพที่ 2.9 การเปลี่ยนแปลงจากน้ำสู่บกทางด้านการใช้พื้นที่ (ที่มา: Yantrasat, 1995: 120)

## 2.6 กรอบแนวคิดในการศึกษา

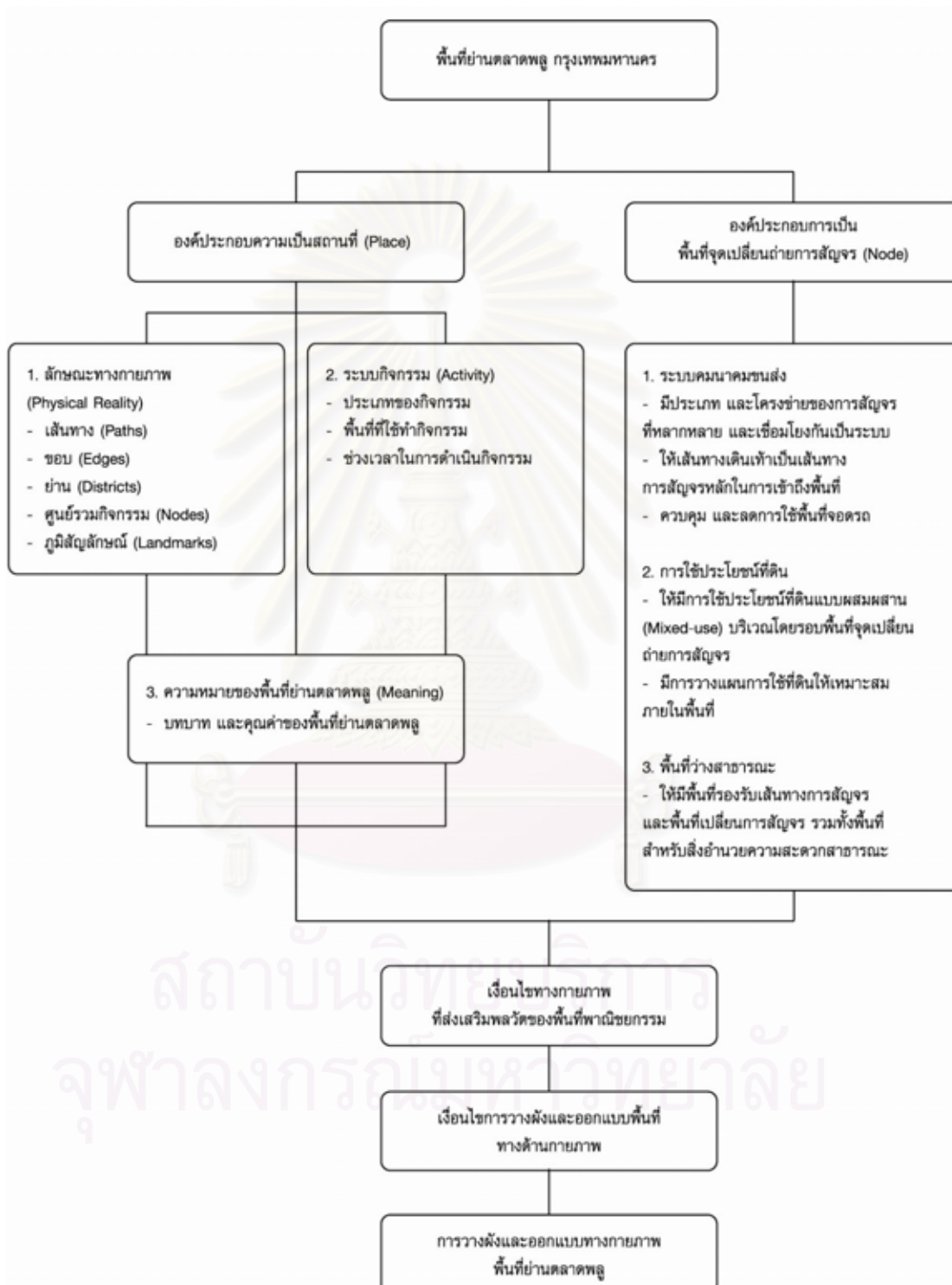
จากแนวความคิด และทฤษฎี รวมถึงงานวิจัย และกรณีศึกษาที่ได้ทำการศึกษาในข้างต้น สามารถนำมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา (แผนภูมิที่ 2.1) โดยนำแนวความคิดทางด้านความเป็นสถานที่ (Place) นำมาเป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ถึงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู นอกจากนี้ยังอาศัยแนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node) ของ APA และ Simpson รวมถึงแนวคิดของ Bertolini และ Spit เพื่อให้ทราบถึงมาตรฐาน และเกณฑ์ในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร จึงนำมาสู่เงื่อนไขการออกแบบและวางผังทางกายภาพพื้นที่โดยอาศัยแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) แนวคิด Station Plaza และเงื่อนไขทางกายภาพที่ส่งเสริมพลวัตของพื้นที่พาณิชย์กรรม เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการออกแบบที่ผสมผสานระหว่างการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node) และความเป็นสถานที่ (Place) ของย่านตลาดพลู ซึ่งสามารถสรุปกรอบแนวคิดในการศึกษาได้ ดังนี้

องค์ประกอบความเป็นสถานที่ (Place) ที่นำมาพิจารณา และศึกษาเพื่อให้ทราบถึงความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู ประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ ระบบกิจกรรม และบทบาทของพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ลักษณะทางกายภาพ ประเด็นในการศึกษา คือ องค์ประกอบทั้ง 5 ของ Kevin Lynch ทำให้เกิดการรับรู้ถึงจินตภาพของพื้นที่ย่านตลาดพลู ได้แก่ ทางสัญจร ขอบเขต ย่าน จุดรวม และจุดหมายตา
2. ระบบกิจกรรมในพื้นที่ย่านตลาดพลู ประเด็นในการศึกษา ประกอบด้วย ประเภทของกิจกรรมพื้นที่ที่ใช้ทำกิจกรรม และช่วงเวลาในการดำเนินกิจกรรม
3. ความหมายของย่านตลาดพลู ประเด็นในการศึกษา ได้แก่ บทบาท และคุณค่าของพื้นที่ย่านตลาดพลูตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

เมื่อนำองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลูมาพิจารณาคู่กับองค์ประกอบในการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีที่สุดที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น รวมทั้งการวิเคราะห์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตจากโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) ไม่ว่าจะเป็นปริมาณผู้โดยสารในอนาคต รายละเอียดในการออกแบบสถานีโดยสาร และบริเวณโดยรอบ ทำให้ทราบถึงเงื่อนไขการออกแบบพื้นที่ทางด้านกายภาพ นำมาสู่การเสนอแนะแนวทางการออกแบบ และวางผังทางกายภาพย่านตลาดพลูที่ผสมผสานระหว่างการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node) จากระบบขนส่งมวลชนในอนาคตกับการรักษาไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ (Place) ของย่านตลาดพลูได้อย่างเหมาะสม

แผนภูมิที่ 2.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา



ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาเพื่อการวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำ: กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องมีการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งทางด้านองค์ประกอบของการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาดำเนินการวิเคราะห์ให้ทราบถึงศักยภาพ และข้อจำกัดของย่านตลาดพลู นำมาสู่แนวทางการวางผังและออกแบบที่ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพลูเป็นทั้งพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และยังคงความเป็นสถานที่ของพื้นที่ย่านได้อย่างเหมาะสม

#### 3.1 แหล่งที่มาของข้อมูล

จากกรอบแนวคิดในการศึกษาถึงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ และองค์ประกอบของการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ทำให้องค์ประกอบความเป็นสถานที่ และพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของพื้นที่ย่านตลาดพลู สามารถพิจารณาได้จากลักษณะทางกายภาพ (Physical Reality) กิจกรรม (Activity) และความหมาย (Meaning) หรือสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความเป็นพื้นที่นั้น จึงนำมาสู่การกำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ ดังนี้

##### 3.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ

การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเป็นการสำรวจลักษณะทางกายภาพ (Spatial characteristic survey) และระบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยอาศัยการสังเกตการณ์ รวมถึงการสอบถาม และสัมภาษณ์ผู้คนภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู เพื่อแสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรม และการใช้พื้นที่ที่สะท้อนให้เห็นบทบาท หรือความเป็นพื้นที่ย่านตลาดพลูได้ ซึ่งรายละเอียดของข้อมูลในการเก็บรวบรวม มีดังนี้

1. **ลักษณะทางกายภาพ (Physical Appearance)** ในปัจจุบันของพื้นที่ และบริเวณโดยรอบ โดยอาศัยการสังเกต และการบันทึกข้อมูลลงบนตารางการสำรวจ (Inventory Sheet) ประกอบด้วย

**ระบบคมนาคมขนส่ง** เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงข่ายการสัญจรทั้งภายในพื้นที่ และบริเวณโดยรอบที่มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่ย่านตลาดพลู ซึ่งประเด็นในการศึกษา ได้แก่

- รูปทรงของระบบโครงข่ายการสัญจร (Shapes) แบ่งออกได้เป็น รูปทรงแบบ Grid และแบบ Organic เพื่ออธิบายถึงสัณฐาน (Urban Morphology) และรูปแบบที่สำคัญ (Urban Pattern) ของย่านตลาดพลู

- การเข้าถึงพื้นที่ และรูปแบบการสัญจร (Accessibility) แบ่งออกเป็น การสัญจรทางบก และการสัญจรทางน้ำ ประกอบด้วย การสัญจรโดยยานพาหนะ (Vehicular traffic) ได้แก่ ทางถนน ทางรถโดยสารประจำทาง ทางรถไฟ และทางเรือโดยสาร และการสัญจรโดยเส้นทางเดินเท้า (Pedestrian traffic) นอกจากนี้ยังศึกษาถึงลำดับคักยในการเข้าถึงของระบบถนนอีกด้วย (Hierarchy of Streets)

**ระบบพื้นที่วางสาธารณะ** เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่วางสาธารณะทั้งที่มีการใช้งาน และไม่มีการใช้งานภายในย่านตลาดพลู ซึ่งประเด็นในการศึกษา ได้แก่ ประเภท และรูปแบบของพื้นที่วางสาธารณะ รวมถึงการใช้งานในปัจจุบัน

**อาคาร** เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับความสูงของอาคารที่แสดงให้เห็นถึงเส้นขอบฟ้าของย่านตลาดพลูในปัจจุบัน การวางตัวของแนวอาคาร เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบดั้งเดิมในการใช้พื้นที่ และรูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารที่มีคุณค่า รวมถึงแนวเส้นสายของอาคารที่ควรค่าแก่การเก็บรักษาที่สร้างความต่อเนื่อง และความกลมกลืนให้กับพื้นที่ย่านตลาดพลู

2. **ระบบกิจกรรม (Activity)** ในปัจจุบันของพื้นที่ย่านตลาดพลู สามารถแบ่งออกได้เป็นกิจกรรมทางสังคม และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งรายละเอียดในการสำรวจโดยอาศัยการสังเกต (Observation) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ พื้นที่ที่ใช้ทำกิจกรรมจากการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในปัจจุบัน ช่วงเวลาในการดำเนินกิจกรรม และผู้ใช้พื้นที่ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ (User)

3. **ความหมาย (Meaning)** หรือสิ่งที่แสดงออกให้เห็นถึงความเป็นพื้นที่ย่านตลาดพลู เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมกับการใช้พื้นที่ที่สะท้อนให้เห็นถึงบทบาทที่สำคัญของพื้นที่ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพัฒนาการ และความเป็นมาของพื้นที่ย่านตลาดพลูจากการสัมภาษณ์ ผู้ที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ที่ทราบเรื่องราวในอดีต ซึ่งประเด็นในการสัมภาษณ์ ได้แก่ ความเป็นมา และการเปลี่ยนแปลง รวมถึงลักษณะทางกายภาพ และระบบกิจกรรมของย่านตลาดพลูในปัจจุบัน

### 3.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเป็นการรวบรวมข้อมูลเอกสารอ้างอิงเกี่ยวกับนโยบาย มาตรการ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษาจากแผน และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. ข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์ และความเป็นมาของพื้นที่ย่านตลาดพลูตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน จากหน่วยงานราชการต่างๆ ได้แก่ หอสมุดแห่งชาติ และหอจดหมายเหตุแห่งชาติ รวมทั้งจากเอกสารงานวิจัยของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เรื่อง “ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นวิถีชีวิตย่านตลาดพลูจากคลองบางหลวงถึงคลองด่าน” เพื่อนำมาศึกษาถึงความเป็นมา และการเปลี่ยนแปลงของลักษณะทางกายภาพ และระบบกิจกรรมภายในพื้นที่ย่านตลาดพลูที่สะท้อนให้เห็นถึงบทบาท และความเป็นพื้นที่ย่านตลาดพลู (Meaning) ในช่วงเวลาต่างๆ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และสามารถนำไปพิจารณาถึงบทบาทที่เหมาะสมกับพื้นที่ย่านตลาดพลูในขั้นตอนของการวางผังและออกแบบพื้นที่ในอนาคตได้อีกด้วย

2. ข้อมูลทางสถิติ และเอกสารอ้างอิงทางด้านลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของย่านตลาดพลูจากหน่วยงานราชการ และสถาบันต่างๆ ได้แก่ สำนักงานเขตธนบุรี สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย ข้อมูลประชากร ชุมชน และข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ย่านตลาดพลู เพื่อนำมาอ้างอิงถึงพื้นที่ที่ดำเนินกิจกรรมทางสังคม และเศรษฐกิจ รวมถึงกลุ่มผู้ใช้พื้นที่ในปัจจุบัน นอกจากนี้เอกสารอ้างอิงยังรวมถึงนโยบาย และข้อบังคับต่างๆ ในการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลู ได้แก่ ข้อบังคับการใช้ประโยชน์ที่ดินจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ.2549 นโยบายในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในอนาคตจากแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) และนโยบายในการพัฒนาพื้นที่จากโครงการบูรณาการแผนผังพัฒนาเขต กลุ่มกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาอ้างอิง และพิจารณาถึงโครงการที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต

3. ข้อมูล และรายละเอียดของโครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) ประกอบด้วย ปริมาณผู้โดยสารในอนาคต รายละเอียดในการออกแบบสถานีโดยสาร และบริเวณโดยรอบ เช่น ความกว้าง และความสูงของสถานีโดยสาร รวมถึงจุดขึ้น-ลงของสถานีโดยสาร เป็นต้น และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

4. แผนที่ และภาพถ่ายทางอากาศ จากหน่วยงานราชการ และสถาบันต่างๆ ได้แก่ กรมแผนที่ทหาร กระทรวงกลาโหม และสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย แผนที่ย่านตลาดพลูในปัจจุบัน เพื่อนำมาเป็นแผนที่ฐานใช้ในการศึกษา และวิเคราะห์พื้นที่ย่านตลาดพลู รวมถึงภาพถ่ายทางอากาศบริเวณย่านตลาดพลู ในปีพ.ศ.2495 พ.ศ.2523 พ.ศ.2544 และปีพ.ศ.2551 เพื่อนำมาศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงของเนื้อเมืองภายในย่านตลาดพลูที่มีคุณลักษณะเฉพาะของย่านตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่เนื้อเมืองของย่านตลาดพลูมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน เช่น การก่อสร้างทางยกระดับพิเศษรัชดาภิเษก (สะพานรัชดา-ท่าพระ) ในปีพ.ศ.2527 และการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์แล้วเสร็จ และเปิดการจราจรในปีพ.ศ. 2543 เป็นต้น

### 3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล (Analysis) ได้อาศัยการสร้างฐานข้อมูลในเชิงแผนที่ (Mapping) ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย การวิเคราะห์องค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต และการวิเคราะห์ภาพรวมของพื้นที่ เพื่อพิจารณาถึงคุณค่า และความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู รวมทั้งนำมาพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพที่เอื้อให้เกิดการใช้พื้นที่ในลักษณะต่างๆ เพื่อรองรับการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### 3.2.1 การวิเคราะห์องค์ประกอบความเป็นสถานที่

การวิเคราะห์องค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู ทำให้ทราบถึงรูปแบบ หรือลักษณะเฉพาะของย่านโดยอาศัยข้อมูลจากการสำรวจ และเอกสารอ้างอิงต่างๆ ทั้งทางด้านลักษณะทางกายภาพ ระบบกิจกรรม และความหมายของพื้นที่ย่านตลาดพลู ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้



## 1. ลักษณะทางกายภาพ (Physical Reality) สามารถวิเคราะห์ได้จาก

1.1 **โครงข่ายสัญจร** โดยอาศัยข้อมูล และแผนที่แสดงโครงข่ายการสัญจร และการเข้าถึงพื้นที่ที่แสดงถึงโครงข่ายการสัญจรของพื้นที่จากระบบการสัญจรหลัก และรอง รวมถึงโครงข่ายเส้นทางเดินเท้าที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบสัณฐานของโครงข่ายการสัญจร และการเชื่อมต่อในพื้นที่ย่านตลาดพลู (Connectivity)

1.2 **มวลอาคาร และพื้นที่ว่าง (Figure and Ground)** เพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบของเนื้อเมือง (Urban Grain) ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน โดยอาศัยเทคนิคแผนภาพและพื้น (Figure and Ground Theory) (Trancik, 1986: 97-98) จากภาพถ่ายทางอากาศในการวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านตลาดพลู เพื่อสร้างความชัดเจนในการเห็นโครงสร้างของพื้นที่เมือง แนวของถนน และองค์ประกอบเมือง (Urban mass) รวมถึงการกำหนดพื้นที่ของกลุ่มอาคาร และพื้นที่โล่งว่าง

1.3 **รูปแบบ และสภาพของอาคาร** รวมถึงการวางตัวของแนวอาคาร โดยอาศัยข้อมูล และแผนที่รูปแบบ และสภาพของอาคารที่มีการแบ่งประเภทของอาคารตามรูปแบบที่มีอยู่ภายในย่าน (Architectural typological classification) เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบของอาคารที่มีเอกลักษณ์ และคุณค่าที่ควรค่าแก่การรักษา รวมทั้งให้การวางผังและออกแบบมีความสอดคล้องกับบริบทดั้งเดิมของชุมชน

2. **ระบบกิจกรรม (Activity System)** เป็นการวิเคราะห์ถึงการในพื้นที่ และช่วงเวลาในการดำเนินกิจกรรม โดยแบ่งประเภทของกิจกรรมหลักออกเป็นกิจกรรมทางสังคม และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเทคนิคในการวิเคราะห์ได้ใช้วิธีการสำรวจ และบันทึกรูปแบบการใช้พื้นที่ลงบนแผนที่ฐาน (Base Map) รวมทั้งบันทึกภาพถ่ายในช่วงเวลาต่างๆ (Snapshot) นอกจากนี้ยังอาศัยข้อมูลจากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคาร เพื่อให้ทราบถึงความหลากหลายของกิจกรรม และลักษณะการใช้พื้นที่ที่มีความสำคัญภายในย่านตลาดพลู

3. **ความหมาย (Meaning)** หรือสิ่งที่แสดงออกให้เห็นถึงความเป็นพื้นที่ย่านตลาดพลู สามารถวิเคราะห์ได้จาก

3.1 **บทบาทของพื้นที่ย่านตลาดพลู** สามารถแบ่งประเด็นในการวิเคราะห์ ได้แก่ รูปแบบการตั้งถิ่นฐาน ระบบโครงข่ายการสัญจร กิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นภายในย่าน และศูนย์กลางของชุมชน โดยนำมาข้อมูลดังกล่าวมาทำการเปรียบเทียบในรูปแบบของตาราง ซึ่งแบ่งออกเป็นช่วงเวลาต่างๆ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเป็นมา และเอกลักษณ์ หรือลักษณะเฉพาะของพื้นที่ย่านตลาดพลูที่มีมาตั้งแต่อดีต และยังคงปรากฏให้เห็นจนถึงปัจจุบัน

3.2 **ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรม และการใช้พื้นที่** โดยอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลจากลักษณะทางกายภาพ และระบบกิจกรรม โดยเฉพาะการสัญจรทางเท้า และพื้นที่ในการประกอบกิจกรรม ซึ่งนำข้อมูลดังกล่าวมาซ้อนทับ (Overlay) เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิต (Urban Life) และพลวัต (Dynamic) ที่เกิดขึ้นภายในย่านตลาดพลูได้อย่างชัดเจน

### 3.2.2 การวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต

การวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต เป็นการคาดการณ์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อลักษณะทางด้านกายภาพเท่านั้น ไม่ได้ทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบทางด้านสังคม และเศรษฐกิจของพื้นที่ย่าน ซึ่งการวิเคราะห์ดังกล่าวนั้นจำเป็นต้องพิจารณาจาก

1. ปริมาณผู้โดยสารในอนาคตของโครงการทางรถไฟสายสีแดง เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารในอนาคตสามารถกำหนดถึงประเภท และระดับในการให้บริการ รวมถึงจุดขึ้น และลงของสถานีโดยสาร นำมาสู่เงื่อนไขในการออกแบบรองรับการเป็นสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคตได้

2. องค์ประกอบในการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี ซึ่งจากการศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 ทำให้ทราบว่าองค์ประกอบการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดี ประกอบด้วยประเภท และโครงข่ายของการสัญจรที่มีความหลากหลาย และเชื่อมโยงกันเป็นระบบ โดยให้เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางสัญจรหลักในการเข้าถึงพื้นที่ และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-use) บริเวณโดยรอบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร รวมทั้งมีพื้นที่รองรับเส้นทางสัญจร พื้นที่เปลี่ยนการสัญจร และพื้นที่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ เพื่อรองรับ และให้บริการแก่ผู้โดยสาร และประชาชนภายในพื้นที่ โดยการวิเคราะห์ดังกล่าวต้องแปลข้อมูล และองค์ประกอบการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นแผนที่ (Mapping) หรือภาพประกอบ (Graphic Presentation) เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการอธิบายมากยิ่งขึ้น และสามารถนำไปวางซ้อนทับกับข้อมูลจากการสำรวจองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู ทำให้เห็นถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อย่านตลาดพลูในอนาคตได้อย่างชัดเจน

### 3.2.3 การวิเคราะห์ถึงพื้นที่รองรับการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต

การวิเคราะห์ถึงพื้นที่รองรับการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต เป็นการวิเคราะห์ถึงพื้นที่ว่างภายในย่านตลาดพลูโดยอาศัยข้อมูล และแผนที่แสดงพื้นที่ว่างทั้งที่มีการใช้งาน และพื้นที่ที่ว่าง เพื่อให้ทราบถึงการใช้งานพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน และพื้นที่ว่างที่สามารถนำมาพัฒนาให้รองรับกิจกรรมใหม่ได้ในอนาคต นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงมาตรฐานในการออกแบบชุมชนเมืองทางด้านรูปแบบการสัญจร และการเข้าถึงพื้นที่ ทำให้ทราบถึงเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบ เพื่อรองรับการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เช่น ความกว้างของถนนตามประเภทของการสัญจร หรือระยะการติดตั้งป้ายจอดรถของรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

### 3.2.4 การวิเคราะห์ภาพรวมของพื้นที่

การวิเคราะห์ภาพรวมของพื้นที่เป็นนำข้อมูลจากการวิเคราะห์องค์ประกอบความเป็นสถานที่ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และพื้นที่รองรับการเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต โดยอธิบาย และแปลความหมายเป็นข้อมูลในเชิงแผนที่ รวมทั้งแบบจำลองสามมิติ พื้นที่ย่านตลาดพลูในปัจจุบันกับโครงสร้างของ

สถานีโดยสารในอนาคตนำมารวมกัน และซ้อนทับ เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นถึงศักยภาพ และข้อจำกัดของพื้นที่ รวมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น นำมาสู่เงื่อนไขในการออกแบบวางผังทางกายภาพในอนาคต เพื่อให้เกิดผังทางกายภาพของย่านตลาดพลูที่เหมาะสม และสอดคล้องไปกับโครงสร้างของเมืองในอนาคต

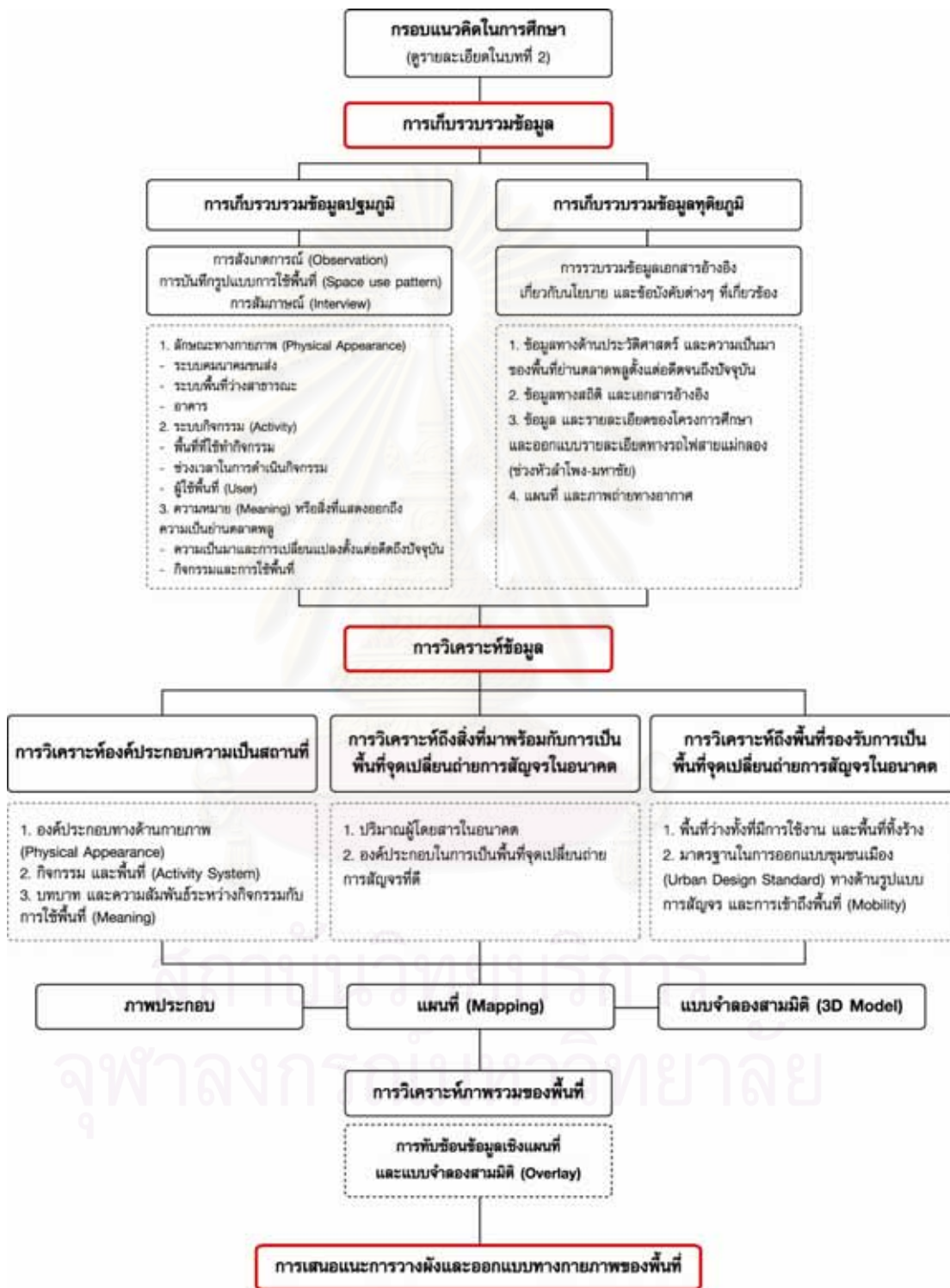
### 3.3 การเสนอแนะการวางผังและออกแบบทางกายภาพของพื้นที่

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในข้างต้น นำมาสู่การเสนอแนะการออกแบบวางผังทางกายภาพของพื้นที่ โดยกำหนดถึงบทบาทในอนาคต และแนวความคิดในการออกแบบ โดยอาศัยเทคนิคในการวิเคราะห์ทั้งทางด้านทัศนคุณภาพ และทฤษฎีวิเคราะห์ รวมถึงเกณฑ์มาตรฐานทางด้านการออกแบบชุมชนเมือง เพื่อให้ย่านตลาดพลูเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และยังมีความเป็นสถานที่ของย่านต่อไป ทั้งนี้ได้แบ่งการออกแบบและวางผังทางกายภาพใน 2 ระดับ ได้แก่ พื้นที่ระดับย่าน และพื้นที่เฉพาะที่มีความสำคัญในย่านตลาดพลู เพื่อใช้เป็นแนวทางในการออกแบบ และพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเหมาะสมที่มีความสัมพันธ์กับสภาพพื้นที่ และสร้างกิจกรรมที่เหมาะสมกับย่านตลาดพลูในอนาคต



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 3.1 วิธีการดำเนินการศึกษา



ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย

## บทที่ 4

### สภาพทั่วไปของย่านตลาดพลู

#### 4.1 ความสำคัญ และความเป็นมาของย่านตลาดพลู

การศึกษาถึงความเป็นมาของพื้นที่ย่านตลาดพลู ทำให้เกิดความเข้าใจต่อพื้นที่ และแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ย่านตลาดพลูมากยิ่งขึ้น ซึ่งการศึกษาความเป็นมาของย่านได้แบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลา ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการพัฒนาพื้นที่ และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่ย่านตลาดพลูอย่างชัดเจน ได้แก่ ยุคแห่งสวนพลู และตลาดน้ำ (ปีพ.ศ.2310 – 2444) ยุคแห่งความรุ่งเรืองกับตลาดระดับเมือง (ปีพ.ศ.2444 – 2474) และยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงสู่ตลาดชุมชน (ปีพ.ศ.2475 – ปัจจุบัน)

##### 4.1.1 ยุคแรกเริ่มของสวนพลู และตลาดน้ำ (ปีพ.ศ.2310 – 2444)

ย่านตลาดพลู เป็นชุมชนโบราณที่สำคัญชุมชนหนึ่งของพื้นที่ฝั่งธนบุรีที่มีหลักฐานกล่าวถึงบริเวณนี้ ตั้งแต่สมัยสมเด็จพระไชยราชาธิราชแห่งอาณาจักรกรุงศรีอยุธยา จากการขุดคลองลัดบางกอกโดยเริ่มขุดตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อยจนถึงปากคลองบางกอกใหญ่ ทำให้เกิดเส้นทางเดินเรือจากปากคลองบางกอกใหญ่ หรือคลองบางหลวงจนถึงคลองด่านออกไปยังมหาชัย ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจร และการค้า รวมทั้งเป็นเส้นทางเดินทัพตั้งแต่ช่วงกรุงศรีอยุธยาตอนกลาง (สุจิตต์ วงศ์เทศ, 2539: 28) ส่งผลให้มีกลุ่มคนเชื้อชาติต่างๆ อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเป็นจำนวนมากบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ ซึ่งกลุ่มคนที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานกันเริ่มขยายตัวมากขึ้นจนมีชื่อเรียกว่า “ชุมชนบางยี่เรือ” และได้มีการสร้างวัดคู่กับชุมชน ซึ่งพบว่าวัดต่างๆ เหล่านี้ในบริเวณริมคลองบางหลวง หรือคลองบางกอกใหญ่ในปัจจุบันเป็นวัดเก่าสร้างในสมัยอยุธยาแทบทั้งสิ้น เช่น วัดอินทารามวรวิหาร (วัดบางยี่เรือไทย หรือวัดใต้) วัดจันทาราม (วัดกลาง) และวัดราชคฤห์ (วัดมอญ) เป็นต้น ต่อมาสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้โปรดเกล้าฯ ให้มีการรวบรวม และอพยพชาวจีนแต่จิวจากกรุงศรีอยุธยา และชาวจีนที่อพยพจากเมืองจีน ให้ตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนในย่านบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ เพื่อความสะดวกในการทำสงคราม รวมทั้งเป็นกำลังสำคัญในการผลิตข้าวปลาอาหารเลี้ยงผู้คนของกรุงธนบุรี

ซึ่งชาวจีนเหล่านี้มีฐานะเป็นจีนหลวง ขุนนางชาวไทย และขุนนางชาวจีนได้เข้ามาตั้งบ้านเรือน ทำให้คลองบางกอกใหญ่มีชื่อเรียกว่า “คลองบางหลวง” (บางกอกกรีตอร์เดอร์ เล่ม 1 จ.ศ.1227, 2535: 2) ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก โปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเจ้าพระยาองค์น้อย (ทัต บุนนาค) ไปตีหัวเมืองแขกปัตตานี และนำผู้คนส่วนหนึ่งมาไว้ริมคลองบางหลวงตลอดแนวปากคลองเรื่อยมาจนถึงวัดเวฬุราชิน หรือบริเวณมัสยิดสวนพลู (ศิริศักดิ์ คุ้มรักษา, 2542: 152) รวมถึงชาวมอญได้อพยพเข้ามา และได้มาสมทบเพิ่มมากขึ้นในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทำให้ย่านตลาดพลูเริ่มมีความหลากหลายของกลุ่มคนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานใน



พื้นที่มากขึ้นทั้งชาวจีน ชาวมุสลิม ชาวมอญ และชาวไทยเดินทางเข้ามาตั้งถิ่นฐาน ก่อให้เกิดสภาพสังคมที่มีความสัมพันธ์กับวัฒนธรรมที่หลากหลาย โดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำบริเวณคลองบางหลวง



ภาพที่ 4.1 คลองบางหลวงในอดีต (ที่มา: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น กิจกรรมหลักของย่านตลาดพลูที่เกิดขึ้นในช่วงนี้ คือ การตั้งถิ่นฐานเพื่อการอยู่อาศัย และการทำเกษตรกรรมเพื่อใช้ในครอบครัว นอกจากนี้ รูปแบบการตั้งถิ่นฐานตามแนวลำน้ำยังส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่ที่มีรูปแบบการใช้พื้นที่ขนาดเล็ก (Fine-grained) ทั้งขนาดที่ดิน และรูปแบบของที่อยู่อาศัย โดยมีรูปแบบในการใช้พื้นที่เป็นบ้านเรือนสลักับสวน ทำให้อาคารตลาดพลูในช่วงนี้มีความหนาแน่นในการใช้พื้นที่น้อย และมักกระจุกตัวอยู่ตามแนวคลองบางหลวงเป็นหลัก ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การพักอาศัย การทำเกษตรกรรม การค้า และการสัญจรในยุคนี้ได้อาศัย "น้ำ" เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นคลองสายหลัก คลองซอยแยกย่อย และลำประโดงต่างๆ ทำให้รูปแบบของเนื้อเมืองมีลักษณะคล้ายกับก้างปลาที่มีแกนหลักเป็นคลองสายหลัก และแตกแยกย่อยออกไปเป็นคลองซอย และลำประโดงต่างๆ ที่มีการเชื่อมต่อกันเป็นระบบ

#### 4.1.2 ยุคแห่งความรุ่งเรืองกับตลาดระดับเมือง (ปีพ.ศ.2445 – 2474)

นับตั้งแต่หลังยุคสมัยที่ผ่านมา (หลังปีพ.ศ.2444) ย่านตลาดพลูได้มีความเจริญมากขึ้นตามลำดับ โดยเป็นตลาดท้องถิ่นที่มีความสำคัญ รวมทั้งจากการทำสนธิสัญญาบาวริงในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้า

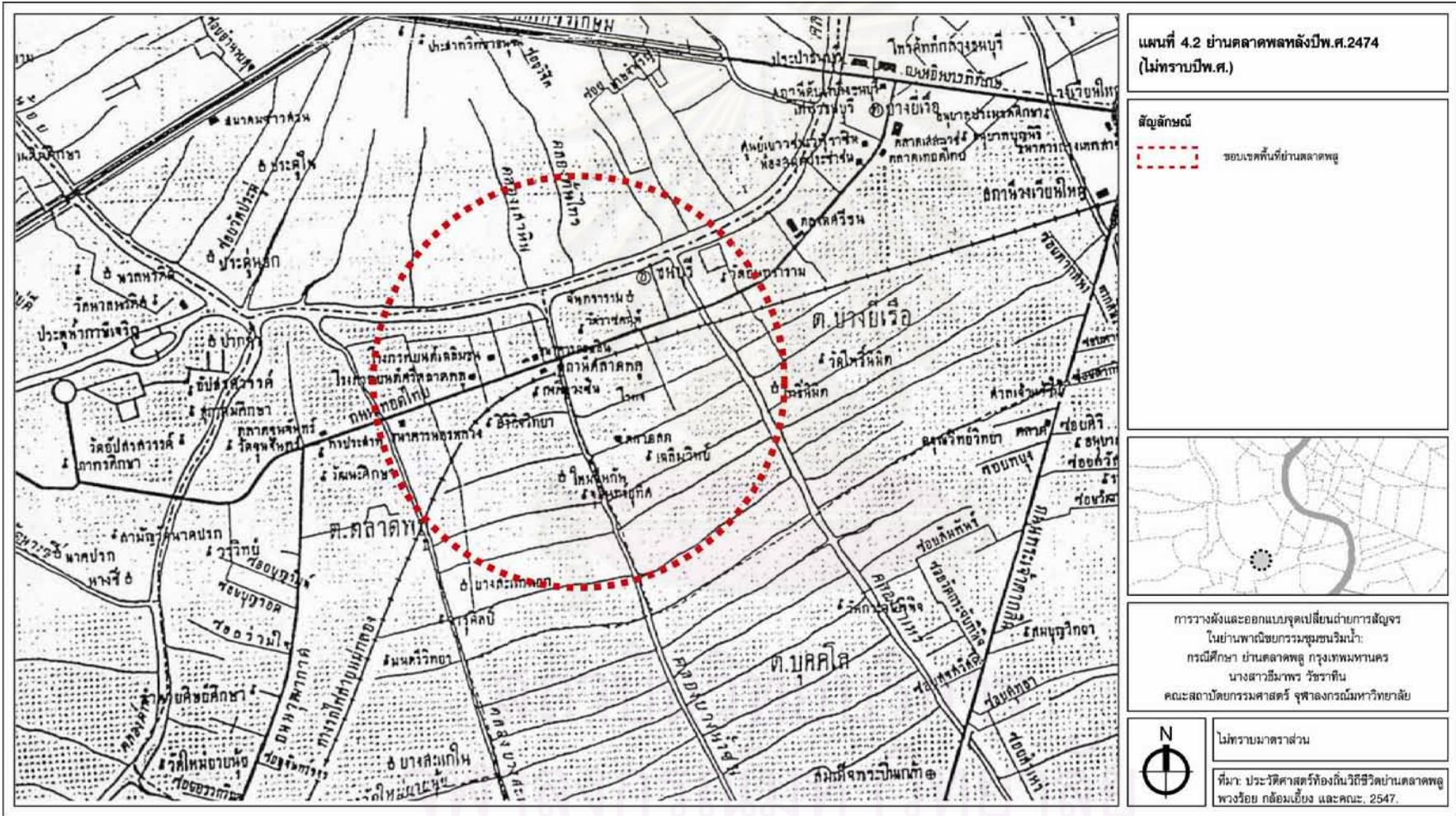
เจ้าอยู่หัว ทำให้พลู และหมากกลายเป็นสินค้าส่งออกที่มีความสำคัญ เกิดการผลิตพลูในเชิงพาณิชย์มากขึ้น และเป็นพื้นที่ที่ค้าส่งพลูที่มีชื่อเสียงมากที่สุด ส่งผลให้ย่านตลาดพลูเป็นย่านการค้าที่มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น

การเกษตรกรรมที่สร้างชื่อให้ย่านคือ “การทำสวนพลู” ทำให้ย่านนี้เป็นที่รู้จักในฐานะเป็น “แหล่งปลูกพลูที่สำคัญ” และมีคุณภาพดี โดยในช่วงปีพ.ศ.2446 พื้นที่ย่านตลาดพลูตั้งแต่คลองบางไส้ไก่ คลองสำเหร่ไปจนถึงคลองบางน้ำจืด และคลองบางสะแก มีการปลูกพลูกันทั่วทั้งพื้นที่ ซึ่งสวนพลูที่มีชื่อเสียงอยู่ทางหลังวัดอินทาราม วัดจันทาราม และวัดราชคฤห์ โดยนำมาขายที่ท่าแถววัดทั้งสามอันเป็นท่าใหญ่สำหรับขายพลูที่พ่อค้าแม่ค้ามารับไปส่งขายต่อไป จึงเรียกพื้นที่บริเวณท่าเรือของวัดทั้ง 3 ว่า “ตลาดพลู” (กาญจนาศพนธ์, 2540: 172) รวมทั้งพื้นที่ที่ตั้งอยู่ริมคลองสามารถใช้เส้นทางน้ำเดินทางมาจากคลองต่างๆ ที่มีทั้งคลองขนาดใหญ่ และคลองซอยแยกย่อยที่เชื่อมต่อกัน ผู้ที่อยู่ตามคลองซอยต่างๆ ต้องผ่านตลาดวัดกลาง และตลาดพลูในการเดินทางไปยังพื้นที่อื่น รวมทั้งอยู่ใกล้ประตูน้ำคลองภาษีเจริญ และด่านเก็บภาษีอากรขนอนตลาดบริเวณปากคลองด่าน ทำให้บริเวณนี้กลายเป็นทางแยกคลอง 3 สายมาบรรจบต่อเนื่องกัน ทำให้พื้นที่ริมน้ำของย่านตลาดพลูเป็นศูนย์กลางการค้า และการขนส่งสินค้าที่สำคัญที่มีผู้คนเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าเป็นจำนวนมาก (พงรวย กล่อมเอียง และคณะ, 2547: 102)

ต่อมาในปีพ.ศ. 2453 นายบุญรอด เศรษฐบุตร (ต่อมาได้รับบรรดาศักดิ์เป็นพระยาภิรมย์ภักดี) ได้เปิดให้บริการ “เรือเมล์ขาว” (ชัย เรื่องศิลป์, 2522: 331) ปัจจุบันยังมีหลักฐานการวิ่งเรือยนต์ในคลองบางหลวงของพระยาภิรมย์ภักดี คือ ศาลาท่าน้ำภิรมย์ภักดี ซึ่งยังมีสภาพสมบูรณ์สวยงามตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าวัดอินทาราม และได้มีการก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งทางรถไฟสายสำคัญของย่านตลาดพลู คือ สายคลองสาน-มหาชัย โดยมีระยะทางจากคลองสาน จังหวัดธนบุรี ถึงมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งมีเส้นทางผ่านเข้ามาภายในย่านตลาดพลู โดยเป็นเส้นทางไปสู่หัวเมืองชายทะเล รวมทั้งยังได้มีการก่อสร้างถนนเล็กๆ สำหรับใช้ในการสัญจร และการขนส่งสินค้า โดยถนนเล็กๆ สายนี้มีชื่อว่า “ถนนตลาดพลู” ซึ่งการมีเส้นทางรถไฟ เรือเมล์ และถนนยังเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้กิจกรรมการค้าริมน้ำของย่านตลาดพลูมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก และขยายตัวเป็นตลาดระดับเมือง ที่มีทั้งรูปแบบตลาดน้ำ และตลาดบก และกลายเป็น “จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร” และการขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือ รถไฟ และถนนที่สำคัญของเมืองฝั่งธนบุรี

นับได้ว่าช่วงสมัยนี้ ความเจริญทางการค้ามีอิทธิพลอย่างมากต่อการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลู ทั้งการค้าไปพลู สินค้าอุปโภค และบริโภคกลายเป็นสิ่งสำคัญที่สะท้อนให้เห็นความเป็นพื้นที่ย่านตลาดพลูในช่วงเวลานี้ได้เป็นอย่างดี และยังส่งผลให้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย และการค้าขายมีจำนวนมากขึ้น เช่น การสร้างห้องแถวไม้จำนวนมากบริเวณแนวคลองบางหลวง และบริเวณโดยรอบตลาดพลูที่มีทั้งชาวไทย ชาวมุสลิม โดยเฉพาะชาวจีนเข้ามาอยู่อาศัยภายในย่านตลาดพลูมากขึ้น ส่งผลให้ทำให้ย่านตลาดพลูมีชื่อเสียงในฐานะของย่านการค้าของคนจีนอีกแห่งหนึ่งในฝั่งธนบุรี นอกเหนือจากย่านเยาวราช และย่านสำเพ็งในฝั่งพระนคร แม้ว่าการสร้างทางรถไฟ และการตัดถนนตลาดพลูทำให้พื้นที่สวนพลูในย่านมีการถูกทำลายไปบ้าง ความสำคัญของพลูที่มีการปลูกขายกันอย่างมากมาย และเป็น





ที่นิยมกันอย่างแพร่หลายได้เริ่มลดความสำคัญลง แต่ในทางกลับกันเป็นการเปิดเส้นทางการค้าเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ย่านตลาดพลูมีการเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกสบาย และหลากหลายรูปแบบการเดินทางมากยิ่งขึ้น การพัฒนาทางด้านการค้าของย่านมีการเติบโตมากยิ่งขึ้น ได้มีการนำสินค้าทางทะเลมาค้าขายมากขึ้น และเกิดธุรกิจการค้ารูปแบบใหม่ๆ ขึ้น ทำให้อ่านตลาดพลูกลายเป็นจุดรวมสินค้า และแหล่งปลูกพลูที่มีคุณภาพดีเป็นที่รู้จักกันเป็นอย่างดี



ภาพที่ 4.2 ความคับคั่งของคลองบางหลวงจากกิจกรรมการค้า และการสัญจร (ที่มา: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)

จากกิจกรรม และการใช้พื้นที่ในช่วงต้นเห็นได้ว่ากิจกรรมการค้ามีความสำคัญอย่างมาก เป็นสิ่งที่สร้างชื่อเสียงให้กับย่านตลาดพลู และกลายเป็นที่รู้จักของคนทั่วไป เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของย่านได้มีการเปลี่ยนแปลง จากการเข้าถึงพื้นที่ทั้งเส้นทางคมนาคมทางบก และทางน้ำที่อำนวยความสะดวกสบายในการเดินทาง และขนส่งสินค้า รวมทั้งได้เข้ามามามีอิทธิพลที่ทำให้กิจกรรมการค้าภายในย่านเจริญรุ่งเรืองมากยิ่งขึ้น ในฐานะที่ย่านเป็น “ศูนย์กลางการค้า” และ “จุดเปลี่ยนถ้ายการสัญจร” ที่สำคัญของเมืองฝั่งธนบุรี

#### 4.1.3 ยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงสู่ตลาดชุมชน (ปีพ.ศ.2475 – ปัจจุบัน)

ย่านตลาดพลูหลังปีพ.ศ. 2475 ถือได้ว่าเป็นยุคเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ เรียกได้ว่าเป็นยุคของการเตรียมเข้าสู่ความเป็นเมืองอย่างเต็มตัว และเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว สมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า หรือสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ เพื่อเชื่อมธนบุรีกับฝั่งพระนครเข้าด้วยกัน รวมถึงโครงการสร้างถนน 11 สายในฝั่งธนบุรี ซึ่ง

ถนนทั้ง 11 สาย ได้ตัดผ่านพื้นที่สวนฝั่งธนบุรีในย่านต่างๆ ส่งผลให้ความเป็นสวนค่อยๆ ลดหายไป ถนนได้ชักนำพาสิ่งแปลกใหม่เข้ามายังฝั่งธนบุรี

ในช่วงเวลานี้นิยาม และความหมายของ “ความเป็นตลาดพลู” ที่เกิดขึ้นจากโบพลูนั้นได้สูญหายไปจากนโยบายรัฐนิยมของ จอมพล ป. พิบูลสงคราม ได้ประกาศพระราชบัญญัติบำรุงวัฒนธรรมแห่งชาติ ประกาศให้ราษฎรเลิกบริโภคหมากโดยเด็ดขาด และเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ในปี พ.ศ. 2485 (ส.พลายน้อย, 2538: 467-477) ทำให้สวนพลูล่มทั้งย่าน รวมถึงการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมส่งผลกระทบให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อวิถีชีวิตของผู้คน และการประกอบอาชีพเกี่ยวกับโบพลูของผู้คนในย่านตลาดพลูอย่างสิ้นเชิง อย่างไรก็ตาม ชาวสวนพลูได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าจากพลูมาเป็นแหล่งค้าขายเครื่องอุปโภคบริโภค เนื่องจากมีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟสายแม่กลองมหาชัย-ตลาดพลู และการสร้างถนนเทอดไท ซึ่งการคมนาคมที่สะดวกเป็นประโยชน์อย่างมากต่อเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลูที่สะดวก และรวดเร็วขึ้น รวมถึงการลำเลียงวัตถุดิบ เพื่อใช้ในการผลิต และการกระจายผลผลิต ทำให้ธุรกิจการค้าของย่านตลาดพลูมีความเจริญมากขึ้น โดยตลาดวัดกลาง และตลาดพลู ยังคงเป็นแหล่งรวมของอาหารนานาชาติ ตลอดจนเครื่องอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวันที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรี



ภาพที่ 4.3 การสร้างสะพานพุทธ พ.ศ.2474 เชื่อมฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร (ที่มา: หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)

กิจกรรมการค้าของย่านตลาดพลูในช่วงต้นปีพ.ศ.2475 ยังคงกระจุกตัวอยู่บริเวณริมคลองบางหลวง ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าตลาดพลูเป็นตลาดที่คึกคักที่สุดแห่งหนึ่งในย่านธนบุรี โดยภายในย่านตลาดพลูมีตลาดขนาดใหญ่อยู่ 2 ตลาด คือ ตลาดวัดกลาง และตลาดพลู แม้ว่าตลาดวัดกลางไม่ได้ใช้เป็นแหล่งค้าพวขนาดใหญ่อีกต่อไป แต่ความคึกคักของกิจกรรมการค้าก็ได้ลดน้อยลง ตลาดวัดกลางยังคงเป็นแหล่งรวมของอาหารนานาชาติ ตลอดจนเครื่องอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวัน ทำให้ย่านตลาดพลูกลายเป็นแหล่งค้าขายอาหารแหล่งใหญ่ของฝั่งธนบุรี สำหรับตลาดพลูเป็นที่ค้าขายแบบชุมชนคนจีนทั่วไป โดยในช่วงปีพ.ศ. 2475–2500 ไม่มีรูปแบบของการเป็นตลาดแต่เป็นย่านการค้าของคนจีนที่เปิดร้านค้าห้องแถวไม่ขายสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น ร้านทอง ร้านตัดเสื้อ ร้านขายยาแผนโบราณ ร้านอัฐบริวาร และร้านขายเครื่องเช่นไห้วของคนจีน เป็นต้น นอกจากนี้บริเวณตลาดพลูยังเป็นแหล่งบันเทิงแหล่งใหญ่ของฝั่งธนบุรี เช่น โรงภาพยนตร์ที่มีชื่อว่า “วิกสูง” และ “วิกเตี้ย” โรงยาผีโรง หอย และโรงบ่อน เป็นต้น สามารถสร้างความคึกคัก และสีสันให้กับย่านตลาดพลูได้ตั้งแต่เช้าถึงเย็น (พวงร้อย กล่อมเอียง และคณะ, 2547: 166)

แต่ในปีพ.ศ.2525 ได้มีโครงการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษก ทำให้เกิดการเวนคืนพื้นที่บริเวณตลาดพลู และเกิดไฟไหม้ครั้งใหญ่ในปีพ.ศ.2530 ซึ่งคนในพื้นที่เชื่อกันว่าเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นเป็นผลที่เชื่อมโยงกัน โดยการตัดถนนจากท่าพระคร่อมพื้นที่ตลาดพลูจนถึงแยกถนนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งพื้นที่ที่ตัดถนนผ่านนั้นเป็นพื้นที่การค้าหลักของย่าน ส่งผลกระทบต่อสถานะทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมการค้าในพื้นที่ย่านตลาดพลูเป็นอย่างมาก ความสำคัญของตลาดลดลง โดยในช่วงที่มีการสร้างทางยกระดับนั้นข้ามผ่านพื้นที่ตลาดพลู ทั้งผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าในตลาดพลูลดลงเป็นอย่างมาก และบางส่วนได้มีการย้ายสถานที่ขายไปอยู่ที่ตลาดอื่นในบริเวณใกล้เคียง เช่น ตลาดวงเวียนใหญ่ รวมทั้งยังทำให้ตลาดพลู ซึ่งเป็นแหล่งบันเทิงของผู้คนภายในย่านที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้นสูญหายไปโดยสิ้นเชิง ผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบรับกับความต้องการของสังคมสมัยใหม่ ทำให้ย่านตลาดพลูมีการเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะสวนพุ่มที่สร้างชื่อเสียงให้แก่พื้นที่ย่านนี้กลับสูญหายไป ไม่อาจคงภาพลักษณ์แห่งความรุ่งโรจน์ของการเป็นแหล่งปลูก และแหล่งค้าพวที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งไว้ได้ในย่านบางกอกดังเช่นที่ผ่านมาในอดีต รวมทั้งจากการขยายตัวของเมืองที่ทำให้เกิดแหล่งธุรกิจการค้ารูปแบบใหม่ๆ ที่สร้างแรงดึงดูดให้ผู้คนเข้าไปซื้อสินค้ามากกว่าแหล่งการค้าภายในย่าน เช่น ห้างสรรพสินค้า และศูนย์การค้า ส่งผลให้กิจกรรมการค้าของย่านตลาดพลูเริ่มซบเซา และลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการภายในย่านลดน้อยลง พื้นที่ริมน้ำที่เคยเป็นจุดรวมสินค้าที่สำคัญในระดับเมืองลดบทบาทลง คงเหลือแต่เพียงการค้าสำหรับผู้คนในชุมชน และพื้นที่โดยรอบเท่านั้น

นอกจากนี้ “น้ำ” ที่เคยเป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิต ทุกอย่างที่เคยอ้างอิงกับแนวลำน้ำกลับกลายเป็นอ้างอิงกับแนวถนนเป็นหลัก และเมื่อก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษก ยิ่งส่งผลให้ความสำคัญของ “น้ำ” ในฐานะของเส้นทางในการสัญจร และการขนส่งสินค้าลดความสำคัญลงเป็นอย่างมาก เหลือเพียงการใช้งานในช่วงเวลาเช้า และเย็น ซึ่งเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเดินทางที่หลีกเลี่ยงความคับคั่งของจราจรบนท้องถนน นอกจากนี้คลองซอยต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น คลองลำเห่ คลองบางน้ำชน หรือคลองสนามชัยจากเดิมเคยเป็นเส้นทางเข้าไปสู่อ่างสวนกลายเป็นเพียงทางระบายน้ำเสียของคนในชุมชน ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความสำคัญของ

ถนนเข้ามามีบทบาทมากกว่าเส้นทางน้ำ ความสมดุลที่เคยเกิดขึ้นในยุคสมัยที่ผ่านมาสูญหายไป “น้ำ” จึงเป็นทางระบายน้ำเสียหลักของคนในชุมชน และเป็นเพียงทางเลือกหนึ่งของผู้คนในการเดินทางในบางช่วงเวลาเท่านั้น ส่งผลให้รูปแบบการค้ำของพื้นที่ริมน้ำของย่านตลาดพลูที่ต้องพึ่งพาสายน้ำสูญหายไปมากที่สุด

จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว พื้นที่ย่านตลาดพลูมีการปรับตัวจากผลกระทบของการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมทางบก เพื่อให้กิจกรรม และการใช้พื้นที่ที่สะท้อนความเป็นพื้นที่การค้ำริมน้ำยังคงสภาพความเป็นพื้นที่การค้ำริมน้ำอยู่ได้จนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 4.4 ย่านตลาดพลูในปัจจุบัน (ที่มา: พวงร้อย กล่อมเอียง และคณะ, 2547)

## 4.2 ลักษณะทางกายภาพ

ย่านตลาดพลู ตั้งอยู่ในเขตติดต่อกันของ 3 แขวง คือ แขวงบางยี่เรือ และแขวงตลาดพลู เขตธนบุรี และแขวงวัดท่าพระ เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร โดยประเด็นในการศึกษาลักษณะทางกายภาพ ประกอบด้วย การเข้าถึงพื้นที่ และรูปแบบการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร รวมถึงลักษณะและสภาพของอาคารในปัจจุบัน

### 4.2.1 โครงข่ายการสัญจร และการเข้าถึง

#### 4.2.1.1 การเข้าถึงพื้นที่โดยรถยนต์

ถนนเทอดไท เป็นถนนสายหลักของย่านตลาดพลูที่มีแนวเส้นทางเลียบไปกับคลองบางกอกใหญ่ และเชื่อมต่อกับถนนอินทรพิทักษ์ และถนนวุฒากาศ เป็นถนนสายแรกที่ตัดผ่านเข้ามาในพื้นที่ย่านและในปัจจุบันเป็นถนนสายหลักในการเข้าถึงกิจกรรมต่างๆ ที่มีความสำคัญตของย่าน เช่น กิจกรรมการค้า และการพักอาศัย เป็นต้น รวมทั้งยังเป็นถนนที่เป็นศูนย์รวมของระบบขนส่งมวลชนทุกประเภท โดยมีช่องจราจร 4 ช่องทาง ความกว้างประมาณ 12 เมตร และสามารถเดินรถได้ 2 ทิศทาง แต่จากการใช้พื้นที่ถนนในปัจจุบัน พบว่า มีการจอดรถในที่ที่ห้ามจอดของรถสาธารณะต่างๆ ที่รอให้บริการกับประชาชน และรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้เป็นการกีดขวาง

เส้นทางสัญจรในพื้นที่ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้า และเย็น นอกจากนี้ เส้นทางสัญจรหลักที่เชื่อมต่อกับถนนเทอดไท ได้แก่ ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนวงแหวนรอบใน โดยเป็นถนนวงรอบจากสี่แยกท่าพระผ่านสะพานกรุงเทพ ตัดผ่านถนนพระรามที่ 4 ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 9 และมาบรรจบที่สี่แยกท่าพระ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี นับได้ว่าเป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อย่านตลาดพลูกับพื้นที่ย่านอื่นๆ โดยรอบให้เข้าถึงได้สะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งถนนรัชดาภิเษกในช่วงพื้นที่ย่านตลาดพลูเป็นโครงสร้างทางยกระดับ เพื่อข้ามคลองบางกอกใหญ่ไปบรรจบกับถนนจรัญสนิทวงศ์ในเขตบางกอกใหญ่ จากโครงสร้างดังกล่าวได้ตัดแบ่งชุมชนตลาดพลูซึ่งเป็นชุมชนเก่าแก่แบ่งออกเป็น 2 ฝั่งอย่างชัดเจน ทำให้วิถีชีวิต และกิจกรรมการค้าที่มีความสำคัญเริ่มสูญหายไป เช่น ที่ตั้งของตลาดพลูดั้งเดิมที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้นถูกไล่อื้อ และเผาทำลายอาคารร้านค้าของชาวจีนในย่านตลาดพลู เพื่อดำเนินการก่อสร้างเส้นทาง เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม พื้นที่ว่างใต้โครงสร้างทางยกระดับดังกล่าว ได้มีการปรับปรุงพื้นที่ให้มีการใช้งานเกิดขึ้น เช่น ศูนย์อาหารตลาดพลู หรือตลาดรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นตลาดสดที่ตั้งขึ้นมาใหม่แทนที่ตลาดพลูเดิม โดยอยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานตลาด กรุงเทพมหานคร แต่สภาพทั่วไปค่อนข้างเสื่อมโทรม และมีผู้คนเดินทางเข้ามาใช้บริการน้อย ซึ่งถนนรัชดาภิเษกมีช่องจราจร 6 ช่องทาง ความกว้างประมาณ 28 เมตร สามารถเดินรถได้ 2 ทิศทาง รวมถึงถนนราชพฤกษ์ ซึ่งเป็นอีกเส้นทางหนึ่งในการลดปัญหาการจราจร และเพื่อให้การคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครกับบริเวณรอบนอกขยายตัวอย่างเป็นระบบ โดยแนวเส้นทางของถนนราชพฤกษ์มีทั้งแบบโครงสร้างทางยกระดับ และแบบพื้นผิวถนน โดยมีช่องจราจร 6 ช่องทาง ความกว้างประมาณ 28 เมตร สามารถเดินรถได้ 2 ทิศทาง ทำให้อ่านตลาดพลูเชื่อมต่อกับพื้นที่ย่านอื่นๆ โดยรอบได้สะดวกยิ่งขึ้น สำหรับเส้นทางสัญจรที่เชื่อมโยงจากพื้นที่โดยรอบกับย่านตลาดพลู ได้แก่ ถนนแพชรเกษม ถนนอินทพิทักษ์ และถนนวุฒากาศ

#### 4.2.1.2 การเข้าถึงพื้นที่โดยรถโดยสารประจำทาง

รถโดยสารประจำทางที่ผ่านย่านตลาดพลู สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 เส้นทางหลัก ตามแนวนอนในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนเทอดไท มีจุดจอดรถโดยสารประจำทาง 4 จุด คือ บริเวณด้านหน้าวัดอินทารามวรวิหาร บริเวณด้านหน้าตลาดวัดกลาง บริเวณด้านหน้าวัดราชคฤห์ บริเวณหน้าสถานีรถไฟตลาดพลู และบริเวณด้านหน้าตลาดรัชดาภิเษก รถโดยสารประจำทางที่วิ่งผ่านย่านตลาดพลูทางถนนเทอดไท สำหรับถนนรัชดาภิเษก มีจุดจอดรถโดยสารประจำทางใกล้พื้นที่ย่านตลาดพลู 2 จุด บริเวณซอยรัชดาภิเษก 17 และฝั่งตรงข้ามบริเวณธนบุรี คอมเพล็กซ์ นอกจากนี้ ยังมีรถโดยสารขนาดเล็กให้บริการ โดยมีเส้นทางในการให้บริการ 3 สาย ได้แก่ สายศิริราช – พรานนก-วัดสิงห์ สายวัดสิงห์-ตลาดพลู และสายคลองสาน-ตลาดพลู ค่าบริการคนละ 5 บาท ตลอดสาย ซึ่งจุดจอดของรถโดยสารขนาดเล็กได้อาศัยจุดจอดรถโดยสารประจำทางเป็นจุดจอดเพื่อรอรับและส่งผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังได้มีจุดจอดตามสถานที่สำคัญภายในย่าน เช่น ด้านหน้าตลาดวัดกลาง และด้านหน้าสถานีรถไฟตลาดพลู เป็นต้น โดยการจอดเพื่อรับผู้โดยสารตามสถานที่ต่างๆ นั้นทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการจราจรเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะบริเวณถนนเทอดไท ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่เป็นศูนย์รวมของ

กิจกรรมการค้า และการขนส่งที่มีความกว้างของช่องจราจรประมาณ 12 เมตร รวมถึงความคับคั่งในการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงเช้า และเย็น

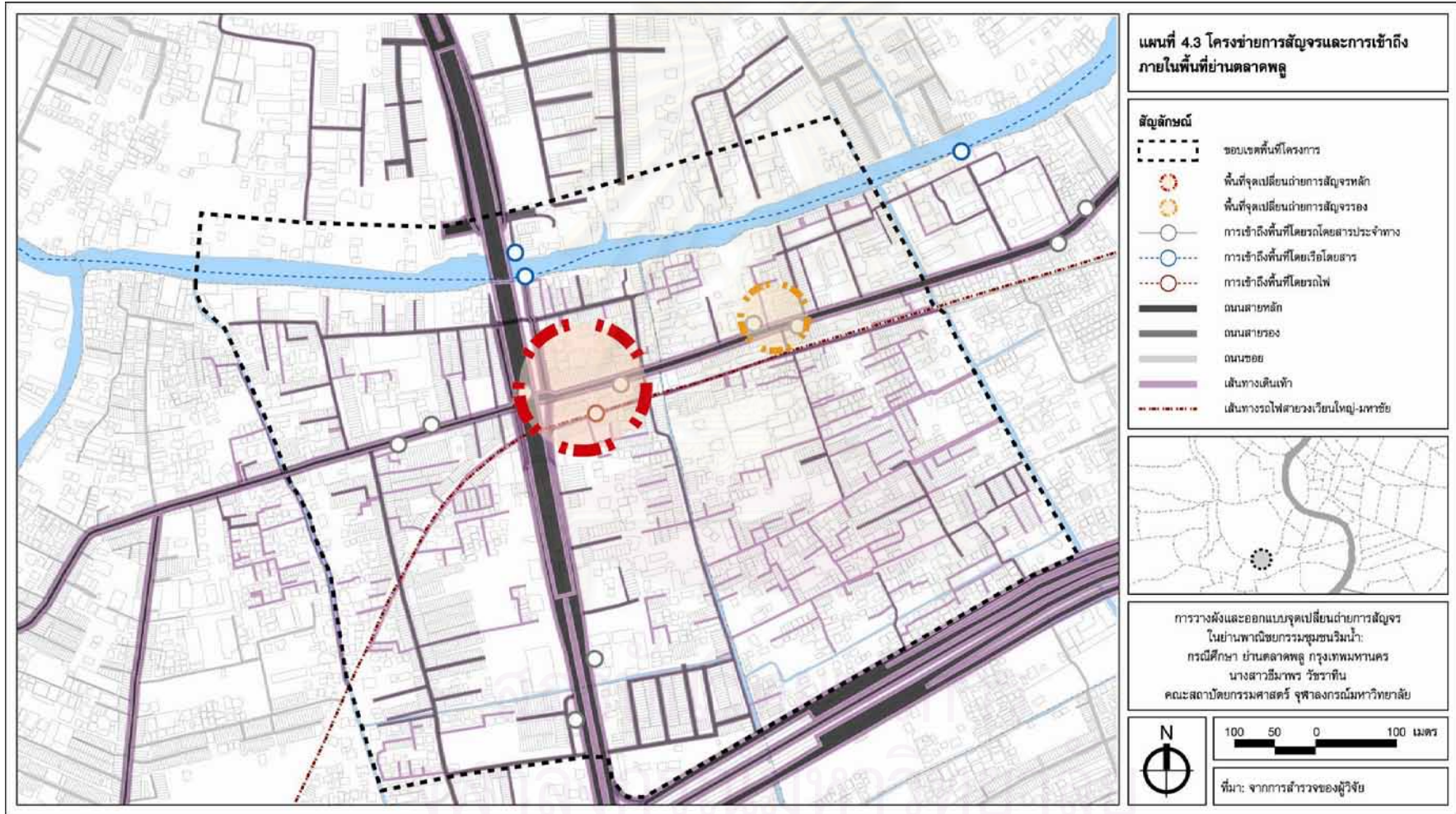
อย่างไรก็ตาม การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลูโดยรถโดยสารประจำทางนี้ เป็นอีกวิธีหนึ่งที่มีความสะดวก ในการเข้าถึงพื้นที่ย่าน เนื่องจากจำนวนรถโดยสารที่ผ่านบริเวณย่านตลาดพลูมีจำนวนค่อนข้างมาก และมีหลายสายให้เลือกใช้บริการ และมีการให้บริการเกือบตลอดทั้งวัน รวมทั้งระยะทางที่ให้บริการเชื่อมต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งพื้นที่ในเขตใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ทำให้ผู้ใช้บริการทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ย่านสามารถเดินทางเข้าออกได้อย่างสะดวก ซึ่งเป็นผลดีในการดึงดูดให้ประชาชนเดินทางเข้ามาใช้บริการในย่าน และสามารถรองรับระบบขนส่งมวลชนประเภทรางในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

#### 4.2.1.3 การเข้าถึงพื้นที่โดยรถไฟ

การเข้าถึงพื้นที่โดยรถไฟ คือ รถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ซึ่งแต่เดิมในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการสร้างรถไฟสายท่าจีนในปี พ.ศ.2445 เดิมมีเส้นทางในการเดินทางระหว่างคลองสาน-มหาชัย แต่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางมาเป็นที่มาในปัจจุบัน โดยให้บริการใน 2 เส้นทาง คือ สายวงเวียนใหญ่-ตลาดพลู-มหาชัย เปิดให้บริการทุกวันจำนวน 17 รอบต่อวัน ตั้งแต่เวลา 04.30-21.00 น. และสายบ้านแหลม-แม่กลอง เปิดให้บริการทุกวันจำนวน 4 รอบต่อวัน ตั้งแต่เวลา 06.20-17.40 น. ซึ่งมีผู้โดยสารจำนวนมากเดินทางเข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟตลาดพลูโดยเฉพาะในช่วงเช้า และเย็น เนื่องจากการหลบหลีกปัญหาการจราจรที่คับคั่งพร้อมกับค่าโดยสารที่มีราคาพอสมควร นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้อีกด้วย เช่น รถโดยสารประจำทางด้านหน้าสถานีรถไฟตลาดพลู เป็นต้น จึงทำให้การเดินทางโดยรถไฟในปัจจุบันยังคงเป็นที่นิยมอย่างมากในพื้นที่ย่านตลาดพลู

#### 4.2.1.4 การเข้าถึงพื้นที่โดยเรือโดยสาร

การเข้าถึงพื้นที่โดยเรือโดยสาร นับได้ว่าเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำมีความสำคัญมาตั้งแต่อดีต ซึ่งการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลูโดยเรือโดยสารในคลองบางกอกใหญ่ ประกอบด้วย สายสะพานพุทธ-เพชรเกษม 20 เปิดให้บริการทุกวันตั้งแต่เวลา 5.00-9.00 น. และ 15.00-19.00 น. โดยจุดจอดเรือโดยสารสาธารณะในพื้นที่ย่านตลาดพลูมีอยู่ที่ท่าเทียบเรือวัดอินทาราม และท่าเทียบเรือตลาดพลูบริเวณเลียบริมทางยกระดับรัชดาภิเษก อย่างไรก็ตาม การใช้คลองเส้นต่างๆ ในย่านตลาดพลูมักถูกใช้เพื่อการอื่นที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น การระบายน้ำเสียเป็นท่อน้ำทิ้งของบ้านต่างๆ ในชุมชน ทำให้ในปัจจุบันการใช้เส้นทางคมนาคมทางบกถือว่ามีความสะดวก และเป็นที่ยอมรับมากกว่าการใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำ แต่การเดินทางโดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำก็ยังคงมีความสำคัญ โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนช่วงเช้า และช่วงเย็น ดังนั้น การสัญจรทางเรือจึงถือเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลู





#### 4.2.1.5 การเข้าถึงพื้นที่โดยเส้นทางเดินเท้า

เส้นทางสัญจรทางเท้า นับได้ว่าเป็นเส้นทางสัญจรที่สำคัญอีกรูปแบบหนึ่งในการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยเส้นทางสัญจรทางเท้าภายในย่านตลาดพลูสามารถเชื่อมต่อถึงกันได้เป็นส่วนใหญ่ โดยแบ่งออกเป็นเส้นทางเดินเท้าบริเวณ 2 ฟากของถนน และเส้นทางเดินเท้าภายในชุมชน ซึ่งเส้นทางเดินเท้าที่มาพร้อมกับถนนส่วนใหญ่จะมีเฉพาะถนนสายหลัก และสายสำคัญในพื้นที่ ได้แก่ เส้นทางเดินเท้าบริเวณถนนเทอดไท ถนนรัชดาภิเษก และถนนราชพฤกษ์ แต่จากการรื้อล้างพื้นที่บริเวณทางเดินเท้าจากการดำเนินกิจกรรมการค้าขาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางเดินเท้าบริเวณถนนเทอดไท เช่น การวางหาบเร่งแผงลอย และการตั้งร้านขายสินค้า เป็นต้น ทำให้ทางเดินเท้าบริเวณถนนเทอดไทยังไม่สามารถใช้งานได้สะดวก แต่เส้นทางเดินเท้าบริเวณถนนรัชดาภิเษก และถนนราชพฤกษ์นั้นไม่ค่อยมีผู้คนใช้เส้นทางมากเท่าใดนัก เนื่องจากทั้ง 2 เส้นทางมีความเร็วที่ใช้ในการสัญจรค่อนข้างสูง และไม่ใช้เส้นทางหลักในการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลู รวมทั้งไม่ได้มีกิจกรรมการค้าที่ดึงดูดให้ผู้คนไปใช้เส้นทาง ทำให้เส้นทางเดินเท้าบริเวณดังกล่าวไม่ได้ถูกใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพสำหรับถนนสายรอง และถนนซอยจากการสำรวจพบว่าไม่มีทางเดินเท้า ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ถนนเป็นเส้นทางเดินเท้า เช่น บริเวณซอยชุมชนวัดกันตทาราราม หรือซอยชุมชนโรงเจที่มีการใช้เส้นทางระหว่างรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และการเดินเท้าปะปนกัน ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้เส้นทางของผู้สัญจรทางเท้า นอกจากนี้ยังมีเส้นทางเดินเท้าภายในชุมชนที่เข้าถึงได้แต่เพียงการเดิน และรถจักรยานยนต์เท่านั้น เช่น เส้นทางบริเวณวัดอินทารามที่เชื่อมต่อกับตลาดวัดกลาง หรือเส้นทางบริเวณชุมชนวัดราชคฤห์ที่เชื่อมต่อกับวัดราชคฤห์ เป็นต้น

#### 4.2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู จากเดิมเป็นพื้นที่ที่เคยใช้รองรับอาชีพทางการเกษตร ถูกปรับเปลี่ยนมาเป็นพื้นที่เพื่อการค้า และการพักอาศัยมากขึ้น โดยมีห้องแถวริมถนนอายุไม่เกิน 50 ปีเกิดขึ้นตลอดแนวถนนเทอดไท มีทั้งที่เป็นบ้านเรือน ห้างร้าน บริษัท สถานที่ราชการ ธนาคาร ร้านอาหาร โรงรับจำนำ และร้านค้าของชำ ตลอดจนจวนร้านสะดวกซื้อ ส่งผลให้ในปัจจุบันพื้นที่ติดถนนมีราคาแพง บางส่วนถูกเปลี่ยนมือและจัดสรรแบ่งขายเป็นพื้นที่ขนาดย่อย โดยการแบ่งให้เช่าที่ และเช่าตึกเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงพื้นที่วัดที่มีพื้นที่ติดริมน้ำ และริมถนนเทอดไท ส่วนมากประชาชนมักอาศัยอยู่ในพื้นที่วัดทั้งที่เป็นพื้นที่ว่างเปล่าแล้วสร้างบ้านขึ้นเอง และเป็นแบบห้องแถวของวัดซึ่งเป็นห้องเช่ารองรับผู้มาทำงานทำภายใน และบริเวณโดยรอบย่านตลาดพลู ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการสำรวจการใช้ที่ดินของย่านตลาดพลูในปัจจุบัน โดยแบ่งตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้ดังนี้

1. **ที่อยู่อาศัย** พบว่า เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีสัดส่วนมากที่สุดในพื้นที่ย่านตลาดพลู ซึ่งได้มีการกระจายตัวไปตามแนวเส้นทางสัญจรทางบก และทางน้ำ รวมถึงบริเวณโดยรอบตลาดวัดกลาง และวัดที่ตั้งอยู่ภายในย่าน ซึ่งมักรวมกลุ่มกันอยู่ในบริเวณตอนกลางของย่าน และมีความหนาแน่นในการใช้พื้นที่ค่อนข้างมาก

เนื่องจากความต้องการที่พักอาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้กับเขตใจกลางเมือง ความสะดวกสบายในการเดินทาง และราคาของห้องเช่า หรือบ้านเช่าภายในย่านที่มีราคาถูก นอกจากนี้ จากการเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครที่มีราคาที่ดินไม่แพงมากนัก ทำให้เกิดการก่อสร้างตึกแถว คอนโดมีเนียม และบ้านจัดสรรขึ้นเป็นจำนวนมาก ตึกแถวเพื่อรองรับความต้องการของผู้คนภายนอกที่เดินทางเข้ามาอยู่เพื่อประกอบอาชีพในเมืองกรุง จึงทำให้บ้านพักอาศัยต่างๆ ภายในย่าน มีความหนาแน่นมากขึ้น และเริ่มเกิดความแออัด โดยผู้คนที่อยู่อาศัยภายในย่านมีทั้งผู้ที่อยู่อาศัยดั้งเดิม และผู้ที่อพยพเข้ามาอยู่อาศัยใหม่เพื่อเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานคร

2. **พาณิชย์กรรม** พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้มีกรรมกลุ่มอยู่บริเวณตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก รวมถึงบริเวณริม 2 ฟากของถนนเทอดไท และถนนริมทางรถไฟ หรือทางด้านฝั่งตะวันออกของทางยกระดับรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นพื้นที่การค้าดั้งเดิมที่มีมาตั้งแต่อดีตที่ยังคงมีการใช้พื้นที่เพื่อการค้ามาจนถึงปัจจุบัน แต่มีสัดส่วนการใช้พื้นที่ที่ลดลงเมื่อเทียบกับอดีต เนื่องจากการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกที่ทำให้ต้องมีการเวนคืนที่ดิน และการรื้อทำลายตลาดพลูเดิม รวมถึงเหตุการณ์ไฟไหม้ครั้งใหญ่ในพื้นที่ย่านตลาดพลู ทำให้มีผู้ค้าย้ายไปค้าขายยังพื้นที่อื่น เช่น ตลาดวงเวียนใหญ่ เป็นต้น นอกจากนี้จากการเกิดรูปแบบการค้าสมัยใหม่ในปัจจุบัน ส่งผลให้พื้นที่เพื่อการค้าของย่านเริ่มมีสัดส่วนที่ลดลง

3. **สถาบันราชการ** พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้มีจำนวนไม่มากนักในพื้นที่ย่านตลาดพลู ซึ่งสถาบันราชการที่มีความสำคัญกับพื้นที่มีเพียงสถานีตำรวจดับเพลิงตลาดพลู เนื่องจากย่านตลาดพลูเป็นย่านที่เก่าแก่ และมีโครงสร้างของอาคารเป็นไม้ รวมถึงการใช้พื้นที่ที่แออัดหนาแน่น ในบริเวณบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ซึ่งอาจเกิดเพลิงไหม้ได้ง่าย และการเกิดเพลิงไหม้บ่อยครั้งในพื้นที่ย่าน จึงทำให้มีการตั้งสถานีตำรวจดับเพลิงขึ้น เพื่อรักษาความปลอดภัย และให้บริการแก่ประชาชน และสถานีรถไฟตลาดพลู โดยเป็นสถานีรถไฟเก่าแก่ที่มีตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งมีผู้คนใช้บริการอยู่เป็นประจำ และเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น ตามคำบอกเล่าของคนในย่านที่กล่าวว่า “จริงๆ แล้วจะมีการยุบทางรถไฟสายนี้ แต่คนใช้เยอะเขาเลยไม่ยุบ” (อารมณ คงกระพันธ์, สัมภาษณ์, 24 พฤศจิกายน 2551)

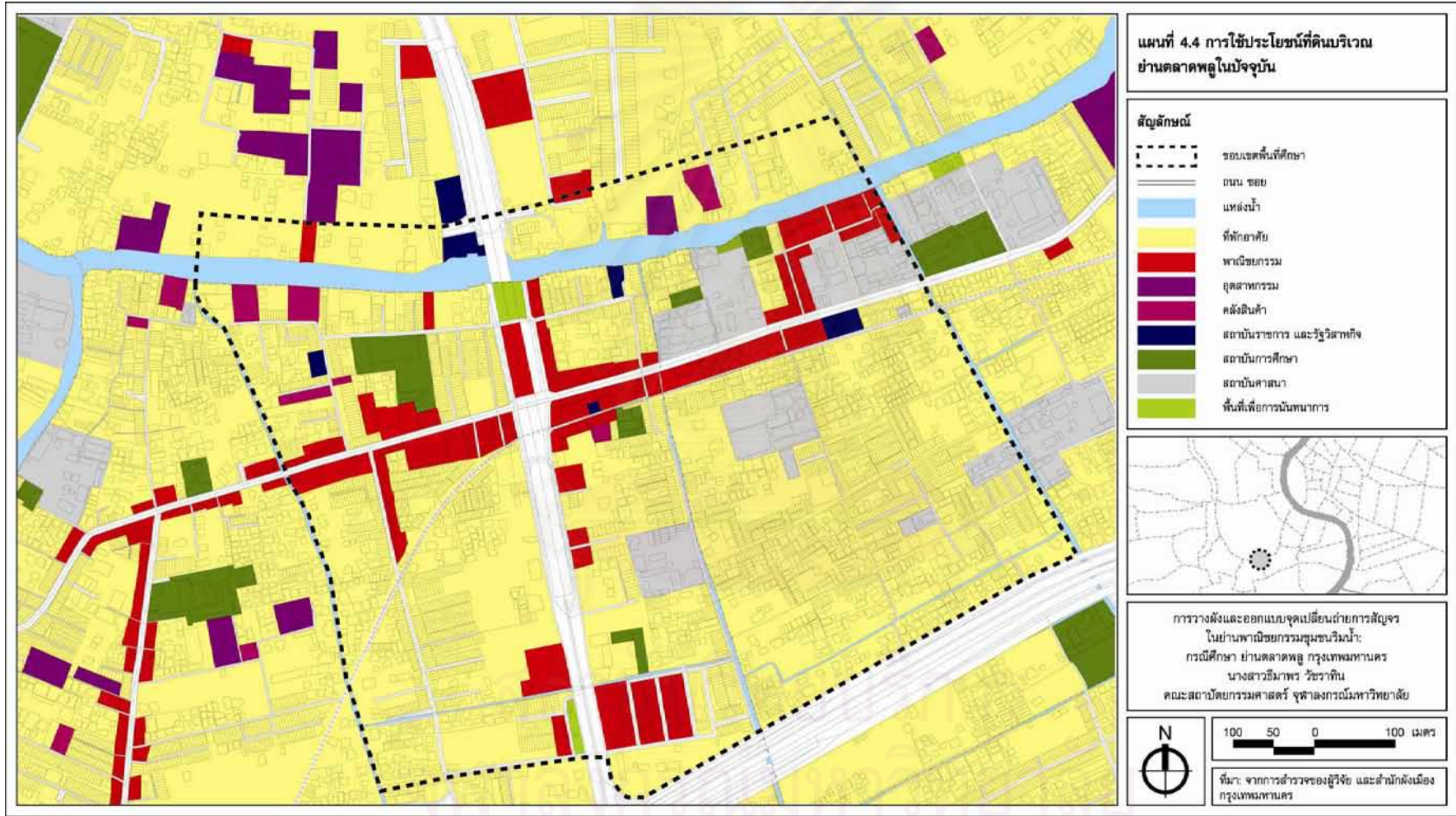
4. **สถาบันการศึกษา** พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินมักตั้งอยู่ใกล้กับพื้นที่ชุมชน ซึ่งในพื้นที่ย่านตลาดพลูมีสถาบันการศึกษาที่เก่าแก่ และมีความสำคัญ ประกอบด้วย โรงเรียนที่ใช้พื้นที่เดียวกันกับวัด เช่น โรงเรียนวัดราชคฤห์ โรงเรียนวัดอินทาราม โรงเรียนวัดก้นตทาราราม ซึ่งโรงเรียนในพื้นที่ย่านตลาดพลูโดยส่วนใหญ่จัดตั้งขึ้นในช่วงปีพ.ศ.2475-2500 รวมทั้งยังมีโรงเรียนสอนภาษาที่เหลือเพียงแห่งเดียวในย่านตลาดพลู ได้แก่ โรงเรียนสอนภาษาจีนกึ่งอังกฤษ เป็นโรงเรียนที่มีการเรียนการสอน 3 ภาษา ได้แก่ ภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน ซึ่งโรงเรียนแห่งนี้ก่อตั้งมาตั้งก่อนปีพ.ศ.2475 และในปัจจุบันยังคงเปิดให้การศึกษาแก่นักเรียนทั่วไป

5. **สถาบันศาสนา** การใช้ที่ดินประเภทนี้ถือได้ว่าเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสำคัญประเภทหนึ่งของย่านตลาดพลู เนื่องจากมีความสัมพันธ์กับการตั้งถิ่นฐานในยุคแรกเริ่มของย่านตลาดพลู และความสัมพันธ์ของกลุ่มคนในพื้นที่ตลาดพลูเป็นอย่างมาก ซึ่งมีศาสนสถานมากมายทั้งพุทธ มุสลิม และศาลเจ้าของชาวจีนที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา และกรุงธนบุรี โดยส่วนใหญ่อยู่เรียงตามแนวคลองบางกอกใหญ่ ได้แก่ วัดอินทารามวรวิหาร วัดจันทร์ารามวรวิหาร วัดราชคฤห์ วัดก้นตทาราราม มัสยิดสวนพลู คริสตจักรตลาดพลูแปบติสต์ ศาลเจ้าบางยี่เรือ และโรงเจเซียงเซ่งตั้ง ซึ่งสถาบันศาสนาดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับผู้คนภายใน

พื้นที่ย่านในฐานะเป็นพื้นที่ประกอบประเพณีพิธีกรรมตามเทศกาลต่าง ๆ และในฐานะของพื้นที่แห่งการดำรงชีพ ตลาด และห้องแถว รวมทั้งเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจริมน้ำ โดยยังคงเป็นเครื่องยึดเหนี่ยวจิตใจ และศูนย์รวมกิจกรรมทางศาสนาของแต่ละเชื้อชาติภายในย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี

6. **พื้นที่โล่งเพื่อการนันทนาการ** พบว่า ภายในพื้นที่ย่านตลาดพลูมีพื้นที่เพื่อการนันทนาการค่อนข้างน้อย เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ถูกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย และพาณิชย์กรรมไปแล้ว พื้นที่โล่ง หรือสวนสาธารณะนั้นจึงมีอยู่ไม่มากนัก ซึ่งพื้นที่ที่มีผู้คนภายในย่านเดินทางเข้ามาใช้เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ บริเวณใต้สะพานรัชดา-ท่าพระ ริมคลองบางกอกใหญ่ บริเวณหลังวัดราชคฤห์ และบริเวณหลังวัดอินทารามติดกับคลองบางกอกใหญ่

จากการสำรวจ และศึกษาถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินของย่านตลาดพลูในข้างต้น พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินมีลักษณะเป็นแบบผสมผสาน (Mixed Use) ทั้งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และสถาบันทางศาสนาปะปนกัน ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรม เป็นกิจกรรม และการใช้พื้นที่หลักที่เกิดขึ้นภายในย่าน อย่างไรก็ตาม ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ออกตามพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ.2518 (แผนที่ 4.7) ระบุพื้นที่ย่านตลาดพลูในขนาดมติการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เมืองชั้นในที่ต่อเนื่องกับย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง และในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนและประเภทพาณิชยกรรม เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์ชุมชนชานเมือง และศูนย์พาณิชยกรรมรอง เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการ รวมทั้งส่งเสริมการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการในบริเวณโดยรอบศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชน โดยมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio) เท่ากับ 8:1 แต่จากรูปแบบประโยชน์การใช้ที่ดินตามสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน พบว่า พื้นที่ย่านตลาดพลูส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย และเป็นบ้านพักอาศัยขนาดเล็กที่มีความสูงเฉลี่ย 2-3 ชั้น มีอาคารชุดประเภทหอพัก และอพาร์ทเมนท์อยู่บ้าง แต่เนื่องด้วยนโยบายการพัฒนากระบวนโครงข่ายขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ทำให้ต้องมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนในอนาคต ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการใช้ที่ดินของย่านตลาดพลูในอนาคตได้



### 4.2.3 อาคาร

การศึกษาถึงอาคารภายในย่านตลาดพลู สามารถแบ่งประเด็นในการศึกษาออกได้เป็น การใช้ประโยชน์อาคาร ประเภทและลักษณะสถาปัตยกรรมของอาคาร รวมถึงความสูงของอาคาร ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 4.2.3.1 การใช้ประโยชน์อาคาร

1. **การใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย** ได้แก่ บ้านเรือนชุมชนต่างๆ ในย่านตลาดพลู ได้แก่ ชุมชนวัดกันตทาราราม ชุมชนโรงเจ 1 ชุมชนโรงเจ 2 ชุมชนวัดอินทาราม และชุมชนหลังศูนย์จันทริมไพบูลย์ นอกจากนี้ยังมีอาคารเช่าในเขตพื้นที่วัด เช่น วัดราชคฤห์ และอาคารเช่าพักอาศัยริมถนนสายหลัก เช่น หอพัก และคอนโดมิเนียม เป็นต้น

2. **การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม** ได้แก่ กลุ่มตึกแถวที่อยู่ใกล้กับตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นไปตามองค์ประกอบของตลาดที่มีตลาดสดเป็นศูนย์กลาง และมีตึกแถวตึกแถวที่ประกอบการค้าขาย ผลิต และให้บริการ มักจะเป็นกิจการที่จะต้องเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตประจำวันเรียงรายอยู่ล้อมรอบ (เกียรติ จิวะกุล และคณะ, 2525: 41-56) โดยตั้งอยู่บริเวณริม 2 ฟากของถนนเทอดไท ถนนริมทางรถไฟ และถนนตลาดพลู โดยการใช้พื้นที่ในระดับถนน หรือพื้นที่ชั้นล่างของอาคารเป็นการใช้อาคารเพื่อการพาณิชยกรรม และในระดับเหนือถนน หรือพื้นที่ชั้น 2 ของอาคารเป็นต้นไปเป็นที่อยู่อาศัยสำหรับเจ้าของอาคาร หรือลูกจ้างในกิจการ

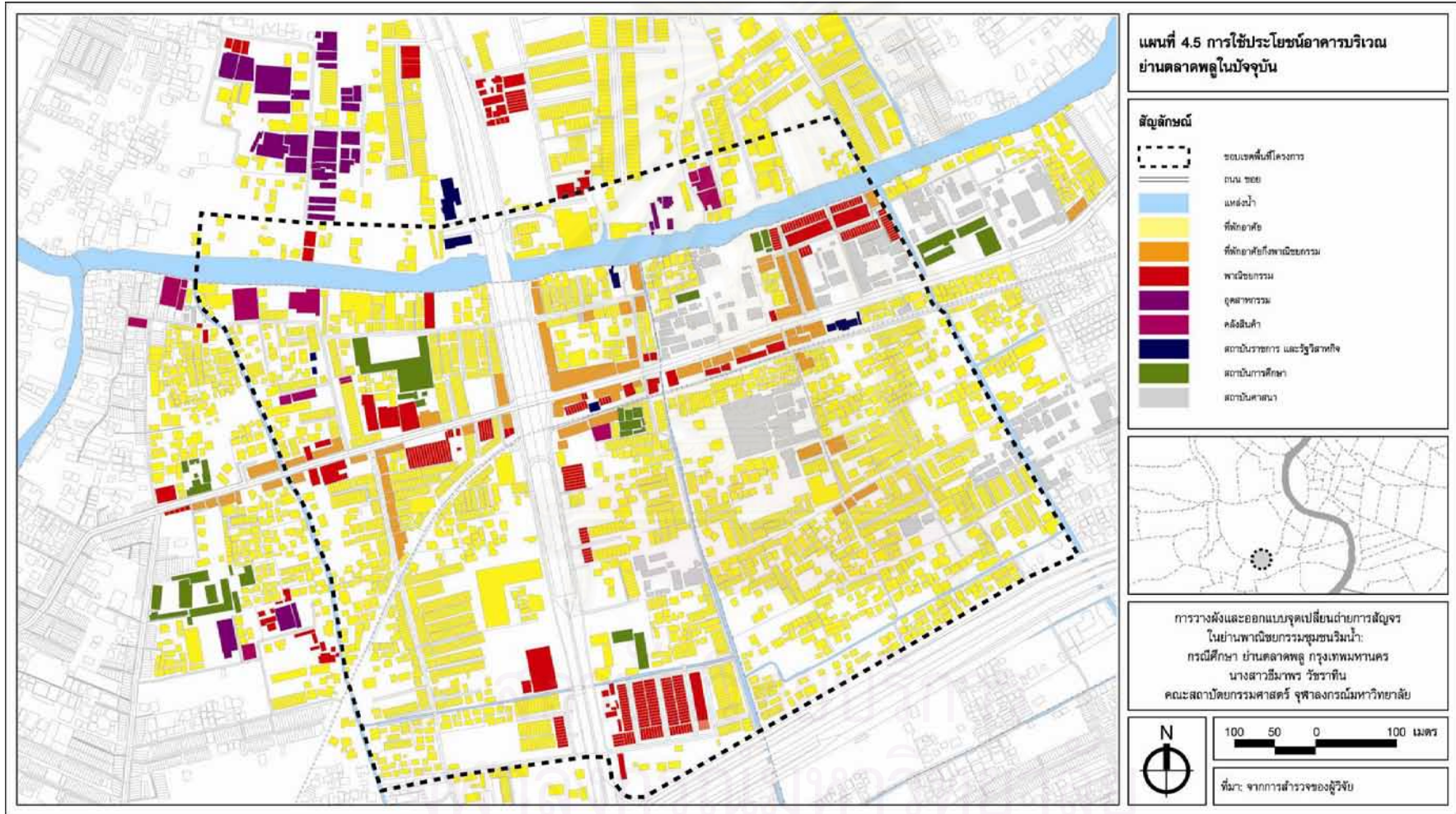
3. **การใช้ประโยชน์อาคารประเภทพาณิชยกรรม** ได้แก่ อาคารตลาด ร้านค้า ธนาคาร และอาคารสำนักงานขนาดเล็ก โดยตั้งอยู่บริเวณวัดจันทาราม และริมถนนสายหลักในย่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งริมถนนเทอดไทมีการใช้ประโยชน์อาคารประเภทนี้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีสถานบริการเปิดใหม่มาให้บริการภายในพื้นที่ โดยเฉพาะริมถนนรัชดาภิเษก เช่น ธนบุรีคอมเพล็กซ์ และอาบ อบ นวด เป็นต้น

4. **การใช้ประโยชน์อาคารประเภทสถาบันราชการ** ได้แก่ สถานีรถไฟตลาดพลู สถานีดับเพลิงตลาดพลู และศูนย์สาธารณสุขจันทริมไพบูลย์

5. **การใช้ประโยชน์อาคารประเภทสถาบันการศึกษา** ได้แก่ โรงเรียนวัดราชคฤห์ โรงเรียนวัดอินทาราม โรงเรียนวัดจันทาราม โรงเรียนวัดกันตทาราราม โรงเรียนธนบุรีวรเทพีพลารักษ์ และโรงเรียนกมลิ่งจัน

6. **การใช้ประโยชน์อาคารประเภทสถาบันศาสนา** ได้แก่ วัดราชคฤห์ วัดอินทาราม วัดจันทาราม วัดกันตทาราราม คริสตจักรตลาดพลูแบ็บติสต์ โรงเจเซียงเซ่งตั้ว และศาลเจ้าโหวเจี๊ยะห้วยอานี้เอ็ง

7. **การใช้ประโยชน์อาคารประเภทคลังสินค้า และอุตสาหกรรม** พบอยู่บ้างประปรายบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ทั้งที่มีการใช้งาน และไม่มีการใช้งาน



จะเห็นได้ว่า การใช้ประโยชน์อาคารภายในย่านตลาดพลูนั้นมีความหลากหลายผสมผสานกันทั้งการพักอาศัย การค้า และการใช้ประโยชน์อื่นๆ ทำให้เกิดการใช้พื้นที่อาคารในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน เช่น ร้านค้า และสถานที่ราชการใช้พื้นที่อาคารในช่วงเวลาเช้าถึงเย็น และที่อยู่อาศัยใช้พื้นที่ในช่วงเวลาเย็น เป็นต้น ก่อให้เกิดกิจกรรม การเคลื่อนที่ และการใช้พื้นที่ทั้งภายใน และภายนอกในการประกอบกิจกรรมต่างๆ แบบตลอดทั้งวัน

#### 4.2.3.2 ประเภท และลักษณะสถาปัตยกรรมของอาคาร

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งประเภทของอาคารภายในย่านตลาดพลู โดยอาศัยการแบ่งตามรูปแบบ และลักษณะสถาปัตยกรรมของอาคาร ได้ดังนี้

##### อาคารพาณิชย์

อาคารประเภทนี้เริ่มมีการก่อสร้างมาตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ประมาณช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 เป็นต้นมา ซึ่งลักษณะสถาปัตยกรรมของอาคารพาณิชย์ หรือตึกแถว-ห้องแถวบางส่วนของที่ปรากฏภายในย่านเป็นอาคารที่มีคุณค่า และมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ รวมถึงบางส่วนเป็นอาคารที่มีรูปแบบใหม่ โดยสามารถแบ่งลักษณะของอาคารพาณิชย์ หรือตึกแถว-ห้องแถวตามช่วงอายุของอาคารได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1. **อาคารพาณิชย์เก่า** มีอายุประมาณ 50-100 ปี เป็นตึกแถวในยุคแรกๆ ของย่าน โดยโครงสร้างของอาคารในกลุ่มนี้แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ อาคารโครงสร้างไม้ที่มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมแบบจีน ซึ่งอาคารกลุ่มนี้ ได้แก่ ห้องแถวไม้บริเวณสถานีดับเพลิงตลาดพลู และบริเวณชุมชนโรงเจ 2 สำหรับอาคารอีกประเภท คือ อาคารคอนกรีตเสริมเหล็กที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยใช้ระบบเสา-คาน มีความสูงประมาณ 2-3 ชั้น ชั้นล่างเป็นที่ทำการค้า ส่วนชั้นสองใช้เป็นที่พักอาศัย โดยพื้นที่ชั้นสอง และโครงสร้างหลังคาเป็นโครงสร้างไม้ สำหรับกระเบื้องหลังคาแต่เดิมใช้หลังคากระเบื้องว่าว แต่ในปัจจุบันได้มีการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารโดยใช้เป็นกระเบื้องลอนคู่ หรือลอนเล็กแทน ซึ่งอาคารกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารตึกแถวบริเวณชุมชนท่าเรือตลาดพลู และบริเวณริมทางรถไฟทางด้านตะวันตกของทางยกระดับรัชดาภิเษก สำหรับอาคารตึกแถวที่ไม่มีโครงสร้างหลังคาเป็นกระเบื้องว่าว เป็นหลังคาคอนกรีตแบบเรียบ แต่ด้านหน้าอาคารมีลวดลายสลักบนคอนกรีตบริเวณระเบียง และชั้นลอยของอาคาร บริเวณชุมชนถนนตลาดพลูเดิม ถนนเทอดไท และบริเวณถนนริมทางรถไฟ







ภาพที่ 4.5 อาคารพาณิชย์เก่า มีอายุประมาณ 50-100 ปี

2. **อาคารพาณิชย์ใหม่** โดยโครงสร้างของอาคารในกลุ่มนี้มีทั้งเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) ทั้งหมด ใช้ระบบเสา-คาน มีความสูงประมาณ 3-6 ชั้น ชั้นล่างใช้เป็นพื้นที่ทำการค้าขาย ส่วนชั้น 2 และชั้น 3 เป็นที่พักอาศัย ซึ่งอาคารในกลุ่มนี้ได้แก่ อาคารตึกแถวบริเวณริมถนนเทอดไท บริเวณด้านหน้าตลาดวัดกลาง และบริเวณริมถนนรัชดาภิเษก



ภาพที่ 4.6 อาคารพาณิชย์ใหม่

#### อาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว

อาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว ได้แก่ บ้านพักอาศัยทั่วไปที่ไม่ใช่ตึกแถว หรือห้องแถว โดยมีอยู่ 2 ลักษณะ คือ บ้านเดี่ยวที่มีบริเวณ และมีรั้วรอบขอบชิด มักเป็นที่อยู่อาศัยดั้งเดิมของบรรพบุรุษ ซึ่งพบเห็นได้น้อยมากภายในย่าน สำหรับบ้านเดี่ยวอีกประเภท คือ บ้านขนาดเล็ก ที่ปลูกอยู่อาศัยกันอย่างหนาแน่น บางบริเวณมีสภาพเป็นชุมชนแออัด และมักเป็นบ้านเช่า ซึ่งบ้านลักษณะนี้สามารถพบเห็นได้ทั่วไปภายในย่าน เช่น บริเวณชุมชนวัดกันตาทหาราราม และชุมชนโรงเจ 1 และ 2 เป็นต้น โดยบ้านลักษณะนี้มีทั้งที่เป็นโครงสร้างไม้ และคอนกรีตเสริมเหล็ก



ภาพที่ 4.7 อาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว

### อาคารเดี่ยวขนาดใหญ่

อาคารเดี่ยวขนาดใหญ่ ได้แก่ แฟลต หรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 4 ชั้นขึ้นไป โดยอาคารประเภทนี้ ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่สร้างขึ้นมากในภายหลัง ซึ่งรูปแบบ และลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารประเภทนี้เป็นรูปแบบอาคารสมัยใหม่ โดยมีลักษณะทางด้านสถาปัตยกรรมที่มักขาดความกลมกลืนกับอาคารที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ที่ตั้งอยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน ซึ่งอาคารตึกแถวกลุ่มนี้ ได้แก่ หอพักภายในชุมชนโรงเจ 1 อาคารบริเวณแยกตลาดพลู และบริเวณริมถนนรัชดาภิเษก รวมถึงสถานที่ราชการ และสถาบันการศึกษาต่างๆ ที่ตั้งอยู่ภายในย่านตลาดพลู เช่น ศูนย์บริการสาธารณสุข และสถานีดับเพลิงตลาดพลู เป็นต้น



ภาพที่ 4.8 อาคารเดี่ยวขนาดใหญ่

### อาคารประเภทอื่นๆ

อาคารประเภทอื่นๆ ได้แก่ วัด และศาสนสถานต่างๆ รวมถึงอาคารตลาดภายในพื้นที่ โดยอาคารของวัด และศาสนสถานต่างๆ ภายในย่านตลาดพลู เป็นอาคารที่มีความสวยงาม มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่โดดเด่น และสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นมาในอดีตของย่าน และวัฒนธรรมของแต่ละเชื้อชาติได้เป็นอย่างดี เช่น พระอุโบสถของวัดอินทาราม และวัดจันทารามที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบจีน เป็นต้น สำหรับอาคารตลาด ได้แก่

ตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก โดยตลาดวัดกลางเป็นอาคารโถงขนาดใหญ่สูง 1 ชั้น มีโครงสร้างของอาคารเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก และมุงหลังคาด้วยสังกะสี สำหรับตลาดรัชดาภิเษกนั้นตั้งอยู่ใต้ทางยกระดับรัชดาภิเษก ไม่ได้มีการก่อสร้างอาคารขึ้นมาแต่เป็นการใช้พื้นที่ว่างใต้ทางยกระดับ มาปรับเปลี่ยนให้เกิดการใช้สอยภายในพื้นที่

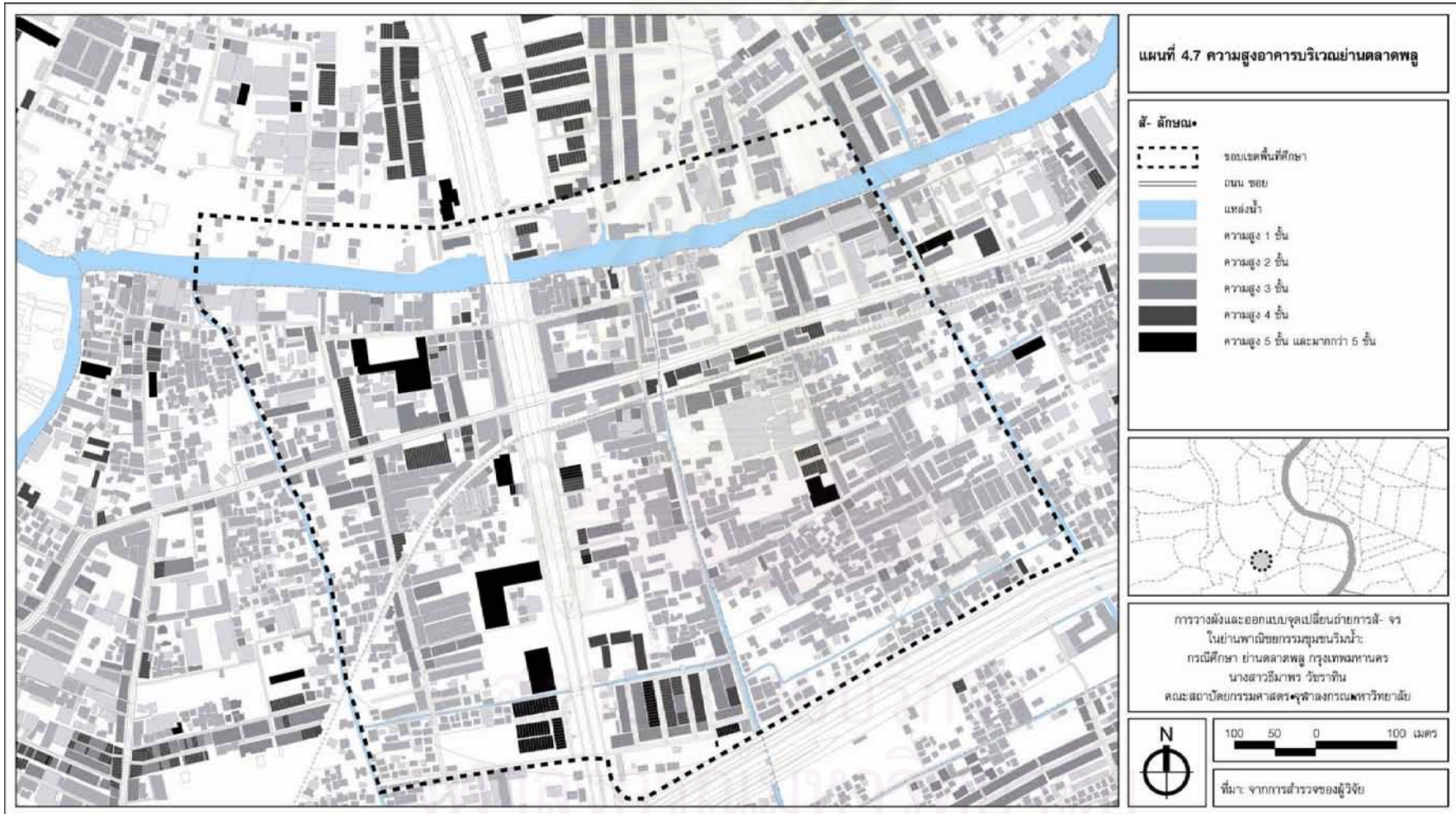


ภาพที่ 4.9 อาคารประเภทอื่นๆ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นถึงประเภท และลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารภายในย่านตลาดพลูพบว่า กลุ่มอาคารภายในย่านสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ กลุ่มอาคารแบบเก่าที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณริมคลองบางกอกใหญ่แทบทั้งสิ้น ซึ่งเป็นพื้นที่แรกเริ่มในการตั้งถิ่นฐานภายในย่านตลาดพลู ได้แก่ อาคารตึกแถวบริเวณท่าเรือตลาดพลู ท่าเรือวัดอินทาราม และริมถนนตลาดพลูเดิม เป็นต้น และกลุ่มอาคารสมัยใหม่ที่ตั้งอยู่ทั่วไปภายในพื้นที่ เช่น อาคารตึกแถวบริเวณ ริมถนนเทอดไท และถนนรัชดาภิเษก เป็นต้น

#### 4.2.3.3 ความสูงของอาคาร

จากการสำรวจความสูงของอาคาร พบว่า อาคารภายในย่านตลาดพลูมีความสูงตั้งแต่ 1 ชั้น จนถึง 18 ชั้น แต่ในภาพรวม พบว่า ส่วนใหญ่มีระดับความสูงใกล้เคียงกันประมาณ 2-4 ชั้น และมักเป็นอาคารพักอาศัยขนาดเล็กลักษณะใกล้เคียงกันที่มีการวางผังของแนวอาคารทั้งแบบกระจัดกระจาย และเรียงตัวตามแนวถนนและแนวลำคลอง สามารถพบเห็นได้บริเวณริมถนนเทอดไท และริมคลองบางกอกใหญ่ รวมถึงชุมชนต่างๆ ภายในย่านตลาดพลู สำหรับกลุ่มอาคารที่มีความสูง และมีขนาดใหญ่ ลักษณะอาคารแตกต่างจากอาคารต่างๆ ที่อยู่โดยรอบนั้นมักตั้งอยู่บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นอาคารพักอาศัยขนาดใหญ่ เนื่องจากเป็นถนนสายหลัก และเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้อย่างสะดวก ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการลงทุน และการพัฒนาทางด้านอสังหาริมทรัพย์



### 4.3 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม

#### 4.3.1 ชุมชนและประชากร

ชุมชนภายในย่านตลาดพลู ในพื้นที่แขวงบางยี่เรือ และแขวงตลาดพลู ประกอบด้วย ชุมชนวัดกันตทวาราราม ชุมชนโรงเจ 1 ชุมชนโรงเจ 2 ชุมชนวัดอินทาราม และชุมชนหลังศูนย์จันทริคมไพบูลย์ โดยชุมชนวัดกันตทวาราราม และชุมชนวัดอินทาราม ตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงตลาดพลู และแขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี โดยกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของวัดกันตทวาราราม และวัดอินทาราม ซึ่งการอยู่อาศัยอยู่ในลักษณะเช่าสำหรับปลูกบ้านเพื่ออยู่อาศัย และให้บุคคลภายนอกเช่า สำหรับชุมชนโรงเจ 1 ชุมชนโรงเจ 2 และชุมชนหลังศูนย์จันทริคมไพบูลย์ ตั้งอยู่ในพื้นที่แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี โดยกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของเอกชน ซึ่งการอยู่อาศัยอยู่ในลักษณะเป็นเจ้าของที่ดิน และเช่า นอกจากนี้ยังมีชุมชนอื่นๆ ภายในย่านตลาดพลู แม้ว่าจะไม่ได้ถูกกำหนดจากสำนักเขตให้เป็นพื้นที่ชุมชนก็ตาม เช่น ชุมชนวัดราชคฤห์ ชุมชนบริเวณซอยทำน้ำตลาดพลู ชุมชนริมคลองบางสะแก หรือชุมชนใกล้เคียงคลองสนามชัย เป็นต้น

นอกจากนี้ ประชากรในย่านตลาดพลูมีความสัมพันธ์กับแขวงบางยี่เรือ และแขวงตลาดพลู เขตธนบุรี ซึ่งในการศึกษาได้นำข้อมูลประชากรของเขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร ในระดับแขวง มาทำการพิจารณาเพื่อให้ครอบคลุม และอ้างอิงกับพื้นที่ย่านตลาดพลูในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม

ตารางที่ 4.1 จำนวนประชากรของแขวงบางยี่เรือ และแขวงตลาดพลู เปรียบเทียบระหว่างปีพ.ศ.2540-2550

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร แขวงบางยี่เรือ (คน)	จำนวนประชากร แขวงตลาดพลู (คน)	รวม (คน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				คน	ร้อยละ
2540	37,445	26,069	63,514		
2541	36,586	25,560	62,146	1,368	-2.15
2542	35,497	24,790	60,287	1,859	-2.99
2543	34,546	24,156	58,702	1,585	-2.63
2544	33,785	23,632	57,417	1,285	-2.19
2545	33,354	23,460	56,814	603	-1.05
2546	32,945	23,189	56,134	680	-1.20
2547	28,440	21,086	49,526	6,608	-11.77
2548	27,684	20,699	48,383	1,143	-2.31
2549	27,198	20,404	47,602	781	-1.61
2550	26,658	19,966	46,624	978	-2.05
อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปี(พ.ศ.2540-2550)					2.72

ที่มา: จากการคำนวณ

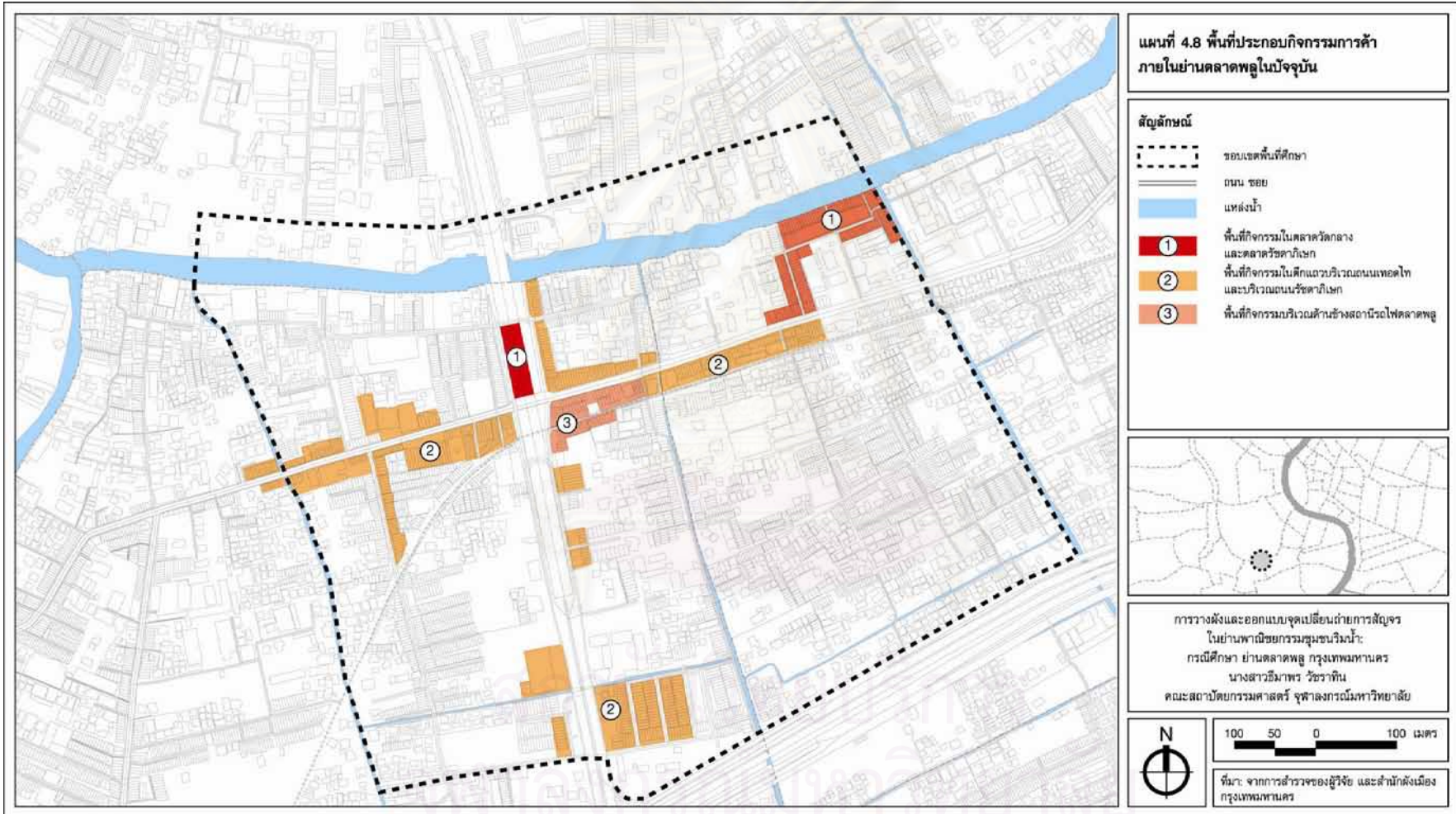
จากการคำนวณจำนวนประชากร และอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรของย่านตลาดพลูในแขวงบางยี่เรือ และแขวงตลาดพลูระหว่างปีพ.ศ.2540-2550 พบว่า จำนวนประชากรในพื้นที่มีจำนวนลดลงทุกปี โดยคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยร้อยละ 2.72 ต่อปี เนื่องมาจากการตัดแบ่งระดับแขวงใหม่ของเขตธนบุรีในปี พ.ศ.2546 ทำให้จำนวนประชากรมีจำนวนลดลง นอกจากนี้ สาเหตุอีกประการหนึ่งที่ส่งผลให้จำนวนประชากรทั้งในแขวงบางยี่เรือ และแขวงตลาดพลูลดลงมาจากการย้ายออกนอกพื้นที่ของประชากร ซึ่งสาเหตุสำคัญของการย้ายออกของประชากร เนื่องมาจากกลุ่มคนดั้งเดิมภายในย่าน รวมถึงลูกหลานเริ่มที่จะมีฐานะ และมีกำลังทรัพย์พอที่จะหาซื้อที่อยู่อาศัยใหม่ รวมทั้งสภาพปัญหาของย่านในปัจจุบันที่มีความหนาแน่น แออัด และสภาพเสื่อมโทรมจากการใช้พื้นที่มาอย่างยาวนาน จึงทำให้มีผู้คนย้ายออกไปอยู่อาศัยภายนอกพื้นที่มากขึ้น เพื่อให้ได้ที่อยู่อาศัยที่มีความสะดวกสบาย อาคารบ้านเรือนที่มีขนาดใหญ่ขึ้น รวมถึงมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า

อย่างไรก็ตาม จากการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมตั้งแต่ปีพ.ศ.2540 โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือรถไฟฟ้า BTS ช่วงสายสีลม (สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน) ซึ่งโครงการดังกล่าวได้อำนวยความสะดวกสบายให้กับผู้คนจากฝั่งธนบุรีในการเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่เขตพระนครมากขึ้น ทำให้มีการพัฒนาพื้นที่ทางด้านที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น เช่น คอนโดมิเนียม หรืออพาร์ทเมนต์ เป็นต้น เนื่องจากยังมีพื้นที่ว่างสำหรับการพัฒนา และที่ดินมีราคาถูก ส่งผลให้มีผู้คนเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ฝั่งธนบุรี รวมถึงพื้นที่ย่านตลาดพลูมากขึ้น แต่ผู้คนที่เข้ามาพักอาศัยส่วนใหญ่เป็นคนจากพื้นที่อื่น เนื่องจากที่พักอาศัยมีราคาถูก และใกล้เคียงกับแหล่งงาน สถานที่ทำงาน เพื่อความสะดวกสบาย และประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้กลุ่มคนที่ยังคงอาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านตลาดพลูในปัจจุบันส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนดั้งเดิมที่อยู่อาศัยมาตั้งแต่รุ่นบรรพบุรุษ รวมถึงคนจากพื้นที่อื่นที่เป็นประชากรแฝงที่เข้ามาประกอบอาชีพค้าขายในตลาดวัดกลาง และสถานที่ราชการต่างๆ โดยรอบ ซึ่งมักอาศัยการเช่าบ้าน หอพัก และคอนโดมิเนียมต่างๆ ภายในย่าน

#### 4.3.2 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสังคม

##### 4.3.2.1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจ หรือกิจกรรมการค้าส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นภายในย่านตลาดพลู มักจะรวมกลุ่มอยู่ในบริเวณตลาดวัดกลาง ตลาดรัชดาภิเษก และอาคารพาณิชย์ หรือตึกแถวบริเวณถนนเทอดไท ซึ่งจากพื้นที่การค้าในลักษณะดังกล่าว สามารถแบ่งประเภทของกิจกรรมการค้าที่เกิดขึ้นภายในย่าน และรายละเอียดของประเภทกิจกรรมการค้าต่างๆ ได้เป็นพื้นที่กิจกรรมในตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก และพื้นที่กิจกรรมในตึกแถวบริเวณถนนเทอดไท และบริเวณถนนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการค้าขายสินค้าหลากหลายประเภทปะปนกัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้



### พื้นที่กิจกรรมในตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก

ตลาดวัดกลางนั้นตั้งอยู่บริเวณด้านหลังวัดจันทารามเลียบคลองบางกอกใหญ่ ซึ่งในอดีตพื้นที่ตลาดวัดกลางนั้นเป็นพื้นที่ค้าขายใบพลูที่สำคัญ โดยแผงที่ทำการค้าภายในตลาดวัดกลาง และบริเวณโดยรอบตลาด มักเน้นการขายสินค้าประเภทบริโภคทั้งอาหารสด อาหารแห้ง อาหารคาว หวานสำเร็จรูป ผัก และผลไม้ต่างๆ สำหรับตลาดรัชดาภิเษกตั้งอยู่ใต้ทางยกระดับรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นตลาดที่เกิดขึ้นใหม่หลังจากการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างตลาดแห่งนี้ขึ้น เพื่อทดแทนตลาดพลูเดิม ซึ่งเป็นตลาดใหญ่มีชื่อเสียงในอดีตที่มีร้านขายของทั้งไทย และจีน ซึ่งถูกไฟไหม้ และเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางยกระดับ อย่างไรก็ตาม ตลาดแห่งนี้กลับไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร ส่วนใหญ่ผู้คนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ย่านตลาดพลูมักนิยมใช้ตลาดวัดกลางเป็นแหล่งซื้อขายสินค้ามากกว่า โดยมีกิจกรรมการค้าในพื้นที่นี้น้อยมาก มีแผงร้านค้าเปิดค้าขายเพียงไม่กี่ร้าน และมักเน้นการขายสินค้าประเภทอาหารตามสั่ง และอาหารสำเร็จรูป ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่จากสำนักงานเขตบางกอกใหญ่ที่ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามคลองบางกอกใหญ่ และสำนักงานเขตธนบุรี เดินทางเข้ามาซื้อสินค้า และรับประทานอาหารในเวลากลางวัน



ภาพที่ 4.10 พื้นที่กิจกรรมในตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก

### พื้นที่กิจกรรมในตึกแถวบริเวณถนนเทอดไท และบริเวณถนนรัชดาภิเษก

พื้นที่กิจกรรมในตึกแถวบริเวณถนนเทอดไท และบริเวณถนนรัชดาภิเษกเป็นพื้นที่ที่ประกอบกิจกรรมการค้าหลากหลายประเภทมีความเกี่ยวข้องข้องกับการค้า และการบริการประเภทต่างๆ ปะปนกันไป โดยส่วนใหญ่ร้านค้าเหล่านี้ใช้พื้นที่ด้านล่างของอาคารตึกแถวเป็นพื้นที่ค้าขาย และชั้นบนเป็นที่อยู่อาศัย จากการสำรวจพบว่าตึกแถว หรืออาคารพาณิชย์เป็นที่ตั้งของร้านค้าหลายประเภท เช่น ร้านขายยา ร้านทอง ร้านเฟอร์นิเจอร์ ธนาคาร ร้านขายของชำ ร้านอาหาร ร้านเกมส์ ร้านซ่อมรถ ร้านโรงศพ และร้านขายเครื่องให้อุคนจีน เป็นต้น เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีทำเลการค้าที่ดี สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก ประชาชนทั้งภายใน และภายนอกสามารถเข้ามาใช้บริการได้ง่าย และสะดวกสบายในรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางเรือ จึงส่งผลให้มีร้านค้าแบบอาคารพาณิชย์ หรือตึกแถวอยู่รายรอบตลาดสดซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าภายใน



ย่านจำนวนมาก โดยร้านค้าต่างๆ ขายสินค้าที่มีความเกี่ยวข้องกับประเภทสินค้าภายในตลาด กล่าวคือ เป็นสินค้าบริโภคเหมือนกัน แต่ต่างประเภทกันไป



ภาพที่ 4.11 พื้นที่กิจกรรมในตึกแถวบริเวณถนนเทอดไท และบริเวณถนนรัชดาภิเษก

#### พื้นที่กิจกรรมบริเวณด้านข้างสถานีรถไฟตลาดพลู

พื้นที่กิจกรรมบริเวณด้านข้างสถานีรถไฟตลาดพลูมีร้านอาหารแบบแผงลอยตั้งอยู่เป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเย็นตั้งแต่เวลา 17.00 น. เช่น ร้านอาหารตามสั่ง ร้านขายก๋วยเตี๋ยวเจ้าเก่า ร้านข้าวหมูแดง บะหมี่ตงเล็ง และร้านอาหารหน้าซานซาลา เป็นต้น เนื่องจากเป็นช่วงเวลาเลิกเรียน และเลิกทำงาน จึงทำให้มีผู้คนทั้งที่ทำงาน และอยู่อาศัยภายในย่านมาเลือกซื้อสินค้าเป็นจำนวนมาก



ภาพที่ 4.12 พื้นที่กิจกรรมบริเวณด้านข้างสถานีรถไฟตลาดพลู

ส่วนใหญ่แล้วผู้คนทั้งภายในย่าน และพื้นที่โดยรอบ รวมถึงพื้นที่ที่อยู่ไกลออกไป เช่น ย่านพระราม 2 ย่านมหาชัย และย่านบางบอน เป็นต้น มักเดินทางเข้ามารับประทานอาหารภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู และเดินทางเข้ามาซื้อขายสินค้าบริเวณตลาดทั้ง 2 แห่ง ซึ่งปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้มีผู้คนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่เดินทางเข้ามาทำกิจกรรมการค้าภายในย่าน คือ อาหารอร่อย และสินค้ามีราคาที่เหมาะสม แม้ว่ากิจกรรม

การค้าในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงทั้งการเกิดการค้ารูปแบบใหม่ เช่น ร้านสะดวกซื้อ และการเกิดย่านการค้าขนาดใหญ่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับย่านตลาดพลู เช่น ย่านวงเวียนใหญ่ หรือย่านท่าพระ เป็นต้น โดยเฉพาะการค้าเงินโครงการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกในปีพ.ศ.2525-2529 ส่งผลให้มีผู้ค้าย้ายออกนอกพื้นที่ไปเป็นจำนวนมาก แต่จากความมีชื่อเสียงทางด้านการค้าของย่าน ทำให้มีผู้ค้าที่เคยย้ายออกไปในช่วงเวลาก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกนั้นได้ย้ายกลับเข้ามาค้าขายในพื้นที่อีกครั้ง และผู้ค้าจำนวนหนึ่งซึ่งไม่ได้อาศัยอยู่ภายใน แต่เดินทางเข้ามาทำการค้าที่นี้ ส่งผลให้กิจกรรมการค้าของย่านตลาดพลูยังคงดำเนินสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

จะเห็นได้ว่า กิจกรรมการค้าที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู พบว่า มีทั้งการค้ารูปแบบดั้งเดิม และการค้าที่เกิดขึ้นใหม่ปะปนอยู่กันภายในพื้นที่ ซึ่งการค้าแบบดั้งเดิมนั้นเป็นกิจกรรมการค้าที่มีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ประเภทของสินค้าที่นำมาขายนั้นมีลักษณะเฉพาะที่ไม่สามารถหาซื้อตามห้างสรรพสินค้า หรือซูเปอร์มาร์เก็ตได้ เช่น ร้านขายขนมหวานสูตรโบราณที่ไม่มีสาขาอื่น ร้านขายขนมกุยช่ายที่มีชื่อเสียง ร้านขายหมี่กรอบที่มีมาตั้งแต่โบราณ ร้านขายศาลเจ้าที่ และร้านขายโรงศพที่ตั้งอยู่ใกล้กับวัด เป็นต้น รวมทั้งยังเป็นสินค้าที่มีความเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตของผู้คนทั้งภายในพื้นที่ย่าน และบริเวณโดยรอบ ถือได้ว่ากิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อพื้นที่ ทางด้านการสร้างรายได้ให้กับพื้นที่ รวมถึงการรองรับ และการให้บริการแก่ประชาชนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ากิจกรรมการค้าประเภทต่างๆ นั้นได้สร้างบรรยากาศที่มีสีสัน และความมีชีวิตชีวา รวมทั้งยังสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี

#### 4.3.2.2 กิจกรรมทางสังคม

พื้นที่ย่านตลาดพลูประกอบไปด้วยกลุ่มคนที่มีเชื้อชาติต่างๆ เข้ามาอยู่อาศัย และตั้งถิ่นฐาน โดยมีหลักฐานว่าการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ย่านตลาดพลูนี้เข้ามาในช่วงสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย และช่วงสมัยกรุงธนบุรี ซึ่งแต่ละกลุ่มที่เข้ามาในบริเวณนี้ได้มาตั้งถิ่นฐานใกล้เคียงกันจนเกิดการผสมผสานทางวัฒนธรรมกับกลุ่มชาวไทยดั้งเดิมภายในพื้นที่จนกลายเป็นประชากรกระจายตัวอยู่อาศัยในพื้นที่ย่านตลาดพลู และสะท้อนให้เห็นถึงเอกลักษณ์ของแต่ละชนชาติสืบมาจนถึงปัจจุบัน สามารถสรุป และแบ่งกลุ่มคนตามแต่ละเชื้อชาติในพื้นที่ย่านตลาดพลูได้ ดังนี้

**กลุ่มชาวไทย** กลุ่มนี้มีทั้งกลุ่มที่อาศัยอยู่ในย่านตลาดพลูตั้งแต่เดิม มักเป็นเจ้าของที่ดินแปลงใหญ่ เจ้าของที่เช่า และเจ้าของห้องเช่า ซึ่งมีทั้งที่อยู่ในฝั่งตลาดพลู และริมฝั่งบางกอกใหญ่ และกลุ่มกลุ่มที่อพยพเข้ามาในระยะหลังมักจะเป็นชาวไทยจากต่างจังหวัดที่เข้ามาหาโอกาสในการประกอบอาชีพ การค้า แรงงานและรับจ้าง โดยส่วนมากเป็นผู้คนที่มาจากพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (วินัย รักการดี, สัมภาษณ์, 23 พฤศจิกายน 2551) ซึ่งกลุ่มชาวไทยในพื้นที่ตลาดพลูได้ใช้วัดในการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา และสืบสานวัฒนธรรม ประเพณี และการละเล่นต่างๆ รวมถึงการจัดงานบุญการกุศล และงานแห่ต่างๆ นอกจากนี้พื้นที่วัดยังใช้เป็นพื้นที่ค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า และการประกอบอาชีพของผู้คนในพื้นที่ ในระยะหลังผู้คนภายในย่านเริ่มเห็นห่างจากการประกอบประเพณี และกิจกรรมต่างๆ รวมทั้งกิจกรรมที่มีอยู่ในชุมชนมักไม่ค่อยคึกคักเหมือนแต่

ก่อนทั้งงานเข้าพรรษา และออกพรรษา รวมถึงงานบุญประเพณีต่างๆ ส่วนมากจะมาคึกคักในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลงานฉลองปีใหม่ แม้ว่าวัฒนธรรมประเพณีเหล่านี้อาจถูกลดความสำคัญลง แต่ยังคงมีปรากฏให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน

**กลุ่มชาวจีน** ภายในพื้นที่ตลาดพลูมักเป็นผู้อพยพที่มาจากเมืองจีน และเป็นกลุ่มที่อาศัยอยู่ใกล้กับพื้นที่ตลาดมากที่สุด ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขายสินค้า ยารักษาโรค ผู้ประกอบการโรงงาน และโรงสี โดยหลักฐานที่สะท้อนให้เห็นถึงกลุ่มชาวจีน ได้แก่ ศาลเจ้าต่างๆ ภายในย่านตลาดพลู ที่ผ่านกาลเวลา และยังคงดำรงอยู่เป็นที่เคารพนับถือของชาวจีน เช่น ศาลเจ้ากลางสวนอายุประมาณ 200 ปี และศาลเจ้าจิ้นนั้เมี้ยว อายุประมาณ 300 ปี นอกจากนี้ยังมีศาลเจ้าตึกดิน ศาลเจ้ากวนอู และเทพเจ้าต่างๆ ที่เป็นที่เคารพนับถือของชาวจีน ซึ่งหน้าที่ของศาลเจ้าในปัจจุบันนอกจากเป็นศูนย์รวมทางจิตใจของชาวจีน และชาวพุทธ ยังคงทำหน้าที่ในการเชื่อมร้อยผู้คนต่างศาสนา ผู้คนดั้งเดิม และผู้คนที่ย้ายเข้ามาใหม่ในพื้นที่ให้มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน โดยกิจกรรมและประเพณีที่มักทำเป็นประจำในปัจจุบัน ได้แก่ งานทำบุญไหว้เจ้า วันตรุษจีน วันเซ็งเม้ง วันสารทจีน เทศกาลกินเจ และประเพณีไหว้พระจันทร์ เป็นต้น

**กลุ่มชาวมุสลิม** ยังคงอยู่รวมกลุ่มกันในบริเวณมัสยิดสวนพลู และริมสองข้างทางรถไฟ โดยมีมัสยิดสวนพลู เป็นมัสยิดเพียงแห่งเดียวในย่านตลาดพลู ซึ่งเป็นสถานที่ในการปฏิบัติศาสนกิจทางศาสนาอิสลาม และเป็นศูนย์กลางของคนในชุมชนในการพบปะสังสรรค์ และทำกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น การทำบุญร่วมกัน การระดมทุนร่วมกัน เพื่อการสร้างสาธารณะกุศล การงานออกร้านขายของหาเงินบริจาค งานวันตรุษอีดิ้ลฟิตรี และวันตรุษอีดิ้ลอัฎฮา เป็นต้น หน้าที่ของมัสยิดในการเป็นศูนย์กลาง และพื้นที่อเนกประสงค์ยังคงถูกใช้งานอยู่จนถึงปัจจุบัน ชาวมุสลิมสวนพลูยังคงใช้พื้นที่มัสยิดในการศึกษา นมัสการพระเจ้า พบปะสังสรรค์ ประชุมปรึกษาหารือ และวางแผนกิจกรรมต่างๆ รวมทั้งทำพิธีการทางศาสนา แม้ว่าสภาพสังคมในปัจจุบันมีลักษณะต่างคนต่างอยู่มากขึ้น แต่ยังมีกลุ่มคนบางส่วนที่ยังคงดำรงกิจกรรมเหล่านี้เป็นประจำ

กลุ่มความสัมพันธ์ หรือรูปแบบความสัมพันธ์ทางสังคมของประชาชนในย่านตลาดพลูมีลักษณะสำคัญอยู่ 2 ลักษณะ คือ ความสัมพันธ์ในลักษณะเครือข่ายของคนละแวกบ้าน และความสัมพันธ์ในลักษณะเครือข่ายของกลุ่มอาชีพ โดยความสัมพันธ์ในลักษณะเครือข่ายของคนละแวกบ้าน คือ รูปแบบความสัมพันธ์ของคนละแวกบ้าน หรือการเป็นเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่พบเห็นได้ง่าย และสามารถเห็นได้อย่างชัดเจนภายในย่านตลาดพลู โดยรูปแบบความสัมพันธ์ในลักษณะนี้ มีรูปแบบที่อิสระเป็นความสัมพันธ์ของผู้คนแถวๆ บ้าน คนในซอยเดียวกัน หรือในชุมชนเดียวกัน โดยความสัมพันธ์ดังกล่าวเป็นรูปแบบที่มีความสำคัญ เนื่องจากผู้ที่อยู่อาศัยภายในชุมชน จะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความคิดเห็น มีการพึ่งพาอาศัย และการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทำให้ความสัมพันธ์ของคนในกลุ่มนี้เป็นไปในลักษณะของความสัมพันธ์ที่ค่อนข้างใกล้ชิด แต่ในปัจจุบันความสัมพันธ์ดังกล่าวเริ่มลดบทบาทลง เนื่องจากการย้ายเข้ามาเช่าอาศัยของผู้คนจากภายนอก ทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่เป็นแบบสังคมเมืองมากขึ้น คือ ต่างดำเนินกิจกรรมของแต่ละบุคคล โดยไม่มีปฏิสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านโดยรอบ ทำให้เกิดการขาดความร่วมมือในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน(กมล ใจมณี,

สัมภาษณ์, 30 พฤศจิกายน 2551) สำหรับความสัมพันธ์ในลักษณะเครือข่ายของกลุ่มอาชีพ โดยเป็นความสัมพันธ์ในเครือข่ายของผู้ที่ประกอบอาชีพเดียวกัน มีความสัมพันธ์กันทั้งในเชิงการแข่งขันกันในเรื่องของการประกอบอาชีพ การช่วยเหลือเกื้อกูล และการส่งเสริมพึ่งพาซึ่งกันและกัน เช่น กลุ่มคนที่ประกอบอาชีพค้าขาย เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาชีพ ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ซื้อสินค้า และผู้ขายสินค้าที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการค้าภายในย่านด้วย

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมทางสังคม และวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่อาศัยภายในย่าน ยังคงมีความสัมพันธ์กับวัด และศาสนสถานต่างๆ ในพื้นที่ ทั้งความสัมพันธ์ในลักษณะของผู้ให้เช่าที่ดินกับผู้เช่า และศูนย์รวมในการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาในวันสำคัญต่างๆ เช่น การทำบุญตักบาตรในวันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ หรือการไหว้เจ้า เป็นต้น

#### 4.4 กฎหมาย มาตรการ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง

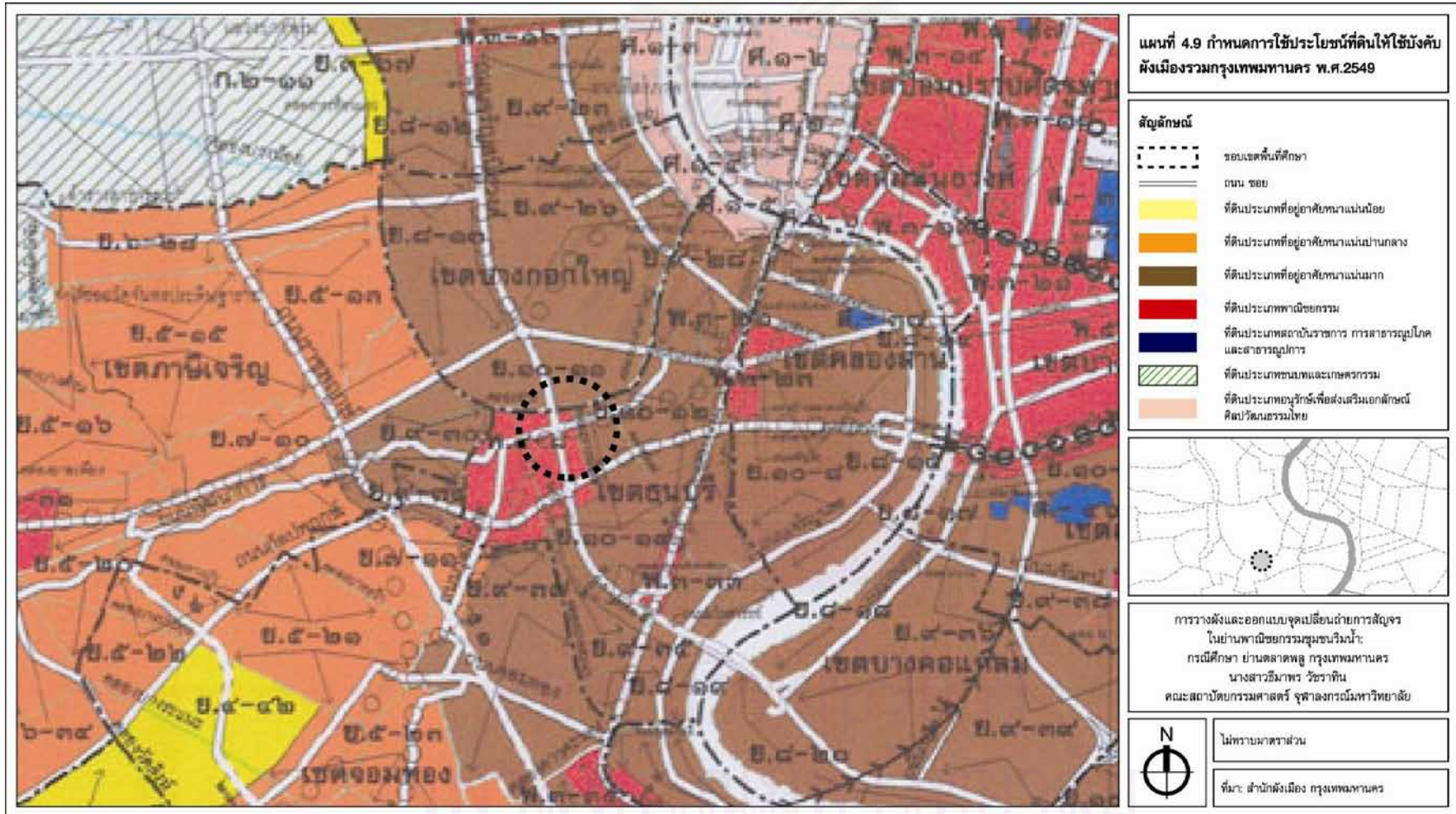
##### 4.4.1 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ.2549

การวาง และจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้กำหนดผังโครงสร้างการพัฒนากรุงเทพมหานคร โดยรายละเอียดที่มีความเกี่ยวข้องกับการปรับปรุง และพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลู ดังนี้

- การพัฒนาในเขตถนนวงแหวนรัชดาภิเษก แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ประกอบด้วย การอนุรักษ์ และฟื้นฟูบริเวณอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์ และกรุงธนบุรี
- การพัฒนาในเขตพื้นที่ระหว่างถนนวงแหวนรัชดาภิเษกกับถนนวงแหวนรอบนอก ซึ่งในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณนี้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และน้อย ตามศักยภาพของพื้นที่ และกำหนดให้มีการพัฒนาศูนย์พาณิชย์ยกรรม และศูนย์ชุมชนชานเมือง เพื่อกระจายการให้บริการพื้นฐาน และสร้างความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัย และแหล่งงาน

นอกจากนี้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุง และการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลู ดังนี้

- การใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ และศิลปวัฒนธรรมไทย
- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์ยกรรม โดยกำหนดให้พื้นที่ย่านตลาดพลู และพื้นที่โดยรอบในเขตธนบุรีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์ยกรรมศูนย์กลางรอง เนื่องจากมีเส้นทางของระบบคมนาคมในการเข้าถึงพื้นที่หลากหลายเส้นทาง ทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย ซึ่งช่วยลดปริมาณการเดินทาง และลดความแออัดจากการพัฒนาในบริเวณศูนย์กลางเมือง
- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย โดยกำหนดให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางบริเวณโดยรอบถนนวงแหวนรัชดาภิเษก เนื่องจากมีความสะดวกจากระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ รวมถึงสภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่อยู่ในระดับค่อนข้างสูง เพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต



ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ย่านตลาดพลู เป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากประเภท ย.10 และ เป็นการให้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมประเภท พ.4 โดยให้มี FAR เท่ากับ 8 และ OSR เท่ากับ 4 ซึ่งจากการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครดังกล่าว นั้น เป็นการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และนำมาเป็นนโยบาย รวมถึงมาตรการต่างๆ ในการจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับ และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

#### 4.4.2 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

คณะรัฐมนตรีได้มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2549 เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ตามลำดับความสำคัญจำเป็นเร่งด่วน รวม 4 โครงการ 5 เส้นทาง รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทางสายสีแดงของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท) เส้นทางสีเขียวแก่ และเขียวอ่อนของกรุงเทพมหานคร (กทม.) และเส้นทางสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และเส้นทางสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และ ช่วงหัวลำโพง-บางแคของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านตลาดพลู ประกอบด้วย (แผนที่ 4.5)

1. **โครงการทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)** เป็นหนึ่งในโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบรางสายสีแดง ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรางในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งประกอบด้วย 2 รูปแบบ คือ การสร้างระบบขนส่งมวลชนรางไปตามแนวถนนสายหลัก กับการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนรางโดยปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน โดยมีเส้นทางเริ่มตั้งแต่หัวลำโพงเลียบคลองผดุงกรุงเกษม ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนลาดหญ้า ถนนตากสิน สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ แนวเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง ผ่านสถานีตลาดพลู จอมทอง วัดไทร วัดสิงห์ บางบอน (บางขุนเทียน) รางสะแก สามแยก รางโพธิ์ พรหมแดน ทุ่งสีทอง บางน้ำจืด คอกควาย และบ้านขอม ก่อนวกเข้าถนนเอกชัย ถึงสถานีมหาชัย (ใหม่) และสิ้นสุดโครงการบริเวณถนนเอกชัย

2. **โครงการรถไฟฟ้า BTS ส่วนต่อขยายสายสีลม ถนนตากสิน-บางหว้า** เป็นโครงสร้างทางยกระดับ มีเส้นทางเริ่มต้นจากบริเวณแยกตากสินไปตามถนนราชพฤกษ์ซึ่งเป็นขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ไปจนถึงถนนเพชรเกษม โดยใช้โครงสร้างของโครงการทางยกระดับคลองภาษีเจริญ โดยมีสถานี 4 สถานี ได้แก่ สถานีโพธิ์นิมิตร สถานีรัชดาภิเษก สถานีวุฒากาศ และสถานีบางหว้า ระยะทางประมาณ 4.5 กิโลเมตร โดยสถานีที่ตั้งอยู่ใกล้กับพื้นที่ศึกษา คือ สถานีรัชดาภิเษก และสถานีวุฒากาศ

3. **โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง** ซึ่งสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค ซึ่งเป็นช่วงที่เกี่ยวข้องกับย่านตลาดพลู มีระยะทาง 14 กิโลเมตร แบ่งเป็นเส้นทางวิ่งใต้ดินในช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ ระยะทาง 5 กิโลเมตร ผ่านถนนเจริญกรุง วังบูรพา ถนนสนามไชย พระบรมมหาราชวัง ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากคลองตลาด คลองบางกอกใหญ่ ถนนอิสรภาพ แล้วเปลี่ยนเป็นเส้นทางยกระดับระยะทาง 9 กิโลเมตร เข้าสู่แยกท่าพระ ถนนเพชรเกษม สิ้นสุดที่วงแหวนรอบนอก และสถานีจำนวน 11 สถานี เป็นสถานี

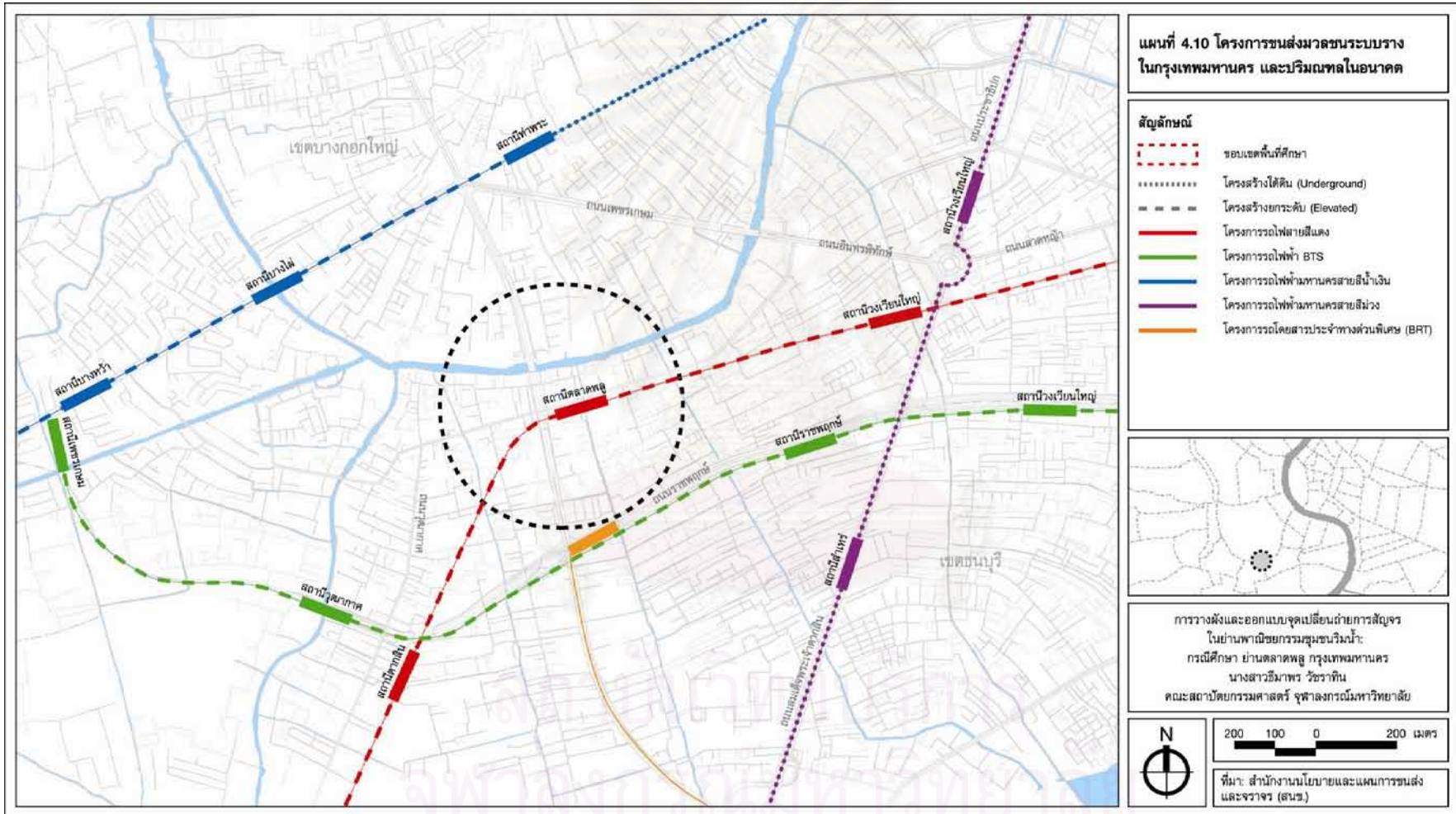
ใต้ดิน 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีวังบูรพา (เป็นสถานีใต้ดินร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ สถานียกระดับ 7 สถานี ได้แก่ สถานีท่าพระ (เป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค และสถานีหลักสอง นอกจากนี้โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครส่วนต่อขยายสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ โดยเส้นทางของโครงการจะตัดผ่านใกล้เคียงกับพื้นที่ย่านตลาดพลูบริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

นอกจากนี้ยังมีโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit) เป็นโครงการตามนโยบายด้านการจราจรของกรุงเทพมหานคร เพื่อเพื่อสร้างทางเลือกระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ โดยเป็นระบบต่อเชื่อมผู้โดยสารสำหรับระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ ทั้งรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร (MRT) โดยเส้นทางที่ให้บริการใกล้กับพื้นที่ย่านตลาดพลู ได้แก่ สายสุขวงศ์-ราชพฤกษ์ ระยะทาง 16.5 กิโลเมตร ซึ่งหากโครงการดังกล่าวได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จ อาจทำให้การเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกยิ่งขึ้น

#### 4.4.3 โครงการบูรณาการแผนผังพัฒนาเขตเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ กลุ่มกรุงเทพมหานคร

แผนพัฒนามาตรฐานกรุงเทพมหานคร เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนากองกรุงเทพมหานครตามโครงสร้างการบริหารจัดการเมืองที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 2) โดยกำหนดให้กลุ่มกรุงเทพมหานคร เป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่ากรุงเทพมหานคร แหล่งวิถีชีวิตชุมชนดั้งเดิม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม ประกอบด้วย 5 เขต ได้แก่ เขตธนบุรี เขตบางกอกใหญ่ เขตคลองสาน เขตบางกอกน้อย และเขตบางพลัด ซึ่งแผนพัฒนา และโครงการกลุ่มกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุง และพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

- โครงการการอนุรักษ์ปรับปรุงฟื้นฟู และส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณคลองบางกอกใหญ่ โดยเป็นโครงการเพื่อการอนุรักษ์อาคาร และสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี รวมถึงการบูรณะฟื้นฟูชุมชนดั้งเดิม และการปรับปรุงภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อมให้มีความสวยงาม และเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่เขตบางกอกใหญ่ และเขตธนบุรี ตั้งแตริมคลองบางกอกใหญ่ช่วงถนนอิสรภาพ ถึงถนนอินทพิทักษ์ และบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ต่อเนื่องถนนเทอดไท ถึงถนนรัชดาภิเษก
- โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ ในระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง (รถไฟฟ้าสายแมกกรอง) เพื่อเป็นการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต ให้เป็นจุดเชื่อมต่อในการเดินทาง และแหล่งท่องเที่ยว
- โครงการก่อสร้าง และเดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) สายชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหการจราจร และเชื่อมต่อกับพื้นที่กรุงเทพเขตชั้นใน และเขตต่อเมืองให้เกิดการเดินทางที่สะดวก และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นระบบขนส่งเสริมการเดินทางที่รองรับกับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคตด้วย





- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์คลองบางกอกใหญ่ โดยเป็นโครงการพัฒนาควบคู่กับการอนุรักษ์ปรับปรุง ฟื้นฟู และส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดความสวยงาม และเปิดมุมมองพื้นที่โล่งว่างทางทัศนียภาพบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่

จากนโยบาย มาตรการ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โครงการที่มีความสำคัญที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อย่านตลาดพลู คือ โครงการทางรถไฟสายสีแดง ดังนั้น แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) และโครงการศึกษา และออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน และทางรถไฟสายแมกลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) โดยนำข้อมูลการคาดการณ์ และการประเมินผลกระทบในอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต นำมาสู่การวาง และออกแบบทางกายภาพย่านตลาดพลูในอนาคตต่อไป

#### 4.5 สรุปสภาพทั่วไปของย่านตลาดพลู

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นถึงลักษณะทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ทำให้สามารถสรุปถึงโครงสร้างลักษณะต่างๆ ของย่านตลาดพลูได้ ดังนี้

##### ลักษณะทางกายภาพ

ย่านตลาดพลูเป็นย่านการค้า และที่พักอาศัย ที่มีการเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกทั้งทางบก ทางน้ำ และทางรถไฟ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่ถนนสายหลักหลายสายตัดผ่าน และตั้งอยู่ริมคลองบางกอกใหญ่ รวมถึงมีระบบขนส่งมวลชนที่เข้าถึงพื้นที่ที่มีจำนวนค่อนข้างมาก นอกจากนี้ ภายในย่านมีศาสนสถานสำคัญ และกลุ่มอาคารสถาปัตยกรรมโบราณที่มีประวัติศาสตร์ และความสัมพันธ์กับย่านมาอย่างยาวนานที่มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่งดงาม บ่งบอกถึงประวัติศาสตร์ และความเป็นมาของย่าน รวมทั้งยังสะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ได้เป็นอย่างดี แม้ว่าความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงกับแม่น้ำลำคลอง เคยทำให้พื้นที่ย่านมีการพัฒนาจากเดิมที่เป็นพื้นที่สวนกลายเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย รวมถึงการขยายตัวของเมือง ทำให้องค์ประกอบต่างๆ ของย่านตลาดพลูมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปจากอดีต แต่ลักษณะทางกายภาพของตลาดพลูยังคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์แห่งการเป็นพื้นที่การค้า และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอดีตไว้ได้จนถึงปัจจุบัน

##### ลักษณะทางเศรษฐกิจ

กิจกรรมการค้ามักจะรวมกลุ่มอยู่ในบริเวณตลาดวัดกลาง และตึกแถวบริเวณริมถนนเทอดไท ซึ่งเกี่ยวข้องกับการค้าขายอาหารสด และสินค้าหลากหลายประเภท เช่น ร้านขายอาหาร และร้านขายของชำ เป็นต้น โดยกิจกรรมการค้าต่างๆ เหล่านี้เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อพื้นที่ ทางด้านการสร้างรายได้ให้กับย่าน

รวมถึงการรองรับ และการให้บริการแก่ประชาชนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ แม้ว่าในปัจจุบันการประกอบกิจกรรมการค้าภายในย่านตลาดพลูเริ่มลดความสำคัญลง ซึ่งเกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองที่ทำให้เกิดศูนย์การค้ารูปแบบใหม่ๆ ส่งผลให้กิจกรรมการค้าของย่านเริ่มมีความซบเซาไม่เจริญรุ่งเรืองเหมือนอย่างในอดีตที่ผ่านมา แต่กิจกรรมการค้าประเภทต่างๆ ดังกล่าว นั้นก็ยังมีความสำคัญที่ช่วยทำให้ย่านตลาดพลูยังคงความเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำให้สามารถดำรงได้อยู่ในปัจจุบัน

### ลักษณะทางสังคม

จำนวนประชากรของย่านตลาดพลูมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่องทุกๆ ปี เกิดขึ้นจากการย้ายออกนอกพื้นที่ของประชากร เพื่อให้ได้ที่อยู่อาศัยใหม่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี และมีความมั่นคง แต่ก็ได้มีผู้คนกลุ่มใหม่ที่นอกพื้นที่ และบางกลุ่มมาจากต่างจังหวัดย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่ย่านมากขึ้น เพื่อให้ใกล้กับแหล่งงาน หรือสถานที่ทำงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมือง เพื่อประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สำหรับในเรื่องของวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่อาศัยภายในย่านยังคงมีความสัมพันธ์กับศาสนสถานต่างๆ ในพื้นที่ ทั้งความสัมพันธ์ในลักษณะของผู้ให้เช่าที่ดินกับผู้เช่า และเป็นศูนย์รวมในการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาในวันสำคัญต่างๆ เช่น การทำบุญตักบาตรในวันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ เป็นต้น นอกจากนี้ความสัมพันธ์ของผู้คนในย่านอยู่ในลักษณะที่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร มีการพึ่งพาอาศัย และการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งในกลุ่มคนละแวกบ้าน และกลุ่มคนที่ประกอบอาชีพเดียวกัน โดยอาศัยตลาด พื้นที่วัด หน้าบ้าน และชอยในชุมชน เป็นพื้นที่ในการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 5

### องค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู

การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำ: กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องศึกษา และพิจารณาถึงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่าน นำมาสู่การวิเคราะห์ถึงรูปแบบ หรือลักษณะเฉพาะที่มีคุณค่า และสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยทำการศึกษาทั้งในระดับพื้นที่โครงการ และพื้นที่ศึกษา ซึ่งการศึกษาประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ ระบบกิจกรรม และบทบาท หรือความหมายที่บ่งบอกถึงความเป็นย่านตลาดพลู ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีรายละเอียด ดังนี้

#### 5.1 ลักษณะทางกายภาพ

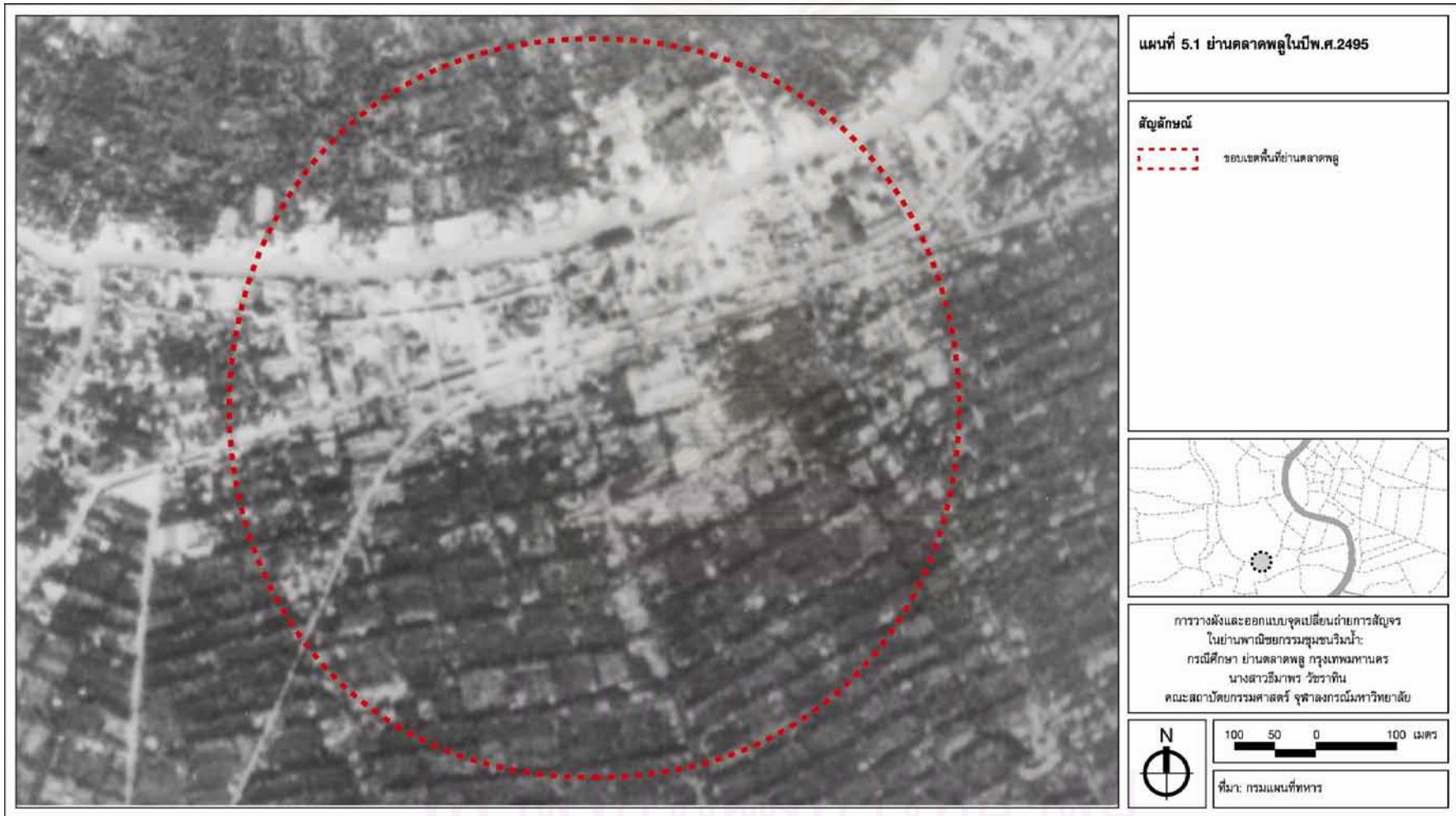
การศึกษาเพื่อองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่สำคัญของย่านตลาดพลูทางด้านกายภาพ ได้ทำการผสมผสานวิธีการศึกษา และพิจารณาถึงระหว่างเนื้อเมืองที่พัฒนามาจากระบบคลอง และชนิดสวนดั้งเดิม และมีทิศทางจินตภาพที่ทำให้ผู้คนเกิดการรับรู้ และจดจำพื้นที่ย่านตลาดพลูทั้งทางสัญจร ขอบเขต ย่าน จุดรวม และจุดหมายตา ซึ่งประเด็นในการศึกษา ประกอบด้วย ลักษณะอาคาร และพื้นที่ ระบบโครงข่ายถนน รูปแบบการวางตัวของอาคาร และรูปแบบการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะที่สะท้อนให้เห็นถึงองค์ประกอบทางกายภาพที่มีความสำคัญสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นย่านตลาดพลู ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

##### 5.1.1 ลักษณะอาคาร และพื้นที่

การศึกษาถึงเนื้อเมืองของพื้นที่ย่านตลาดพลู ได้ทำการศึกษา และพิจารณาจากลักษณะอาคาร และพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลาต่างๆ โดยอาศัยจากการแปลภาพถ่ายทางอากาศ โดยนำภาพถ่ายทางอากาศพื้นที่กรุงเทพมหานครบริเวณย่านตลาดพลูในช่วงปีพ.ศ.2495 ปีพ.ศ.2517 ปีพ.ศ.2530 และปีพ.ศ.2548 เพื่อนำมาสู่การศึกษาถึงระบบโครงข่ายถนน การวางตัวของแนวอาคาร และรูปแบบการปิดล้อมของพื้นที่ว่างสาธารณะที่แสดงให้เห็นถึงเนื้อเมืองดั้งเดิมที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านตลาดพลูต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

##### ลักษณะอาคาร และพื้นที่ของย่านตลาดพลู ในปีพ.ศ.2495

จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศของย่านตลาดพลูในปีพ.ศ.2495 พบว่า มีการสร้างอาคารบ้านเรือนเกาะกลุ่มกันตามแนวคลองบางกอกใหญ่ และถนนเทอดไท รวมถึงทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย สำหรับพื้นที่ว่างภายในย่านส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการปลูกสวนพลู แสดงให้เห็นว่าคลอง และแนวลำประโดงยังคงมีความสำคัญ แม้จะไม่ใช่นิรฐานะของเส้นทางการสัญจรหลัก แต่ในฐานะของพื้นที่ชลประทานเพื่อการเกษตร



### ลักษณะอาคาร และพื้นที่ของย่านตลาดพลู ในปีพ.ศ.2517

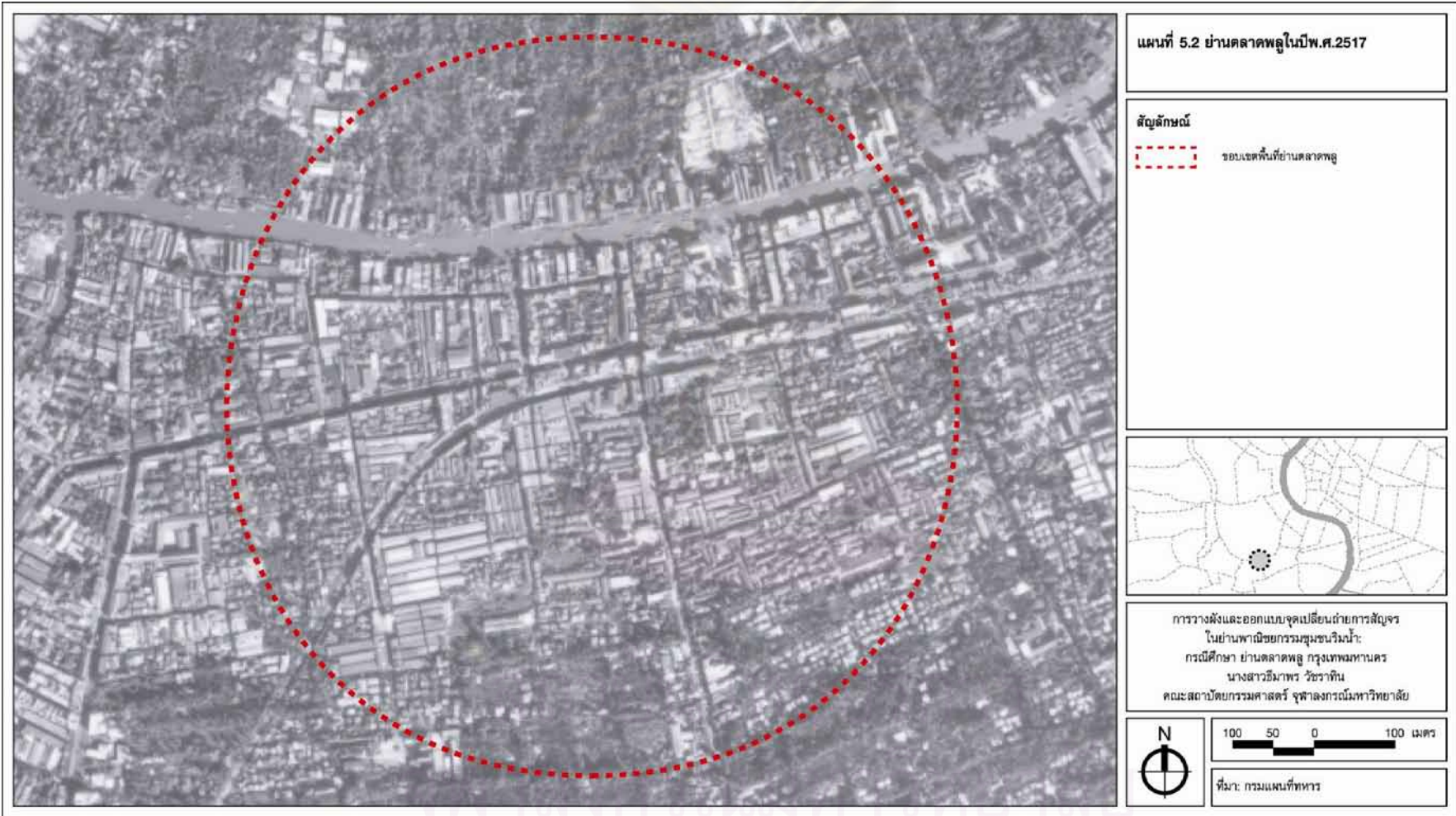
ในปีพ.ศ.2517 พบว่า ย่านตลาดพลูมีการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ โดยเฉพาะการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทางการเกษตรให้เป็นที่พักอาศัย หรืออาคารขึ้นแทน และมีการทับถมคลองซอยต่างๆ เพื่อทำเป็นทางเข้าหน้าบ้าน อีกทั้งยังได้มีการสร้างอาคารพาณิชย์ และตึกแถวเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการขยายตัวจากพื้นที่ชุมชนเดิมบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ให้มีความหนาแน่น และปริมาณของอาคารเพิ่มมากขึ้น โดยพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่อย่างชัดเจน ได้แก่ พื้นที่บริเวณริมถนนวุฒากาศ พื้นที่บริเวณทางตอนล่างของทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย และพื้นที่ชุมชนบริเวณวัดโพธิ์นิมิตรในปัจจุบัน นอกจากนี้ จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า มวลอาคารที่เกิดขึ้นใหม่นั้นส่วนใหญ่แล้วเป็นมวลอาคารขนาดเล็ก ยังไม่มีมวลอาคารขนาดใหญ่แทรกเข้ามาในพื้นที่ย่านตลาดพลู ทำให้เนื้อเมืองของย่านตลาดพลูในช่วงนี้มีลักษณะเป็นการใช้พื้นที่ขนาดเล็ก (Fine-grained) ทั้งขนาดที่ดิน รูปแบบของที่อยู่อาศัย และรูปแบบของโครงข่ายการสัญจร

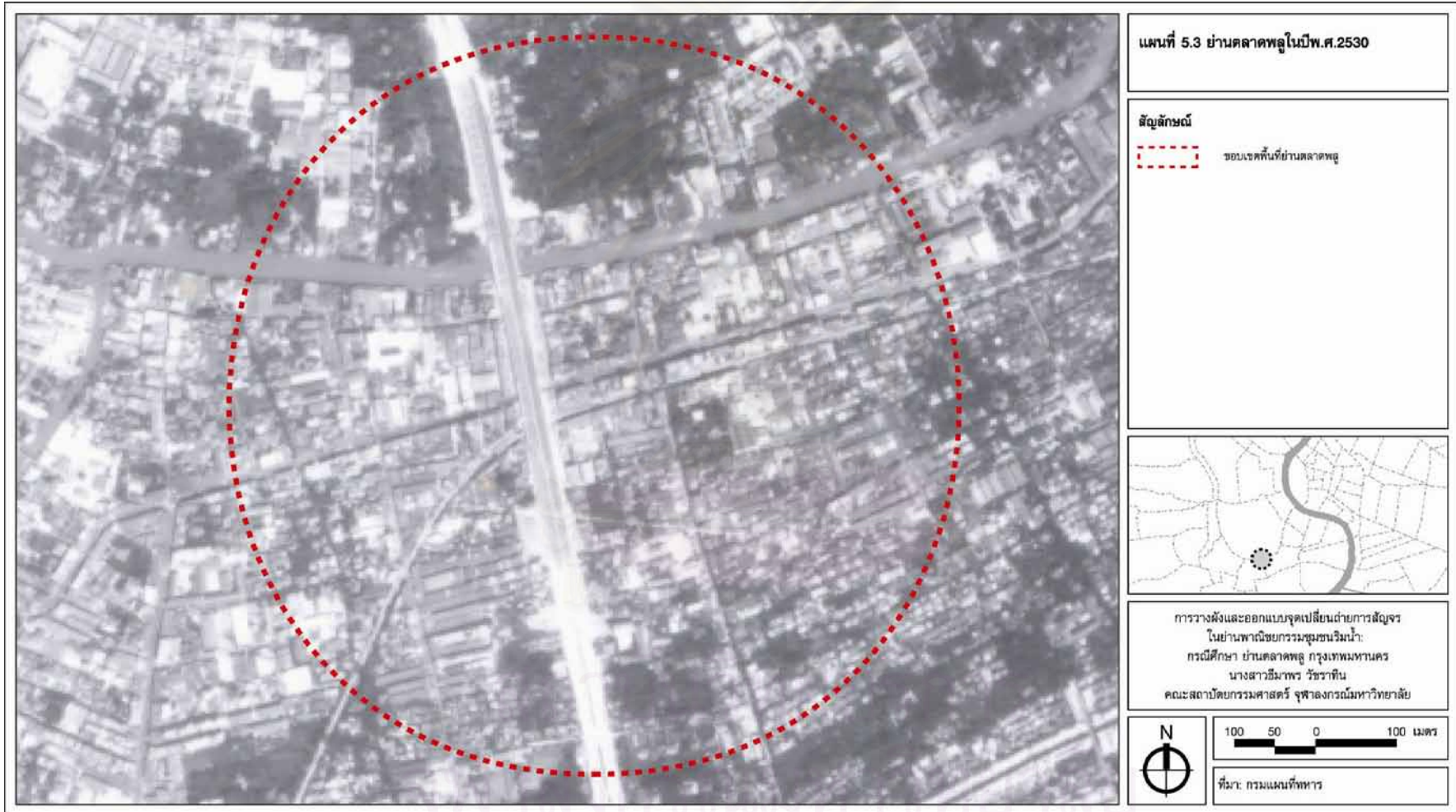
### ลักษณะอาคาร และพื้นที่ของย่านตลาดพลู ในปีพ.ศ.2530

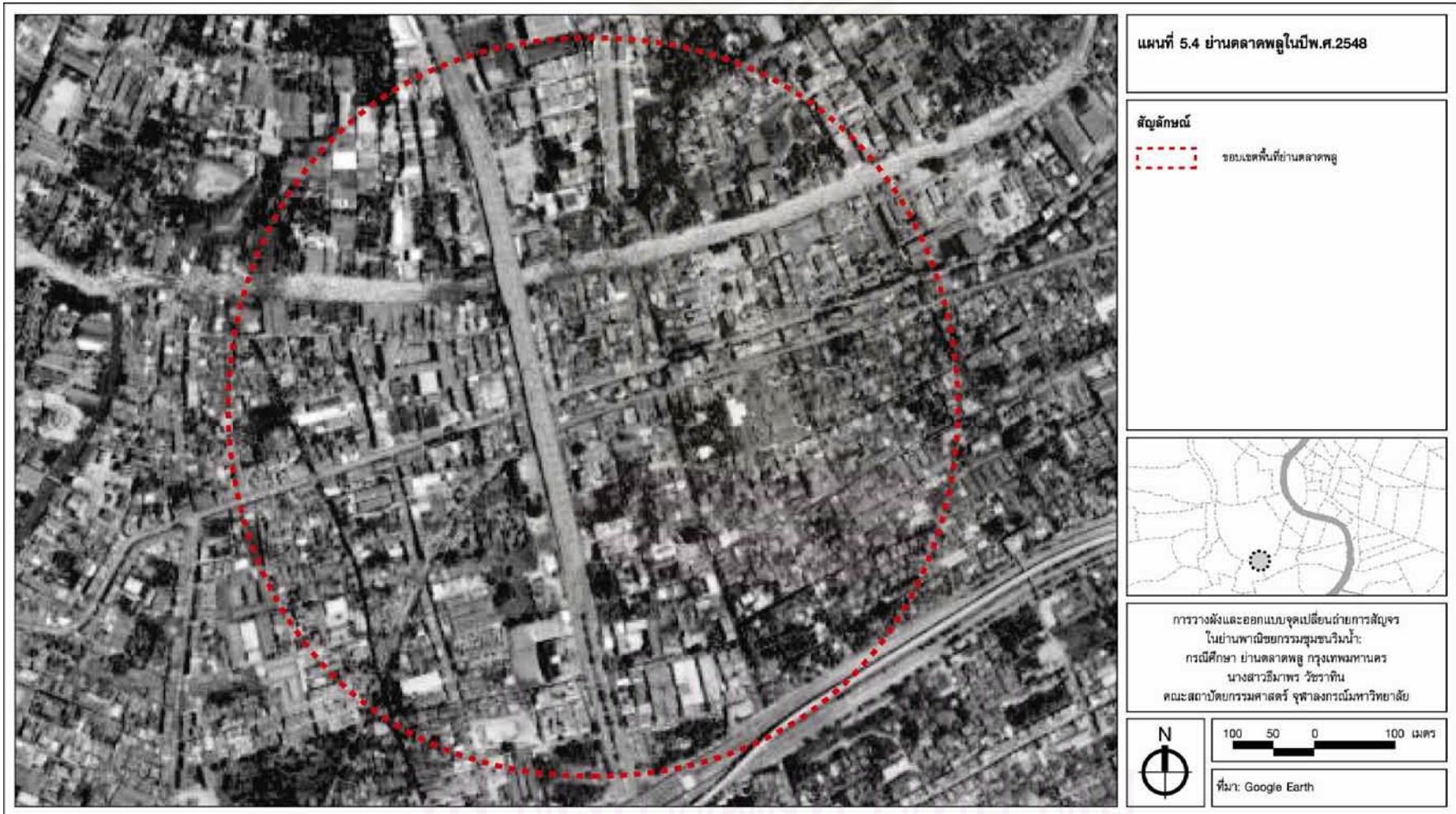
จากการแปลภาพถ่ายทางอากาศของย่านตลาดพลูในปีพ.ศ.2530 พบว่า มีการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกที่เชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษมทางด้านทิศเหนือของย่านตลาดพลู ซึ่งจากโครงสร้างของทางยกระดับดังกล่าวได้มีผลกระทบต่อเนื้อเมือง มวลอาคาร และพื้นที่ย่านตลาดพลูเป็นอย่างมาก เนื่องจากต้องมีการเวนคืนที่ดินในการก่อสร้าง และแนวเส้นทางในการดำเนินการตามโครงการที่ต้องตัดถนนคร่อมพื้นที่ตลาดเดิมที่เป็นชุมชนซื้อขายหลักมาแต่อดีต รวมทั้งโครงสร้างทางยกระดับที่लयข้ามพื้นที่ย่านตลาดพลู ทำให้เกิดการแทรกตัวของมวลอาคารขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ที่มีมวลอาคารขนาดเล็ก ชุมชนเก่าแก่ดั้งเดิมที่เคยอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่มถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่งขาดออกจากกันอย่างชัดเจน นอกจากนี้ แนวลำประโดงเดิมในอดีตที่เคยมีความสำคัญต่อการเกษตรหายไปจนเกือบทั้งหมด กลายเป็นถนนซอยขนาดเล็กที่เชื่อมต่อกันภายในชุมชน

### ลักษณะอาคาร และพื้นที่ของย่านตลาดพลู ในปีพ.ศ.2548

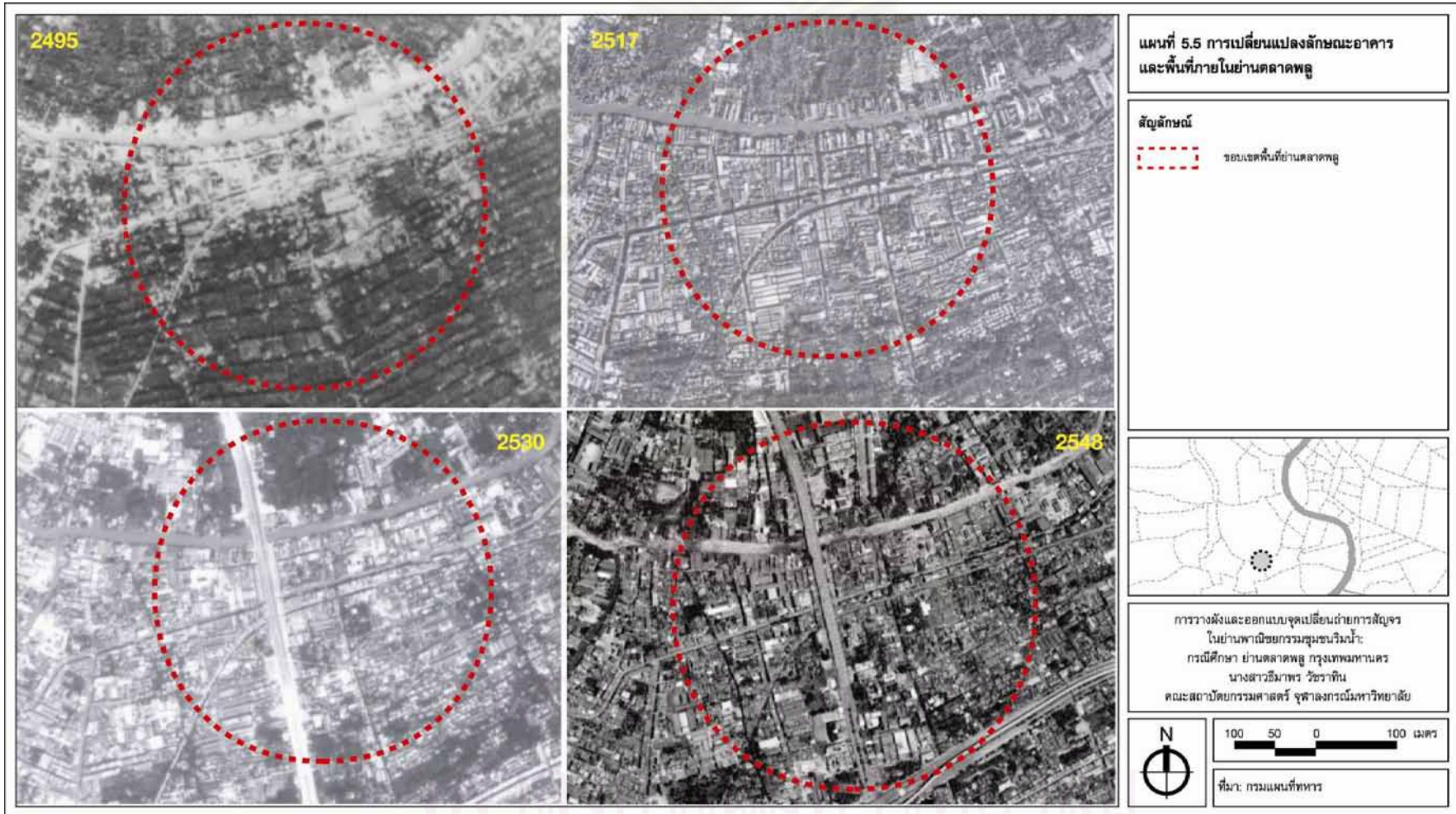
ในปีพ.ศ.2548 พบว่า พื้นที่ย่านตลาดพลูมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพอย่างชัดเจน โดยมีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่เพิ่มมากขึ้นภายในพื้นที่ เช่น หอพัก และคอนโดมิเนียม เป็นต้น เนื่องจากมีการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกมากยิ่งขึ้นจากการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกเชื่อมต่อกับเขตบางกอกใหญ่ รวมถึงนโยบาย และแผนงานในการพัฒนาพื้นที่ทั้งจากกฎกระทรวงบังคับใช้ผังเมืองรวมปีพ.ศ.2549 และนโยบายการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ไม่ว่าจะเป็นการสร้างถนน และสะพาน หรือการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน เช่น โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพสายสีลมส่วนต่อขยาย (สะพานตากสิน-บางหว้า) และโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit) เป็นต้น เพื่อเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี และให้การเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ทำให้มีการพัฒนาที่ดินในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะบ้านจัดสรร และคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น สำหรับอาคารบ้านพักอาศัยภายในย่านมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย โดยส่วนใหญ่เป็นเพียงการเพิ่มความหนาแน่นของอาคาร เช่น การสร้างอาคารพาณิชย์ หรือตึกแถวบริเวณริมถนนเทอดไท หรือพื้นที่ภายในถนนซอยต่างๆ











จากการก่อสร้างอาคารต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันบทบาทของคลองในอดีตที่เคยเป็นทั้งเส้นทางการสัญจร และปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิตเริ่มสูญหายไป

### การเปรียบเทียบความเปลี่ยนแปลงของลักษณะอาคาร และพื้นที่ในย่านตลาดพลู

เมื่อนำภาพถ่ายทางอากาศบริเวณย่านตลาดพลูในปีพ.ศ.2495 ปีพ.ศ.2517 ปีพ.ศ.2530 และปีพ.ศ.2548 มาทำการเปรียบเทียบ เพื่อศึกษาถึงความเปลี่ยนแปลงของลักษณะอาคาร และพื้นที่ของย่านตลาดพลู พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงหลักๆ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงในรูปแบบของอาคาร จากช่วงปีพ.ศ.2495-พ.ศ.2517 พบว่าอาคารส่วนใหญ่ภายในย่านมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีการก่อสร้างอาคารใหม่เพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็น บ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ หรือห้องแถวต่างๆ ที่สร้างบริเวณริมถนนสายหลักภายในย่าน ไม่ว่าจะเป็น ถนนเทอดไท หรือถนนวุฒากาศ รวมทั้งพื้นที่ทางการเกษตร หรือพื้นที่ปลูกสวนพลูได้มีการปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่พักอาศัยมากขึ้น สำหรับในช่วงปี พ.ศ.2517-พ.ศ.2548 พบว่า มีการแทรกตัวของโครงสร้างขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่มวลอาคารขนาดเล็กจากโครงสร้างของทางยกระดับรัชดาภิเษก และถนนราชพฤกษ์ที่เชื่อมต่อมาจากสะพานกรุงเทพ ส่งผลให้ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ย่านตลาดพลูมีการเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างมาก จากพื้นที่ทางการเกษตรปรับเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองเปรียบเสมือนเป็นกลายเปิดพื้นที่ให้มีการเข้าถึงที่สะดวก และรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ทางด้านทิศใต้ของย่านตลาดพลูซึ่งแต่เดิมเคยเป็นพื้นที่ทางการเกษตรมากขึ้น ส่วนใหญ่เป็นการสร้างมวลอาคารขนาดใหญ่เข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการสร้างอาคารขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น เช่น หอพัก หรือคอนโดมิเนียม เป็นต้น

#### 5.1.2 ระบบโครงข่ายถนน

จากการศึกษาลักษณะอาคาร และพื้นที่ นำมาสู่การพิจารณาถึงระบบโครงข่ายถนนที่เป็นองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่สำคัญ ซึ่งเมื่อมาพิจารณาถึงรูปทรงของระบบโครงข่ายถนน (Shapes) พบว่า รูปแบบของพื้นที่ย่านตลาดพลูที่เกิดขึ้นจากการแบ่งบล็อกอาคาร (Block) โดยระบบโครงข่ายของถนน โดยแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ แบบ Organic หรือแบบที่เกิดขึ้นเองตามสัญฐานของเมือง และแบบ Grid หรือแบบที่เกิดขึ้นจากการตัดถนน หรือแบ่งพื้นที่ใหม่ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงรูปทรงของระบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพลู พบว่า ส่วนใหญ่เป็นรูปทรงแบบ Organic ที่มีถนนสายหลักเป็นถนนสำคัญ และมีถนนสายรอง และถนนซอยแตกแยกย่อยออกมาจากถนนสายหลัก หรือที่เรียกว่า “Linear grid form” (อภิวดี เกษมสุข, 2550: 161) โดยพื้นที่ถนนซอยที่มีการแตกแยกย่อยนั้นส่วนใหญ่เป็นถนนปลายตัน (Broken-grid structure) ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากลักษณะภูมิประเทศดั้งเดิมของย่านที่ในอดีตเคยเป็นพื้นที่ทำสวนพลู ซึ่งลักษณะการทำสวนที่มีคลอง และลำประโดงเป็นคูน้ำล้อมรอบพื้นที่ ทำให้การตัดถนนขึ้นใหม่อาศัยการสร้างเลียบบคลองเป็นหลัก แล้วจึงสร้างทางเข้าไปแต่ละครัวเรือน หรือแต่ละชุมชนตามแนวลำประโดง ส่งผลให้แนวลำประโดงเดิมในอดีตสูญหายไป ระบบถนนซอยที่เกิดขึ้นใหม่ก็ไม่ได้มีการเชื่อมต่อกัน รวมทั้งยังทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนสายหลักด้วย



แต่อย่างไรก็ตาม ถนนชอยภายในชุมชนที่แคบ และเล็ก สะท้อนให้เห็นถึงความเป็นชุมชนชาวสวนในอดีตของตลาดพลูได้เป็นอย่างดี รวมทั้งใช้การเดินเท้าเป็นหลักนั้นได้สร้างบรรยากาศของความเป็นชุมชนละเวกบ้าน และความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในชุมชน รวมทั้งยังแวดล้อมไปด้วยกิจกรรมที่มีการเคลื่อนที่อยู่ตลอดเวลา ไม่ว่าจะเป็นการพักผ่อน การค้า และกิจกรรมทางศาสนา ทำให้พื้นที่ถนนชอยกลายเป็นพื้นที่ที่มีเอกลักษณ์ทั้งในแง่ของขนาดที่สัมพันธ์กับสัดส่วนของมนุษย์ (Human Scale) และแนวระดับถนน (Streetscape)

### 5.1.3 รูปแบบการวางตัวของแนวอาคาร

เมื่อมาพิจารณาถึงรูปแบบการวางตัวของแนวอาคารประเภทต่างๆ ที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างมวลอาคาร และพื้นที่ว่างสาธารณะที่เป็นลักษณะพื้นฐานของระบบกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ตามลักษณะอาคารที่ปรากฏในปัจจุบัน สามารถแบ่งการวางตัวของแนวอาคารออกได้เป็น 5 กลุ่มอาคาร ดังนี้

1. **กลุ่มอาคารประเภท ก** เป็นกลุ่มอาคารที่มีรูปแบบการจัดวางอาคารขนานไปกับแนวถนน และมีการสร้างพื้นที่ปิดล้อมภายใน ซึ่งพื้นที่ปิดล้อมภายในนั้นมีทั้งเป็นพื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ
2. **กลุ่มอาคารประเภท ข** เป็นกลุ่มอาคารที่มีรูปแบบการจัดวางอาคารขนานกับแนวถนนอย่างเป็นระเบียบสร้างรูปด้านของถนนที่ต่อเนื่อง และชัดเจน มีลักษณะเป็นอาคารตึกแถวเดี่ยวหันหน้าเข้าสู่ถนน และมีอาคารตึกแถวอื่นซ้อนหลังในทิศทางตรงข้ามอยู่ด้วยกัน
3. **กลุ่มอาคารประเภท ค** เป็นกลุ่มอาคารที่มีรูปแบบการจัดวางอาคารขนานกับแนวถนนอย่างเป็นระเบียบสร้างรูปด้านของถนนที่ต่อเนื่อง และชัดเจน มีลักษณะเป็นอาคารตึกแถวเดี่ยวหันหน้าเข้าสู่ถนน โดยไม่มีอาคารตึกแถวอื่นซ้อนหลัง
4. **กลุ่มอาคารประเภท ง** เป็นกลุ่มอาคารที่มีรูปแบบการจัดวางอาคารขนานไปกับแนวลำคลอง โดยมีการเข้าถึงได้ทั้งทางบก และทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็นอาคารสูง 1-2 ชั้น
5. **กลุ่มอาคารประเภท จ** เป็นกลุ่มอาคารที่มีรูปแบบการจัดวางอาคารกระจายตัวไปในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นมวลอาคารขนาดเล็ก และใช้เป็นที่พักอาศัยของผู้คนภายในย่าน

จะเห็นได้ว่า การวางตัวของแนวอาคารภายในย่านตลาดพลูโดยส่วนใหญ่มีด้วยกันอยู่ 2 ลักษณะ คือ การวางแนวอาคารหันหน้าให้กับถนน และแนวลำคลอง แม้ว่าคลองในปัจจุบันนั้นเหลือเพียงคลองสำคัญ และไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิต แต่รูปแบบการวางตัวของอาคารในอดีตที่สัมพันธ์กับน้ำยังคงสะท้อนให้เห็นในปัจจุบัน และการวางแนวอาคารแบบกระจายกระจายตามขนาดแปลงที่ดิน ซึ่งทั้ง 2 ลักษณะนั้นได้แสดงให้เห็นถึงการใช้พื้นที่ขนาดเล็ก และสัมพันธ์กับรูปแบบการสัญจรเดิมในอดีตได้เป็นอย่างดี





#### 5.1.4 คุณค่าของอาคาร

คุณค่าของอาคาร สามารถพิจารณาได้จากคุณค่าด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม โดยพิจารณาจากลักษณะเฉพาะของรูปแบบสถาปัตยกรรม ความสมบูรณ์ขององค์ประกอบอาคาร คุณค่าเชิงสัญลักษณ์ต่อพื้นที่ในแง่บทบาท และความเป็นมาที่ยาวนาน ตลอดจนมีความสัมพันธ์ที่เกี่ยวเนื่องกับพัฒนาการของเมืองในช่วงเวลาต่าง ๆ กลายเป็นที่รู้จัก และภาพจำที่เป็นเอกลักษณ์ของผู้คนทั้งใน และนอกพื้นที่ย่านได้เป็นอย่างดี ซึ่งกลุ่มอาคารที่มีความสำคัญ และควรค่าแก่การเก็บรักษา และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ดี ดังนี้

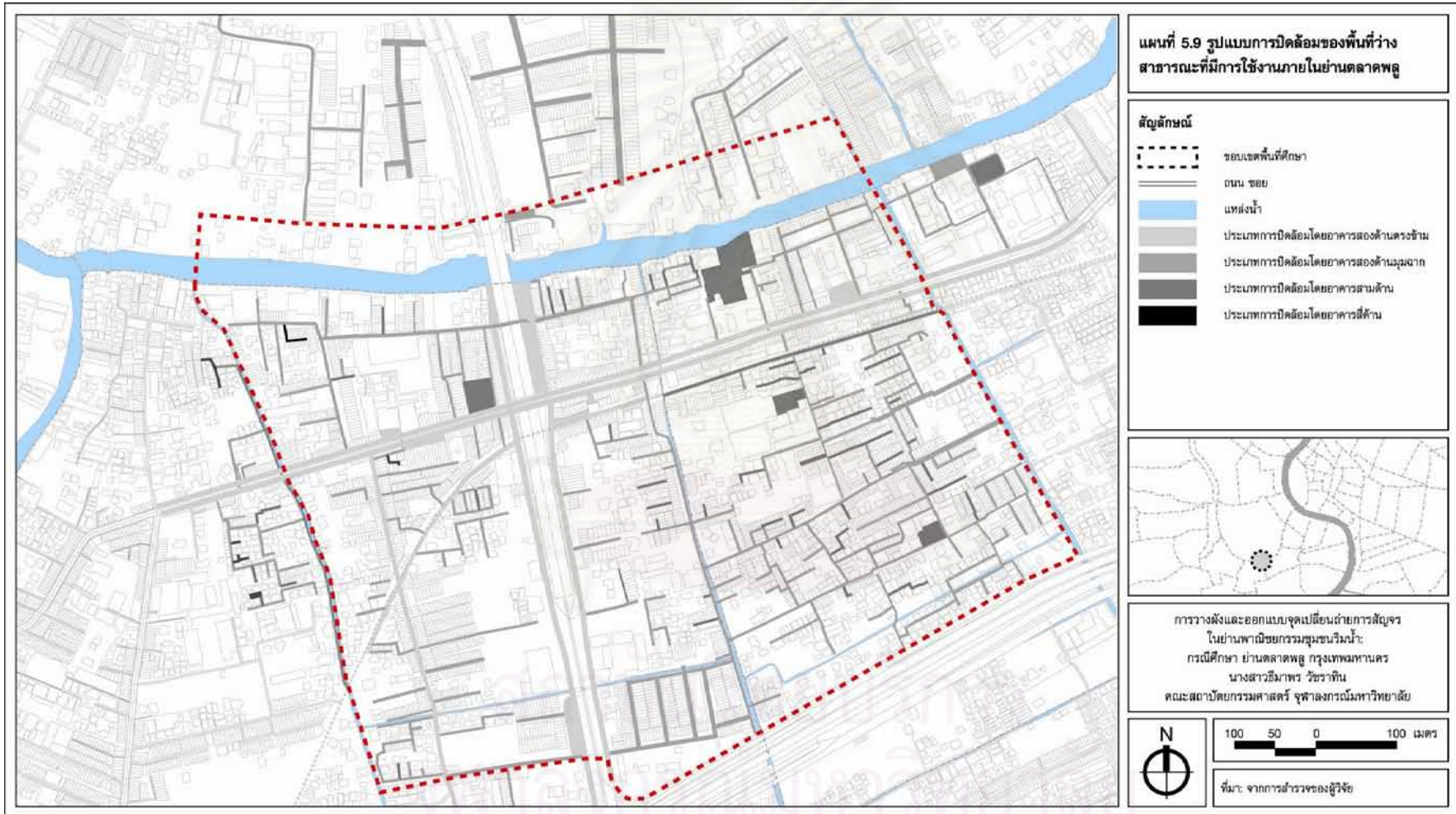
1. วัด และศาสนสถานภายในย่านที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 100 ปี ได้แก่ วัดราชคฤห์ วัดอินทาราม วัดจันทาราม วัดกันตทาราราม คริสตจักรตลาดพลูแบปติสต์ โรงเจเซี่ยงเซ่งตั้ว และศาลเจ้าโหวเจียะหยาเนี้ยเก็ง
2. สถานีรถไฟตลาดพลู ประตุนแรกในการเข้าถึงพื้นที่ย่านจากเส้นทางรถไฟ และศูนย์รวมการขนส่งหลักในปัจจุบัน
3. อาคารตลาดวัดกลาง และตึกแถวโดยรอบตลาด ศูนย์กลางการค้าสำคัญที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น และศูนย์รวมกิจกรรมหลักของผู้คนภายในย่าน
4. อาคารตึกแถวโครงสร้างไม้ที่มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมแบบจีน บริเวณสถานีดับเพลิงตลาดพลู อาคารตึกแถวดั้งเดิมในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างมาตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น
5. อาคารตึกแถวที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 บริเวณชุมชนท่าเรือตลาดพลู และบริเวณริมทางรถไฟทางด้านตะวันตกของทางยกระดับรัชดาภิเษก เป็นอาคารที่แสดงถึงยุคแห่งความเจริญรุ่งเรืองของย่านตลาดพลู

#### 5.1.5 รูปแบบการปิดล้อมของพื้นที่ว่างสาธารณะ

รูปแบบการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะ เป็นการศึกษาถึงขอบเขตทางกายภาพของรูปทรงพื้นที่ว่างสาธารณะ ซึ่งพื้นที่โล่งว่างที่ดีควรมีขอบเขตทางกายภาพของรูปทรงอย่างชัดเจน เพื่อสร้างขอบเขตพื้นที่กิจกรรม โดยการปิดล้อมของอาคารทั้งพื้นที่ว่างสาธารณะ และพื้นที่ส่วนตัว ซึ่งสามารถแบ่งลักษณะของปิดล้อม ได้ดังนี้



**การปิดล้อมโดยอาคารสองด้านตรงข้าม** เป็นการปิดล้อมโดยอาคารริมถนนทั้งสองด้านในลักษณะต่อเนื่องไปตามความยาวของถนน ซึ่งมักอยู่บริเวณริมถนนซึ่งมีระยะของถนนไม่กว้างมากนัก กิจกรรมที่เกิดขึ้นจะเป็นถนนคนเดิน ร้านค้าขายของ ร้านอาหาร ซึ่งมีการใช้พื้นที่ทั้งใน และนอกอาคารโดยมีอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่ริมถนน และมีการลิ้นไหลของพื้นที่กิจกรรมเข้าไปในตัวอาคาร ทำให้อาคารมีการใช้งานเป็นพื้นที่ที่กึ่งสาธารณะ เช่นเดียวกับบางอาคารที่ไม่มีการลิ้นไหลของกิจกรรมเข้าไปในตัวอาคาร ส่งผลให้อาคารนั้นเป็นพื้นที่ส่วนตัว เป็นต้น







ภาพที่ 5.1 การปิดล้อมโดยอาคารสองด้านตรงข้าม



**การปิดล้อมโดยอาคารสองด้านมุมฉาก** เป็นการปิด

ล้อมพื้นที่โดยอาคารทั้งสองด้าน ซึ่งอาจจะเป็นด้านตรงกันข้าม หรือเป็นด้านที่ชิดกันในลักษณะมุมฉาก การปิดล้อมเช่นนี้จะทำให้ ผู้ใช้พื้นที่สามารถรับรู้ถึงขอบเขตของพื้นที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งผู้ใช้ สามารถสร้างขอบเขตได้จากจินตภาพของตน เป็นจุดเริ่มของ ความรู้สึก “โอบล้อม” ของพื้นที่ ซึ่งจะมีการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน

ระหว่างพื้นที่ส่วนสาธารณะ และพื้นที่ส่วนตัว ซึ่งพื้นที่กิจกรรมอาจลื่นไหลเข้าไปในตัวอาคารได้ทั้งสองด้าน หรือ อาจมีเพียงด้านใดด้านหนึ่งซึ่งมีพื้นที่กิจกรรมเข้าไปอยู่ในอาคาร มักเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่โล่งว่างที่ติดถนนสายหลัก หรือถนนซอยที่มีอาคารพาณิชย์เชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอก



ภาพที่ 5.2 การปิดล้อมโดยอาคารสองด้านมุมฉาก



**การปิดล้อมโดยอาคารสามด้าน** การปิดล้อมรูปแบบนี้ทำให้ผู้ใช้รู้สึกถึงพื้นที่ได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น เพราะเนื่องจากพื้นที่ได้ถูกปิดล้อมโดยอาคารทั้งสามด้าน ซึ่งทำให้ผู้ใช้รู้สึกถึงความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ และสามารถควบคุมการเข้าถึงของพื้นที่ได้ โดยพื้นที่มีขอบเขตชัดเจน ทำให้มีการลื่นไหลของกิจกรรมเข้าสู่ตัวอาคารมากขึ้นแต่อาจจำกัดขอบเขตการใช้งานอยู่บ้าง โดยส่วนใหญ่แก้ไขโดยการให้พื้นที่ส่วนชั้นสอง และชั้นสาม ลักษณะการปิดล้อมรูปแบบนี้มักจะอยู่ติดกับถนนซอย รวมถึงอยู่ในละแวกชุมชนที่มีการตั้งบ้านเรือนใกล้เคียงกัน



ภาพที่ 5.3 การปิดล้อมโดยอาคารสามด้านมุมฉาก



**การปิดล้อมโดยอาคารทั้งสี่ด้าน** การปิดล้อมรูปแบบนี้ทำให้ผู้ใช้สามารถรับรู้ได้ถึงการปิดล้อมอย่างชัดเจนที่สุด ทำให้พื้นที่มีความเป็นส่วนตัวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากพื้นที่ถูกอาคารโอบล้อมไว้ทั้งสี่ด้านซึ่งทางเข้าอาจถูกกำหนดด้วยชอยเล็ก ๆ หรือเป็นพื้นที่ระหว่างอาคารในการลอดผ่านอาคารไปสู่พื้นที่ ซึ่งช่วยให้พื้นที่สามารถกำหนดเส้นทางเข้าออกได้สร้างความปลอดภัยให้แก่พื้นที่มากขึ้น การปิดล้อมในลักษณะนี้มักเกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ที่เป็นที่พักอาศัยเก่า เช่น บ้านเก่า ซึ่งถูกล้อมด้วยอาคารพาณิชย์ ซึ่งมีการสร้างอาคารใหม่ ๆ เกิดขึ้นทีหลัง จากการปิดล้อม

โดยอาคารทั้งสี่ด้านทำให้พื้นที่ที่มีขอบเขตจำกัด จึงมีการใช้งานชั้นสอง และชั้นสามมากขึ้น และมีการลักษณะใช้งานผสมผสานกันระหว่างพื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ ทำให้มีการใช้งานที่หลากหลายทั้งในแง่ของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์อาคาร



ภาพที่ 5.4 การปิดล้อมโดยอาคารสี่ด้านมุมฉาก

จากแผนที่ที่แสดงรูปแบบการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะ จะเห็นได้ว่า รูปแบบการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะภายในย่านตลาดพลู ส่วนมากแล้วเป็นการปิดล้อมโดยอาคารสองด้านมุมฉาก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการใช้พื้นที่ขนาดเล็กที่เกิดขึ้นจากร่องสวน และขนานไปกับแนวลำประโดงเดิม โดยแนวลำประโดงเดิมได้มีการปรับเปลี่ยนเป็นถนนซอยขนาดเล็กที่มีความสลับซับซ้อนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ

นอกจากนี้ จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพที่เป็นองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่สำคัญของย่าน พบว่า การเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นกับย่านตลาดพลูยังคงมีอยู่ต่อเนื่องตามความต้องการร่วมสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป แต่อย่างไรก็ตาม พื้นที่ย่านตลาดพลูในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ยังคงเป็นการใช้พื้นที่ขนาดเล็กที่มีมาตั้งแต่อดีต ทั้งขนาดของมวลอาคาร ความกว้างของถนน และตรอกซอกซอยภายในชุมชนที่ยังมีความสัมพันธ์กับแนวลำคลองเดิม แม้ว่าจะไม่ได้มีความสัมพันธ์ดังเช่นในอดีต แต่ยังคงแสดงให้เห็นถึงรูปแบบในการใช้พื้นที่ดั้งเดิมที่ยังคงสะท้อนให้เห็นจนถึงปัจจุบัน

## 5.2 ระบบกิจกรรม

### 5.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและการใช้พื้นที่ในชีวิตประจำวัน

พื้นที่ในการประกอบกิจกรรมภายในย่านตลาดพลู ประกอบด้วย

1. **ตลาด และร้านค้า** โดยตลาดที่สำคัญของย่าน คือ ตลาดวัดกลาง และตลาดรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นแหล่งซื้อขายสินค้าทั้งอาหารสด อาหารแห้ง ผัก และผลไม้ รวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ประกอบกับเป็นบริเวณที่มีการค้าขายอยู่ร่วมกับที่พักอาศัย ทำให้พ่อค้าแม่ค้า และคนในชุมชน รวมถึงคนภายนอกที่เดินทางเข้ามาเพื่อจับจ่ายซื้อหาสินค้า และรับประทานอาหารภายในบริเวณตลาด และพื้นที่โดยรอบ สามารถพบปะพูดคุย และมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันภายในพื้นที่ตลาด และบริเวณโดยรอบมากขึ้น



ภาพที่ 5.5 ตลาดวัดกลาง และพื้นที่โดยรอบ

2. **พื้นที่สถานีรถไฟตลาดพลู** เป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของย่านตลาดพลูที่มีทั้งกิจกรรมการค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางอยู่ในพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้า และเย็น จะมีผู้คนเดินทางเข้าใช้พื้นที่เป็นจำนวนมาก ซึ่งกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้มีทั้งผู้คนภายใน และภายนอกพื้นที่



ภาพที่ 5.6 สถานีรถไฟตลาดพลู

3. **พื้นที่ภายในศาสนสถานต่างๆ** เช่น บริเวณวัดอินทารามวรวิหารมีศาลาทำน้ำ และพื้นที่ว่างริมน้ำ เป็นแหล่งพักผ่อนของผู้คนในชุมชนบริเวณนั้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็น หรือในวันหยุด ซึ่งจะมีผู้คนเข้ามานั่งพักผ่อน พูดคุย และให้อาหารปลาบริเวณน้ำร่วมกัน หรือบริเวณศาลเจ้าโอบุเอะเจียะหิเอะเนี้ยเก็งภายในชุมชนโรงเจ 2 ที่มีผู้คนภายในชุมชนที่เดินทางมาไหว้เจ้า และใช้สถานที่ดังกล่าวในการพูดคุยพบปะกัน เป็นต้น



ภาพที่ 5.7 พื้นที่ภายในศาสนสถานต่างๆ

4. **ชอยในชุมชน** ชอยทางเดินระหว่างชุมชน เช่น บริเวณชอยด้านในของชุมชนวัดอินทารามวรวิหาร มีร้านขายของที่เป็นรถเข็นขนาดเล็กขายอาหาร และมีเก้าอี้วางตามริมทางสำหรับนั่งเล่น พบปะพูดคุยระหว่างกัน นอกจากนี้ยังเป็นสถานที่เล่นของเด็กๆด้วย



ภาพที่ 5.8 ชอยในชุมชน

5. **หน้าบ้าน** เป็นพื้นที่ปฏิสัมพันธ์ที่สะดวกที่สุดในลักษณะของบ้านเรือนใกล้เคียง และผู้คนในละแวกบ้าน ที่อาศัยพื้นที่บริเวณหน้าบ้านเป็นสถานที่พบปะพูดคุย และเปลี่ยนความคิดเห็น และทำกิจกรรมร่วมกันในระหว่างวัน และในช่วงเวลาเย็นหลังเวลาเลิกงาน รวมถึงในช่วงวันหยุด



ภาพที่ 5.9 พื้นที่หน้าบ้าน

พื้นที่ที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นกลายเป็นศูนย์รวมกิจกรรมของผู้คนทั้งใน และนอกพื้นที่ย่านตลาดพลูที่มีการใช้พื้นที่ในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ซึ่งการแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรม พื้นที่ และเวลาภายในย่านตลาดพลูสามารถสะท้อนให้เห็นถึงเอกลักษณ์ที่สะท้อนออกมาของย่านตลาดพลู จึงได้ทำการศึกษา และสำรวจช่วงเวลาในการประกอบกิจกรรม และพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม โดยการบันทึกภาพถ่ายในช่วงเวลาต่างๆ ตามประเภทของกิจกรรม ซึ่งได้แก่กิจกรรมทางสังคม และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สามารถสรุปช่วงเวลา และพื้นที่ที่ใช้ในการประกอบกิจกรรมได้ ดังนี้

#### ช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 12.00 น.

6.00 น.-8.00 น. ตลาดวัดกลาง และร้านค้าโดยรอบตลาด รวมถึงร้านค้าบางร้านริมถนนเทอดไท เช่น ร้านขายหนังสือ และร้านขายไอ้จ๊ก เป็นต้น เริ่มมีการค้าขายสินค้าแล้ว ทำให้มีผู้คนบางส่วนเดินทางเข้ามาซื้อสินค้า ผู้คนที่พักอาศัยอยู่ในย่านเริ่มเดินทางออกจากบ้านพักเพื่อไปทำงาน และเรียนหนังสือ รวมถึงการทำบุญตักบาตรในตอนเช้า และไหว้พระในศาลเจ้า ทำให้การสัญจรภายในพื้นที่ย่านเริ่มมีความหนาแน่นทั้งทางเดินเท้า ทางถนน ทางเรือ และทางรถไฟ นอกจากนี้ การค้าขาย การตักบาตร หรือการเดินทางไปโรงเรียนได้สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตยามเช้าของผู้คนภายในย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี

8.01 น.-10.00 น. ตลาดวัดกลาง และร้านค้าโดยรอบตลาดนั้นมีความคึกคักเป็นอย่างมาก มีผู้คนจำนวนมากเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าภายในตลาด ทำให้การสัญจรทางเดินเท้า ทางถนน ทางเรือ และทางรถไฟ โดยเฉพาะถนนเทอดไทด้านหน้าตลาดวัดกลางมีความหนาแน่นเป็นอย่างมาก สำหรับร้านค้าอื่นๆ ภายในย่านเริ่มมีการเปิดค้าขายมากขึ้น เช่น บริเวณซอยทำน้ำตลาดพลู หรือบริเวณด้านหลังสถานีรถไฟตลาดพลู เป็นต้น

10.01 น.-12.00 น. ตลาดวัดกลางเริ่มวาย พ่อค้าแม่ค้าส่วนใหญ่เริ่มเก็บแผงร้าน และทำความสะอาดพื้นที่ มีเพียงบางร้านที่ยังคงดำเนินการค้าขายต่อจนสินค้าหมด สำหรับร้านค้าริมถนนเทอดไท ถนนรัชดาภิเษก ถนนริมรางรถไฟ และซอยทำน้ำตลาดพลูเปิดกิจการเกือบทั้งหมดแล้ว มีการนำสินค้า และป้ายราคามาตั้งด้านหน้าร้าน ซึ่งยังคงทำให้มีผู้คนเดินทางเข้ามาในพื้นที่ย่านตลาดพลู ทำให้เส้นทางการสัญจรภายในพื้นที่ยังคงมีความหนาแน่นไม่น้อยกว่าในช่วงเวลาที่ผ่านไป สำหรับตลาดรัชดาภิเษกเริ่มเปิดดำเนินการค้า มีพ่อค้าแม่ค้า

เดินทางเข้ามาตั้งแผงร้าน เตรียมอุปกรณ์ และเปิดดำเนินการค้าขายแล้ว นอกจากนี้ ในช่วงเวลานี้มีผู้คนทั้งในและนอกพื้นที่เดินทางเข้ามาสักการะพระบรมอัฐิของสมเด็จพระเจ้าตากสินภายในวัดอินทารามเป็นจำนวนมาก

#### ช่วงเวลา 12.01 น. ถึง 21.00 น.

12.01 น.-15.00 น. พื้นที่ย่านตลาดพลูเริ่มมีความคึกคักน้อยลง แม้ว่าร้านค้าต่างๆ เปิดกิจการเกือบทั้งหมดแล้ว แต่ตลาดวัดกลางซึ่งเป็นพื้นที่การค้าหลักได้ปิดดำเนินการค้าไปในช่วงเช้าแล้วนั้น ส่งผลให้มีผู้คนเดินทางเข้ามาซื้อสินค้า และบริการลดลงตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม ยังคงมีผู้คนจากภายนอกเดินทางเข้ามาเลือกซื้อสินค้า และบริการภายในพื้นที่ เช่น เดินทางเข้ามารับประทานอาหารเช้า โดยเฉพาะบริเวณตลาดรัชดาภิเษกที่มีเจ้าหน้าที่จากสำนักงานเขตบางกอกใหญ่ และเขตธนบุรีเดินทางเข้ามารับประทานอาหารเช้าในเวลากลางวัน และเลือกซื้อสินค้า รวมทั้งยังมีผู้คนภายนอกเดินทางเข้ามาไหว้พระ และสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ต่างๆ เป็นต้น

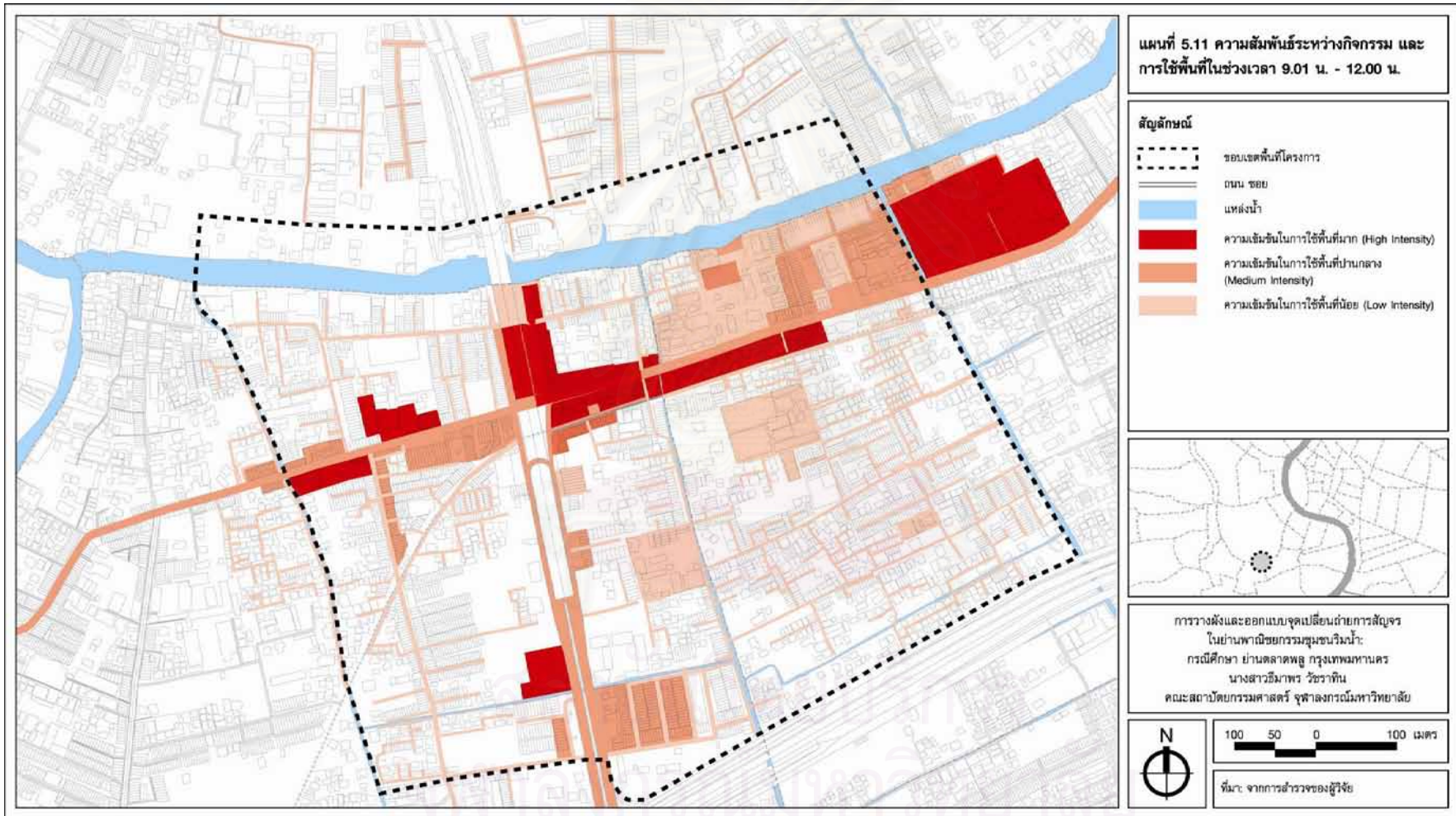
15.01 น.-18.00 น. เป็นช่วงเวลาโรงเรียนเลิก และเป็นเวลาเลิกงาน ทำให้ผู้คนที่เดินทางออกไปในช่วงเช้ากลับมามีความคึกคัก การสัญจรทั้งทางเดินเท้า ทางถนน ทางเรือ และทางรถไฟ รวมถึงการค้าขายเริ่มกลับมาที่มีความคึกคัก โดยเฉพาะบริเวณด้านข้างสถานีรถไฟตลาดพลู และพื้นที่ด้านหน้าตลาดรัชดาภิเษก รวมถึงซอยท่าน้ำตลาดพลู โดยเฉพาะในวันอังคาร และวันศุกร์ที่มีตลาดนัดบริเวณด้านข้างตลาดรัชดาภิเษก มีผู้คนทั้งจากภายใน และนอกพื้นที่ย่านตลาดพลูเดินทางเข้ามาเลือกซื้อสินค้าเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้พื้นที่หน้าบ้าน ซอยระหว่างชุมชน และลานวัดได้กลายเป็นพื้นที่สังสรรค์ พบปะพูดคุย เล่นกีฬา และออกกำลังกายของคนในชุมชน ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพลูกลับมามีความคึกคักอีกครั้ง

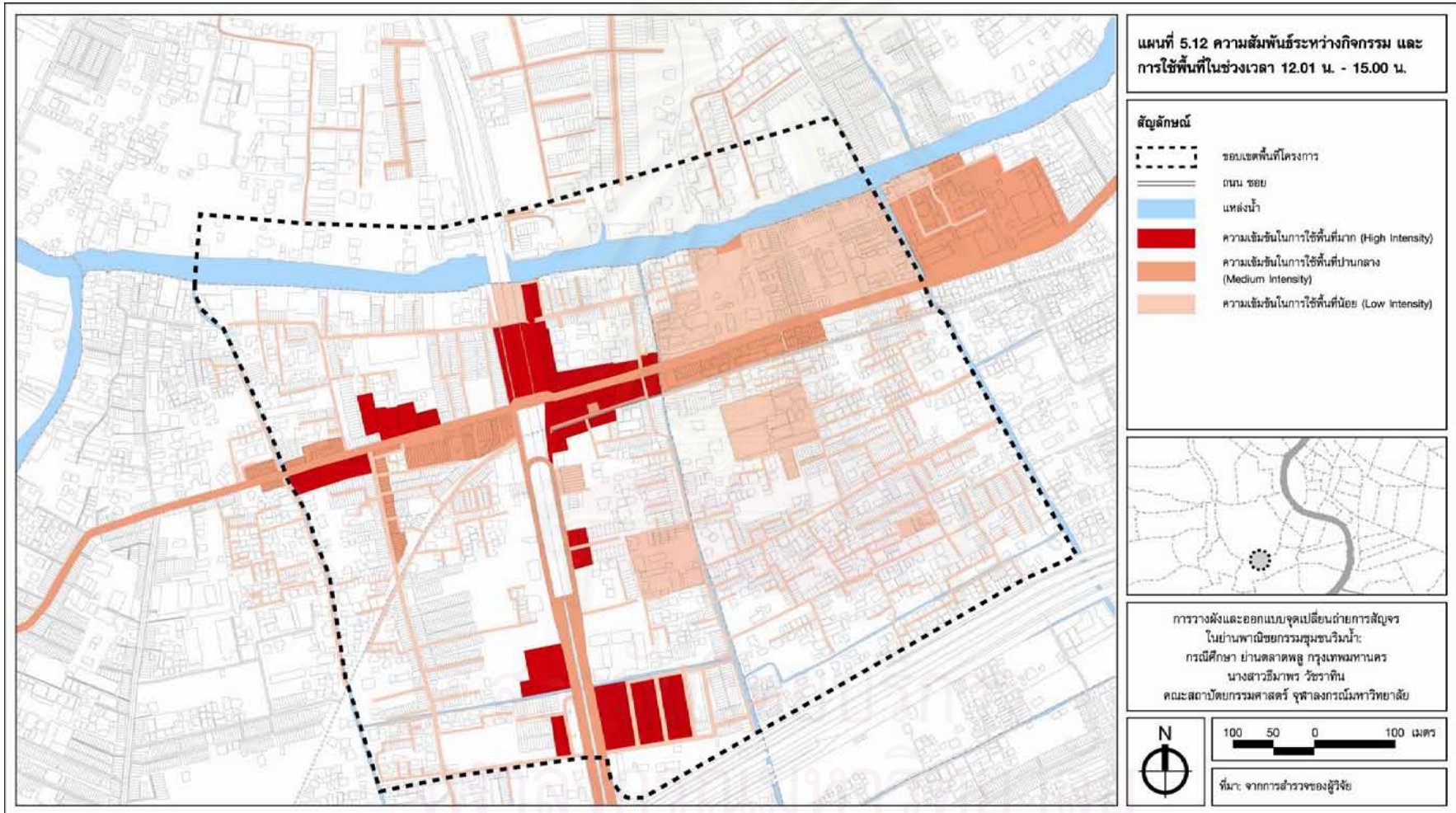
18.01 น.-21.00 น. กิจกรรมต่างๆ ภายในย่านเริ่มลดลง ร้านค้าต่างๆ เริ่มปิดดำเนินการค้า ผู้คนภายในชุมชนกลับเข้าพักอาศัย การสัญจรทางเรือ และทางรถไฟปิดการดำเนินการ การสัญจรทางเท้า และทางถนนเริ่มเบาบางลง มีเพียงร้านอาหาร หรือร้านค้าบางร้านเท่านั้นที่เปิดดำเนินการต่อ เช่น บริเวณพื้นที่ด้านข้างสถานีรถไฟตลาดพลู และด้านหน้าตลาดรัชดาภิเษกที่มีร้านอาหารแผงลอยที่เปิดค้าขายในตอนเย็น ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพลูเข้าสู่การหลับใหล และกลับเข้าสู่ความคึกคักอีกครั้งในตอนเช้าของวันต่อไป

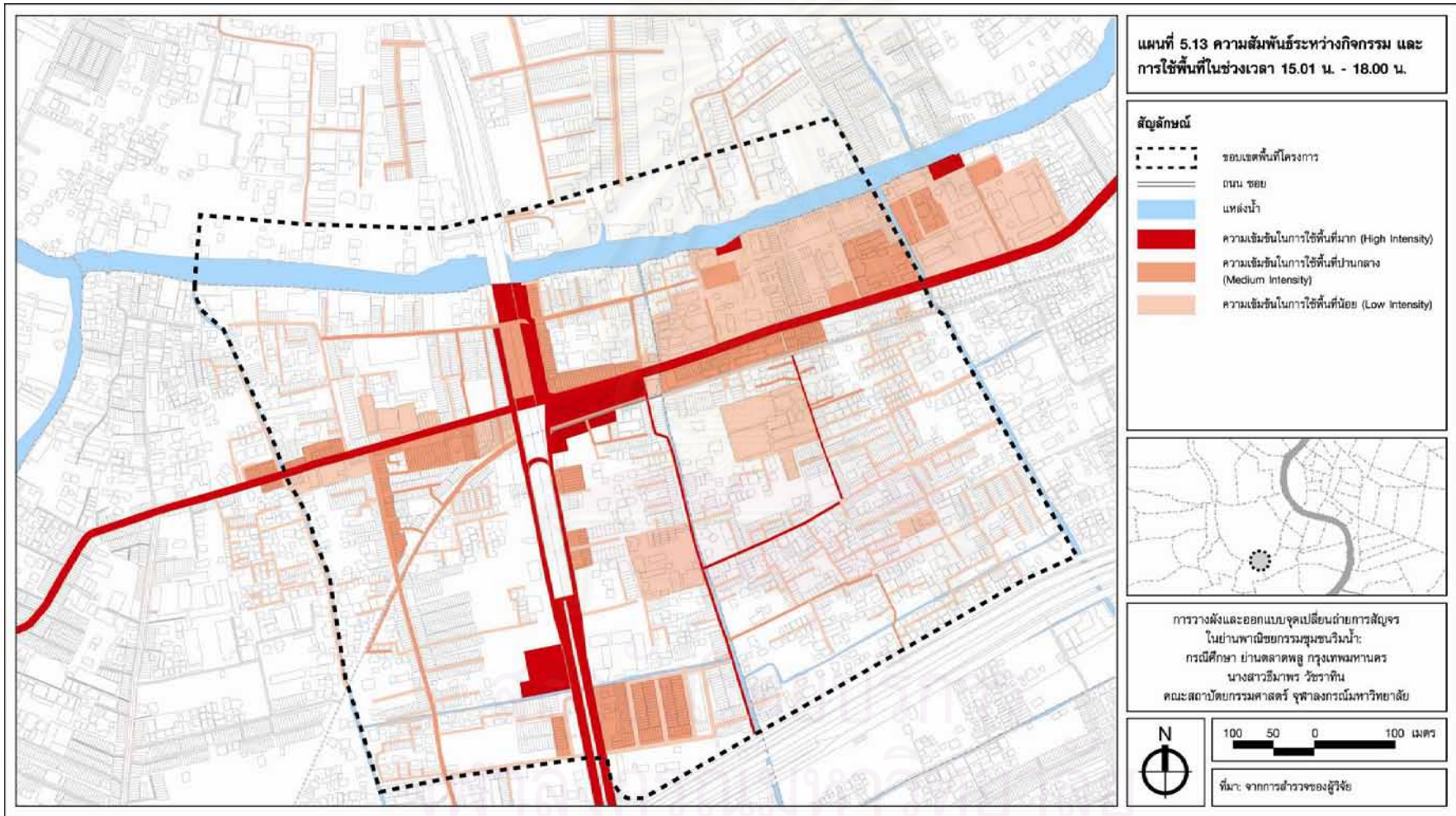
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

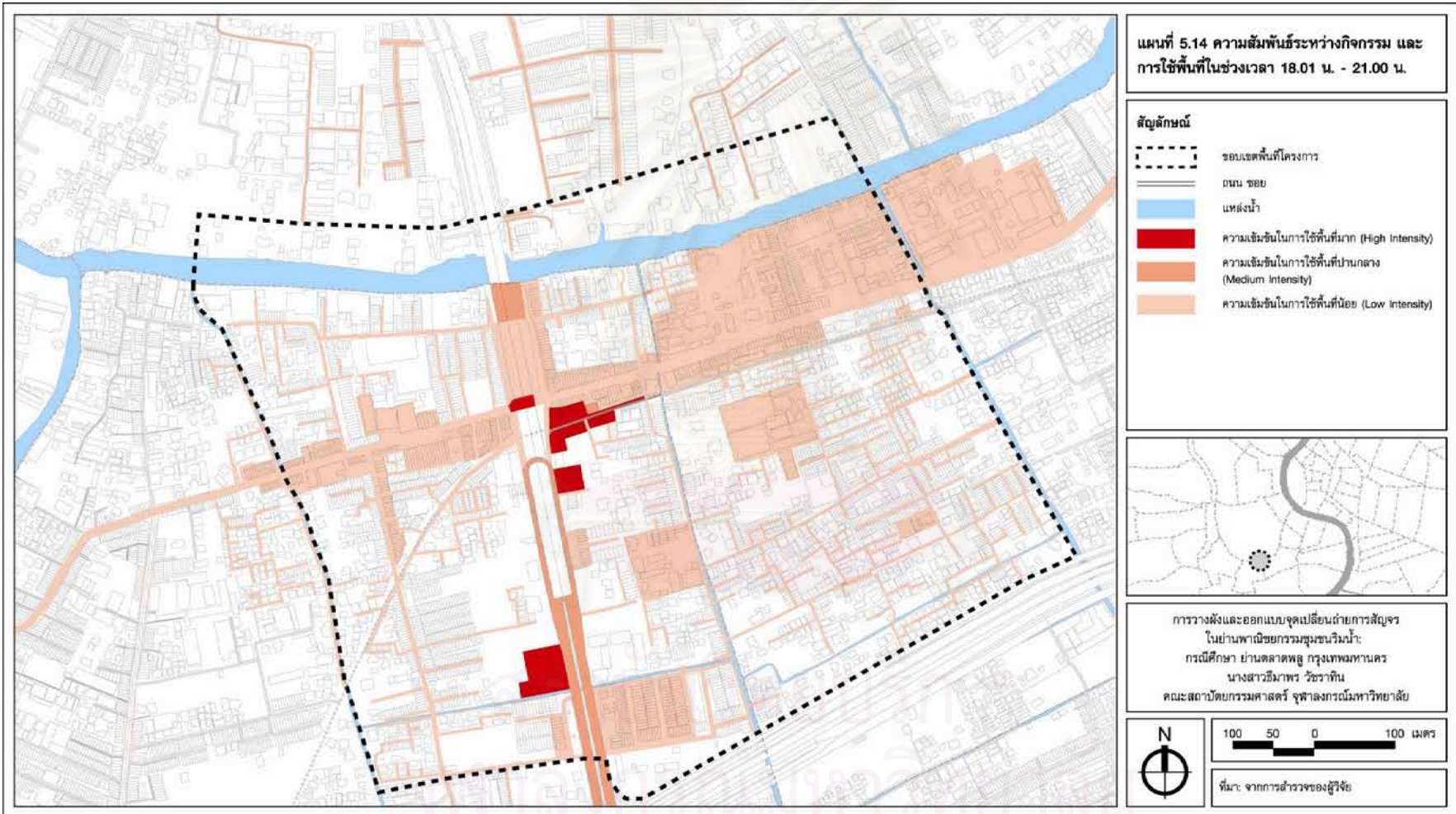












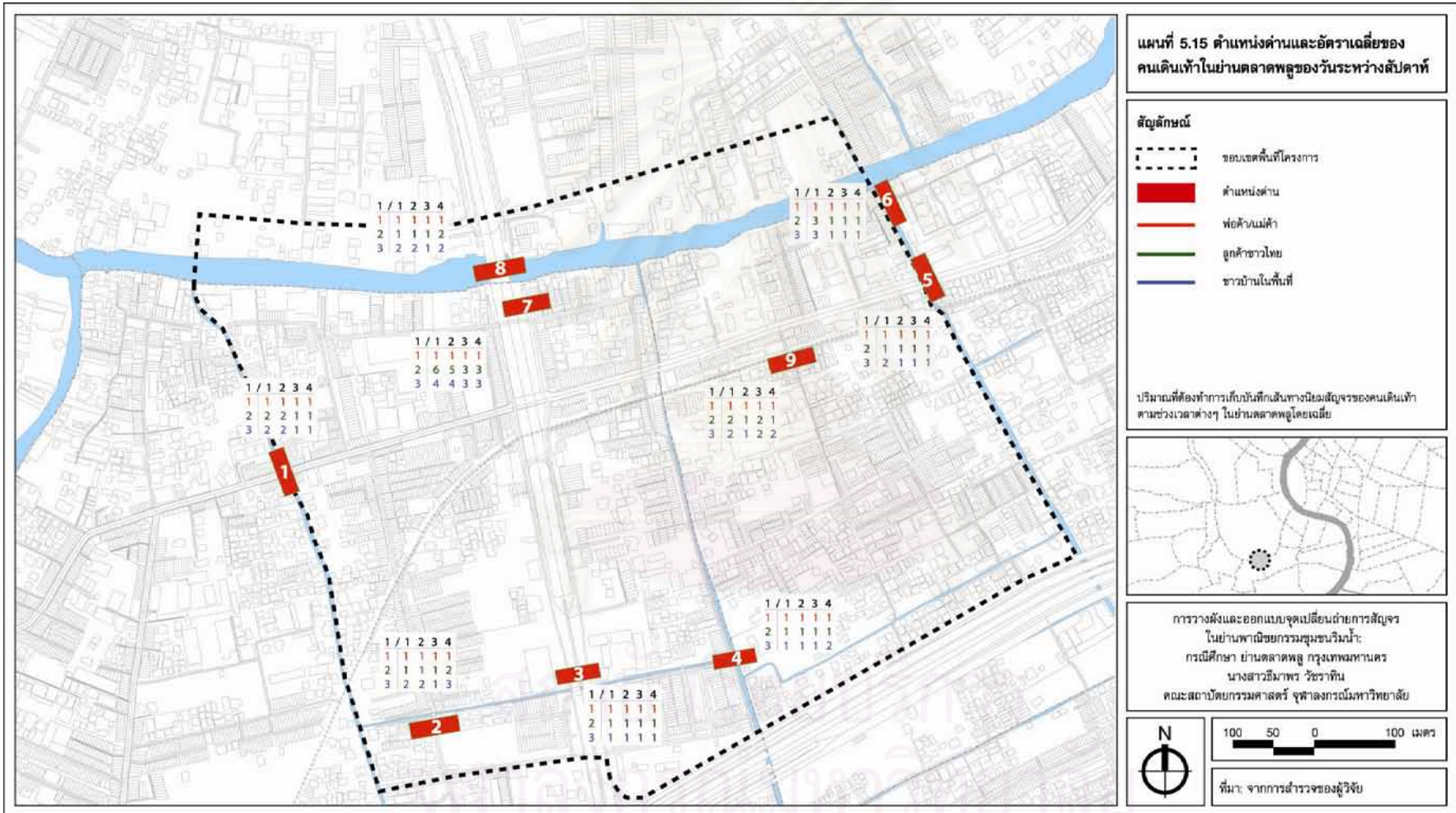
นอกจากนี้ ยังได้ทำการศึกษาถึงกิจกรรมการสัญจร ซึ่งลักษณะของการสัญจรทั้ง 2 ประเภทนั้นเกิดขึ้น โดยผู้ใช้พื้นที่ย่านตลาดพลู 3 กลุ่ม คือ ผู้สัญจรที่เป็นพ่อค้าแม่ค้า ลูกค้าคนไทย และชาวบ้านในพื้นที่ผ่านวิธีการสำรวจภาคสนาม 3 วิธี คือ การบันทึกอัตราการสัญจรผ่าน การสะกดรอยเพื่อการบันทึกรูปแบบกิจกรรมการจับจองพื้นที่ และรูปแบบการเลือกเส้นทางของคนเดินเท้า โดยช่วงเวลาที่ทำการบันทึกข้อมูลแบ่งออกเป็น 4 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงเวลาที่ 1 ตั้งแต่เวลา 06.00–08.30 น. ช่วงเวลาที่ 2 ตั้งแต่เวลา 11.00–13.30 ช่วงเวลาที่ 3 ตั้งแต่เวลา 14.30–17.00 น. และช่วงเวลาที่ 4 ตั้งแต่เวลา 17.30–20.00 น. ของวันระหว่างสัปดาห์ คือ วันพุธ และวันหยุดสุดสัปดาห์ คือ วันเสาร์ ซึ่งผลการสำรวจมีรายละเอียด ดังนี้

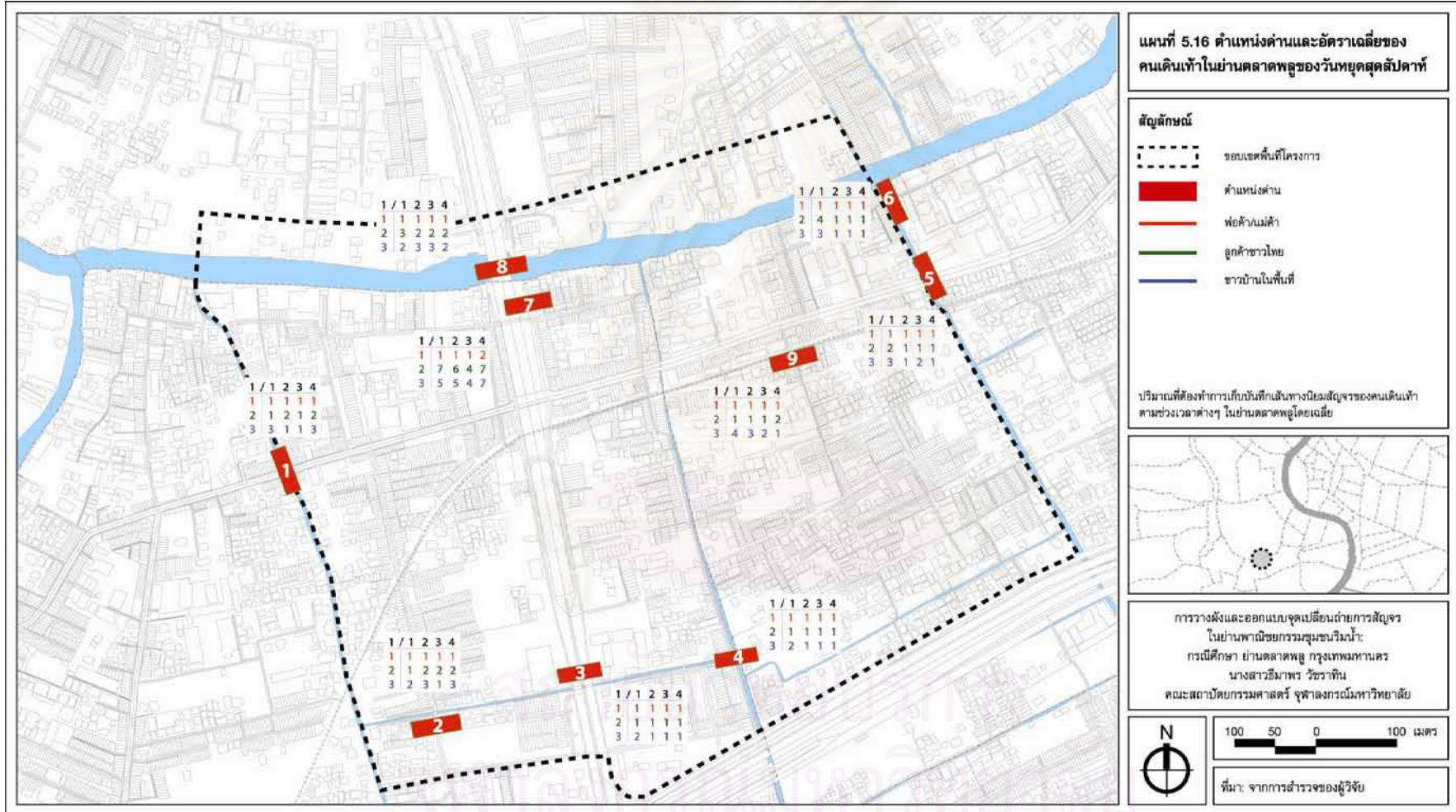
### อัตราการสัญจรผ่านของผู้สัญจรทางเท้า

การบันทึกอัตราการสัญจรผ่านพื้นที่ว่างสาธารณะ(Pedestrian's movement rate) เป็นการนับปริมาณผู้สัญจรผ่านแต่ละด่านสังเกต (gate) ในระยะเวลาที่กำหนดไว้ 10 นาที เพื่อนำมาคำนวณเป็นข้อมูลเชิงสถิติของระดับความนิยมในการใช้เส้นทางเดินเท้าในช่วงเวลาต่างๆ (คน / ชั่วโมง) โดยผู้วิจัยได้กำหนดตำแหน่งของด่านที่เป็นทางเข้าหลักของผู้สัญจรทางเท้าสู่พื้นที่ศึกษาทั้งหมด 9 ด่าน และทำการสำรวจในระหว่างวันที่ 17-20 เมษายน พ.ศ.2552 ตามช่วงเวลาที่ได้มีการกำหนดไว้ ซึ่งผลบันทึกอัตราการสัญจรผ่านทางเท้าผ่านทางเข้าหลักทั้ง 9 ด่าน (ตารางที่ 5.1 และ 5.2) พบว่า กิจกรรมการสัญจรภายในย่านตลาดพลูไม่มีการหยุดนิ่งแต่มีระดับความหนาแน่นแตกต่างกันไปตามความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้ง กิจกรรม และช่วงเวลาโดยด่านสังเกตที่ 1,5,6,7,8 และ 9 เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณของผู้สัญจรทางเท้าสู่ย่าน เนื่องจากเป็นด่านสังเกตที่ตั้งอยู่บนถนนสายหลัก คือ ถนนเทอดไท ถนนรัชดาภิเษก และท่าเรือตลาดพลู ซึ่งเป็นเส้นทางการสัญจรหลักในการเข้าถึงพื้นที่ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางหลักที่เข้าสู่พื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมในช่วงเวลาเช้า คือ ตลาดวัดกลาง ทำให้มีผู้คนโดยเฉพาะลูกค้านอกพื้นที่เดินทางเข้าออกพื้นที่ย่านมากขึ้นทั้งในช่วงวันระหว่างสัปดาห์ และวันหยุดสุดสัปดาห์

### รูปแบบการเลือกเส้นทางของผู้สัญจรทางเท้า

การสะกดรอยเพื่อบันทึกรูปแบบการเลือกเส้นทางของผู้สัญจรทางเท้า(pedestrian's movement trace) เป็นการศึกษาระดับความนิยมในการเลือกเส้นทางของกลุ่มผู้สัญจรประเภทต่างๆ โดยอาศัยเงื่อนไขในการเก็บข้อมูลเดียวกับการบันทึกอัตราการสัญจรผ่านของผู้สัญจรทางเท้า คือ กำหนดให้มีการจำแนกกลุ่มผู้ใช้พื้นที่เป็น 3 ประเภท แล้วทำการสำรวจพื้นที่ตาม 4 ช่วงเวลา โดยมีข้อกำหนดในการติดตามผู้ใช้พื้นที่คือ ผู้ติดตามจะใช้เวลาในการสะกดรอยคนละ 6 นาที และจะเลิกติดตามเมื่อหมดเวลา 6 นาที หรือเมื่อผู้ถูกติดตามหยุดทำกิจกรรมนานเกินกว่า 3 นาที โดยให้ถือว่าผู้ถูกติดตามได้เดินทางมาถึงจุดหมายของการสัญจรแล้ว หรือเมื่อผู้ถูกติดตามออกนอกพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้ สัดส่วนของประชากรตัวอย่างที่จะติดตามในแต่ละประตุนั้นได้มาจากการคำนวณร้อยละอย่างง่ายจากอัตราการสัญจรผ่านทางเข้าหลักที่ได้มีการสำรวจไปเบื้องต้น





ตารางที่ 5.1 ปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในวันระหว่างสัปดาห์

ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (รวม)			
		06.00-08.30	11.00-13.30	14.30-17.00	17.30-20.00
1	พ่อค้า/แม่ค้า	4	1	1	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	6	5	4	3
	ชาวบ้านในพื้นที่	8	6	4	3
	รวม	18	12	9	7
2	พ่อค้า/แม่ค้า	2	1	1	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	2	4	2	5
	ชาวบ้านในพื้นที่	5	8	4	9
	รวม	9	13	7	15
3	พ่อค้า/แม่ค้า	1	1	1	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	2	1	0	2
	ชาวบ้านในพื้นที่	2	0	0	1
	รวม	5	2	1	4
4	พ่อค้า/แม่ค้า	1	1	1	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	3	1	1	2
	ชาวบ้านในพื้นที่	4	2	2	5
	รวม	8	4	4	8
5	พ่อค้า/แม่ค้า	2	0	2	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	3	1	2	0
	ชาวบ้านในพื้นที่	6	2	3	4
	รวม	11	3	7	5
6	พ่อค้า/แม่ค้า	3	1	1	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	12	1	1	1
	ชาวบ้านในพื้นที่	9	1	2	1
	รวม	24	3	4	3
7	พ่อค้า/แม่ค้า	2	2	1	2
	ลูกค้านอกพื้นที่	21	20	9	11
	ชาวบ้านในพื้นที่	13	14	10	9
	รวม	36	36	20	22
8	พ่อค้า/แม่ค้า	0	0	0	0
	ลูกค้านอกพื้นที่	4	3	2	5
	ชาวบ้านในพื้นที่	6	7	4	8
	รวม	10	10	6	13
9	พ่อค้า/แม่ค้า	3	3	2	4
	ลูกค้านอกพื้นที่	25	9	5	4
	ชาวบ้านในพื้นที่	11	7	10	15
	รวม	39	19	17	23

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, 2552.



ตารางที่ 5.2 ปริมาณการสัญจรผ่านของคนเดินเท้าในวันหยุดสัปดาห์

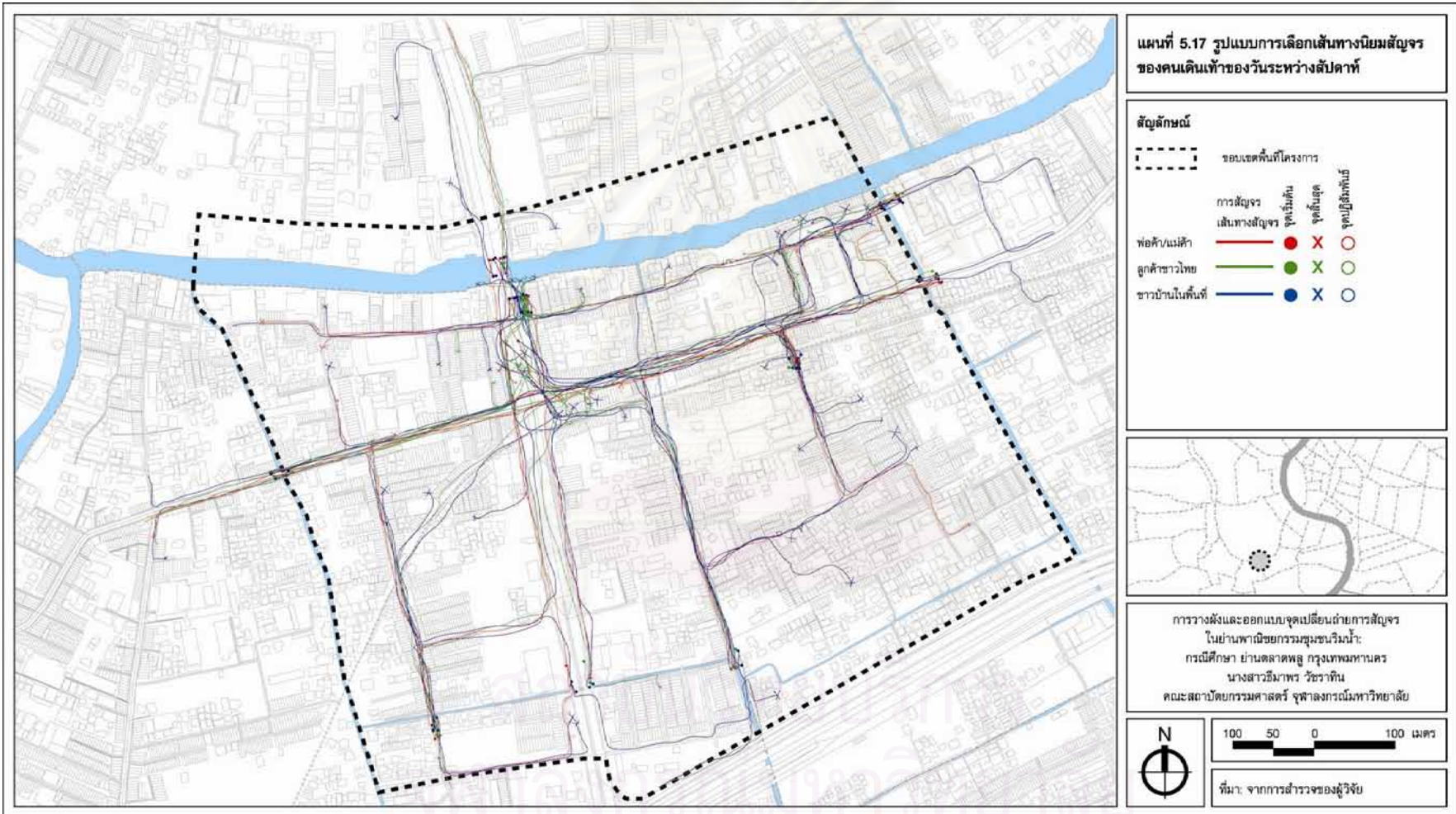
ด้าน	กลุ่มคน	ช่วงเวลา (รวม)			
		06.00-08.30	11.00-13.30	14.30-17.00	17.30-20.00
1	พ่อค้า/แม่ค้า	3	2	3	4
	ลูกค้านอกพื้นที่	7	5	4	6
	ชาวบ้านในพื้นที่	11	4	3	9
	รวม	21	11	10	19
2	พ่อค้า/แม่ค้า	2	3	2	4
	ลูกค้านอกพื้นที่	3	6	5	7
	ชาวบ้านในพื้นที่	6	9	4	11
	รวม	11	18	11	22
3	พ่อค้า/แม่ค้า	1	0	0	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	4	0	1	2
	ชาวบ้านในพื้นที่	8	0	1	1
	รวม	13	0	2	4
4	พ่อค้า/แม่ค้า	1	1	0	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	3	2	1	4
	ชาวบ้านในพื้นที่	5	2	1	4
	รวม	9	5	2	9
5	พ่อค้า/แม่ค้า	4	2	3	3
	ลูกค้านอกพื้นที่	8	4	4	1
	ชาวบ้านในพื้นที่	12	4	5	3
	รวม	24	10	12	7
6	พ่อค้า/แม่ค้า	3	2	2	1
	ลูกค้านอกพื้นที่	15	3	2	1
	ชาวบ้านในพื้นที่	10	4	2	1
	รวม	28	9	6	3
7	พ่อค้า/แม่ค้า	3	2	4	5
	ลูกค้านอกพื้นที่	25	23	15	32
	ชาวบ้านในพื้นที่	20	17	14	33
	รวม	48	42	33	70
8	พ่อค้า/แม่ค้า	0	0	0	0
	ลูกค้านอกพื้นที่	10	8	8	10
	ชาวบ้านในพื้นที่	9	8	9	10
	รวม	19	16	17	20
9	พ่อค้า/แม่ค้า	8	5	4	5
	ลูกค้านอกพื้นที่	41	19	5	6
	ชาวบ้านในพื้นที่	25	17	7	15
	รวม	74	30	16	26

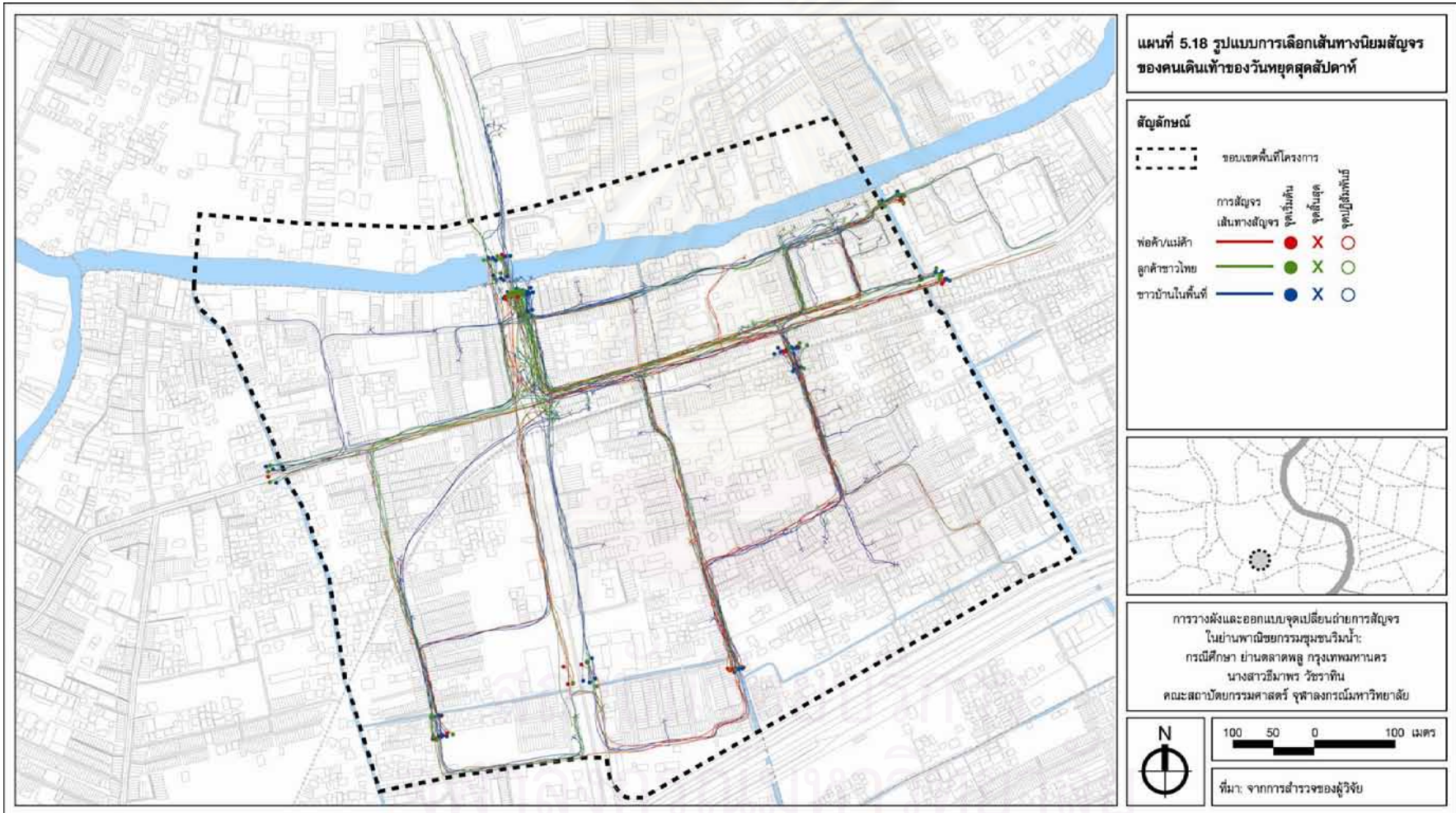
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, 2552.

ผลการสำรวจ พบว่า พื้นที่สาธารณะที่มีอัตราการสัญจรผ่านสูงที่สุด คือ บริเวณทางเดินเท้าริมถนน เขตอู่ไทย ซึ่งเป็นถนนสายหลักของย่านทั้งในวันระหว่างสัปดาห์ และวันหยุดสุดสัปดาห์ รองลงมาคือบริเวณซอย เขตอู่ไทย 12 ซึ่งเป็นทางเข้าตลาดวัดกลาง และซอยท่าน้ำตลาดพลูที่เป็นเส้นทางไปสู่ตลาดรัชดาภิเษก และท่าเรือ ตลาดพลู ซึ่งเป็นที่สังเกตได้ว่าการสัญจรทางเท้าผ่านเส้นทางหลัก และรองนั้นได้รับความนิยมจากผู้สัญจรทั้ง 3 ประเภท และเป็นลักษณะของการสัญจรเพื่อการเข้าถึงที่มีการหยุดพักเป็นระยะเพื่อการซื้อขายสินค้า นอกจากนี้ ยังมีซอยเขตอู่ไทย 21 ซึ่งเป็นทางเข้าสู่ 3 ชุมชนหลักของย่าน คือ ชุมชนโรงเจ 1 และ 2 รวมถึงชุมชนวัดกันตาทาราราม ทำให้เส้นทางดังกล่าวผู้คนที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ใช้เป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ จากผลการสำรวจทั้งความเข้มข้นในการใช้พื้นที่ และการสำรวจรูปแบบการเลือกเส้นทางของผู้สัญจรทางเท้า ทำให้พบว่า กิจกรรมการค้า และกิจกรรมการพักผ่อนเป็นกิจกรรมสำคัญที่ทำให้เกิดการเคลื่อนไหว และการใช้พื้นที่ภายในย่านตลาดพลู โดยเฉพาะพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่ ซึ่งเป็นแหล่งรวมของพื้นที่ที่มีคุณค่าทั้งทางด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม รวมถึงคุณค่าเชิงสัญลักษณ์ต่อพื้นที่ในแง่บทบาท และความเป็นมาที่ยาวนาน ตลอดจนมีความสัมพันธ์ที่เกี่ยวเนื่องกับพัฒนาการของเมือง ในช่วงเวลาต่าง ๆ โดยพื้นที่ตลาดวัดกลางเป็นศูนย์รวมกิจกรรมหลักในช่วงเวลาเช้า และสถานีรถไฟตลาดพลูรวมถึงพื้นที่การค้า ด้านหลังสถานีกลายเป็นศูนย์รวมกิจกรรมของผู้คนในช่วงเวลาเย็น โดยมีถนนซอย และถนนเขตอู่ไทย รวมถึงพื้นที่ว่างภายในศาสนสถานเชื่อมโยงศูนย์กิจกรรมทั้ง 2 แห่งเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้พื้นที่ดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็ตลาด พื้นที่ภายในศาสนสถาน พื้นที่หน้าบ้าน และซอยในชุมชน เป็นพื้นที่ในการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน กลายเป็นองค์ประกอบความเป็นสถานที่ (Place) ซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นวิถีชีวิต และความเป็นชุมชนริมน้ำดั้งเดิมได้เป็นอย่างดี

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





## 5.2.2 กิจกรรมงานประเพณีที่สำคัญ

กิจกรรมงานประเพณีที่มีความสำคัญ และสร้างชื่อเสียงให้กับย่านตลาดพลู ได้แก่

1. **พิธีกรรมการเซตมังกรและการเซตสิงโต** เป็นประเพณีของชาวจีน มักเป็นพิธีกรรมที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมการค้า การอพยพ การอวยพร และการนับถือเทพเจ้า ซึ่งประเพณีการเซตสิงโตนั้นระยะแรกเป็นการรวมกลุ่มที่เป็นการละเล่นกันในหมู่ลูกหลานชาวจีน แต่ภายหลังกลายเป็นกลุ่มลูกจ้างชาวอีสานเป็นผู้ทำหน้าที่แทน ในปัจจุบันชุมชนเซตสิงโตมักรวมกลุ่มกันบริเวณศาลเจ้าพ่อทวนอู และศาลเจ้าพ่อพระเพลิง



ภาพที่ 5.10 พิธีกรรมการเซตมังกรและการเซตสิงโต

2. **ประเพณีแห่เจ้าพ่อพระเพลิง** เดือน 11 วันที่ 10 นับเดือนจีน
3. **ประเพณีแห่เทียนวัดโพธิ์นิมิตร** โดยประเพณีนี้มีมาประมาณ 85 ปี ซึ่งเป็นประเพณีที่ยิ่งใหญ่ มากสำหรับชาวฝั่งธนบุรี
4. **ประเพณีงานวัด** เป็นงานประจำปีของวัดแต่ละวัด ซึ่งมีจัดงานแทบทุกวัดภายในย่านตลาดพลู ซึ่งในงานจะมีร้านขายของ หนังสือกลางแปลง ลิเก การเซตสิงโต นอกจากนี้ ทางวัดจะเปิดให้คนเข้าทำบุญไหว้พระ ในอุโบสถจนถึงดึก

นอกจากนี้ งานสำคัญสำหรับผู้คนภายในย่านตลาดพลู และฝั่งธนบุรี คือ วันปราบดาภิเษกสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชในวันที่ 28 ธ.ค. ของทุกปี โดยเป็นพระราชพิธีที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และพระบรมวงศานุวงศ์จะเสด็จพระราชดำเนินมาทรงวางพานพุ่มถวายสักการะที่พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่วงเวียนใหญ่ และได้มีขบวนแห่ทำพิธีสักการะของประชาชน โดยเริ่มต้นจากวัดอินทารามภายในย่านตลาดพลูมาถึงวงเวียนใหญ่ นอกจากนี้ยังมีการเฉลิมฉลองจากการแสดงต่างๆ เช่น การเซตสิงโต เป็นต้น



ภาพที่ 5.11 งานวันปราบดาภิเษกสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมประเพณีที่มีความสำคัญ ส่วนใหญ่มักจะสัมพันธ์กับวัด และศาสนสถานต่างๆ ภายในย่านตลาดพลู ซึ่งไม่ได้มีเพียงผู้คนในพื้นที่ย่านเท่านั้นที่เข้าร่วมงาน แต่ยังคงดึงดูดให้ผู้คนภายนอกพื้นที่ โดยเฉพาะผู้คนที่เดินทางมาชมหรือเข้าร่วมกิจกรรม และงานประเพณีดังกล่าวด้วยเช่นกัน แม้ว่าความสำคัญของประเพณีต่างๆ เริ่มลดความสำคัญลง จากกลุ่มคนที่มีการย้ายเข้า และย้ายออกนอกพื้นที่ รวมถึงความสัมพันธ์ของคนในชุมชนเป็นวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองมากขึ้น แต่กิจกรรมประเพณีดังกล่าวยังคงสร้างชื่อเสียง และเอกลักษณ์ที่เริ่มพบเห็นได้ยากขึ้นให้กับย่านตลาดพลู ซึ่งกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ต้องการการสืบทอด เพื่อแสดงให้เห็นถึงการดำรงอยู่ของย่านตลาดพลูยังคงอยู่ต่อเนื่องไปในอนาคต

### 5.3 ความหมาย หรือสิ่งที่สะท้อนออกมาให้เห็นถึงความเป็นย่านตลาดพลู

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพ และระบบกิจกรรม อาจกล่าวได้ว่า ความหมายที่สะท้อนถึงความเป็นย่านตลาดพลู คือ พื้นที่พาณิชย์กรรมชุมชนริมน้ำเก่าแก่ที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีตในฐานะของการเป็นแหล่งผลิต และค้าใบพลูที่สำคัญ รวมทั้งการเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของเมืองฝั่งธนบุรีกลายเป็นชื่อเสียง และเอกลักษณ์ที่สำคัญกับย่านตลาดพลู ตามคำบอกเล่าของคนที่อยู่อาศัยในย่านที่ว่า

“ตลาดพลูในอดีตนั้นเป็นชุมชนของคนจีนเกือบทั้งหมด มีชาวมุสลิม และชาวพุทธอยู่ในบริเวณรอบๆ ตลาดพลูตั้งแต่ริมคลองไปถึงทางรถไฟทั้งสองฝั่ง มีห้องแถวเก่าๆ อยู่บริเวณริมถนน และในซอย แต่ละห้องแถวได้มีการเปิดร้านขายสินค้าเหมือนแหล่งค้าขายทั่วไป แต่มีชื่อเสียงอยู่ที่ดูเหมือนจะเป็นร้านขายยาจีน เปิดทั้งขายยา และรักษาโรคในร้านเดียวกัน มีอยู่หลายร้านโดยเฉพาะยารักษาโรคเกี่ยวกับเด็ก แต่เมื่อเดินดูตามด้านหลังห้องแถว พบว่า เป็นชุมชนแออัด ซึ่งส่วนมากเป็นที่อยู่แหล่งอาศัยของพวกแรงงานจากภาคอีสาน และต่างจังหวัด โดยส่วนมากมีอาชีพรับจ้าง นอกจากนี้ยังมีตลาดสดเก่าๆ อยู่ 1 แห่ง เรียกว่า “ตลาดพลู” ข้างบนตลาดเป็นโรงภาพยนตร์ เรียกว่า “วิกสูง” ด้านหลังโรงภาพยนตร์ต่อไปอีกเป็นโรงสุบผื่น โรงฆ่าหมู โรงปลาหนึ่ง โรงน้ำปลา และอีกหลายอย่างซึ่งเป็นสถานที่ทำงานของแรงงานเหล่านั้น โรงงาน และโรงภาพยนตร์จะมีคนพลุกพล่านตลอดทั้งกลางวัน และกลางคืน พวกโรงงานนี้จะตั้งอยู่ริมคลอง ขนถ่ายสินค้ากันทางน้ำ ผู้มาซื้อ หรือส่งสินค้าก็มีทั้งทางเรือ และทางบก อาจเรียกได้ว่าตลาดพลูเป็นจุดรวมสินค้าประเภทอาหารเลยทีเดียว” (สุพรวิทย์, สัมภาษณ์, 23 พฤศจิกายน 2551)

อย่างไรก็ตาม ย่านตลาดพลูได้รับผลกระทบ และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างมากจากนโยบายของภาครัฐทั้งนโยบายการหยุดกินหมาก และพลู รวมถึงนโยบายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรีเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้ความสำคัญในฐานะแหล่งผลิตพลูในอดีต และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยเฉพาะเส้นทางน้ำนั้นลดความสำคัญลง กิจกรรมการค้าที่เคยรุ่งเรืองเป็นอย่างมากกลายเป็นพื้นที่การค้าสำหรับคนในชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษก การตัดถนนจากท่าพระคร่อมพื้นที่ตลาดพลูจนถึงแยกถนนจรัญสนิทวงศ์ ซึ่งพื้นที่ที่ตัดถนนผ่านเป็นพื้นที่การค้าหลักของย่านตลาดพลูทำให้ส่งผลกระทบต่อภาวะทางเศรษฐกิจ และการค้าในพื้นที่ตลาดพลูเป็นอย่างมาก พื้นที่ และความสำคัญของกิจกรรมการค้าลดลง คนที่มาใช้จ่าย และซื้อขายลดลงตามไปด้วย โดยในช่วงที่มีการสร้างถนนผ่านกลางพื้นที่ตลาดพลูนั้น ทั้งผู้ซื้อ และผู้ขายสินค้าในตลาดพลูลดลงเป็นอย่างมาก และบางส่วนต้องย้ายสถานที่ขายไปอยู่ที่ตลาดอื่นในบริเวณใกล้เคียง เช่น ตลาดวงเวียนใหญ่ ตลาดศรีธน และตลาดบางแค (ชานาญ เชนดิยานนท์, สัมภาษณ์, 23 พฤศจิกายน 2551) แต่กิจกรรมการค้าที่ดำเนินควบคู่มาตั้งแต่การปลูกสวนพลูนั้นยังคงปรากฏให้เห็น และมีความสำคัญในการดำเนินวิถีชีวิตของผู้คนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ได้จนถึงปัจจุบัน

ดังนั้น ความหมาย หรือสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความเป็นย่านตลาดพลู คือ กิจกรรมการค้า และกิจกรรมการพักอาศัยควบคู่กัน กล่าวคือ จากการที่ย่านตั้งอยู่ใจกลางเมือง การคมนาคมขนส่งสะดวก มีบ้านเช่าราคาถูก ให้อยู่อาศัย แม้ว่าในปัจจุบันผู้ที่อยู่อาศัยดั้งเดิมภายในย่านได้ย้ายออกไปบางส่วน แต่ก็มีผู้คนจากต่างจังหวัดย้ายถิ่นฐานเข้ามาเช่าบ้าน และอยู่อาศัยใหม่ภายในย่านเป็นจำนวนมากแทน รวมทั้งจากการเป็นย่านการค้าเก่าที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ที่ยังคงมีผู้คนเข้ามาซื้อสินค้า และใช้บริการภายในย่าน แม้ว่าจะมีจำนวนลูกค้าลดลงน้อยกว่าในอดีตก็ตาม เนื่องจากในปัจจุบันได้มีห้างสรรพสินค้า และศูนย์การค้าแห่งใหม่เกิดขึ้นในบริเวณอื่นๆ เป็นจำนวนมาก จึงทำให้กิจกรรมการค้าต่างๆ ของย่านต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพในปัจจุบัน เช่น ตลาดนัดวันอังคาร และวันศุกร์ ทำให้กิจกรรมการค้า และการพักอาศัยของพื้นที่ย่านตลาดพลูยังสามารถดำรงอยู่ได้จนถึงปัจจุบัน

#### 5.4 สรุปองค์ประกอบสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู

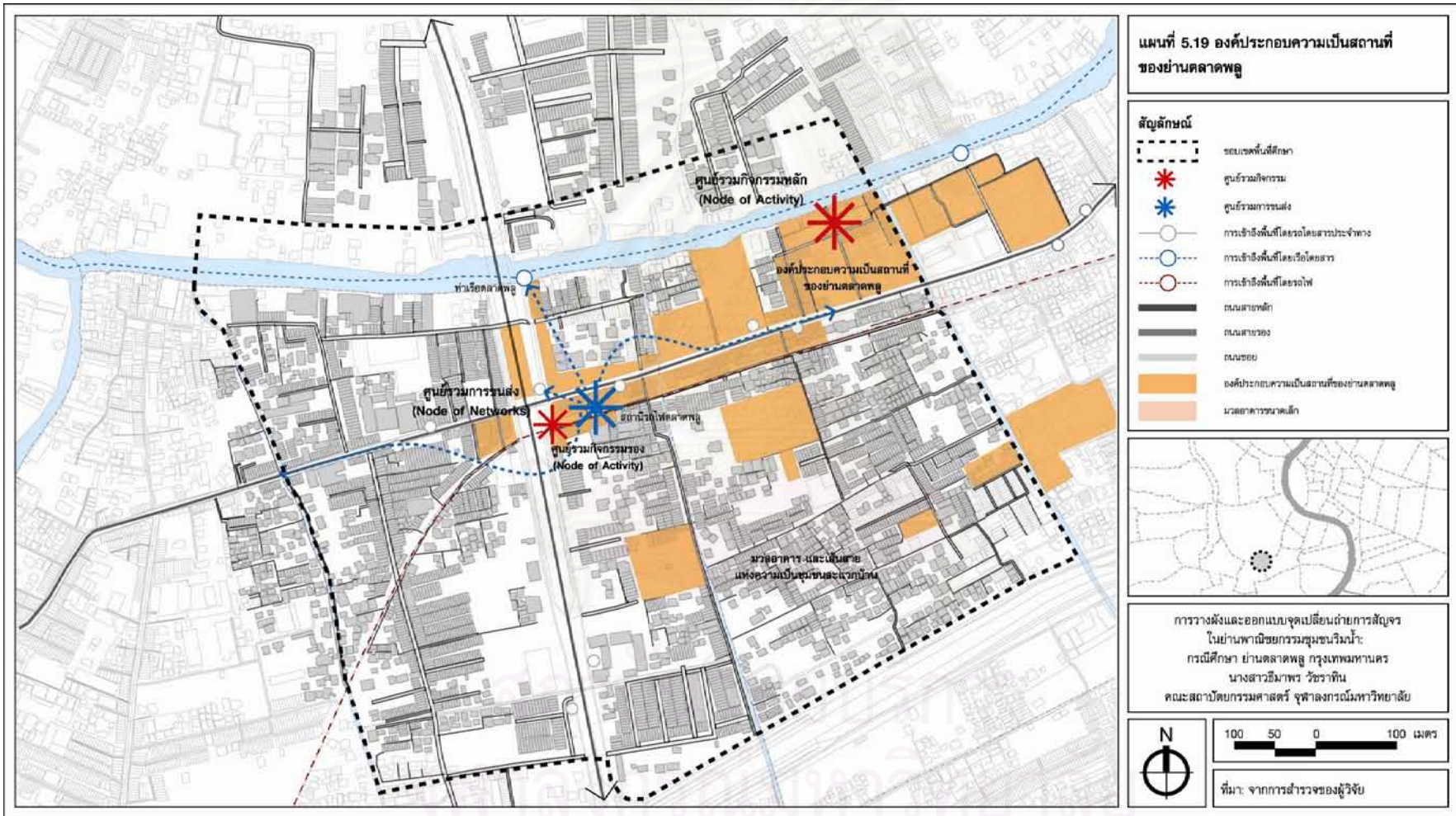
จากการเป็นพื้นที่ร่องสวน และแนวลำประโดงเดิม ทำให้รูปแบบการใช้พื้นที่ มักจะเป็นการใช้พื้นที่ขนาดเล็ก ไม่ว่าจะเป็นตรอกซอกซอยในชุมชน แปลงที่ดิน หรือการวางตัวของแนวอาคารตามขนาดของแปลงที่ดิน รวมถึงการปิดล้อมพื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนแสดงออกให้เห็นถึงความเป็นชุมชนละแวกบ้าน และรูปแบบการใช้พื้นที่ที่ริมน้ำได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังมีวัด และศาสนสถานต่างๆ เป็นศูนย์กลางของแต่ละชุมชนที่มีหลากหลายเชื้อชาติทั้งไทย จีน มอญ และมุสลิม ซึ่งความหลากหลายของแต่ละเชื้อชาตินั้นสามารถเห็นได้จากรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่สะท้อนลงบนตัวอาคาร ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีความสำคัญ และแสดงให้เห็นถึงความเป็นมาของย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดีอีกด้วย เช่น ศาลเจ้าของชาวจีนที่มีอายุกว่า 100 ปี วัดอินทาราม และวัดจันทารามที่ได้รับอิทธิพลการออกแบบมาจากสถาปัตยกรรมจีน หรือตึกแถวเก่าที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมตะวันตก เป็นต้น

สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้านั้น ก่อให้เกิดกิจกรรมที่สำคัญสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำ แม้ว่าในปัจจุบันการค้า และผลิตไบโพลูที่มีความสำคัญ และสร้างชื่อเสียงจนกลายเป็นชื่อเรียกของย่านนั้นได้สูญหายไป แต่การค้าสินค้าอุปโภค และบริโภค โดยเฉพาะตลาดวัดกลาง และร้านค้าโดยรอบ รวมถึงการค้าขายของคนจีนยังคงปรากฏให้เห็น และมีความสำคัญต่อพื้นที่เป็นอย่างมากเปรียบเสมือนแกนกลางหลักของย่านที่ผู้คนทั้งภายใน และนอกพื้นที่เดินทางเข้ามาทำกิจกรรมการค้าร่วมกัน สำหรับวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่อาศัยภายในย่านตลาดพลูยังคงมีความสัมพันธ์กับวัด และศาสนสถานต่างๆ ในพื้นที่ ทั้งความสัมพันธ์ในลักษณะของผู้ให้เช่าที่ดินกับผู้เช่า รวมทั้งเป็นศูนย์รวมในการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาในวันสำคัญต่างๆ เช่น การทำบุญตักบาตรในวันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ หรือเทศกาลกินเจ เป็นต้น นอกจากนี้ความสัมพันธ์ของผู้คนในย่านอยู่ในลักษณะที่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร มีการพึ่งพาอาศัย และการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งในกลุ่มคนละแวกบ้าน และกลุ่มคนที่ประกอบอาชีพเดียวกัน แม้ว่าในปัจจุบันความสัมพันธ์ดังกล่าวอาจลดลง จากการย้ายเข้ามาอยู่ใหม่ของผู้คนจากภายนอกพื้นที่ แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวยังคงปรากฏให้เห็นในปัจจุบันโดยอาศัยตลาด พื้นที่วัด หน้าบ้าน และชอยในชุมชน เป็นพื้นที่ในการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน ทำให้พื้นที่ดังกล่าวกลายเป็นศูนย์รวมกิจกรรมของผู้คนภายในย่าน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า พื้นที่ย่านตลาดพลู มีการใช้พื้นที่ขนาดเล็ก ไม่ว่าจะเป็ประเภท และลักษณะของอาคารขนาดเล็กเพื่อการค้าและการพักอาศัย รวมถึงตรอกชอกชอยในชุมชนที่ยังคงสะท้อนให้เห็นถึงแนวลำประโดงเดิมของพื้นที่ที่เคยเป็นสวนพลูในอดีต เป็นสิ่งสำคัญที่แสดงออกถึงความเป็นชุมชนริมน้ำดั้งเดิมได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่ ซึ่งเป็นพื้นที่แรกเริ่มในการตั้งถิ่นฐาน การใช้พื้นที่ที่มีมาตั้งแต่อดีต ทั้งพื้นที่วัด ตลาด และชุมชนยังคงปรากฏให้เห็นถึงจนถึงปัจจุบัน แม้ว่าบทบาทของถนนเข้ามาแทนที่ และ ความสำคัญของน้ำที่เคยเป็นปัจจัยหลักในการดำรงชีวิต และการเดินทางลดลง แต่กิจกรรม และวิถีชีวิตของตลาดพลูยังคงดำเนินอยู่ต่อไป สิ่งต่างๆ เหล่านี้ได้กลายเป็นองค์ประกอบสำคัญที่สะท้อนให้เห็นความเป็นสถานที่ของพื้นที่ย่านตลาดพลูโดยอาศัยน้ำ และแนวลำประโดงเดิมในการเชื่อมต่อพื้นที่ที่มีคุณค่า และเอกลักษณ์แต่ละพื้นที่เข้าไว้ด้วยกัน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





## บทที่ 6

### การวิเคราะห์ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบความเป็นสถานที่ (Place) ของย่านตลาดพลูในบทที่ 5 สามารถสะท้อนให้เห็นถึงรูปแบบ หรือลักษณะเฉพาะที่มีคุณค่า และสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของพื้นที่ย่านทั้งทางด้านลักษณะทางกายภาพ (Physical Appearance) ระบบกิจกรรม (Activity) และความหมายของพื้นที่ (Meaning) จึงนำมาสู่การวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับผลกระทบการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต เพื่อแสดงให้เห็นถึงศักยภาพและข้อจำกัดที่จะเกิดขึ้นกับการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต นำมาสู่การกำหนดโปรแกรมการวางผังและออกแบบทางกายภาพที่ผสมผสานระหว่างการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรกับการรักษาไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลูต่อไป

#### 6.1 ผลกระทบจากการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต

โครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) เป็นหนึ่งในแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเป็นการสร้างระบบขนส่งมวลชนด้วยรางไปตามแนวถนนสายหลักและทางรถไฟเดิม โดยเริ่มจากการต่อเชื่อมกับทางรถไฟยกระดับของรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงรังสิต – บางซื่อ – หัวลำโพง บริเวณหัวลำโพง และสร้างทางรถไฟยกระดับไปตามแนวถนนมหาพฤฒาราม ซ้ำแม่น้ำเจ้าพระยาและเข้าสู่ถนนลาดหญ้า ผ่านถนนเจริญรัถ ต่อจากนั้นจึงเป็นการปรับปรุงทางรถไฟเดิมตามแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน เริ่มตั้งแต่สถานีวงเวียนใหญ่เดิมไปจนถึงสถานีมหาชัยใหม่ อันเป็นการพัฒนาปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีระยะทางในการให้บริการทั้งสิ้นประมาณ 37 กิโลเมตร และเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดทั้งโครงการ นอกจากนี้ สถานีรถไฟตลาดพลูเดิมได้มีการปรับเปลี่ยนเป็นสถานีลอยฟ้าหนึ่งในโครงการด้วย และจากโครงสร้างของสถานี และรางขนาดใหญ่ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเพื่อรองรับการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคต ทำให้เป็นทั้งโอกาส และภาวะคุกคามต่อพื้นที่ย่านตลาดพลู ทั้งในเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้น ความแตกต่างของมวลอาคารขนาดใหญ่ และเล็ก รวมถึงความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับผู้คน และปริมาณการจราจรที่จะเข้าออกมากขึ้นยังไม่เพียงพอไม่ว่าจะเป็น ขนาดของถนน หรือรูปแบบการใช้พื้นที่ย่านในปัจจุบัน ดังนั้น จึงนำมาสู่การศึกษาและวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต จากปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางมายังพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรต่อวัน รวมถึงโครงสร้าง และจุดขึ้นลงของสถานีโดยสารในอนาคต ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

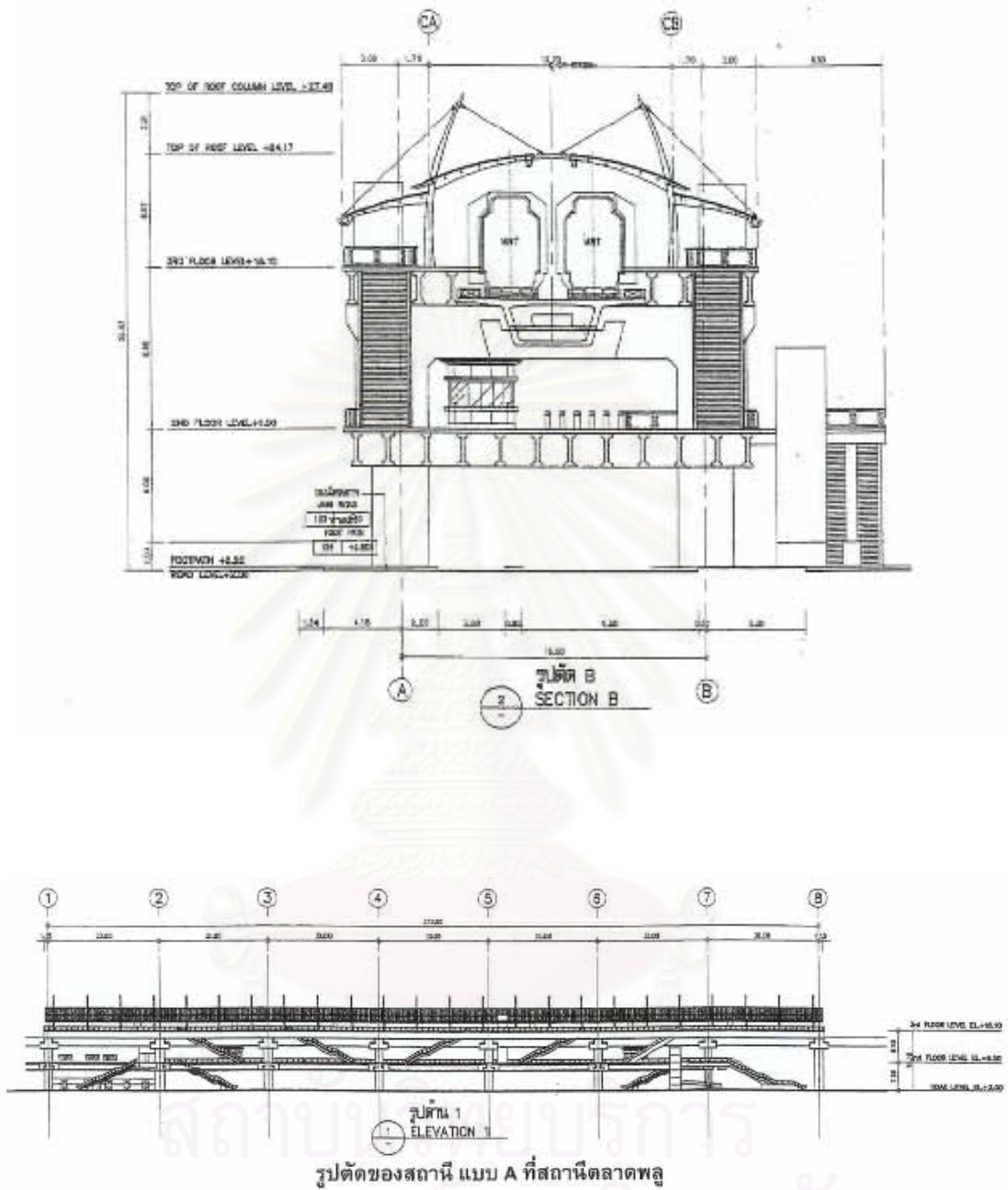
##### 6.1.1 จำนวนผู้โดยสารในอนาคต

จากการคาดการณ์ของสำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่งถึงจำนวนผู้โดยสารในอนาคตที่คาดว่าจะเดินเข้าออกสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต ระบุว่า ในปีพ.ศ.2554 มีจำนวนผู้โดยสารเข้าออกทั้งสิ้น

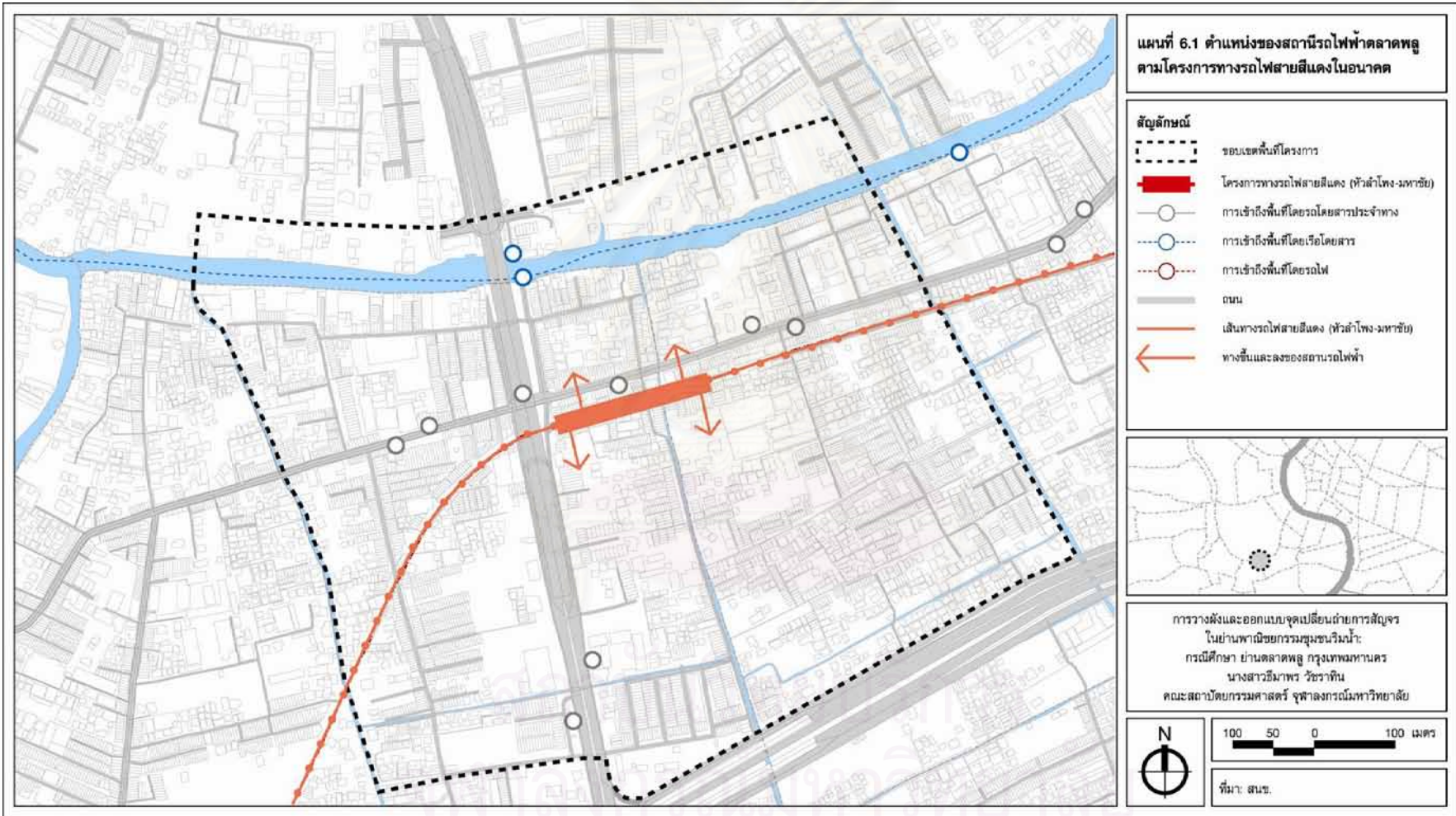
4,475 คนต่อวัน ปีพ.ศ.2559 มีจำนวน 4,954 คนต่อวัน และในปีพ.ศ.2564 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 5,603 คนต่อวัน (สำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2549) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในอนาคตจะมีผู้คนเดินทางเข้าออกพื้นที่ย่านตลาดพลูมากขึ้น กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและบริเวณโดยรอบ รวมทั้งยังส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันทางการค้าระหว่างรูปแบบการค้าสมัยใหม่ และรูปแบบการค้าดั้งเดิมภายในพื้นที่เมืองอีกด้วย แต่อย่างไรก็ตาม การใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมการค้ารูปแบบใหม่ อาจส่งผลให้การค้าดั้งเดิมในพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์ของความเป็นชุมชนริมน้ำลดความสำคัญ และสูญหายไป

### 6.1.2 โครงสร้าง และจุดขึ้นลงของสถานีตลาดพลูในอนาคต

โครงสร้างของสถานีตลาดพลูในอนาคตมีความสูง 3 ชั้น (ประมาณ 25 เมตร) 2 ราง 2 ชานชาลาข้าง (ความกว้างประมาณ 29.4 เมตร) และมีจุดขึ้นลงตรงกับพื้นที่ย่านในปัจจุบัน ได้แก่ ทางด้านทิศใต้ตรงกับอาคารห้วมุมบริเวณถนนริมทางรถไฟฝั่งถนนรัชดาภิเษก และอาคารบ้านเรือนบริเวณห้วมุมซอยโรงเจ สำหรับทางด้านทิศเหนือตรงกับร้านค้าด้านหลังสถานีรถไฟตลาดพลู และอาคารบริเวณริมถนนเทอดไท (แผนที่ 6.1) ทำให้พื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งของแนวเส้นทางรถไฟเดิม และอาคารริมถนนเทอดไท โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟ (ตลาดพลูเดิม) เป็นพื้นที่แรกที่ได้คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากก่อสร้างสถานีโดยสารใหม่ลงบนพื้นที่ นอกจากนี้ ตลอดทั้งแนวเส้นทางของโครงการทางรถไฟสายสีแดงเป็นทางยกระดับเสาคอนกรีตเดี่ยวมีความกว้างประมาณ 2 เมตร และสูงประมาณ 18 เมตร ซึ่งความแตกต่างระหว่างความสูงของโครงสร้างเสาคอนกรีตกับความสูงของอาคารภายในย่านที่ส่วนใหญ่ไม่เกิน 16 เมตร ทำให้เกิดการบดบังเส้นขอบฟ้า และทัศนียภาพของย่านตลาดพลู โดยเฉพาะพื้นที่ชุมชนสองฝั่งของแนวเส้นทางจะได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก



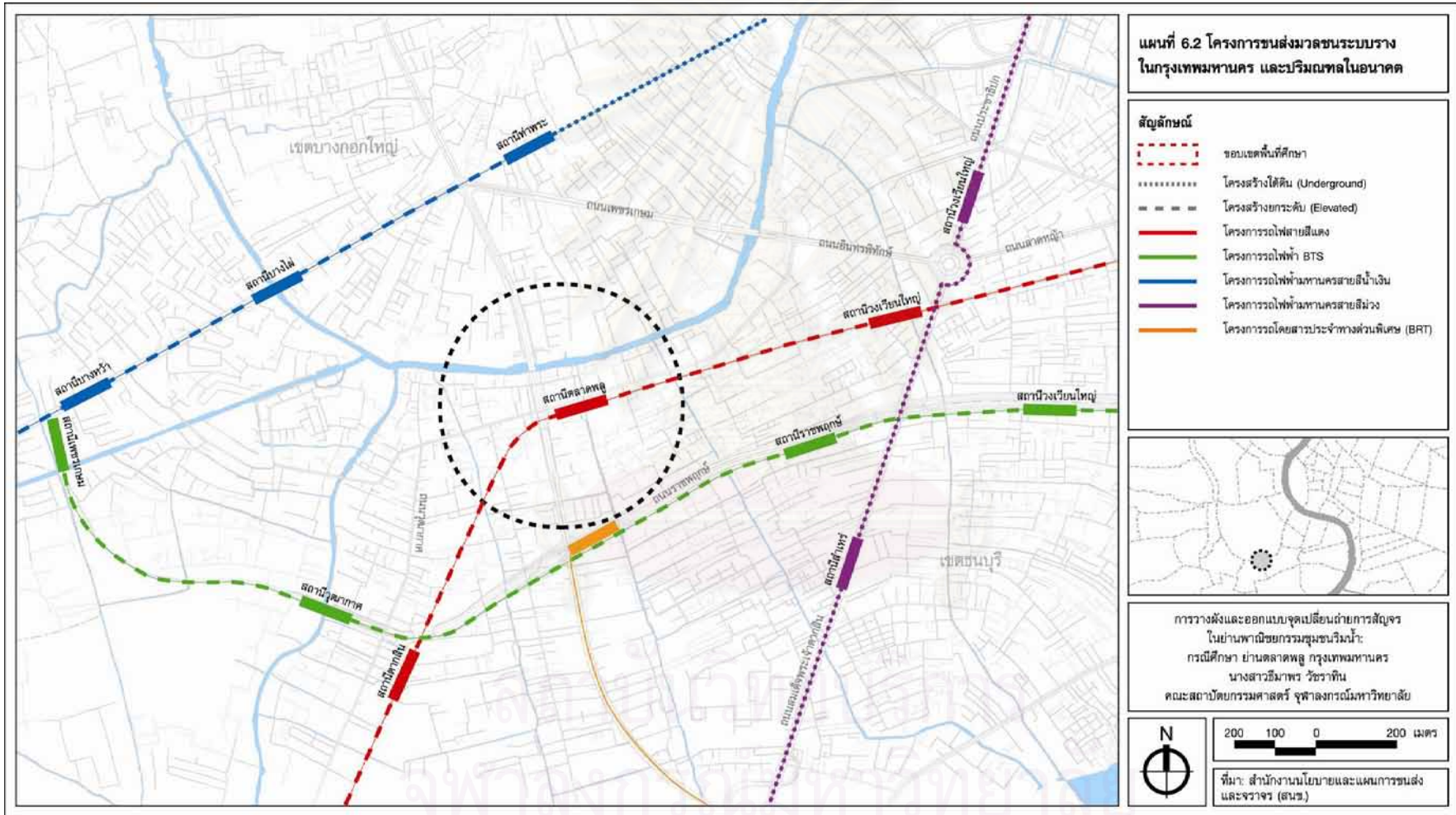
ภาพที่ 6.1 โครงสร้างของสถานีตลาดพลูในอนาคต (ที่มา: สำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2549)



จะเห็นได้ว่า ในอนาคตโครงสร้างของแนวเส้นทาง และที่ตั้งของสถานีโดยสารตามโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) ทำให้ย่านตลาดพลูมีการพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้น การเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวกยิ่งขึ้น มีรูปแบบการสัญจรที่หลากหลาย ส่งผลให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีผู้คนจำนวนมากเดินทางเข้าออกมากขึ้น รวมทั้งยังสามารถสร้างกิจกรรมใหม่ให้กับพื้นที่ย่านตลาดพลู แต่ในขณะเดียวกันกลับกลายเป็นปัญหาสำคัญที่กำลังคุกคามพื้นที่ย่าน จากการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่แทรกลงไปในพื้นที่ที่มีมวลอาคารขนาดเล็กอีกครั้ง หลังจากการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกในปีพ.ศ.2527 ทำให้พื้นที่บางสวนบริเวณริมถนนเทอดไท และด้านหลังของสถานีรถไฟตลาดพลูที่เป็นพื้นที่ค้าขาย และศูนย์รวมกิจกรรมในช่วงเวลาเย็น รวมถึงอาคารสถานีรถไฟตลาดพลู ซึ่งเป็นอาคารที่มีคุณค่าเชิงสัญลักษณ์ต่อพื้นที่ในแง่บทบาท และความเป็นมาที่ยาวนานกำลังจะสูญหายไปจากการก่อสร้างสถานีโดยสารในอนาคต (สถานีตลาดพลู)

นอกจากนี้ โครงการระบบขนส่งมวลชนประเภทรางอื่นๆ ที่เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต ไม่ว่าจะเป็น โครงการรถไฟฟ้าฟากกรุงเทพฯสายสีลมส่วนต่อขยาย (สะพานตากสิน-บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน (ท่าพระ-บางหว้า-บางแค) และสายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) และโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit) (แผนที่ 6.2) โครงการต่างๆ ดังกล่าวจะยิ่งส่งผลให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดจากโครงสร้างเมืองขนาดเล็ก รวมถึงความไม่เพียงพอในการให้บริการจากโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันจากปริมาณของผู้คนที่เดินทางเข้าออก และการจราจรที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น เช่น ถนนภายในย่านตลาดพลูเป็นถนนขนาดเล็กที่ในอดีตสามารถตอบสนองกับพื้นที่ย่านเก่าที่มีขนาดเล็กได้ แต่เมื่อเกิดการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนด้วยการสัญจรที่จะต้องมีการเข้าถึงที่ดีกว่าในอดีต และต้องสามารถรองรับปริมาณการจราจรจำนวนมาก ทำให้ถนนเดิมไม่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ เป็นต้น อาจทำให้โครงสร้างของเมืองเดิมที่สัมพันธ์กับวิถีชีวิตชาวบ้าน และเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่สูญหายไป ดังนั้น จึงนำมาสู่การวิเคราะห์ถึงศักยภาพ และข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนด้วยการสัญจรของย่านตลาดพลู โดยนำองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู และผลกระทบในการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนด้วยการสัญจรมาทำการวิเคราะห์ร่วมกัน เพื่อให้ทราบถึงพื้นที่ที่ควรค่าแก่การเก็บรักษา พื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการเปลี่ยนด้วยการสัญจรในอนาคต และสภาพปัญหาต่างๆ ของย่านตลาดพลูในปัจจุบัน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 6.2 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของย่านตลาดพลู

การวิเคราะห์ถึงศักยภาพ และข้อจำกัด รวมถึงปัญหาต่างๆ ภายในพื้นที่ย่านตลาดพลูนั้น สามารถแบ่งประเด็นในการวิเคราะห์ตามองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่ประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ ระบบกิจกรรม และความหมาย ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

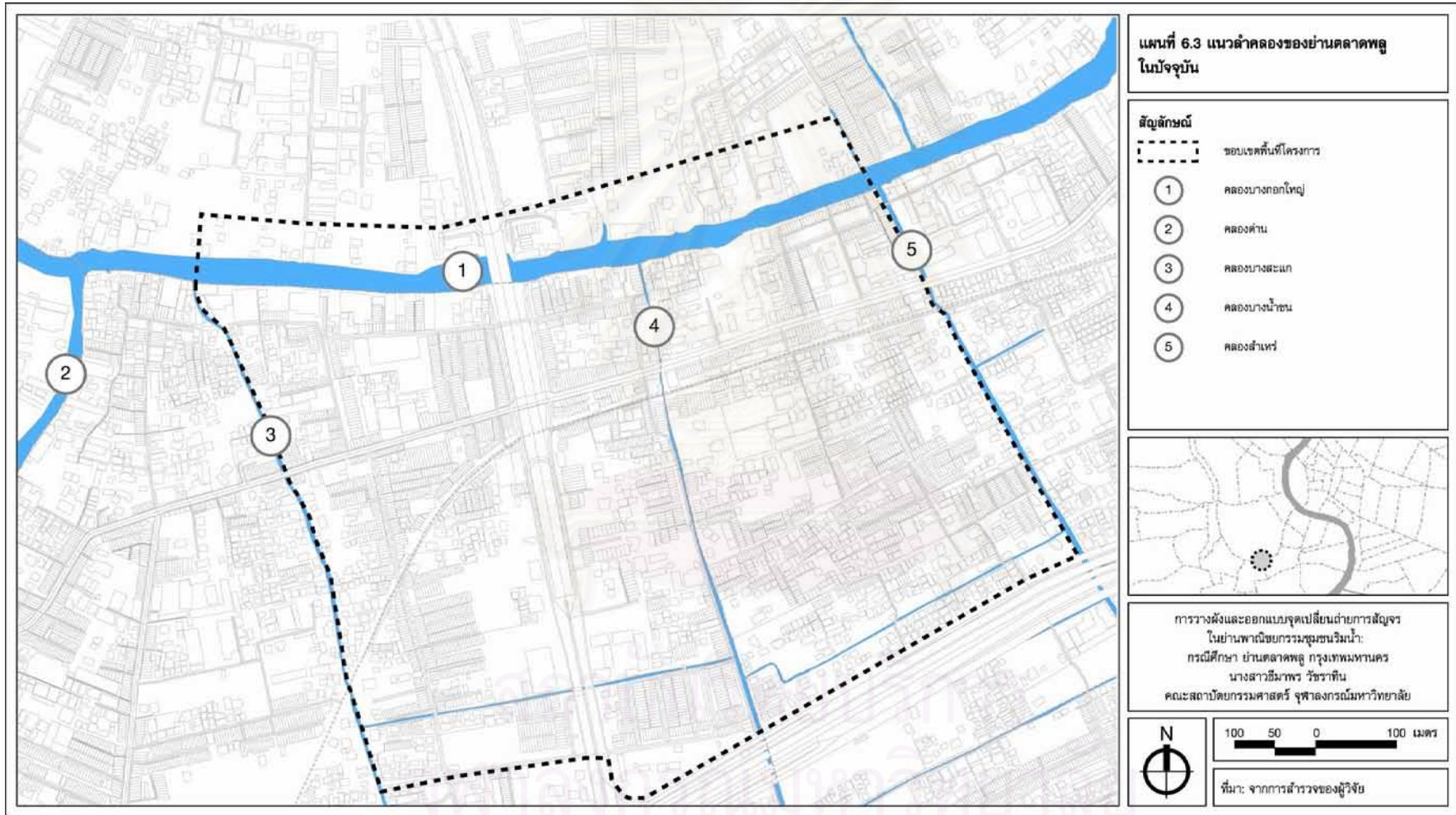
### 6.2.1 ศักยภาพของพื้นที่ย่านตลาดพลู

#### ศักยภาพทางด้านกายภาพ

ย่านตลาดพลูในอดีตเป็นศูนย์กลางการค้าไปพลูที่สำคัญ โดยอาศัย “น้ำ” ในการสร้างผลผลิต และเส้นทางการสัญจรหลักในการขนส่งสินค้าที่มีทั้งคลองขนาดใหญ่ และคลองซอยแยกย่อยเชื่อมต่อกัน ทำให้รูปแบบของเนื้อเมื่อดั้งเดิมในอดีตมีลักษณะคล้ายกับกำแพงลาที่มีแกนหลักเป็นคลองสายหลัก และแตกแยกย่อยออกไปเป็นคลองซอย และลำประโดงต่างๆ ส่งผลให้ขนาดที่ดิน รูปแบบของที่อยู่อาศัย และรูปแบบของกิจกรรมการค้าได้อาศัยน้ำจากลำคลองในการตั้งถิ่นฐานเป็นหลัก แม้ว่าการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมทางบกเข้ามามีบทบาทมากขึ้นภายในพื้นที่ แต่เมื่อ “น้ำ” และ “บก” ยังเกิดความสมดุลในเรื่องของการเข้าถึงพื้นที่ ทำให้ย่านตลาดพลูในช่วงเวลาแห่งความสมดุลนั้นเป็น “จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร” ที่สำคัญของฝั่งธนบุรี จากการที่ชุมชนตั้งอยู่บริเวณจุดตัดของเส้นทางรถไฟ เรือ และรถยนต์ ซึ่งรูปแบบการเดินทางในอดีตนั้นยังคงปรากฏให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน จากระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย เช่น รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และรถไฟ รวมถึงถนน และเส้นทางเดินเท้าที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆ โดยรอบย่าน ทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลได้อย่างสะดวก

แม้ว่า “น้ำ” และการสัญจรทางน้ำในอดีตนั้นลดความสำคัญลงไปอย่างมาก เมื่อการคมนาคมทางบกเริ่มเข้ามามีความสำคัญ และแทนที่ “น้ำ” ได้ในที่สุดในแง่ของการขนส่งสินค้า แต่การสัญจรโดยอาศัยน้ำในพื้นที่ย่านตลาดพลูนั้นยังคงมีความสำคัญ เมื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเดินทางในช่วงโมงเร่งด่วน โดยเส้นทางน้ำที่ยังคงมีการใช้งาน คือ คลองบางกอกใหญ่ ที่มีผู้คนทั้งภายในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวใช้เส้นทางในการสัญจร และท่องเที่ยวทางน้ำนอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงรูปทรงของโครงข่ายการสัญจรของย่านตลาดพลูในปัจจุบันพบว่า รูปทรงดังกล่าวที่เกิดขึ้นนั้นจากการถมคลองซอยต่างๆ เพื่อการตัดถนน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นถนนซอยที่แคบเล็ก และใช้การเดินเท้าเป็นหลักได้สร้างบรรยากาศของความเป็นชุมชนละแวกบ้าน และความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในชุมชน ทั้งยังแวดล้อมไปด้วยกิจกรรมที่มีการเคลื่อนที่อยู่ตลอดเวลา ไม่ว่าจะเป็นการพักผ่อน การค้า และกิจกรรมทางศาสนา ทำให้พื้นที่ถนนซอยกลายเป็นพื้นที่ที่มีเอกลักษณ์ทั้งในแง่ของขนาดที่สัมพันธ์กับสัดส่วนของมนุษย์ (Human Scale) และแนวระดับถนน (Streetscape) รวมทั้งยังสะท้อนให้เห็นถึงรูปทรงการสัญจร และวิถีชีวิตริมน้ำในอดีตของย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี





และเมื่อ “น้ำ” คือ ปัจจัยที่สำคัญในการตั้งถิ่นฐาน และดำรงชีวิตของผู้คนตลาดพลูในอดีต พื้นที่ริมน้ำ จึงกลายเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทั้งในแง่ของการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างชุมชนกับพื้นที่การค้า แหล่งรวมวิถีชีวิต สถาปัตยกรรม กิจกรรม และวัฒนธรรมของชุมชนที่แสดงให้เห็นถึงคุณค่า และความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ สืบทอดมาตั้งแต่อดีต ไม่ว่าจะเป็นสถานที่สำคัญที่มีสถาปัตยกรรมที่งดงามสะท้อนให้เห็นถึงความหลากหลาย ของกลุ่มคนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานภายในพื้นที่ เช่น วัดอินทารามวรวิหาร วัดจันทาราม วัดราชคฤห์ โรงเจเที่ยงแข่งตัว และตึกแถวเก่า หรือศูนย์กลางกิจกรรมในอดีต เช่น ตลาดวัดกลาง (วัดจันทารามวรวิหาร) และสถานีรถไฟตลาด พลูที่ยังคงมีผู้คนจำนวนมากเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่อยู่ในปัจจุบัน สิ่งต่างๆ เหล่านี้สามารถบ่งบอกถึงประวัติความ เป็นมาของย่าน และ “น้ำ” ยังเป็นตัวสร้างบรรยากาศที่รับรู้ถึงความเป็นพื้นที่นั้นๆ ได้เป็นอย่างดี

### ศักยภาพทางด้านกิจกรรม

ในอดีตย่านตลาดพลูเป็นจุดรวมสินค้าที่สำคัญทั้งสินค้าทางการเกษตร สินค้าทางทะเล และผลิตผล จากเมืองทางตะวันตก และเป็นแหล่งรวมของกิจกรรม และวัฒนธรรมที่มีความหลากหลายของแต่ละเชื้อชาติ ไม่ว่าจะเป็นชาวไทย ชาวจีน ชาวมุสลิม และชาวมอญ ส่งผลให้การใช้พื้นที่ภายในย่านนั้นมีความหลากหลายที่ ผสมผสานระหว่างกิจกรรมการค้า และการพักอาศัย ซึ่งกิจกรรมการค้าได้กลายเป็นกิจกรรมที่สำคัญ และทำให้เกิดการใช้พื้นที่แทบตลอดทั้งวัน ทั้งตลาดวัดกลาง ตลาดรัชดาภิเษก ร้านค้าริมถนนเทอดไท และถนนรัชดาภิเษก รวมถึงร้านค้าด้านหลังสถานีรถไฟตลาดพลู ซึ่งจากชื่อเสียง และการเป็นที่รู้จักในฐานะของการเป็นย่านการค้า เก่าแก่ ทำให้กิจกรรมการค้าของพื้นที่ย่านตลาดพลูมีฐานลูกค้าที่สั่งสมมาอย่างยาวนาน และกลายเป็นอีกหนึ่ง ปัจจัยที่ช่วยให้กิจกรรมการค้าของย่านยังคงอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ รูปแบบการค้าขายสินค้าภายในตลาดที่มี บรรยากาศของการซื้อขายแบบเป็นกันเองที่ผู้ซื้อสามารถต่อรองราคา และปริมาณสินค้าได้ ทำให้สามารถเข้าถึง สินค้าได้โดยง่าย และสามารถรองรับลูกค้าได้หลากหลายประเภท โดยอาจกล่าวได้ว่ารูปแบบการค้านี้ดังกล่าวยัง เป็นสิ่งที่พบเห็นได้ยากมากขึ้นในปัจจุบัน โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร แม้ว่าความคึกคักของกิจกรรม การค้ายังคงปรากฏให้เห็นอยู่ทุกวัน แต่จำนวนของผู้ซื้อ และปริมาณในการเลือกซื้อสินค้าที่เคยมีจำนวนมาก กลับลดจำนวนลง เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบันที่ลดต่ำลง ประกอบกับการเกิด ห้างสรรพสินค้า และร้านสะดวกซื้อรูปแบบใหม่ทั้งภายใน และโดยรอบพื้นที่ แต่กิจกรรมดังกล่าวได้สะท้อนให้ เห็นถึง “ความเป็นสถานที่” ของพื้นที่พาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 6.3 บรรยากาศการซื้อขายสินค้าภายในตลาดวัดกลาง

นอกจากนี้ ย่านตลาดพลูยังมีศาสนสถานสำคัญที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่มาอย่างยาวนาน ทั้งความสัมพันธ์ในลักษณะของผู้ให้เช่าที่ดินกับผู้เช่า และศูนย์รวมในการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาในวันสำคัญต่างๆ เช่น การทำบุญตักบาตรในวันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ หรือการไหว้เจ้าของกลุ่มคนชาวจีนที่อยู่อาศัยภายในย่าน ทำให้พื้นที่ดังกล่าวกลายเป็นศูนย์รวมกิจกรรมทางสังคม และวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่อาศัยภายในย่าน โดยทำหน้าที่เชื่อมร้อยผู้คนต่างศาสนา ผู้คนดั้งเดิม และผู้คนที่ย้ายเข้ามาใหม่ในพื้นที่ให้มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน รวมทั้งยังเป็นสถานที่ที่แลกเปลี่ยนข่าวสาร ความรู้ หรือความคิดเห็นต่างๆ ในการพบปะ พูดคุยระหว่างกันของคนในชุมชน จากกิจกรรม และการใช้พื้นที่ดังกล่าวทำให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีความสำคัญมากไปกว่าการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และสังคม แต่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมชุมชนรมน้ำที่ยังคงมีชีวิต และคงไว้ซึ่งคุณค่าแห่งความเป็นสถานที่ของเมืองอยู่จนถึงปัจจุบัน

#### ศักยภาพทางด้านความหมาย

จากที่ได้กล่าวในข้างต้น ย่านตลาดพลู คือ ศูนย์กลางการค้าสำคัญอีกแห่งหนึ่งของพื้นที่ฝั่งธนบุรีที่มีชื่อเสียงในฐานะของแหล่งท่า และแหล่งค้าพลูที่สำคัญกลายเป็นที่มาของชื่อย่าน จุดรวมสินค้าจากเมืองทางตะวันตก เพื่อส่งต่อไปยังเขตพระนคร รวมทั้งยังเป็น “จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร” ในอดีตที่สำคัญระหว่างเรือรถไฟ และรถยนต์ผ่านรูปแบบการใช้พื้นที่ทั้งด้านกายภาพ และกิจกรรมที่มีมาตั้งแต่ในอดีต และยังคงปรากฏให้เห็นจนถึงปัจจุบัน จากการใช้พื้นที่ที่มีความหลากหลายในการประกอบกิจกรรม และมีสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมที่งดงาม สิ่งต่างๆ เหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญ และเอกลักษณ์ของพื้นที่ย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี ซึ่งความเป็นพื้นที่ที่มีชื่อเสียงนี้เอง เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดสามารถสร้างแรงดึงดูดให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ได้ในอนาคต

## 6.2.2 ปัญหาของพื้นที่ย่านตลาดพลู

### ปัญหาทางด้านกายภาพ

การพัฒนาระบบโครงข่ายการสัญจรแบบใหม่ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นถนน หรือทางรถไฟ ทำให้เส้นทางสัญจรทางน้ำถูกลดความสำคัญลง กิจกรรมการค้าทางน้ำเริ่มลดลง บทบาทของถนนเริ่มเข้ามาแทนที่ คลองซอยแยกย่อย และลำประโดงต่างๆ ที่มีความสำคัญทางการเกษตรในอดีตเริ่มลดลง เกิดการถมคลองซอยต่างๆ เพื่อการตัดถนน และทำเป็นทางเดินเข้าบ้าน ทำให้รูปแบบการตั้งถิ่นฐานเดิมที่เคยต้องพึ่งพาน้ำ กลับกลายเป็นพื้นที่ว่างที่ไม่ได้มีการใช้งานอย่างในอดีตเป็นเพียงเส้นทางระบายน้ำของชุมชนในปัจจุบัน ส่งผลให้แนวคลอง และลำประโดงในอดีตที่สานเป็นระบบโครงข่ายเชื่อมต่อกันของย่านตลาดพลูสูญหายไป เหลือเพียงคลองซอยสำคัญเพียงไม่กี่ซอย รวมทั้งจากการสร้างประตูกั้นน้ำยิ่งกลับทำให้สภาพของคลองในปัจจุบันเสื่อมโทรมมากกว่าเดิม คลองที่เคยใช้เป็นเส้นทางสัญจร และใช้ในการเกษตรกรรมกลายเป็นที่ขังน้ำเน่าเสียที่ไม่สามารถไหลออกไปไหนได้จากพื้นที่ชุมชน กลายเป็นปัญหาต่อสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยของผู้คน รวมถึงวิถีชีวิตชาวน้ำที่เคยรุ่งเรืองในอดีตกำลังจะสูญหายไปที่สุดในที่สุด นอกจากนี้ การถมคลองซอยต่างๆ ทำให้ระบบโครงข่ายถนนของย่านตลาดพลูมีถนนสายหลักเป็นถนนสำคัญ และมีถนนสายรอง และถนนซอยแตกแยกย่อยออกมาจากถนนสายหลัก โดยพื้นที่ถนนซอยที่มีการแตกแยกย่อยนั้นส่วนใหญ่เป็นถนนปลายตัน (Broken-gird structure) จากการตัดถนนขึ้นใหม่อาศัยการสร้างเลียบบคลอง และแนวลำประโดงเดิมเป็นหลัก ส่งผลให้ระบบถนนซอยไม่ได้มีการเชื่อมต่อกัน ถนนสายหลักจึงเป็นถนนที่แบกรับปริมาณการจราจรสูงสุดจึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนในช่วงเช้า และเย็น



ภาพที่ 6.4 ลำคลองภายในย่านตลาดพลู

นอกจากนี้ พื้นที่ย่านบางส่วน และกลุ่มอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์บริเวณริมถนนเทอดไท เริ่มมีสภาพที่เสื่อมโทรม ซึ่งเกิดจากการขาดการดูแลรักษาปรับปรุงอย่างทั่วถึง และเริ่มถูกแทนที่โดยอาคารรูปแบบใหม่ที่มีความแตกต่างทั้งความสูง และรูปแบบทางสถาปัตยกรรม ส่งผลให้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารเหล่านี้เริ่มลดน้อยลง และจากความหลากหลายในการใช้พื้นที่ ทำให้อาคารตลาดพลูมี

ความหนาแน่นเป็นอย่างมาก เนื่องจากขาดการวางแผนที่ดี และความต้องการในการใช้พื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาความแออัดในการใช้พื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ชุมชนภายในย่าน รวมทั้งอาคารบ้านเรือนส่วนใหญ่ในชุมชนเป็นโครงสร้างไม้ อาจเป็นสาเหตุสำคัญที่อาจก่อให้เกิดปัญหาอัคคีภัยขึ้นได้ และจากความหนาแน่นในการใช้พื้นที่ ทำให้พื้นที่ว่างสาธารณะภายในย่าน เช่น ที่จอดรถ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ โดยเฉพาะพื้นที่ตลาดวัดกลาง และสถานีรถไฟตลาดพลูที่มีการจอดรถบนถนนทอดไทในช่วงโมงเร่งด่วนในช่วงเช้า และเย็น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และเป็นการกีดขวางการสัญจร ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ส่งเสริมการประกอบกิจกรรมต่างๆ ภายในย่านมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

### ปัญหาทางด้านกิจกรรม

กิจกรรมการค้าภายในย่านเริ่มซบเซา ทั้งบริเวณตลาดวัดกลาง ตลาดรัชดาภิเษก และร้านค้าริมถนนทอดไท และถนนรัชดาภิเษก เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันที่ลดต่ำลง ประกอบกับการเกิดห้างสรรพสินค้า และร้านสะดวกซื้อรูปแบบใหม่ทั้งภายใน และโดยรอบพื้นที่ แม้ว่าความคึกคักของตลาดวัดกลางยังคงปรากฏให้เห็นอยู่ทุกวัน แต่ปริมาณในการเลือกซื้อสินค้าที่เคยมีจำนวนมากกลับลดจำนวนลง นอกจากนี้ภายในตลาดวัดกลางมีปัญหาเรื่องความขัดแย้งในการใช้พื้นที่ระหว่างเส้นทางเดินเท้า และเส้นทางรถสัญจร โดยในพื้นที่ตลาดวัดกลางจะมีทั้งผู้คนที่เดินเท้าเข้ามาซื้อขายสินค้า และรถโดยสารขนาดเล็กที่เข้ามารับส่งสินค้า ซึ่งทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้เส้นทาง และความแออัดในการใช้พื้นที่

และจากการย้ายเข้ามาเช่าอาศัยของผู้คนจากภายนอก ทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่เป็นแบบสังคมเมืองมากขึ้น คือ ต่างดำเนินกิจกรรมของแต่ละบุคคล โดยไม่มีปฏิสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านโดยรอบ ทำให้เกิดการขาดความสัมพันธ์ และความร่วมมือที่ดีของคนในชุมชนที่ไม่ได้คำนึงถึงความสำคัญในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ร่วมกัน รวมถึงการขาดพื้นที่ในการปฏิสัมพันธ์ สถานที่พบปะ หรือนัดพบต่างๆ ทำให้ความสัมพันธ์ของผู้คนภายในย่านลดน้อยลง



ภาพที่ 6.5 ความขัดแย้งในการใช้พื้นที่ระหว่างเส้นทางเดินเท้า และเส้นทางรถสัญจรบริเวณตลาดวัดกลาง

## ปัญหาทางด้านความหมาย

ความมีชื่อเสียงในฐานะการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำเก่าแก่ของย่านตลาดพลู เริ่มค่อยๆ ลดลง จากที่ได้การสำรวจและสัมภาษณ์ผู้คนทั่วไปไม่รู้จักว่าตลาดพลูคือตลาดอะไร ตั้งอยู่ที่ไหน แม้กระทั่งผู้ที่อยู่อาศัย ในฝั่งธนบุรียังไม่ทราบว่าย้ายตลาดพลูอยู่ที่ใด ทราบแต่เพียงว่านี่คือตลาดคลองสาน และย่านวงเวียนใหญ่ ซึ่งอิทธิพลของการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม และการเปลี่ยนแปลงของความนิยมตามยุคสมัย ทำให้ความมีชื่อเสียง และที่เป็นที่จดจำของผู้คนในฐานะของ “แหล่งค้าใบพลู” ที่สำคัญ “จุดรวมสินค้า” ของเมืองทางตะวันตก และ “จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร” ระหว่างทางเรือ รถไฟ และรถยนต์เริ่มลดลง และอาจสูญหายไปได้ในอนาคต

### 6.2.3 แนวโน้มและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต

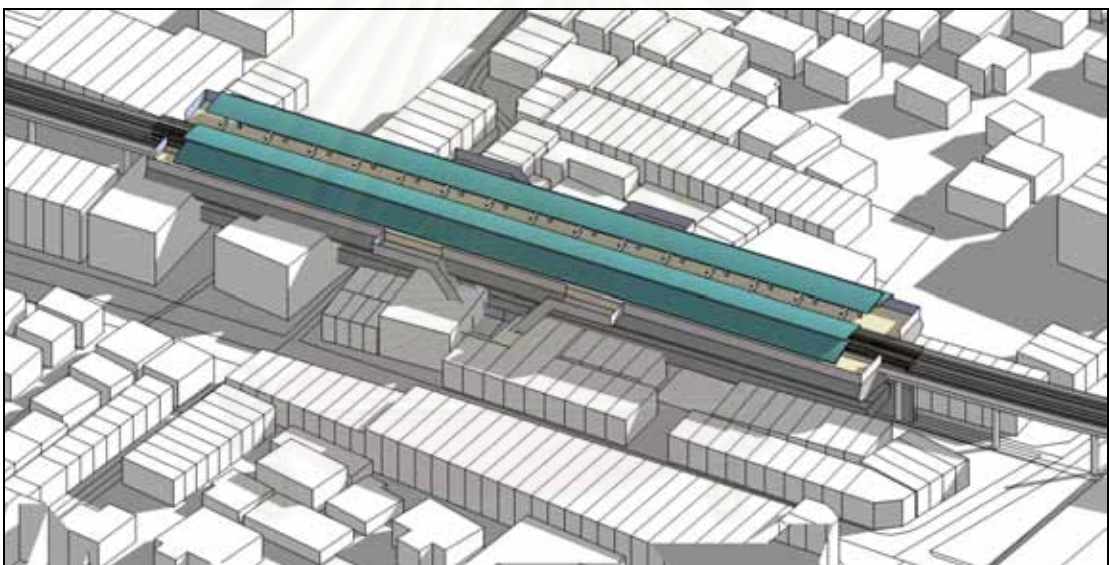
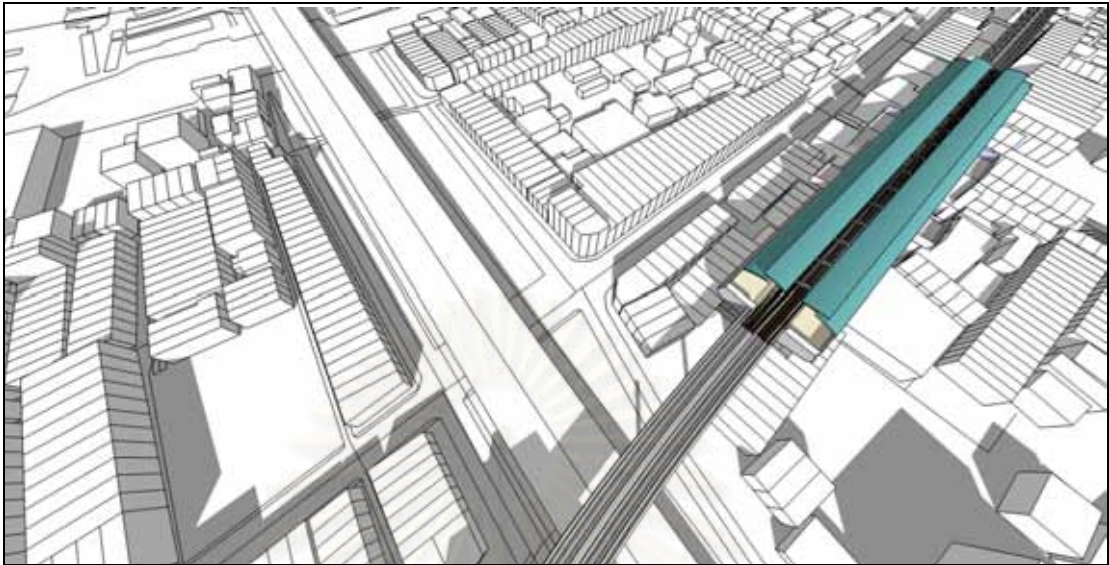
#### แนวโน้มและข้อจำกัดทางด้านกายภาพ

ในอนาคตการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งระบบราง สถานีโดยสาร และพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร กำลังเข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลู ด้วยการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงและการเชื่อมโยงพื้นที่เข้ากับส่วนอื่นของกรุงเทพมหานครอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการสร้างแรงดึงดูดให้ผู้คนและกิจกรรมการพัฒนาของเอกชนเข้าสู่พื้นที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งเป็นการเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น เพิ่มทางเลือกในการใช้ชีวิตของประชาชนมากขึ้น ในเมื่อความเร็วในการเดินทางเพิ่มขึ้น และเชื่อมต่อในพื้นที่อื่นๆ อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้คนต่างเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ รวมทั้งยังเป็นการเพิ่มรูปแบบการเดินทางให้มีความหลากหลายมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดปริมาณการจราจรบนถนน ซึ่งพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นตัวการสำคัญที่ทำให้เกิดการหลีกเลี่ยงการใช้ถนน เนื่องจากการเพิ่มรูปแบบการเดินทางให้กับประชาชน ทำให้เกิดการเลือกรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย และเหมาะสมกับความต้องการมากขึ้น ปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนนั้นจะลดน้อยลง นอกจากนี้ ยังทำให้เกิดปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของพื้นที่ย่านตลาดพลู ทั้งจากโครงสร้างของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร แนวเส้นทาง และระบบขนส่งต่างๆ ที่เข้ามารองรับ เช่น ทางเดินเท้า และทางจักรยาน เป็นต้น และเมื่อการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางรถไฟสายสีแดง โครงการรถด่วนโดยสารประจำทาง (สถานีปลายทางรัชดาภิเษก) และโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพสายสีลมส่วนต่อขยาย (สะพานตากสิน-บางหว้า) แล้วเสร็จ และเปิดให้ดำเนินการ รวมถึงโครงการบูรณาการแผนผังพัฒนาเขตเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ กลุ่มกรุงเทพมหานครเริ่มมีการปฏิบัติ นอกจากนี้จากทั้งข้อบังคับในการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี.ศ.2549 ที่กำหนดให้บริเวณพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตมีการพัฒนาตาม FAR เท่ากับ 8 และ OSR เท่ากับ 4 และโครงการการอนุรักษ์ปรับปรุงพื้นที่ฟู และส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณคลองบางกอกใหญ่ ยิ่งส่งเสริมให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีแนวโน้มการพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต เพื่อเป็นพื้นที่เชื่อมต่อ และรองรับสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต

ในขณะเดียวกัน การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวกลับกลายเป็นภัยคุกคามต่อพื้นที่ที่เกิดมลภาวะขนาดใหญ่แทรกลงไปในพื้นที่ที่มีมลภาวะขนาดเล็ก ทำให้พื้นที่บางส่วนบริเวณริมถนนเขตใต้ที่เป็นพื้นที่ค้าขาย และศูนย์รวมกิจกรรมในช่วงเวลาเย็น และสถานีรถไฟตลาดพลู ซึ่งเป็นอาคารที่มีคุณค่าเชิงสัญลักษณ์ต่อพื้นที่ในแง่บทบาท และความเป็นมาที่ยาวนานกำลังจะสูญหายไปจากการก่อสร้างสถานีโดยสารในอนาคต (สถานีตลาดพลู) รวมถึงความไม่เพียงพอในการให้บริการจากโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันจากปริมาณของผู้คนที่เดินทางเข้าออก และการจราจรที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น เช่น ความกว้าง และความสามารถในการรองรับของถนน เนื่องจากถนนภายในย่านตลาดพลูเป็นถนนขนาดเล็ก โดยเฉพาะถนนสายหลัก คือ ถนนเขตใต้ที่มีความกว้างเพียง 12 เมตร แม้ว่าถนนรัชดาภิเษกเป็นถนนสายหลักอีกสายหนึ่งที่มีความสามารถในการรองรับปริมาณจำนวนมากได้อย่างเหมาะสม กลับไม่ได้มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่ย่านตลาดพลูมากนัก กลายเป็นเส้นทางที่ทำให้ผู้คนเดินทางข้ามผ่านย่านตลาดพลูไปอย่างรวดเร็วรวมถึงอาคารบ้านเรือนขนาดเล็กที่มีทัศนียภาพโดยรอบสวยงาม และยังคงเห็นเส้นขอบฟ้าเมืองได้อย่างชัดเจน กำลังจะได้รับผลกระทบต่อมุมมอง และทัศนียภาพจากโครงสร้างคอนกรีตที่เข้ามาบดบังเส้นขอบฟ้าเดิมของเมือง และการเข้ามาลงทุนของการพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่เพิ่มมากขึ้น จากความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็น คอนโดมิเนียม หรือโรงแรม ยิ่งทำให้เกิดแตกต่างระหว่างมลภาวะภายในย่านมากขึ้นไปอีก มลภาวะขนาดเล็กที่เป็นรูปแบบการใช้พื้นที่ดั้งเดิม ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่พาณิชย์กรรมชุมชนริมน้ำที่สำคัญนั้น กำลังจะสูญหายกลายเป็นโครงสร้างอาคารขนาดใหญ่ ทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาการขาดความกลมกลืนระหว่างอาคารที่แตกต่างทั้งความสูง รูปแบบทางสถาปัตยกรรมโดยเฉพาะบริเวณอาคารที่มีคุณค่า และมีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่มีความสวยงาม ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวอาจทำให้รูปแบบการใช้พื้นที่ ขนาดของแปลงที่ดิน และมลภาวะขนาดเล็กของย่านตลาดพลูที่มีคุณค่าเริ่มสูญหายไป



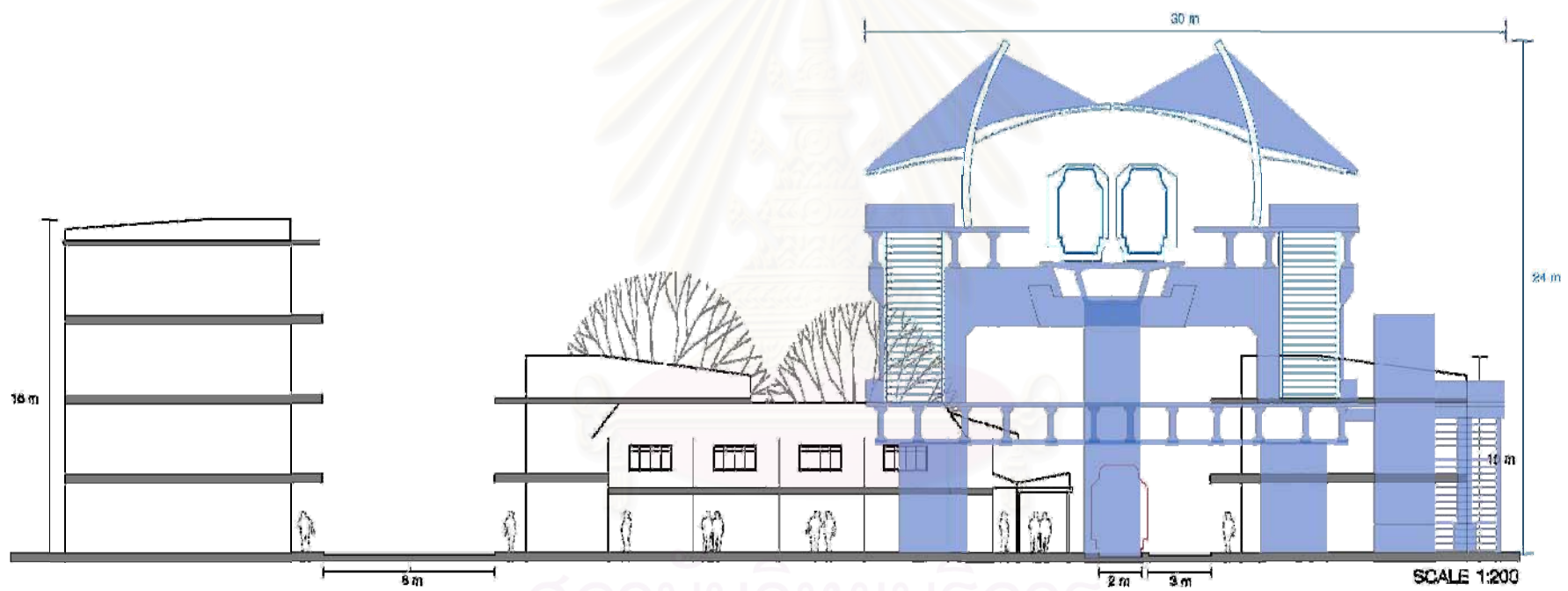
ภาพที่ 6.6 ภาพจำลองความแตกต่างของมลภาวะเก่าและใหม่ในพื้นที่ย่านตลาดพลู



ภาพที่ 6.6 ภาพจำลองความแตกต่างของมวลอาคารเก่าและใหม่ในพื้นที่ย่านตลาดพลู

สถาบันวิจัยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาพที่ 6.7 ความแตกต่างระหว่างมวลดาคารขนาดใหญ่กับมวลดาคารขนาดเล็ก



ภาพที่ 6.8 ภาพจำลองย่านตลาดพลูก่อน และหลังมีโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)

### แนวโน้มและข้อจำกัดทางด้านกิจกรรม

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนประเภทรางนั้นได้กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และบริเวณโดยรอบ เนื่องจากผู้คนเห็นว่าพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงที่มีความสะดวก มีปริมาณผู้โดยสารเดินทางจำนวนมากเดินทางเข้าออกพื้นที่ สนับสนุนให้เกิดการใช้พื้นที่ประเภทต่างๆ เช่น ร้านค้า สำนักงาน และพื้นที่เพื่อการพักผ่อน เป็นต้น ทำให้กิจกรรมการค้าของย่านสามารถฟื้นตัวจากภาวะเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบในปัจจุบันได้ ซึ่งเป็นการสร้างกิจกรรมใหม่ให้กับพื้นที่ย่านผสมผสานกับกิจกรรมการค้าแบบดั้งเดิม ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันทางการค้าระหว่างรูปแบบการค้าสมัยใหม่ และรูปแบบการค้าดั้งเดิม ส่งผลให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีการใช้พื้นที่ที่หลากหลายที่เกิดการใช้งานตลอดทั้งวัน ทั้งยังเป็นการสร้างรายได้ให้กับผู้คนในย่านตลาดพลูมากขึ้นอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาขนส่งมวลชนประเภทราง และสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร อาจทำให้เกิดผลกระทบทางด้านลบต่อกิจกรรมของพื้นที่ย่านตลาดพลู ตัวอย่างเช่น กิจกรรมการค้าดั้งเดิมอาจลดจำนวนลง เป็นผลมาจากกิจกรรมการค้ารูปแบบใหม่ที่เข้ามาภายในพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรมีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ส่วนใหญ่จะเกิดการใช้พื้นที่เพื่อการค้ารูปแบบใหม่ เช่น ศูนย์การค้า หรือห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งการค้ารูปแบบใหม่กับการเข้าถึงพื้นที่ที่มีความสะดวกสบาย ดึงดูดลูกค้าเข้าไปใช้บริการได้ง่าย ทำให้การค้าดั้งเดิมในพื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์ และจิตวิญญาณของความเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมชุมชนริมน้ำอาจลดความสำคัญลง และสูญหายไป

โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ตลาดวัดกลาง และตึกแถวโดยรอบ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของผู้คนทั้งใน และนอกพื้นที่ย่านตลาดพลูที่เป็นที่รู้จักมายาวนานกว่า 100 ปี และมีประเภทของสินค้าที่ขายอย่างหลากหลาย แม้ว่าจากภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน ทำให้กิจกรรมและการใช้พื้นที่ภายในตลาดวัดกลาง และร้านค้าโดยรอบเริ่มลดลง ก่อให้เกิดการปรับตัวเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการ และสถานการณ์ในปัจจุบันไว้ได้อย่างเหมาะสม แต่ในอนาคตการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมของพื้นที่ย่านตลาดพลู หากไม่มีการควบคุม หรือดูแลรักษาไว้ให้ ยังคงอยู่อาจทำให้กิจกรรมการค้าของตลาดวัดกลาง และร้านค้าโดยรอบสูญหายไปได้ในท้ายที่สุด

นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้นมีผลต่อราคาที่ดินที่คาดว่าจะมีการปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งเหมาะสมกับการลงทุนอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ ทำให้ผู้คนภายในชุมชนที่อยู่อาศัยกันมาอย่างยาวนานเริ่มละทิ้งที่อยู่อาศัย เพื่อการลงทุนรูปแบบใหม่ที่ให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า ส่งผลให้เกิดแนวโน้มในการย้ายออกนอกพื้นที่ ย่านเพิ่มมากขึ้น และมีกลุ่มคนที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัยใหม่แทน ซึ่งกลุ่มคนที่เข้ามาอยู่อาศัยใหม่นั้นเป็นกลุ่มคนที่มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองมากขึ้น เกิดสภาพความเป็นอยู่ในลักษณะที่ต่างคนต่างอยู่มากขึ้น โดยไม่ได้คำนึงถึงความสำคัญในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนร่วมกัน ส่งผลให้วัฒนธรรม ประเพณี และรูปแบบการดำเนินวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมที่คำนึงถึงความสัมพันธ์ของคนในชุมชน และพื้นที่ศาสนสถานต่างๆ ลดลง และอาจสูญหายไปได้ในที่สุดเมื่อวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเข้ามาในพื้นที่ย่านตลาดพลูอย่างเต็มตัว

### แนวโน้มและข้อจำกัดทางด้านความหมาย

การพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลู ทั้งโครงการระบบขนส่งมวลชนในอนาคต และโครงการพัฒนาพื้นที่ตามแผนงานของเขตธนบุรี ทำให้ความมีชื่อเสียงของย่านตลาดพลูในฐานะของกลายเป็นพื้นที่พาณิชย์ยกรรมชุมชนริมน้ำเก่าแก่ และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญยังคงอยู่ต่อไป และอาจกลับมามีความสำคัญอีกครั้งหนึ่ง แต่อาจจะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบให้มีความทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น เช่น จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระหว่างเรือ รถไฟฟ้า และรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตจำเป็นต้องรักษาไว้ซึ่งคุณค่า และเอกลักษณ์ของย่านผ่านองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่ดี โดยนำรูปแบบการใช้พื้นที่แบบดั้งเดิมมาปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้น และให้เป็นแกนสำคัญในการพัฒนาพื้นที่รูปแบบใหม่ภายในย่านตลาดพลูต่อไป

ทั้งนี้จากการศึกษาถึงศักยภาพ ปัญหา และแนวโน้มในด้านต่างๆ ของย่าน สามารถนำมาวิเคราะห์ด้วยวิธี SWOT Analysis เพื่อให้ทราบถึงจุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และภาวะคุกคาม (Threats) ต่างๆ ของย่านตลาดพลู (ตารางที่ 6.1) (แผนที่ 6.3, 6.4, 6.5 และ 6.6) เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการออกแบบและวางผังทางกายภาพพื้นที่ย่านตลาดพลู ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 6.1 SWOT Analysis ของย่านตลาดพลู

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)	โอกาส (Opportunities)	ภาวะคุกคาม (Threats)
<b>การเชื่อมต่อของโครงข่ายการสัญจร</b>			
<p>- เป็นพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย และสะดวกในการเดินทาง เนื่องจากมีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆ โดยรอบ และมีระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลายทั้งทางเรือ รถโดยสารประจำทาง และรถไฟ</p> <p>- สถานีรถไฟตลาดพลูเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่สำคัญของย่าน เนื่องจากสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังสถานที่อื่นๆ ได้ง่าย โดยอยู่ใกล้กับถนนสายหลักพื้นที่การค้า ชุมชน และจุดจอดรถของระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ</p>	<p>- ถนนเทอดไท ซึ่งเป็นถนนสายหลักของย่านไม่สามารถรองรับการใช้งานได้อย่างเพียงพอทั้งจากกิจกรรมการค้า และการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลาเช้า และเย็น เนื่องจากความหนาแน่นในการใช้พื้นที่ และการรुकล้ำพื้นที่เส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ บริเวณด้านหน้าอาคาร และทางเดินเท้า</p>	<p>- ในอนาคตหากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเฉพาะโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) มีการดำเนินการแล้วเสร็จ อาจทำให้การเข้าถึงพื้นที่ย่านเกิดสะดวกมากยิ่งขึ้น รวมทั้งทำให้ย่านมีการพัฒนามากขึ้นกลายเป็นพื้นที่รองรับระบบขนส่งมวลชนใหม่ในอนาคต โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก และถนนราชพฤกษ์ เนื่องจากเป็นถนนสายสำคัญระดับเมืองที่เชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นๆ และยังเป็นที่ตั้งของจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรสำคัญในอนาคตทั้ง สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ สถานี BRT และสถานีของโครงการทางรถไฟสายสีแดงอีกหนึ่งสถานี (สถานีตากสิน)</p>	<p>- แนวเส้นทางของโครงการทางรถไฟสายสีแดง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) ได้พาดผ่านเข้าไปในพื้นที่ย่านตลาดพลู ทำให้เกิดการพัฒนามวลอาคารขนาดใหญ่แทรกตัวเข้ามาในพื้นที่ย่านที่มีการใช้พื้นที่ขนาดเล็ก ทั้งโครงสร้างของเสา และตัวสถานีโดยสาร เกิดความแตกต่างระหว่างความสูง และมวลของอาคารอย่างชัดเจน รวมทั้งทำให้เกิดผลกระทบทางด้านการใช้ที่ดินของย่าน</p> <p>- โครงสร้างของเสา ราง และสถานีโดยสารทำให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ และเส้นขอบฟ้าของย่าน</p>

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)	โอกาส (Opportunities)	ภาวะคุกคาม (Threats)
การเชื่อมต่อของโครงข่ายการสัญจร (ต่อ)			
<p>- ตรอกซอกซอยขนาดเล็กกลายเป็นเส้นทางเดินเท้า และพื้นที่ในการประกอบกิจกรรมที่สำคัญของคนในชุมชน ซึ่งสร้างให้เกิดบรรยากาศความเป็นชุมชนละแวกบ้าน</p>	<p>- รูปทรงแบบ Organic ที่มีถนนสายหลักเป็นถนนสำคัญ และมีถนนสายรอง และถนนซอยแตกแยกย่อยออกมาจากถนนสายหลัก โดยพื้นที่ถนนซอยที่มีการแตกแยกย่อยนั้นส่วนใหญ่เป็นถนนปลายตัน (Broken-gird structure) ส่งผลให้ระบบถนนซอยในย่านตลาดพลูไม่ได้มีการเชื่อมต่อกัน รวมทั้งยังทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนสายหลักด้วย</p> <p>- ถนนรัชดาภิเษกไม่มีความเชื่อมต่อกับถนนภายในย่านตลาดพลู ผู้คนที่ต้องเดินทางเข้าย่านตลาดพลูต้องอาศัยถนนเทอดไทเป็นสำคัญ รวมทั้งโครงสร้างทางยกระดับได้แบ่งชุมชนออกเป็น 2 ส่วนอย่างชัดเจน</p>		

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)	โอกาส (Opportunities)	ภาวะคุกคาม (Threats)
<b>ความหลากหลายของประโยชน์ใช้สอย</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้พื้นที่ขนาดเล็ก (Urban fine-grained) เช่น ความกว้างของถนน ขนาดแปลงที่ดิน ความสูงของอาคาร และรูปแบบการปิดล้อมของพื้นที่ว่างสาธารณะ เป็นลักษณะเฉพาะของชุมชนดั้งเดิมที่เริ่มพบเห็นได้ยากในปัจจุบัน</li> <li>- มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน (Mixed use) ทำให้เกิดการใช้พื้นที่แทบตลอดทั้งวัน</li> <li>- พื้นที่ตั้งอยู่บริเวณริมคลองกอกใหญ่ โดยเป็นพื้นที่แรกเริ่มในการตั้งถิ่นฐาน ควรค่าแก่การเก็บรักษา และสามารถพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นแหล่งการค้า และพื้นที่นันทนาการได้ อาจเป็นปัจจัยดึงดูดที่ทำให้ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่ภายในย่านมากยิ่งขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการใช้พื้นที่ไม่คุ้มค่า และเต็มประสิทธิภาพบริเวณถนนลาดยางลักษณะ เนื่องจากเป็นถนนสายหลักที่ผู้คนสามารถเข้าถึงได้ง่าย แต่ในปัจจุบันเป็นพื้นที่ชุมชน ขนาดเล็กกับพื้นที่โล่งว่างเป็นจำนวนมาก</li> <li>- การขาดพื้นที่ที่ช่วยส่งเสริมให้ย่านมีความสมบูรณ์ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ เช่น พื้นที่ หรือสถานที่จอดรถารในพื้นที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการภายในย่าน เป็นต้น</li> <li>- สภาพพื้นที่ และอาคารเสื่อมโทรม ซึ่งเกิดจากการขาดการจัดการที่ดี การดูแลรักษา และปรับปรุงพัฒนาพื้นที่อย่างทั่วถึง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 กำหนดให้ย่านตลาดพลูเป็นศูนย์ชุมชนชานเมือง และศูนย์พาณิชยกรรมรอง เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้า การบริการ และสนันทนาการ เป็นการเพิ่มความหลากหลายในการใช้พื้นที่มากขึ้น ยิ่งส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อบริการเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในอนาคต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งที่ตั้ง และโครงสร้างของสถานีโดยสาร (สถานีตลาดพลู) อาจทำให้เกิดการรื้อถอนอาคารบางส่วน โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลู ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารขนาดเล็ก มีความสวยงาม และมีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์</li> <li>- พื้นที่ย่านตลาดพลูในปัจจุบันไม่สามารถรองรับผู้โดยสารในอนาคตของสถานีตลาดพลูที่จะขึ้นลงเฉลี่ยวันละ 4,000 คน รวมถึงปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้อย่างเต็มที่</li> </ul>

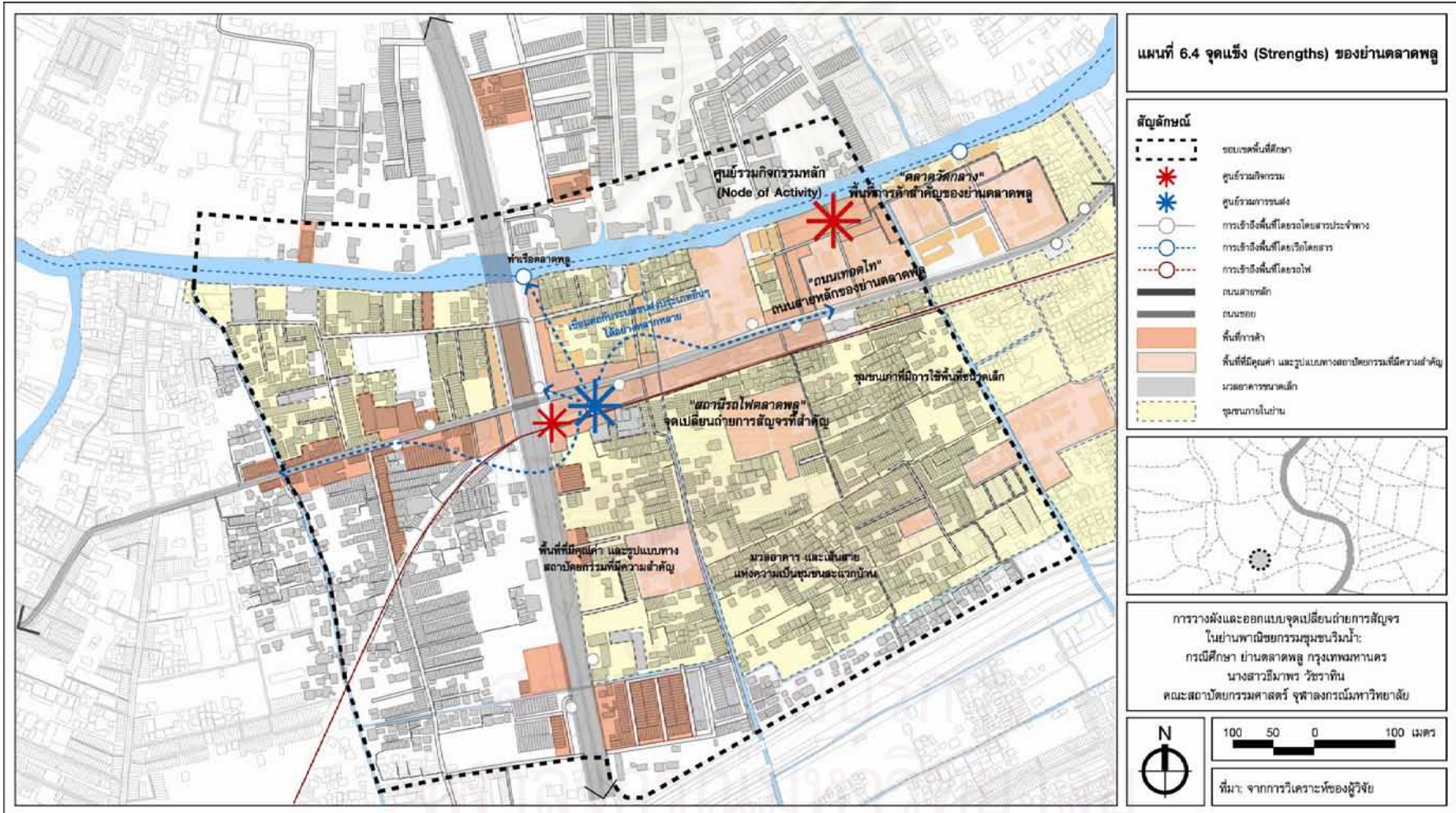
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)	โอกาส (Opportunities)	ภาวะคุกคาม (Threats)
ความหลากหลายของประโยชน์ใช้สอย (ต่อ)			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีพื้นที่โล่งว่างที่ไม่มีการใช้งานบริเวณถนนรัชดาภิเษก มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตได้ เนื่องจากติดกับถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ</li> </ul>			

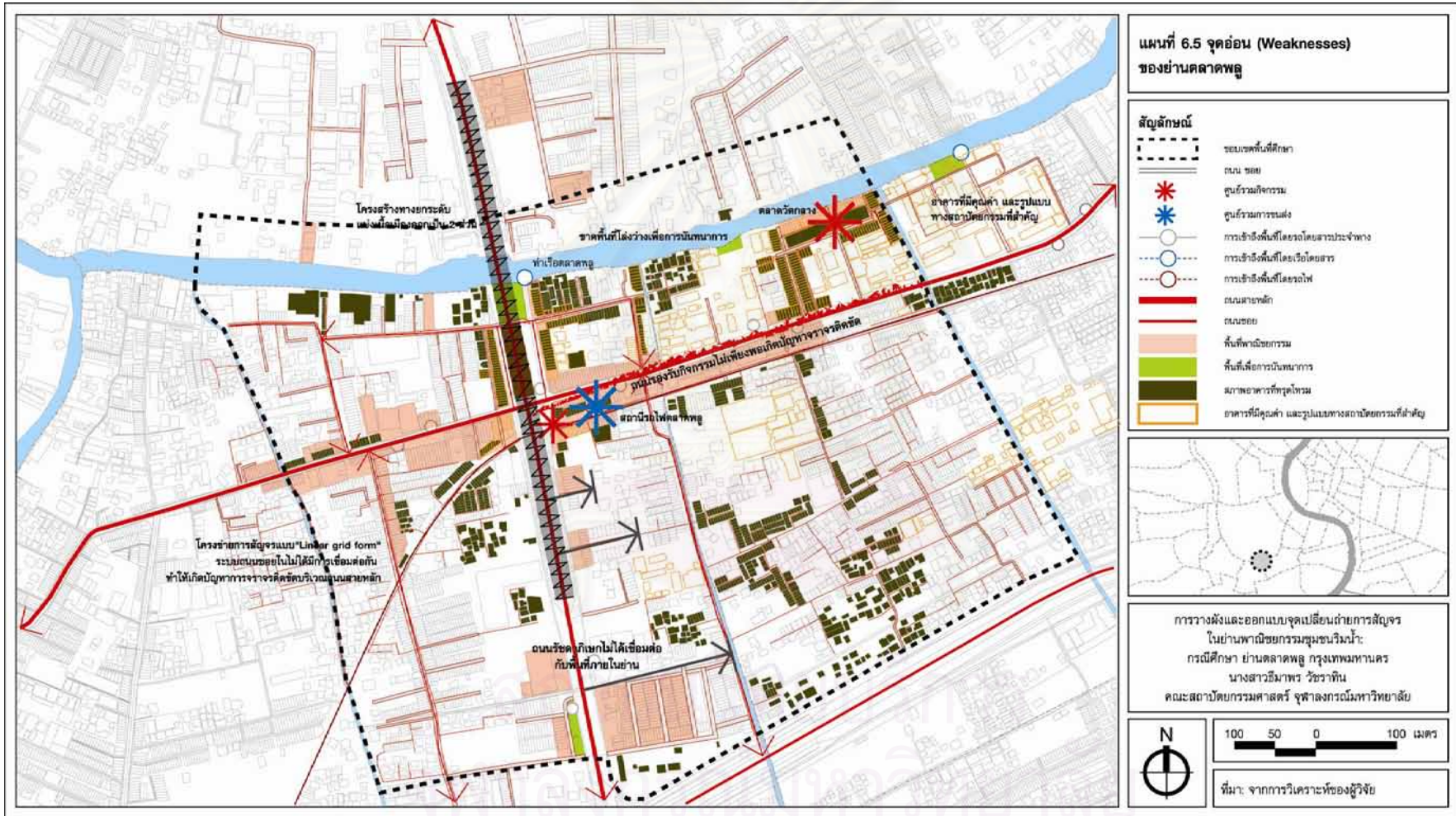
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

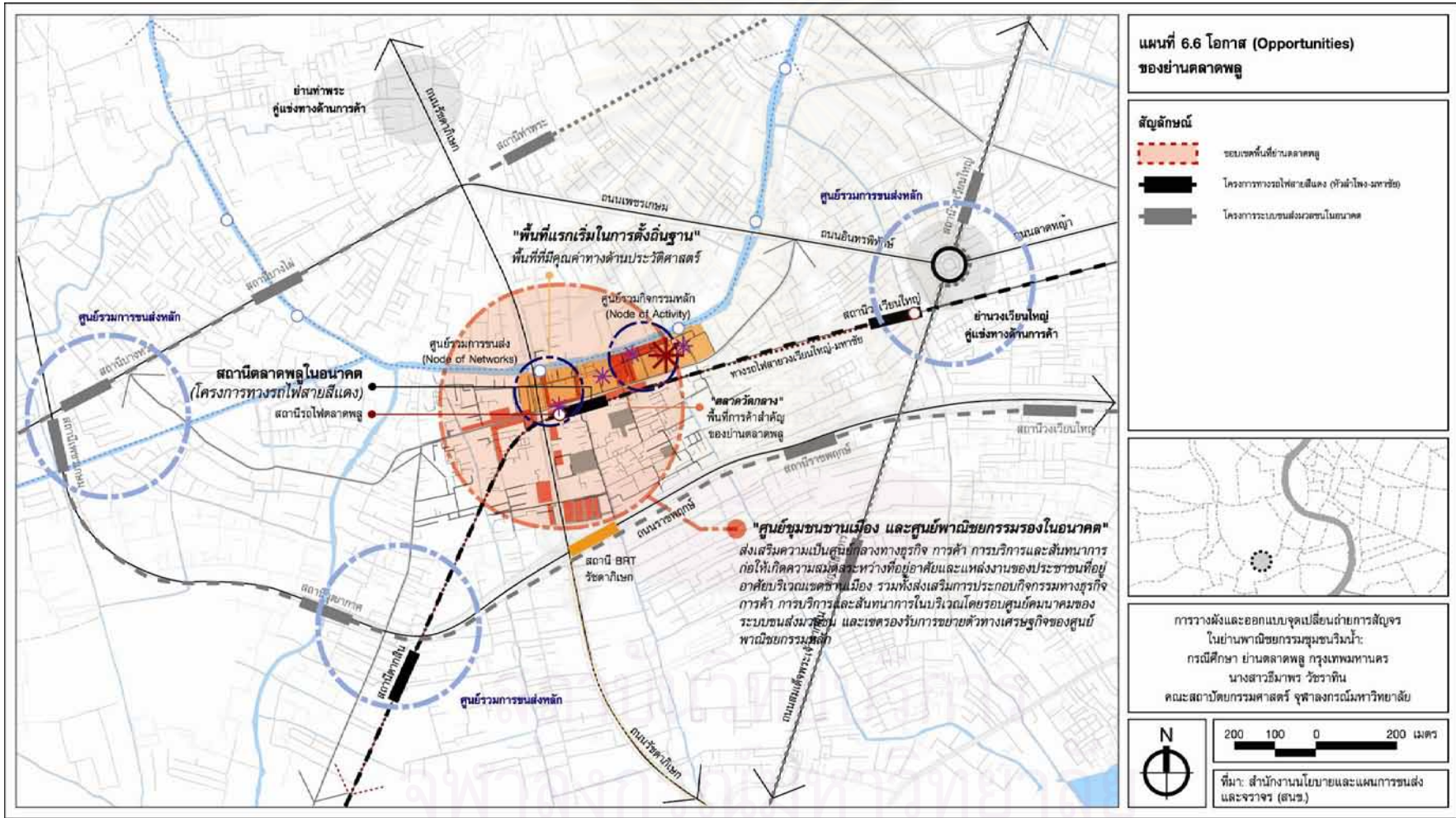
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)	โอกาส (Opportunities)	ภาวะคุกคาม (Threats)
<b>ความหนาแน่นของกิจกรรมและการใช้พื้นที่</b>			
<p>- กิจกรรมการค้า และกิจกรรมของคนในชุมชน เป็นกิจกรรมที่สำคัญของย่าน ทำให้เกิดการใช้พื้นที่ย่านอย่างหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้า และเย็น รวมทั้งงานประเพณีที่สำคัญมักเป็นสีสันของย่านตลาดพลู ซึ่งพื้นที่ที่ใช้ในการประกอบกิจกรรมมักเป็นบริเวณถนนเทอดไท ตลาด วัด และศาสนสถานต่างๆ รวมถึงพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่</p>	<p>- กิจกรรมการค้าภายในย่านเริ่มมีความซบเซา โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน มีผู้คนเดินทางเข้ามาซื้อ หรือประกอบกิจกรรมภายในย่านน้อยลง</p>	<p>- ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 และโครงการบูรณาการแผนผังพัฒนาเขตเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ กลุ่มธนบุรี ที่เกี่ยวข้องกับย่านตลาดพลู ทั้งนโยบาย และ แผนพัฒนาพื้นที่ แผนพัฒนาการจราจรและขนส่ง และแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต จะช่วยส่งเสริมให้ย่านเกิดการพัฒนารูปภาพแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชนมากขึ้น</p> <p>- สถานีตลาดพลูของโครงการทางรถไฟสายสีแดงในอนาคตจะมีผู้คนขึ้นลงที่สถานีเฉลี่ยวันละ 5,000 กว่าคน รวมถึงสถานีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรบริเวณโดยรอบ ทำให้ผู้คนที่เดินทางเข้ามาในย่านเพิ่มมากขึ้น อาจส่งผลให้มีผู้คนเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ตลอดทั้งวัน</p>	<p>- ปริมาณการจราจร และผู้คนที่จะเดินทางเข้าออกพื้นที่มากขึ้นในอนาคต อาจจะเป็นตัวการสำคัญในการทำลายวิถีชีวิตดั้งเดิมของชุมชน</p> <p>- การเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าของผู้คนจากภายนอกพื้นที่อาจลดลง เนื่องจาก รวมทั้ง การเกิดห้างสรรพสินค้า ศูนย์การค้า และร้านค้ารูปแบบใหม่ทั้งภายในพื้นที่ และบริเวณใกล้เคียง</p>

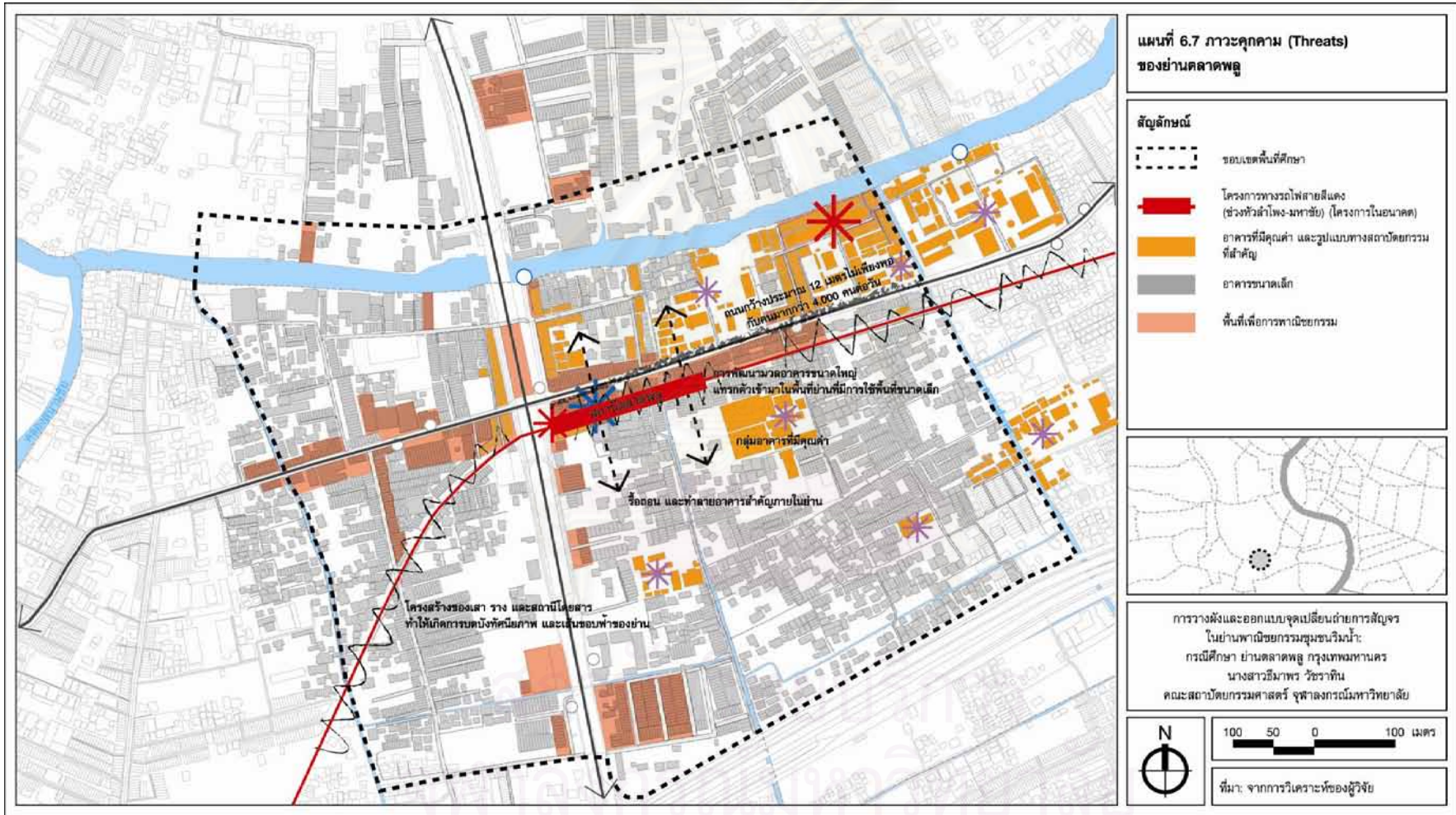
ที่มา: จากการวิเคราะห์











## บทที่ 7

### แนวทางการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ย่านตลาดพลู

#### 7.1 การฟื้นฟูบูรณะย่านตลาดพลู

การฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ย่านตลาดพลูเป็นการออกแบบ และวางผังทางกายภาพเพื่อตอบสนองการใช้งานของพื้นที่ที่มีการใช้เป็นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และพื้นที่ในเชิงพาณิชย์กรรม อาศัยการเชื่อมโยงระบบการสัญจรด้วยเส้นทางเดินเท้าเป็นหลัก รวมทั้งเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการสัญจรที่หลากหลายกับพื้นที่ข้างเคียงอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้การฟื้นฟูบูรณะยังมุ่งเน้นภาพรวมของพื้นที่ในการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมเก่าริมน้ำที่มีกิจกรรม และการใช้พื้นที่ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ และองค์ประกอบที่สำคัญในการสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับย่านตลาดพลู เพื่อให้พื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตผสมผสานระหว่างการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากระบบขนส่งมวลชนในอนาคตกับการรักษาไว้ซึ่งวิถีชีวิต กิจกรรม และการใช้พื้นที่ที่แสดงออกถึงความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู

จากการวิเคราะห์ถึงศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ย่านตลาดพลู เพื่อนำมากำหนดวิสัยทัศน์ และวัตถุประสงค์ รวมถึงแนวความคิดในการออกแบบ นำมาสู่การวางผัง และออกแบบทางกายภาพ เพื่อปรับปรุงพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต ซึ่งการกำหนดแนวทางในการวางผัง และออกแบบทางกายภาพ ประกอบด้วยแผนและผังแม่บทบริเวณย่านตลาดพลูที่มีการเปรียบเทียบระหว่างก่อน และหลังในการฟื้นฟูบูรณะ แบบขยายและรายละเอียดของอาคารที่ต้องมีการควบคุมรูปแบบทางสถาปัตยกรรม ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

#### 7.2 แผนและผังแม่บทบริเวณย่านตลาดพลู

จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งองค์ประกอบความเป็นสถานที่และผลกระทบจากการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร รวมทั้งวิเคราะห์ถึงศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร นำมาสู่การกำหนดในการเสนอแนะผัง และการออกแบบทางกายภาพในการฟื้นฟูบูรณะย่านตลาดพลูในอนาคต

##### 7.2.1 บทบาทของย่านตลาดพลูในอนาคต

ในอนาคตย่านตลาดพลูจะเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมในระดับเมือง โดยมีการใช้พื้นที่มีเพื่อการพักอาศัย และการประกอบกิจกรรมการค้าควบคู่กันไปด้วยดังเช่นในปัจจุบัน ในลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Use) แต่กิจกรรมการค้าจะมีการขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากในอนาคตพื้นที่ย่านตลาดพลูต้องมีพื้นที่เพื่อรองรับระบบขนส่งมวลชนในอนาคต (Transit Service Area) และจากการเป็นจุดเชื่อมต่อในการเดินทางของระบบขนส่งมวลชนทั้ง 4 เส้นทาง ได้แก่ โครงการทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) โครงการ

รถไฟฟ้า BTS ส่วนต่อขยายสายสีลม ถนนตากสิน-บางหว้า โครงการรถไฟฟ้ามหานครส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง รวมถึงโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit) ซึ่งพื้นที่รองรับการสัญจรนั้นต้องประกอบด้วยพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้า หรือสวนสาธารณะ เป็นต้น เพื่อให้บริการแก่ผู้คนที่เดินทางเข้าออกพื้นที่ในอนาคต ส่งผลให้พื้นที่การค้าของย่านตลาดพลูจะมีสัดส่วนเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับสถานีรถไฟฟ้า และจำนวนประชากรที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในการเดินทางเข้าออกพื้นที่ในอนาคต

## 7.2.2 วิสัยทัศน์ และวัตถุประสงค์ในการออกแบบ และวางผังทางกายภาพ

วิสัยทัศน์ (Vision) ในการวางผัง และออกแบบทางกายภาพของพื้นที่ย่านตลาดพลู คือ “ชุมชนละแวกบ้านใหม่ (New Urban Neighborhood) ที่ประกอบด้วย ชุมชน พื้นที่การค้าและบริการ และพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในระดับชุมชน (Neighborhood Station) โดยอาศัยการผสมผสานระหว่างโครงสร้างพื้นฐาน และกิจกรรมต่างๆ เพื่อสร้างให้เกิดความเป็นสถานที่ และพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีที่มีรักษาไว้ซึ่งเนื้อเมืองเก่าของพื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์กับการพัฒนาพื้นที่รูปแบบใหม่เข้าไว้ด้วยกันได้อย่างเหมาะสม ทำให้ผู้คนที่ต่างวิถีชีวิตสามารถมาพบปะพูดคุย และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ใหม่ซึ่งกันและกัน” โดยมีวัตถุประสงค์ หรือโปรแกรมในการวางผัง และออกแบบพื้นที่ทางกายภาพ ดังนี้

1. เพื่อให้มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางที่สะดวก และรวดเร็วในการเข้าถึงสถานีโดยสาร และกิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อกันเป็นระบบ โดยเน้นให้เกิดระบบของเส้นทางเดินเท้าให้มีบรรยากาศที่ดี และมีความสะดวกสบายในการใช้เส้นทาง
2. เพื่อให้มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน (Urban Mixed-use) ระหว่างพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีโดยสาร (Station Platform Area) กับพื้นที่กิจกรรมการค้า และพักอาศัย เนื่องจากการใช้พื้นที่เพื่อการค้า และการพักอาศัยเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ทำให้เกิดการใช้พื้นที่ย่านตลาดพลูแทบตลอดทั้งวัน
3. เพื่อให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่สามารถรองรับประชากรจำนวนมากในอนาคตได้อย่างพอเพียง
4. เพื่อเป็นการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ย่าน และอาคารที่มีความเสื่อมโทรมให้มีประสิทธิภาพ
5. เพื่อให้พื้นที่กิจกรรมการค้าของย่านสามารถดำเนินการค้าได้อย่างต่อเนื่อง และดำรงรักษาความเป็นย่านการค้าเก่าแก่ของพื้นที่ไว้
6. เพื่อให้เกิดพื้นที่ว่างสาธารณะที่ช่วยส่งเสริม และรักษากิจกรรมทางด้านสังคม ซึ่งเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีของประชาชนภายในพื้นที่ให้มีเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเป็นการรักษาประเพณี และวัฒนธรรมเก่าแก่ของพื้นที่ย่านตลาดพลูให้ยังคงอยู่ต่อไป

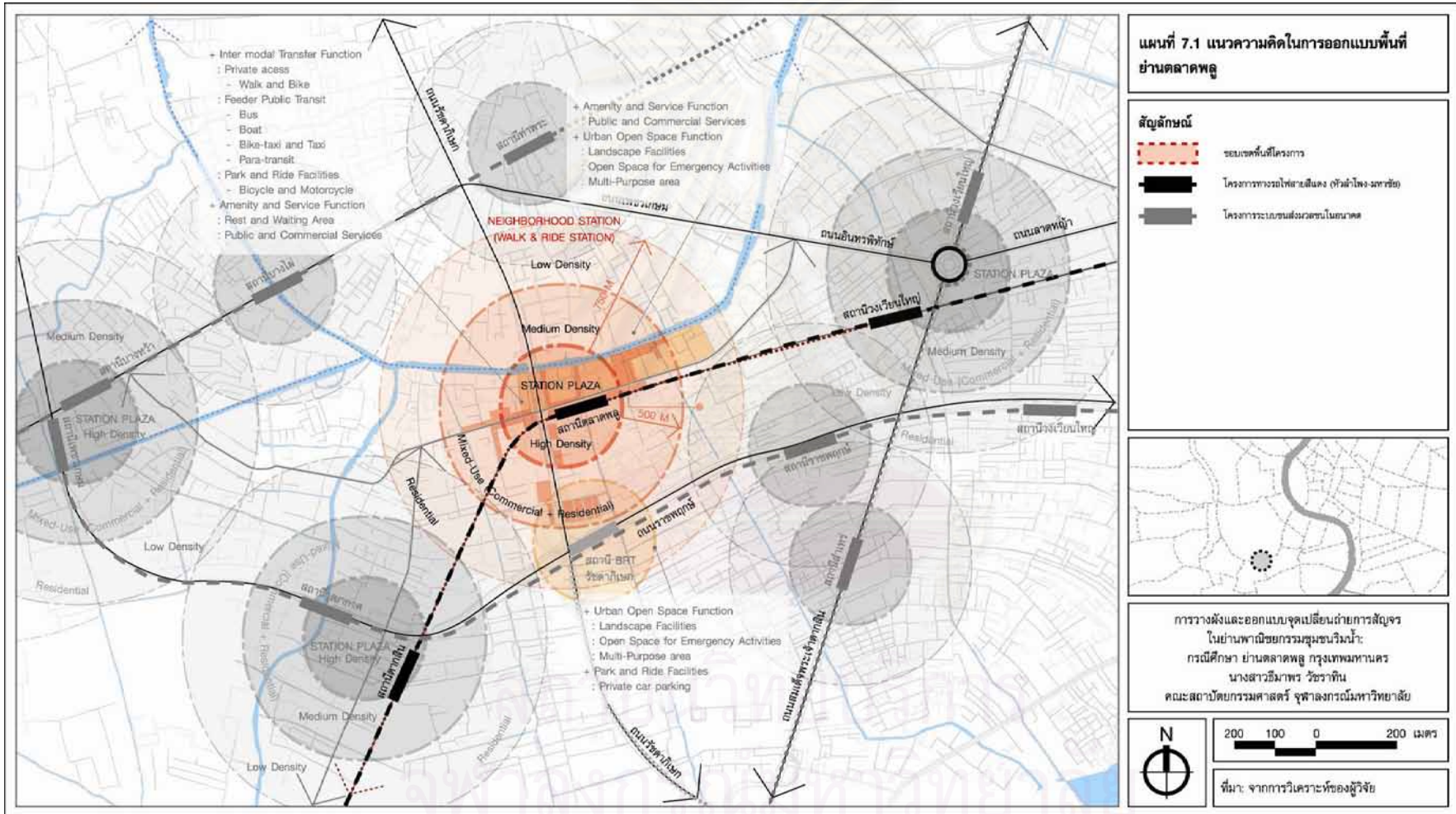
### 7.2.3 แนวความคิดในการออกแบบและวางผังทางกายภาพ

การออกแบบผังแม่บทการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ย่านตลาดพลู เป็นการออกแบบเพื่อตอบสนองการใช้งานของพื้นที่ที่มีการใช้เป็นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร และพื้นที่ในเชิงพาณิชย์กรรม อาศัยการเชื่อมโยงระบบการสัญจรด้วยเส้นทางเดินเท้าเป็นหลัก โดยจัดให้มีทางเดินเท้าที่กว้าง และสร้างทางเลื้อกในเส้นทางเดินเท้าให้มากขึ้น ด้วยการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการสัญจรที่หลากหลายกับพื้นที่ข้างเคียงอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ การออกแบบผังแม่บทยังมุ่งเน้นภาพรวมของพื้นที่ในการเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมเก่าริมน้ำที่มีกิจกรรม และการใช้พื้นที่ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ และองค์ประกอบที่สำคัญในการสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับย่านตลาดพลู

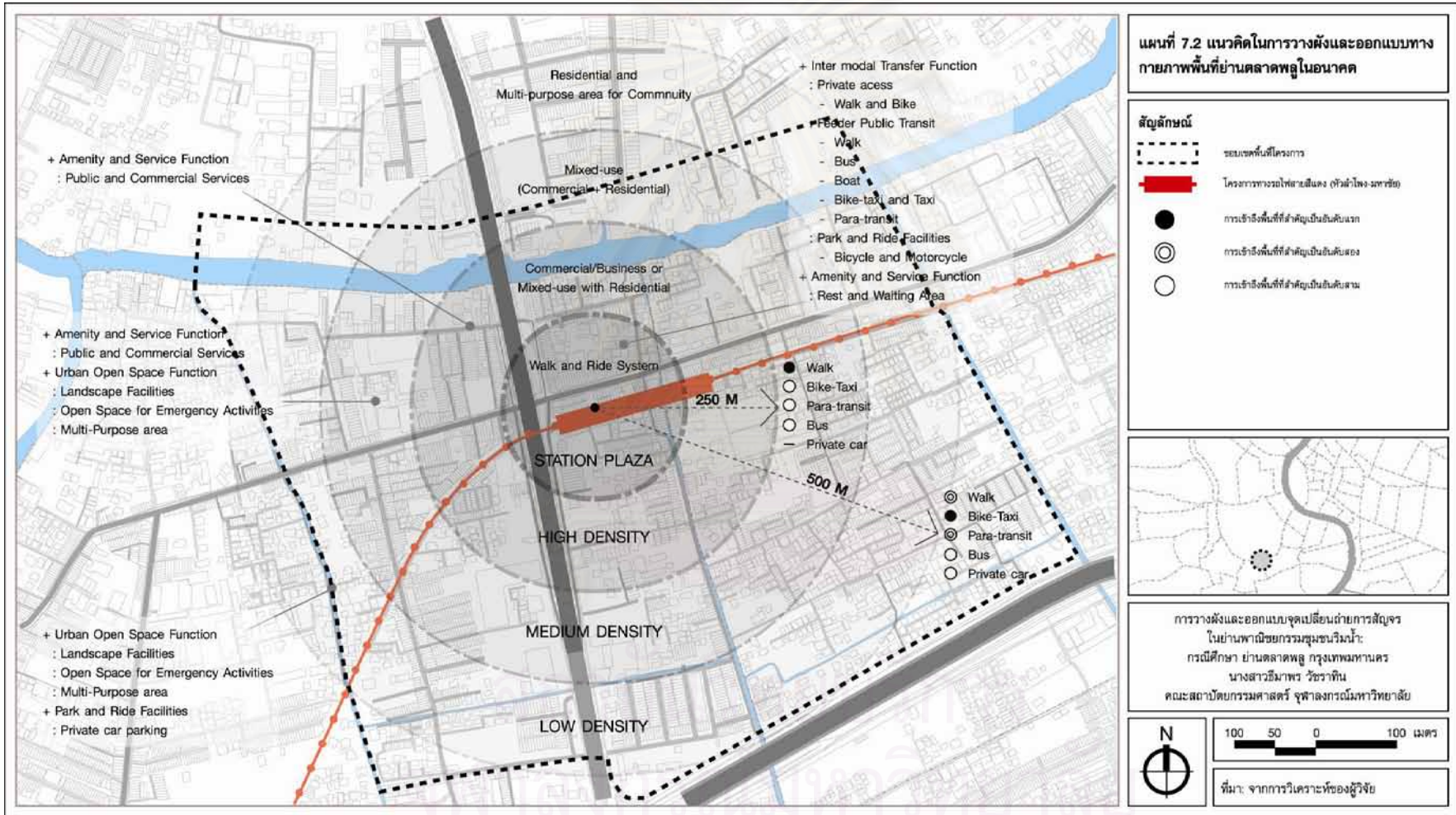
Transit Oriented Development (TOD) และ Station Plaza รวมถึงเงื่อนไขทางกายภาพที่ส่งเสริมให้พื้นที่พาณิชย์กรรมริมน้ำมีพลวัต เป็นแนวความคิดหลักที่นำมาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นตัวกำหนดกรอบแนวคิดในการออกแบบ และวางผัง เพื่อให้พื้นที่ย่านตลาดพลูเป็นชุมชนละแวกบ้านใหม่ (New Urban Neighborhood) ที่มีการใช้พื้นที่แทบตลอดทั้งวัน ประกอบด้วย ชุมชน พื้นที่การค้าและบริการ พื้นที่ว่างสาธารณะ และพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในระดับชุมชน (Neighborhood Station) ที่มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย สร้างให้เกิดเส้นทางเดินเท้าให้เป็นเส้นทางสัญจรหลัก และเชื่อมโยงแต่ละพื้นที่ที่มีกิจกรรมต่างๆ ของย่านตลาดพลูเข้าไว้ด้วยกัน นอกจากนี้ “น้ำ” ที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีต และกำลังจะเลือนหายไปในปัจจุบัน ในฐานะที่เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่สำคัญของย่าน ไม่ว่าจะเป็น ตลาดวัดกลางที่ตั้งอยู่ริมน้ำ หรือตึกแถวเก่าสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ตั้งอยู่บริเวณท่าเรือตลาดพลู เป็นต้น รวมทั้งเส้นสายของตรอกซอกซอยปัจจุบันที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านยังคงปรากฏให้เห็นถึงแนวเส้นทางของลำประโดงเดิม จึงได้นำแนวลำคลองเดิม ไม่ว่าจะเป็นคลองสำเหร่ คลองบางน้ำชน คลองบางสะแก รวมถึงคลองบางกอกใหญ่มาเป็นแนวแกนหลักในการออกแบบ โดยให้แนวลำคลอง และทางเดินริมน้ำเป็นตัวเรียงร้อยพื้นที่ที่เป็นองค์ประกอบความเป็นสถานที่ (Place) ของย่านตลาดพลูเข้าไว้ด้วยกัน

#### ระบบโครงข่ายการสัญจร

เป้าหมายหลักในการวางผัง และออกแบบโครงข่ายการสัญจร คือ ให้มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย (Mode choice) สร้างให้เกิดเส้นทางเดินเท้า และทางจักรยานให้เป็นเส้นทางสัญจรหลักในการเข้าถึงสถานีโดยสาร และมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ทำให้เกิดการความปลอดภัย และสะดวกสบายในการใช้เส้นทาง (Safe and Convenience) โดยให้มีการเชื่อมต่อบริการสัญจรระหว่างเรือโดยสาร สถานีรถไฟฟ้าประจำทาง โดยเฉพาะสถานีรถไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ หรือ BRT และสถานีตลาดพลู สถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยให้เส้นทางเดินเท้า และทางจักรยานเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมต่อบริการต่างๆ เข้าไว้ด้วยกัน รวมทั้งให้เชื่อมโยงกับกิจกรรมต่างๆ ภายในย่าน โดยเฉพาะพื้นที่การค้า พื้นที่ริมน้ำ และพื้นที่ภายในชุมชน โดยสร้างให้มีบรรยากาศที่ดี มีความสะดวกสบายในการใช้เส้นทาง รวมทั้งมีกิจกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อดึงดูดให้เกิดการใช้เส้นทางเดินเท้า และทางจักรยานมากขึ้น









สำหรับถนนภายในพื้นที่ย่านตลาดพลูให้มีการปรับปรุง และขยายแนวถนนให้มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับการใช้งาน และสามารถรองรับประชากรจำนวนมากได้อย่างพอเพียง โดยให้มีการเชื่อมต่อถนนรัชดาภิเษกในการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลูมากยิ่งขึ้น รวมทั้งให้มีการปรับปรุงความกว้างเส้นทางเดินเท้า และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อรองรับปริมาณการใช้เส้นทางเดินเท้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ให้เก็บรักษาขนาดความกว้างของถนนเทอดไทไว้ เนื่องจากการขยายแนวถนนเดิมนั้นเป็นได้ยากจากการตั้งแนวอาคารเดิมที่ทำให้ต้องมีการเวนคืนพื้นที่ที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการเป็นความสถานที่ของย่านตลาดพลู รวมทั้งความกว้างของถนนเทอดไทที่มีความกว้างประมาณ 12 เมตรที่เหมาะสม และสัมพันธ์กับกิจกรรมการค้า สำหรับถนนซอยในชุมชนทำการปรับปรุงพื้นผิวให้มีความสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น โดยยังรักษาเอกลักษณ์ความเป็นชุมชนละแวกบ้านในบริเวณพื้นที่ เช่น เพิ่มพื้นที่ในทางเดินเท้า ไฟส่องสว่าง ซายคาร์เมงา และที่พักบริเวณจุดตัดของการสัญจรริมทาง เป็นต้น รวมทั้งมีแนวกำแพงถนน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของมุมมอง และการใช้พื้นที่

### กิจกรรม และการใช้พื้นที่

การใช้พื้นที่ภายในย่านตลาดพลูแบ่งออกเป็น 4 พื้นที่หลัก ได้แก่

1. พื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Station Transit Area) คือ พื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษกฝั่งตะวันออก ให้เป็นพื้นที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่างๆ ให้กับผู้ใช้โดยสาร และผู้คนภายในพื้นที่ย่าน โดยให้เส้นทางเดินเท้า และทางจักรยานเป็นรูปแบบการสัญจรหลักในการเข้าถึงสถานี (Walk-and-Ride) สามารถแบ่งออกเป็นพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Intermodal Transfer Function) และพื้นที่สำหรับกิจกรรมสาธารณะ (Plaza Amenity Function) โดยพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีการแยกการใช้เส้นทางของระบบขนส่งขนาดเล็ก เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถมอเตอร์ไซด์ และทางเดินเท้ากับการขนส่งขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสารประจำทาง และรถสองแถว เพื่อให้การจราจรบริเวณโดยรอบสถานีโดยสารมีความปลอดภัย และความสะดวกสบายในการใช้เส้นทางเดินเท้า และทางจักรยาน นอกจากนี้ให้มีบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ประกอบด้วย พื้นที่สำหรับจอด ที่จอดรถจักรยาน ความกว้างของทางเดินเท้า และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เป็นต้น สำหรับพื้นที่สำหรับกิจกรรมสาธารณะให้มีพื้นที่สำหรับพักผ่อน เดินเล่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ และซูเปอร์มาร์เก็ต เป็นต้น หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสาร รวมถึงศูนย์ข้อมูลการเดินทาง เช่น ห้องน้ำสาธารณะ และที่ทำการไปรษณีย์ เป็นต้น
2. พื้นที่การค้าดั้งเดิม คือ พื้นที่ตั้งแต่บริเวณตลาดวัดกลางจนถึงทางด้านฝั่งตะวันตกของทางยกระดับรัชดาภิเษก สนับสนุนให้มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัยมากขึ้น โดยยังคงให้พื้นที่ชั้นล่างของอาคารเป็นพื้นที่สำหรับการค้า และพื้นที่ชั้นบนเป็นที่พักอาศัย โดยเฉพาะพื้นที่ริมแนวบริเวณตลาดวัดกลาง เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่น และช่วงเวลาในการใช้พื้นที่มากขึ้น รวมทั้งให้มีการประสานพื้นที่ของชุมชนทั้ง 2 ฝั่งของทางยกระดับรัชดาภิเษก และริมคลองบางกอกใหญ่ ด้วยเส้นทางเดินเท้า และกิจกรรมที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และบริบทโดยรอบของพื้นที่ย่านตลาดพลู
3. พื้นที่รองรับการพัฒนาในรูปแบบใหม่ คือ พื้นที่ริมถนนรัชดาภิเษกฝั่งตะวันตก และริมถนนราชพฤกษ์ ที่ให้มีการสร้างอาคารสูง และความหนาแน่นในการใช้พื้นที่สูง เช่น การใช้พื้นที่แบบพาณิชยกรรม (อาคาร

สำนักงาน หรือห้างสรรพสินค้า) การใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัย (อาคารพาณิชย์) หรือการใช้พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง (คอนโดมิเนียม หรืออพาร์ทเมนต์) เป็นต้น รวมถึงพื้นที่รองรับการเปลี่ยนแปลงการสัญจร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการเดินทาง เพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่ และรองรับระบบขนส่งมวลชนโดยรอบในอนาคตทั้ง สถานีปลายทางรถไฟฟ้าบีทีเอช BRT สถานีโพนินมิตร และสถานีรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพส่วนต่อขยาย

4. พื้นที่ชุมชน โดยให้มีการปรับปรุงสภาพพื้นที่ และลักษณะของอาคารที่มีความเชื่อมโยงกัน ยังคงรักษาไว้ซึ่งขนาด และรูปแบบของอาคารขนาดเล็ก (Urban Fine-grained) รวมทั้งเส้นสายในการเดินทางต่างๆ ที่ยังคงทำให้รูปแบบ และลักษณะของพื้นที่ดั้งเดิมยังคงอยู่ และสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นชุมชนละแวกบ้าน

5. พื้นที่นันทนาการริมน้ำ เนื่องจากพื้นที่ว่างสาธารณะของย่านมักตั้งอยู่บริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ รวมทั้งพื้นที่ริมน้ำเป็นพื้นที่ที่ทำให้ทัศนียภาพโดยรอบมีความสวยงาม และเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นพื้นที่แรกเริ่มในการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการ และส่งเสริมให้เกิดการค้า และการท่องเที่ยวได้ จึงควรมีการปรับปรุงพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่เป็นพื้นที่โล่งสาธารณะให้สามารถรองรับผู้คนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม เพื่อเป็นการเปิดมุมมอง และสร้างทัศนียภาพที่สวยงาม รวมถึงอาจเป็นปัจจัยดึงดูดที่ทำให้ประชาชนเข้ามาภายในพื้นที่ย่านมากยิ่งขึ้น

จากแนวความคิดในการวางผัง และออกแบบทางกายภาพที่ได้กล่าวในข้างต้น เพื่อผลานการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในอนาคตกับการรักษาไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลูทั้งในแง่ของลักษณะทางกายภาพ ระบบกิจกรรม และความหมายที่สะท้อนให้เห็นถึงความเป็นพื้นที่ นำมาสู่แผน และผังแม่บทสำหรับการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ย่านตลาดพลู ซึ่งประกอบด้วย ผังทางด้านระบบโครงข่ายการสัญจร ผังทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ผังความสูง ประเภท และรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร ผังความหนาแน่นของมวลอาคาร และพื้นที่ว่าง รวมถึงผังแสดงองค์ประกอบทางจินตภาพ และภูมิทัศน์ที่สำคัญของย่านตลาดพลู นอกจากนี้ ยังมีแนวทางเบื้องต้นในการฟื้นฟูบูรณะกิจกรรมทางสังคม และเศรษฐกิจของย่านตลาดพลู โดยมีรายละเอียดในการออกแบบทางกายภาพ ดังนี้

### 7.2.3.1 ผังทางด้านระบบโครงข่ายการสัญจร

#### การฟื้นฟูความเชื่อมต่อของระบบถนน

พื้นที่ถนนซอยภายในย่านตลาดพลูที่มีการแตกแยกย่อยส่วนใหญ่เป็นถนนปลายตันที่เกิดขึ้นจากลักษณะภูมิประเทศดั้งเดิมของย่านที่เป็นคลอง และลำประโดงเป็นคูน้ำล้อมรอบพื้นที่ ส่งผลให้ระบบถนนซอยไม่ได้มีการเชื่อมต่อกัน จึงได้ทำการปรับปรุง และฟื้นฟูระบบถนนจากโครงข่ายการสัญจรเดิมให้มีการเชื่อมต่อเป็นรูปแบบตาราง (Grid System) ระหว่างถนนสายหลัก และพื้นที่ข้างเคียงมากยิ่งขึ้น โดยอาศัยแนวลำประโดง



เดิมเป็นเส้นแนวแกนอ้างอิงในการเชื่อมต่อถนนซอยเข้าไว้ด้วยกัน และให้ยังคงไว้ซึ่งความเป็นตรอกซอกซอยที่ สลับซับซ้อนที่เป็นเอกลักษณ์สำคัญของชุมชน

### ลำดับค้ำยของถนน

ถนนทอดไทยยังคงเป็นถนนสายหลักในการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยที่ไม่มีการปรับ หรือขยายแนว ถนนเดิม เนื่องจากการตั้งแนวอาคารเดิมที่ทำให้ต้องมีการเวนคืนพื้นที่กิจกรรมการค้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญ ในการเป็นความสถานที่ของย่าน รวมทั้งความกว้างของถนนทอดไทยที่มีความกว้างประมาณ 12 เมตรเหมาะสม และสัมพันธ์กับกิจกรรมการค้า โดยให้มีการปรับปรุงเส้นทางเดินเท้า และอุปกรณ์ประดับถนน (Street Furniture) ให้มีความสะดวกสบายในการใช้เส้นทาง และสร้างให้เกิดรูปแบบเศรษฐกิจ เพื่อส่งเสริมกิจกรรม การค้า ซึ่งเป็นกิจกรรมหลักบริเวณริมถนนทอดไทย นอกจากนี้ให้มีการปรับปรุง และขยายแนวถนนถนนรัชดาภิเษก โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต โดยให้มีความกว้างของถนนในแต่ละด้านของทางยกระดับ รัชดาภิเษกประมาณ 7.5-8 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับประชากรในอนาคตที่เดินทางมาจากย่านจอมทอง ย่าน ภาษีเจริญ และย่านท่าพระได้อย่างพอเพียง รวมทั้งยังเป็นสร้างการเชื่อมต่อระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับย่าน ตลาดพลูในการเข้าถึงพื้นที่มากยิ่งขึ้น สำหรับถนนซอยในชุมชน ให้ทำการปรับปรุงพื้นผิวให้มีความสะดวกในการ เดินทางมากยิ่งขึ้น โดยยังรักษาเอกลักษณ์ความเป็นชุมชนละแวกบ้านในบริเวณพื้นที่ เช่น เพิ่มพื้นที่ในทางเดิน เท้า ไฟส่องสว่าง ชายค้ำร่มเงา และที่พักริมบริเวณจุดตัดของการสัญจรริมทาง เป็นต้น รวมทั้งมีแนวกำแพงถนน (Streetscape) เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของมุมมอง และการใช้พื้นที่

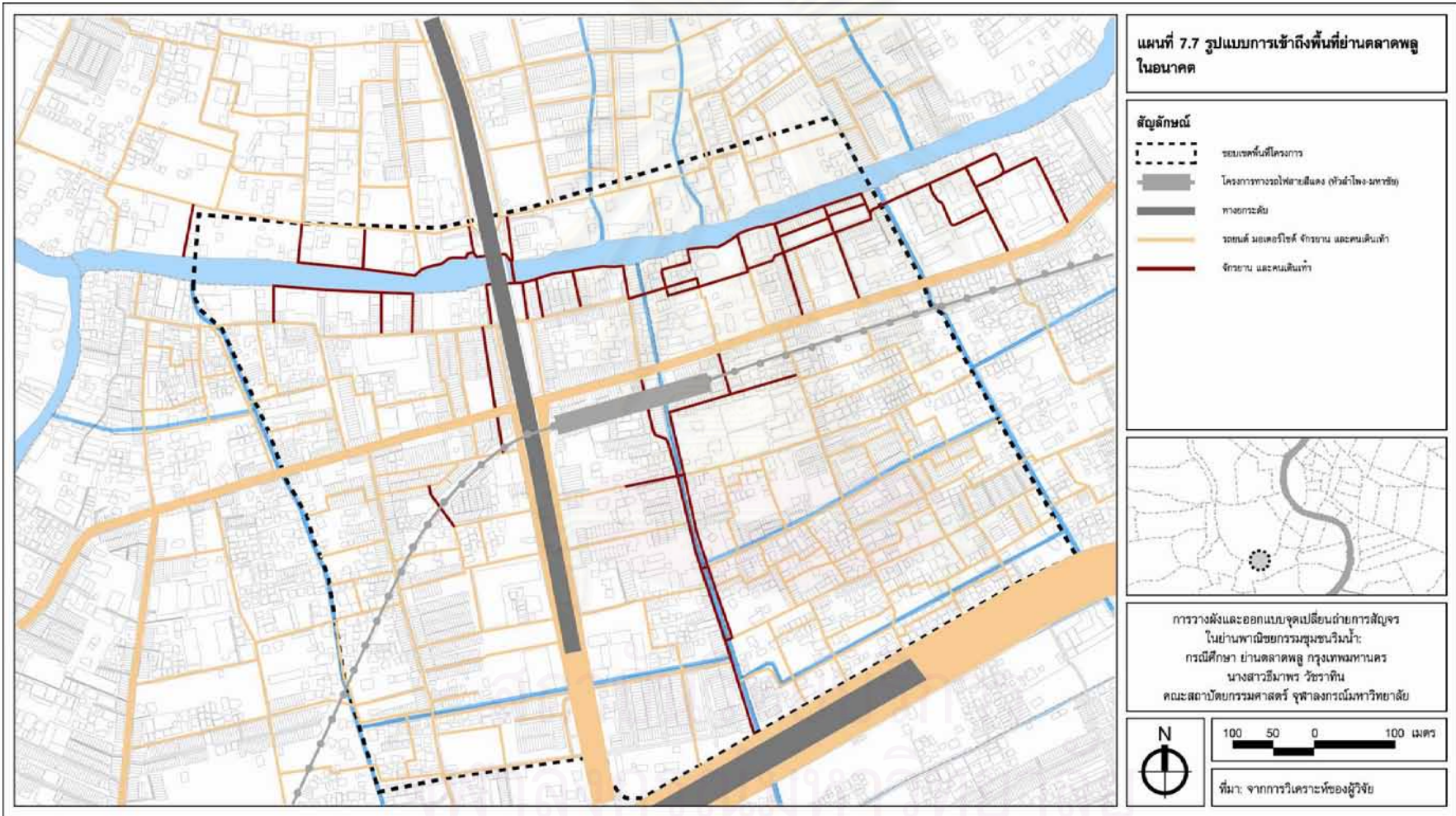
### ระบบทางเดินเท้า และทางจักรยาน

การเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลูในปัจจุบันมีรูปแบบที่หลากหลายทั้งทางถนน รถโดยสารประจำทาง เรือ และทางรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนาคต เมื่อการดำเนินการก่อสร้างโครงการทางรถไฟสายสีแดงและสถานี รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) แล้วเสร็จ สถานีรถไฟฟ้าตลาดพลู และสถานีรถโดยสารประจำทางด่วน พิเศษ (BRT) จะเป็นรูปแบบหลักในการเข้าถึงพื้นที่ย่าน จึงจำเป็นต้องสร้างเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละรูปแบบการ เดินทางเข้าไว้ด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง ท่าเรือ สถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ และสถานีรถไฟฟ้า โดยอาศัยเส้นทางเดินเท้า และเส้นทางจักรยานเป็นหลัก โดยใช้คลองบางน้ำชัน ซึ่งแนวคลอง แกนกลางหลักที่มีลำประโดงเดิมเชื่อมต่อคลองบางสะแก คลองสำเหร่ และคลองบางกอกใหญ่เข้าไว้ด้วยกัน รวมทั้งมีถนนเลียบบคลองที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูกับสถานีของรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (สถานีปลายทางรัชดาภิเษก) จึงกำหนดให้เส้นทางเลียบบคลองบางน้ำชันเป็นเส้นทางเดินเท้าหลักที่เชื่อมต่อพื้นที่ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของสองระบบ ทั้งระบบราง และรถโดยสารประจำทาง BRT เข้าไว้ด้วยกัน และให้ ต่อเนื่องไปถึงป้ายหยุดรถสถานีโดยสารประจำทางด้านหน้าตลาดรัชดาภิเษก และท่าเรือตลาดพลูริมคลอง บางกอกใหญ่ให้สามารถเดินถึงกันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสร้างบรรยากาศที่ดึงดูดให้เกิดการใช้เส้นทาง นอกจากนี้ให้เส้นทางเดินเท้ามีการเชื่อมต่อไปยังตลาดวัดกลาง (ฝั่งตะวันออกของย่าน) และวัดขุนจันทร์









(ฝั่งตะวันตกของย่าน) รวมถึงฝั่งตรงข้ามคลองบางกอกใหญ่ โดยสร้างสะพานคนเดินข้ามคลองบางกอกใหญ่ บริเวณใกล้กับท่าเรือตลาดพลู เพื่อเชื่อมโยงผู้คน และกิจกรรมทั้งสองฝั่งคลองเข้าไว้ด้วยกัน

ทางเดินเท้า และทางจักรยานนั้นต้องมีความปลอดภัยในการใช้งาน และมีร่มเงาต่อเนื่องกันตลอดทั้งเส้นทาง โดยเฉพาะในจุดทางข้าม หรือจุดที่ต้องเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนต้องให้ความสำคัญกับการสัญจรทางเท้าเป็นหลัก อาศัยการออกแบบ และอุปกรณ์ประดับถนนที่ลดความเร็วในการเดินทาง (Traffic Calming) รวมถึงการสร้างกิจกรรมที่ทำให้บรรยากาศที่ดี และดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้ามาใช้งาน โดยระบบทางเดินเท้า และทางจักรยานในพื้นที่ย่านตลาดพลูมีด้วยกัน 3 รูปแบบ คือ ทางเดินเท้าที่คู่ขนานไปกับถนนสายหลัก คือ บริเวณถนนเทอดไท และถนนรัชดาภิเษก ทางเดินเท้าที่ขนานไปกับแนวลำคลอง คือ คลองบางกอกใหญ่ และ คลองบางน้ำจืด และทางเดินเท้าของคนในชุมชนที่อาศัยถนนเป็นทั้งเส้นทางเดินรถ และทางเดินเท้า ซึ่งรูปแบบเส้นทางเดินเท้า และทางจักรยานทั้งสามต้องเชื่อมต่อกันเป็นระบบ และเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ของย่านตลาดพลูได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### 7.2.3.2 ผังทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากแนวคิดในการใช้พื้นที่ดังกล่าวนำมาสู่การกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต ซึ่งพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิมในปัจจุบันก่อนการฟื้นฟูบูรณะ และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ที่ได้กำหนดให้พื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่เมืองชั้นในที่ต่อเนื่องกับย่านพาณิชย์ยกรรมศูนย์กลางเมือง และในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนและประเภทพาณิชย์ยกรรม เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์ชุมชนชานเมือง และศูนย์พาณิชย์ยกรรมรองรับถึงลำดับศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ย่านจากผังแนวความคิดทางด้านโครงข่ายการสัญจร จึงกำหนดให้พื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed-use) ระหว่างการค้า และการพักอาศัย ซึ่งมีรูปแบบ และประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

1. **การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย** อยู่ในบริเวณตอนกลางของย่าน ซึ่งในปัจจุบันมีความหนาแน่นในการใช้พื้นที่ค่อนข้างมาก จึงปรับปรุงพื้นที่ และลักษณะของอาคารที่มีความเสื่อมโทรมให้มีสภาพที่ดีขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดวางแนวอาคารใหม่ เพื่อให้มีการใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งให้มีรูปแบบของที่อยู่อาศัยที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยยังคงรักษาขนาด และรูปแบบของอาคารขนาดเล็ก (Urban Fine-grained) เพื่อรองรับกลุ่มคนได้ทุกระดับ

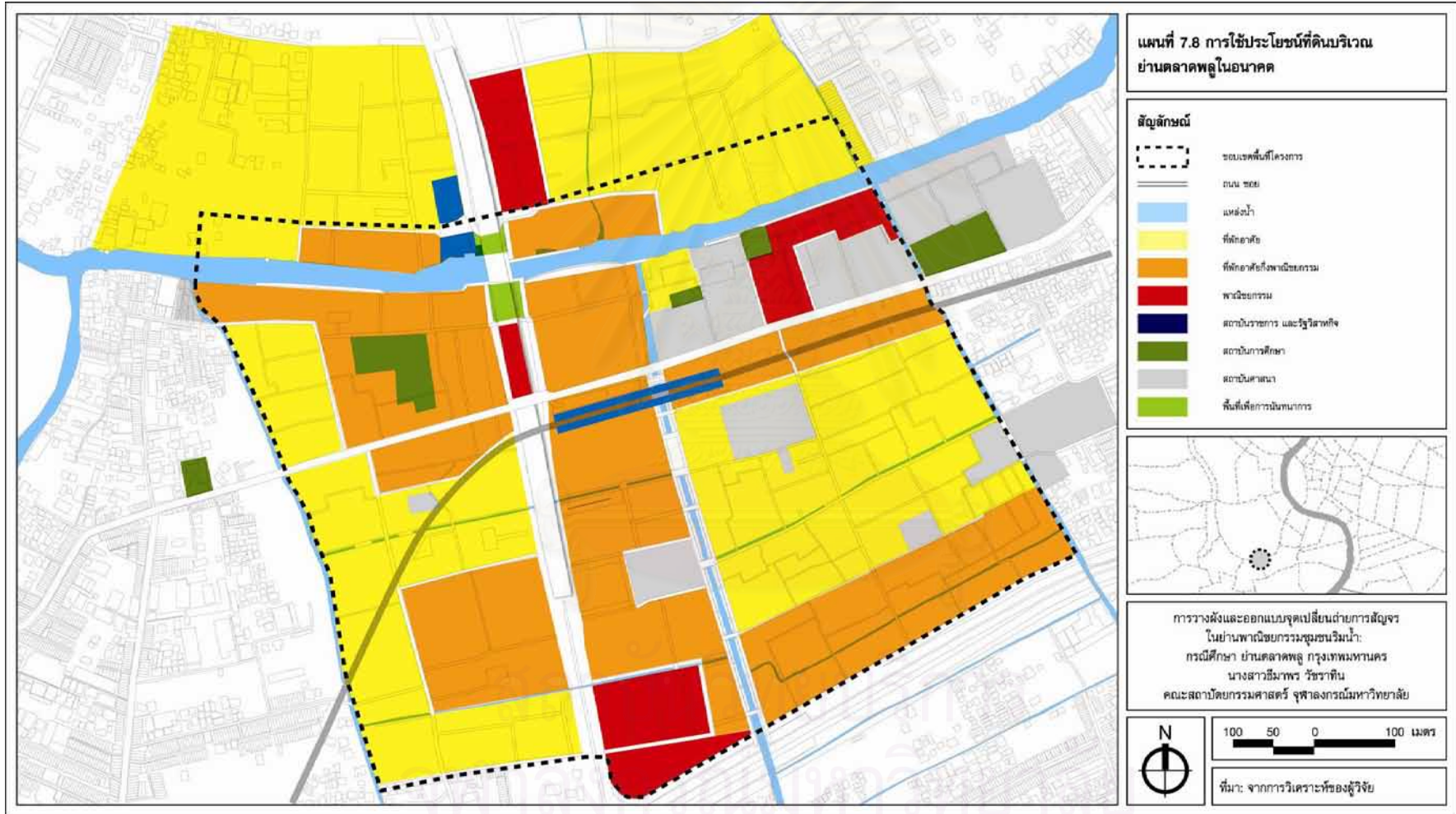
2. **การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์ยกรรม** พื้นที่การค้าเดิมของย่าน คือ ตลาดวัดกลาง และร้านค้าบริเวณริมถนนเทอดไทยังคงเป็นมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าเป็นหลัก สำหรับพื้นที่การค้าดั้งเดิมของย่าน หรือตลาดพลูเดิมที่หายไปจากการก่อสร้างทางยกระดับรัชดาภิเษกในปีพ.ศ.2529 กลายเป็นตลาดรัชดาภิเษกในปัจจุบัน ให้มีการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่โดยการสร้างอาคารเข้าไปในพื้นที่ใต้ทางด่วน (Building In-fill) เนื่องจากการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วน หรือตลาดรัชดาภิเษกในปัจจุบันมีความเสื่อมโทรมเป็นอย่างมาก รวมถึงปัญหา

ทางด้านแสงที่ส่องผ่านมาไม่ถึง หากไม่มีการปรับปรุงอาจเป็นพื้นที่ที่ก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรมได้ง่าย ซึ่งแนวอาคารที่สร้างเข้าไปใหม่จะสร้างความเชื่อมต่อ และแนวเส้นทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่การค้าทั้งสองฝั่งของทางยกระดับรัชดาภิเษกเข้าไว้ด้วยกัน สำหรับบริเวณโดยรอบสถานีระบบรางในอนาคตให้มีการใช้ประโยชน์เพื่อการค้าเป็นหลัก โดยมีรูปแบบของกิจกรรมที่เชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสาร และวิถีชีวิตของผู้คนในย่านเป็นหลัก เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของ และบริการสาธารณะต่างๆ เป็นต้น รวมทั้งให้มีพื้นที่เอนกประโยชน์ (Multi-purpose area) เพื่อรองรับ และให้บริการกับผู้โดยสาร

3. **การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยถึงพาณิชย์กรรม** ให้เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินของหลักของพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต โดยให้พื้นที่ที่อยู่ใกล้กับศูนย์การขนส่ง และแนวเส้นทางสัญจรสำคัญของย่าน โดยเฉพาะเส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางต่างๆ เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อให้เกิดแนวเส้นทางเศรษฐกิจที่ดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่ รวมถึงสร้างบรรยากาศของกิจกรรมการค้า และการพักอาศัย ซึ่งเป็นกิจกรรมหลักที่สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิต และความเป็นย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี

4. **การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่โล่งเพื่อการนันทนาการ** ให้มีการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะที่มีอยู่เดิม เช่น พื้นที่ลานวัด และพื้นที่บริเวณท่าเรือ ซึ่งเป็นศูนย์กลางชุมชน ให้มีการใช้งานได้อย่างคุ้มค่าเหมาะสม โดยคำนึงถึงการเข้าถึง และการเชื่อมต่อกับโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่กับโครงข่ายการสัญจรที่สร้างขึ้นใหม่ ซึ่งจากการศึกษาของคณะประเมินความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู พบว่า พื้นที่โล่งสาธารณะขนาดใหญ่ของย่านมักตั้งอยู่บริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ รวมทั้งพื้นที่ริมน้ำเป็นพื้นที่ที่ทำให้ทัศนียภาพโดยรอบมีความสวยงาม และเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นพื้นที่แรกเริ่มในการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการ และส่งเสริมให้เกิดการค้าและการท่องเที่ยวได้ จึงควรมีการปรับปรุงพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่เป็นพื้นที่โล่งว่างสาธารณะให้สามารถรองรับผู้คนทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม เพื่อเป็นการเปิดมุมมอง และสร้างทัศนียภาพที่สวยงาม รวมถึงอาจเป็นปัจจัยดึงดูดทำให้ประชาชนเข้ามาภายในพื้นที่มากขึ้น

สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สถาบันการศึกษา และสถาบันศาสนา ยังคงอยู่ในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์เดิม เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับการตั้งถิ่นฐานในยุคแรกเริ่ม และมีความสัมพันธ์กับผู้คนภายในพื้นที่เป็นอย่างมาก รวมทั้งเป็นที่ตั้งของอาคารเก่าแก่ และมีความสำคัญต่อย่านในฐานะเป็นพื้นที่ประกอบประเพณีพิธีกรรมตามเทศกาลต่าง ๆ และกลุ่มลูกค้าที่สำคัญของย่านตลาดพลู





### 7.2.3.3 ผังทางด้านอาคาร

#### การใช้ประโยชน์อาคาร

ส่งเสริมให้มีการใช้อาคารแต่ละประเภทภายในพื้นที่อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงลำดับการเข้าถึงพื้นที่ และประเภทของอาคารที่มีความสำคัญที่แตกต่างกัน และคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ในอาคารเดิมเน้นให้มีการใช้ประโยชน์แบบผสมผสานระหว่างการค้า การพักอาศัย และการบริการภายในอาคารเดียวกันมากขึ้น เพื่อให้มีการใช้งานทั้งพื้นที่ภายใน และภายนอกอาคารตลอดทั้งวัน โดยอาคารที่อยู่ติดริมถนนสายหลัก คือ ถนนเทอดไท และถนนรัชดาภิเษก รวมถึงถนนราชพฤกษ์ เป็นอาคารที่จากเดิมเป็นอาคารพาณิชย์กรรมสลับกับอาคารพักอาศัย กำหนดให้เป็นอาคารประเภทพาณิชย์กรรม(สีแดง)และอาคารกึ่งพาณิชย์กรรม และพักอาศัย(สีส้ม) มากขึ้น ส่วนถนนซอยภายในชุมชนให้เป็นอาคารประเภทพักอาศัย(สีเหลือง) สำหรับเส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางกิจกรรมของย่าน ศูนย์กลางกิจกรรมของคนชุมชน และศูนย์รวมการขนส่งให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทกึ่งพักอาศัยและพาณิชย์กรรม(สีส้ม) และอาคารพักอาศัยสลับกับกึ่งพาณิชย์กรรม (เหลืองคาดส้ม) เพื่อสร้างให้เกิดแนวเส้นทางเศรษฐกิจที่ดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่มากขึ้น

#### ความสูง และประเภทของอาคาร

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครปีพ.ศ. 2549 กำหนดให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นมาก ย.10-12 และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม พ.4-8 โดยมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio) เท่ากับ 8:1 และมีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (Open Space Ratio) ร้อยละ 4 ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตมีศักยภาพในการพัฒนาอาคารขนาดใหญ่ และอาคารขนาดใหญ่พิเศษได้ แต่เนื่องจากการศึกษา และสำรวจถึงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่สำคัญของย่านพบว่า การใช้พื้นที่ขนาดเล็ก รวมถึงประเภทของอาคารที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านที่เป็นอาคารห้องแถว และอาคารบ้านเดี่ยว ทำให้การก่อสร้างอาคารในอนาคตต้องคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างขนาด และความสูงกับลำดับในการเข้าถึงตัวอาคาร โดยอาคารที่มีมวลอาคารใหญ่ และมีความสูงตั้งอยู่ติดริมถนนสายหลัก และมีขนาดลดหลั่นลงมาสู่บริเวณในพื้นที่ริมน้ำ และพื้นที่ชุมชน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. อาคารพาณิชย์กรรม และอาคารกึ่งพาณิชย์กรรมพักอาศัยขนาดใหญ่บริเวณริมถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเทอดไท ถนนรัชดาภิเษก และถนนราชพฤกษ์ ให้มีระยะถอยร่นจากแนวถนนสายหลักไม่ต่ำกว่า 10 เมตร และแนวคลองในพื้นที่ย่านตลาดพลูไม่ต่ำกว่า 3 เมตร
2. อาคารกึ่งพาณิชย์กรรมพักอาศัย และอาคารพักอาศัยบริเวณริมคลองบางกอกใหญ่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตรในระยะ 100 เมตรจากแนวคลองบางกอกใหญ่ รวมทั้งให้มีระยะถอยร่นจากแนวคลองบางกอกใหญ่ไม่ต่ำกว่า 6 เมตร









3. อาคารกึ่งพาณิชย์กรรมพักอาศัย และอาคารพักอาศัยบริเวณริม 2 ฝั่งของแนวโครงสร้างยกระดับรถไฟฟ้าในอนาคต ให้รักษาระดับความสูงให้อยู่ในระนาบเดียวโครงสร้างของเสา และรางของรถไฟฟ้าในอนาคต โดยให้มีความสูงไม่เกิน 2 เท่าจากความสูงของอาคารเดิมในพื้นที่นั้น และให้สูงได้ไม่เกิน 24 เมตร รวมทั้งให้ระดับความสูงนั้นลดระดับลงไปในพื้นที่ชุมชน เพื่อลดผลกระทบต่อทางด้านมุมมอง และทัศนียภาพที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างของเสา แนวราง และสถานีโดยสาร ไม่ให้เกิดความแตกต่างระหว่างมวลอาคารขนาดใหญ่กับมวลอาคารขนาดเล็ก

4. อาคารกึ่งพาณิชย์กรรมพักอาศัย และอาคารพักอาศัยภายในชุมชนให้มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร และมีระยะถอยร่นจากแนวคลองในพื้นที่ย่านตลาดพลูไม่ต่ำกว่า 3 เมตร

### รูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร

เป็นการฟื้นฟูบูรณะอาคารที่มีความสำคัญทางสถาปัตยกรรม โดยการเปลี่ยนแปลง หรือสร้างกิจกรรมการใช้งานใหม่ที่เหมาะสม และสอดคล้องกับกิจกรรมเดิม โดยมีการสร้างกิจกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ และมีการปรับปรุงฟื้นฟูบูรณะอาคารจากโครงสร้างเดิมให้มีความทันสมัย และมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับอาคารในบริเวณพื้นที่ย่าน โดยกำหนดวัสดุประกอบอาคาร สี และแนวเส้นสายเดียวกัน ซึ่งอาคารสำคัญที่มีการฟื้นฟูบูรณะ ได้แก่ กลุ่มตึกแถวเก่าริมถนนเทอดไทยบริเวณซอยท่าน้ำตลาดพลู ซึ่งเป็นอาคารที่มีคุณค่า และสร้างขึ้นมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 กลุ่มอาคารตลาดวัดกลาง และกลุ่มอาคารตลอดแนวถนนเทอดไทย

#### 7.2.3.4 ฝั่งทางด้านองค์ประกอบทางจินตภาพ และภูมิทัศน์ที่สำคัญ

การฟื้นฟูบูรณะองค์ประกอบทางจินตภาพของพื้นที่ เพื่อให้องค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลูที่มีอยู่นั้นเด่นชัดยิ่งขึ้น รวมทั้งสร้างเอกลักษณ์ใหม่ที่เหมาะสมกับพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยสร้าง และฟื้นฟูบูรณะองค์ประกอบทางจินตภาพต่างๆ ได้แก่

1. ภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) ให้มีการฟื้นฟูบูรณะภูมิสัญลักษณ์เดิมให้เด่นชัดขึ้น เช่น อนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสิน บริเวณวัดต่างที่มีความสำคัญในพื้นที่ และบริเวณตลาดวัดกลาง พร้อมทั้งสร้างภูมิสัญลักษณ์ให้เกิดขึ้นมาใหม่ คือ สถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต สามารถมองเห็นและเป็นศูนย์รวมกิจกรรมแห่งใหม่ที่สำคัญของย่านตลาดพลู

2. จุดศูนย์รวมกิจกรรม (Node) โดยให้มีการสร้าง และฟื้นฟูบูรณะจุดศูนย์รวมกิจกรรม ได้แก่ วัดและศาสนสถานสำคัญต่างๆภายในย่าน บริเวณกลุ่มอาคารตลาดวัดกลาง พื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่ และคลองซอยต่างๆ ตลอดจนบริเวณที่มีการเปลี่ยนการจราจรที่มีกิจกรรมหนาแน่น ได้แก่ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต ป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง ท่าเรือ และพื้นที่ว่างสาธารณะ โดยมีเส้นทางเดินเท้าเป็นเครือข่ายการสัญจรหลักที่เชื่อมศูนย์รวมกิจกรรมแต่ละประเภทเข้าไว้ด้วยกัน

3. เส้นทาง (Path) โดยให้เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางที่มีลักษณะทางจินตภาพที่เด่นชัดกว่าเส้นทาง การสัญจรทางถนน สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ที่สำคัญที่เป็นจุดศูนย์รวมทางกิจกรรม และทำให้มีเส้นทางที่ หลากหลายสามารถเลือกเส้นทางสัญจรได้แตกต่างกัน

4. ย่าน หรือชุมชน (Districts) เป็นการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนให้มีความหนาแน่นที่เหมาะสม ตลอดจนถึงพื้นที่ลักษณะความเป็นชุมชน รวมทั้งจัดให้มีพื้นที่สวนกลาง และพื้นที่หน้าชุมชน เพื่อให้ชุมชนมี ขอบเขตที่ชัดเจนสามารถรับรู้ถึงลักษณะของแต่ละชุมชนได้เป็นอย่างดี โดยคำนึงถึงความสงบเงียบ และความ เป็นส่วนตัวของชุมชนเป็นหลัก นอกจากนี้ยังเป็นการฟื้นฟูพื้นที่การค้าให้มีความสะดวกสบายในการใช้พื้นที่ รวมถึงสร้างขอบเขตที่รับรู้ได้ถึงของความเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมริมน้ำ

5. แนวขอบ (Edge) เป็นการสร้าง และกำหนดแนวขอบของพื้นที่โดยใช้ลักษณะการรับรู้ของแนว กำแพงถนนที่ให้ความสำคัญถึงมุมมองที่สำคัญภายในพื้นที่เป็นหลัก โดยฟื้นฟูและปรับปรุงภูมิทัศน์บนถนนสาย หลัก และถนนซอยต่างๆ โดยเฉพาะเส้นทางเดินเท้าที่มีการออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม เพื่อสร้างความสวยงาม และส่งเสริมองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู เพื่อเป็นการสร้าง และให้ความสำคัญกับแนวเส้น นำสายตาสู่พื้นที่สำคัญ ตลอดจนถึงการเปิดพื้นที่บริเวณสถานที่ที่มีความสำคัญเพื่อภูมิทัศน์ที่สวยงาม รวมทั้งยัง ได้กำหนดแนวทางในการติดป้ายโฆษณา หลังคา กันสาด ฝ้าบังแดดของร้านค้าตึกแถวริมถนน โดยการ กำหนดความสูง และแนวเส้นนำสายตา เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบเชิงสถาปัตยกรรมที่บ่งบอกถึงความ เป็นย่าน และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง

#### 7.2.3.5 ผังทางด้านภูมิสถาปัตยกรรม

การกำหนดแนวทางการฟื้นฟูบูรณะภูมิสถาปัตยกรรมภายในย่านตลาดพลู เป็นการกำหนดพื้นที่ไม้ และรูปทรงที่นำมาใช้โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต เนื่องจากโครงสร้างสถานีขนาดใหญ่ที่ มีความแตกต่างกับมวลอาคารภายในย่านอย่างชัดเจน และมลพิษทางเสียงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลักจากการเปิด ให้บริการ ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาถึงพืชพันธุ์ไม้ที่ใช้ และอุปกรณ์ประดับถนนต่างๆ เพื่อมาช่วยในการ บรรเทามลพิษทางเสียง และทางสายตาที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งสร้างบรรยากาศที่ดี และสภาพแวดล้อมที่ สวยงามให้กับย่านตลาดพลู ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. พืชพันธุ์ไม้ ใช้พืชพันธุ์ไม้ที่สามารถสร้างคุณประโยชน์ได้หลายด้าน ทั้งทางด้าน การช่วยปรับปรุง ภูมิอากาศ ดูดซับฝุ่นละออง หรือมลภาวะต่างๆ สร้างความกลมกลืนกับรูปแบบสถาปัตยกรรมใกล้เคียง และ สร้างให้เกิดคุณค่าทางด้านสุนทรียภาพ ซึ่งพันธุ์ไม้ที่เสนอแนะให้ใช้ คือ

- 1.1 ต้นไม้ขนาดใหญ่ มีกิ่งก้านสาขาแผ่กว้าง มีเรือนยอดหนาที่บดบังได้แก่ จามจุรี ชมพูพันธุ์ทิพย์ ประดู่
- 1.2 ต้นไม้ขนาดกลาง ได้แก่ นนทรี ชี้เหล็ก ราชพฤกษ์ ชงโค
- 1.3 ต้นไม้ที่มีลำต้นสูงกิ่งโปร่ง ได้แก่ ต้นหมาก แคลฝรั่ง หลิวจีน เสลา ศรีตรัง มะฮอกกานี
- 1.4 ต้นไม้ที่มีทรงพุ่มตั้งแต่โคนจนถึงยอด ทรงเรียวยาว ได้แก่ อโศกอินเดีย ซา สนแดง สนประดิพัทธ์

1.5 ต้นไม้ที่ช่วยดูดซับฝุ่นละออง ควรใช้ต้นไม้ที่มีใบหยาบมีขนมาก เช่น กล้วย หนุ่ย ขนุน เสลา มะเดื่อ แคล้วฝรั่ง

1.6 ต้นไม้ที่ป้องกันการกัดกร่อน การพังทลายของหน้าดิน ได้แก่ ต้นจาก พลุ กระถินบ้าน ชี้เหล็ก นางพระยาเสือโคร่ง

2. อุปกรณ์ประดับถนน ได้แก่ วัสดุพื้นผิวทางเท้าที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่าง และเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ ตะแกรงปิดทางระบายน้ำ ร้วและกำแพง บันไดและทางลาด ที่นั่งเล่น ที่ปลูกต้นไม้ และกระถางต้นไม้ ไฟฟ้า และอุปกรณ์ให้แสงสว่างนอกอาคาร รวมถึงตู้โทรศัพท์สาธารณะ ตู้ไปรษณีย์ ดงขะ ม้านั่ง รูปแบบไฟฟ้า ประกอบถนน เป็นต้น

### 7.2.3.6 แนวทางเบื้องต้นในการฟื้นฟูบูรณะกิจกรรมทางสังคม และเศรษฐกิจของย่านตลาดพลู

กิจกรรมทางสังคม และกิจกรรมทางเศรษฐกิจนับได้ว่าเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการใช้พื้นที่ที่สะท้อนให้เห็นถึงความเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมน้ำเก่าแก่ แต่เนื่องด้วยกิจกรรมดังกล่าวเริ่มที่จะสูญหายไปจากการย้ายถิ่นฐานออกของกลุ่มคนดั้งเดิม และการย้ายเข้ามาของคนกลุ่มใหม่ที่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับกิจกรรมทางสังคมเท่าที่ควร รวมถึงการเกิดรูปแบบการค้าสมัยใหม่ เช่น ร้านสะดวกซื้อ เริ่มมีมากขึ้น และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ส่งผลให้รูปแบบการค้าดั้งเดิมของย่านอาจสูญหายไป จึงควรมีการกำหนดแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงฟื้นฟูระบบกิจกรรมทางสังคม และเศรษฐกิจของย่าน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

#### แนวทางในการฟื้นฟูบูรณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ในปัจจุบันรูปแบบการค้าสมัยใหม่ เช่น ร้านสะดวกซื้อ เริ่มมีมากขึ้นภายในย่าน และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ส่งผลให้รูปแบบการค้าดั้งเดิมของย่านอาจสูญหายไป จึงควรมีการส่งเสริมให้รูปแบบการค้าดั้งเดิม และรูปแบบการค้าสมัยใหม่สามารถดำเนินกิจกรรมการค้าร่วมกันได้อย่างลงตัว โดยการสนับสนุนให้เกิดความสอดคล้องกันทั้งทางด้านกายภาพ และกิจกรรมการค้า เช่น ร้านค้าสมัยใหม่ที่ตั้งอยู่ในบริเวณกลุ่มอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ก็ควรกำหนดให้รูปแบบเดิมของอาคารไว้แต่สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้สอยได้ หรือให้เกิดกิจกรรมการค้าในเชิงส่งเสริมกัน เช่น ค้าขายสินค้าต่างประเภทกัน เพื่อดึงดูดให้ผู้ซื้อเข้ามาในย่านมากขึ้น เป็นต้น

#### แนวทางในการฟื้นฟูบูรณะกิจกรรมทางสังคม

จากการที่ผู้คนที่อยู่อาศัยภายในย่านในปัจจุบัน มีทั้งผู้ที่อยู่อาศัยมาแต่ดั้งเดิม และผู้ที่เข้ามาอยู่อาศัยใหม่ ทำให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนมีลักษณะเป็นแบบสังคมเมืองมากขึ้น รวมถึงการดำเนินการจัดกิจกรรมต่างๆ ที่ส่งเสริมให้ผู้คนในแต่ละชุมชนมีปฏิสัมพันธ์กันนั้น มีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว จึงควรจัดให้มีพื้นที่ศูนย์กลางชุมชน (Community Center) โดยขอความร่วมมือกับทางวัดราชคฤห์ วัดจันทาราม

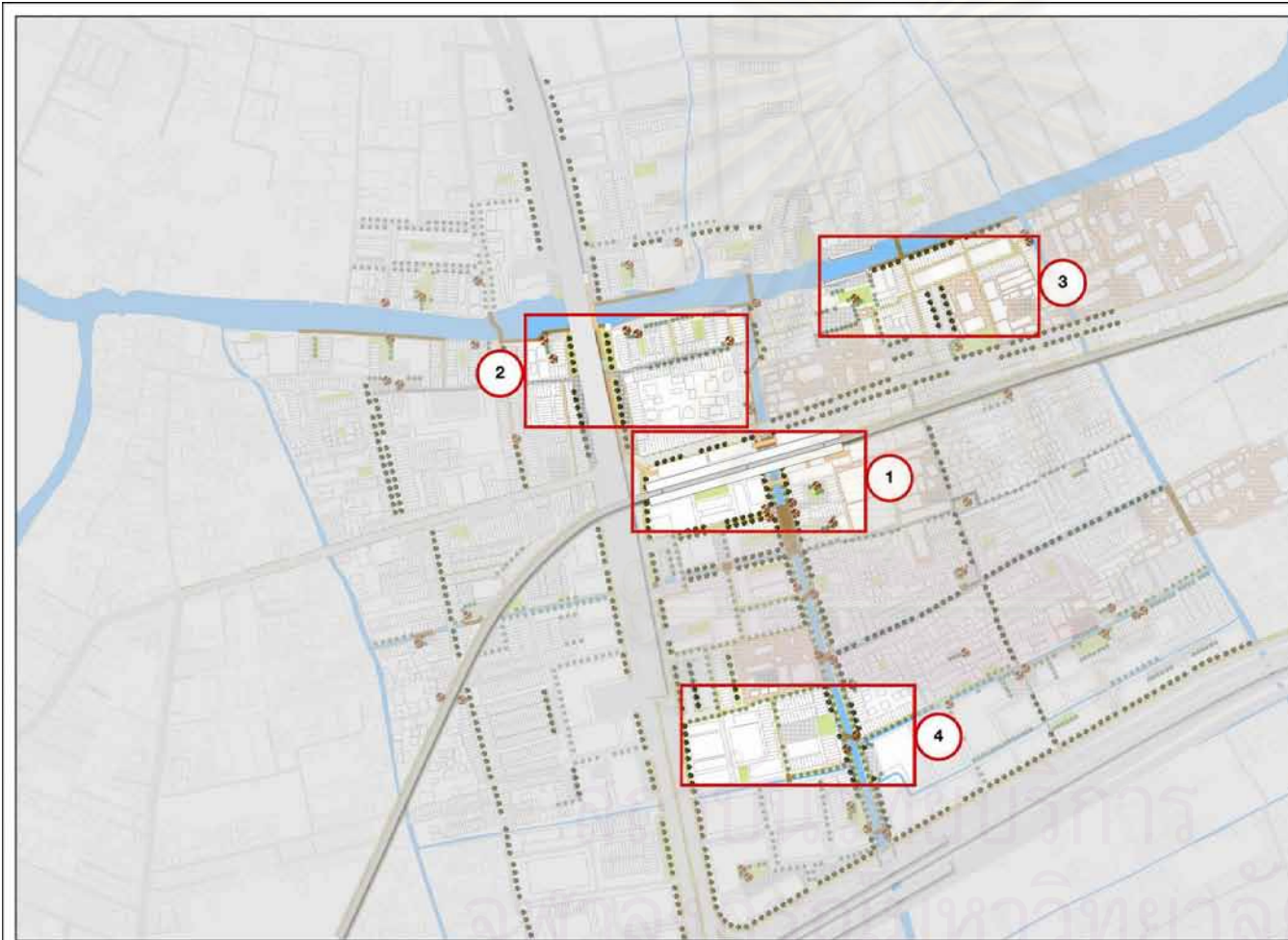
และวัดอินทาราม รวมถึงวัดกันตาทารารามให้จัดสรรพื้นที่เอนกประสงค์บางส่วนให้กับชุมชน เพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการปฏิสัมพันธ์ และจัดกิจกรรมในเทศกาล และวันสำคัญต่างๆ ของชุมชน รวมทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้คนในชุมชนมีการปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น สำหรับ การสร้างอาคารบ้านเรือนอย่างหนาแน่นภายในย่าน และส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างไม้ โดยเฉพาะบริเวณชุมชนโรงเจ 1 และโรงเจ 2 ซึ่งเป็นกร่างต่อการเกิดอัคคีภัย จึงควรจัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัย เช่น ตู้ดับเพลิงประจำชุมชน สัญญาณเตือนภัย เป็นต้นนอกจากนี้ควรจัดให้มีจุดตรวจย่อยของสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้แก่ประชาชนทั้งภายในและนอกพื้นที่ที่เข้ามาใช้บริการภายในย่าน รวมทั้งควรมีการเผยแพร่ข้อมูลของย่านตลาดพลูให้กับผู้ที่อยู่อาศัย และผู้ที่เข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะเยาวชนภายในพื้นที่ให้รู้ถึงประวัติความเป็นมา คุณค่า และสิ่งสำคัญต่างๆ ของย่าน เพื่อให้เกิดจิตสำนึก และเกิดการร่วมมือกันช่วยดูแล และบำรุงรักษาพื้นที่ให้คงอยู่ต่อไป

### 7.3 แบบขยายและผังรายละเอียดภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู

แบบขยาย และผังรายละเอียดภายในพื้นที่ย่านตลาดพลูตามผังแม่บทที่ได้กำหนดไว้ มีรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์แต่ละอาคาร พื้นที่ว่างสาธารณะ รวมถึงมุมมอง และทัศนียภาพของพื้นที่ย่านตลาดพลู ในอนาคต ประกอบด้วย

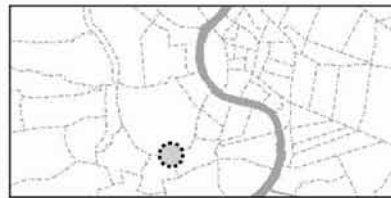
1. พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต
2. พื้นที่ชอยทำน้ำตลาดพลู และท่าเรือตลาดพลู
3. พื้นที่ตลาดวัดกลางและบริเวณโดยรอบ
4. พื้นที่เชื่อมต่อบริเวณคลองบางน้ำชน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 7.13 ผังและแบบรายละเอียด  
ของพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคต

- ① พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟท่าตลาดพลูในอนาคต
- ② พื้นที่รอบท่าน้ำตลาดพลู และท่าเรือตลาดพลู
- ③ พื้นที่ตลาดวิกกลางและบริเวณโดยรอบ
- ④ พื้นที่เชื่อมต่อบริเวณคลองบางน้ำชัน



การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร  
ในย่านพาณิชย์กรรมชุมชนริมท่า:  
กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร  
นางสาววิมาพร วัชราทิน  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



100 50 0 100 เมตร

ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย

### 7.3.1 แบบขยายการปรับปรุงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต

#### 7.3.1.1 อาคาร

อาคาร 1 คือ อาคารสถานีโดยสารรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต

อาคาร 2 คือ อาคารขึ้น-ลงของสถานีโดยสาร โดยให้พื้นที่ชั้น 2 ของอาคารเป็นทางเดินที่เชื่อมต่อกับอาคารอื่นๆ โดยรอบสถานี และเชื่อมต่อไปยังทางเดินชั้น 2 เพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ว่างสาธารณะริมน้ำ ท่าเรือตลาดพลู และตลาดวัดกลาง

อาคาร 3 คือ อาคารพาณิชย์กรรมพักอาศัยสูง 2-4 ชั้น ที่มีทั้งพื้นที่ปูบรูณะจากอาคารพักอาศัยเดิม และสร้างเพิ่มเติมจากบริเวณพื้นที่ว่างโดยรอบเพื่อเน้นลักษณะของกำแพงถนน รวมทั้งให้เป็นอาคารที่มีการใช้งานแบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัย หรือให้เป็นอาคารที่มีประเภทของการใช้งานที่หลากหลายทั้งการค้า การบริการ สถานที่ราชการ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวัน เป็นต้น เพื่อดึงดูด และรองรับให้ผู้คนเดินทางเข้ามาใช้พื้นที่มากขึ้น และให้มีการใช้พื้นที่ตลอดทั้งวัน

อาคาร 3 คือ อาคารเดี่ยวขนาดใหญ่ที่มีความสูงมากกว่า 5 ชั้น โดยให้ยังคงรูปแบบของอาคารตึกแถว ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ที่สำคัญของย่านตลาดพลู นอกจากนี้ต้องมีการไล่ระดับความสูงตามระยะการถอยร่นของแนวอาคาร เพื่อไม่ให้เกิดความแตกต่างระหว่างอาคารดั้งเดิมและอาคารขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่

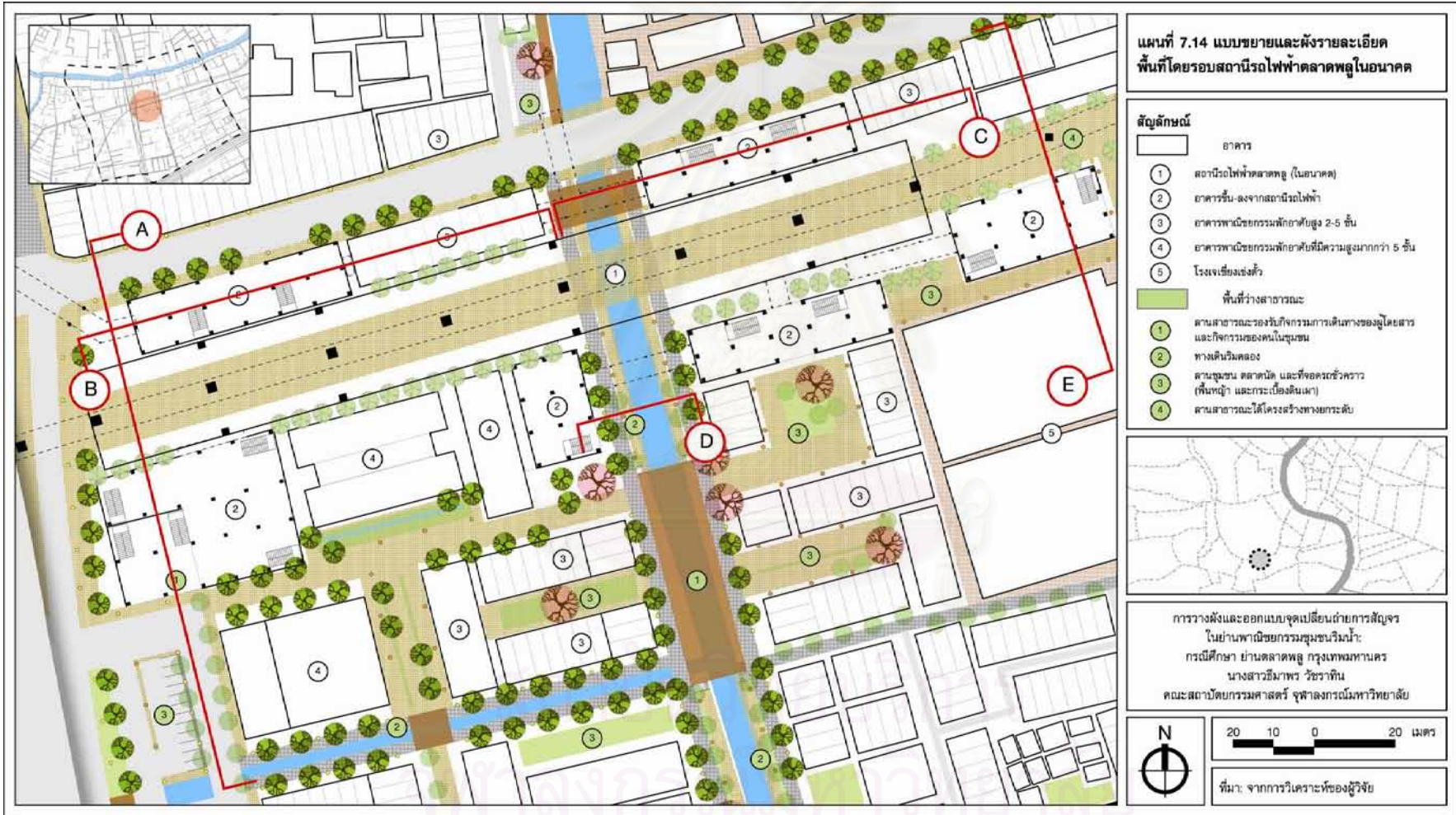
อาคาร 5 คือ โรงเจเซียงเซ่งตั้ว โรงเจเก่าแก่ที่มีอายุกว่า 100 ปี และศูนย์รวมจิตใจของกลุ่มคนชาวจีน

#### 7.3.1.2 พื้นที่ว่างสาธารณะ

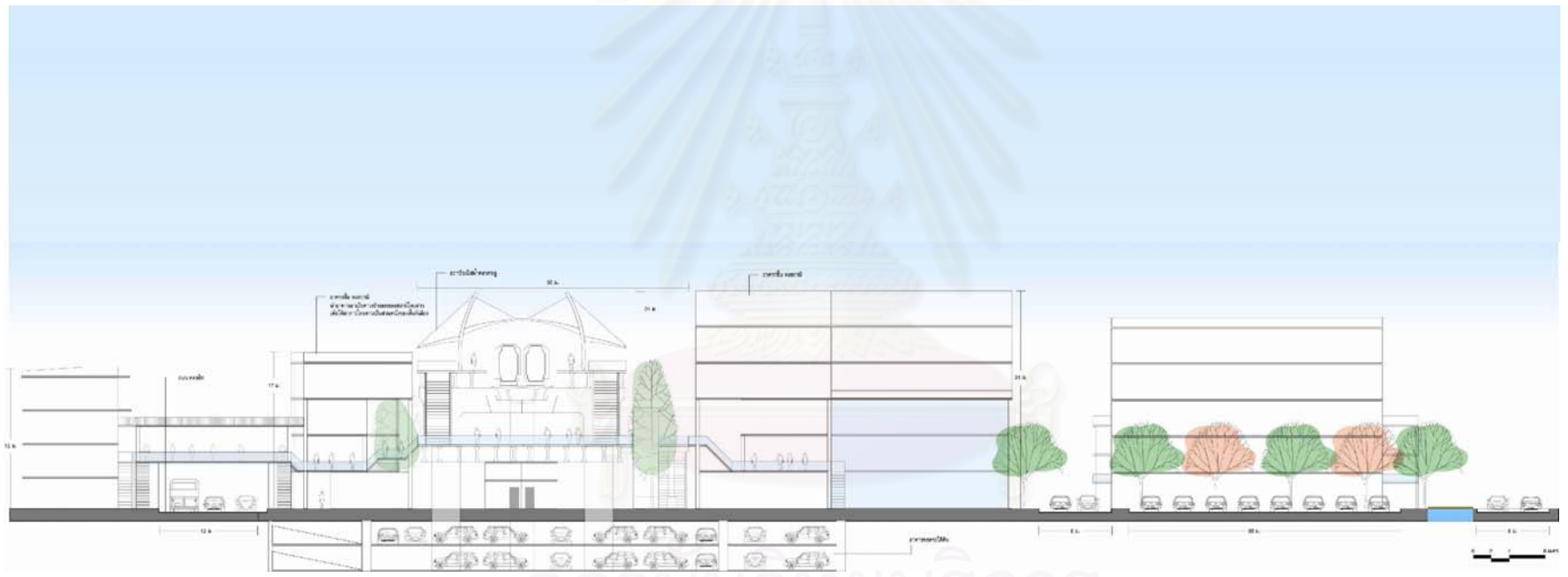
พื้นที่สาธารณะ 1 คือ สวนสาธารณะสำหรับผู้คนทั้งใน และนอกพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยเป็นพื้นที่โล่งว่างที่สามารถรองรับกับความหลากหลายของกิจกรรม รวมทั้งยังเชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่งของแนวคลอง และอาคารขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลู

พื้นที่สาธารณะ 2 คือ ทางเดินริมน้ำที่ขนานไปกับแนวลำคลองบางน้ำจืด

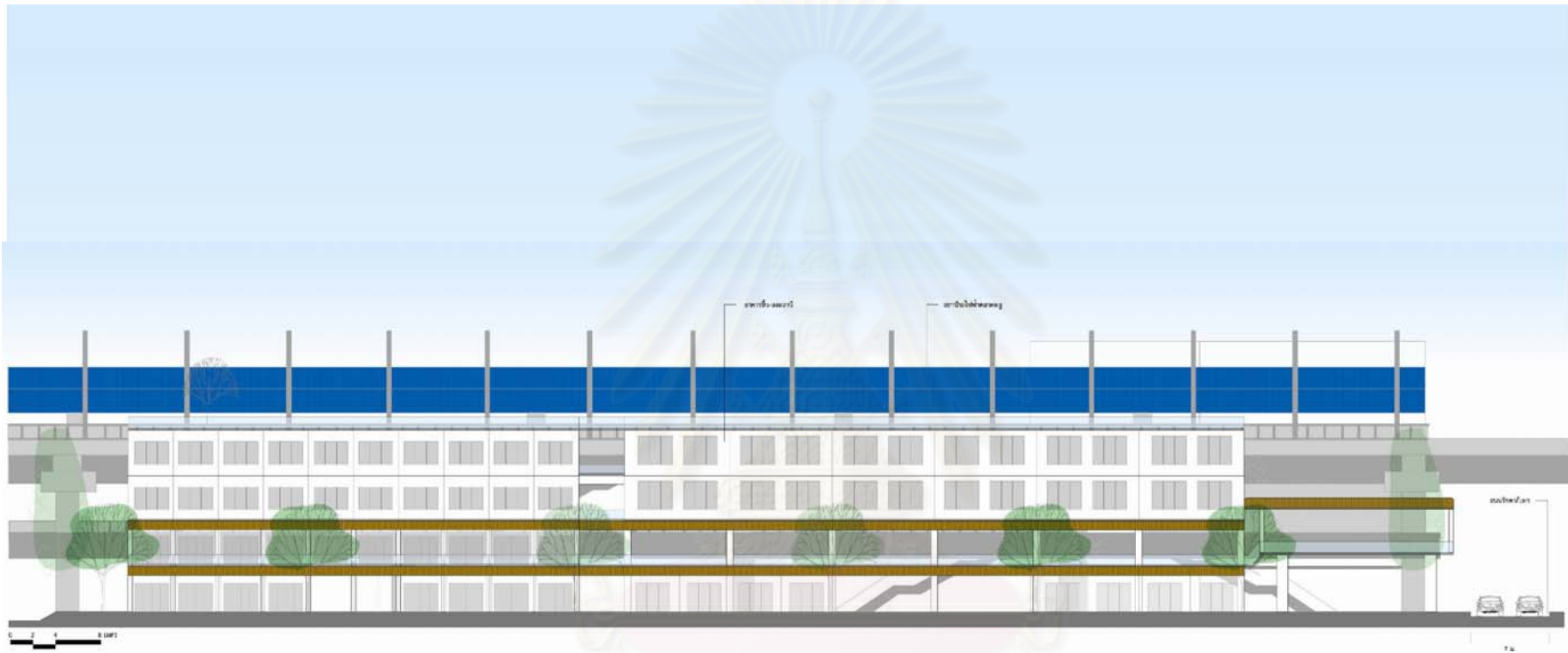
พื้นที่สาธารณะ 3 คือ ลานชุมชนที่จัดให้เป็นที่พักผ่อนริมน้ำของคนในชุมชน และเป็นที่พักคอยในเส้นทางท่องเที่ยวริมน้ำของผู้คนเดินเท้า นักปั่นจักรยาน รวมทั้งจัดให้บริเวณพื้นที่เป็นบริเวณค้าขายชั่วคราวที่มีหลังคาคลุมในเวลากลางวัน รวมทั้งสามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นที่จอดรถของผู้คนในชุมชนได้ในเวลากลางคืน



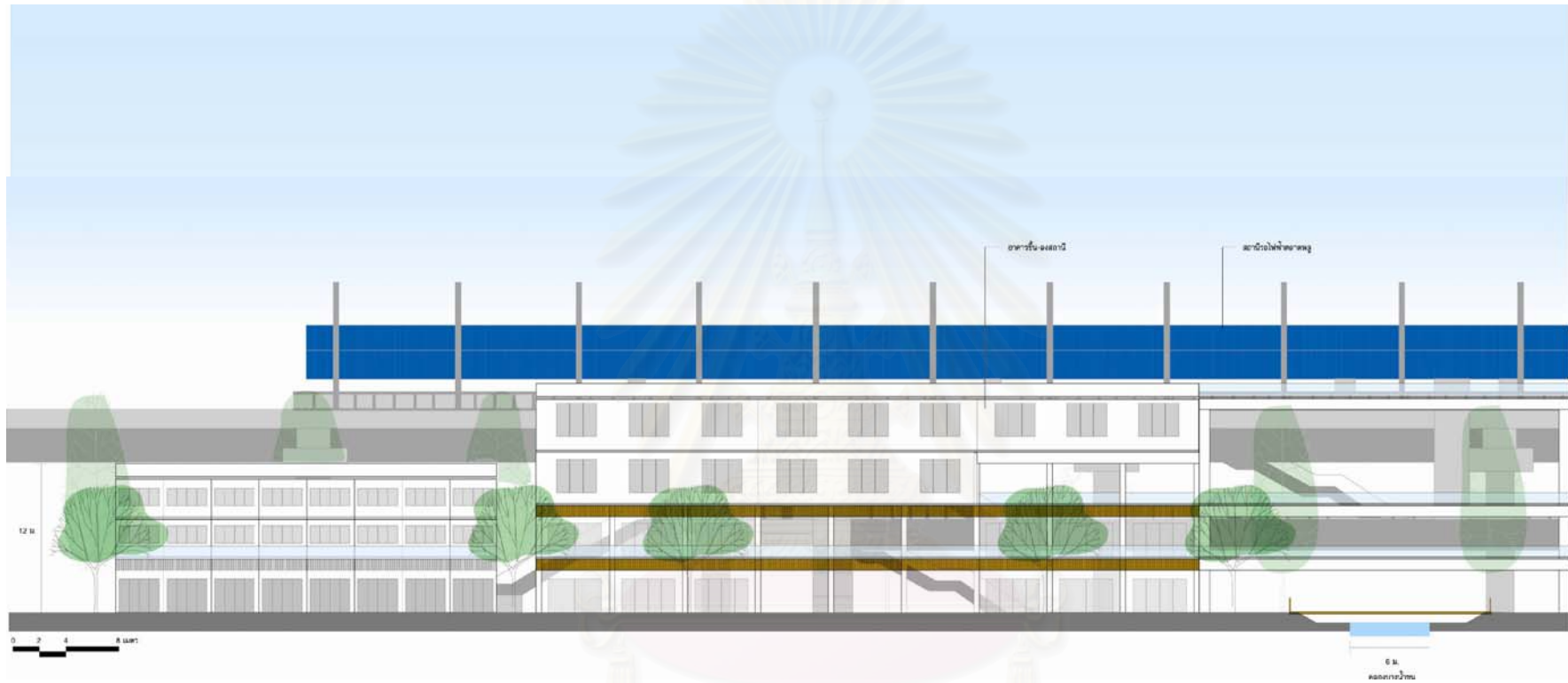




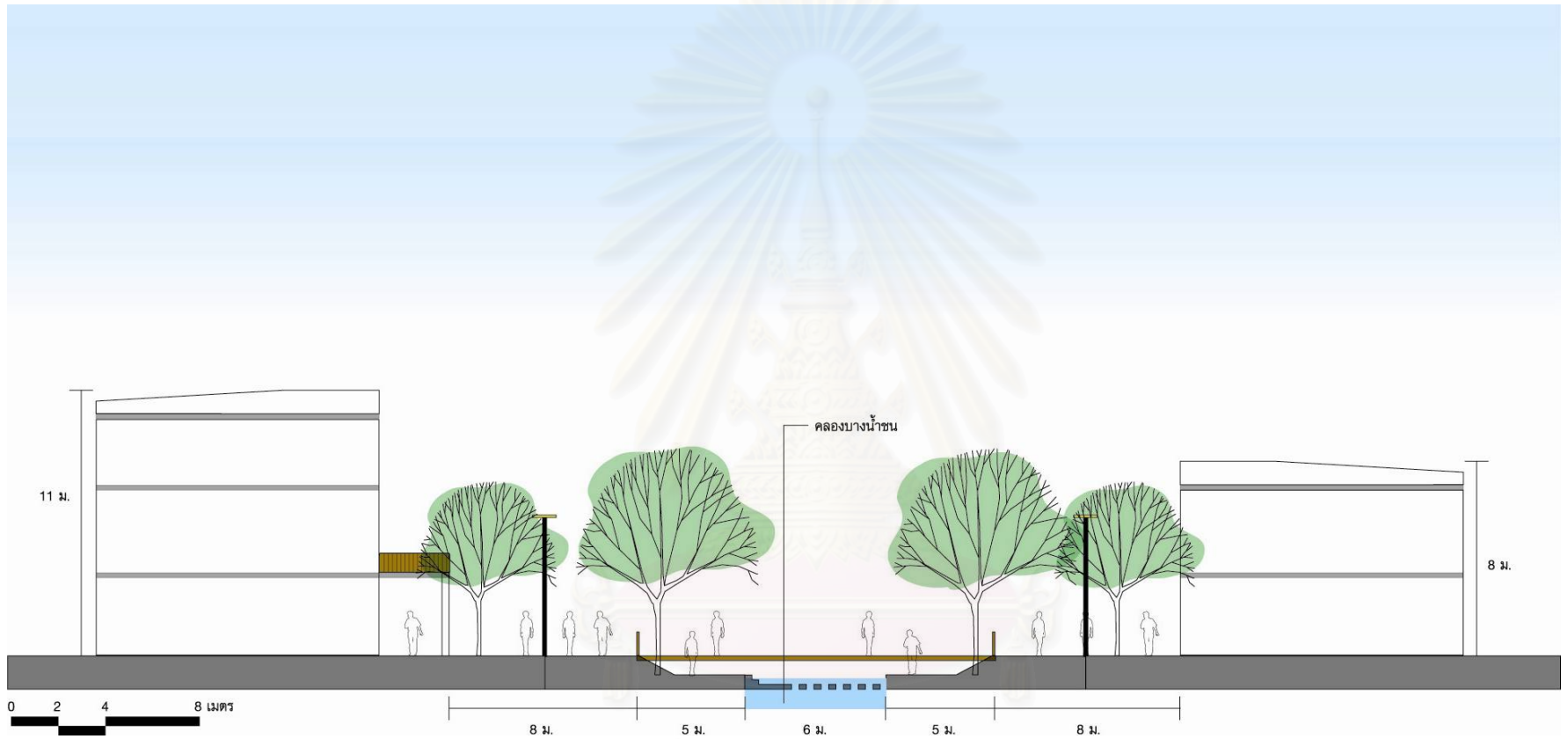
ภาพที่ 7.1 รูปตัดตามขวาง (Section) ของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูกับอาคารโดยรอบ (Section A)



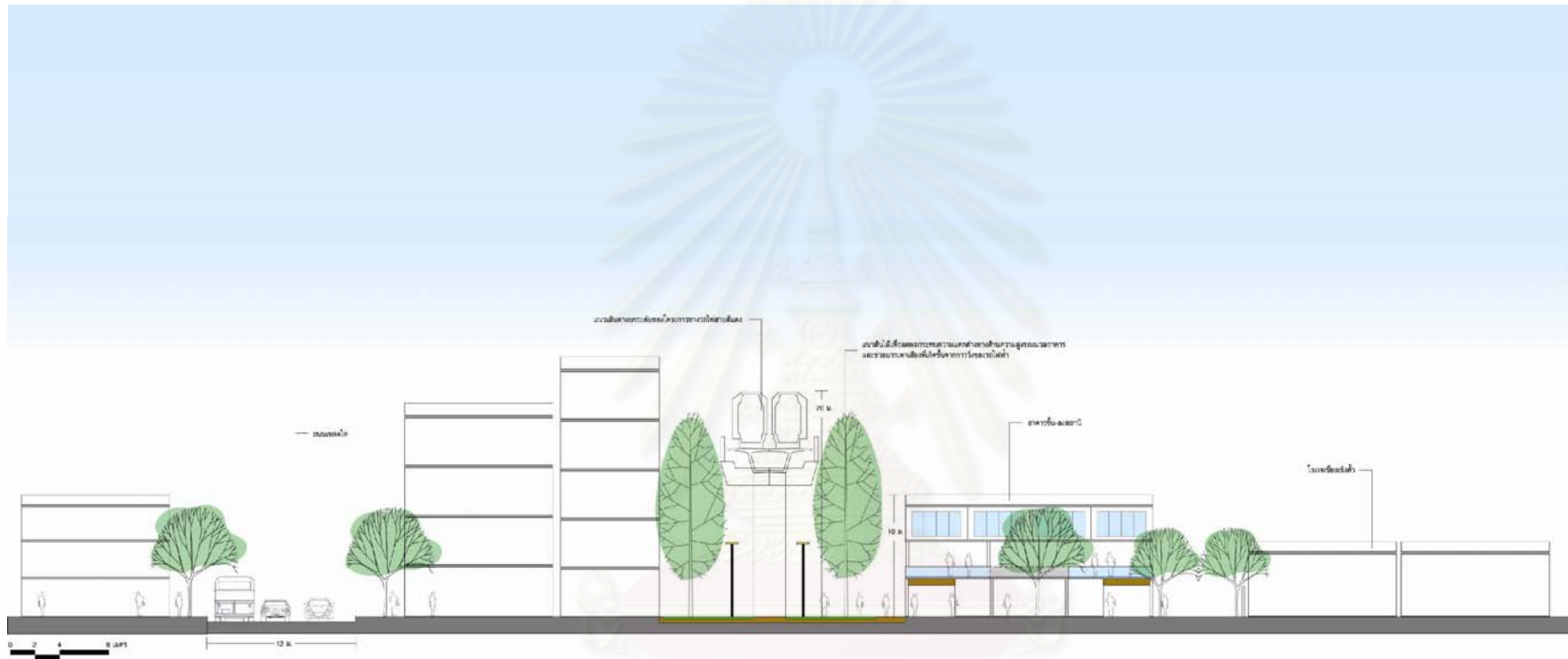
ภาพที่ 7.2 รูปด้านหน้าของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูกับอาคารขึ้น-ลงสถานี (Section B)



ภาพที่ 7.3 รูปด้านหน้าของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูกับอาคารขึ้น-ลงสถานี (Section C)



ภาพที่ 7.4 รูปตัดด้านขวางคลองบางน้ำชน และทางเดินเท้าเลียบคลอง (Section D)



ภาพที่ 7.5 รูปตัดด้านขวางบริเวณแนวเส้นทางยกระดับของโครงการทางรถไฟสายสีแดง (Section E)

## 7.3.2 แบบขยายการปรับปรุงพื้นที่ชอยทำน้ำตลาดพลู และท่าเรือตลาดพลู

### 7.3.2.1 อาคาร

อาคาร 1 คือ อาคารศูนย์ชุมชน และศูนย์บริการข้อมูลในการเดินทาง โดยเฉพาะบริการข้อมูลการเดินทางโดยเรือโดยสารประจำทาง รวมถึงบริการข้อมูลทางด้านการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยทำการฟื้นฟูอาคารเดิม และสร้างอาคารขึ้นมาใหม่บริเวณใต้ทางยกระดับรัชดาภิเษก

อาคาร 2 คือ อาคารเก่าแก่ที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ที่ยังมีรูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมคงเหลืออยู่เป็นจำนวนมาก โดยทำการปรับปรุงฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีขึ้น และปรับเปลี่ยนประโยชน์การใช้สอยให้เป็นพาณิชย์กรรมพักอาศัยมากขึ้น และอาศัยรูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมเป็นพื้นฐานในการปรับปรุงฟื้นฟู โดยเฉพาะพื้นที่ด้านหน้าอาคารให้ยังคงรูปแบบดั้งเดิมไว้

อาคาร 3 คือ อาคารพาณิชย์กรรมพักอาศัยสูง 2-3 ชั้น ทำการฟื้นฟูบูรณะจากอาคารพักอาศัยเดิมและสร้างเพิ่มเติมจากบริเวณพื้นที่ว่างโดยรอบเพื่อเน้นลักษณะของกำแพงถนน

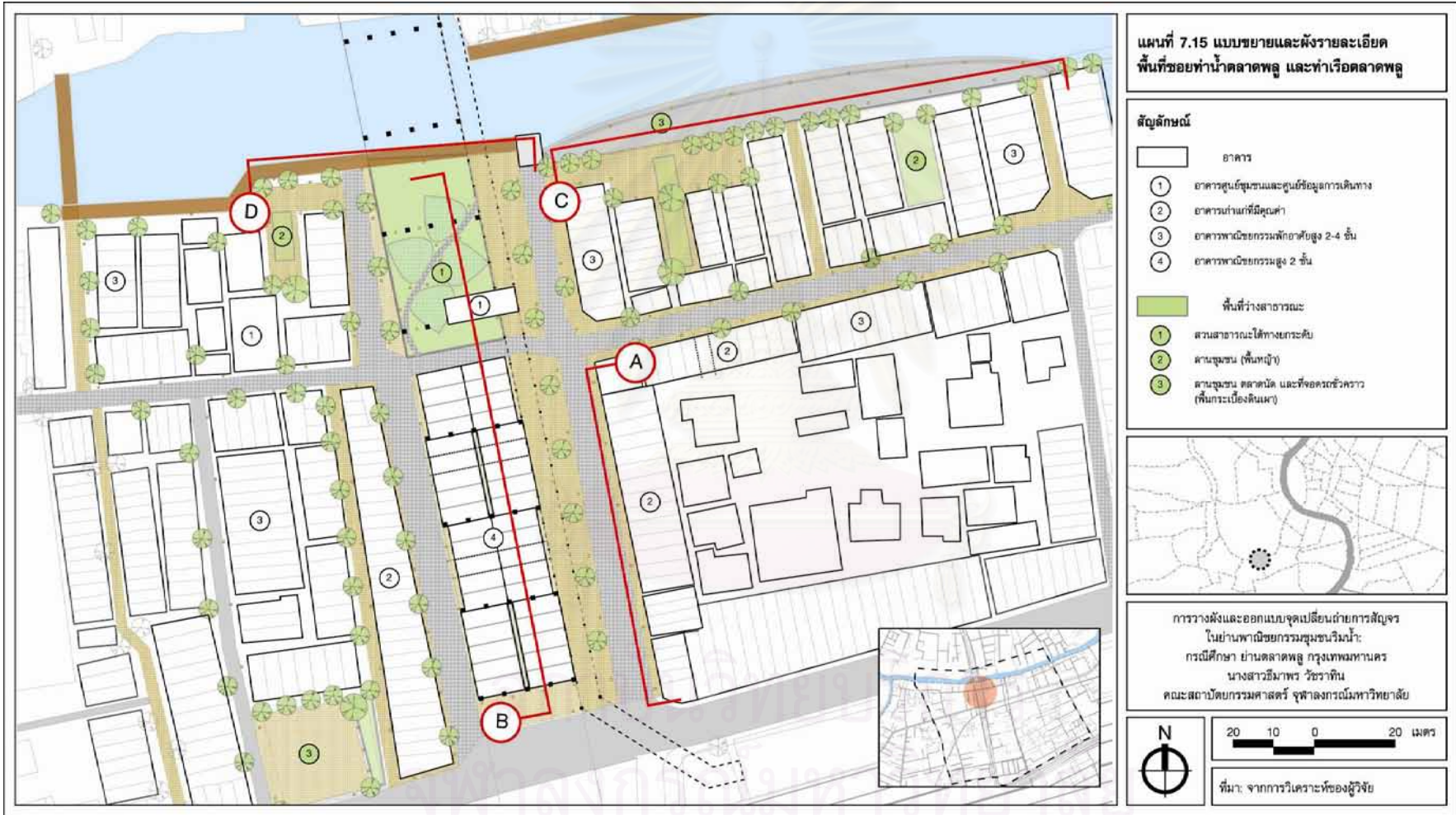
อาคาร 4 คือ อาคารพาณิชย์กรรมสูง 2 ชั้นใต้ทางยกระดับรัชดาภิเษกที่มีการสร้างใหม่ขึ้นมาแทนตลาดรัชดาภิเษกเดิม เป็นการปรับปรุงพื้นที่ตลาดรัชดาภิเษกเดิมที่มีความอับทึบ และไม่มีมีการใช้งานค่อนข้างมาก รวมทั้งเป็นการเพิ่มพื้นที่การค้าให้เกิดความเชื่อมโยงของพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งของทางยกระดับเข้าไว้ด้วยกัน

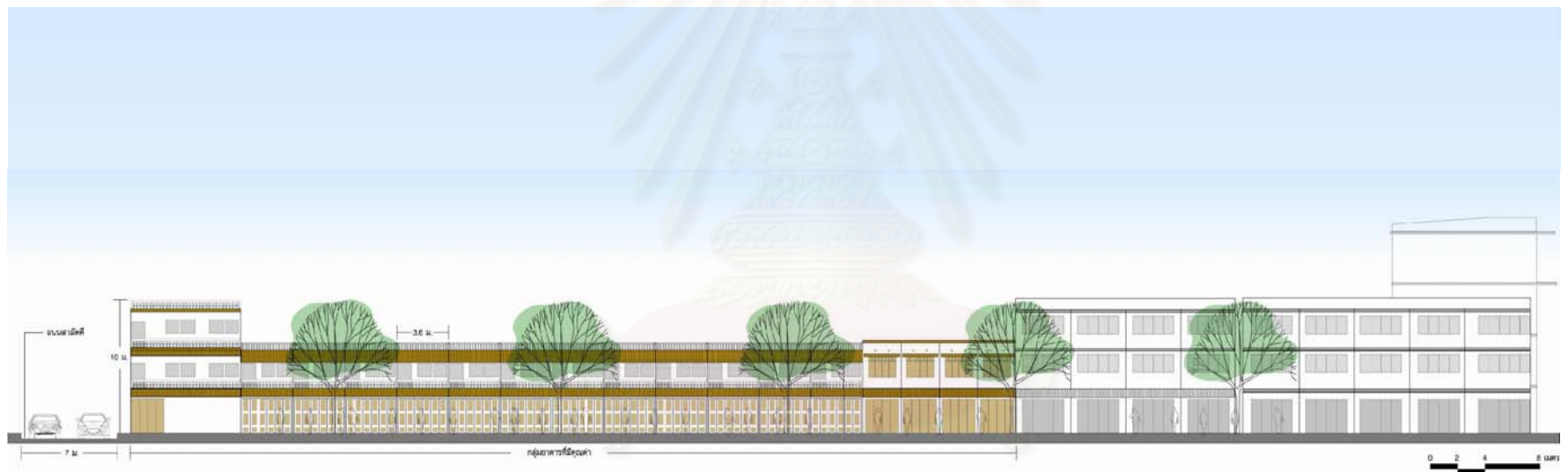
### 7.3.2.2 พื้นที่ว่างสาธารณะ

พื้นที่สาธารณะ 1 คือ สวนสาธารณะสำหรับผู้คนทั้งใน และนอกพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยการปรับเปลี่ยนพื้นที่ใต้ทางยกระดับในปัจจุบันที่มีความอับทึบ และเป็นอันตรายต่อการใช้พื้นที่ ให้เป็นพื้นที่โล่งว่างและเปิดผ่านเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่งของทางยกระดับเข้าไว้ด้วยกัน

พื้นที่สาธารณะ 2 คือ ลานชุมชนเป็นลานพักผ่อนกลางแจ้งใช้จัดกิจกรรม และออกกำลังกาย รวมทั้งสามารถใช้เป็นที่นั่งรับประทานอาหารในกรณีที่อาคารเป็นอาคารค้าขายอาหาร

พื้นที่สาธารณะ 3 คือ ลานชุมชนแบบพื้นแข็ง จัดให้เป็นที่พักผ่อนริมน้ำของคนในชุมชน และเป็นที่พักคอยในเส้นทางท่องเที่ยวริมน้ำของผู้คนเดินเท้า นักปั่นจักรยาน รวมทั้งจัดให้บริเวณพื้นที่เป็นบริเวณค้าขายชั่วคราวที่มีหลังคาคลุมในเวลากลางวัน รวมทั้งสามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นที่จอดรถของผู้คนในชุมชนได้ในเวลากลางคืน



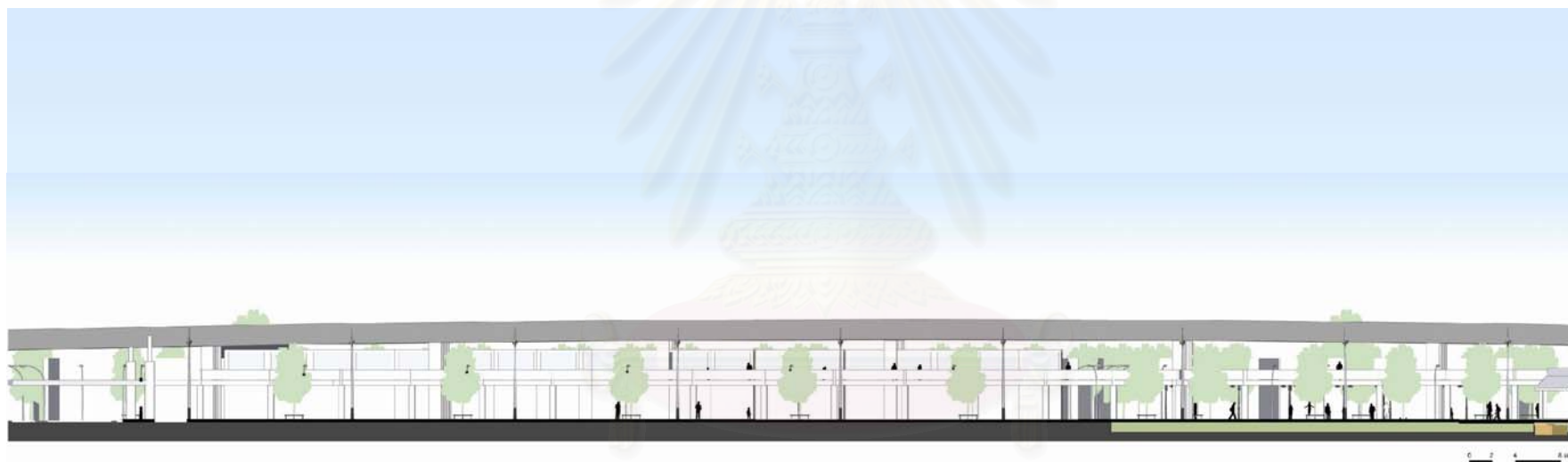


# สถาบันวิทยบริการ

## จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 7.6 รูปด้านหน้าอาคารห้องแถวเก่าบริเวณซอยหน้าตลาดพลู (Section A)

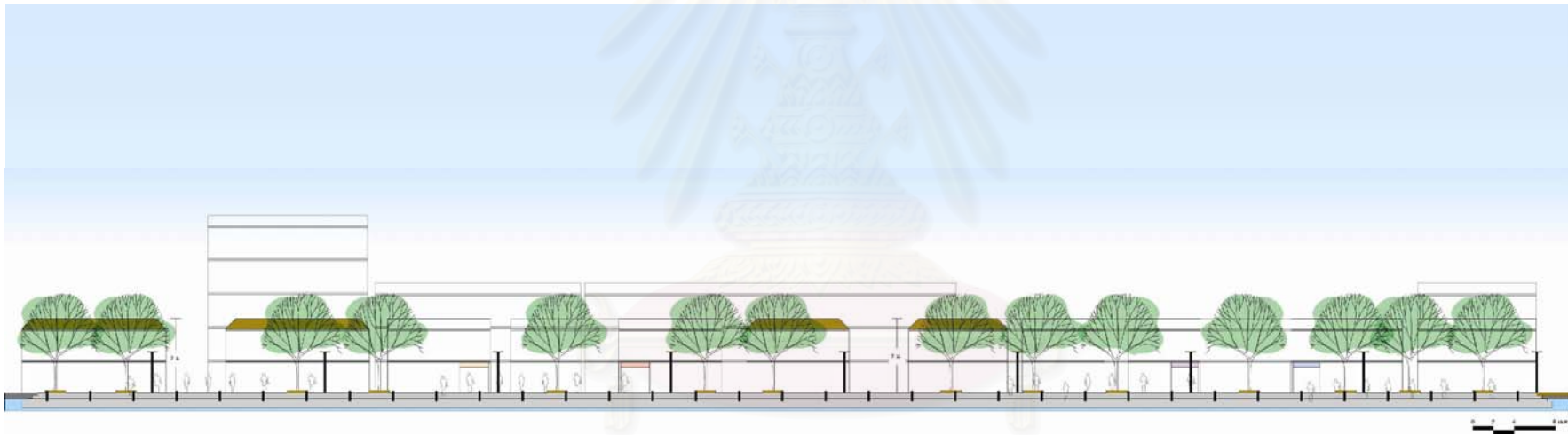




# สถาบันวิทยบริการ

# จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

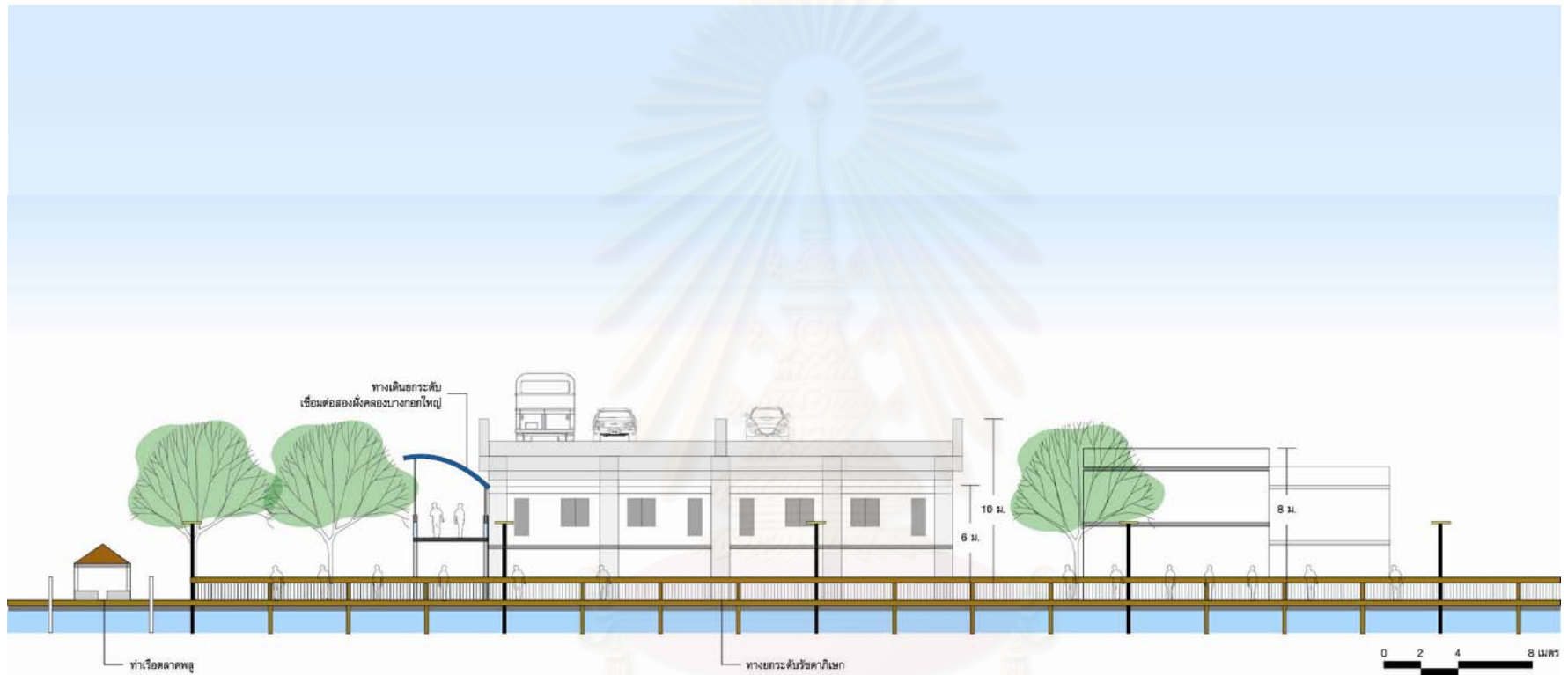
ภาพที่ 7.7 รูปด้านหน้าอาคารใต้ทางยกระดับรัชดาภิเษก (Section B)



สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 7.8 รูปด้านหน้าอาคารริมคลองบางกอกใหญ่ (Section C)



ภาพที่ 7.9 รูปตัดด้านขวางทางยกระดับรัชดาภิเษก และพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่ (Section D)

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาพที่ 7.10 ทศนิยมภาพโดยรอบบริเวณท่าเรือตลาดพลู และชอยทำน้ำตลาดพลู

### 7.3.3 แบบขยายการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ตลาดวัดกลางและบริเวณโดยรอบ

#### 7.3.3.1 อาคาร

อาคาร 1 คือ ตลาดวัดกลาง (ตลาดวัดจันทาราม) ทำการปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้น โดยยังคงรักษารูปแบบสถาปัตยกรรมดั้งเดิมไว้ เนื่องจากเป็นอาคารเก่าแก่ที่มีคุณค่า และเป็นที่รู้จักของผู้คนทั้งภายใน และนอกพื้นที่ย่านตลาดพลู

อาคาร 2 คือ อาคารพาณิชย์กรมพักอาศัยสูง 2-3 ชั้น ทำการฟื้นฟูบูรณะจากอาคารพักอาศัยเดิม และเพิ่มเติมกิจกรรมใหม่เข้าไป ซึ่งกิจกรรมใหม่นั้นต้องสอดคล้อง หรือช่วยส่งเสริมกิจกรรมเดิม เพื่อไม่ให้เป็นการทำลายการดำรงเดิมของพื้นที่ย่าน ซึ่งหลังจากการทำกรฟื้นฟูแล้ว อาจจะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมการค้าบริเวณโดยรอบตลาดวัดกลางมีการใช้พื้นที่แทบตลอดทั้งวัน

อาคาร 3 คือ วัดราชคฤห์

อาคาร 4 คือ วัดจันทาราม

อาคาร 5 คือ วัดอินทาราม

#### 7.3.3.2 พื้นที่ว่างสาธารณะ

พื้นที่ว่างสาธารณะ 1 คือ ลานภายในศาสนสถาน ให้เป็นพื้นที่สำหรับการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา และกิจกรรมที่สำคัญของวัด รวมทั้งให้เป็นลานพักผ่อนกลางแจ้งสำหรับคนในชุมชนในการใช้จัดกิจกรรม และออกกำลังกาย

พื้นที่ว่างสาธารณะ 2 คือ ทางเดินริมน้ำที่ขนานไปกับแนวลำคลองบางกอกใหญ่

พื้นที่ว่างสาธารณะ 3 คือ ที่จอดรถ ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นพื้นที่ค้าขายแบบชั่วคราว หรือพื้นที่ในการประกอบพิธีกรรมทางศาสนาได้



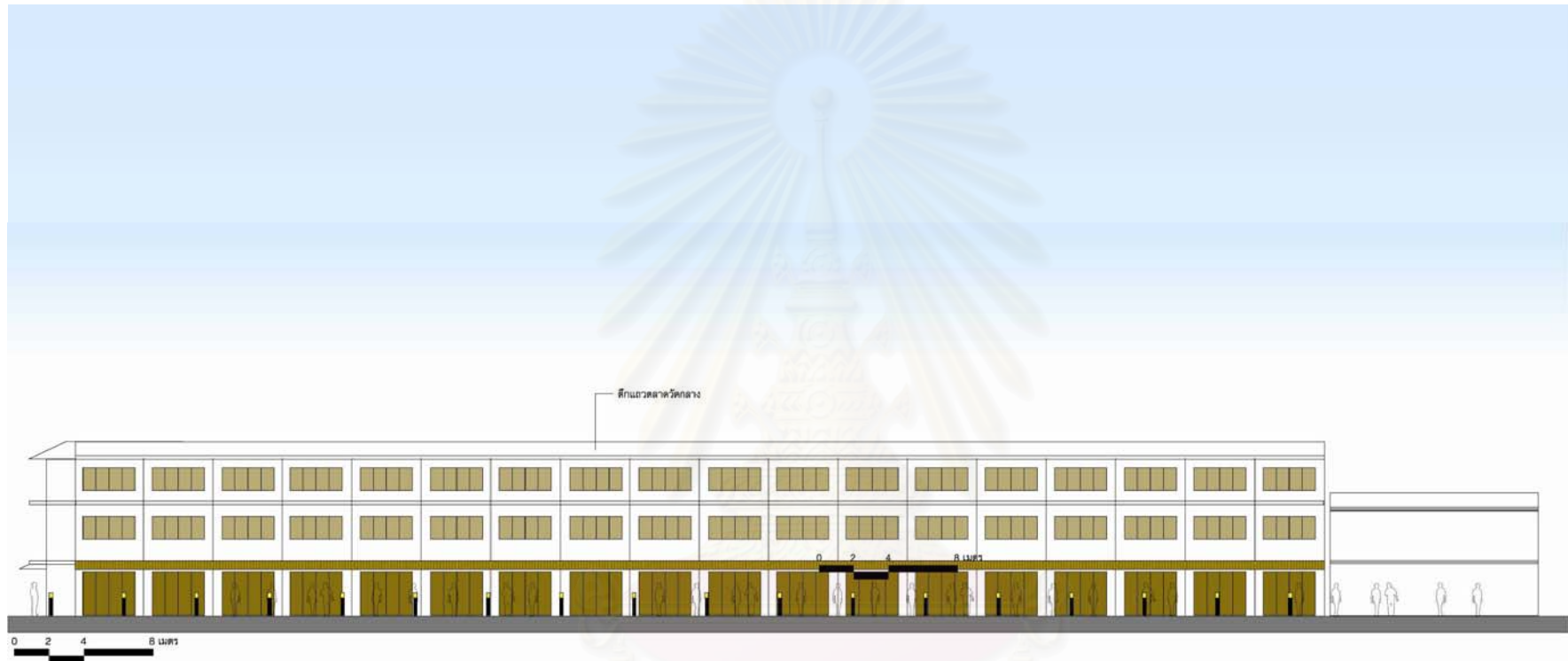
แผนที่ 7.16 แบบขยายและผังรายละเอียด  
พื้นที่ตลาดวัดกลางและบริเวณโดยรอบ

- สัญลักษณ์**
- อาคาร
  - ① ตลาดวัดกลาง
  - ② อาคารพาณิชย์รวมที่พักอาศัยสูง 2-3 ชั้น
  - ③ วัดระชนกฤ์
  - ④ วัดจินตาราม
  - ⑤ วัดอินทาราม
  - พื้นที่ว่างสาธารณะ
  - ① สนามสาธารณะภายในศาลาสนสถาน
  - ② ทางเดินริมคลอง
  - ③ ที่จอดรถ



การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร  
ในย่านพาณิชย์รวมชุมชนริมน้ำ:  
กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร  
นางสาววิมลพร วัชรากิน  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

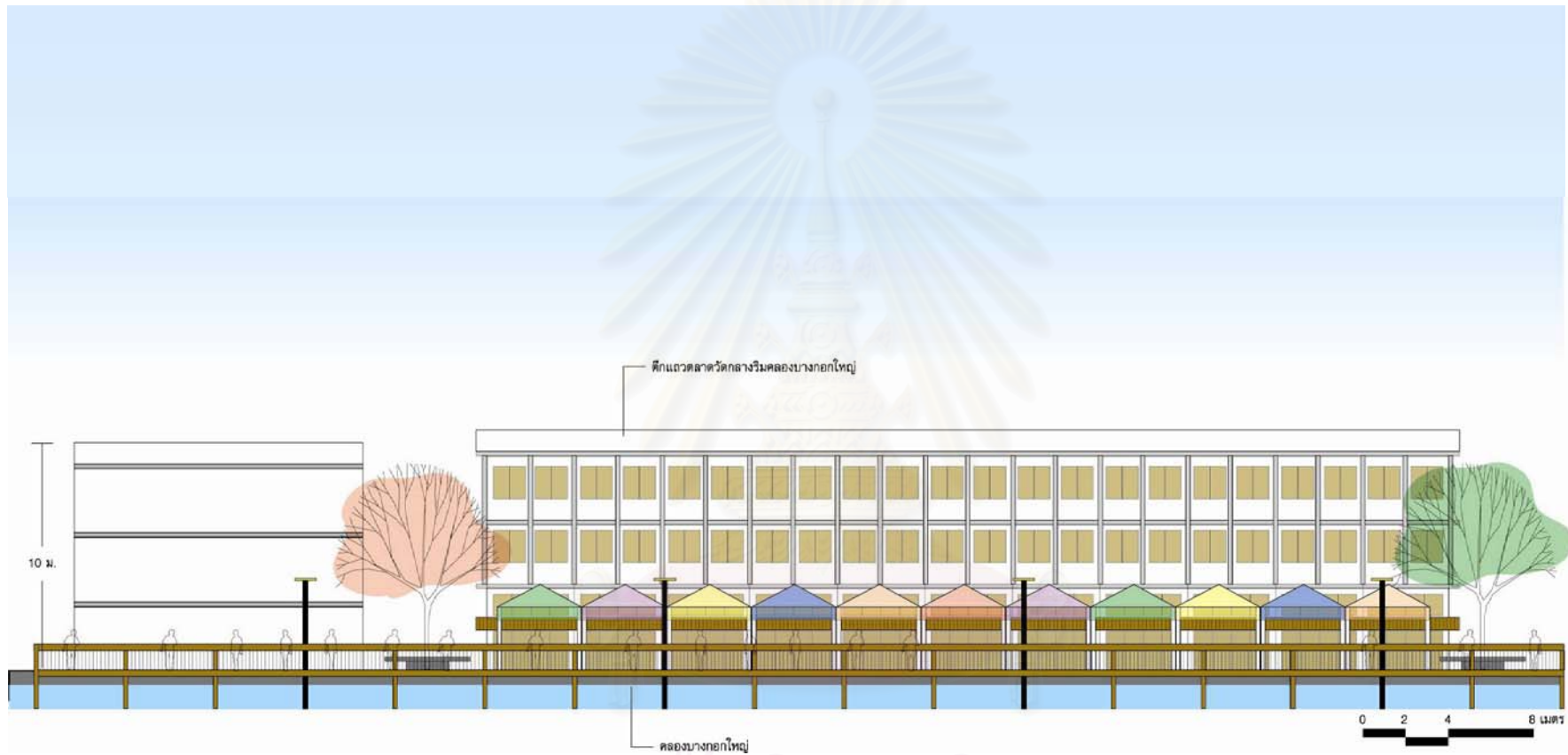
N  
  
 20 10 0 20 เมตร  
 ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย



# สถาบันวิทยบริการ

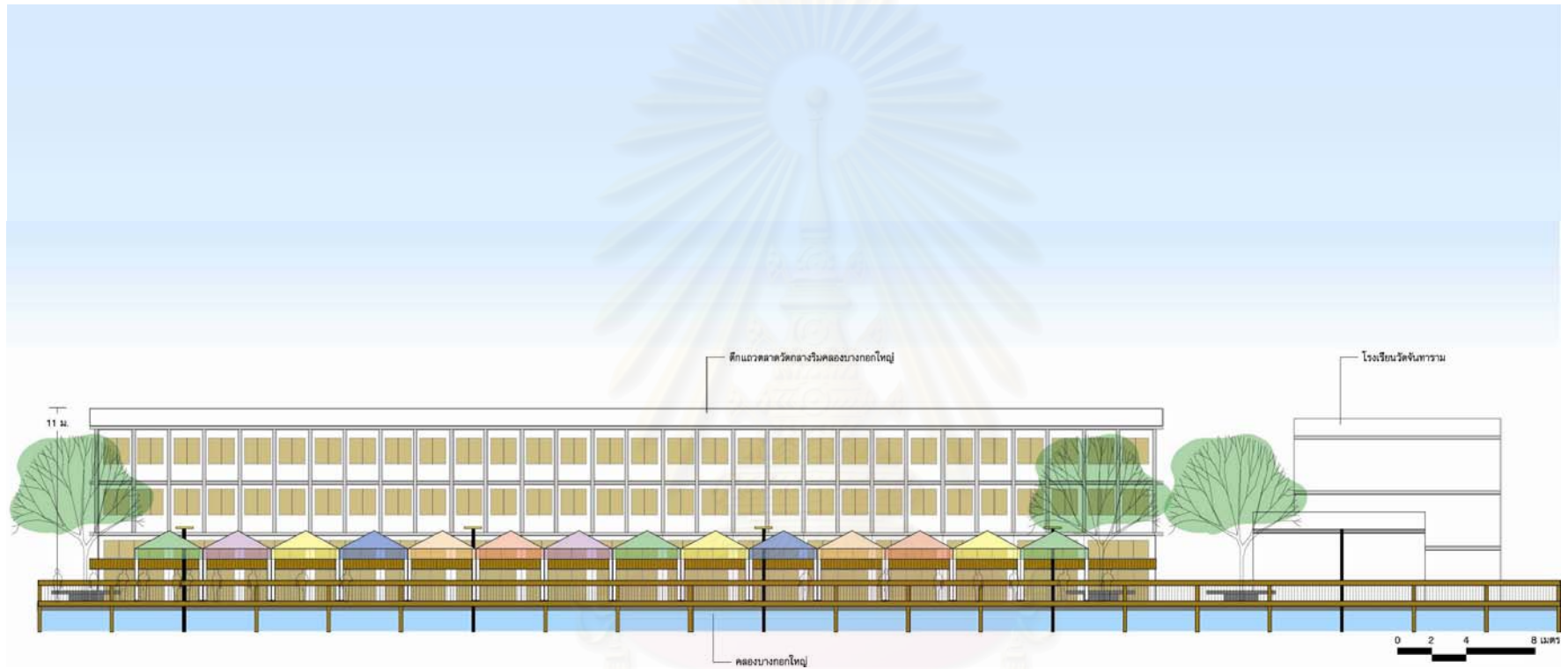
# กรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 7.11 รูปด้านหน้าอาคารบริเวณทางเข้าตลาดวัดกลาง (Section A)

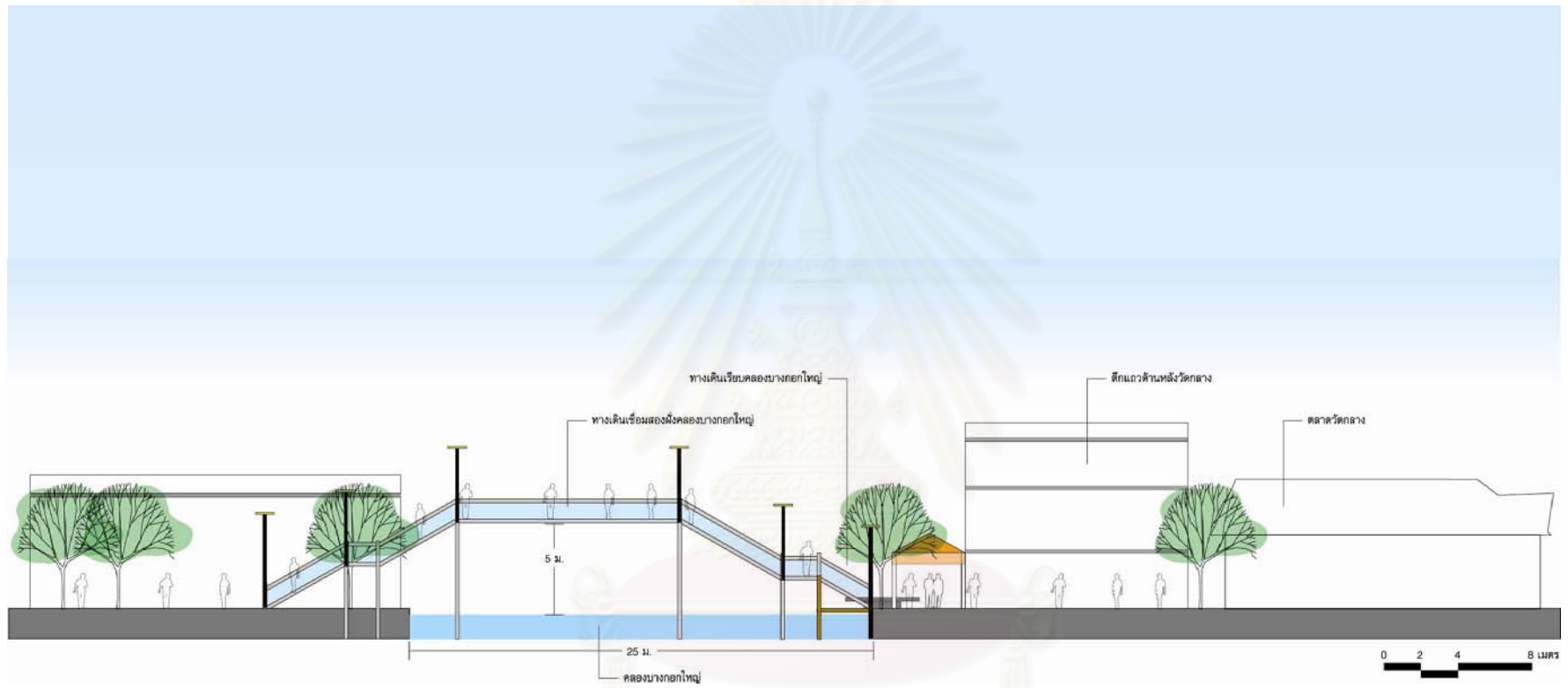


ภาพที่ 7.12 รูปด้านหน้าอาคารบริเวณทางเข้าตลาดวัดกลาง ริมคลองบางกอกใหญ่ (Section B)





ภาพที่ 7.13 รูปด้านหน้าอาคารบริเวณทางเข้าตลาดวัดกลาง ริมคลองบางกอกใหญ่ (Section C)



ภาพที่ 7.14 รูปตัดด้านขวางทางเดินเชื่อมพื้นที่สองฝั่งคลองบางกอกใหญ่ (Section D)





ภาพที่ 7.15 ทศนิยมภาพโดยรอบพื้นที่ตลาดวัดกลาง

### 7.3.4 แบบขยายการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณคลองบางน้ำชน

นำ “น้ำ” และทางเดินเลียบริมคลองมาเป็นแนวในการสร้างพื้นที่กันชนระหว่างพื้นที่รองรับการพัฒนา รูปแบบใหม่กับพื้นที่ชุมชนดั้งเดิม

#### 7.3.4.1 อาคาร

อาคาร 1 คือ วัดกันตาทหาราราม

อาคาร 2 คือ อาคารพานิชยกรรมพักอาศัยสูง 2-3 ชั้น ทำการฟื้นฟูบูรณะจากอาคารพักอาศัยเดิม และเพิ่มเติมกิจกรรมใหม่เข้าไป ซึ่งกิจกรรมใหม่นั้นต้องสอดคล้อง หรือช่วยส่งเสริมกิจกรรมเดิม เพื่อไม่ให้เป็นการทำลายการค้ำดั้งเดิมของพื้นที่ย่าน ซึ่งหลังจากการทำกรฟื้นฟูแล้ว อาจจะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดการดึงดูดให้ผู้คนมาใช้เส้นทางเดินเท้า รวมทั้งให้มีการใช้พื้นที่แทบตลอดทั้งวัน

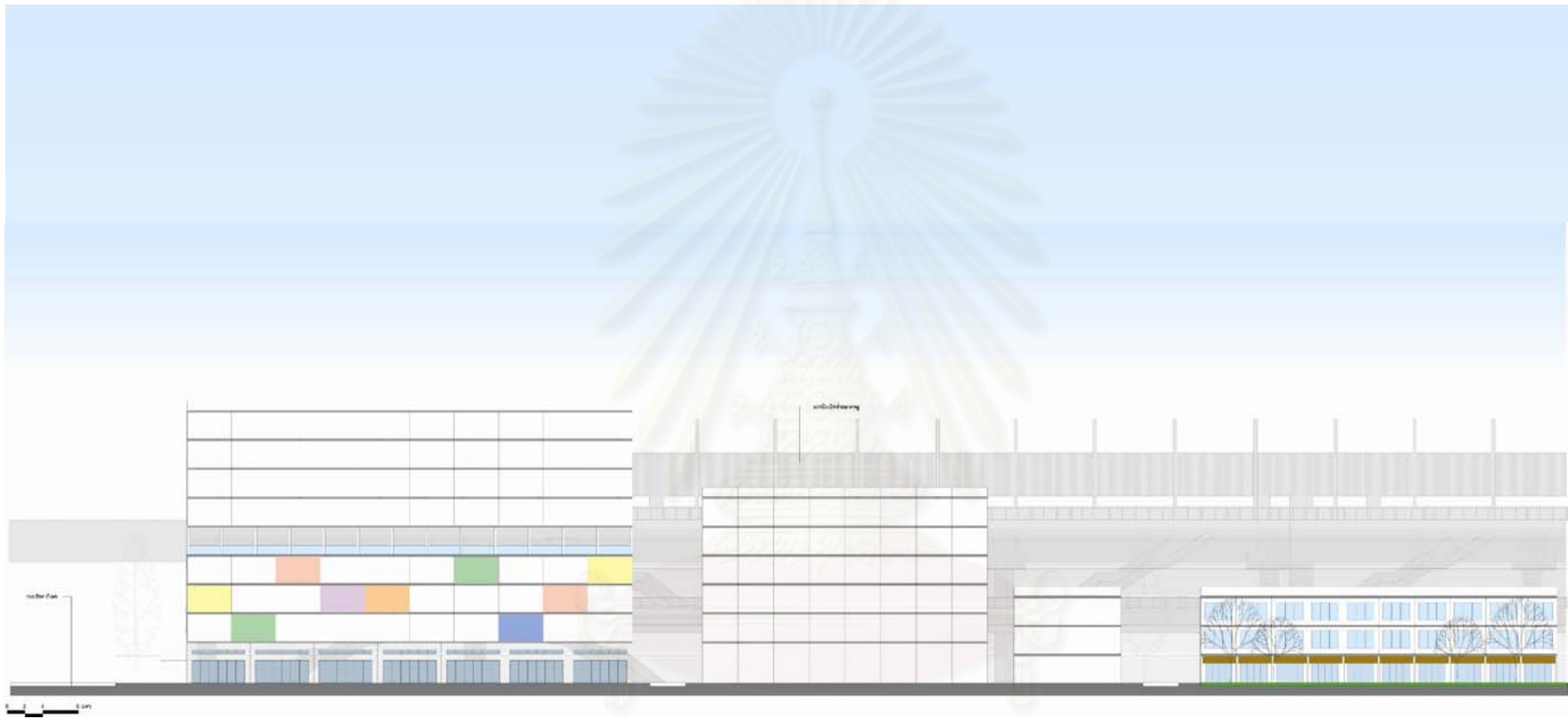
อาคาร 3 คือ อาคารเดี่ยวขนาดใหญ่ที่มีความสูงมากกว่า 5 ชั้น โดยให้ยังคงรูปแบบของอาคารตึกแถว ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ที่สำคัญของย่านตลาดพลู นอกจากนี้ต้องมีการไต่ระดับความสูงตามระยะการถอยร่นของแนวอาคาร เพื่อไม่ให้เกิดความแตกต่างระหว่างอาคารดั้งเดิมและอาคารขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่

#### 7.3.4.2 พื้นที่ว่างสาธารณะ

พื้นที่สาธารณะ 1 คือ สวนสาธารณะสำหรับผู้คนทั้งใน และนอกพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยเป็นพื้นที่โล่งว่างที่สามารถตอบรับกับความหลากหลายของกิจกรรม รวมทั้งยังเชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนทั้งสองฝั่งของแนวคลอง และอาคารขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลู

พื้นที่สาธารณะ 2 คือ ทางเดินริมน้ำที่ขนานไปกับแนวคลองบางน้ำชน

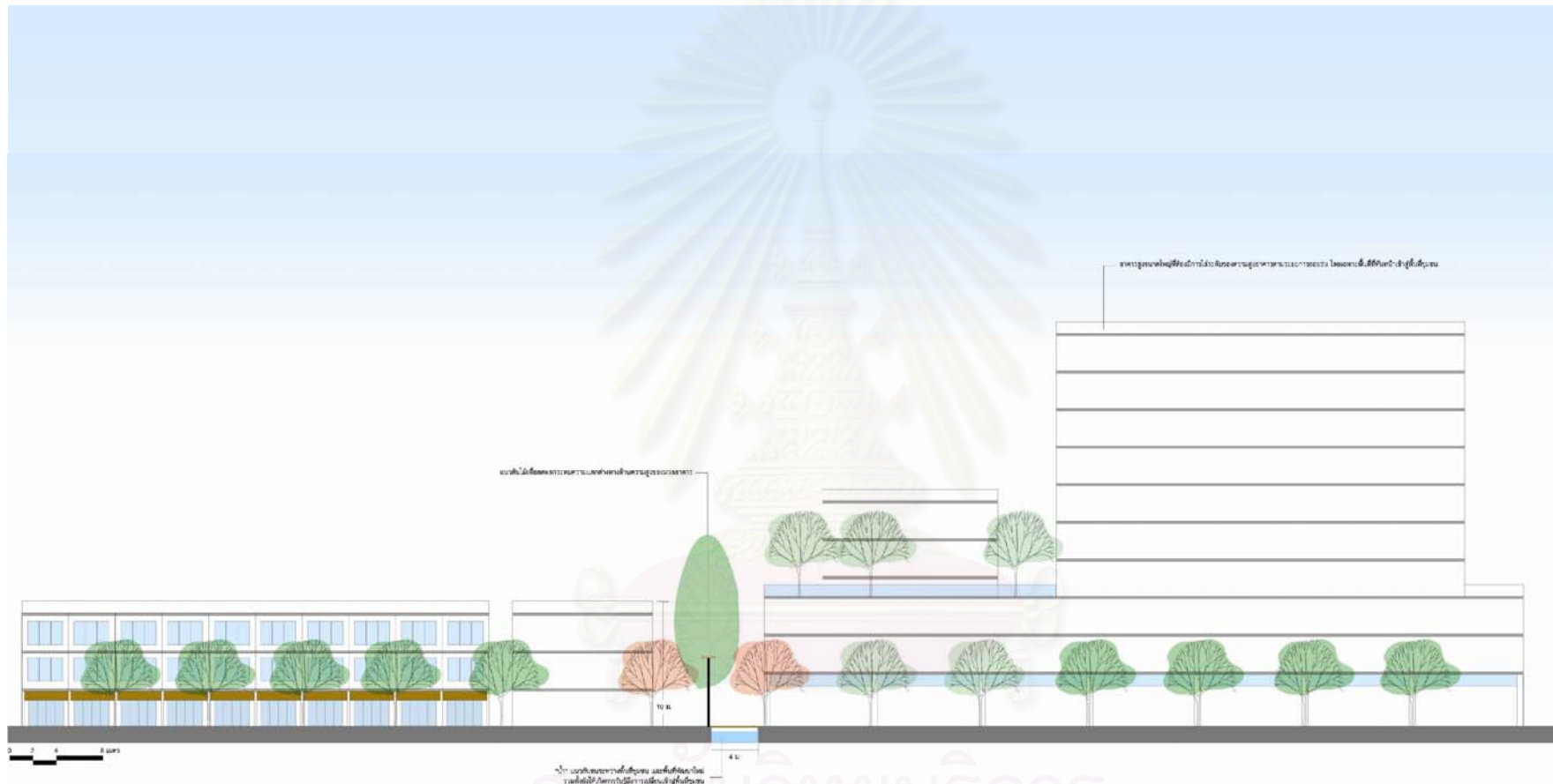




# สถาบันวิทยบริการ

# ศูนย์กิจกรรมมหาวิทยาลัย

ภาพที่ 7.16 รูปตัดด้านขวางที่มีการไล่ระดับความสูงสู่พื้นที่ชุมชน (Section A)



ภาพที่ 7.17 รูปตัดด้านขวางที่มีการไล่ระดับความสูงสู่พื้นที่ชุมชน และใช้น้ำเป็นตัวกั้นชนระหว่างพื้นที่พัฒนาใหม่กับพื้นที่ชุมชนเดิม (Section B)

## บทที่ 8

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 8.1 สรุปผลการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านตลาดพลู

จากการศึกษาถึงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ และผลกระทบจากการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อนำมาสู่การวางผัง และออกแบบทางกายภาพในอนาคตที่ผสมผสานระหว่างการเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรกับการรักษาไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ ทำให้ทราบถึงความเป็นมา และองค์ประกอบสำคัญต่างๆ ที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดบทบาทของย่าน รวมทั้งทำให้ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตจากโครงการทางรถไฟสายสีแดง ซึ่งสามารถสรุปถึงการฟื้นฟูบูรณะย่านตลาดพลูได้ ดังนี้

การศึกษาเพื่อหาเอกลักษณ์ และคุณค่าในย่านเมืองเก่า จำเป็นต้องหาองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่ทำให้พื้นที่ย่านเมืองเก่านั้นยังคงมีชีวิตชีวา และดำเนินกิจกรรมต่างๆ อยู่ได้ในปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วยลักษณะทางกายภาพ (Physical Reality) ระบบกิจกรรม (Activity) และความหมายของความเป็นพื้นที่ (Meaning) โดยองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู คือ การใช้พื้นที่ขนาดเล็ก ที่เกิดขึ้นมาจากรูปแบบการตั้งถิ่นฐานริมน้ำ ร่องสวน และแนวกำแพงคอกเดิมในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็น ขนาดของที่พักอาศัย ขนาดของแปลงที่ดิน หรือความกว้างของเส้นทางสัญจร ตรอกซอกซอยต่างๆ ได้สร้างบรรยากาศความเป็นชุมชนละแวกบ้าน รวมถึงความสัมพันธ์ของกิจกรรมกับการใช้พื้นที่ โดยเฉพาะกิจกรรมการค้า และการพักอาศัยที่ทำให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีการใช้พื้นที่แทบตลอดทั้งวัน องค์ประกอบต่างๆ เหล่านี้ได้รวมกันกลายเป็นคุณค่า และเอกลักษณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงความเป็นย่านตลาดพลูได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรตามแนวความคิด Transit Oriented Development (TOD) และ Station Plaza ยังไม่ได้มีการกล่าวถึงข้อคำนึงถึง และการนำมาใช้ในบริบทของย่านเมืองเก่า รวมทั้งเงื่อนไขทางกายภาพที่ทำให้พื้นที่ชุมชน โดยเฉพาะพื้นที่การค้า นั้นยังคงมีสถานะการเคลื่อนไหวจากการใช้พื้นที่ จึงเกิดแนวความคิดที่ผสมผสานระหว่าง Transit Oriented Development (TOD) และเงื่อนไขทางกายภาพที่ส่งเสริมพลวัตในพื้นที่พาณิชยกรรมเข้าไว้ด้วยกัน รวมทั้งต้องคำนึงถึงองค์ประกอบที่สำคัญของย่านตลาดพลู อาทิ การปรับเปลี่ยน หรือฟื้นฟูรูปแบบทางกายภาพที่มีอยู่ ไม่ว่าจะเป็นการใช้ที่ดิน รูปแบบการสัญจร และการเข้าถึงพื้นที่ (Renewal of Existing Fabric) ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตได้อย่างเหมาะสม โดยการสร้างรูปแบบการใช้ที่ดินที่มีความสอดคล้องกับระบบการขนส่ง อาทิ การควบคุมความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย และพื้นที่พาณิชยกรรมให้มีความเหมาะสมต่อขนาดของพื้นที่ รวมทั้งอาศัยถนน และทางเดินเท้าเป็นเส้นทางเชื่อมต่อในแต่ละกิจกรรมเข้าไว้ด้วยกัน โดยใช้แนวความคิดเบื้องต้นในการฟื้นฟูบูรณะทางด้านกายภาพว่า “การผสมผสานเชื่อมโยงเก่าและใหม่” ผ่านการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ในหัวข้อด้านกายภาพ ระบบกิจกรรม และความหมาย เพื่อให้ย่านตลาดพลูเป็นชุมชนละแวกบ้านใหม่ (New



Urban Neighborhood) ที่ประกอบด้วย ชุมชน พื้นที่การค้าและบริการ และพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในระดับชุมชน โดยอาศัยการผสมผสานระหว่างโครงสร้างพื้นฐาน และกิจกรรมต่างๆ เพื่อสร้างให้เกิดความเป็นสถานที่ และพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ดีที่มีรักษาไว้ซึ่งเนื้อเมืองเก่าที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์กับการพัฒนาพื้นที่รูปแบบใหม่เข้าไว้ด้วยกันได้อย่างเหมาะสม ทำให้ผู้คนต่างวิถีชีวิตสามารถมาพบปะพูดคุย และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ใหม่ซึ่งกันและกัน

หัวข้อในการปรับปรุงฟื้นฟูทางด้านกายภาพ และระบบกิจกรรม เน้นให้พื้นที่ย่านตลาดพลูมีระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่สามารถรองรับประชากรที่จะเพิ่มจำนวนมากขึ้นในอนาคตได้อย่างพอเพียง มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางที่สะดวก และรวดเร็วในการเข้าถึงสถานีโดยสาร และกิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อกันเป็นระบบ โดยเน้นให้เกิดระบบของเส้นทางเดินเท้าให้มีบรรยากาศที่ดี และมีความสะดวกสบายในการใช้เส้นทาง รวมทั้งมีการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน (Urban Mixed-use) ระหว่างพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีโดยสารกับพื้นที่กิจกรรมการค้า และพักอาศัย เนื่องจากการใช้พื้นที่เพื่อการค้า และการพักอาศัยเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ทำให้เกิดการใช้พื้นที่ย่านตลาดพลูแทบตลอดทั้งวัน และดำรงรักษาความเป็นย่านการค้าเก่าแก่ของพื้นที่ไว้ ซึ่งมีรายละเอียดในการออกแบบ และปรับปรุงฟื้นฟูย่านตลาดพลู ดังนี้

การวางผัง และออกแบบทางกายภาพพื้นที่ย่านตลาดพลูได้อาศัยแนวคิด Transit Oriented Development (TOD) และ Station Plaza มาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นตัวกำหนดกรอบแนวคิดในการออกแบบเบื้องต้น โดยเฉพาะเรื่องระบบโครงข่ายการสัญจรทางเท้า และการกำหนดความหนาแน่นในการใช้พื้นที่บริเวณโดยรอบย่านตลาดพลู โดยให้พื้นที่ในระยะ 150 เมตรจากสถานีตลาดพลู (ในอนาคต) มีการใช้พื้นที่แบบพาณิชย์กรรม (Commercial/Business) และการใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัย (Mixed-use) โดยให้พื้นที่ชั้นล่างของอาคารเป็นพื้นที่สำหรับการค้า และพื้นที่ชั้นบนเป็นที่พักอาศัย (Ground-Floor Level) เพื่อสร้างให้เกิดแนวเส้นทางเศรษฐกิจสัญจรในพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่การค้าดั้งเดิมของย่าน เพื่อดึงดูดให้มีการใช้พื้นที่ และส่งเสริมกิจกรรมการค้าให้มีการใช้งานตลอดทั้งวัน และในระยะ 250 เมตร ให้เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นปานกลาง (Medium Density) โดยให้มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัยเป็นหลัก และให้เกิดพื้นที่ว่างสาธารณะสำหรับชุมชน หรือพื้นที่ศูนย์กลางชุมชน (Community Center) สำหรับพื้นที่ในระยะ 500 เมตร ให้มีการใช้พื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อย (Low Density) ซึ่งเป็นที่พักอาศัยเป็นหลัก โดยให้มีการปรับปรุงสภาพพื้นที่ และลักษณะของอาคารที่มีความเชื่อมโยง รวมทั้งตรอกซอกซอยเดินทางต่างๆ ที่ยังคงทำให้รูปแบบ และลักษณะของพื้นที่ดั้งเดิมยังคงอยู่มีสภาพที่ดีขึ้น

ดังที่ได้กล่าวในข้างต้น ย่านตลาดพลูเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมน้ำที่เก่าแก่แห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรีที่ยังคงมีกิจกรรม และการใช้พื้นที่ที่สืบเนื่องมาจากอดีต และยังคงปรากฏให้เห็นอยู่จนถึงปัจจุบัน จากแนวลำคลองเดิมที่เคยเป็นเส้นทางสัญจร และลำเลียงสินค้าหลัก และแหล่งวัตถุดิบในการทำสวนพลู รวมทั้งเป็นพื้นที่ที่ก่อให้เกิดองค์ประกอบความเป็นสถานที่ที่สำคัญของย่าน ไม่ว่าจะเป็น ตลาดวัดกลางที่ตั้งอยู่ริมน้ำ หรือตึกแถวเก่าสมัย

รัชกาลที่ 5 ที่ตั้งอยู่บริเวณท่าเรือตลาดพลู เป็นต้น กลายเป็นพื้นที่ที่ความเชื่อมโยงเป็นอย่างมาก รวมทั้งเส้นสายของตรอกซอกซอยปัจจุบันที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านยังคงปรากฏให้เห็นถึงแนวเส้นทางของลำประโดงเดิมที่เกิดขึ้นจากการถมคลองเพื่อตัดถนน จึงได้นำแนวลำคลองเดิม ไม่ว่าจะเป็นคลองสำเหร่ คลองบางน้ำชน คลองบางสะแก รวมถึงคลองบางกอกใหญ่มาเป็นแนวแกนหลักในการออกแบบ โดยให้แนวลำคลอง และทางเดินริมน้ำเป็นตัวเรียงร้อยพื้นที่ที่เป็นองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลูเข้าไว้ด้วยกัน โดยทำการฟื้นฟูแนวลำคลองเดิมให้มีสภาพที่ดีขึ้น สร้างบรรยากาศ และแนวเส้นทางเดินเลียบบคลอง โดยเฉพาะคลองบางน้ำชน เนื่องจากเป็นแนวคลองแกนกลางหลักที่มีลำประโดงเดิมเชื่อมต่อกับคลองบางสะแก คลองสำเหร่ และคลองบางกอกใหญ่เข้าไว้ด้วยกัน รวมทั้งมีถนนเลียบบคลองที่เชื่อมต่อกับสถานีของรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (สถานีปลายทางรัชดาภิเษก) จึงกำหนดให้เส้นทางเลียบบคลองบางน้ำชนเป็นเส้นทางเดินเท้าหลักที่เชื่อมต่อกับพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของสองระบบ ทั้งระบบราง และรถโดยสารประจำทาง BRT เข้าไว้ด้วยกัน และให้ต่อเนื่องไปถึงป้ายหยุดรถสถานีโดยสารประจำทางด้านหน้าตลาดรัชดาภิเษก และท่าเรือตลาดพลูริมคลองบางกอกใหญ่ให้สามารถเดินทางถึงกันได้สะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสร้างบรรยากาศที่ดึงดูดให้เกิดการใช้เส้นทาง นอกจากนี้ให้เส้นทางเดินเท้ามีการเชื่อมต่อไปยังตลาดวัดกลาง (ฝั่งตะวันออกของย่าน) และวัดขุนจันทร์ (ฝั่งตะวันตกของย่าน) รวมถึงฝั่งตรงข้ามคลองบางกอกใหญ่ โดยสร้างสะพานคนเดินข้ามคลองบางกอกใหญ่บริเวณใกล้กับท่าเรือตลาดพลู เพื่อเชื่อมโยงผู้คน และกิจกรรมทั้งสองฝั่งคลองเข้าไว้ด้วยกัน รวมทั้งให้เกิดรูปแบบการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายเข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญในการออกแบบตามแนวคิด Transit Oriented Development (TOD)

### ระบบโครงข่ายการสัญจร

ระบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ย่านตลาดพลู ยังคงให้ถนนเทอดไทเป็นถนนสายหลักในการเข้าถึงพื้นที่ย่านตลาดพลู โดยที่ไม่มีการปรับ หรือขยายแนวถนนเดิม เนื่องจากการตั้งแนวอาคารเดิมที่ทำให้ต้องมีการเวนคืนพื้นที่ที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการเป็นความสถานที่ของย่าน รวมทั้งความกว้างของถนนเทอดไทที่มีความกว้างประมาณ 12 เมตรที่เหมาะสม และสัมพันธ์กับกิจกรรมการค้า สำหรับถนนในชุมชนที่เป็นถนนซอยปลายตันนั้นให้มีการเชื่อมต่อกันเป็นระบบตาราง (Grid System) อาคารแนวลำประโดงเดิมเป็นเส้นแนวแกนอ้างอิงในการเชื่อมต่อถนนซอยเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อให้ยังคงความเป็นตรอกซอกซอยที่เป็นเอกลักษณ์ของชุมชน โดยทำการปรับปรุงฟื้นฟูให้มีความสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เช่น เพิ่มพื้นที่ในทางเดินเท้า ไฟส่องสว่าง ชายคาร่มเงา และที่พักรับบริเวณจุดตัดของการสัญจรริมทาง เป็นต้น รวมทั้งมีแนวกำแพงถนน (Streetscape) เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของมุมมอง และการใช้พื้นที่

### การใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคาร

การใช้ประโยชน์ที่ดินของย่านตลาดพลูในอนาคต กำหนดให้บริเวณโดยรอบสถานีระบบรางในอนาคตเป็นพื้นที่แบบผสมผสาน (Mixed use) ระหว่างพาณิชยกรรม และการพักอาศัย ซึ่งพื้นที่พาณิชยกรรมนั้นให้มีกิจกรรมที่เอื้อต่อการเดินทางของผู้โดยสาร และวิถีชีวิตของผู้คนในย่านเป็นหลัก เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของและบริการสาธารณะต่างๆ เป็นต้น รวมทั้งให้มีพื้นที่เอนกประโยชน์ (Multi-purpose area) เพื่อรองรับ และ

ให้บริการกับผู้โดยสาร นอกจากนั้นยังให้ผู้คนที่ทั้งภายใน และภายนอกย่านสามารถเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ ได้ สำหรับพื้นที่ และอาคารที่ควรค่าแก่การเก็บรักษา และปรับปรุงฟื้นฟูใหม่สภาพที่ดีขึ้น ได้แก่ อาคารตลาดวัดกลาง สถานีรถไฟตลาดพลู อาคารตึกแถวบริเวณซอยสถานีดับเพลิงตลาดพลู ท่าเรือตลาดพลู และบริเวณริมถนนรัชดาภิเษกทางด้านตะวันตก ซึ่งเป็นกลุ่มอาคารที่แสดงให้เห็นถึงประวัติความเป็นมาในอดีต รวมทั้งเป็นมรดกทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมที่มีคุณค่าอย่างหนึ่งของย่านตลาดพลู ที่ควรได้รับการดูแลรักษาอย่างจริงจัง และปรับปรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี รวมถึงควรมีการควบคุม และรักษารูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคาร เช่น ความสูง วัสดุ และสีสันทัดเดิมของอาคารไว้ให้มากที่สุด โดยอาคารที่เกิดขึ้นต้องคำนึงถึงขนาด และมวลอาคาร รวมถึงรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารดั้งเดิมโดยรอบมากที่สุด

### ความสูงอาคาร

ความสูงของอาคารภายในย่านกำหนดให้อาคารในพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตรในระยะ 100 เมตรจากแนวคลองบางกอกใหญ่ สำหรับพื้นที่ 2 ผังของแนวโครงสร้างยกระดับรถไฟฟ้าในอนาคต รวมถึงพื้นที่ 2 ผังของถนนรัชดาภิเษก ให้มีการสร้างแนวอาคาร หรือแนวประดับถนน (Streetscape) ที่รักษาระดับความสูงให้อยู่ในระนาบเดียวโครงสร้างของเสา และรางของรถไฟฟ้าในอนาคต โดยให้มีความสูงไม่เกิน 2 เท่าจากความสูงของอาคารเดิมในพื้นที่นั้น และให้สูงได้ไม่เกิน 24 เมตร รวมทั้งให้ระดับความสูงนั้นลดระดับลงไปในพื้นที่ชุมชน เพื่อลดผลกระทบทางด้านมุมมอง และทัศนียภาพที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างของเสา แนวราง และสถานีโดยสาร ไม่ให้เกิดความแตกต่างระหว่างมวลอาคารขนาดใหญ่กับมวลอาคารขนาดเล็ก สำหรับความสูงอาคารภายในชุมชนไม่ให้สูงเกิน 10 เมตร

### พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ

จากการศึกษาองค์ประกอบความเป็นสถานที่ของย่านตลาดพลู พบว่า พื้นที่โล่งสาธารณะขนาดใหญ่ของย่านมักตั้งอยู่บริเวณริมคลองบางกอกใหญ่ รวมทั้งพื้นที่ริมน้ำเป็นพื้นที่ที่ทำให้ทัศนียภาพโดยรอบมีความสวยงาม และเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ เนื่องจากเป็นพื้นที่แรกเริ่มในการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการนันทนาการ และส่งเสริมให้เกิดการค้า และการท่องเที่ยวได้ จึงควรมีการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ริมคลองบางกอกใหญ่เป็นพื้นที่โล่งว่างสาธารณะให้สามารถรองรับผู้คนที่ทั้งภายใน และภายนอกพื้นที่ รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม เพื่อเป็นการเปิดมุมมอง และสร้างทัศนียภาพที่สวยงาม รวมถึงอาจเป็นปัจจัยดึงดูดที่ทำให้ประชาชนเข้ามาภายในพื้นที่ย่านมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ จากการศึกษา และเสนอแนะรูปแบบการวางผัง และออกแบบทางกายภาพเบื้องต้น นอกจากเป็นการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูแล้ว ยังเป็นกรณีศึกษา หรือตัวอย่างในย่านเมืองเก่าที่มีคุณค่า และเอกลักษณ์สำคัญที่กำลังเผชิญกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ คล้ายคลึงกับกรณีของย่านตลาดพลู ซึ่งสามารถนำไปเป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้ในการวางแผนปรับปรุงพัฒนาพื้นที่อื่นๆ ต่อไป

## 8.2 ข้อเสนอแนะแนวทางนำไปปฏิบัติ

จากแผน และผังแม่บทของย่านตลาดพลู รวมถึงแผนงานโครงการรายละเอียดต่างๆ ที่เป็นนโยบายทั้งระดับเมือง และหน่วยงานท้องถิ่น นำมาสู่การปฏิบัติให้เป็นจริง เพื่อให้แนวทางในการพัฒนาที่เกิดขึ้น สามารถสร้างคุณประโยชน์ และก่อให้เกิดการพัฒนาภายในพื้นที่ได้จริง ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อการวางแผนพัฒนา โดยการนำแผนงาน หรือโครงการไปสู่ขั้นตอนการปฏิบัติ สามารถแบ่งออกได้เป็น มาตรการควบคุม และมาตรการสร้างแรงจูงใจภายในพื้นที่ หน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ และที่มาของงบประมาณ รวมถึงแผนงานในการดำเนินงานช่วงเวลาต่างๆ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

### 8.2.1 มาตรการควบคุม และมาตรการในการสร้างแรงจูงใจภายในพื้นที่

1. ให้มีการนำมากฎหมายอาคารเข้ามาควบคุมในการดัดแปลง ต่อเติม หรือรื้อถอนอาคาร โดยให้เป็นไปตามกฎหมายควบคุมอาคาร ทั้งในเรื่องของความสูงอาคาร ระยะถอยร่น ที่จอดรถ ควบคู่กับกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เทศบัญญัติกรุงเทพมหานคร พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น ในการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้พื้นที่ และสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ โดยผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการติดตาม และตรวจสอบ คือ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตธนบุรี และสำนักงานเขตบางกอกใหญ่

2. ในการอนุรักษ์อาคารรูปแบบกลางเก่ากลางใหม่ นอกจากการขอความร่วมมือกับเจ้าของอาคารในการอนุรักษ์ และปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้น ให้มีมาตรการทางด้านภาษีเข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้เจ้าของอาคารมีความสนใจในการรักษาอาคารดั้งเดิมไว้ โดยมาตรการทางด้านภาษีที่นำมาใช้คือ การลดอัตราการจัดเก็บภาษีโรงเรือน และภาษีบำรุงท้องที่กับเจ้าของอาคาร รวมถึงอาจจะมีการให้เงินช่วยเหลือ (Grants) หรือเงินกู้ยืม (Loan) ในการปรับปรุงอาคารให้มีสภาพที่ดีขึ้น

### 8.2.2 แผนงานในการดำเนินงาน

การดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานท้องถิ่นของภาครัฐที่มีส่วนรับผิดชอบโดยตรงได้แก่ สำนักงานเขตธนบุรี สำนักงานเขตบางกอกใหญ่ และสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร รวมถึงคนในพื้นที่ ชุมชน ที่ต้องเห็นความสำคัญของปัญหา และศักยภาพของพื้นที่ จึงทำให้เกิดแรงผลักดันในการวางแผนเพื่อฟื้นฟูพื้นที่ต่อไป

ปัจจัยหลักที่สำคัญอีกประการคือ งบประมาณ และความร่วมมือของคนภายในชุมชน รวมถึงเจ้าของชุมชน เจ้าของที่ดิน ผู้ที่มีส่วนได้เสียในการพัฒนาพื้นที่ ภาครัฐจำเป็นต้องสนับสนุน และจัดมาตรการในการรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้นในการเวนคืนเพื่อทำการฟื้นฟู หรือจัดรูปที่ดินใหม่เพื่อดำเนินการตามแผนที่วางไว้ ซึ่งในการจัดทำงบประมาณ สนับสนุนให้หน่วยงานท้องถิ่นมีบทบาทที่สำคัญในการพัฒนาเมือง ในการลงทุน และ

จัดหาโครงสร้างพื้นฐาน และบริการสาธารณะต่างๆ ให้กับพื้นที่ ควบคู่กับการดำเนินงานร่วมกับภาคเอกชน และประชาชนเข้ามามีส่วนรับผิดชอบในการพัฒนาพื้นที่ ในการลงทุน รวมถึงการดูแล และบำรุงรักษาพื้นที่ โดยรูปแบบการดำเนินงานในลักษณะนี้ เรียกว่า Public-Private Partnerships ซึ่งในรูปแบบนี้หน่วยงานท้องถิ่นไม่ต้องใช้งบประมาณลงทุนเองทั้งหมด แต่หน่วยงานต้องมีหน้าที่ดูแล และติดตามตรวจสอบในการดำเนินการของภาคเอกชน เช่น พัฒนาให้พื้นที่เพื่อการนันทนาการริมน้ำ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งในเขตธนบุรี ที่ให้ภาคเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ และสร้างกิจกรรมการท่องเที่ยว ต่างๆ โดยอยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานคร แต่ในบางโครงการที่เป็นการลงทุนที่ไม่มีผลตอบแทนทางการเงิน คือ การจัดหาโครงสร้างพื้นฐาน และบริการสาธารณะต่างๆ ให้กับพื้นที่ เช่น การวางระบบระบายน้ำใหม่ หรือการจัดการสายไฟฟ้า และสายโทรศัพท์ที่ไม่เป็นระเบียบร้อย ซึ่งหน่วยงานท้องถิ่นจะต้องเป็นผู้ลงทุน และดำเนินการเอง

การร่วมมือในการดำเนินงาน ระหว่างภาครัฐ ทั้งในส่วนกลาง และหน่วยงานท้องถิ่น คือ กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตธนบุรี สำนักงานเขตบางกอกใหญ่ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่ อาศัยวิธีการในการดำเนินการความร่วมมือที่อยู่ในรูปแบบของ Contracting Out กับ Franchising โดย Contracting Out คือ การทำสัญญาโดยรัฐให้เอกชนดำเนินการพัฒนาก่อสร้างโครงการพัฒนา โดยรัฐเป็นผู้ควบคุม และกำกับดูแลให้เป็นไปตามสัญญา รวมทั้งขั้นตอนการจ่ายเงิน สำหรับ Franchising คือ การให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชนในการดำเนินงาน เพื่อลงทุนในโครงการรวมทั้งการเก็บค่าบริการ โดยส่วนใหญ่วิธีการ Contracting Out จะใช้ในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และบริการสาธารณะต่างๆ ให้กับพื้นที่ย่านตลาดพลู เช่น การปรับปรุงเส้นทางเดินเท้า ระบบรักษาความปลอดภัยในพื้นที่เป็นต้น และวิธีการ Franchising จะใช้ในการส่งเสริมกิจกรรมทางด้านการค้าภายในพื้นที่ เช่น ปรับปรุงพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณตลาดวัดกลาง ให้มีพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำมากขึ้น เป็นต้น นอกจากนี้ยังต้องมีการสร้างระบบสื่อสารกับชุมชน และกลุ่มสังคมในพื้นที่ อย่างเป็นธรรมชาติ เนื่องจากประชาชน หรือกลุ่มชุมชนเข้ามามีส่วนรับผิดชอบในการพัฒนาพื้นที่ ในการดูแล และบำรุงรักษาพื้นที่ เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกัน และตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ ควบคู่กับการสร้างให้หน่วยงานท้องถิ่นมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยมีการจัดฝึกอบรมบุคลากร ทางด้านการบริหารจัดการเมือง เทคนิคสมัยใหม่ที่จำเป็นต่อการพัฒนาเมือง รวมถึงให้มีระบบติดตาม และประเมินผลในการบริหารงาน และผลกระทบตามแนวทางดังกล่าว เพื่อนำมาปรับปรุงพัฒนาต่อไปในอนาคต

### 8.2.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การวางแผนและออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรแบบโครงสร้างยกระดับในย่านเมืองเก่า: กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร ที่มีพื้นที่รัศมี 500 เมตรจากที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าตลาดพลูในอนาคต ซึ่งมีพื้นที่ขนาดใหญ่ และมีปัจจัยในการเปลี่ยนแปลงหลายประการ รวมทั้งความซับซ้อนในข้อมูลหลายมิติ ทั้งในแง่ของการใช้พื้นที่ กิจกรรม ผู้คน เช่น ข้อมูลของประชากรแฝง ข้อมูลการบุกรุกที่ดินของอาคารในพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าไปสำรวจเก็บข้อมูลได้อย่างทั่วถึง เป็นต้น รวมถึงแผนงานในการดำเนินโครงการทางรถไฟสายสี่

แต่ที่ยังไม่มีทิศทางในการพัฒนา ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาอย่างชัดเจน และอาจทำให้มีการคาดเคลื่อนของข้อมูล

อย่างไรก็ตาม การศึกษา และเสนอแนะรูปแบบการวางผัง และออกแบบทางกายภาพเบื้องต้น นอกจากเป็นการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพลูแล้ว ยังเป็นกรณีศึกษา หรือตัวอย่างในย่านเมืองเก่าที่มีคุณค่า และเอกลักษณ์สำคัญที่กำลังเผชิญกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ คล้ายคลึงกับกรณีของย่านตลาดพลู ซึ่งสามารถนำไปเป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้ในการวางแผนปรับปรุงพัฒนาพื้นที่อื่นๆ ต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 8.1 แผนการดำเนินงานวางผัง และออกแบบพื้นที่ย่านตลาดพลู

งานวางผังและออกแบบทางกายภาพ พื้นที่ย่านตลาดพลู	ระยะเวลา ในการดำเนินงาน (ปี)			ลักษณะการนำไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<b>การเตรียมการก่อนการปรับปรุงฟื้นฟู</b> - สำรวจทัศนคติ และสร้างความเข้าใจในการฟื้นฟูพื้นที่  - การทำประชาพิจารณ์	■■■■			- สร้างความเข้าใจ - ความร่วมมือ - ความร่วมมือ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตธนบุรี และเขตบางกอกใหญ่ - การเคหะแห่งชาติ	- เจ้าของที่ดิน - ชุมชน - ประชาชน ทั่วไป
<b>การปรับปรุงฟื้นฟูลักษณะทางกายภาพ</b> <b>1. การฟื้นฟูระบบโครงข่ายการสัญจร</b> - การปรับปรุง และฟื้นฟูระบบถนนจากโครงข่ายการสัญจรเดิมให้มีการเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และพื้นที่ข้างเคียงมากยิ่งขึ้น - สร้างเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละรูปแบบการเดินทางเข้าไว้ด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็น ท่าเรือ สถานีรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ และสถานีรถไฟฟ้า โดยอาศัยเส้นทางเดินเท้า และเส้นทางจักรยานเป็นหลัก - ที่จอดรถภายในพื้นที่ย่านตลาดพลู ให้เป็นทั้งพื้นที่จอดรถ และพื้นที่รองรับกิจกรรมการนัดพบทางการ	■■■■	■■■■		- ความร่วมมือ - แนวทางปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตธนบุรี - สำนักงานเขตบางกอกใหญ่	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน

งานวางผังและออกแบบทางกายภาพ พื้นที่ย่านตลาดพลู	ระยะเวลา ในการดำเนินงาน (ปี)			ลักษณะการนำไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
- เส้นทางเดินเท้าที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย มีความปลอดภัยในการใช้งาน มีร่มเงาต่อเนื่องกัน และอุปกรณ์ประดับถนนที่ลดความเร็วในการเดินทาง (Traffic Calming) รวมถึงการสร้างกิจกรรมที่ทำให้บรรยากาศที่ดี และดึงดูดให้ผู้คนเดินทางเข้ามาใช้งาน				- ความร่วมมือ - แนวทางปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตธนบุรี - สำนักงานเขต บางกอกใหญ่	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน
<b>2. การฟื้นฟูการใช้ประโยชน์ที่ดิน</b> - ส่งเสริมการใช้พื้นที่ที่เหมาะสมกับสภาพการใช้พื้นที่โดยอาศัยลำดับศัภย์ความสำคัญจากถนนสายหลักที่มีความสำคัญ - ควบคุมการเจริญเติบโตของเมือง โดยการคำนึงถึงมวลอาคาร และลดความแออัดของบ้านเรือน เช่น ควบคุม F.A.R. และ O.S.R.				- ความร่วมมือ - มาตรการควบคุม - แนวทางปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตธนบุรี - สำนักงานเขต บางกอกใหญ่	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน - ผู้ประกอบการ
<b>3. การฟื้นฟูการใช้ประโยชน์ และประเภทอาคาร</b> - ส่งเสริมให้มีการใช้อาคารแต่ละประเภทภายในพื้นที่อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงลำดับการเข้าถึงพื้นที่และประเภทของอาคารที่มีความสำคัญที่แตกต่างกัน				- ความร่วมมือ - มาตรการควบคุม - แนวทางปฏิบัติ	- กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตธนบุรี - สำนักงานเขต บางกอกใหญ่	- เจ้าของที่ดิน - เจ้าของอาคาร - ชุมชน - ผู้ประกอบการ



งานวางผังและออกแบบทางกายภาพ พื้นที่ย่านตลาดพลู	ระยะเวลา ในการดำเนินงาน (ปี)			ลักษณะการนำไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควบคุมความสูง และขนาดของอาคาร คำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างขนาด และความสูงกับลำดับในการเข้าถึงตัวอาคาร</li> <li>- ปรับปรุงพื้นที่ปูกระเบื้องอาคารจากโครงสร้างเดิมให้มีความทันสมัย และสร้างกิจกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ โดยกำหนดวัสดุประกอบอาคาร สี และแนวเส้นสายเดียวกัน</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความร่วมมือ</li> <li>- มาตรการควบคุม</li> <li>- แนวทางปฏิบัติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรุงเทพมหานคร</li> <li>- สำนักงานเขตธนบุรี</li> <li>- สำนักงานเขตบางกอกใหญ่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของที่ดิน</li> <li>- เจ้าของอาคาร</li> <li>- ชุมชน</li> <li>- ผู้ประกอบการ</li> </ul>
<p><b>4. การฟื้นฟูองค์ประกอบทางจินตภาพ และภูมิทัศน์ที่สำคัญของย่านตลาดพลู</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้มีการฟื้นฟูบูรณะภูมิสัญลักษณ์เดิมให้เด่นชัดขึ้น พร้อมทั้งสร้างภูมิสัญลักษณ์ให้เกิดขึ้นมาใหม่</li> <li>- ให้มีการสร้าง และฟื้นฟูบูรณะจุดศูนย์รวมกิจกรรม โดยมีเส้นทางเดินเท้าเป็นเครือข่ายการสัญจรหลักที่เชื่อมศูนย์รวมกิจกรรมแต่ละประเภทเข้าไว้ด้วยกัน</li> <li>- ให้เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางที่มีลักษณะทางจินตภาพที่เด่นชัดกว่าเส้นทางการสัญจรทางถนน</li> <li>- ปรับปรุงพื้นที่พุ่มไม้ที่ชุมชนให้มีความหนาแน่นที่เหมาะสม ตลอดจนฟื้นฟูลักษณะความเป็นชุมชน</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความร่วมมือ</li> <li>- มาตรการควบคุม</li> <li>- แนวทางปฏิบัติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรุงเทพมหานคร</li> <li>- สำนักงานเขตธนบุรี</li> <li>- สำนักงานเขตบางกอกใหญ่</li> <li>- การเคหะแห่งชาติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของที่ดิน</li> <li>- เจ้าของอาคาร</li> <li>- ชุมชน</li> <li>- ผู้ประกอบการ</li> </ul>

งานวางผังและออกแบบทางกายภาพ พื้นที่ย่านตลาดพลู	ระยะเวลา ในการดำเนินงาน (ปี)			ลักษณะการนำไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<ul style="list-style-type: none"> <li>- สร้าง และกำหนดแนวขอบของพื้นที่โดยใช้ลักษณะการรับรู้ของแนวกำแพงถนนที่ให้ความสำคัญถึงมุมมองที่สำคัญภายในพื้นที่เป็นหลัก</li> <li>- กำหนดแนวทางในการติดป้ายโฆษณา หลังคา กันสาด ผ้าใบกันแดดของร้านค้าตึกแถวริมถนน โดยการกำหนดความสูง และแนวเส้นนำสายตา</li> <li>- การฟื้นฟูบูรณะภูมิสถาปัตยกรรมที่เกี่ยวกับพืชพันธุ์ไม้ที่ใช้ และอุปกรณ์ประดับถนนต่างๆ</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความร่วมมือ</li> <li>- มาตรการควบคุม</li> <li>- แนวทางปฏิบัติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรุงเทพมหานคร</li> <li>- สำนักงานเขตธนบุรี</li> <li>- สำนักงานเขตบางกอกใหญ่</li> <li>- การเคหะแห่งชาติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของที่ดิน</li> <li>- เจ้าของอาคาร</li> <li>- ชุมชน</li> <li>- ผู้ประกอบการ</li> </ul>
<b>การปรับปรุงฟื้นฟูกิจกรรมทางสังคม และการค้าของย่านตลาดพลู</b> <b>1. แนวทางในการฟื้นฟูบูรณะกิจกรรมการค้า</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ส่งเสริมให้รูปแบบการค้าดั้งเดิม และรูปแบบการค้าสมัยใหม่สามารถดำเนินกิจกรรมการค้าร่วมกันได้อย่างลงตัว โดยการสนับสนุนให้เกิดความสอดคล้องกันทั้งทางด้านกายภาพ และกิจกรรมการค้า</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความร่วมมือ</li> <li>- มาตรการควบคุม</li> <li>- แนวทางปฏิบัติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรุงเทพมหานคร</li> <li>- สำนักงานเขตธนบุรี</li> <li>- สำนักงานเขตบางกอกใหญ่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของที่ดิน</li> <li>- เจ้าของอาคาร</li> <li>- ชุมชน</li> <li>- ผู้ประกอบการ</li> </ul>
<b>2. แนวทางในการฟื้นฟูบูรณะกิจกรรมทางสังคม</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีพื้นที่ศูนย์กลางชุมชนใช้เป็นพื้นที่ในการปฏิสัมพันธ์ และจัดกิจกรรมในวันต่างๆของชุมชน</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความร่วมมือ</li> <li>- มาตรการควบคุม/ แนวทางปฏิบัติ</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของที่ดิน</li> <li>- เจ้าของอาคาร/ ชุมชน</li> </ul>

งานวางผังและออกแบบทางกายภาพ พื้นที่ย่านตลาดพลู	ระยะเวลา ในการดำเนินงาน (ปี)			ลักษณะการนำไปปฏิบัติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	1-2	3-5	6-10		ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<p>- ให้มีระบบรักษาความปลอดภัย เช่น ตู้ดับเพลิง ประจำชุมชน สัญญาณเตือนภัย เป็นต้นนอกจากนี้ ควรจัดให้มีจุดตรวจย่อยของสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้แก่ประชาชน</p> <p>- การเผยแพร่ข้อมูลของย่านตลาดพลูให้กับผู้ที่อยู่อาศัย และผู้ที่เข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะเยาวชนภายในพื้นที่ให้รู้ถึงประวัติความเป็นมา คุณค่า และสิ่งสำคัญต่างๆ ของย่าน</p>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความร่วมมือ</li> <li>- มาตรการควบคุม</li> <li>- แนวทางปฏิบัติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรุงเทพมหานคร</li> <li>- สำนักงานเขตธนบุรี</li> <li>- สำนักงานเขตบางกอกใหญ่</li> <li>- การเคหะแห่งชาติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของที่ดิน</li> <li>- เจ้าของอาคาร</li> <li>- ชุมชน</li> <li>- ผู้ประกอบการ</li> </ul>

ที่มา: จากการวิเคราะห์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- เกียรติ จิวะกุล และคณะ. ตลาดในกรุงเทพมหานคร: การขยายตัวและพัฒนาการ. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- เกียรติ จิวะกุล. การเปลี่ยนแปลงของตลาดสดในกระแสโลกาภิวัตน์และการพัฒนาเมือง. สารศาสตร์ สถาปัตยกรรมศาสตร์วารสารวิชาการ ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์. ฉบับที่ 2, หน้า 255-284, 2542.
- ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ. วาทกรรมของเมืองผ่านโครงสร้างเชิงสัญลักษณ์. วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ฉบับภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง, 2548.
- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักงาน. การศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง: รายงานฉบับสุดท้าย. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2544.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. หลักการขนส่ง. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- เทพชู ทับทอง. ย้อนรอย...กรุงเทพฯ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุวีริยาสาส์น, 2546.
- นเรศ ทองงามขำ. แนวทางการพัฒนาพื้นที่ย่านตลาดพระโขนงและตลาดอ่อนนุช กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- เม่งน้อย ศักดิ์ศรี, ม.ร.ว., และคณะ. องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- ปิยนาด บุนนาค ดวงพร นพคุณ และสุวิธนา ธาดานิติ. คลองในกรุงเทพฯ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- พวงร้อย กล่อมเคียง และคณะ. ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นวิถีชีวิตย่านตลาดพลูจากคลองบางหลวงถึงคลองด่าน. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2547.
- ยงธนศรี พิมลเสถียร. เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการ ทิศทางการพัฒนาและฟื้นฟูชุมชนเมือง เรื่อง "วิวัฒนาการ และแนวคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง". กรุงเทพมหานคร: การเคหะแห่งชาติ, 2551.
- วันเสด็จ แก้วดก. รูปแบบของชุมชนเสมือนในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนผังชุมชน ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- วรรณศิลป์ พีรพันธุ์. องค์ประกอบเมือง. กรุงเทพมหานคร: อัดสำเนา, 2538.
- วิมลศรี ลิ้มธนากุล. ผลกระทบจากเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของคนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชามานุษยวิทยา คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537.

- คันสนีย์ ศรีสุกรี. การอนุรักษ์และพัฒนาเมือง. ข่าวสารกรมโยธาธิการและผังเมือง. ฉบับที่ 6, หน้า 28-32, 2547.
- ศรีศักดิ์ วัลลิโถม. พัฒนาการทางสังคม – วัฒนธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : บริษัทอมรินทร์  
พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน), 2544.
- สุจิตต์ วงศ์เทศ. แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : มติชน, 2544.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. การศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขต  
กรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง, การสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น: รายงานฉบับสุดท้าย.  
กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2544.

### **ภาษาอังกฤษ**

- American Planning Association (APA). Planning and Urban Design Standard. New Jersey:  
John Wiley & Sons, 2006.
- Berry, Brian J.L. and Horton, Frank. Geography Perspectives on Urban System. 2<sup>nd</sup>.ed.  
New York: McGraw-Hill Book, 1978.
- Bertolini, Luca and Spit, Tejo. Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas.  
London: E & FN Spon, 1998.
- Burayidi, Michael. Downtowns: Revitalizing the Centers of Small Urban Communities.  
New York: Routledge, 2001.
- Chapin, Stuart F. Urban Land Use Planning. 3<sup>rd</sup>.ed., Urbana: University of Illinois Press, 1972.
- Community Planning and Development Department. Louisiana-Pearl Station Area Plan.  
Denver: The City and County of Denver, 2007.
- Deguchi, A. RE-EVALUATING STREET VENDORS IN ASIAN CITIES AND ASIAN URBANISM [Online].  
Available from: [http://www.apsa2005.net/FullPapers/PdfFormat/Full%20Paper%20\(A-H\)/Atsushi%20Deguchi.pdf](http://www.apsa2005.net/FullPapers/PdfFormat/Full%20Paper%20(A-H)/Atsushi%20Deguchi.pdf) [2008, August 1]
- FAIA and Shibley, G. Robert. Time-saver Standards for Urban Design.  
New York: McGraw-Hill Book, 2001.
- Fellman, Jerome D., Getis, Arthur and Getis, Judith. Human Geography: Landscapes of Human  
Activities. 6<sup>th</sup>.ed. New York: McGraw-Hill, 1999.
- Gollege, R.G. and Stimson, R.J. 1997. Spatial Behavior: A Geographic Perspective.  
New York: The Guildford Press,

Greed, Clara and Roberts, Marton. eds. Introducing Urban Design: Intervention and Responses.

Singapore: Longman, 1998.

Lynch, Kevin. The Image of the City. Cambridge, MA. : The MIT Press, 2000.

New Urbanism: Creating Livable Community [Online]. Available from: <http://www.newurbanism.org/>

[2008, June 22]

Nopanant Tapananond, Yongtanit Pimonsatien, Doosadee Thaitakoo, Jarunee Charoensedtain and

Tetsuo Kidokoro. The Revitalization of the Inner Area of Bangkok. Methodology for the

Implementation of Urban Planning in Thailand. Department of Urban and Regional Planning,

Faculty of Architecture, Chulalongkorn University. 7 November 1996. Chulalongkorn University,

pp.1-46, 1996.

Perenyi, Imre. Town Centres Planning and Renewal. Budapest: Akademiai Kiado, 1973.

Spreiregen, P.D. Urban Design: The Architecture of Town and Cities.

New York: McGraw-Hill Book, 1965.

The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance (The Burra Charter) [Online].

Available from: <http://www.icomos.org/australia/burra.html>. [2007, December 4]

Trancik, Roger. Finding lost space: Theories of Urban design. USA: John Wiley & Sons, 1986.

Worskett, Roy. Character of Town an approach to conservation. London: The Architectural Press, 1969.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ภาคผนวก ก

### แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร (URMAP)

#### 1. ความเป็นมา

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เป็นแผนที่จัดทำขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรและขนส่ง (สนข.) หรือ ส.จ.ร. เดิม จุดประสงค์ของการจัดทำแผนแม่บทนี้ เพื่อจัดทำแผนที่ใช้เป็นแผนหลักในการวางระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลให้มีการวางระบบไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อการส่งเสริมการเชื่อมต่อของระบบต่างๆ ให้มีความสะดวก และเข้าถึงประชาชนในลักษณะที่สอดคล้องยิ่งขึ้น แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนนี้ประกอบด้วยสองแผนหลักที่ได้มีการศึกษามาก่อนหน้าได้แก่ แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร (MTMP) ที่ได้จัดทำขึ้นซึ่งต่อมาได้มีการดำเนินการศึกษาเชิงหลักการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ (CMIP) และแผนการศึกษาาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเพื่อส่งเสริมการเข้าถึงระบบในแผนหลัก

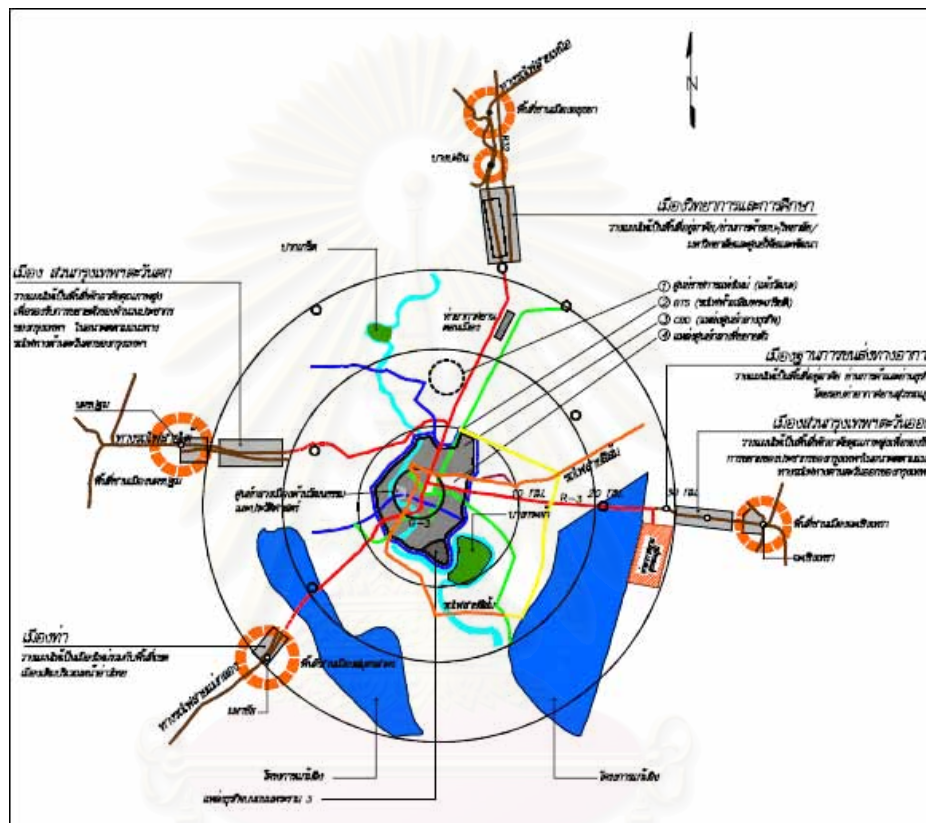
ในการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน (MTMP) เมื่อปี พ.ศ.2537 สนข. ได้มีการเสนอขยายเส้นทางจากระบบขนส่งมวลชนที่ได้ดำเนินการในขณะนั้น และเส้นทางที่ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการก่อนที่จะดำเนินการศึกษาโครงการซึ่งระยะทางรวม 103 กม. เพิ่มเติมเป็น 135 กม. ซึ่งคณะรัฐมนตรีในขณะนั้นได้มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ.2537 ในปี พ.ศ.2539 สนข. ได้ทำการศึกษาโครงการการออกแบบเชิงหลักการเพื่อนำแผนแม่บทไปสู่การปฏิบัติ (CMIP) ซึ่งโครงการ CMIP ได้เสนอแก้ไขแนวเส้นทางจากแผนแม่บทเดิมเล็กน้อย ปี พ.ศ.2541 สนข. ได้ทำการศึกษาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเพิ่มเติม เพื่อให้เป็นระบบเสริมบ่อนผู้โดยสารให้การขนส่งระบบอื่นๆ จากโครงการนี้ และได้เสนอระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง 11 โครงการ รวมเป็นระยะทาง 206 กม. ซึ่งโครงการทั้งหมดที่กล่าวข้างต้นได้ถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งของพื้นฐานการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ต่อไป

#### 2. แนวคิดหลักในการพัฒนา URMAP

จากเป้าหมายในการกระจายความเจริญ จากพื้นที่ส่วนกลางไปสู่ศูนย์ความเจริญย่อยรอบกรุงเทพมหานคร ในขณะเดียวกับการควบคุมความหนาแน่นของพื้นที่ชั้นใน โดยให้การเจริญเติบโตขยายตัวกินพื้นที่กว้างขึ้นตามแนวถนนสายหลัก แนวคิดในการพัฒนาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางตามโครงการ URMAP จึงมีพื้นฐานที่จะเป็นการขึ้นนำการพัฒนาพื้นที่ โดยให้รูปแบบเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามแผนแม่บทมีลักษณะเป็นเส้นรัศมี และวงรอบ (Radial-Circumferential Pattern) การขยายแนวเส้นทางตามแนวเส้นรัศมีมีวัตถุประสงค์ เพื่อกระจายความหนาแน่นของกิจกรรมในเมืองออกสู่พื้นที่ชานเมือง โดยเน้นไปที่การสร้าง



ศูนย์ย่อยใหม่ 5 แห่งบริเวณเขตลาดกระบัง ตลิ่งชัน บางขุนเทียน มีนบุรี และลำลูกกา สำหรับเส้นทางตามแนวเส้นรอบวงมีวัตถุประสงค์ เพื่อกระจายความหนาแน่นของกิจกรรมเมืองในศูนย์กลางย่านธุรกิจ เช่นเดียวกับพื้นที่ธุรกิจ และการพาณิชย์ตามถนนสายหลัก เช่น เพชรบุรี อโศก-รัชดาภิเษก พระราม 1 พระราม 4 สุขุมวิท และพหลโยธิน และรวมถึงสถานีมักกะสัน และหัวลำโพง พร้อมกับเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างสายเส้นรัศมี



ภาพที่ 2.1 แนวคิดโครงข่ายการขนส่งระบบรางแบบรัศมีและวงรอบ ตามแผน URMAT

จากแนวคิดในการใช้ระบบการขนส่งมวลชนระบบรางซึ่งนำการพัฒนาเมืองดังกล่าวข้างต้น โดยพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยอื่นๆ ดังเช่น สถานการณ์เศรษฐกิจที่ตกต่ำ สภาวะทางการเงินและหนี้สาธารณะของประเทศความยากง่ายในการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างและความพร้อมที่จะดำเนินการก่อสร้าง รวมไปถึงโครงการทั้งที่ได้ดำเนินการไปแล้วและได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการ และความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม การเงิน เศรษฐกิจ-สังคม และสิ่งแวดล้อม จึงสามารถได้แนวทางในการเตรียมแผนแม่บทโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบราง สรุปได้ดังนี้

1. กำหนดให้ การขนส่งมวลชนชานเมืองสายสีแดง เป็นโครงร่างของโครงข่ายทั้งหมด
2. จัดให้มีบริการขนส่งมวลชนสายต่างๆ เพื่อกระจายผู้โดยสาร เช่นระบบ Urban Mass Rapid Transit (MRT) และ Bangkok Transit System (BTS) ในพื้นที่หนาแน่นในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล
3. จัดให้มีสายวงแหวนเพื่อเชื่อมการขนส่งชานเมืองสายสีแดง และระบบขนส่งมวลชนสายต่างๆ เพื่อทำหน้าที่กระจายผู้โดยสารในเมือง

4. จัดให้มีระบบเสริมโดยระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพื่อป้องกันผู้โดยสารให้แก่การขนส่งมวลชนชานเมืองสายสีแดง และระบบขนส่งมวลชนสายต่างๆ ในเมือง

ขั้นตอนในการพัฒนาจะถูกพิจารณาตามกำลังงบประมาณ และฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยในช่วง 10 ปีแรกค่าลงทุน จะเฉลี่ยปีละประมาณ 16,000 ล้านบาท และจะเพิ่มเฉลี่ยเป็นปีละ 21,000 ล้านบาท ในช่วง 10 ปีถัดไป (ราคาปี พ.ศ. 2543)

### 3. โครงการแปลงแผนแม่บทการขนส่งระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติ (BMT)

แนวความคิดหลักของการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติได้ยึดแนวคิดที่ว่า การขนส่งมวลชนระบบรางต้องมีการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง (Coverage) เข้าถึงได้ง่าย (Accessibility) และสะดวกมีประสิทธิภาพในการเดินทาง และการให้บริการ (Efficiency) เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้กับประชาชนภายในอนาคต

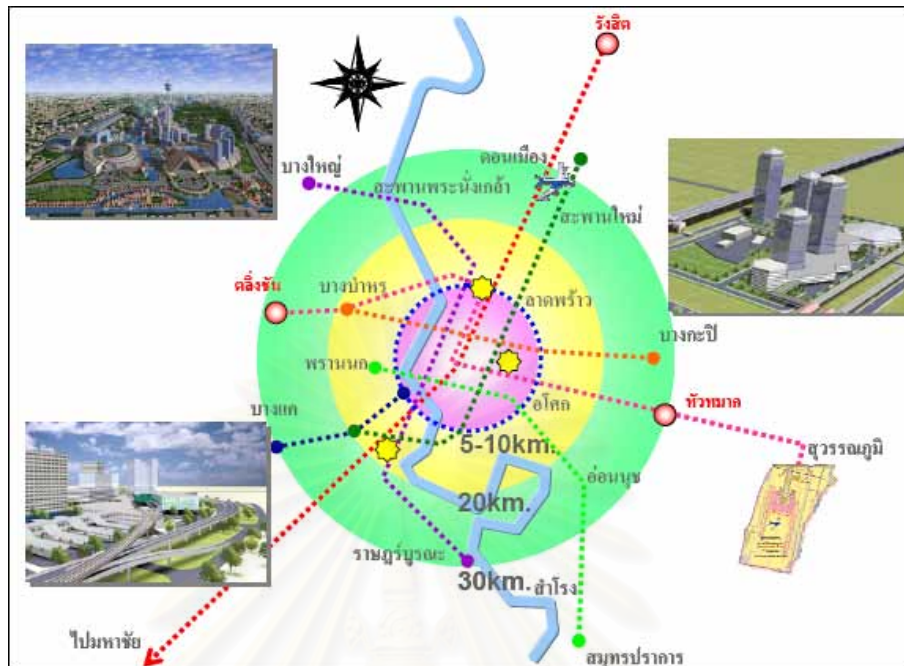
ในการกำหนดพื้นที่ให้บริการโดยพิจารณาจากการใช้ที่ดินในปัจจุบัน และอนาคต โดยเน้นให้โครงข่ายครอบคลุมในพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินหนาแน่น โดยเฉพาะในพื้นที่ชั้นในภายในวงแหวนรัชดาภิเษกช่วงบน และมีแนวสายทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อยู่ระหว่างวงแหวนชั้นใน และวงแหวนรอบนอกในแนวเส้นทางที่มีการใช้ที่ดินหนาแน่นเพียงพอ โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัย ในส่วนของพื้นที่ชั้นในจะจัดให้มีแนวเส้นทางการขนส่งมวลชนระบบรางห่างกันประมาณทุกๆ 2 กิโลเมตร และสถานีห่างกันไม่เกิน 1 กิโลเมตร และอาจห่างกันมากกว่า 1 กิโลเมตรในพื้นที่ชั้นนอกออกไปตามความเหมาะสม เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าสู่ระบบ และออกจากระบบโดยตรงได้อย่างสะดวก ซึ่งการวางระยะห่างแบบนี้จะทำให้ประชาชนที่อยู่ภายในพื้นที่ให้บริการสามารถเดินทางเข้าสู่ระบบ และออกจากระบบภายในระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร หรือสามารถเดินได้ในเวลาไม่เกิน 10-15 นาที ส่วนในพื้นที่อยู่อาศัยระหว่างวงแหวนชั้นใน และวงแหวนรอบนอก ในช่วงแรกจะจัดให้มีโครงข่ายการขนส่งระบบรางเฉพาะในแนวที่มีความต้องการการเดินทางสูงเท่านั้น ส่วนการต่อขยายโครงข่ายเพื่อขึ้นนำการพัฒนาเมืองจะเป็นโครงข่ายที่อยู่ในระยะถัดไป

นอกจากนั้นโครงข่าย BMT ถูกวางแผนให้ระบบมีความเพียงพอต่อความต้องการเดินทางของประชาชนในปัจจุบัน และอนาคตในระยะ 10 ปี และ 20 ปีข้างหน้า มีความจุ และความยาวของระบบอย่างเหมาะสม สามารถต่อขยายได้ง่าย และมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการให้บริการแบบ Single-Operator คือ การกำหนดให้โครงข่ายทั้งหมดมีระบบการให้บริการที่เหมือนกัน หรือคล้ายกัน ลดความยุ่งยากในการเชื่อมต่อระหว่างระบบต่างๆ ที่จะทำให้การเดินทางเป็นไปได้อย่างสะดวกสบาย มีการใช้ระบบตัวร่วม เพื่อเพิ่มความสะดวกและประหยัดให้กับผู้เดินทาง ทั้งนี้ยังได้คำนึงถึงการดำเนินงานเดินรถในสายต่างๆ ให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินงานได้อย่างคล่องตัว และมีต้นทุนในการเดินรถต่ำ

## หลักการ และแนวความคิดด้านวิศวกรรมจราจร และขนส่ง

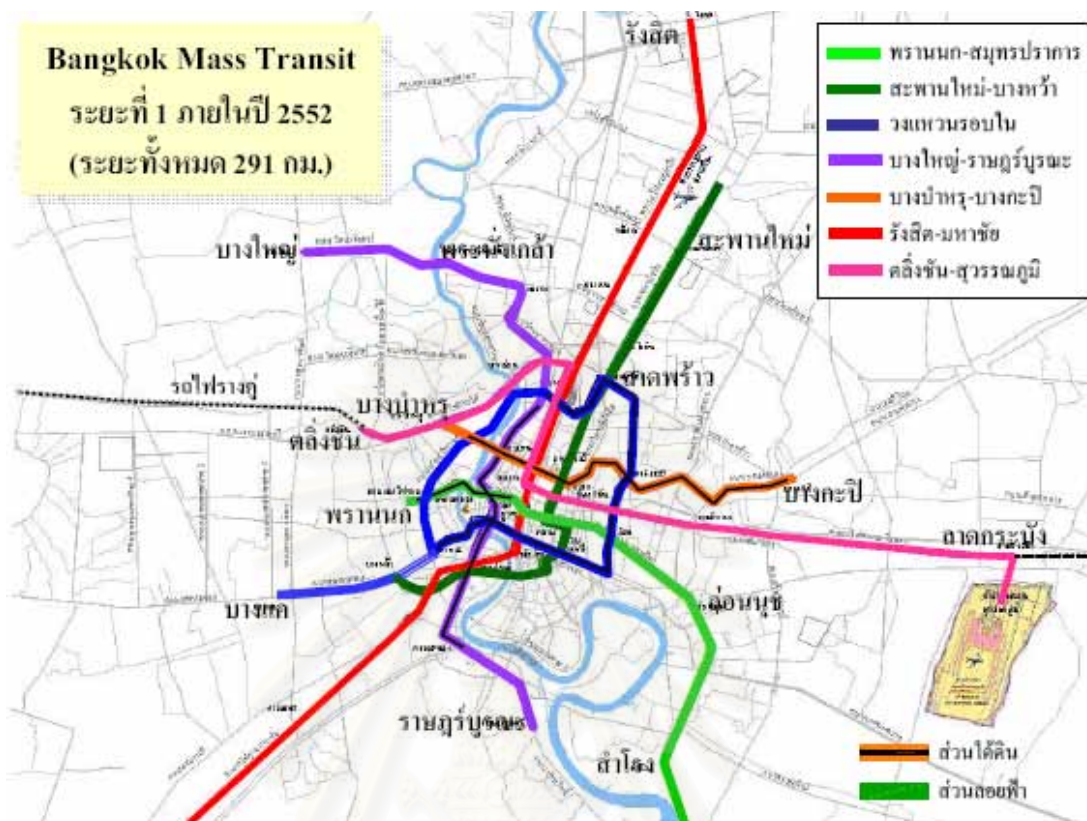
แนวความคิดหลักในด้านวิศวกรรมจราจร และขนส่งของระบบการขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง คือ การแบ่งระบบขนส่งมวลชนออกเป็นเส้นทางหลัก และเส้นทางเสริม (Trunk route and Feeder route) โดยการกำหนดให้การขนส่งมวลชนระบบราง ทำหน้าที่เป็นเส้นทางหลักบนแนวเส้นทางที่มีปริมาณการเดินทางมากเพียงพอ และระบบรถประจำทางเป็นระบบสำหรับเส้นทางเสริม และเส้นทางหลักที่มีปริมาณการเดินทางไม่เพียงพอที่จะใช้ระบบราง

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างระบบคมนาคมดั้งเดิมของกรุงเทพฯ พบว่าระบบโครงข่าย ประกอบด้วย ถนนหลักๆ เพียงไม่กี่สายเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเมืองในแนวรัศมี ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน และถนนเพชรเกษม ในขณะที่ถนนหลักที่สร้างขึ้นมาเพิ่มเติมในภายหลัง ได้แก่ ถนนบางนา-ตราด ถนนวิภาวดี-รังสิต และถนนธนบุรี-ปากท่อ (พระราม2) ไม่สามารถเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเมืองได้โดยตรง จำเป็นต้องใช้ระบบทางด่วนเข้ามาเสริม ระบบถนนส่วนใหญ่ไม่มีลำดับชั้นที่ชัดเจน โครงสร้างของระบบถนนส่วนใหญ่เป็นในลักษณะคล้าย ก้างปลา ประกอบด้วย ถนนหลักขนาดใหญ่ เชื่อมต่อโดยตรงกับซอยขนาดต่างๆ ตลอดสองข้างทาง จากลักษณะของถนนข้างตัน ทำให้เกิดการใช้ที่ดินตามสองข้างถนนอย่างหนาแน่น ถึงแม้ว่าจะไม่เป็นผลดีต่อโครงข่ายการขนส่งด้วยระบบถนน แต่กลับเป็นผลดีสำหรับการวางระบบขนส่งมวลชนโดยเฉพาะระบบราง เพราะสามารถกำหนดแนวเส้นทางที่ตรงกับความต้องการในการเดินทางของคนส่วนใหญ่ ตามแนวถนนหลักเดิมโดยให้ประชาชนเดินทางออกมาจากซอย สามารถใช้การขนส่งระบบรางได้ทันที ในส่วนของระบบรางยังคงยึดแนวความคิดหลักของแผนแม่บทเดิม คือ การวางเส้นทางในรูปแบบ เส้นรัศมี และเส้นวงแหวน (Radial and Circumferential Pattern) ซึ่งเป็นการกำหนดแนวทาง การขึ้นนำ และการจัดการการขยายตัวของเมืองในพื้นที่ของกรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่องอย่างเป็นระบบ ซึ่งการวางเส้นทางในรูปแบบเส้นรัศมี และเส้นวงแหวนนั้นมีความเหมาะสมกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองขนาดใหญ่ที่มีจุดศูนย์กลางเดียว (Monocentric) พร้อมกันนี้ยังเหมาะสมกับนโยบายที่จะกระจายศูนย์กลางการคมนาคมระบบราง แทนที่จะเป็นระบบศูนย์กลางเดียวกลายเป็นระบบที่มีศูนย์กลางการคมนาคมแยกออกเป็น 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พหลโยธินทางทิศเหนือ ศูนย์มักกะสันทางทิศตะวันออก ศูนย์ตากสินทางทิศใต้ โดยให้รถไฟฟ้าทางไกลส่วนใหญ่จอดที่ศูนย์กลางการคมนาคมทั้ง 3 แห่งแล้วมีระบบรถไฟฟ้าชานเมือง และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเชื่อมต่อศูนย์กลางการคมนาคมทั้ง 3 แห่งเข้าด้วยกัน



ภาพที่ 3.1 แนวคิดโครงข่ายรูปแบบ เส้นรัศมีและเส้นวงแหวนของโครงการแปลงแผนแม่บท

ในเบื้องต้นของการกำหนดโครงข่ายได้มีการพิจารณาโครงข่ายเดิมที่ได้ก่อสร้างไปแล้วเป็นอันดับแรก โดยจัดให้โครงข่ายมีความสอดคล้อง และสนับสนุนกับโครงข่ายเดิม มีการกำหนดโครงข่ายแนวเส้นทางในแนวรัศมีก่อน ซึ่งจะประกอบด้วยแนวรัศมีของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน Urban Mass Rapid Transit (MRT) ทำหน้าที่รับปริมาณการเดินทางที่มีต้นกำเนิดอยู่ในเขตเมือง และระบบรถไฟฟ้าชานเมือง Commuter Train (CT) ที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อบริมาณการเดินทางระยะไกลจากเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองเข้าสู่เขตเมือง เมื่อมีโครงข่ายในแนวรัศมีเป็นระยะทางที่เพียงพอครอบคลุมพื้นที่ชั้นในระดับหนึ่ง จึงพิจารณาเพิ่มโครงข่ายในแนวเส้นวงแหวนให้ครบวง เพื่อเป็นเส้นทางในการรวบรวม และกระจายการเดินทางเข้าสู่จุดหมายปลายทาง และยังเป็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างแนวเส้นรัศมี เพื่อลดปริมาณการเดินทางที่จะต้องเข้ามาเปลี่ยนรถในบริเวณใจกลางเมือง ในขณะเดียวกันซึ่งในอนาคตหากไม่มีเส้นทางในลักษณะวงแหวนจะก่อให้เกิดปริมาณการเดินทาง เพื่อเข้ามาเปลี่ยนรถในบริเวณใจกลางเมืองอย่างมหาศาล ทำให้ประชาชนต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางโดยไม่จำเป็น และเกิดปัญหาความแออัดในบริเวณสถานีเชื่อมต่อ ในระยะต่อมามีการพิจารณากำหนดเส้นทางในแนวรัศมีเพิ่มเติมไปยังพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการจ้างงาน และความหนาแน่นของการอยู่อาศัยเพียงพอ และต่อขยายเส้นทางในแนวรัศมีเดิมให้ครอบคลุมพื้นที่เข้าไปในเขตชุมชนที่อยู่อาศัยมากขึ้น หลังจากได้มีแนวเส้นรัศมีต่อขยายออกไปในระดับพื้นที่รัศมี 20-30 กิโลเมตร จากศูนย์กลางเขตธุรกิจของกรุงเทพฯ แล้ว ควรพิจารณาสร้างแนวเส้นทางวงแหวนชั้นนอกของระบบราง เพื่อเชื่อมต่อแนวรัศมีเข้าด้วยกัน และเป็นการเตรียมโครงข่ายเอาไว้เพื่อรองรับการพัฒนาในช่วงต่อไป ซึ่งโครงการขนส่งมวลชนระบบรางเส้นทางต่อไป สามารถเชื่อมต่อแนววงแหวนนี้โดยไม่จำเป็นต้องตัดผ่านเข้ามาในเขตเมือง อันจะเป็นการลดความหนาแน่นของเส้นทางภายในเขตเมืองขึ้นใน และลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการต่อไป

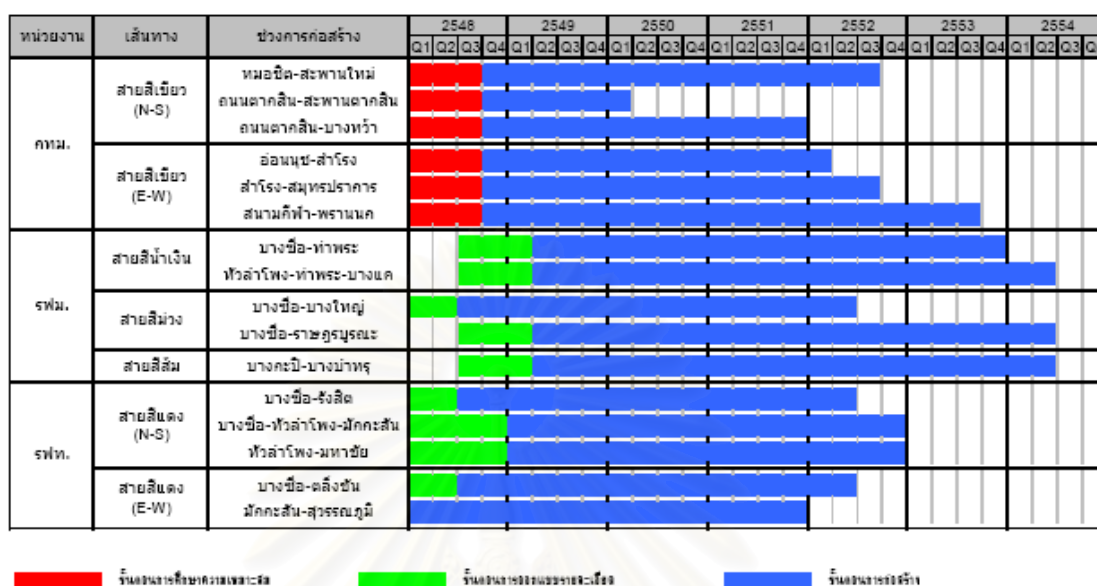


ภาพที่ 3.2 โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระยะที่ 1

โดยสรุปโครงข่ายทั้งหมดประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้ารวมทั้งหมด 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 291.2 กิโลเมตร เป็นส่วนที่ก่อสร้างใหม่ 247.5 กิโลเมตร เป็นส่วนที่มีอยู่เดิม 43.7 กิโลเมตร สามารถแบ่งกลุ่มตามลักษณะแนวเส้นทางได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ ประกอบด้วย

1. เส้นทางวงแหวนมี 1 เส้นทาง ได้แก่ สายสีน้ำเงิน (วงแหวนรัชดา-จรัญสนิทวงศ์)
2. เส้นทางแนวรัศมีทิศเหนือ-ใต้มี 3 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงเข้ม (รังสิต-มหาชัย) สายสีเขียวเข้ม (สะพานใหม่-บางหว้า) และ สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ)
3. เส้นทางแนวรัศมีทิศตะวันออก-ตะวันตกมี 3 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) สายสีเขียวอ่อน (พราณก-สมุทรปราการ) และสายสีส้ม (บางบำหรุ-บางกะปิ)

ตารางที่ 3.1 ประมาณการสถานะความก้าวหน้าและแผนการดำเนินการในแต่ละส่วนการก่อสร้างระบบราง



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2546

#### 4. ปริมาณผู้โดยสาร

จากผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารสามารถสรุปได้ว่า ในปี พ.ศ.2553 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มเปิดให้บริการของระบบรางมีผู้โดยสารทั้งหมด 4,595,720 เที่ยว/วัน โดยมีจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสูงสุดประมาณ 1,047,000 เที่ยว/วัน ซึ่งรวมต่อนวงแหวนรอบใน และต่อนบางแค-ท่าพระเข้าไว้ด้วยกัน คิดเป็นร้อยละ 22.8 ของปริมาณผู้โดยสารทั้งหมด ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีเขียว และสายสีแดงทั้งเข้ม และอ่อนมีปริมาณผู้โดยสารอยู่ในช่วงระหว่าง 600,000-800,000 เที่ยว/วัน สำหรับรถไฟฟ้าสายสีส้มมีปริมาณผู้โดยสารน้อยที่สุดประมาณ 319,000 เที่ยว/วัน คิดเป็นร้อยละ 6.9 ของปริมาณผู้โดยสารทั้งหมด (ตารางที่ 4.1)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.1 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารระบบรางปี พ.ศ.2553

ที่	ระบบราง	ตอน	ระยะทาง (กม.)	ผู้โดยสาร (เที่ยว/วัน)	ผู้โดยสาร/ กม. (เที่ยว/ กม./วัน)	ผู้โดยสาร- กม. (เที่ยว-กม./ วัน)	ระยะเวลา เดินทาง เฉลี่ย (กม.)
1	สายสีเขียว อ่อน	พารานก- สมุทรปราการ	33	680,470	20,620	5,706,652	8.39
2	สายสีเขียว เข้ม	สะพานใหม่- บางหว้า	33	606,023	18,364	3,652,303	6.03
3	สายสีน้ำ เงิน	วงแหวนรอบใน	40	934,479	23,598	4,419,865	4.73
		บางแค-ท่าพระ	8	112,662	14,824	560,471	4.97
4	สายสีม่วง	บางใหญ่-ราษฎร์ บูรณะ	40	462,895	11,719	3,114,887	6.73
5	สายสีส้ม	บางบำหรุ-บางกะปิ	24	319,107	13,408	2,452,333	7.68
6	สายสีแดง เข้ม	รังสิต-มหาชัย	65	797,859	12,275	8,520,884	10.68
7	สายสีแดง อ่อน	ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ	50	682,225	13,727	6,413,088	9.40
รวม			291	4,595,720	15,782	34,840,483	7.58

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำหรับปริมาณผู้โดยสารต่อกิโลเมตร โดยเฉลี่ยของทั้งระบบมีปริมาณ 15,782 เที่ยว/กิโลเมตร/วัน โดยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีปริมาณสูงสุด คือ ประมาณ 24,000 เที่ยว/กิโลเมตร/วัน รองลงมา คือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนรถไฟฟ้าสายสีม่วง สายสีส้ม และสายสีแดงทั้งเข้ม และอ่อนมีปริมาณใกล้เคียงกัน คือ อยู่ในช่วงระหว่าง 11,700-13,700 เที่ยว/กิโลเมตร/วัน แม้ว่ารถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม และอ่อนจะมีปริมาณผู้โดยสารสูงกว่ารถไฟฟ้าสายสีส้ม และสีม่วง แต่เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีระยะทางมากกว่า จึงทำให้ปริมาณผู้โดยสารต่อกิโลเมตรมีปริมาณที่ใกล้เคียงกัน

เมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารระบบราง พบว่า ผู้โดยสารระบบรางมีระยะเวลาเดินทางโดยเฉลี่ย 7.58 กิโลเมตรต่อ 1 เที่ยว และ 13.11 กิโลเมตรต่อ 1 การเดินทาง โดยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีระยะเวลาเดินทางน้อยที่สุด คือ 4.73 กิโลเมตร เนื่องจากเส้นทางของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงแหวน ซึ่งแนวเส้นทางตัดกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ทุกสาย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนไปใช้รถไฟฟ้าสายอื่นได้เร็วขึ้น ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีแดงมีระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยสูงสุด คือ 10.68 กิโลเมตร เนื่องจากระยะทางของเส้นทางมีความยาวที่สุด และแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ภายนอกวงแหวนรัชดาภิเษก หรือวงแหวนของรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน

ผลการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ.2564 โดยยังไม่พิจารณาระบบโครงข่ายถนน หรือทางยกระดับพิเศษที่เกิดขึ้นในอนาคตตามแผนการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่า ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 8,622,000 เที่ยว/วัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มเฉลี่ยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2553 เท่ากับร้อยละ 7.2 ต่อปี โดยรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังคงมีปริมาณผู้โดยสารสูงสุดประมาณ 2,055,000 เที่ยว/วัน คิดเป็นร้อยละ 23.9 ของปริมาณผู้โดยสารทั้งหมด และเมื่อพิจารณาถึงปริมาณผู้โดยสารต่อกิโลเมตรของทั้งระบบ พบว่าเพิ่มขึ้นเป็น 66,239,000 เที่ยว/กิโลเมตร/วัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 7.4 ต่อปี ในขณะที่ระยะทางการเดินทางเฉลี่ยต่อ 1 ใช้โดยสารเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 7.58 ในปี พ.ศ. 2553 เป็น 7.68 ในปี พ.ศ. 2564

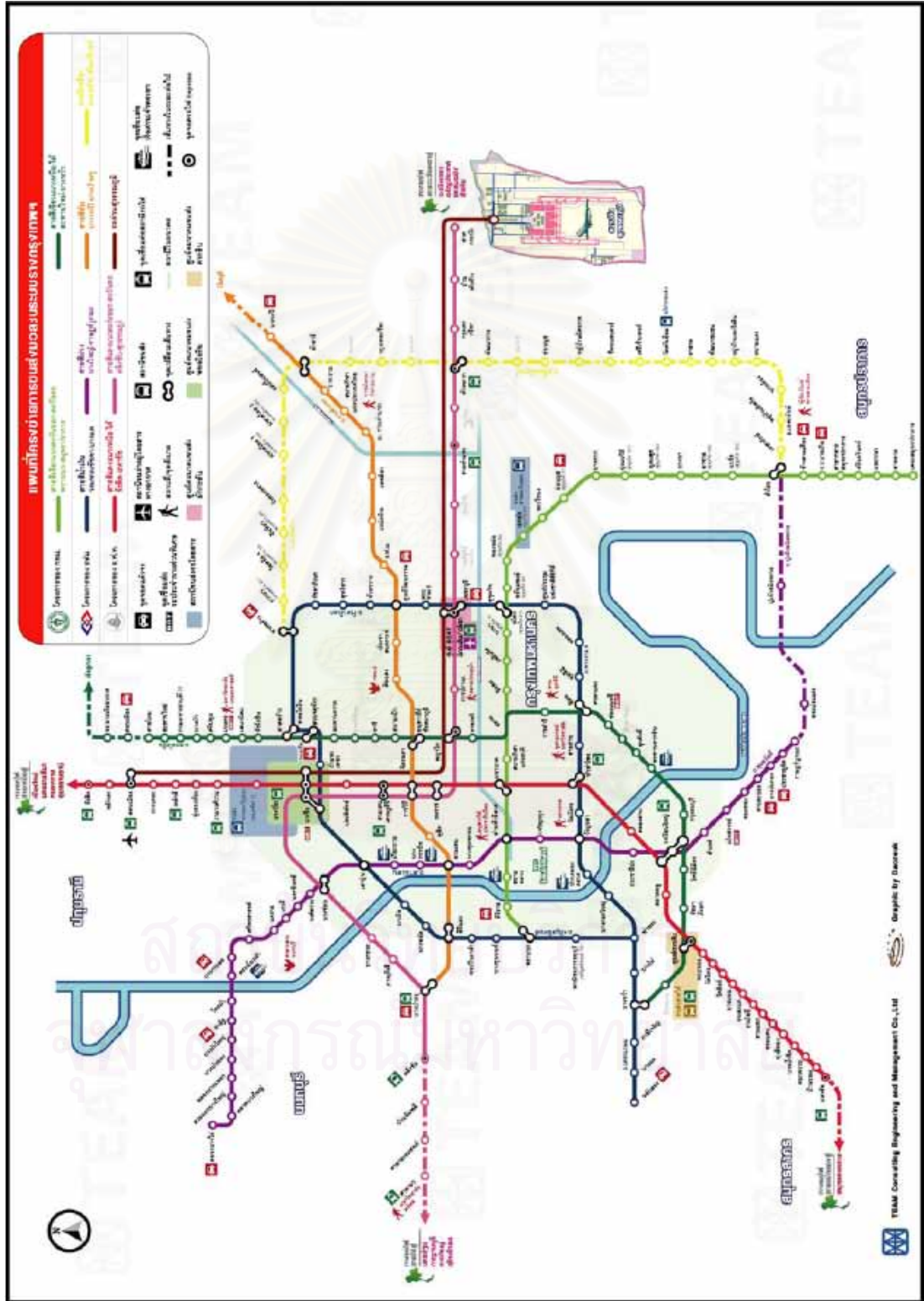
ตารางที่ 4.2 ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารระบบรางปี พ.ศ.2564

ที่	ระบบราง	ตอน	ระยะทาง (กม.)	ผู้โดยสาร (เที่ยว/วัน)	ผู้โดยสาร/กม. (เที่ยว/กม./วัน)	ผู้โดยสาร- กม. (เที่ยว-กม./ วัน)	ระยะการ เดินทาง เฉลี่ย (กม.)
1	สายสีเขียว อ่อน	พรวานน- สมุทรปราการ	33	1,098,200	33,279	8,921,707	8.12
2	สายสีเขียว เข้ม	สะพานใหม่-บาง หว้า	33	1,193,590	36,169	8,297,464	6.95
3	สายสีน้ำเงิน	วงแหวนรอบใน	40	1,834,264	46,320	8,238,382	4.49
		บางแค-ท่าพระ	8	220,922	29,069	1,078,878	4.88
4	สายสีม่วง	บางใหญ่-ราษฎร์ บูรณะ	40	909,924	23,036	6,495,392	7.14
5	สายสีส้ม	บางบำหรุ-บางกะปิ	24	585,292	24,592	4,531,011	7.74
6	สายสีแดง เข้ม	รังสิต-มหาชัย	65	1,393,638	21,441	14,664,901	10.52
7	สายสีแดง อ่อน	ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ	50	1,385,709	27,881	14,010,793	10.11
รวม			291	8,621,539	29,607	66,238,528	7.68

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



ภาพที่ 4.1 แผนโครงข่ายแบบ Schematic ระบบรางในขนาดของกรุงเทพมหานคร



## ภาคผนวก ข

### โครงการศึกษา และออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)

จากนโยบายของภาครัฐที่ต้องการเพิ่มบทบาท และขีดความสามารถ รวมทั้งประสิทธิภาพของระบบการขนส่งทางรถไฟ ส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้บริการโดยสาร และการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งช่วยลดการสูญเสียพลังงาน และทำให้สภาวะแวดล้อมดีขึ้น รวมถึงการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรถไฟกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ทำให้เกิดรูปแบบการขนส่ง และการเดินทางแบบต่อเนื่อง และเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน นำมาสู่การดำเนินโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟหลายๆ โครงการ

โครงการศึกษา และออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) เป็นอีกโครงการหนึ่งที่กำลังเร่งรัดดำเนินงานโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ภายหลังจากการศึกษาความเป็นไปได้ในโครงการศึกษาความเป็นไปได้การพัฒนาศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้ (ศูนย์ตากสิน) และเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง (พ.ศ.2544-2547) เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างศูนย์คมนาคมตากสิน และระบบขนส่งทางรถไฟช่วงหัวลำโพง-มหาชัย อย่างเป็นรูปธรรม และเป็นขั้นตอนที่ปฏิบัติได้โดยเร็วตามนโยบายของภาครัฐ

#### 1. ความสำคัญของโครงการ

การจัดระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลสัมฤทธิ์ผลอย่างยั่งยืน ต้องดำเนินการเชิงบูรณาการ 3 ประการสำคัญ ดังนี้

1. จัดโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ทั้งระบบขนส่งมวลชนประเภทราง และระบบขนส่งสาธารณะที่มีการเชื่อมต่อกัน โดยมีศูนย์คมนาคมขนส่ง และสถานีเชื่อมต่อบริการขนส่งสาธารณะให้เกิดความรวดเร็ว และคล่องตัวในการเดินทาง สามารถให้บริการอย่างทั่วถึง และเข้าถึงได้โดยประชาชนส่วนใหญ่
2. จัดรูปแบบการพัฒนาเมือง เพื่อกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานครอย่างมีทิศทางที่ชี้้นำโดยระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ให้เกิดการเดินทางเชื่อมต่อบริการระหว่างกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภทรางเป็นแกนหลัก ซึ่งเข้าถึงโดยระบบขนส่งสาธารณะแบบอื่นๆ เป็นระบบเสริม ไม่ว่าจะมาจากบ้านกับสถานี หรือจากสถานีกับที่ทำงาน
3. จัดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้เกิดสมดุลระหว่างการเดินทาง โดยลดส่วนบุคคลกับการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ ให้เกิดผลในการจำกัดปริมาณการจราจรจาก

รถส่วนบุคคลในพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ในลักษณะค่อยเป็นค่อยไปตามการขยายโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อให้ประชาชนสามารถมีทางเลือกในการเดินทาง

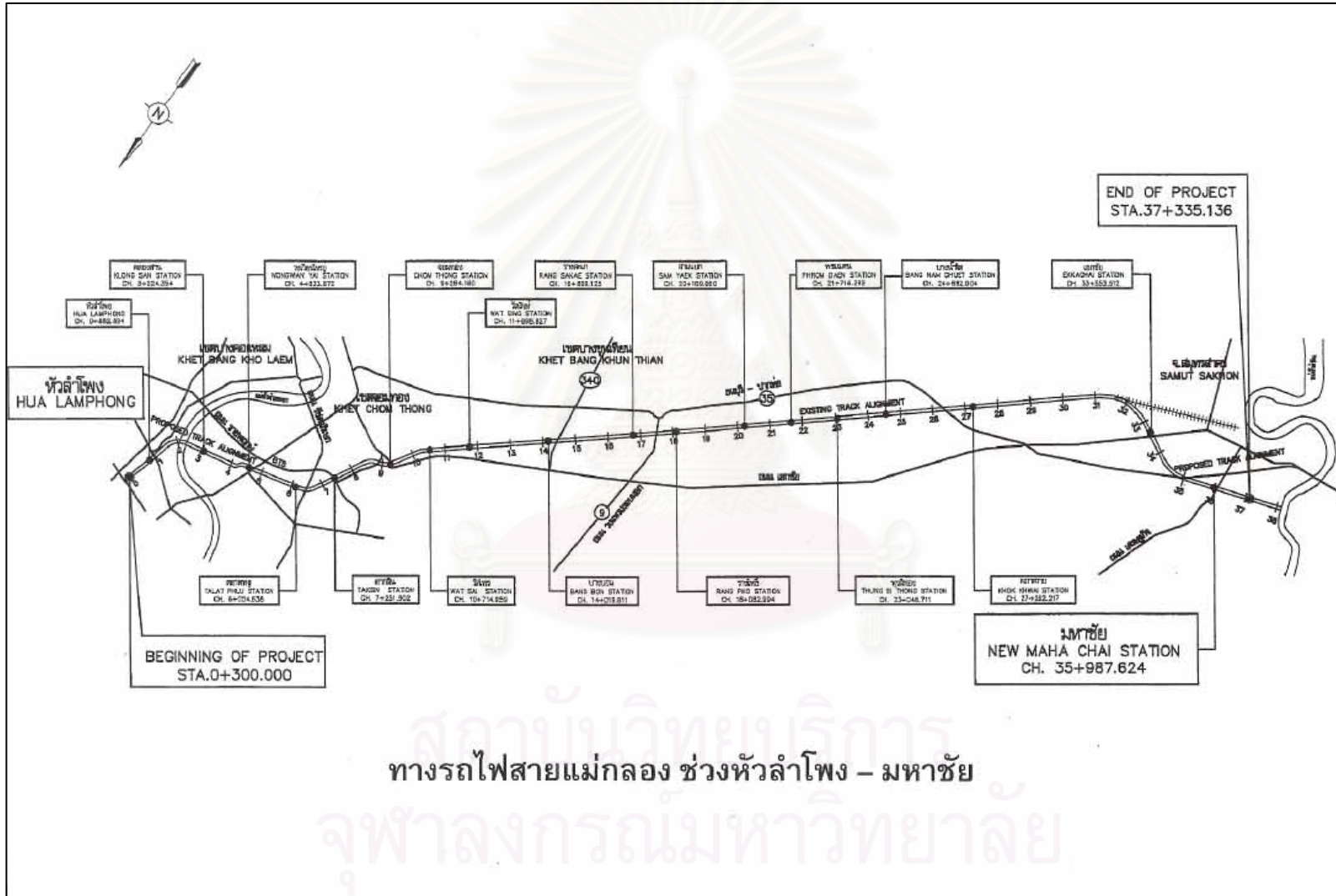
โครงการศึกษา และออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) ประกอบด้วย 2 รูปแบบ คือ การสร้างระบบขนส่งมวลชนรางไปตามแนวถนนสายหลัก และการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนประเภทรางโดยปรับปรุงแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน อันเป็นการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามแนวทางเศรษฐกิจพอเพียงในแผนหลักการขนส่งจราจร โดยรูปแบบของโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

1. เส้นทางหลักของโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดง 4 สายใน 4 ทิศทาง คือ
  - โครงการทางรถไฟสายเหนือ: บางซื่อ-รังสิต
  - โครงการรถไฟสายตะวันตก: บางซื่อ-ตลิ่งชัน
  - โครงการรถไฟช่วงกลาง และสายตะวันออก: บางซื่อ-หัวลำโพง และบางซื่อ-มักกะสัน
  - โครงการรถไฟสายใต้: หัวลำโพง-มหาชัย
2. ส่วนขยายรองรับการขยายเมืองของเส้นทางหลักของโครงข่ายรถไฟชานเมือง 4 สาย ได้แก่
  - โครงการทางรถไฟชานเมือง สายเหนือ: รังสิต-บ้านภาชี (พระนครศรีอยุธยา)
  - โครงการทางรถไฟชานเมือง สายตะวันตก: ตลิ่งชัน-นครปฐม
  - โครงการทางรถไฟชานเมือง สายตะวันออก: มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา
  - โครงการทางรถไฟชานเมือง สายใต้: มหาชัย (สมุทรสาคร)-ปากท่อ (ราชบุรี)

## 2. งานออกแบบรายละเอียดโครงการทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)

โครงการทางรถไฟสายแม่กลอง ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย เป็นหนึ่งในโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบราง ตามแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนระบบราง ในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล 10 เส้นทาง โดยเส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายสีแดงเข้ม (รังสิต – มหาชัย)

ในการพัฒนาเส้นทางจากหัวลำโพง-มหาชัย มีระยะทางทั้งหมดประมาณ 37 กิโลเมตร ประกอบด้วย การสร้างระบบขนส่งมวลชนด้วยรางไปตามแนวถนนสายหลัก และทางรถไฟเดิม โดยเริ่มจากการต่อเชื่อมกับทางรถไฟยกระดับของรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงรังสิต-บางซื่อ-หัวลำโพง บริเวณหัวลำโพง และสร้างทางรถไฟยกระดับไปตามแนวถนนมหาพฤฒาราม ซ้ำมแม่ น้ำเจ้าพระยา และเข้าสู่ถนนลาดหญ้า ผ่านถนนเจริญรัต ต่อจากนั้นจึงเป็นการปรับปรุงทางรถไฟเดิมตามแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน เริ่มตั้งแต่สถานีวงเวียนใหญ่เดิมไปจนถึงสถานีมหาชัยใหม่ อันเป็นการพัฒนาปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด



โดยแนวเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 37 กิโลเมตร อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครประมาณ 21 กิโลเมตร และเขตจังหวัดสมุทรสาครประมาณ 16 กิโลเมตร ประกอบด้วย 18 สถานี

ตารางที่ 2.1 แนวเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย)

จังหวัด	สถานี	ที่ตั้ง	ระดับรางทาง
กรุงเทพมหานคร	สถานีหัวลำโพง	กม.0+871.714	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีลาดหญ้า	กม.3+029.471	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีวงเวียนใหญ่	กม.4+659.695	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีตลาดพลู	กม.6+059.696	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	ศูนย์คมนาคมตากสิน	กม.7+263.959	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีจอมทอง	กม.9+296.631	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีวัดไทร	กม.10+624.596	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีวัดสิงห์	กม.11+575.738	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีบางบอน	กม.14+084.696	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีรางสะแก	กม.18+816.696	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีรางโพธิ์	กม.18+589.696	ระดับดิน (สร้างใหม่)
	สถานีสามแยก	กม.20+176.966	ยกระดับ (สร้างใหม่)
สถานีพรมแดน	กม.21+724.696	ยกระดับ (สร้างใหม่)	
สมุทรสาคร	สถานีทุ่งศรีทอง	กม.23+056.696	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีบางน้ำจืด	กม.24+686.696	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีคอกควาย	กม.27+269.696	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีบ้านขอมใหม่	กม.33+555.000	ยกระดับ (สร้างใหม่)
	สถานีมหาชัยใหม่	กม.35+990	ยกระดับ (สร้างใหม่)

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2546

อย่างไรก็ตาม ในงานออกแบบรายละเอียด มีการเปลี่ยนแปลงจากการออกแบบเบื้องต้น และขอบเขตของงานบางส่วน เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลที่เปลี่ยนแปลง และเพื่อลดผลกระทบของโครงการที่จะมีต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- เปลี่ยนจากราง Meter Gauge เป็น Standard Gauge
- ไม่มีรถไฟทางไกล
- เป็นทางยกระดับตลอดทาง
- ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีมีการเปลี่ยนแปลงบ้างตามความเหมาะสม เช่น สถานีคอกควาย และ

สถานีมหาชัย ฯลฯ

- ศูนย์คมนาคมตากสินเปลี่ยนเป็นสถานีตากสิน โดยเชื่อมทางเดินถึงสถานีของรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย (จากตากสิน)
- ย้ายสถานีรถไฟโดยสาร บขส. และ ขสมก. ไปบริเวณสถานีรางโพธิ์

### แนวคิดเดิมขณะศึกษาความเป็นไปได้และเมื่อออกแบบเบื้องต้นในการพิจารณาสร้างศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน

วัตถุประสงค์เดิมเมื่อศึกษาความเป็นไปได้ และเมื่อออกแบบเบื้องต้นในส่วนของ การสร้างศูนย์คมนาคมขนส่งตากสินในพื้นที่ 175 ไร่ ระหว่างชอวยุฒากาศ 23 และ 43 มีแนวคิดในการพิจารณาที่สำคัญ 4 ประเด็น ดังนี้

1. จากผลการศึกษาด้านผังเมือง และปัญหาการจราจรติดขัด ในพื้นที่ธุรกิจใจกลางเมือง หรือ Central Business District (CBD) ในโครงการ Urban Rail Transportation Master Plan (URMAP) ได้มีข้อสรุปว่า รัฐบาลต้องมีนโยบายกระจายความเจริญจาก CBD ใจกลางกรุงเทพฯ ออกไปโดยการก่อสร้างศูนย์คมนาคมที่บางซื่อ มักกะสัน และทางด้านทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ ซึ่งมีผู้เดินทางไปทำงาน โดยใช้รถยนต์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปทางฝั่งตะวันออก กเพื่อเข้าสู่ใจกลางเมืองวันละกว่า 300,000 คน และจะเพิ่มเป็น 400,000 คน ในระยะเวลาอันใกล้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นในย่านธุรกิจ และส่วนต่อเนื่องของ กทม.

การสร้างศูนย์คมนาคมขนส่งตากสินในด้านตะวันตกของ กทม. เพื่อรองรับระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบราง รถโดยสารระหว่างจังหวัด และรถประจำทาง จะช่วยให้เกิดความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทางฝั่งธนบุรีและลดปัญหาจราจรในเขต กทม. และพื้นที่ต่อเนื่อง ได้อย่างมีประสิทธิภาพรวมทั้งประหยัดพลังงานด้วย ขณะที่พื้นที่ในบริเวณโดยรอบในระยะที่เหมาะสม จะสามารถพัฒนาเป็นแหล่งงานทำให้ประชาชนไม่ต้องเข้าไป กทม. และทำให้พื้นที่นี้เกิดความเจริญ

2. เหตุที่เลือกสร้างศูนย์ตากสินที่บริเวณนี้ เนื่องจากรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย (ตากสิน-บางหว้า) ได้ก่อสร้างเส้นทางส่วนต่อขยายข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มาตัดกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายแมกกลอง และมีถนนเส้นทางหลักในพื้นที่นี้หลายสาย จึงมีความเหมาะสมที่จะนำระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 2 สาย และรถยนต์ขนส่งมวลชน คือ บขส. และ ขสมก. มาอยู่ในบริเวณเดียวกัน เพื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมได้อย่างดีในพื้นที่ประมาณ 175 ไร่ นอกจากนี้ ผู้โดยสารในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก และด้านใต้ ก็สามารถต่อรถไฟฟ้าทั้งสองสาย และรถยนต์ขนส่งมวลชนสู่ศูนย์กลางเมืองในฝั่งตะวันออกได้อย่างสะดวกสบายเช่นเดียวกัน

3. มีโครงการพัฒนาเมืองโดยกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคตบนพื้นที่โดยรอบศูนย์คมนาคม ซึ่งขณะนี้กรุงเทพมหานครกำลังทำการสำรวจในพื้นที่ประมาณ 7 ตารางกิโลเมตร เพื่อจัดทำผังเมืองเฉพาะในพื้นที่ประมาณ 3 ตร.กม. โดยรอบพื้นที่บริเวณศูนย์คมนาคมตากสิน ซึ่งจะช่วยรองรับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น และบรรเทาปัญหาการโยกย้ายประชาชน โดยประสานงานกับหน่วยราชการอื่น เช่น การเคหะแห่งชาติ รวมทั้งช่วยสร้างความเจริญให้แก่พื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ

4. เนื่องจากมีการวางแผนระบบขนส่งมวลชนใหม่ในภาพรวมทั้งกรุงเทพมหานคร ดังนั้น หลังจากศูนย์คมนาคมขนส่งตากสินแล้วเสร็จ และโครงการรถไฟฟ้าทั้งสองสาย รถประจำทาง และรถโดยสารระหว่าง

จังหวัด รวมทั้งรถแท็กซี่ เปิดดำเนินการแล้ว ย่านธนบุรีจะมีการคมนาคมที่สะดวก ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว เดินทางได้รวดเร็ว ช่วยประหยัดพลังงาน สร้างงาน ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่ได้ประโยชน์สูงสุด และนำความเจริญรุ่งเรืองมาสู่ฝั่งธนบุรีต่อไป

ในการศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประชุมชี้แจงรายละเอียดโครงการ และรับฟังความคิดเห็นจากผู้แทนส่วนต่าง ๆ และประชาชนในเขตธนบุรี และเขตจอมทอง เมื่อวันที่ 7 และ 10 สิงหาคม 2548 ตามลำดับ พบว่ามีประชาชนคัดค้านการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของการพัฒนาศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน ซึ่งมีพื้นที่ครอบคลุมตั้งแต่ซอยวุฒากาศ 23 ถึง 43 เนื้อที่ประมาณ 175 ไร่ โดยผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสองเขต ได้ให้ข้อเสนอแนะแก่คณะที่ปรึกษาโดยสรุป ดังนี้

1. บริเวณที่เป็นจุดตัดระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย (จากตากสิน) และรถไฟสายแม่กลอง มีผู้ร่วมประชุมบางกลุ่มเห็นว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมีสถานีภายในพื้นที่เดียวกัน เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ เพียงทำทางเดินเชื่อมต่อกันก็พอเช่นเดียวกับที่ถนนอโศก
2. สถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ (บขส.) ที่จะมียู่ในศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน มีข้อเสนอจากผู้ร่วมประชุมบางกลุ่ม ให้ย้ายไปยังพื้นที่ที่ยังค่อนข้างว่าง เช่น บริเวณถนนกัลปพฤกษ์ หรือบริเวณทางแยกต่างระดับที่เป็นจุดตัดระหว่างถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) กับถนนพระราม 2 เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ติดของประชาชนเนื่องจากในพื้นที่ดังกล่าว มีความเหมาะสม สามารถกระจายรถโดยสารไปสู่ภาคใต้ได้โดยสะดวก
3. มีผู้ร่วมประชุมบางท่าน ขอให้ยกเลิกศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน ในพื้นที่บริเวณถนนวุฒากาศ เนื่องจากมีชุมชนหนาแน่น

จากการประชุมร่วมกันของคณะทำงาน เพื่อพิจารณาศึกษาผลกระทบเกี่ยวกับการก่อสร้างสถานีขนส่งมวลชนศูนย์คมนาคมตากสิน ที่ประชุมมีความเห็นดังนี้

1. การปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาพื้นที่บริเวณวุฒากาศที่จะมีศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน ซึ่งจากเดิมจะมีการเวนคืนพื้นที่ 175 ไร่ เพื่อทำเป็นศูนย์คมนาคม ประกอบด้วย สถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ (บขส.) สถานีขนส่งมวลชน (ขสมก.) และสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดง (หัวลำโพง- มหาชัย) กับรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย (จากตากสิน) ได้ข้อสรุปว่าจะย้ายสถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ (บขส.) ออกไปยังพื้นที่อื่น
2. เมื่อไม่มีศูนย์คมนาคมขนส่งตากสินแล้ว การตัดถนนสายรองโดยรอบศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมี

แม้ว่าจะมีการย้ายศูนย์คมนาคมขนส่งตากสิน ออกไปจากบริเวณพื้นที่ถนนวุฒากาศแล้ว อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาได้พิจารณาเห็นว่าบริเวณดังกล่าวยังคงต้องมีสถานีตากสิน เนื่องจาก

- เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนที่มาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง และเพื่อเป็นสถานีเชื่อมสำหรับเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ระหว่างรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย (ตากสิน-บางหว้า)

- หากไม่มีการก่อสร้างสถานีตากสินในบริเวณพื้นที่ถนนวุฒากาศ เมื่อพิจารณาระยะห่างระหว่างสถานีก่อน และหลังสถานีตากสิน คือ สถานีตลาดพลู และสถานีจอมทอง พบว่ามีระยะห่างประมาณ 3.5 กิโลเมตร ซึ่งนับว่าระยะทางระหว่างสถานีห่างมากเกินไปสำหรับการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง ประการสำคัญคือ ประชาชนที่อยู่ระหว่างสถานีตลาดพลู และสถานีจอมทอง จะไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง
- สถานีตากสิน เป็นสถานีหนึ่งที่มีอยู่ในการศึกษาการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของทางรถไฟสายนี้ ซึ่งหากไม่มีการก่อสร้างสถานีตากสิน ปริมาณผู้โดยสารที่จะใช้บริการรถไฟในสายนี้จะลดลง
- การมีสถานีตากสิน จะช่วยเสริมให้การบริการรถไฟฟ้าสายสีแดงมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในด้านการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย (ตากสิน-บางหว้า) ซึ่งจะดึงดูดให้ประชาชนปรับรูปแบบการเดินทาง โดยหันมาใช้บริการขนส่งมวลชนระบบรางมากขึ้น เป็นการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร และเป็นการป้องกันปัญหาดังกล่าวไม่ให้ลุกลามไปยังพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นการสนองนโยบายของรัฐบาล ด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและเป็นการลดมลพิษทางอากาศด้วย

รูปแบบสถานีที่เสนอต่อประชุมคณะทำงาน พิจารณาศึกษาผลกระทบเกี่ยวกับการก่อสร้างสถานีขนส่งมวลชนศูนย์คมนาคมตากสิน รวมทั้งสิ้น 11 รูปแบบ บนพื้นฐานของการให้บริการประชาชน และการเดินทางรถไฟฟ้าที่เหมาะสม ซึ่งจากการประชุมร่วมกันของคณะทำงานฯ แต่ละครั้ง ได้พิจารณาทางเลือกรูปแบบสถานีที่จะมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด หรือเวนคืนที่ดินของประชาชนน้อยที่สุด รวมถึงมีความพยายามเสนอแนะรูปแบบสถานีใหม่ ที่จะสามารถลดขนาดพื้นที่ที่จะต้องใช้ในการก่อสร้างสถานีให้เหลือน้อยที่สุด

หากพิจารณารูปแบบสถานีที่นำเสนอในการประชุมที่ผ่านมาโดยลำดับ จะเห็นว่ารูปแบบสถานีที่มีขนาดเล็กที่สุด ส่งผลกระทบต่อด้านการเวนคืนต่อประชาชนน้อยที่สุด คือ ที่ได้นำเสนอต่อคณะทำงานฯ โดยสถานีรูปแบบนี้ จะมีการเวนคืนที่ดินของประชาชนเพียงประมาณหนึ่งไร่ครึ่ง จะกระทบต่ออาคารบ้านเรือนทั้งสิ้นน้อยกว่า 30 หน่วย โดยตัวสถานีจะก่อสร้างครอบคลุมสะพานตากสิน-เพชรเกษม และจะไม่มีการย้ายสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวจากบริเวณคลองสนามชัย แต่จะเชื่อมต่อการเดินทางของรถไฟฟ้าสองสายด้วยการทำทางเดินเท้าเชื่อมถึงกันระยะทางประมาณ 400 เมตร ในด้านการให้บริการจะต้องมีการทบทวนการจัดการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRT) เพื่อที่จะสามารถให้บริการได้ทั้งขบวนรถด่วน และรถธรรมดา เนื่องจากสถานีรูปแบบนี้จะมีรางให้รถไฟฟ้าวิ่งสวนกันได้เพียง 2 ราง (ไม่มีรางสำหรับให้รถด่วนขบวนรถธรรมดาได้)

อย่างไรก็ตามภายหลังจากประชุมร่วมกับคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการนี้ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2548 ที่ปรึกษาได้ปรับแก้สถานีตากสิน ให้มีรูปแบบที่เหมาะสมด้านความปลอดภัย และการใช้งาน ทำให้ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพื่อรองรับบันไดที่กว้างขึ้น

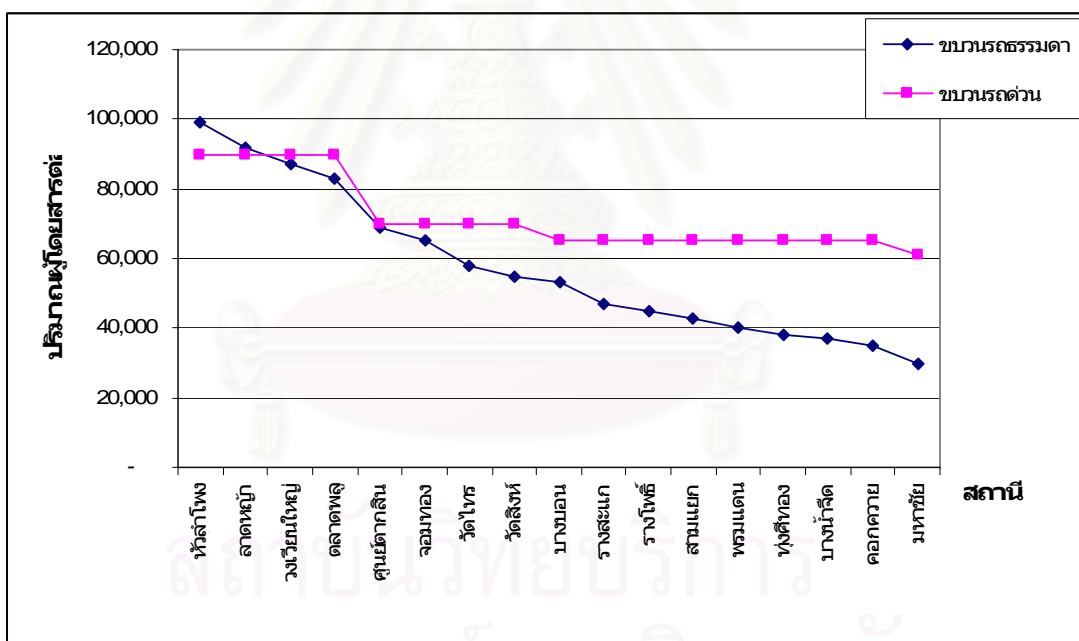


### 3. การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารใช้แบบจำลอง BECM ซึ่งพัฒนาโดย สำนักงานคณะกรรมการการ  
จัดการระบบการจราจร และขนส่ง สำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ.2540 ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ  
ปริมณฑล ได้แก่ นนทบุรี สมุทรปราการ นครปฐม และสมุทรสาคร รวมทั้งครอบคลุมระบบการจราจรทั้งทางถนน  
ทางน้ำ และระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ

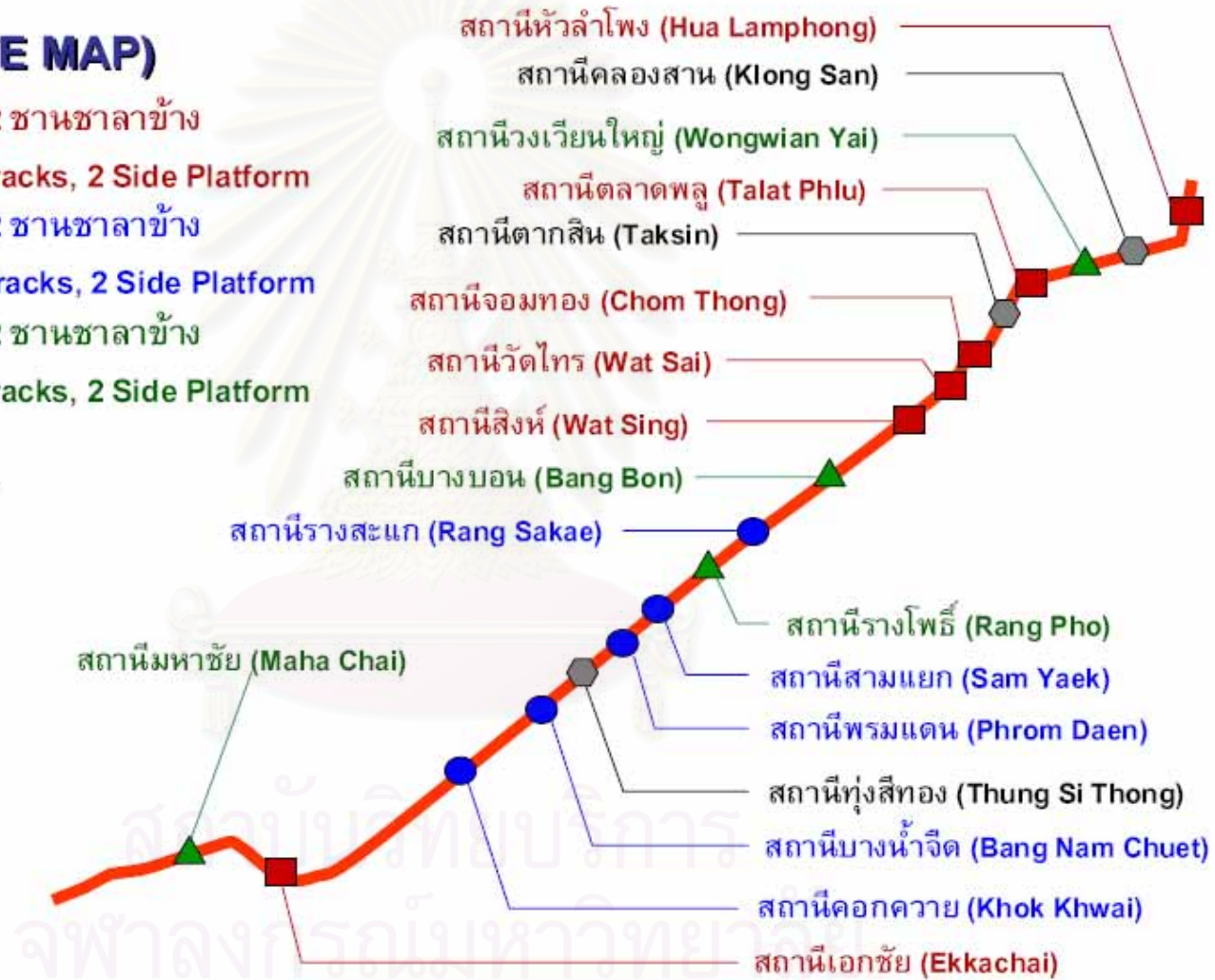
การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดงในปี พ.ศ.2564 ปริมาณผู้โดยสารขบวนธรรมดา  
และขบวนรถด่วน รวม 608,000 คน/วัน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับจากการศึกษา และออกแบบทางรถไฟสายเหนือ  
พ.ศ.2565 ปริมาณผู้โดยสาร 560,000 คน/วัน พบว่า ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดงมากกว่า 48,000 คน  
หรือร้อยละ 8 เนื่องจากการย้ายที่ตั้งของสถานีขนส่งสายใต้ และต่อขยายแล้วเสร็จถึงปากท่อ

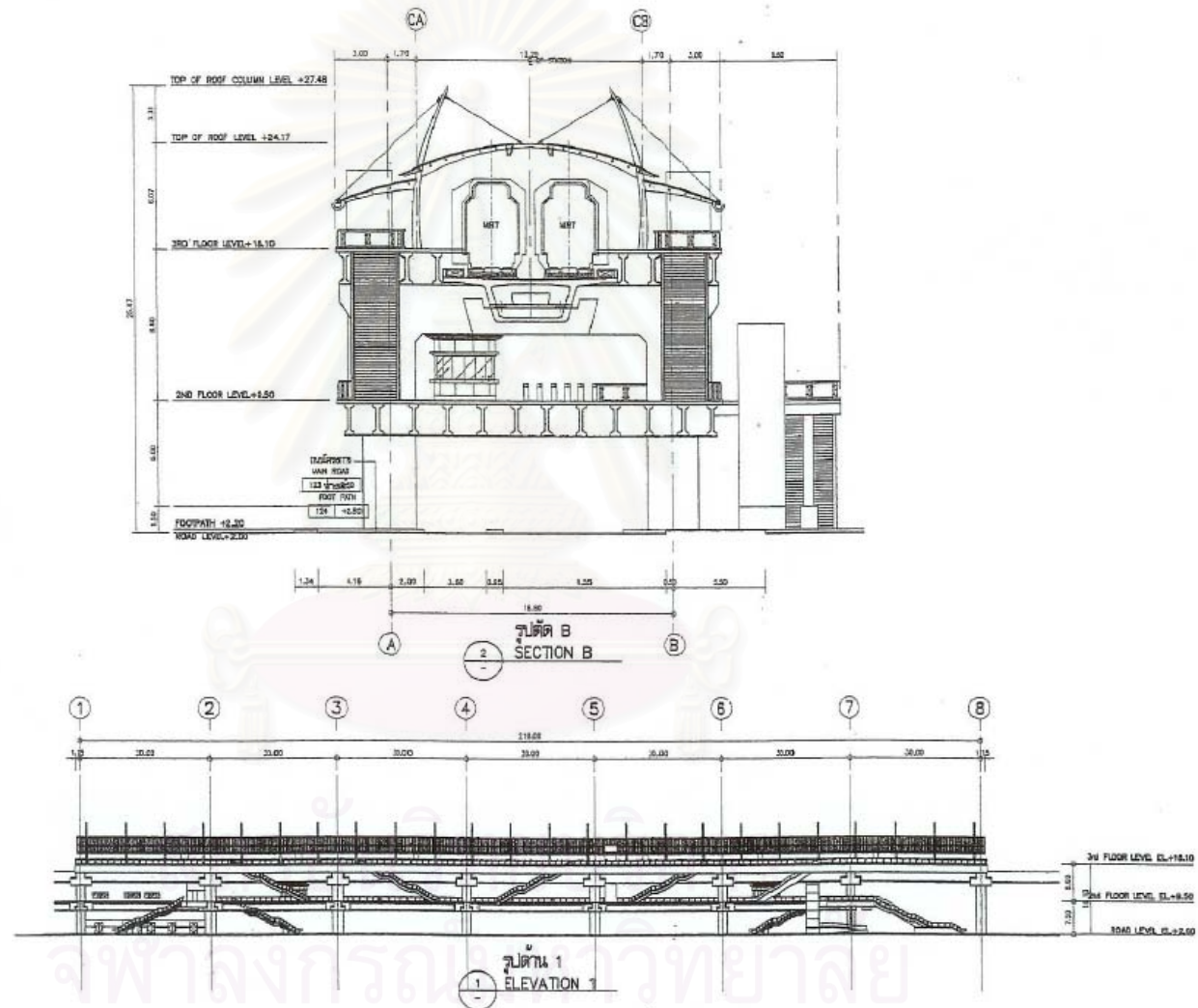
ตารางที่ 3.1 ปริมาณผู้โดยสารบนรถไฟสายสีแดง ในปี พ.ศ. 2564



## LOCATION (ROUTE MAP)

- **TYPE A** : 3 ชั้น, 2 ราง, 2 ชานชาลาข้าง  
 : 3<sup>rd</sup> Floor, 2 Tracks, 2 Side Platform
- **TYPE B** : 2 ชั้น, 2 ราง, 2 ชานชาลาข้าง  
 : 2<sup>nd</sup> Floor, 2 Tracks, 2 Side Platform
- ▲ **TYPE C** : 3 ชั้น, 4 ราง, 2 ชานชาลาข้าง  
 : 3<sup>rd</sup> Floor, 4 Tracks, 2 Side Platform
- ⬡ **TYPE S** : แบบพิเศษ  
 : Special Type





รูปตัดของสถานี แบบ A ที่สถานีตลาดพลู

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อสกุล : นางสาวธิดาพร วัชราทิน

### ประวัติการศึกษา :

- การผังเมืองบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีพ.ศ.2545
- ศึกษาต่อหลักสูตรสถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีพ.ศ.2550

### ทุนวิจัย :

- ทุนวิจัยมหาบัณฑิต สกว. ด้านมนุษยศาสตร์ – สังคมศาสตร์ รุ่นที่ 5 ประจำปีงบประมาณ 2552 กลุ่มหัวข้อ “การฟื้นฟูบูรณะพื้นที่พาศนวิทยกรรมริมน้ำในย่านเมืองเก่า”, พ.ย. 2551 – เม.ย. 2552

### บทความ-หนังสือ :

- ธิดาพร วัชราทิน (2552), การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาศนวิทยกรรมริมน้ำ: กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร, วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

### โครงการเชิงปฏิบัติการและบริการสังคม :

- โครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูและพัฒนาสภาพแวดล้อมในเขตกำแพงเมืองเก่าสุโขทัย บริเวณอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย จังหวัดสุโขทัย โดยความร่วมมือระหว่าง กรมโยธาธิการและผังเมือง เทศบาลตำบลเมืองเก่า จ.สุโขทัย สถาบัน เอ็ม ไอ ที (MIT Institute) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, มีนาคม 2551.