

## บทที่ 2

### แนวคิดและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดความสัมพันธ์ระหว่างน้ำกับสังคมและวัฒนธรรมไทย

สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา (2525) กล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่างน้ำกับวัฒนธรรมและสังคมไทยว่าวิถีชีวิตคนไทยจะใช้น้ำกับกิจกรรมทางวัฒนธรรมและประเพณี ตั้งแต่ความเชื่อต่างๆ ทางศาสนาของฮินดูผสมกับพุทธศาสนา ตลอดจนเรื่องราวในพระไตรปิฎก และเอกสารอ้างอิงต่างๆ แสดงความสำคัญของน้ำกับกิจกรรมทางวัฒนธรรมไทยแบบประเพณีเทศกาลทางน้ำต่างๆ เช่น ลอยกระทง การเล่นเพลงเรือ การแข่งเรือ งานบุญแพชักพระ เป็นต้น ซึ่งล้วนแต่เป็นกิจกรรมทางวัฒนธรรมและประเพณีซึ่งอาศัยน้ำเป็นสื่อกลางทั้งสิ้น

เทิดศักดิ์ เตชะกิจขจร (2541) กล่าวถึงรูปแบบการพัฒนาของชุมชนริมน้ำ ว่ามีแนวคิดพื้นฐานที่ไม่ตัดขาดกับ น้ำ แต่จะอยู่ใกล้ชิดกับน้ำ ในขอบเขตหรือระยะที่คงที่เสมอ

ส.พลายน้อย (2525) กล่าวถึงพื้นฐานการดำเนินชีวิตของคนไทยว่ามีความผูกพันกับเกษตรกรรม ซึ่งทำให้วิถีชีวิตของคนไทยมีความสัมพันธ์กับแม่น้ำลำคลองอย่างมาก เช่นชีวิตในคลองที่ราบลุ่มภาคกลาง ซึ่งมีลักษณะเป็นชุมชนชาวสวน อาศัยคลองเป็นเส้นทางการสัญจรและการค้าขาย มีการตั้งบ้านเรือนริมแนวคลอง ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

คมกฤษ เก่าตระกูล (2539) กล่าวถึงสภาพสังคมไทยในอดีตว่ามีลักษณะเป็นสังคมเกษตรกรรม ซึ่งจะมีน้ำเป็นปัจจัยสำคัญทั้งต่อการประกอบอาชีพและต่อการอุปโภคบริโภค ดังนั้นผู้คนในสมัยก่อนจึงนิยมตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณใกล้ๆ กับแหล่งน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณสองฟากฝั่งแม่น้ำ อาทิเช่น ในสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีชุมชนต่างๆตั้งเรียงรายอยู่ตลอดแนว

อรศิริ ปาณินท์(2528) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างน้ำกับสังคมไทยว่า น้ำมีความสำคัญต่อสังคมเกษตรกรรมทุกสังคมไม่เฉพาะแต่สังคมไทย ความเกี่ยวข้องกับน้ำของแต่ละชนชาติมีความผูกพันมากน้อยตามแต่ลักษณะสังคมวัฒนธรรมดั้งเดิมของแต่ละชนชาติ ความสำคัญ

ของน้ำต่อการดำรงชีวิตของคนในสังคมหากจัดลำดับเรียงตามความต้องการของชนกลุ่มใหญ่ซึ่งรวมกันอยู่เป็นหมู่คณะ จนกระทั่งถึงกลุ่มเล็กๆและแตกย่อยจนถึงตัวบุคคลแต่ละบุคคล อาจแยกได้เป็น

1. ใช้น้ำเป็นตัวกลางในการป้องกันข้าศึกศัตรู ซึ่งออกมาในรูปของการตั้งบ้านเรือนหรือเมืองริมน้ำ เช่น เมืองอยุธยา กรุงเทพฯ หรือการขุดคูเมืองล้อมรอบบริเวณศูนย์กลางเมืองเพื่อป้องกันข้าศึกโดยขุดมาบรรจบกับแม่น้ำเดิมที่เลือกตั้งเมือง เช่น อยุธยา กรุงเทพฯ ลำพูน สุพรรณบุรี เป็นต้น

2. เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคม เนื่องจากในสมัยโบราณซึ่งการคมนาคมทางบกยังไม่คล่องตัว การคมนาคมทางบกยังไม่คล่องตัว การคมนาคมทางน้ำเป็นหัวใจของการคมนาคมและการค้าขายซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อความเจริญทางเศรษฐกิจของแต่ละท้องถิ่น โดยเฉพาะในสังคมไทยโบราณ การไปมาหาสู่ระหว่างกลุ่มชน หรือชุมชนต่อชุมชนต้องอาศัยการคมนาคมทางน้ำทั้งสิ้น

3. ใช้เป็นตัวกลางในการค้าขายโดยอาศัยการขนส่งและการคมนาคมทางน้ำ การค้าขายโดยอาศัยการขนส่งโดยเรือมีทั้งการค้าขายระหว่างชุมชนขนาดเล็ก หรือการค้าขายระหว่างชุมชนใหญ่ต่อชุมชนใหญ่ ระหว่างจังหวัดต่อจังหวัดหรือแม้แต่การค้าขายระหว่างประเทศในสมัยสุโขทัยและอยุธยา ไทยมีการค้าขายกับจีน อินเดียไทย โดยอาศัยเรือขนาดใหญ่ขนส่งสินค้าไปขายและรับสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาขายในเมืองไทย

4. การใช้น้ำเป็นคลองชลประทานและเพื่อการระบายน้ำ สำหรับสังคมเกษตรกรรม คลองชลประทานเป็นหัวใจของการเกษตรเพราะไทยยังใช้ระบบการเกษตรกรรมแบบดั้งเดิมซึ่งอาศัยดินและน้ำเป็นหลัก ดังนั้นการขุดคลองเพื่อการชลประทานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง สำหรับการระบายน้ำในสังคมชนบท น้ำระบายจากบ้านเรือนสู่ลำคลองสาธารณะซึ่งอาจใช้ในการชลประทานได้ด้วย เนื่องจากความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนยังน้อยมลภาวะจากการระบายน้ำยังไม่เป็นปัญหา แต่สำหรับสังคมในเมือง คูคลองสำหรับระบายน้ำเป็นสิ่งจำเป็นและเป็นปัญหามาก ในสมัย 70 - 80 ปีก่อน ช่วงรัชสมัยของรัชกาลที่ 4 - 5 มีการขุดคลองทั่วไปในกรุงเทพฯ ซึ่งใช้ทั้งการคมนาคม ค้าขายและเป็นทางระบายน้ำพร้อมๆกัน แต่ปัจจุบันมีการถมคลองสร้างถนนซึ่งเป็นปัญหาใหญ่หลวงต่อการระบายน้ำฝนและน้ำทิ้งจาก อาคารบ้านเรือนออกสู่มแม่น้ำลำคลอง

และจากบทบาทของแม่น้ำ ลำคลองกับวัฒนธรรมและสังคมไทยตามที่ได้กล่าวข้างต้น อาจวิเคราะห์ลึกซึ้งลงไปถึงสภาพแวดล้อมและสถาปัตยกรรม พบว่า

1. ลักษณะสภาพแวดล้อมกายภาพของภูมิประเทศไทย ลักษณะแม่น้ำหรือลำคลองมีลักษณะคดเคี้ยว แม่น้ำลำคลองขุดเพื่อการคมนาคมก็มีลักษณะคดเคี้ยว เช่น คลองบางกอกน้อย คลองบางกอกใหญ่ เป็นต้น คลองที่ตรงจะเป็นคลองขุดซึ่งใช้เป็นคูเมืองหรือคลองชลประทานเท่านั้น ดังนั้นการกันเขื่อนเพื่อกันคลื่นจากเรือก็มีการสร้างสถาปัตยกรรมเพื่อรองรับการกระจายหรือรวม คนก็ดี จะอยู่ในลักษณะที่ไม่เป็นแนวตรงเช่นคลองหรือแม่น้ำของประเทศตะวันตกเช่น ฝรั่งเศสหรืออิตาลี แต่จะเป็นแนวเข้าออกตามลักษณะที่ดิน ลักษณะดังกล่าวส่งผลถึงการสร้างบ้านเรือนและทำน้ำของบ้านเรือนที่จะไม่เป็นแนวเรียบเสมอกัน การยื่นเข้าออกของพื้นที่ดินในแม่น้ำลำคลองเป็นลักษณะเฉพาะตามสภาพแวดล้อมธรรมชาติของไทย

2. สถาปัตยกรรมซึ่งไม่เป็นตัวกระจายและรวมคนเพื่อการคมนาคม เช่นท่าเรือขนส่งต่างๆของไทยได้รับอิทธิพลจากลักษณะของการใช้เรือซึ่งมีไชเรือความเร็วสูง ถึงแม้ในปัจจุบันการขนส่งและการคมนาคมจะใช้เรือติดเครื่องยนต์แล้วก็ตาม การเทียบท่าของเรือดังกล่าวเทียบกับไชซึ่งยื่นออกมาจากฝั่งทั้งนี้เพื่อเป็นตัวกลางในการปรับระดับการขึ้นลงตามระดับน้ำมีไชเทียบท่าซึ่งถาวรบนฝั่ง ดังนั้นไชหรือท่าเทียบเรือซึ่งยื่นออกมาในแม่น้ำลำคลองมีความจำเป็น

3. คนไทยคุ้นเคยกับพื้นที่โล่งในการรวมและกระจายคนในกรณีที่มีงานหรือเทศกาลซึ่งปกติใช้บริเวณลานวัดริมแม่น้ำซึ่งมีทางเดินต่อเนื่องกับท่าเรือ ดังนั้นพื้นที่ใช้งานริมน้ำบริเวณที่ผู้คนต้องอยู่รวมกันมากๆ เพื่อกิจกรรมอื่นๆ ที่ไม่ใช่เฉพาะการคมนาคม อาจอาศัยพิจารณาจากพื้นที่เปิดโล่งของวัดซึ่งเป็นแหล่งรวมผู้คนตามลักษณะสังคมและวัฒนธรรมไทย

4. หากพิจารณาตามลักษณะการดำรงชีวิตประจำวันของคนไทยซึ่งอาศัยริมแม่น้ำ ลำคลอง จะพบว่า ทุกบ้านจะมีศาลาท่าน้ำเพื่อกิจการเอนกประสงค์ ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ในการพักผ่อนตามลักษณะบรรยากาศริมน้ำ ดังนั้นบริเวณพักผ่อนริมน้ำเป็นสิ่งจำเป็นตามลักษณะของไทย ซึ่งหากเปรียบเทียบกับริมแม่น้ำของฝรั่งเศสเช่นแม่น้ำแซนคนฝรั่งเศสชอบการพักผ่อนริมน้ำ แต่เนื่องจากปารีสเป็นเมืองหนาวการพักผ่อนริมน้ำของคนฝรั่งเศสคือการเดินเรียบริมแม่น้ำ แต่ของสังคมไทยซึ่งเป็นเมืองร้อน การเดินจะทำให้ร้อนมากยิ่งขึ้น เพราะฉะนั้นการนั่งพักผ่อนริมน้ำเป็นสิ่งที่คนไทยคุ้นเคยมากกว่าการเดิน

ดังนั้น จากการศึกษาถึงแนวคิดความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนของไทยกับน้ำที่เกี่ยวข้อง ทำให้สามารถกำหนดแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณชุมชนย่านบางยี่ขัน ได้ดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ริมน้ำให้มากขึ้น โดยการพัฒนาและปรับปรุงในบริเวณที่มีศักยภาพ โดยคำนึงถึงลักษณะและการใช้งานของชุมชนในพื้นที่ตลอดจนผู้คนที่สัญจรผ่านไปมา ให้เป็นจุดพักผ่อนและประกอบกิจกรรมนันทนาการ

2. ปรับปรุงรูปแบบของรูปด้านอาคารบางส่วนที่มีลักษณะไม่สะท้อนถึงสถาปัตยกรรมไทยพื้นถิ่น ให้สามารถสื่อถึงความเป็นพื้นที่ริมน้ำให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
3. ปรับปรุงและพัฒนาจุดเชื่อมต่อบริเวณท่าเรือ ให้สามารถรองรับกิจกรรมการใช้งาน โดยการปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีและน่าใช้งาน

## 2.2 แนวความคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนกับการออกแบบชุมชนเมือง

### 1. Sustainable Urban Design

Cliff Moughtin (Urban Design : Green Dimension, 1996) เขียนถึงจุดมุ่งหมายหลักของการทำงานออกแบบชุมชนเมืองในแง่การจัดการในเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืนว่า จะมุ่งเน้นด้านการอนุรักษ์ธรรมชาติ (nature) และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น (built environment) โดยหลักการของ Sustainable Urban Design คือการให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนการใช้งาน (Adaptive Reuse) ของอาคารเก่าที่มีอยู่ ตลอดจนสาธารณูปโภค สาธารณูปการ พร้อมกับนำวัสดุที่ใช้แล้วกลับมาใช้อีก (Reuse of Recycle Materials)

ในแง่ของการอนุรักษ์และการพัฒนา เป็นที่ยอมรับกันว่าการอนุรักษ์ที่ประสบความสำเร็จในอดีตโดยเฉพาะเมืองเก่า มีแนวคิดที่จะเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับการใช้งานของพื้นที่อนุรักษ์ในเมือง โดยคำนึงถึงองค์ประกอบที่สำคัญในการดำเนินการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเพื่อความยั่งยืน คือ

- การสงวนรักษาแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ สัตว์ป่า และภูมิทัศน์ โดยเลือกใช้วัสดุจากแหล่งที่สามารถผลิตขึ้นมาได้ใหม่ เช่น ไม้จากป่าที่มีการจัดการอย่างยั่งยืน
- การพัฒนาใหม่จะมีรูปแบบและการก่อสร้างที่ใช้พลังงานน้อยที่สุด การออกแบบอาคารใหม่ๆ จะต้องคำนึงถึงความยืดหยุ่นในการใช้งานที่หลากหลาย สามารถปรับเปลี่ยนประโยชน์การใช้งานได้ง่าย
- ระบบการคมนาคมขนส่งจะต้องมีการวางแผนควบคู่ไปกับการวางแผนพัฒนาเมืองในระดับภูมิภาค (Regional Planning) และระดับชุมชน (Community Design) การส่งเสริมนโยบายที่จะทำให้เกิดการใช้รถยนต์น้อยที่สุด มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เช่น ที่ทำงานกับที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้กัน มีระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกสบาย ตลอดจนการให้ความสำคัญกับระบบทางเดินเท้าและจักรยาน เพื่อส่งเสริมการประหยัดพลังงาน
- การเลือกใช้วัสดุที่เหมาะสม เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและที่สามารถหาได้จากท้องถิ่น จะช่วยประหยัดพลังงานในการขนส่ง ช่วยส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจในชุมชน และยังคงกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม

การอนุรักษ์หรือรื้อถอนอาคารเพื่อสร้างใหม่ ไม่ได้มีคำตอบที่ตายตัว การรื้อถอนอาคาร ถือเป็น การสูญเสียอย่างหนึ่งของเมือง นอกจากนี้ก็จะสามารถนำวัสดุบางส่วนกลับมาใช้ได้อีก อาคารเก่าจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา และปรับปรุงอุปกรณ์ใหม่เพื่อให้ยังคงใช้งานได้ดี การรื้อถอนอาคารเก่าย่อมต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ แต่การสร้างอาคารใหม่ที่ประหยัดพลังงานจะสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายตลอดระยะเวลาการใช้งานของโครงการและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเป็นเป้าหมายสำคัญของ Sustainable Urban Design ที่ให้ความสำคัญกับประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าส่วนตัว

## 2. Principle of Sustainable Development

Berke และ Conroy ได้สรุปหลักการพื้นฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืน ไว้ในวารสาร American Planning Association (Vol.6, No.1, 2000) ไว้ดังนี้

### 1. ความกลมกลืนกับธรรมชาติ (Harmony with Nature)

การใช้ที่ดินและการพัฒนาต่างๆ จะต้องสอดคล้องและส่งเสริมวงจรชีวิตของระบบนิเวศน์ วิทยาศาสตร์ที่เปลี่ยนแปลงระบบนิเวศน์ให้เข้ากับชุมชน กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นจะต้องเคารพและรักษาความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ

### 2. สิ่งแวดล้อมน่าอยู่ ( Livable Built Environment )

สถานที่ รูปร่าง สัดส่วน ความหนาแน่น ความหลากหลาย และคุณภาพของการพัฒนาจะต้องทำให้เกิดความเหมาะสมระหว่างคนกับเมือง และตรงกับความต้องการของคน นอกจากนี้ยังต้องส่งเสริม Sense of Place โดยการรักษาลักษณะเด่นทางกายภาพและเอกลักษณ์ที่สำคัญของชุมชน

### 3. เศรษฐกิจชุมชน ( Place-base Economy )

เศรษฐกิจของชุมชนควรดำเนินไปภายใต้ข้อจำกัดของระบบธรรมชาติ และต้องไม่เป็นที่สาเหตุให้เกิดความเสื่อมลงกับทรัพยากรธรรมชาติ ของเสียจะต้องไม่เกิดขึ้นมากกว่าที่ธรรมชาติ จะกำจัดได้ เศรษฐกิจชุมชนควรที่จะสร้างสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน มีความหลากหลายของผู้คนและที่อยู่อาศัย ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อที่จะทำให้ชุมชนมีชีวิตชีวาและมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ

### 4. ความเสมอภาค ( Equity )

รูปการใช้ที่ดินจะต้องให้ความสำคัญและช่วยพัฒนาสภาพความเป็นอยู่ของผู้มีรายได้น้อย และต้องไม่กีดกันหรือวิธาสิทธิพวกเขาออกจากความต้องการพื้นฐานทางด้านสภาพแวดล้อมที่ดี และความมีเกียรติทางสังคม ทั้งนี้การสร้างความเท่าเทียมในการเข้าถึงทางสังคมมีความสำคัญอย่างยิ่งในการขจัดความยากจน

5. ผู้ทำลายเป็นผู้จ่าย ( Polluters pay )

ผู้ที่สร้างมลพิษหรือของเสียให้กับสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการกำจัดมลพิษหรืออันตรายที่เกิดขึ้น โดยชุมชนส่วนรวมจะช่วยดูแลในเรื่องนี้

6. รับผิดชอบ ( Responsible Regionalism )

แต่ละชุมชนจะต้องไม่รบกวนหรือสร้างความเดือดร้อนให้กับชุมชนอื่น ทั้งนี้ทุกชุมชนจะต้องมีความรับผิดชอบต่อผลกระทบของตนเองไม่ว่าจะเป็นของเสียหรือมลพิษต่างๆ

หลักการที่สำคัญอีกประการหนึ่งของการพัฒนาที่ยั่งยืนคือ การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) นโยบายหรือโครงการใดๆ ดูเหมือนจะล้มเหลว หากปราศจากความร่วมมือของประชาชน โดยเฉพาะการเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจและการจัดการ

นอกจากนี้การกระจายทรัพยากร ผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมทั่วถึง การคำนึงถึงความต้องการ ผลประโยชน์ของคนรุ่นหลัง และการพิจารณาถึงความสามารถในการรองรับของธรรมชาติ ล้วนเป็นหลักการที่สำคัญในการพัฒนาที่ยั่งยืน

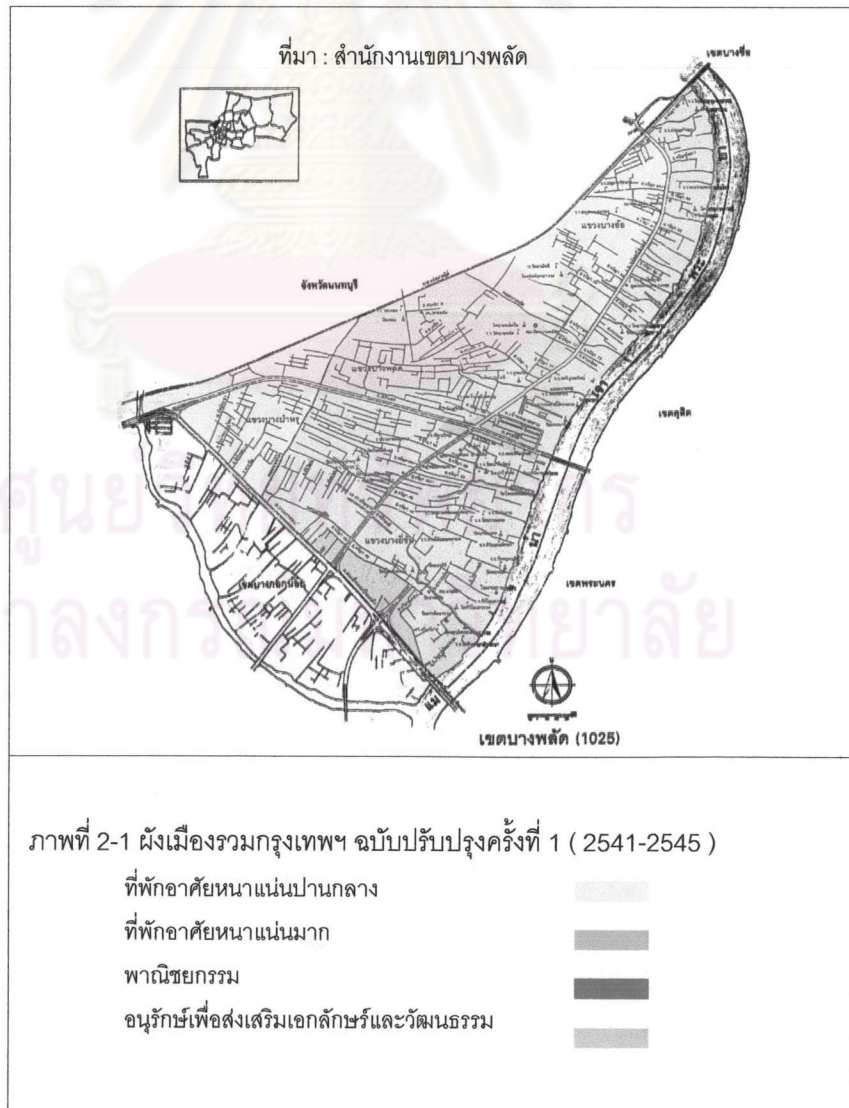
### 2.3 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวมกรุงเทพฯ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ( 2541-2545 ) มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน การบริการสาธารณูปการที่เพียงพอและได้มาตรฐาน โดยกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตบางพลัดไว้ 4 ประเภท ได้แก่ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งจะอยู่บริเวณในบริเวณถนนปิ่นเกล้า หรือย่านพาต้า และบริเวณย่านสีแยกกรุงธน ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางอยู่ตอนในของเขตบางพลัด ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากพบเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่ และที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย สำหรับพื้นที่ศึกษาพบว่าอยู่ในเขตของที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และมีบางส่วนบริเวณทิศใต้ ที่เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย

สำหรับที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีข้อกำหนดที่ต้องคำนึงถึงเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหา อันได้แก่ การกำหนดให้มี ให้ใช้ประโยชน์ เพื่อการอยู่อาศัย สาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ และส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัยลักษณะอาคารสูง หรืออาคารขนาดใหญ่ใกล้บริเวณศูนย์กลางเมือง ให้การใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอื่นได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของพื้นที่ การปลูกสร้างอาคารให้ใช้อัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 4 : 1 ห้ามใช้ประโยชน์เพื่อ

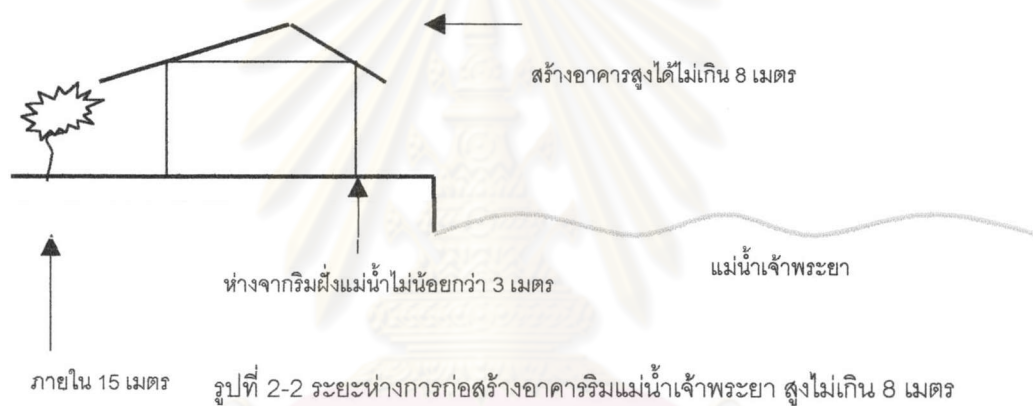
การทำโรงงาน คลังเชื้อเพลิง เพื่อการขนส่ง สถานีบรรจุก๊าซ คลังวัตถุระเบิดหรือวัตถุมีพิษ ปศุสัตว์ สุสานหรือฌาปนสถาน สถานที่กำจัดขยะมูลฝอย และประกอบกิจการประเภทซื้อขายเก็บขึ้นส่วน เครื่องจักรเก่า

นอกจากนี้บางส่วนของพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตการใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้มีการกำหนดควบคุมความสูงอาคาร ไว้ที่ 16 เมตร และให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม ซึ่งมีคุณค่าทางศาสนา ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี เพื่อการดำรงความเป็นเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานครและของชาติ ให้การใช้ที่เพื่อกิจกรรมอื่นได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของพื้นที่ การปลูกสร้างอาคารให้ใช้อัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 4 : 1 ห้ามใช้ประโยชน์เพื่อการทำโรงงาน คลังเชื้อเพลิง เพื่อการขนส่ง สถานีบรรจุก๊าซ คลังวัตถุระเบิดหรือวัตถุมีพิษ ปศุสัตว์ สุสานหรือฌาปนสถาน สถานที่กำจัดขยะมูลฝอย และประกอบกิจการประเภทซื้อขายเก็บขึ้นส่วน เครื่องจักรเก่า



ในส่วนของการใช้ที่ดินบริเวณริมแม่น้ำลำคลอง จากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ริมฝั่งแม่น้ำ เจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ในท้องที่แขวงบางยี่ขัน เขตบางพลัด มีการกำหนดให้มีที่ว่างตามแนวนาน ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไม่น้อยกว่า 3 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ การสาธารณูปโภค เชื้อเพลิง หรือกำแพง โดยมีหลักการดังนี้

- ภายในระยะ 15 เมตร จากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฟาก ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 8 เมตร ทั้งนี้ต้องห่างจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไม่น้อยกว่า 3 เมตร ซึ่งมีไซ้ห้องแถวหรือตึกแถว
- ภายในระยะ 15 ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 45 เมตร จากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฟาก ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร





## 2.4 โครงการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรี

โครงการดังกล่าวนี้เป็นโครงการที่ทางสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมได้มอบหมายให้บริษัทชินครอนชินครอนกรุ๊ป เป็นผู้ศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาสภาพพื้นที่โดยรอบโบราณสถานที่มีความสำคัญและมีคุณค่าซึ่งอยู่พื้นที่ศึกษา อันได้แก่กลุ่มอาคารทางศาสนา ที่มีประวัติมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย รวมทั้งอาคารเก่าที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเฉพาะตัวในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้แก่ อาคารโรงเรียนราชการุญ

การพัฒนาเส้นทางการสัญจรโดยรอบพื้นที่ และการปรับปรุงภูมิทัศน์ในบริเวณดังกล่าว เป็นโครงการที่อยู่ในแผนงาน โครงการที่ 1 ชื่อโครงการปรับปรุงพื้นที่ ต่อเนื่องบริเวณวัดบางยี่ขัน วัดดาวดึงษาราม วัดจตุรมิตรประดิษฐานาราม วัดพระยาศิริโทยสวรรค์ และโรงเรียนอินทราชัย (โรงเรียนราชการุญมูลนิธิ)



ภาพที่ 2-4 โครงการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรี ตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์



ภาพที่ 2-5 โครงการปรับปรุงตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนา  
บริเวณฝั่งธนบุรี ตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์

1. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอุโบสถวัดดาวดึงษาราม
2. ปรับปรุงทางเดินเท้าระหว่างวัดบางยี่ขันกับวัดดาวดึงษาราม
3. ปรับปรุงทางเดินเท้าระหว่างวัดดาวดึงษาราม โรงเรียนอินทราชัย  
และทำน้ำวัดดาวดึงษาราม
4. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอุโบสถวัดบางยี่ขัน
5. ปรับปรุงภูมิทัศน์ด้านหน้าวัดพระยาศิริโดยสวรรค์
6. ปรับปรุงทางเข้าวัดจตุรมิตรประดิษฐานาราม

## 2.5 โครงการสะพานพระราม 8

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ทรงตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงทรงมีพระราชดำริให้ก่อสร้างโครงการทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนีซึ่งเป็นโครงการทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ไป 2 ช่อง มา 2 ช่อง) โดยเริ่มต้นที่ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า บริเวณทางแยกอรุณอมรินทร์ยกระดับเหนือถนนบรมราชชนนีข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณถนนตลิ่งชัน-นครชัยศรี

จากพระราชดำริเกี่ยวกับการขยายสะพานพระปิ่นเกล้าและสะพานพระราม 8 กรุงเทพมหานครในฐานะที่เป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น ได้สนองพระมหากรุณาธิคุณดำเนินการตามพระราชดำริ จึงได้พิจารณาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ณ บริเวณโรงงานสุราบางยี่ขันบรรจบกับปลายถนนวิสุทธิกษัตริย์ใกล้ธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ พระราชทานนามว่า “โครงการสะพานพระราม 8” เพื่อรำลึกถึงพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดลรัชกาลที่ 8

จากการศึกษาเปรียบเทียบแนวเส้นทางซึ่งเชื่อมฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี บริเวณโรงงานสุราบางยี่ขัน นับเป็นเส้นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ทั้งในแง่การเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด และสามารถแก้ไขการจราจรในบริเวณที่ได้รับผลกระทบได้รวดเร็วเหมาะสม

บริเวณโรงงานสุราบางยี่ขัน คือ จุดเริ่มต้นจากฝั่งธนบุรี และเป็นทางยกระดับเช่นเดียวกับฝั่งพระนคร โดยจะมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนได้ เพื่อมุ่งแก้หาถนนอรุณอมรินทร์ การจราจรที่มาจากฝั่งพระนครในถนนวิสุทธิกษัตริย์ ซึ่งเป็นจุดเข้า-ออก ด้านตะวันออก สามารถแล่นเข้าสู่ระบบการระบายรถไปสู่ด้านตะวันตกในทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี และถนนบริเวณใกล้เคียงได้อย่างรวดเร็ว

จากการใช้รูปแบบของสะพานซึ่งแบบผสมมาตรฐานี้ ทำให้สามารถออกแบบตัวสะพานให้ไม่มีเสารับน้ำหนักโครงสร้างตั้งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการสัญจรไปมาทางน้ำ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ที่มา : กรุงเทพมหานคร. สะพานพระราม 8. อาษา. (ฉบับที่ 3, 2542) หน้า 37 - 49.

#### ส่วนประกอบของตอนที่ 1

โครงสร้างทางยกระดับ คานคอนกรีตอัดแรง  
รูปตัวที หรือตัวไอ  
จำนวนช่องจราจร 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง  
ความกว้างของช่องจราจร 3.50 เมตรต่อช่อง  
จราจร  
ความยาวทางยกระดับ 425 เมตร  
ความยาวทางแยกต่างระดับ 400 เมตร  
ความยาวช่วงจากเสาเข็มเสา 25-30 เมตร  
ระยะเวลาก่อสร้าง 8 เดือน

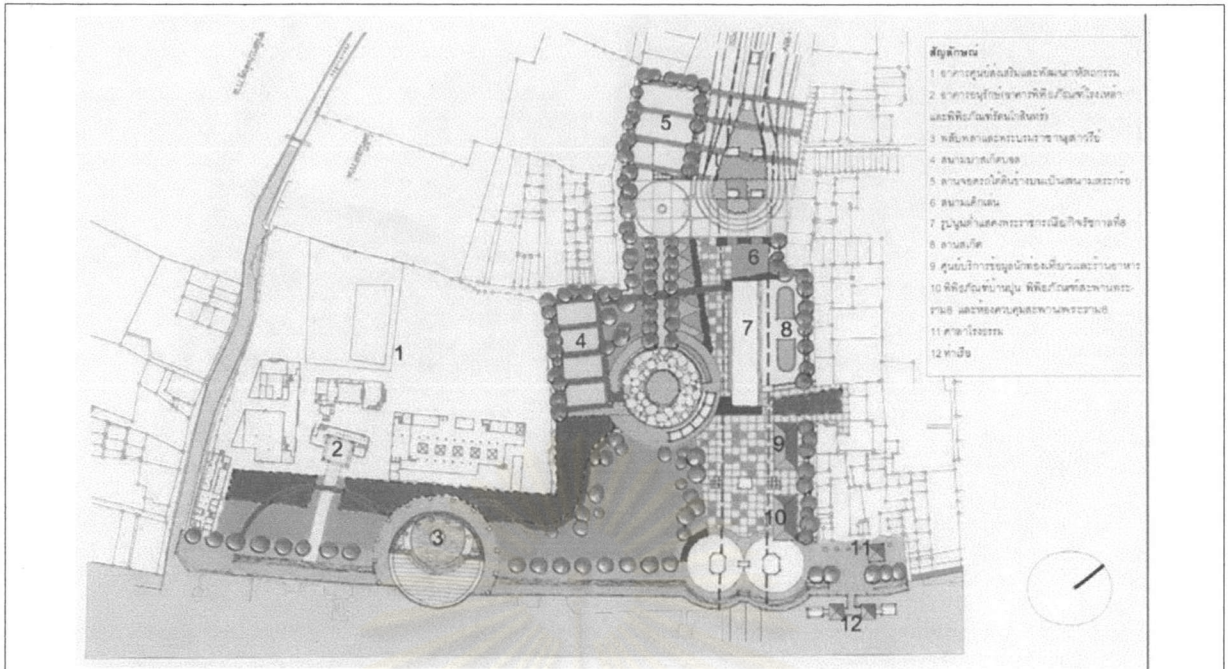
#### ส่วนประกอบของตอนที่ 2

รูปแบบสะพาน สะพานเชิงเบ็ดเตล็ดขนาด  
ระนาบแคบเดี่ยวสะพานคู่สวนค้ำหน้า  
เหนือระนาบเดี่ยวสะพานค้ำหลัง  
ความยาวช่วงสะพานค้ำหน้า 290 เมตร  
ความยาวช่วงสะพานค้ำหลัง 190 เมตร  
เสารับสายเคเบิล 1 ต้น มีร่องบุรี  
ความสูงของเสาจากฐานราก 165 เมตร  
โครงสร้างสะพาน โครงสร้างเหล็กผสม  
คอนกรีต  
ความกว้างทางเดินเท้า 3.0-4.0 เมตร  
โครงสร้างทางยกระดับ คานคอนกรีตอัดแรง  
รูปตัวที หรือตัวไอ  
จำนวนช่องจราจร 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง  
ความกว้างของช่องจราจร 3.50 เมตรต่อช่อง  
จราจร  
ความยาวทางยกระดับฝั่งพระนคร 1,400  
เมตร  
ความยาวทางยกระดับฝั่งธนบุรี 645 เมตร  
ความยาวช่วงจากเสาเข็มเสา 25-30 เมตร  
ระยะเวลาก่อสร้าง 24 เดือน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

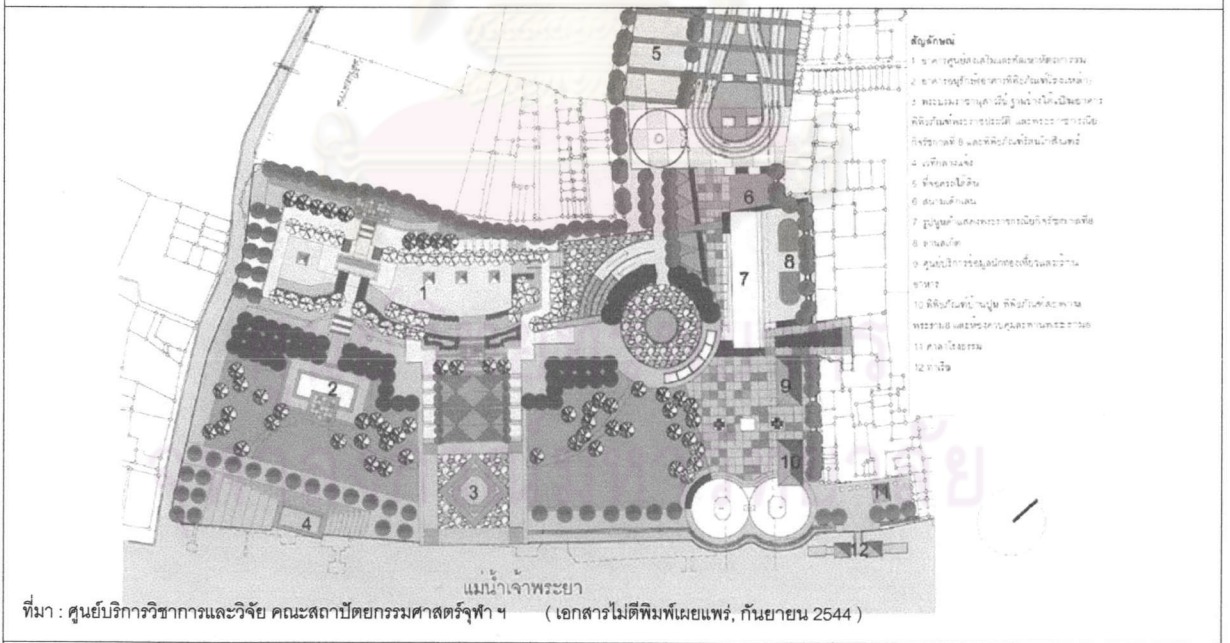
ภาพที่ 2.6 โครงการสะพานพระราม 8

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**ภาพที่ 2-7 ภูมิทัศน์บริเวณโครงการพระราม 8 ทางเลือกแบบที่ 1**

เป็นแนวคิดที่แยกการบริหารดูแลและการจัดการออกจากกัน ระหว่างพื้นที่ของกระทรวงอุตสาหกรรมกับสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร จะรับผิดชอบดูแลในส่วนของสวนสาธารณะ และในส่วนของศูนย์ศิลปหัตถกรรมไทยจะดูแลโดยกรมส่งเสริมและพัฒนาหัตถกรรมไทย



**ภาพที่ 2-8 ภูมิทัศน์บริเวณโครงการพระราม 8 ทางเลือกแบบที่ 2**

เป็นการใช้พื้นที่ร่วมกันระหว่างสวนสาธารณะซึ่งดูแลโดยกรุงเทพมหานคร กับศูนย์ศิลปหัตถกรรมไทยที่ดูแลโดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ทางเลือกนี้ได้ทำการรื้ออาคารเดิมออกและออกแบบอาคารศูนย์ศิลปหัตถกรรมไทยใหม่ โดยการใช้งานจะเน้นพื้นที่สวนสาธารณะให้ใช้งานได้มากขึ้น

## 2.6 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ส่วนต่อขยาย

จากรายงานการศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับการแก้ปัญหาการจราจร ได้มีการอ้างถึงโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษา ได้แก่โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีแดง (โฮปเวลล์) ซึ่งตามแผนแม่บท จะเป็นโครงการส่วนต่อขยาย โดยจะผ่านทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่เขตบางพลัด แนวเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ได้ดำเนินการพัฒนาจากแนวเส้นทางตามแผนแม่บท รายละเอียดของแนวเส้นทางต่างๆ และรูปแบบของการก่อสร้าง (ยกยกระดับหรือใต้ดิน) ได้อธิบายไว้ดังต่อไปนี้

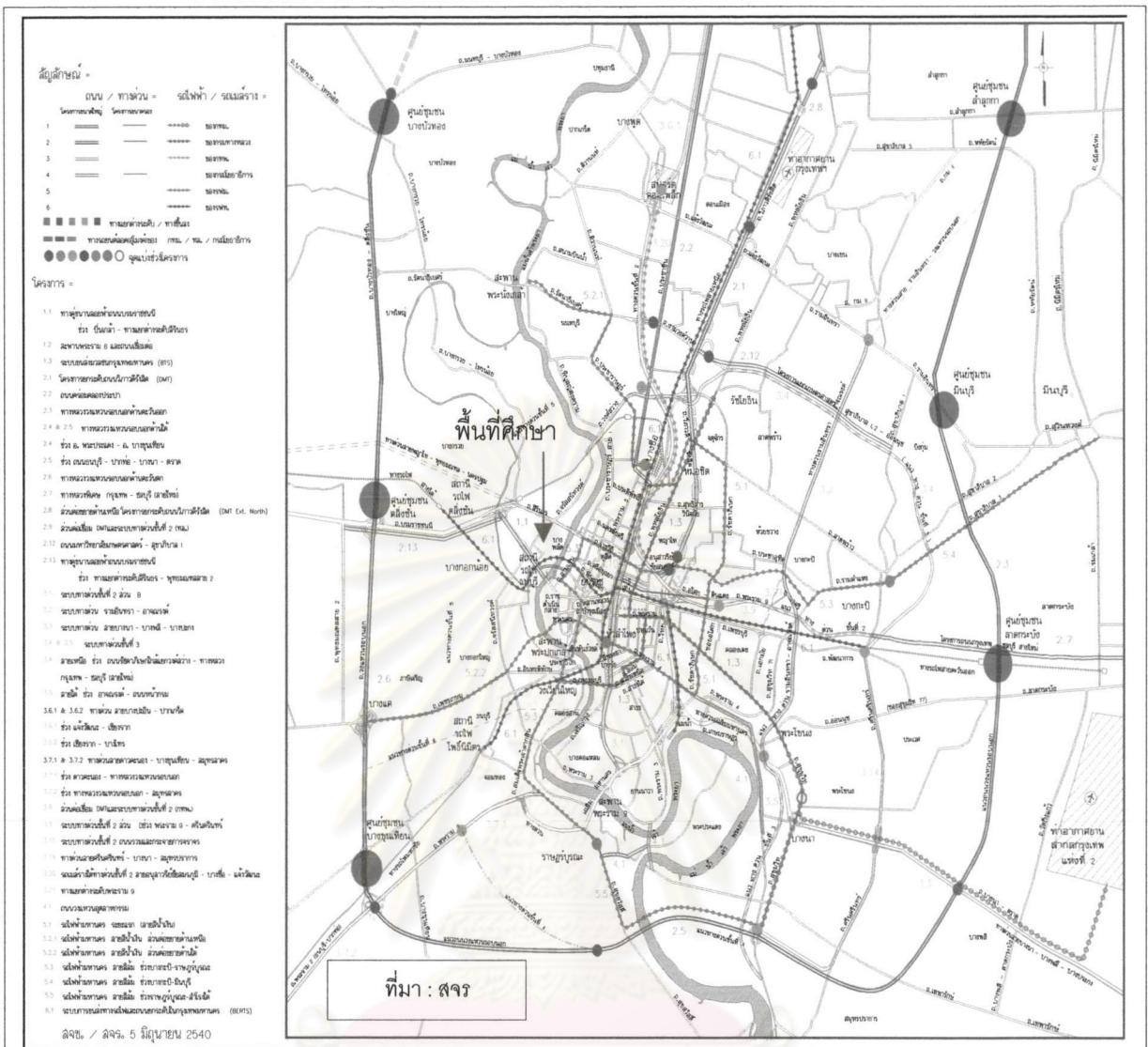
**สายสีแดง** รวมระยะทางประมาณ 43.0 กม. (ยกกระดับ 33.0 กม. และอุโมงค์ 10.0 กม.)

- R-1 ส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันตก (ยกกระดับ 9.0 กม. และอุโมงค์ 5.0 กม.) จากยมราชถึงถนนวงแหวนรอบนอก
- R-2 ส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (ยกกระดับ 12.5 กม. จากหัวลำโพงถึงถนนวงแหวนรอบนอกที่บางขุนเทียนใหม่)
- R-3 ส่วนต่อขยายทิศตะวันออก (ยกกระดับ 12.3 กม.) จากหัวหมากถึงท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ 2

### แนวเส้นทางที่เปลี่ยนไปจากแผนแม่บท

**สายสีแดง R-1** จากหลานหลวงถึงสถานีรถไฟธนบุรีมีการเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทางแสดงไว้ดังแผนที่ เนื่องจากแนวเส้นทางเดิมต้องเจาะอุโมงค์ผ่านใต้วัดดุสิตาราม และถนนพระสุเมรุ ซึ่งจะมีสายสีส้มผ่านถนนนี้ด้วยจากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางดังกล่าว ทำให้หลีกเลี่ยงไม่ให้ถูกโรงเรือนและวัดดุสิตาราม ความยาวเส้นทางสั้นลง ปริมาณผู้โดยสารมากขึ้น และการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินน้อยลง





ภาพที่ 2-10 โครงข่ายจราจรและการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่  
 ศูนย์วิจัยทรัพยากรทางน้ำ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 2.4 สรุปแนวคิดและแผนงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาถึงแนวคิดตลอดจนแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ทำให้สามารถทราบถึงแนวทางในการพัฒนาเพื่อที่จะให้สอดคล้องกับการแนวคิดหรือแผนพัฒนาต่างๆ ซึ่งแนวคิดหลักที่ใช้ ได้แก่ แนวคิดที่ว่าด้วยน้ำกับสังคมและวัฒนธรรมไทย ที่สามารถนำมาวิเคราะห์ถึงรูปแบบทางกายภาพที่เกี่ยวข้องและให้พื้นที่ศึกษายังคงไว้ซึ่งลักษณะของพื้นที่ที่ริมน้ำสืบต่อไป อีกทั้งแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน ที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของชุมชนในพื้นที่ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีและเป็นไปด้วยความยั่งยืน

