

บทที่ 5

กรอบแนวทางการพัฒนา

จากการศึกษาข้อมูลในระดับเขตสัมพันธวงศ์และย่านทรงวาด ทั้งจากเอกสารและการสำรวจพื้นที่ ประกอบกับแบบสอบถามด้านประชากร เศรษฐกิจ สังคม และทัศนคติต่างๆ นำมาวิเคราะห์ ปัจจัยและองค์ประกอบต่างๆ ที่มีผลต่อการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาย่านทรงวาด ซึ่งครอบคลุมพื้นที่และอาคารย่านพาณิชย์กรรมในบริเวณริมน้ำ โดยแบ่งประเด็นในการพิจารณาดังนี้

- 5.1 การวิเคราะห์พื้นที่เชิงกายภาพ
- 5.2 การวิเคราะห์ทัศนคติของประชาชนต่อการฟื้นฟูย่านทรงวาด
- 5.3 การวิเคราะห์นโยบายและแผนพัฒนาต่างๆ
- 5.4 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
- 5.5 การวิเคราะห์บทบาทของย่านทรงวาด

5.1 การวิเคราะห์พื้นที่เชิงกายภาพ

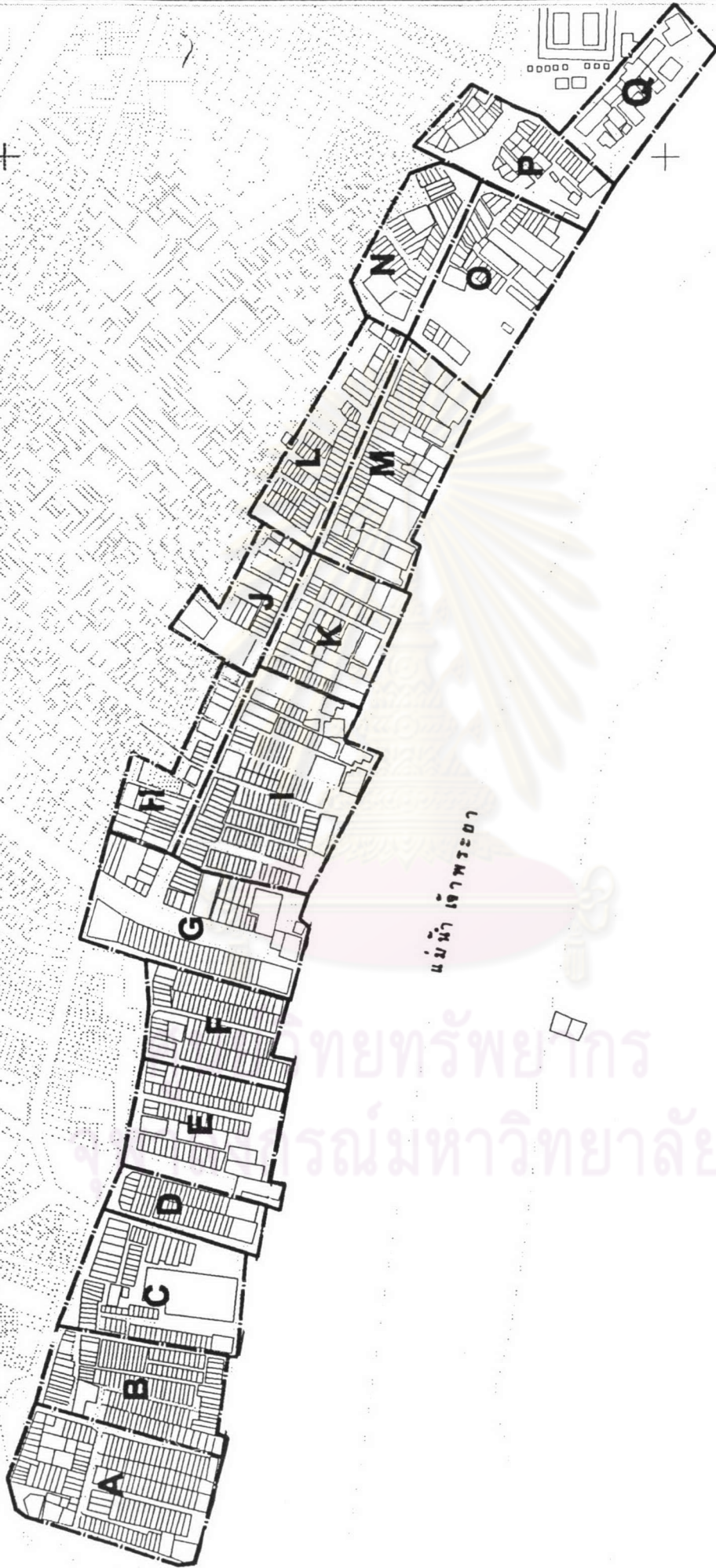
การวิเคราะห์ลักษณะพื้นที่เชิงกายภาพและสภาพปัญหาของพื้นที่ ร่วมกับทัศนคติต่อสภาพพื้นที่ของผู้มีส่วนได้-เสียในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียด ดังนี้

5.1.1 การวิเคราะห์พื้นที่เชิงกายภาพ

5.1.1.1 พื้นที่ย่อย : จากการสำรวจสภาพพื้นที่ย่านทรงวาด พบว่าพื้นที่ประกอบไปด้วยกลุ่มอาคารที่มีลักษณะทางกายภาพ และ สภาพปัญหาแตกต่างกัน ซึ่งในการวางแนวทางและวิธีการก็จะแตกต่างกัน ดังนั้นจึงได้แบ่งกลุ่มพื้นที่ศึกษา เพื่อสะดวกในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัญหาของแต่ละพื้นที่และง่ายต่อการดำเนินการปรับปรุงอาคาร โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา ดังต่อไปนี้

- เกณฑ์หลัก : ประกอบไปด้วย
 - แนวถนนและ ตรอก ซอย ซึ่งแบ่งขอบเขตทางกายภาพชัดเจน มีลักษณะเป็นรูปแบบตาราง (Grid Pattern) ซึ่งจากการสำรวจและแผนที่ พบว่ากลุ่มอาคารจะถูกแบ่งจากแนวการสัญจรที่รถยนต์สามารถผ่านเข้าไปได้ จะทำสะดวกเมื่อมีดำเนินการพัฒนาโดยสามารถกำหนดลำดับช่วงเวลา (Phasing) และแนวทางการฟื้นฟู
- เกณฑ์รอง : ประกอบไปด้วย
 - กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักในพื้นที่ ซึ่งทำให้ง่ายในการวางแนวทางฟื้นฟู ซึ่งจากการสำรวจว่ากิจกรรมหลักได้แก่ กิจกรรมค้าส่งและโกดังสินค้า กิจกรรมค้าปลีก และ สำนักงาน ซึ่งค่อนข้างแบ่งชัดเจนโดยเฉพาะในพื้นที่ริมน้ำและถนน และ ในถนนทรงวาดฝั่งตะวันออกและตะวันตกก็มีกิจกรรมที่แตกต่างกัน โดยหากกิจกรรมเป็นสินค้าประเภทโกดัง หรือ อาคารที่ไม่มีกิจกรรมนั้นก็สามรถกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเต็มที่
 - ลักษณะทางกายภาพ เช่น สภาพอาคาร รูปแบบสถาปัตยกรรม ซึ่งจะง่ายต่อการกำหนดวิธีการฟื้นฟูแต่ละกลุ่มอาคาร

การฟื้นฟูย่านทรงรวงและตึกตั้งริมน้ำ ย่านทรงรวง กรุงเทพมหานคร
THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



ศูนย์พื้นที่ศึกษาย่อย

ภาควิชาการวางผังเมืองและนิคมฯ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ปีการศึกษา 2546

แผ่นที่ 5.2

Scale



โดยนำเกณฑ์ดังกล่าวมาซ้อนทับกัน สามารถแบ่งพื้นที่ศึกษาได้ 17 พื้นที่ย่อย มีรายละเอียด ดังนี้

- **พื้นที่ A :** พื้นที่ตั้งแต่บริเวณเชิงสะพานพระปกเกล้าถึงซอยภิรมย์ ซึ่งการใช้ประโยชน์ของอาคารส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยและโกดังสินค้า มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าในระดับปานกลาง และสภาพอาคารเก่าและค่อนข้างทรุดโทรม
- **พื้นที่ B :** พื้นที่ตั้งแต่ซอยภิรมย์จนถึงซอยไกรท่ามาตย์ มีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นการค้าแบบผสมและโกดังสินค้า สภาพอาคารมีสภาพปานกลางและไม่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า
- **พื้นที่ C :** พื้นที่ตั้งแต่ซอยไกรท่ามาตย์จนถึงตรอกสะพานยาว ส่วนใหญ่ตึกแถวซึ่งถูกใช้เป็นโกดังเก็บสินค้า และมีการค้าปลีกในชั้นล่าง ไม่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าและสภาพทรุดโทรม
- **พื้นที่ D :** พื้นที่ตั้งแต่ตรอกสะพานยาวจนถึงตรอกไกร มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสม คือมีทั้งกิจการค้าส่งและที่พักอาศัยมีรูปแบบสถาปัตยกรรมสวยงามแต่สภาพปานกลางถึงทรุดโทรม
- **พื้นที่ E :** พื้นที่ตั้งแต่ตรอกไกรถึงตรอกบริเวณที่ตั้งชุมสายโทรศัพท์ ซึ่งมีการใช้อาคารส่วนใหญ่เป็นสำนักงานและโกดังสินค้า มีอาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมสวยงามบริเวณตรอกไกร
- **พื้นที่ F :** พื้นที่ถัดจากพื้นที่ E จนถึงสุดขอบมุมถนนทรงวาด มีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นสำนักงานและที่พักอาศัยเป็นหลัก อาคารส่วนใหญ่มีความสูง 4-5 ชั้น และมีสภาพอาคารดีกว่าพื้นที่ E ไม่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงาม
- **พื้นที่ G :** พื้นที่ริมถนนราชวงศ์ทั้ง 2 ฝั่ง ตั้งแต่ช่วงแยกถนนราชวงศ์ตัดกับถนนอนุวงศ์ถึงท่าเรือราชวงศ์ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าปลีกและแบบผสม เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรระหว่างทางถนนและทางเรือ มีรูปแบบสถาปัตยกรรมค่อนข้างหลากหลายปะปนกันทั้งที่มีคุณค่าสูงและปานกลาง
- **พื้นที่ H :** พื้นที่ที่ถัดจากพื้นที่ G ด้านทิศเหนือของถนนทรงวาดถึงซอยอิสราณภาพมีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นกิจการค้าส่งและค้าปลีกสินค้าทางการเกษตรเป็นหลัก ซึ่งอาคารมีสภาพอาคารปานกลางถึงทรุดโทรม และมีระดับคุณค่าอาคารปานกลางถึงสูง
- **พื้นที่ I :** พื้นที่ที่ถัดจากพื้นที่ G ด้านทิศใต้ของถนนทรงวาดถึงซอยท่าหน้าศาลเจ้า มีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นสำนักงานและโกดังสินค้า ส่วนใหญ่อาคารบริเวณริมน้ำมีสภาพทรุดโทรมและมีระดับคุณค่าอาคารต่ำ
- **พื้นที่ J :** พื้นที่ด้านทิศเหนือของถนนทรงวาดตั้งแต่ซอยอิสราณภาพถึงถนนเยาวพานิช มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการค้าแบบผสมและที่พักอาศัยชั้นบน มีความสูงประมาณ 2-4 ชั้นและมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงามและมีสภาพอาคารปานกลาง
- **พื้นที่ K :** พื้นที่ด้านทิศใต้ของถนนทรงวาดตั้งแต่ซอยท่าหน้าศาลเจ้าถึงบริเวณแยกถนนเยาวพานิช มีการใช้ประโยชน์เป็นโกดังเก็บสินค้าบริเวณพื้นที่ด้านในและเป็นกิจกรรมค้าส่งบริเวณริมถนนทรงวาด ซึ่งมีสภาพทรุดโทรมและไม่ได้ใช้ประโยชน์มากนัก
- **พื้นที่ L :** พื้นที่ด้านทิศเหนือของถนนทรงวาดตั้งแต่ถนนเยาวพานิชถึงแยกทางเข้าศาลเจ้าแม่กวนอิม มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการค้าส่งและปลีกและโกดังเก็บสินค้าจะอยู่ชั้นบน มีลักษณะเด่นคือมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงามซึ่งมีระดับคุณค่าสูง แต่มีสภาพทรุดโทรมมาก
- **พื้นที่ M :** พื้นที่ถัดจากพื้นที่ K จนถึงตรอกเข้าไปศาลเจ้าแม่กวนอิม พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสำนักงานและโกดังเก็บสินค้า อาคารขนาดใหญ่จะตั้งอยู่ริมน้ำและมีสภาพทรุดโทรมมาก

- **พื้นที่ N :** พื้นที่ถัดจากพื้นที่ L จนถึงแยกถนนทรงวาดตัดกับถนนทรงสวัสดิ์ มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อค้าส่งและโกดังสินค้า ในบริเวณถนนทรงวาดเป็นสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร มีระดับคุณค่าอาคารปานกลางและสภาพทรุดโทรมมาก แต่บริเวณมุมถนนจะเป็นอาคารที่มีสภาพปานกลางและมีการเปลี่ยนกิจกรรมการค้าเป็นประเภทอื่น เช่นร้านเพชรพลอยเครื่องประดับ
- **พื้นที่ O :** พื้นที่ตั้งแต่ตรอกเข้าศาลเจ้าแม่กวณิมถึงถนนทรงเสริม เป็นพื้นที่โล่งและกิจการค้าส่งผสมกับโกดังสินค้าบริเวณถนนทรงเสริม ซึ่งมีสภาพปานกลางและทรุดโทรมมากบริเวณริมน้ำ
- **พื้นที่ P :** พื้นที่ตั้งแต่ถนนทรงวาดตัดกับถนนทรงสวัสดิ์ถึงแยกซอยคลองถมปทุมคงคา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าปลีกผสมโกดังสินค้า ซึ่งมีสภาพปานกลาง มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าระดับปานกลางและสูงปะปนกัน
- **พื้นที่ Q :** พื้นที่บริเวณริมน้ำติดกับวัดปทุมคงคา มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่ออยู่อาศัย มีสภาพทรุดโทรม

5.1.1.2 ความหนาแน่นของอาคาร

พิจารณาจากอัตราส่วนของพื้นที่อาคารคลุมดินต่อด้วยพื้นที่ดินทั้งหมด (Ground Area Coverage) ซึ่งหากมีค่ามากแสดงว่า ที่ดินถูกนำมาใช้ประโยชน์มาก ซึ่งค่า G.A.C.ของย่านทรงวาดมีค่า 0.62 ซึ่งแสดงว่ามีความหนาแน่นค่อนข้างมาก ในขณะที่เดียวกันก็จะมีพื้นที่ว่างหรือพื้นที่โล่งน้อย ซึ่งในการกำหนดเกณฑ์ระดับความหนาแน่นของอาคาร อ้างอิงจากวิทยานิพนธ์ “แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก” (2545: 91) ได้แบ่งระดับความหนาแน่นของอาคารในพื้นที่ตามสัดส่วนพื้นที่อาคารคลุมดิน ดังนี้

- ความหนาแน่นน้อย ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า G.A.C. น้อยกว่า 0.40
- ความหนาแน่นค่อนข้างน้อย ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า G.A.C. ระหว่าง 0.41-0.50
- ความหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า G.A.C. ระหว่าง 0.51-0.60
- ความหนาแน่นค่อนข้างมาก ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า G.A.C. ระหว่าง 0.61-0.70
- ความหนาแน่นมาก ได้แก่ พื้นที่ที่มีค่า G.A.C. มากกว่า 0.70

จากเกณฑ์ดังกล่าว นำมาคำนวณหาระดับความหนาแน่นในแต่ละกลุ่มพื้นที่ย่อย ได้ดังนี้

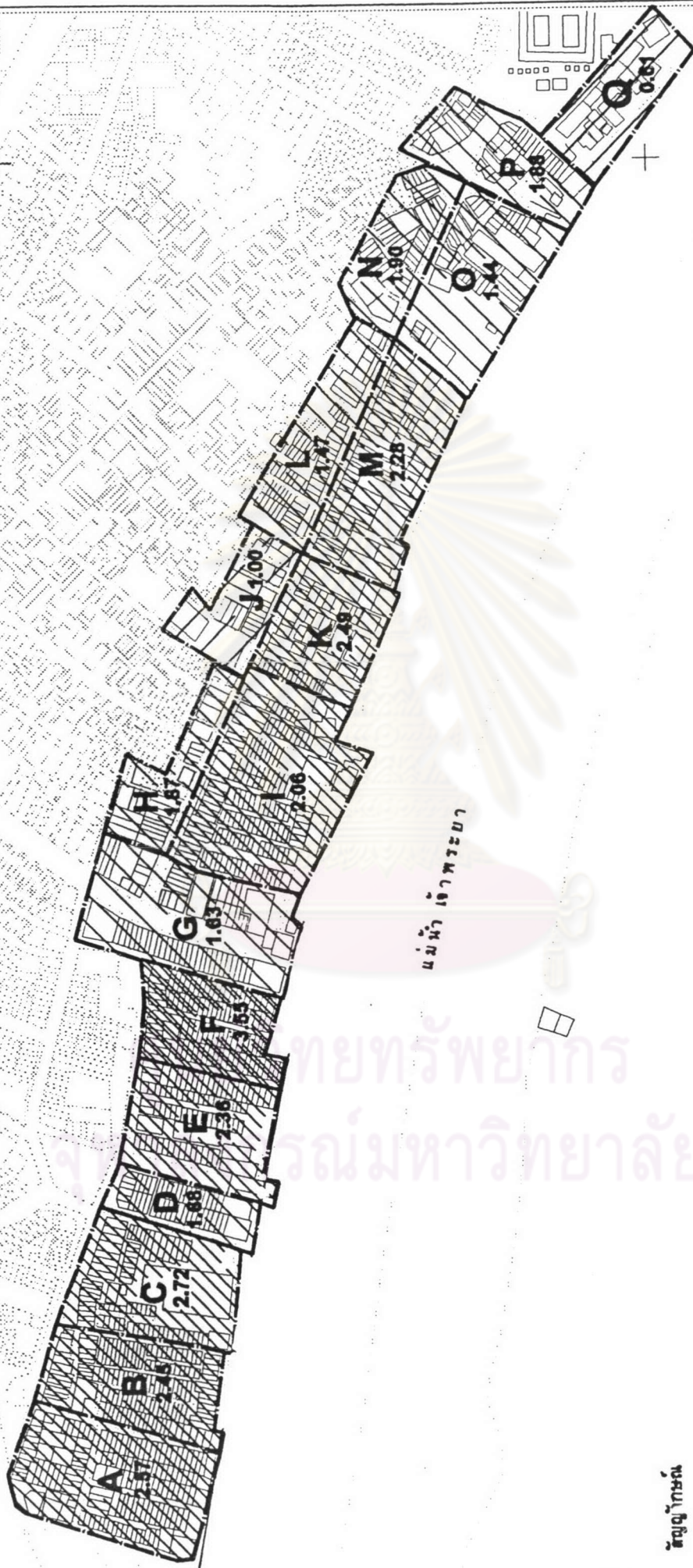
ตารางที่ 5.1 : ค่า G.A.C. กับ พื้นที่ย่อย

| ประเภทของ G.A.C. | พื้นที่ (ตร.ม.) | ร้อยละ(%) | พื้นที่ย่อย |
|-------------------------|-------------------|------------|---------------|
| ความหนาแน่นน้อย | 4,407.88 | 3.59 | O |
| ความหนาแน่นค่อนข้างน้อย | 12,569.13 | 10.24 | J, L, P |
| ความหนาแน่นปานกลาง | 30,333.98 | 24.71 | C, E, G, N, Q |
| ความหนาแน่นค่อนข้างมาก | 21,826.20 | 17.78 | D, H, I |
| ความหนาแน่นมาก | 53,641.80 | 43.69 | A, B, F, K, M |
| รวม | 122,779.00 | 100 | |





ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546

จากตาราง 5.1 พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่มีค่าความหนาแน่นมาก (ร้อยละ 43.69) โดยเฉพาะพื้นที่ย่อย A และ B ซึ่งมีค่า G.A.C. มากกว่า 0.75 ซึ่งมีลักษณะพื้นที่ที่เป็นย่านชุมชน มีลักษณะอาคารเป็นตึกแถวที่สร้างไม่นานหรือปรับปรุงเพิ่มจำนวนชั้น ซึ่งมีความสูงประมาณ 4-5 ชั้น และมีทางเดินหรือทางเชื่อมระหว่างอาคารและทางเดินเท้าแคบ รongลงมา คือ ความหนาแน่นปานกลาง (ร้อยละ 24.71) ได้แก่ พื้นที่ย่อย C, E, G, N, Q และ

การฟื้นฟูย่านหน้าท่าเรือและคลังสินค้าบริเวณหน้า ย่านหน้าท่าเรือ กรุงเทพมหานคร
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



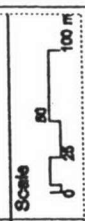
สัญลักษณ์

-  ค่า FAR น้อยกว่า 1
-  ค่า FAR ค่อนข้างน้อย (ระหว่าง 1-2)
-  ค่า FAR ปานกลาง (ระหว่าง 2-3)
-  ค่า FAR ค่อนข้างมาก (ระหว่าง 3-4)



กลุ่มพื้นที่ศึกษาย่อยกับระดับค่า F.A.R.
 ภาควิชาการวางผังเมืองและนิเวศ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546

แผนที่ 5.4



5.1.1.4 การวิเคราะห์สภาพอาคาร

จากการแบ่งกลุ่มพื้นที่ย่อยภายในย่านทรงวาด จะเห็นได้ว่าแต่ละพื้นที่นั้นมีสภาพอาคารที่แตกต่างกัน ซึ่งในการวิเคราะห์สภาพอาคารเป็นการศึกษา เพื่อจัดลำดับความสำคัญของกลุ่มพื้นที่ในย่านทรงวาด และทำให้ทราบถึงแนวทางและวิธีการที่เหมาะสม เมื่อพิจารณาพื้นที่ศึกษาที่แบ่งกลุ่มไว้นั้นประกอบไปด้วยรูปแบบอาคาร และสภาพปะปนกันมาก จึงยากในการให้ค่าคะแนนของพื้นที่ ดังนั้นในการพิจารณาให้ค่านำหนักจึงวิเคราะห์จากสภาพและรูปแบบที่ชัดเจนและปรากฏมากกว่า และให้ค่านำหนักเป็นค่าทัศนียภาพหนึ่งตำแหน่งโดยพิจารณาประกอบกับแผนที่และจากการสำรวจพื้นที่ ซึ่งปัจจัยและค่านำหนักในการวิเคราะห์สภาพอาคาร ดังต่อไปนี้

1. สภาพอาคาร หมายถึง ความแข็งแรงของโครงสร้าง ซึ่งมีศักยภาพอาคารที่จะสามารถปรับปรุงต่อไปได้ โดยกำหนดค่าคะแนน ดังนี้

| | |
|-------------------|------------------------|
| - สภาพดี | มีค่าระหว่าง 3.1 - 4.0 |
| - สภาพปานกลาง | มีค่าระหว่าง 2.1 - 3.0 |
| - สภาพทรุดโทรม | มีค่าระหว่าง 1.1 - 2.0 |
| - สภาพทรุดโทรมมาก | มีค่าระหว่าง 0.1 - 1.0 |
2. ระดับรูปแบบสถาปัตยกรรม หมายถึง ความสำคัญของรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีเอกลักษณ์ต่อพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นรูปทรง การประดับตกแต่ง การใช้วัสดุท้องถิ่น หรือ อาคารที่มีรูปแบบสัมพันธ์สอดคล้องอาคารโดยรวมไม่แตกต่างจากเดิมมาก โดยกำหนดค่าคะแนน ดังนี้

| | |
|--|-----|
| - รูปแบบสถาปัตยกรรมเก่าที่มีคุณค่าและยังคงรูปแบบไว้ ไม่เปลี่ยนแปลง | = 3 |
| - รูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าแต่มีการปรับเปลี่ยน | = 2 |
| - รูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าปานกลาง | = 1 |
| - รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ไม่มีคุณค่า | = 0 |
3. คุณค่าอาคาร หมายถึง คุณค่าของอาคารที่เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ รวมทั้งพิจารณาถึงอายุของอาคารด้วย โดยกำหนดค่าคะแนน ดังนี้

| | |
|------------------|------------------------|
| - คุณค่าอาคารสูง | มีค่าระหว่าง 3.1 - 4.0 |
| - คุณค่าปานกลาง | มีค่าระหว่าง 2.9 - 3.0 |
| - คุณค่าต่ำ | มีค่าระหว่าง 1.9 - 2.0 |
| - ไม่มีคุณค่า | มีค่าระหว่าง 0.1 - 1.0 |
4. การเข้าถึง แบ่งเป็นทางรถและทางเท้าโดยพิจารณาจากสภาพทาง ความกว้าง ความเป็นสาธารณะ (คือ บางพื้นที่เป็นที่ส่วนบุคคล) ความปลอดภัย และสิ่งกีดขวาง โดยกำหนดค่าคะแนน ดังนี้

| | |
|-----------------------------------|-----|
| - พื้นที่ที่สะดวกต่อการเข้าถึง | = 3 |
| - พื้นที่ที่เข้าถึงค่อนข้างยาก | = 2 |
| - พื้นที่ที่เข้าถึงยากและไม่สะดวก | = 1 |
5. กรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งสามารถบอกถึงความเป็นไปได้ของพื้นที่ในการฟื้นฟู ซึ่งหากเจ้าของกรรมสิทธิ์อาคารเป็นของรัฐก็จะดำเนินการง่ายกว่าที่ดินของเอกชน หรือ เอกชนรายเดียวก็ดำเนินการง่ายกว่าเอกชนรายย่อยหลายราย โดยกำหนดค่าคะแนน ดังนี้

| | |
|---------------------------------------|-----|
| - สำนักงานทรัพย์สินฯและหน่วยงานราชการ | = 3 |
| - เอกชนรายเดียว | = 2 |
| - เอกชนรายย่อย | = 1 |
| - วัดและกรมศาสนา | = 0 |

ตารางที่ 5.3: การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของพื้นที่ย่อยกับปัจจัย

| ปัจจัยในการวิเคราะห์อาคาร | พื้นที่ A | พื้นที่ B | พื้นที่ C | พื้นที่ D | พื้นที่ E | พื้นที่ F | พื้นที่ G | พื้นที่ H | พื้นที่ I | พื้นที่ J | พื้นที่ K | พื้นที่ L | พื้นที่ M | พื้นที่ N | พื้นที่ O | พื้นที่ P | พื้นที่ Q |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1. สภาพอาคาร | 3 | 3 | 2.5 | 2 | 2.5 | 3 | 3 | 1.5 | 2 | 3 | 1.5 | 2 | 1 | .5 | 3 | 1.5 | 2 |
| 2. รูปแบบสถาปัตยกรรม | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2.5 | 1.5 | 2 | 2 | 3 | 2.5 | 2 | 1 | 1.5 | 0 |
| 3. คุณค่าอาคาร | 1.5 | 2.5 | 1 | 2.5 | 3 | 2 | 3.5 | 3 | 2 | 4 | 2.5 | 3.5 | 2 | 3 | 1.5 | 2 | 1 |
| 4. การเข้าถึง – ทางรถ | 1 | 2 | 2 | 2.5 | 1.5 | 1.5 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2.5 | 3 | 3 | 1 |
| - ทางเท้า | 2 | 1 | 1.5 | 1.5 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 |
| 5. กรรมสิทธิ์ที่ดิน | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 0 |
| คะแนนรวม | 12.5 | 10.5 | 9 | 11.5 | 11 | 10.5 | 16.5 | 14 | 10.5 | 16 | 12 | 15.5 | 8.5 | 12 | 12.5 | 13 | 5 |
| การจัดกลุ่ม | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

จากตารางประเมินศักยภาพอาคาร สามารถจัดกลุ่มความสำคัญของพื้นที่ย่อยจากค่าคะแนน ออกเป็นกลุ่ม 3 กลุ่มพื้นที่ ได้แก่

1. กลุ่มพื้นที่ที่มีความสำคัญและมีศักยภาพมากที่สุด คือ มีค่าระหว่าง 15.01-20.00 ซึ่งมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และมีศักยภาพในทำเลที่ตั้งซึ่งเหมาะต่อการฟื้นฟู
ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ G, J และ L
2. กลุ่มพื้นที่ที่มีความสำคัญรองลงมา คือ มีค่าระหว่าง 10.01-15.00 ซึ่งมีศักยภาพทางด้านพื้นที่และสภาพอาคารรวมทั้งรูปแบบสถาปัตยกรรมปานกลาง
ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ A, B, D, E, F, H, I, K, N, O และ P
3. กลุ่มพื้นที่ที่มีความสำคัญระดับต่ำ คือ มีค่าคะแนนในช่วง 5.00-10.00 เป็นกลุ่มอาคารที่ไม่มีคุณค่าทางด้านสถาปัตยกรรม และศักยภาพต่างๆในพื้นที่ต่ำ ต้องมีการลงทุนสูงหากดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟู
ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ C, M และ Q

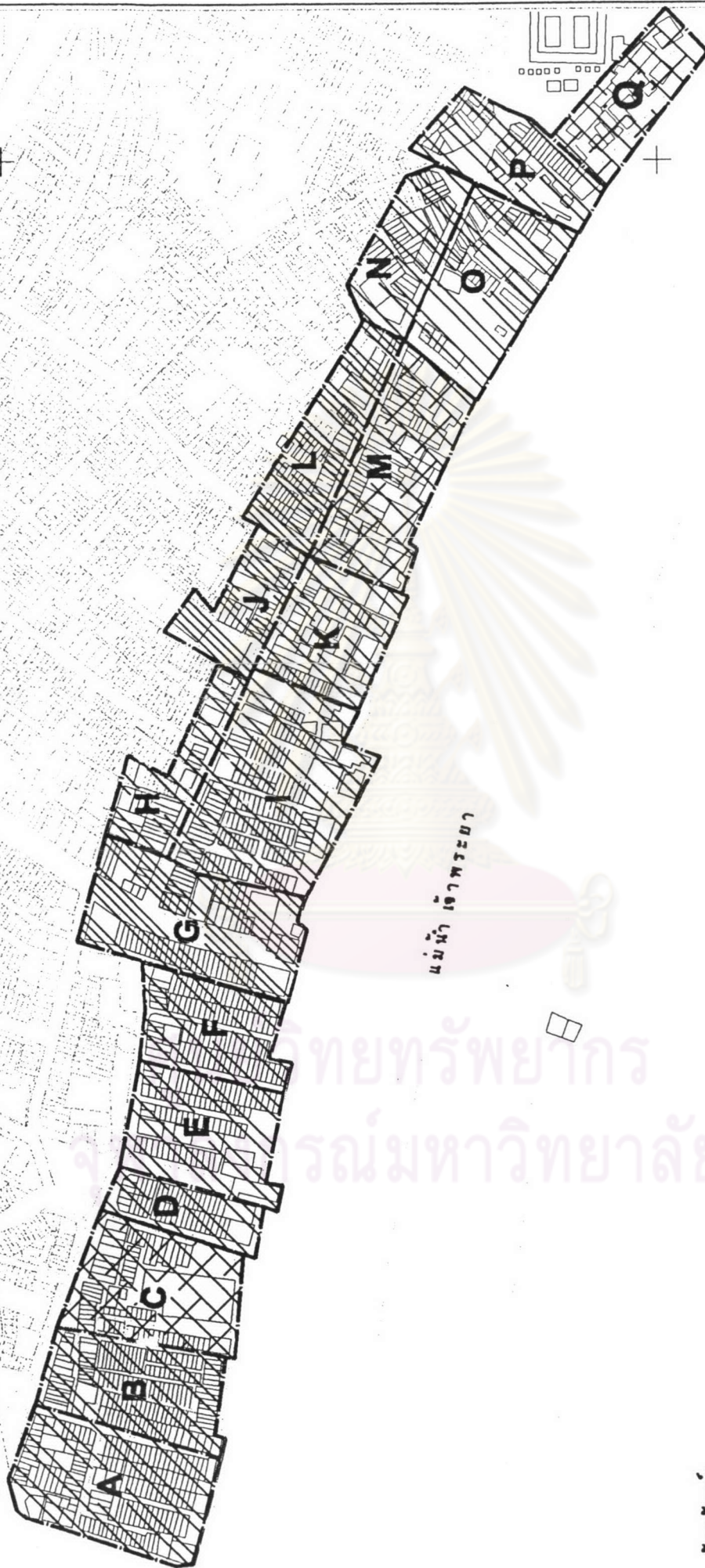
ซึ่งในการวิเคราะห์กลุ่มพื้นที่ย่อยนั้น จะพิจารณาระดับปัญหาและทัศนคติต่อพื้นที่ของประชาชน เพื่อทราบถึงวิธีการที่เหมาะสมต่อการพัฒนาหรือฟื้นฟูอาคาร สำหรับในแต่ละกลุ่มพื้นที่ที่เหมาะสม

5.1.2 การวิเคราะห์ปัญหาของพื้นที่




5.1.2.1 ทัศนคติต่อสิ่งที่ควรปรับปรุงในย่านทรงวาด

จากการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาหลักๆ ของพื้นที่ศึกษาจากการสำรวจ ซึ่งในการวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของปัญหา มาจากทัศนคติของผู้ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง โดยแบบสอบถามเกี่ยวกับการแสดงทัศนคติของผู้ที่อาศัยในพื้นที่ต่อสิ่งที่ควรปรับปรุงในย่านทรงวาด แบ่งออกเป็น 21 ประเด็น ซึ่งแบ่งระดับความต้องการปรับปรุงออกเป็น 4 ระดับ ซึ่งหากตอบว่าสิ่งใดควรปรับปรุงมากแสดงให้เห็นว่าเป็นระดับปัญหาที่รุนแรงต่อการดำเนินกิจกรรมของผู้ที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ศึกษา และควรจะเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว ในขณะที่เดียวกันหากตอบว่าน้อยนั้น อาจอนุมานได้ว่าไม่มีปัญหาต่อกิจกรรมของผู้ที่อยู่อาศัย ซึ่งจะทำให้ทราบถึงแนวทางและวิธีการปรับปรุงพื้นที่อย่างเหมาะสม

การฟื้นฟูย่านทรงวาดและตั้งถิ่นฐานริมน้ำ ย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



สัญลักษณ์

-  ตึกยกอาคารใหม่ที่สูง
-  ตึกยกอาคารใหม่ปานกลาง
-  ตึกยกอาคารใหม่ต่ำ



กลุ่มพื้นที่ศึกษาที่ระดับศักยภาพอาคารในการพัฒนา
 ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 รัตนโกสินทร์วิถาลัย , ปีการศึกษา 2546

แผนที่ 5.5

Scale



ตารางที่ 5.4: ทัศนคติต่อสิ่งที่ควรปรับปรุงในย่านทรงวาด

| สิ่งที่ควมปรับปรุง | มากที่สุด | | มาก | | ปานกลาง | | น้อย | |
|-------------------------------|-----------|--------|-------|--------|---------|--------|-------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| - ชาติที่จอดรถ | 77 | 9.61 | 28 | 3.92 | 21 | 2.84 | 4 | 0.84 |
| - ความคล่องตัวของจราจร | 66 | 8.24 | 46 | 6.43 | 7 | 0.95 | 11 | 2.32 |
| - ปัญหาควันและไอเสีย | 59 | 7.37 | 56 | 7.83 | 11 | 1.49 | 4 | 0.84 |
| - มลพิษอากาศ | 60 | 7.49 | 45 | 6.29 | 18 | 2.44 | 7 | 1.47 |
| - สภาพทางเดินเท้า | 56 | 6.99 | 35 | 4.90 | 28 | 3.79 | 11 | 2.32 |
| - ที่โล่งและสวนสาธารณะ | 56 | 6.99 | 25 | 3.50 | 35 | 4.74 | 14 | 2.95 |
| - สภาพอาคาร | 49 | 6.12 | 42 | 5.87 | 32 | 4.33 | 7 | 1.47 |
| - การเข้าถึงของบริการขนส่ง | 53 | 6.62 | 32 | 4.48 | 28 | 3.79 | 17 | 3.58 |
| - สภาพถนน | 42 | 5.24 | 32 | 4.48 | 42 | 5.68 | 14 | 2.95 |
| - ปริมาณพื้นที่สีทาถนน | 39 | 4.87 | 42 | 5.87 | 32 | 4.33 | 17 | 3.58 |
| - ปัญหาน้ำท่วม | 35 | 4.37 | 21 | 2.94 | 42 | 5.68 | 32 | 6.74 |
| - ความกว้างของทางเดินเท้า | 28 | 3.50 | 39 | 5.45 | 49 | 6.63 | 14 | 2.95 |
| - ภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ | 32 | 4.00 | 53 | 7.41 | 34 | 4.60 | 11 | 2.32 |
| - มลพิษทางเสียง | 32 | 4.00 | 60 | 8.39 | 24 | 3.25 | 14 | 2.95 |
| - การกำจัดขยะ | 28 | 3.50 | 35 | 4.90 | 49 | 6.63 | 18 | 3.79 |
| - การป้องกันอัคคีภัย | 28 | 3.50 | 32 | 4.48 | 49 | 6.63 | 21 | 4.42 |
| - สภาพท่าเรือ | 21 | 2.62 | 39 | 5.45 | 42 | 5.68 | 28 | 5.89 |
| - ปัญหาสิ่งเสพติดภายในพื้นที่ | 18 | 2.25 | 21 | 2.94 | 49 | 6.63 | 42 | 8.84 |
| - ชาติไฟฟ้าแสงสว่างบนถนน | 18 | 2.25 | 21 | 2.94 | 42 | 5.68 | 49 | 10.32 |
| - การบริการไฟฟ้า | 4 | 0.50 | 7 | 0.98 | 52 | 7.04 | 67 | 14.11 |
| - การบริการประปา | 0 | 0.00 | 4 | 0.56 | 53 | 7.17 | 73 | 15.37 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

สำหรับทัศนคติต่อสิ่งที่ควรปรับปรุงภายในย่านทรงวาด จากตารางที่ 5.4 พบว่าปัญหาในระดับ "มากที่สุด" ที่ผู้อยู่อาศัยและผู้เช่าอาคารประสบมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ (ร้อยละ 9.61) ซึ่งจากการสำรวจจะเห็นได้ว่าแต่ละครัวเรือนจอดรถตามขอบทางหน้าอาคารของตน และ บางส่วนก็นำไปจอดที่ลานจอดรถโดยเสียค่าจอดเป็นรายวันไป หรือ ต้องไปจอดบริเวณอื่นแล้วจึงนั่งรถรับจ้างหรือรถประจำทางมาที่อาคาร ปัญหารองลงมาได้แก่ ความคล่องตัวของจราจร (ร้อยละ 8.24) และ ปัญหาควันไอเสียและมลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 7.37) เนื่องด้วยขนาดของถนนแคบและส่วนหนึ่งใช้เป็นที่จอดรถ รวมทั้งระยะถอยร่นของอาคารจากขอบถนนน้อยและขาดต้นไม้ร่มเงาด้วย โดยเฉพาะอาคารบริเวณท่ารถประจำทางสาย 204 ซึ่งจะพบปัญหาด้านควันพิษไอเสียมาก

เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว ปัญหาด้านการจราจรและสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาต่อผู้อยู่อาศัยและผู้เช่าในย่านทรงวาดมากกว่าปัญหาด้านสภาพกายภาพ เพราะอาคารที่มีผู้อยู่อาศัยนั้นจะมีสภาพปานกลาง ไม่ทรุดโทรมมาก แต่อาคารที่มีสภาพทรุดโทรมมากนั้นจะเป็นอาคารที่ไม่มีคนอาศัยซึ่งส่วนใหญ่จะถูกใช้เป็นโกดังเก็บสินค้า อีกทั้งสภาพทางเดินและถนนนั้นเป็นจัดว่าเป็นผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เห็นว่าปัญหาในระดับรองลงมาคือ ร้อยละ 6.99 และ 5.24 ตามลำดับ ซึ่งจากที่ผู้ทำการศึกษาค้นคว้าได้ทำการสำรวจพื้นที่ พบว่าสภาพทางเดินและถนนนั้นค่อนข้างแคบและทรุดโทรม ควรได้รับการปรับปรุงและขยายในบางช่วงของอาคาร เพราะว่าเป็นเหตุที่นำไปสู่ปัญหา

อื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นความคล่องตัวของจราจร การเข้าถึงของการขนส่ง ภูมิทัศน์ในพื้นที่ เป็นต้น แต่ทั้งนี้อาจเป็นเพราะไม่รบกวนต่อการดำเนินกิจกรรมของประชาชนภายในพื้นที่มากนัก และประชาชนส่วนใหญ่เกิดความเคยชินต่อสภาพกายภาพ สำหรับด้านสาธารณูปโภคในการบริการไฟฟ้าและประปาในพื้นที่ มีปัญหาน้อยมากหรือแทบจะไม่พบเลย แต่จะมีปัญหาเกี่ยวกับความสว่างบริเวณทางเดินโดยเฉพาะในตรอก ซอย ซึ่งนำไปสู่ปัญหาความปลอดภัยในพื้นที่ได้

5.1.2.2 ระดับความรุนแรงของสิ่งที่ควรปรับปรุงในพื้นที่ย่อย

จากการที่วิเคราะห์สิ่งที่ควรปรับปรุงในย่านทรงวาดซึ่งแสดงถึงสภาพปัญหาของพื้นที่โดยรวม แต่เมื่อพิจารณาถึงทำเลที่ตั้งและสภาพกายภาพของพื้นที่ย่อยซึ่งมีความแตกต่างกัน ย่อมมีระดับปัญหาและสิ่งที่ควรปรับปรุงแตกต่างกันเช่นกัน โดยเมื่อแบ่งกลุ่มพื้นที่ในการทำแบบสอบถาม และหาความสัมพันธ์ของสิ่งที่ควรปรับปรุงกับกลุ่มพื้นที่ย่อย ด้วยวิธีการทางสถิติ Cross Tab ซึ่งให้ค่าคะแนนของระดับความรุนแรงของสิ่งที่ควรปรับปรุงจากตารางที่ 5.3 ดังนี้

| | |
|------------|-------------|
| ค่าคะแนน 1 | = ระดับน้อย |
| ค่าคะแนน 2 | = ปานกลาง |
| ค่าคะแนน 3 | = มาก |
| ค่าคะแนน 4 | = มากที่สุด |

ซึ่งจำนวนกลุ่มนั้นมีขอบเขตกว้างกว่าจำนวนกลุ่มที่ได้แบ่งไว้ในกลุ่มพื้นที่ย่อยในบทที่ 4 เนื่องจากแต่ละกลุ่มพื้นที่มีทำเลอยู่ใกล้กันจึงประสบปัญหาในลักษณะเดียวกัน ดังนั้นจึงได้กำหนดเกณฑ์แบ่งกลุ่มประเมินปัญหาออกเป็น 4 กลุ่ม ซึ่งจะครอบคลุมกลุ่มพื้นที่ย่อย 17 กลุ่ม ดังแผนที่ 5.6 โดยแบ่งกลุ่มอาคารตามลักษณะอาคาร การใช้ประโยชน์อาคาร แนวเส้นทางการสัญจร ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- **พื้นที่ 1** ได้แก่ พื้นที่ย่อย A และ B เป็นกลุ่มพื้นที่ที่การใช้ประโยชน์อาคารส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยผสมกับโกดังสินค้า มีลักษณะอาคารเป็นตึกแถวสูงประมาณ 3-4 ชั้น อาคารไม่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงาม โดยมีอาณาเขตตั้งแต่บริเวณเชิงสะพานพระปกเกล้าถึงซอยไกรท่ามาตย์
- **พื้นที่ 2** ได้แก่ พื้นที่ย่อย C, D, E, และ F คือ เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นสำนักงานผสมกับที่พักอาศัยและโกดังสินค้า มีลักษณะอาคารเป็นตึกแถวสูงประมาณ 4-5 ชั้น อาคารมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงามบ้างแต่สภาพทรุดโทรม โดยมีอาณาเขตตั้งแต่ซอยไกรท่ามาตย์จนถึงสุดขอบถนนทรงวาด
- **พื้นที่ 3** ได้แก่ พื้นที่ย่อย G คือ เป็นพื้นที่ริมถนนราชวงศ์ทั้ง 2 ฝั่ง ตั้งแต่ช่วงแยกถนนราชวงศ์ตัดกับถนนอนุวงศ์ถึงท่าเรือราชวงศ์ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าปลีกและบริการ มีลักษณะอาคารเป็นตึกแถวสูง 3-7 ชั้น
- **พื้นที่ 4** ได้แก่ พื้นที่ย่อย H, I, J, K, L, M, N, O, P และ Q คือ เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อกิจกรรมการค้าส่งและมีสินค้าส่วนใหญ่เป็นผลผลิตทางการเกษตร มีลักษณะอาคารเป็นตึกแถวสูงประมาณ 2-4 ชั้น ส่วนใหญ่อาคารมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงาม มีอาณาเขตตั้งแต่ถนนราชวงศ์ตัดกับถนนทรงวาดจนถึงบริเวณวัดปทุมคงคา

ในการคำนวณหาความสัมพันธ์ของสิ่งที่ควรปรับปรุงกับกลุ่มพื้นที่ที่แบ่งไว้ จะทำให้ทราบถึงระดับความรุนแรงของปัญหาในแต่ละกลุ่มพื้นที่และปัญหาใดควรปรับปรุงก่อนหรือหลัง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5.5: ค่าความสัมพันธ์ของพื้นที่ย่อยกับสิ่งที่ควรปรับปรุง

| สิ่งที่ควรปรับปรุง | พื้นที่ 1 | | พื้นที่ 2 | | พื้นที่ 3 | | พื้นที่ 4 | |
|--------------------------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
| | ค่า | ลำดับ | ค่า | ลำดับ | ค่า | ลำดับ | ค่า | ลำดับ |
| - ชาติที่จอดรถ | 3.48 | 1 | 3.90 | 1 | 3.40 | 5 | 2.93 | 12 |
| - ความคล่องตัวของจราจร | 2.92 | 5 | 3.43 | 2 | 3.00 | 7 | 3.58 | 2 |
| - ปัญหาควันและไอเสีย | 2.72 | 8 | 3.30 | 3 | 3.57 | 1 | 3.47 | 3 |
| - มลพิษอากาศ | 2.28 | 11 | 3.17 | 4 | 3.43 | 4 | 3.62 | 1 |
| - สภาพทางเดินเท้า | 3.04 | 3 | 3.43 | 2 | 2.27 | 11 | 3.31 | 7 |
| - ที่โล่งและสวนสาธารณะ | 2.24 | 12 | 2.23 | 13 | 3.50 | 2 | 3.44 | 4 |
| - สภาพอาคาร | 2.48 | 9 | 3.17 | 4 | 2.73 | 9 | 3.42 | 5 |
| - การเข้าถึงของบริการขนส่ง | 2.96 | 4 | 3.03 | 6 | 2.10 | 13 | 3.40 | 6 |
| - สภาพถนน | 2.76 | 7 | 2.73 | 8 | 2.10 | 13 | 3.29 | 8 |
| - ปริมาณพื้นที่สีนทนาการ | 2.08 | 14 | 2.47 | 11 | 3.43 | 3 | 2.98 | 10 |
| - ปัญหาน้ำท่วม | 2.16 | 13 | 3.13 | 5 | 2.17 | 12 | 2.36 | 16 |
| - ความกว้างของทางเดินเท้า | 2.28 | 11 | 2.97 | 7 | 2.00 | 15 | 3.00 | 9 |
| - ภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ | 3.16 | 2 | 3.03 | 6 | 2.53 | 10 | 2.67 | 13 |
| - มลพิษทางเสียง | 2.36 | 10 | 2.60 | 10 | 3.33 | 6 | 2.96 | 11 |
| - การกำจัดขยะ | 2.76 | 7 | 2.43 | 12 | 2.77 | 8 | 2.40 | 15 |
| - การป้องกันอัคคีภัย | 2.80 | 6 | 2.67 | 9 | 2.17 | 12 | 2.49 | 14 |
| - สภาพท่าเรือ | - | - | - | - | 2.05 | 14 | - | - |
| - ปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในพื้นที่ | 2.04 | 15 | 2.13 | 14 | 1.80 | 16 | 2.36 | 16 |
| - ชาติไฟฟ้าแสงสว่างบนถนน | 2.36 | 10 | 2.23 | 13 | 1.63 | 17 | 2.07 | 17 |
| - การบริการไฟฟ้า | 1.76 | 17 | 1.70 | 15 | 1.33 | 18 | 1.62 | 19 |
| - การบริการประปา | 1.92 | 16 | 1.53 | 16 | 1.27 | 19 | 1.31 | 19 |
| รวม | 50.56 | 4 | 55.28 | 2 | 50.53 | 3 | 56.68 | 1 |

(ที่มา การคำนวณด้วยวิธีการ Cross Tab)

จากตารางสรุปได้ว่า พื้นที่ 4 เป็นพื้นที่ที่มีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการปรับปรุงด้านกายภาพเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 56.68) รองลงมาได้แก่ พื้นที่ 2 (ร้อยละ 55.28), พื้นที่ 1 (ร้อยละ 50.56) และ พื้นที่ 3 (ร้อยละ 50.53) ตามลำดับ เมื่อพิจารณาประกอบกับตารางที่ 5.13 ซึ่งเกี่ยวกับระดับความรุนแรงของสิ่งที่ควรปรับปรุงโดยนำมาเชื่อมโยงกับกลุ่มพื้นที่ย่อยพบว่า สิ่งที่ควรปรับปรุงมีระดับความรุนแรงมีระดับความรุนแรงของในแต่ละพื้นที่ย่อยแตกต่างกัน มีรายละเอียด ดังนี้

อันดับ 1 - ชาติที่จอดรถ (ร้อยละ 9.61) มีสาเหตุมาจากพื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ ชาติเคลื่อนพื้นที่โล่งและความหนาแน่นของอาคาร ซึ่งสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อยได้แก่ พื้นที่ 2, 1, 3 และ 4

อันดับ 2 - ความคล่องตัวของจราจร (ร้อยละ 8.24) ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยมีสาเหตุมาจากสภาพถนนทั้งความกว้างของถนนไม่สามารถรองรับปริมาณรถที่สัญจรผ่านเข้ามา และการดำเนินการซ่อมแซมผิวการจราจรทำให้ลดปริมาณพื้นที่ผิวจราจร ซึ่งสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 4, 2, 3 และ 1

อันดับ 3 - มลพิษอากาศ (ร้อยละ 7.49) ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เสื่อมโทรม สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากท่าเลที่ตั้งและระยะจากขอบถนนถึงอาคารน้อยมาก ซึ่งหากอยู่ในบริเวณถนนสายหลักก็ย่อมได้รับผลกระทบมากกว่าอาคารที่อยู่ในตรอก ซอย และส่วนหนึ่งมาจากการขาดพื้นที่สีเขียวที่จะช่วยกรองอากาศภายในพื้นที่ ซึ่งสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 4, 3, 2 และ 1

อันดับ 4 - คว้นและไอเสีย (ร้อยละ 7.37) ทำให้สุขภาพและคุณภาพของประชาชนเสื่อมโทรม ซึ่งมีสาเหตุเช่นเดียวกับปัญหาด้านมลพิษอากาศ แต่ส่วนใหญ่มักพบมากในบริเวณอาคารที่อยู่ตามถนนราชวงศ์และทรงวาด ซึ่งสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 3, 4, 2 และ 1

อันดับ 5 - สภาพทางเดินเท้า (ร้อยละ 6.99) ทำให้เกิดปัญหาด้านการสัญจรไม่สะดวก ซึ่งมีสาเหตุมาจากขนาดพื้นผิวทางเท้า วัสดุพื้นผิวที่ทรุดโทรม รวมทั้งสิ่งกีดขวางหน้าอาคาร โดยสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 2, 4, 1 และ 3

อันดับ 6 - ที่โล่งและสวนสาธารณะ (ร้อยละ 6.99) ซึ่งเป็นปัญหาด้านคุณภาพชีวิตของประชาชน มักเกิดในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีความหนาแน่นสูงรวมไปถึงย่านการค้าธุรกิจที่สำคัญ ซึ่งสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 3, 4, 1 และ 2

อันดับ 7 - การเข้าถึงของบริการขนส่ง (ร้อยละ 6.62) เห็นได้ว่ามีความเกี่ยวเนื่องไปยังความคล่องตัวของจราจรและสภาพของถนน โดยถ้าหากทั้งสองประเด็นนี้มีปัญหามากเท่าใดก็ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการเข้าถึงของการขนส่งเท่านั้น ซึ่งสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 4, 2, 1 และ 3

อันดับ 8 - สภาพอาคาร (ร้อยละ 6.12) เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้อาคารไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ ทำให้สูญเสียประโยชน์ที่จะได้จากศักยภาพของอาคาร และทำให้ภูมิทัศน์ของพื้นที่ไม่น่ามอง ทั้งที่เกิดจากอายุของอาคาร และขาดการดูแลจากผู้อยู่อาศัยในอาคารนั้นๆ โดยสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 4, 2, 3 และ 1

อันดับ 9 - สภาพถนน (ร้อยละ 5.24) ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยหลักๆ มีสาเหตุมาจากความกว้างของพื้นผิวถนนที่แคบและบางส่วนใช้เป็นที่จอดรถและขนส่งสินค้ายังทำให้ลดพื้นที่สัญจร ซึ่งเป็นสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวของจราจรและการเข้าถึงของบริการขนส่ง ซึ่งสามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 4, 1, 2 และ 3

อันดับ 10 - ปริมาณพื้นที่สันทนาการมวลชน (ร้อยละ 4.87) หมายถึงพื้นที่ที่จัดกิจกรรมหรือพบปะสังสรรค์กันสำหรับประชาชนในพื้นที่ แต่ยิ่งพื้นที่มีความหนาแน่นและมูลค่าที่ดินสูงก็ยิ่งทำให้พื้นที่สันทนาการลดน้อยลง ซึ่งทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนแย่ลงและความสัมพันธ์เชิงสังคมสูญหายไป สำหรับลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 3, 4, 2 และ 1

อันดับ 11 - ปัญหาหน้าท่วม (ร้อยละ 4.37) แม้ว่าย่านทรงวาดมีการสร้างสถานีสูบน้ำและแนวคันกันน้ำ แต่ในช่วงหน้าฝนที่มีน้ำหลากนั้นก็อาจทำให้เกิดน้ำท่วมขังในบางพื้นที่ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการระบายน้ำที่ดีสำหรับลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 2, 4, 3 และ 1

อันดับ 12 - ความกว้างของทางเดินเท้า (ร้อยละ 3.50) เป็นปัญหาต่อความสะดวกในการสัญจรและความปลอดภัยของผู้สัญจร ซึ่งมีสาเหตุมาจากการสภาพถนนที่แคบอยู่แล้วทำให้ในการขยายความกว้างของทางเดินไม่สามารถกระทำได้อีกทั้งสภาพปัจจุบันมีการวางสิ่งกีดขวางบริเวณหน้าอาคาร สำหรับลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 4, 2, 1 และ 3

อันดับ 13 - มลพิษทางเสียง (ร้อยละ 4.00) ทำให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพของประชาชนเสื่อมลง ซึ่งมีสาเหตุเช่นเดียวกับมลพิษทางอากาศ คือ ทำเลที่ตั้งและระยะจากขอบถนนถึงอาคารน้อยมาก ซึ่งในการปรับปรุงอาคารหากมีการใช้วัสดุที่กันเสียงได้ก็มีส่วนช่วยในระดับหนึ่ง หรือกำหนดระยะถอยร่นจากถนนมากขึ้น สำหรับลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 3, 4, 2 และ 1

อันดับ 14 - ภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ (ร้อยละ 4.00) ส่งผลด้านสภาพแวดล้อมทำให้คุณภาพชีวิตของชุมชนไม่น่าอยู่ ไม่ว่าจะเป็นสาเหตุมาจากความสะอาด ความทรุดโทรมของอาคาร หรือแม้กระทั่งองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่ไม่เหมาะสม ซึ่งลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 1, 2, 4 และ 3

อันดับ 15 - การกำจัดขยะ (ร้อยละ 3.50) เป็นปัญหาต่อสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งมาจากพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัย และส่วนหนึ่งมาจากปริมาณจุดทิ้งขยะไม่เพียงพอ สำหรับลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 3, 1, 2 และ 4

อันดับ 16 - การป้องกันอัคคีภัย (ร้อยละ 3.50) ทำให้ประชาชนรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัยในชีวิต ซึ่งมีสาเหตุมาจากความหนาแน่นของอาคารและวัสดุของอาคาร รวมทั้งการเข้าถึงของถนนและทางเท้าที่ยากแก่การเข้าถึง สามารถเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 1, 2, 4 และ 3

อันดับ 17 สภาพท่าเรือ (ร้อยละ 2.62) ซึ่งส่งผลต่อความสะดวกในการสัญจร ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับเฉพาะพื้นที่ 3 ซึ่งหากมีการปรับปรุงให้รองรับและความปลอดภัยก็น่าจะทำให้คนหันมาใช้บริการมากขึ้น

อันดับ 18 - ปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในพื้นที่ (ร้อยละ 2.25) ทำให้ประชาชนรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัยในชีวิต สาเหตุเนื่องจากพื้นที่และอาคารร้าง และการเข้าถึงภายในตรอกซอย นั้นทำให้สามารถเป็นแหล่งมั่วสุมได้ง่ายก่อให้เกิดปัญหาด้านอาชญากรรมได้อีก สำหรับลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 4, 2, 1 และ 3

อันดับ 19 - ขาดไฟฟ้าแสงสว่างบนถนน (ร้อยละ 2.25) เป็นปัญหาต่อสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งมีสาเหตุมาจาก ความปะปนของอาคาร และระยะห่างระหว่างอาคาร ซึ่งทำให้เกิดเงามืดปกคลุมอาคารและแสงผ่านเข้ามาได้น้อยทำให้เกิดมุมอับแสงได้ สำหรับลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 1, 2, 4 และ 3

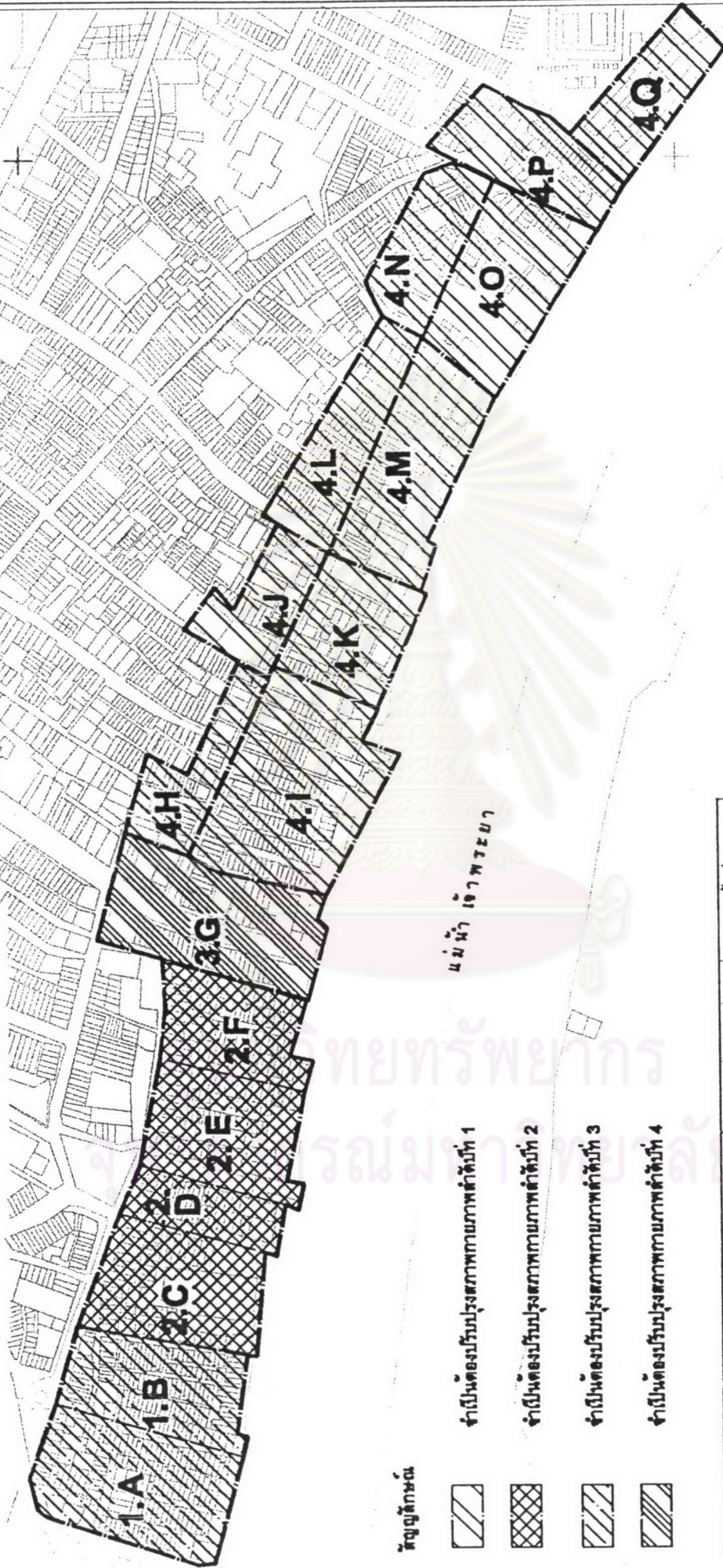
อันดับ 20 - การบริการไฟฟ้าและประปา(รวมร้อยละ 0.05) มีความต้องการที่จะปรับปรุงน้อยมากในพื้นที่ สามารถบอกเป็นนัยได้ว่าการบริการด้านไฟฟ้าและประปาไม่มีปัญหาหรือกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งหากเรียงลำดับพื้นที่ย่อยที่ประสบปัญหาจากมากไปน้อย ได้แก่ พื้นที่ 1, 2, 4 และ 3

ในทางกลับกัน หากวิเคราะห์โดยพิจารณาพื้นที่ย่อยกับสิ่งใดที่ควรปรับปรุงตามลำดับความจำเป็น นั้น โดยจัดลำดับ 5 อันดับแรกของสิ่งทีควรปรับปรุงในแต่ละพื้นที่ ดังนี้





ตารางที่ 5.6: ลำดับความรุนแรงของสิ่งทีควรปรับปรุงต่อพื้นที่ย่อย

| | พื้นที่ 1 | พื้นที่ 2 | พื้นที่ 3 | พื้นที่ 4 |
|----------|--------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|
| อันดับ 1 | ขาดที่จอดรถ | ขาดที่จอดรถ | ควันและไอเสีย | มลพิษอากาศ |
| อันดับ 2 | ภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ | ความคล่องตัวของ | ที่โล่งและสวนสาธารณะ | ความคล่องตัวของ |
| อันดับ 3 | สภาพทางเดินเท้า | สภาพทางเดินเท้า | พื้นที่สันทนาการ | ควันและไอเสีย |
| อันดับ 4 | การเข้าถึงของบริการขนส่ง | สภาพอาคาร | มลพิษอากาศ | ที่โล่งและสวนสาธารณะ |
| อันดับ 5 | ความคล่องตัวของจราจร | มลพิษอากาศน้ำท่วม | ขาดที่จอดรถ | สภาพอาคาร |

การฟื้นฟูย่านทรงวาดและคัดสินค้ำกับน้ำ ย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



สัญลักษณ์

-  จำเป็นต้องปรับปรุงสภาพกายภาพลำดับที่ 1
-  จำเป็นต้องปรับปรุงสภาพกายภาพลำดับที่ 2
-  จำเป็นต้องปรับปรุงสภาพกายภาพลำดับที่ 3
-  จำเป็นต้องปรับปรุงสภาพกายภาพลำดับที่ 4

| | พื้นที่ 1 | พื้นที่ 2 | พื้นที่ 3 | พื้นที่ 4 |
|----------|--------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| อันดับ 1 | ขาดที่จอดรถ | ขาดที่จอดรถ | คว้นและโอเดีย | พื้นที่อากาศ |
| อันดับ 2 | ภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ | ความคล่องตัวของจราจร | ที่โล่งและสวนสาธารณะ | ความคล่องตัวของจราจร |
| อันดับ 3 | สภาพทางเดินเท้า | สภาพทางเดินเท้า | พื้นที่ต้นทนาการ | คว้นและโอเดีย |
| อันดับ 4 | การเข้าถึงของบริการขนส่ง | สภาพอาคาร | มลพิษอากาศ | ที่โล่งและสวนสาธารณะ |
| อันดับ 5 | ความคล่องตัวของจราจร | มลพิษอากาศน้ำท่วม | ขาดที่จอดรถ | สภาพอาคาร |



แผนที่ 5.6

กลุ่มพื้นที่ศึกษาที่บรรดิมความรุนแรงของสิ่งทีควรปรับปรุง

ภาควิชาการวางแนแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546

Scale



จากตารางที่ 5.6 พบว่าปัญหาของแต่ละพื้นที่ผู้ตอบแบบสอบถามจะต้องการปรับปรุงในประเด็นเดียวกัน แต่มีระดับความรุนแรงแตกต่างกัน ซึ่งมาจากทำเลที่ตั้งและปัจจัยด้านกายภาพต่างๆ โดยสามารถบอกเป็นนัยได้ว่าทุกพื้นที่นั้นมีปัญหาหลักๆ ดังที่ระบุแต่มีระดับความจำเป็นที่ต้องการปรับปรุงแตกต่างกัน แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น การวิเคราะห์ดังกล่าว เป็นการประเมินจากทัศนคติของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ซึ่งอาจไม่ได้เป็นปัญหาที่แท้จริงของแต่ละกลุ่มพื้นที่นั้นๆ เนื่องจากทั้งความไม่ชัดเจนในขอบเขตทางด้านกายภาพ และ ในความเป็นจริงประชาชนทุกคนต้องการที่จะได้รับคุณภาพชีวิตที่ดี และต้องการให้สภาพแวดล้อมและสิ่งต่างๆ ภายในชุมชนดีขึ้น ดังนั้นในการแก้ไขและปรับปรุง จึงต้องวิเคราะห์ประกอบกับสภาพในปัจจุบันด้วย

5.1.2.3 ความสัมพันธ์ของลักษณะปัญหาและสาเหตุ

เมื่อนำประเด็นของสิ่งที่ควรปรับปรุงที่ได้ทำการสอบถาม มาพิจารณาหาปัญหาและสาเหตุในด้านกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน ซึ่งเห็นได้ว่าแต่ละสิ่งที่ต้องการปรับปรุงนั้น มีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงไปยังปัญหาและมีสาเหตุที่มีลักษณะและมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน โดยพบว่าส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในปัจจุบัน สามารถสรุปประเด็นปัญหาและสาเหตุหลักๆ ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.7 : ความสัมพันธ์ของสิ่งที่ควรปรับปรุงต่อปัญหาและสาเหตุ

| สิ่งที่ควรปรับปรุง | ปัญหา | สาเหตุด้านกายภาพ |
|--|--|--|
| - ขาดที่จอดรถ - ความคล่องตัวของจราจร - การเข้าถึงของบริการขนส่ง - สภาพถนน | • การจราจรติดขัด • การขับขีไม่สะดวก • การค้าชบเซา | ♦ พื้นที่ผิวจราจรแคบ ♦ ขาดแคลนพื้นที่โล่ง ♦ ความกว้างของถนน ♦ โครงข่ายถนนไม่ทั่วถึง |
| - ปัญหาควันและไอเสีย - มลพิษอากาศ - มลพิษทางเสียง | • สุขภาพและคุณภาพชีวิตเสื่อม • สภาพแวดล้อมทรุดโทรม | ♦ ระยะของถนนและอาคารน้อย ♦ ขาดพื้นที่สีเขียว ต้นไม้ ♦ ตำแหน่งและที่ตั้งของอาคาร |
| - สภาพทางเดินเท้า - ความกว้างของทางเดินเท้า | • การสัญจรทางเท้าไม่สะดวก • ไม่ปลอดภัยต่อผู้สัญจร | ♦ พื้นที่ผิวทางเท้าแคบ ♦ มีสิ่งกีดขวางทางเท้า |
| - ปริมาณพื้นที่สันทนาการ - ที่โล่งและสวนสาธารณะ | • สภาพแวดล้อมของพื้นที่ • คุณภาพชีวิตเสื่อมโทรม | ♦ ความหนาแน่นของอาคาร |
| - สภาพอาคาร - ภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ - สภาพท่าเรือ | • ทัศนียภาพโดยรวมไม่ดี • คุณภาพชีวิตของประชาชนลดลง • อาคารใช้ประโยชน์ได้ไม่คุ้มค่า | ♦ ความหนาแน่นของอาคาร ♦ รูปแบบอาคารปะปนกัน ♦ อายุของอาคารและสภาพทรุดโทรม |
| - ปัญหาน้ำท่วม - การกำจัดขยะ - การบริการไฟฟ้า - การบริการประปา | • การบริการสาธารณูปโภคไม่ทั่วถึง | ♦ ตำแหน่งและที่ตั้งของอาคาร |
| - การป้องกันอัคคีภัย - ขาดไฟฟ้าแสงสว่างบนถนน - ปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในพื้นที่ | • ความไม่ปลอดภัยในชีวิต | ♦ ความหนาแน่นของอาคาร ♦ รูปแบบอาคารปะปนกัน ♦ อาคารรกร้างและไม่มีคนอาศัย |

ที่มา : การวิเคราะห์จากแบบสอบถาม

ดังนั้นในการปรับเปลี่ยนลักษณะทางกายภาพ และ พัฒนาโครงสร้างต่างๆ ที่เป็นสาเหตุของปัญหาในพื้นที่ จึงสามารถบรรเทาความรุนแรงของปัญหาต่างๆ ได้ในบางส่วน ซึ่งจะรองรับ และ สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ในอนาคต โดยแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่นี้จะกล่าวถึงในบทต่อไป

5.2 การวิเคราะห์ทัศนคติของประชาชนต่อการฟื้นฟูย่านทรงวาด

ในการวิเคราะห์สภาพกายภาพและสภาพปัญหาของย่านทรงวาดนั้น ซึ่งแม้ว่าจะมีพื้นที่ที่มีความจำเป็นในการปรับปรุงก็ตาม แต่ปัจจัยที่จะผลักดันให้เกิดการพัฒนาได้นั้น คือ ทัศนคติของผู้ที่มีส่วนได้-เสียในพื้นที่ รวมทั้งระดับความสามารถของเจ้าของอาคารและที่ดิน ซึ่งหากมีการฟื้นฟูย่อมกระทบต่อกิจกรรมการค้าและความเป็นอยู่ ดังนั้น ในการวิเคราะห์ทัศนคติจะทำให้ทราบถึงมาตรการและวิธีการที่เหมาะสม โดยมีประเด็นในการพิจารณาทัศนคติในการฟื้นฟู ดังนี้

- 5.2.1 ความคุ้มค่าของการใช้ที่ดิน
- 5.2.2 ระดับความสามารถในการฟื้นฟู
- 5.2.3 อุปสรรคต่อการฟื้นฟู
- 5.2.4 รูปแบบผลตอบแทน
- 5.2.5 ความคิดเห็นหากเกิดการฟื้นฟูย่านทรงวาด

5.2.1 ทัศนคติต่อความคุ้มค่าของการใช้ที่ดิน

ในการให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลตอบแทนของต้นทุนมูลค่าที่ดิน ทำให้ประชาชนสามารถบอกเป็นนัยได้ถึงความพอใจต่อรายได้ของกิจการของตนในปัจจุบัน ทำให้ทราบถึงแนวโน้มที่มีความเป็นไปได้ต่อการวางแผนทางฟื้นฟูพื้นที่ โดยสรุปได้ดังตาราง

ตารางที่ 5.8 :ทัศนคติต่อความคุ้มค่าของผลตอบแทนกับมูลค่าที่ดินในย่านทรงวาด

| ความคิดเห็น | คุ้มค่า | ไม่คุ้มค่า | รวม |
|-------------|---------|------------|-----|
| จำนวน | 33 | 97 | 130 |
| ร้อยละ | 25.38 | 74.62 | 100 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

จากตารางที่ 5.8 พบว่าประชาชนในย่านทรงวาดส่วนใหญ่เห็นด้วยว่า ปัจจุบันผลตอบแทนหรือรายได้จากกิจกรรมการค้าภายในย่านทรงวาดไม่ก่อให้เกิดความคุ้มค่ากับมูลค่าที่ดินถึงร้อยละ 74.62 โดยพิจารณาจากแนวโน้มสภาพเศรษฐกิจของตนเองและเปรียบเทียบกับพื้นที่ใกล้เคียง เช่น ย่านเยาวราช ย่านสำเพ็ง เป็นต้น ซึ่งจะสอดคล้องกับการวิเคราะห์ความเข้มข้นของการใช้ที่ดิน (F.A.R.) ซึ่งไม่คุ้มค่าเช่นเดียวกัน ในขณะที่อีกร้อยละ 25.38 ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า "คุ้มค่า" นั้นมักจะเป็นครัวเรือนที่มีรายได้สูงและแนวโน้มรายได้ของครัวเรือนจะไม่เปลี่ยนแปลง

5.2.2 ความคิดเห็นต่อระดับความสามารถในการฟื้นฟู

จากแบบสอบถาม ได้ให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปตัวอย่างอาคารก่อนและหลังได้รับการฟื้นฟูสภาพอาคารในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นการฟื้นฟูอาคารเก่าในชุมชนชาวจีน ซึ่งมีลักษณะและรูปแบบคล้ายกับอาคารในพื้นที่ศึกษา พบว่าส่วนใหญ่ตอบว่าเหมาะสมและต้องการปรับปรุงถึงร้อยละ 81 ไม่มีความคิดเห็นต่อการปรับปรุง ร้อยละ 13 และ คิดว่าไม่จำเป็น ร้อยละ 6 ซึ่งจากการสอบถามเป็นเพราะว่า ผู้ตอบคิดว่าบางอาคารไม่มีคนอาศัย และใช้เป็นแค่โกดังเก็บสินค้าเท่านั้นไม่จำเป็นต้องซ่อมแซมก็ได้

ดังนั้นจึงได้สอบถามเกี่ยวกับระดับความสามารถต่อวิธีการฟื้นฟูที่เหมาะสมสำหรับศักยภาพของเจ้าของอาคารและผู้เช่าจะสามารถกระทำได้หากมีการฟื้นฟูอาคารและพื้นที่ภายในย่านทรงวาด ดังตาราง

ตารางที่ 5.9: ระดับความสามารถของเจ้าของและผู้เช่าต่อวิธีการฟื้นฟู

| วิธีการในการฟื้นฟู | ทั้งหมด | | บางส่วน | | ไม่สามารถ | |
|---|---------|--------|---------|--------|-----------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| - ซ่อมแซม ปรับปรุงสภาพอาคารภายนอก | 8 | 6.15 | 80 | 61.54 | 42 | 32.31 |
| - รื้อถอนอาคารเก่าเสื่อมสภาพ ที่ท่านเป็นเจ้าของ | 11 | 8.46 | 61 | 46.92 | 58 | 44.62 |
| - ปรับเปลี่ยนกิจกรรมในอาคารของท่านและครอบครัว | 8 | 6.15 | 49 | 37.69 | 73 | 56.15 |
| - เปลี่ยนรูปลักษณะอาคารให้สอดคล้องกับอาคารที่สวยงาม | 27 | 20.77 | 42 | 32.31 | 61 | 46.92 |
| - ปรับปรุงพื้นที่ริมแม่น้ำ | 19 | 14.62 | 43 | 33.08 | 68 | 52.31 |
| - ซ่อมแซม ปรับปรุงทางเท้า | 18 | 13.85 | 30 | 23.08 | 82 | 63.08 |
| - เพิ่มความกว้างทางเท้าบริเวณ | 13 | 10.00 | 37 | 28.46 | 80 | 61.54 |
| - เพิ่มพื้นที่สีเขียว เช่น สวนหย่อม | 12 | 9.23 | 20 | 15.38 | 98 | 75.38 |
| - จัดทำลานกิจกรรมภายในชุมชน | 15 | 11.54 | 50 | 38.46 | 65 | 50.00 |
| - เพิ่มโครงข่ายการสัญจร | 5 | 3.85 | 21 | 16.15 | 104 | 80.00 |
| - ปรับปรุงโครงข่ายถนน | 4 | 3.08 | 19 | 14.62 | 107 | 82.31 |
| - ปรับสภาพผิวจราจร | 17 | 13.08 | 19 | 14.62 | 94 | 72.31 |
| - สร้างลานจอดรถสาธารณะ | 4 | 3.08 | 20 | 15.38 | 106 | 81.54 |
| - ปรับปรุงภูมิทัศน์ในนามอง | 23 | 17.69 | 53 | 40.77 | 54 | 41.54 |
| - จัดกิจกรรมด้านสังคมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในชุมชน | 8 | 6.15 | 72 | 55.38 | 50 | 38.46 |
| - กำหนดรูปแบบอาคารสำหรับการปรับปรุง | 26 | 20.00 | 59 | 45.38 | 45 | 34.62 |
| - ปรับปรุงความสามารถในการรองรับสาธารณูปโภค | 3 | 2.31 | 21 | 16.15 | 106 | 81.54 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

จากตารางพบว่าวิธีการฟื้นฟูที่ส่วนใหญ่เจ้าของและผู้เช่าสามารถปรับปรุงเองได้ในระดับ "ทั้งหมด" คือ เปลี่ยนรูปลักษณะอาคารให้สอดคล้องกับอาคารที่สวยงามและกำหนดรูปแบบอาคารที่จะปรับปรุง (ร้อยละ 20.77 และ 20.00) พร้อมทั้งปรับปรุงภูมิทัศน์ให้นำมอง (ร้อยละ 17.69) ไม่ว่าจะเป็นป้ายหน้าร้าน ความสะอาด และอุปกรณ์ประดับถนน (Street Furniture) หน้าอาคารของตนให้เรียบร้อยนั่นเอง แต่ในการดำเนินการปฏิบัติจริงนั้นคงจะเป็นไปได้ยากที่เจ้าของและผู้เช่าจะลงทุนเองหากไม่มีผลตอบแทนหรือความคุ้มค่า ที่จะได้รับหลังจากการปรับปรุง

สำหรับวิธีการฟื้นฟูที่เจ้าของและผู้เช่าจะสามารถปรับปรุงเองได้ในระดับ "บางส่วน" มี 2 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นด้านกายภาพได้แก่ ซ่อมแซมปรับปรุงสภาพอาคารภายนอก (ร้อยละ 61.54) และรื้อถอนอาคารเก่าเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 46.92) ซึ่งจะกระทำเฉพาะอาคารและพื้นที่ของตนเท่านั้น แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นระดับในการฟื้นฟูก็ขึ้นอยู่กับสภาพทางการเงินของแต่ละครัวเรือน และ ประเด็นด้านสังคมได้แก่ การจัดกิจกรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในชุมชน (ร้อยละ 55.38) และร่วมกันกำหนดรูปแบบอาคารสำหรับการปรับปรุง (ร้อยละ 45.38) ดังนั้นการกำหนดรูปแบบอาคารทั้งที่สร้างใหม่และปรับปรุง รวมทั้งสภาพกายภาพของย่านทรงวาด โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม จึงมีโอกาสและเป็นไปได้ หากมีการฟื้นฟูย่านทรงวาด

สำหรับวิธีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานส่วนรวมนั้น ระดับความสามารถและศักยภาพของเจ้าของและผู้เช่าไม่สามารถกระทำได้ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างลานจอดรถสาธารณะ โครงข่ายการสัญจร และการปรับปรุงสภาพถนน ทางเดินเท้า สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของหน่วยงานไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชนที่จำเป็นต้องจัดสรรเงินลงทุน หรือ กำหนดมาตรการต่างๆ ทั้งด้านผังเมืองและอาคาร ซึ่งจะสามารถผลักดันให้เกิดแผนงานและโครงการต่างๆ ในการปรับปรุงฟื้นฟูย่านทรงวาด

5.2.3 อุปสรรคต่อการฟื้นฟู

ระดับความสามารถในการปรับปรุงอาคาร ขึ้นกับความจำเป็นและความต้องการของผู้ที่อาศัยหรือเจ้าของอาคาร ซึ่งก็มีอุปสรรคแตกต่างกัน โดยแบบสอบถามได้ให้ผู้ตอบแสดงทัศนคติเกี่ยวกับอุปสรรคต่อการฟื้นฟูอาคารและพื้นที่ และนำมาจัดอันดับได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.10: อุปสรรคต่อการฟื้นฟูย่านทรงวาดสำหรับเจ้าของและผู้เช่าในย่านทรงวาด

| อุปสรรค | อันดับที่ 1 | | อันดับที่ 2 | | อันดับที่ 3 | | อันดับที่ 4 | | อันดับที่ 5 | |
|-----------------------------------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| กฎหมายควบคุมอาคาร | 9 | 7 | 11 | 8 | 23 | 18 | 31 | 24 | 56 | 43 |
| ขาดเงินทุน | 33 | 25 | 34 | 26 | 11 | 8 | 18 | 14 | 34 | 26 |
| ขาดความรู้ | 8 | 6 | 23 | 18 | 50 | 38 | 33 | 25 | 16 | 12 |
| ขาดหน่วยงานหรือองค์กรเข้ามาฟื้นฟู | 56 | 43 | 20 | 15 | 8 | 6 | 31 | 24 | 15 | 12 |
| ขาดรูปแบบหรือแนวทางการฟื้นฟู | 24 | 18 | 42 | 32 | 38 | 29 | 17 | 13 | 9 | 7 |
| รวม | 130 | 100 | 130 | 100 | 130 | 100 | 130 | 100 | 130 | 100 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

จากตารางที่ 5.10 พบว่าอุปสรรคสำหรับเจ้าของและผู้เช่าประสบมากที่สุด คือ ขาดหน่วยงานหรือองค์กรที่จะมาฟื้นฟูปรับปรุงพื้นที่ (ร้อยละ 43) ส่วนหนึ่งมาจากภายในย่านทรงวาดนั้นไม่มีการรวมกลุ่มหรือชุมชนที่จะผลักดันให้เกิดแผนหรือโครงการในการปรับปรุงพื้นที่ แต่จากการสอบถามเพิ่มเติมกล่าวว่า มีหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ได้เข้ามาทำแบบสำรวจหลายครั้ง แต่ก็ไม่เห็นว่าจะมีโครงการอะไรเกิดขึ้น

รองลงมาได้แก่ ขาดเงินทุน (ร้อยละ 25) และ ขาดรูปแบบการฟื้นฟู (ร้อยละ 18) ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะอาคารมีสภาพเก่าทรุดโทรม และอาคารส่วนใหญ่มีความสูงเฉลี่ย 2-3 ชั้นเป็นส่วนมาก ทำให้ต้องใช้เงินในการซ่อมแซมหรือต่อเติมสูง และเมื่อปรับปรุงแล้วก็ไม่คุ้มกับที่ลงทุน หากมีกิจกรรมแบบเดิม อีกทั้งภายในย่านทรงวาดแทบจะไม่มีแบบอย่างที่ได้รับการปรับปรุงอย่างถูกต้องเลย ซึ่งเจ้าของอาคารก็จะปรับปรุง ซ่อมแซมตามที่ตนต้องการทำให้รูปแบบสถาปัตยกรรมที่ควรจะรักษาไว้ก็กลับหายไป

นอกจากนั้นเจ้าของอาคารบอกว่ามีปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้างอาคาร ซึ่งเป็นไม้ผสมปูน ซึ่งยากต่อการซ่อมแซมและปรับปรุง และลักษณะอาคารที่เป็นตึกแถวที่มีโครงสร้างเชื่อมต่อกัน ดังนั้นหากเปลี่ยนแปลงเพียงคูหาเดียวอาจจะมีผลกระทบต่อตึกแถวคูหาข้างๆ ได้

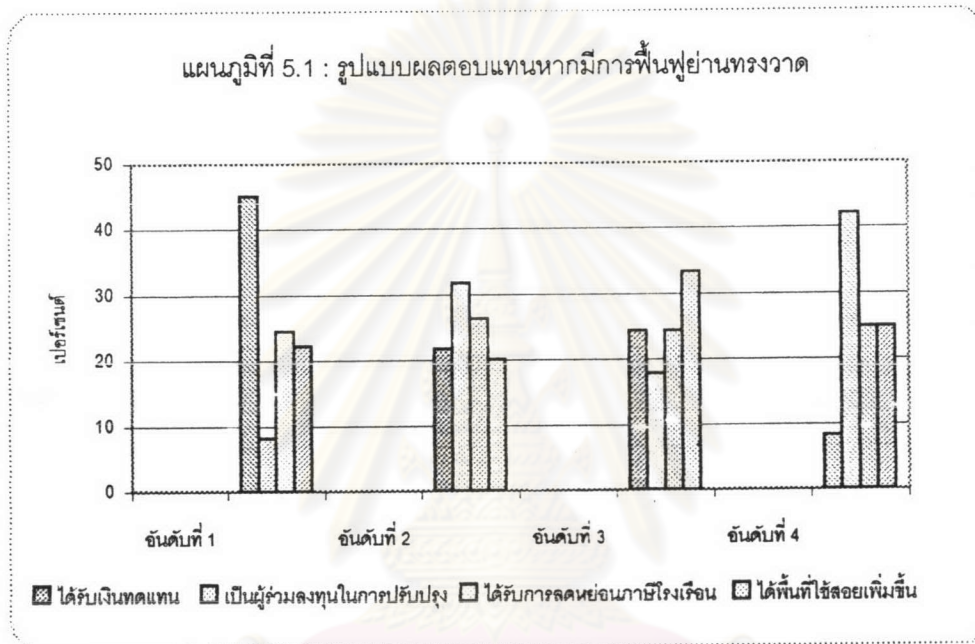
5.2.4 รูปแบบผลตอบแทน

จากแบบสอบถามได้ให้ผู้ตอบได้แสดงทัศนคติว่า หากมีการปรับปรุงฟื้นฟูย่านทรงวาดโดยจำเป็นต้องมีการเวนคืนพื้นที่หรือปรับเปลี่ยนกิจกรรมอาคารนั้นผลตอบแทนที่เลือกส่วนใหญ่(ตารางที่ 5.11) คือ ได้รับเงินทดแทน (ร้อยละ 46.92) รองลงมาได้แก่ การลดหย่อนภาษีโรงเรือน (ร้อยละ 23.85) ได้พื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 20.77) และ เป็นผู้ร่วมลงทุนในการปรับปรุง (ร้อยละ 8.46) ตามลำดับ จากแผนภูมิที่ 5.1 เห็นได้ว่าสัดส่วนในอันดับที่หนึ่งของผลตอบแทนประเภทประเภทได้รับเงินทดแทนมากที่สุด และ อันดับสุดท้ายของผลตอบแทนที่คือเป็นผู้ร่วมลงทุนในการปรับปรุง ซึ่งอาจเป็นเพราะผู้ตอบแบบสอบถามไม่สามารถนึกภาพของผลประโยชน์ที่จะได้รับและเป็นการลงทุนทั้งเวลาและเงินทุนในระยะยาวซึ่งจะเห็นผลตอบแทนที่ได้ช้ากว่านั่นเอง

ตารางที่ 5.11 : ลำดับของรูปแบบผลตอบแทนที่ต้องการหากมีการฟื้นฟูย่านทรงวาด

| รูปแบบผลตอบแทน | อันดับที่ 1 | | อันดับที่ 2 | | อันดับที่ 3 | | อันดับที่ 4 | |
|-------------------------------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ได้รับเงินทดแทน | 61 | 46.92 | 28 | 21.54 | 30 | 23.08 | 11 | 8.46 |
| เป็นผู้ร่วมลงทุนในการปรับปรุง | 11 | 8.46 | 41 | 31.54 | 22 | 16.92 | 56 | 43.08 |
| ได้รับการลดหย่อนภาษีโรงเรือน | 31 | 23.85 | 35 | 26.92 | 37 | 28.46 | 27 | 20.77 |
| ได้พื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้น | 27 | 20.77 | 26 | 20.00 | 41 | 31.54 | 36 | 27.69 |
| รวม | 130 | 100 | 130 | 100 | 130 | 100 | 130 | 100 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)



จากตารางที่ 5.12 แสดงจำนวนเปรียบเทียบระหว่างเจ้าของอาคารและที่ดินกับผู้เช่าในการเลือกประเภทผลตอบแทนโดยเลือกพิจารณาเฉพาะความถี่ในอันดับที่หนึ่ง พบว่าผลตอบแทนประเภทได้รับเงินทดแทนนั้นผู้เช่ามีอัตราส่วนมากกว่าเจ้าของอาคารและที่ดิน (ร้อยละ 54.10 > 45.90) ซึ่งเป็นอันดับที่หนึ่งที่ผู้เช่าส่วนใหญ่เลือก ในขณะที่ผลตอบแทนประเภทอื่น ๆ ส่วนใหญ่เจ้าของอาคารและที่ดินจะมีอัตราส่วนมากกว่า โดยเฉพาะประเภทได้รับการลดหย่อนภาษีโรงเรือนมีจำนวนแตกต่างกับผู้เช่ามาก (ร้อยละ 71.43 > 28.57) ซึ่งเจ้าของอาคารและที่ดินส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีฐานะดี ดังนั้นส่วนใหญ่จึงต้องการที่จะลดภาษีจากกิจการค้าของตนหรือเป็นผู้ที่ร่วมลงทุนมากกว่า

ตารางที่ 5.12: รูปแบบผลตอบแทนหากมีการฟื้นฟูย่านทรงวาดแบ่งตามกรรมสิทธิ์การครองครองที่ดินและอาคาร

| รูปแบบผลตอบแทน | เจ้าของ | | ผู้เช่า | | รวม | |
|-------------------------------|---------|--------|---------|--------|-------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ได้รับเงินทดแทน | 28 | 45.90 | 33 | 54.10 | 61 | 100 |
| เป็นผู้ร่วมลงทุนในการปรับปรุง | 7 | 63.64 | 4 | 36.36 | 11 | 100 |
| ได้รับการลดหย่อนภาษีโรงเรือน | 20 | 71.43 | 8 | 28.57 | 28 | 100 |
| ได้พื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้น | 18 | 60.00 | 12 | 40.00 | 30 | 100 |
| รวม | 73 | 56.15 | 57 | 43.85 | 130 | 100 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

สรุปแล้วนั้นผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ สามารถซ่อมแซมปรับปรุงสภาพอาคารภายนอกได้บางส่วน และ เห็นด้วยหากมีการรื้อล้างอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมและลงทุนสร้างขึ้นมาใหม่ แต่อุปสรรคที่เจ้าของและผู้เช่าประสบมากที่สุด คือ ขาดองค์กรเข้ามาปรับปรุงและไม่มีรูปแบบในการฟื้นฟู รวมทั้งเงินลงทุนก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ย่านทรงวาดไม่มีการซ่อมแซมอาคาร ในกรณีที่แนวทางการฟื้นฟูกระทบต่อผลประโยชน์ของเจ้าของหรือผู้เช่า รูปแบบผลตอบแทนที่ต้องการจากการจัดอันดับ ได้แก่ ได้รับเงินชดเชยหรือเป็นผู้ร่วมลงทุนในการปรับปรุงพัฒนา (Joint Development) รวมไปถึงให้โบนัสเกี่ยวกับการลดหย่อนภาษีและการให้พื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้น

5.2.5 ความคิดเห็นหากเกิดการฟื้นฟูย่านทรงวาด

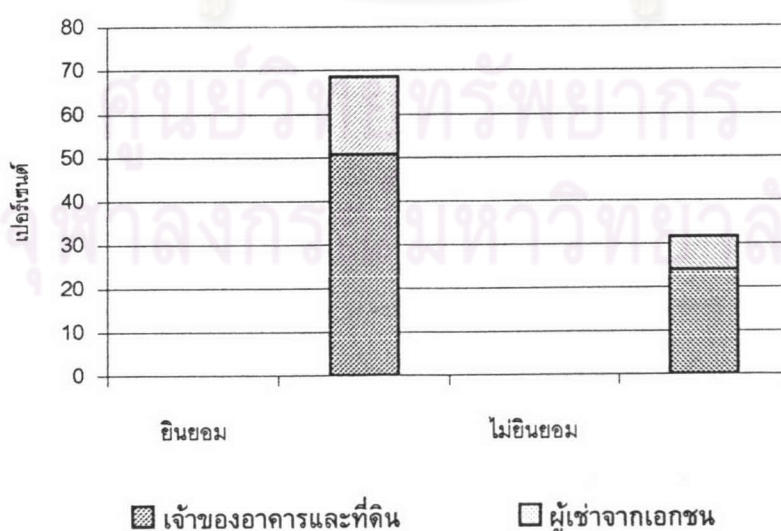
เมื่อสอบถามถึงหากมีการฟื้นฟูอาคารหรือที่ดินของตนนั้น พบว่าทั้งเจ้าของและผู้เช่าส่วนใหญ่เห็นด้วยและยินยอมเป็นอัตราส่วนร้อยละ 70 และ ไม่ยินยอมร้อยละ 30 ซึ่งทั้งนี้ทั้งนั้นแนวทางการฟื้นฟูนั้นต้องสอดคล้องต่อทัศนคติ และ ไม่ขัดผลประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้-เสียอาคาร แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติและการดำเนินการนั้นค่อนข้างเป็นเรื่องที่ซับซ้อนที่จะเปลี่ยนแปลงกิจกรรมและสภาพของชุมชน ดังนั้นปัจจัยหนึ่งคือระยะเวลาและลำดับขั้นในการเปลี่ยนแปลงที่เหมาะสม

ตารางที่ 5.13: ทัศนคติหากมีการปรับปรุงฟื้นฟูอาคารหรือพื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

| ความคิดเห็นต่อการฟื้นฟู | ยินยอม | | ไม่ยินยอม | | รวม | |
|-------------------------|--------|--------|-----------|--------|-------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| เจ้าของอาคารและที่ดิน | 66 | 50.77 | 31 | 23.85 | 97 | 74.62 |
| ผู้เช่าจากเอกชน | 23 | 17.69 | 10 | 7.69 | 33 | 25.38 |
| รวม | 89 | 70.00 | 41 | 30.00 | 130 | 100.00 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

แผนภูมิที่ 5.2 : ทัศนคติหากมีการปรับปรุงฟื้นฟู



5.3 การวิเคราะห์นโยบายและแผนพัฒนาต่าง ๆ

การวิเคราะห์นโยบายและแผนพัฒนาต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อแนวโน้มในการปรับปรุงพื้นที่ ทั้งมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ทั้งในด้านบวก และลบ ซึ่งได้กล่าวถึงนโยบาย แผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ รวมทั้งโครงการพัฒนาที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในปัจจุบันและอนาคตที่เกี่ยวข้องกับเขตสัมพันธวงศ์ไว้ในบทที่ 3 โดยจะวิเคราะห์ประเด็นเนื้อหาที่เกี่ยวกับสภาพของย่านทรงวาด และ ผลกระทบต่อแนวทางการฟื้นฟูย่านทรงวาด ดังนี้

5.3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (ปีพ.ศ. 2540-2544) และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (ปีพ.ศ. 2545-2549)

- ประเด็นเนื้อหา : ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง โดยปรับปรุงชุมชนเมืองเดิมที่เสื่อมสภาพให้ใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ฟื้นฟูบูรณะทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรักษาสภาพแวดล้อมชุมชนศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยว ให้เกื้อหนุนต่อคุณภาพชีวิตและเป็นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน ให้เกิดความน่าอยู่และยั่งยืน โดยนำผังเมืองทุกระดับเป็นกรอบในการจัดทำแผนการลงทุนด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้ความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ ตลอดจนใช้มาตรการทางภาษีและกฎหมายผังเมืองควบคุมให้มีการปฏิบัติตามผังเมืองอย่างเคร่งครัด

- ผลกระทบต่อพื้นที่ : นโยบายมีความสอดคล้องกับเหตุและผลในการฟื้นฟูย่านทรงวาด เนื่องจากสภาพกายภาพปัจจุบันของย่านทรงวาดมีสภาพเสื่อมโทรม กิจกรรมค้าที่เริ่มมีแนวโน้มลดลง และการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่ทำให้พื้นที่ใช้ศักยภาพได้อย่างเต็มที่ ไม่ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้น่าอยู่ โดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำซึ่งมีสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมต่อศักยภาพของพื้นที่

5.3.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2545-2549)

- ประเด็นเนื้อหา : แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 กำหนดแผนพัฒนาเป็น 6 สาขา ซึ่งสาขาผังเมืองและการใช้ที่ดิน มีเป้าหมายเน้นการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และ ปรับปรุงฟื้นฟูบริเวณเสื่อมโทรมแออัด การวางผังพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งต่างๆ โดยการเสนอแนะแนวทางการเพิ่มโครงข่ายถนนสายหลัก-สายรองเชื่อมโยงกัน และจัดหาพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่มาจัดทำสวนสาธารณะของเมือง รวมทั้งเน้นให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนา

- ผลกระทบต่อพื้นที่ : พบว่าแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 มีความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 โดยมีประเด็นในทิศทางเดียวกัน ด้านการปรับปรุงบริเวณที่มีความเสื่อมโทรมแออัด แต่ในแผนพัฒนาฯ ให้ความสำคัญกับอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ซึ่งควรได้รับการอนุรักษ์ อีกทั้งพื้นที่ริมน้ำมีศักยภาพที่จะสามารถพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อของการคมนาคมทางบกและทางน้ำในระดับเมืองได้ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรหนาแน่นซึ่งเป็นปัญหาหลักของกรุงเทพมหานคร และ เพิ่มพื้นที่โล่งว่างในบริเวณริมน้ำเพื่อนันทนาการ

5.3.3 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 1) พ.ศ. 2542

- ประเด็นเนื้อหา : จากวิสัยทัศน์ในการพัฒนาเมือง มีประเด็นในการรักษามรดกทางประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรมซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของชาติ รักษาสภาพแวดล้อมและทรัพยากรทางธรรมชาติอย่างมีคุณค่า เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร และ มีความคล่องตัวและสะดวกสบายในการเดินทาง มีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งได้กำหนดให้เขตสัมพันธวงศ์อยู่ในพื้นที่ประเภทพาณิชย์กรรมที่มีการพัฒนาสูงมาก โดยเสนอ

ให้พัฒนาพื้นที่ที่มีสภาพเสื่อมโทรมขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ และควรมีการสนับสนุนให้มีการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่พาณิชยกรรมเดิมให้มีความสมบูรณ์ในตัวเองยิ่งขึ้น และการจัดการบริการที่รองรับการพัฒนาให้เพียงพอ ได้แก่ การจัดหาที่จอดรถ และ ส่งเสริมระบบการเดินเท้าที่มีประสิทธิภาพ และสร้างสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้มีคุณภาพ

• **ผลกระทบต่อนพื้นที่** : ประเด็นการพัฒนาในผังเมืองรวม เป็นแนวทางการแก้ปัญหาที่สำคัญ คือ ขาดแคลนที่จอดรถและปัญหาด้านสภาพแวดล้อม ที่เกิดจากความแออัดของการจราจร โดยสนับสนุนระบบการขนส่งมวลชน ระบบการสัญจรทางเดินเท้า ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหามลภาวะของผู้ที่อาศัยในบริเวณริมถนนสายหลักและสายรอง ซึ่งในการกำหนดเขตสัมพันธวงศ์เป็นพื้นที่ประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งเป็นเชิงลบและขัดแย้งในการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ให้เป็นทีโล่ง และ ที่สาธารณะ ดังนั้นในการกำหนดบทบาทของพื้นที่ และกิจการค่านั้นควรส่งเสริมและสอดคล้องทั้งสองแนวทาง โดยมีศักยภาพทั้งเชิงพาณิชย์พร้อมกับพัฒนาสิ่งแวดล้อมไปด้วย

5.3.4 แผนพัฒนาเขตสัมพันธวงศ์

• **ประเด็นเนื้อหา** : แผนพัฒนาเขตสัมพันธวงศ์เน้นด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว และ การขนส่งทางน้ำ ซึ่งได้กำหนดให้ย่านทรงวาดเป็นย่านถนนคนเดินและเปิดพื้นที่ริมน้ำ โดยเสนอให้มีการดำเนินการ ดังนี้

- สนับสนุนให้มีการย้ายกิจการโกดังและคำสั่งที่ต้องมีรถบรรทุกออกไปนอกพื้นที่ เช่น ห้ามรถบรรทุกเข้าพื้นที่ และให้มีแรงจูงใจในการย้ายโกดังสินค้าไปย่านคำสั่งชานเมือง
- อนุรักษ์โดยวิธีบูรณะ (Restoration) อาคารที่มีคุณค่าบริเวณริมถนนทรงวาด
- เปิดพื้นที่ริมน้ำ โดยอาศัยเทศบัญญัติกรุงเทพมหานคร ในเรื่องการห้ามก่อสร้างจัดแปลงอาคารริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในระยะ 3 เมตร จากฝั่ง โดยปรับปรุงให้เป็นทางเดินและเชื่อมกันน้ำท่วมไปในตัว
- ปรับปรุงพื้นที่บางบริเวณให้เป็นที่จอดรถ หรืออาคารจอดรถและสวนสาธารณะ
- มีข้อกำหนดการพัฒนาในรูปแบบอาคารใหม่ให้สอดคล้องและรักษาสภาพแวดล้อมของอาคารเดิมริมถนนทรงวาด

• **ผลกระทบต่อนพื้นที่** : จากแผนพัฒนาดังกล่าว เห็นได้ว่าส่งเสริมให้กิจกรรมการค้าภายในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง และ การปรับเปลี่ยนการใช้อาคารที่เป็นโกดังสินค้า โดยให้ความสำคัญกับรูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารและพื้นที่โล่ง ซึ่งจะมีผลต่อกรรมสิทธิ์ที่ดินจำเป็นต้องนำกฎหมายและมาตรการต่างๆ ซึ่งจะเห็นได้ว่าพื้นที่ริมน้ำควรได้รับการพัฒนาฟื้นฟู เนื่องจากมีเอกลักษณ์ด้านอาคารและ ศักยภาพในพื้นที่ริมน้ำ นอกจากจะพัฒนาเพื่อการพาณิชยกรรมเพียงอย่างเดียว

5.3.5 โครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่

โครงการและแนวโน้มต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ทางด้านกายภาพ ซึ่งเป็นแผนในระดับเขตสัมพันธวงศ์และพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งมีรายละเอียดแต่ละโครงการดังนี้

- แนวทางรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ซึ่งมีแนวทางผ่านถนนเจริญกรุง ซึ่งหากเป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินจะต้องมีอุโมงค์รถไฟขนาดกว้างไม่ต่ำกว่า 7.00 เมตร และในช่วงสถานีน่าจะมีพื้นที่สำหรับชั้น Concourse และชั้นชานชาลาไม่ต่ำกว่าข้างละ 8.00 เมตร รวมพื้นที่ที่ต้องการไม่ต่ำกว่า 23.00 เมตร

- โครงการระบบสาธารณูปโภคหลัก จะมีแนวท่อคอนกรีตใต้ดินฝังอยู่กึ่งกลางถนน ประกอบไปด้วยท่อรวมไฟฟ้าแรงสูง 12KV. ท่อประธานสายโทรศัพท์ และท่อประปาประธานขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 800 มิลลิเมตรขึ้นไป พื้นที่ที่ต้องการสำหรับระบบท่อรวมนี้น่าจะไม่ต่ำกว่า 3.00 เมตรใต้ดิน

- โครงการระบบสาธารณูปโภครอง จะมีแนวท่อคอนกรีตใต้ดินฝังอยู่ใต้บาทวิถีของถนนในโครงการ ประกอบไปด้วย ท่อระบายน้ำขนาด 600-800 มิลลิเมตร ท่อรวมสายไฟฟ้าแรงต่ำ 380/220 โวลต์ ท่อประปาขนาด 400 มิลลิเมตร และท่อร้อยสายโทรศัพท์ ซึ่งต้องการพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 2.50 –3.00 เมตร

- โครงการระบบป้องกันน้ำท่วม โดยจะปรับปรุงพื้นที่ริมฝั่งให้เป็นเขื่อนกันน้ำ และทางเดินริมน้ำ (Boardwalk) ซึ่งจะใช้เทศบัญญัติห้ามก่อสร้างอาคารริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาบังคับ

- โครงการถนนวงแหวนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับถนนจักรวรรดิ โดยถนนวงแหวนจะเป็นถนนที่ผ่านตลอด ซึ่งจำเป็นต้องขยายถนนเพื่อให้สามารถรองรับการจราจรของรถที่ไม่จำเป็นจะต้องผ่านเข้ามาในเกาะรัตนโกสินทร์

- โครงการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวม ซึ่งถนนจักรวรรดิและถนนทรงวาดเป็นแนวท่อรวมน้ำเสีย โดยกำลังก่อสร้างอยู่ในปัจจุบัน

ตารางที่ 5.14: สรุปโครงการที่จะเกิดขึ้นในถนนสายต่างๆ ในเขตสัมพันธวงศ์

| โครงการพัฒนาระบบคมนาคมและสาธารณูปโภค | ถนน | | | | |
|--------------------------------------|-----------|---------|--------|---------|-----------|
| | จักรวรรดิ | บริพัตร | ทรงวาด | เยาวราช | เจริญกรุง |
| โครงการระบบสาธารณูปโภคหลัก | • | | • | | • |
| โครงการระบบสาธารณูปโภครอง | • | | • | • | • |
| โครงการระบบขนส่งมวลชนใต้ดิน | | • | | | • |
| โครงการระบบป้องกันน้ำท่วม | | | • | | |
| โครงการถนนวงแหวนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ | • | | | | |
| โครงการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวม | • | | • | | |

ที่มา : รายงานขั้นสมบูรณ์ โครงการวางผังเฉพาะแห่งในพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ พื้นที่บริเวณย่านชุมชนเขตสัมพันธวงศ์, 2544.

• ผลกระทบต่อพื้นที่ ดังนี้

- แนวทางรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง : เป็นการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนในระดับเมืองซึ่งทำให้เกิดความเชื่อมต่อของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน การสัญจรทางเรือรถประจำทางประกอบกับโครงการ "เรือต่อรถต่อเรือช่วยเหลือชาติ" มีส่วนสนับสนุนโครงการนี้ โดยการเพิ่มโครงข่ายขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ ซึ่งจะทำให้ลดปริมาณรถและเกิดความสะดวก อีกทั้งยังช่วยลดมลภาวะภายในถนนสายต่างๆ ในระดับเมืองได้

- โครงการระบบสาธารณูปโภคหลักและสาธารณูปโภครอง และการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นผิวถนนทรงวาดโดยระดับถนนจะมีระดับเดียวกับทางเท้า เพราะความกว้างของถนนในปัจจุบันนั้นไม่สามารถรองรับขนาดท่อได้เพียงพอ ดังนั้นการสัญจรทางรถภายในถนนทรงวาดตั้งแต่ช่วงแยกราชวงศ์ตัดกับถนนทรงวาดถึงแยกถนนทรงวาดตัดกับถนนทรงสวัสดิ์ ต้องมีการวางระบบการสัญจรให้เหมาะสมต่อกิจกรรม

- โครงการระบบป้องกันน้ำท่วม เป็นการเพิ่มพื้นที่ว่างและทำให้เกิดแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ อีกทั้งทำให้ทัศนียภาพดีขึ้น ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

- โครงการถนนวงแหวนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ : โดยจะกระทบต่อถนนจักรวรรดิ ซึ่งอาจทำให้ต้องรื้อโบราณสถานหรืออาคารที่มีคุณค่าบริเวณริมถนนออกไป

5.4 ศักยภาพของพื้นที่

ในการวิเคราะห์สภาพกายภาพย่านทรงวาด เป็นการวิเคราะห์จากการสำรวจซึ่งประเมินจากผู้ทำวิจัย และนำมาวิเคราะห์ร่วมกับทัศนคติของประชาชนต่อศักยภาพของพื้นที่จากการทำแบบสอบถาม ซึ่งหากมีแนวคิดสอดคล้องกัน ย่อมแสดงให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมต่อพื้นที่และเป็นไปได้มากที่สุด แต่ถ้าหากแนวคิดขัดแย้งกัน อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งและอุปสรรคในการดำเนินการได้ ซึ่งช่วยในการกำหนดบทบาทและวิธีการฟื้นฟูที่เหมาะสม

5.4.1 วิเคราะห์จากข้อมูลและการสำรวจ : โดยวิเคราะห์จากทำเลที่ตั้งของย่านทรงวาด ในการวิเคราะห์ศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนา มีดังนี้

1. อยู่ในศูนย์กลางเมืองและมีแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจ และยังมีพื้นที่ติดริมน้ำเจ้าพระยา ประมาณ 1.5 กิโลเมตร
2. รูปแบบอาคารโดยรวมมีความสวยงามและมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ซึ่งสอดคล้องและต่อเนื่องกับรูปแบบสถาปัตยกรรมในเกาะรัตนโกสินทร์
3. การเชื่อมโยงกิจกรรมของพื้นที่ต่อเนื่องกับย่านทรงวาด ซึ่งมีพื้นที่อยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญๆ ทั้งที่แหล่งท่องเที่ยว และ ย่านการค้าระดับเมือง เช่น เกาะรัตนโกสินทร์ ย่านสีลม เป็นต้น
4. เข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกและมีความเชื่อมโยงระหว่างการเดินทางบกและทางน้ำ สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อด้านคมนาคมซึ่งเชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่ใกล้เคียง โดยใช้การสัญจรทางน้ำ และการสัญจรทางบก ซึ่งย่านทรงวาดมีทั้งท่าเรือและท่ารถประจำทาง ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ได้สะดวก อีกทั้งพื้นที่อยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง และในอนาคตรถไฟฟ้าใต้ดินก็จะดำเนินการเปิดให้บริการบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ห่างไกลในระดับเมืองได้อีก

5.4.2 วิเคราะห์จากแบบสอบถามประชากรในพื้นที่

จากการประเมินศักยภาพของย่านทรงวาดจากข้อมูลและสำรวจพื้นที่ นำมาพิจารณาร่วมกับทัศนคติของผู้ที่อยู่ในพื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงระดับความสำคัญของแต่ละศักยภาพ โดยเพิ่มทางเลือกของศักยภาพให้มีความหลากหลายและครอบคลุมทุกประเด็น ซึ่งจะทำให้ผู้ตอบได้มองภาพรวมได้ชัดเจนมากขึ้น และจะวิเคราะห์เฉพาะความถี่ที่มากที่สุดอันดับที่ 1 และ 2 ดังตารางที่ 5.15 พบว่าประชาชนในพื้นที่เห็นสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ที่ผู้ทำวิจัยได้วิเคราะห์ไว้ โดยศักยภาพที่เลือก 3 อันดับแรก ได้แก่

- ความเป็นศูนย์กลางเมืองและมีแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต (ร้อยละ 25.38)
- พื้นที่อยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยว (ร้อยละ 19.23)
- อาคารโดยรวมมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงาม(ร้อยละ 16.96)

ศักยภาพในอันดับรองลงมา ได้แก่ การคมนาคมทางรถระหว่างย่านทรงวาดและพื้นที่ในระดับเมือง สะดวก (ร้อยละ 11.54) เป็นพื้นที่ริมแม่น้ำที่มีโอกาสในการพัฒนาปรับปรุงสูง (ร้อยละ 12.31) และ การคมนาคมทางเรือระหว่างย่านทรงวาดและพื้นที่ในระดับเมือง (ร้อยละ 8.46) ซึ่งสามารถบอกเป็นนัยได้ว่า คนนิยมใช้การสัญจรทางรถมากกว่าทางเรือในการเดินทาง ซึ่งอาจเป็นเพราะโครงข่ายถนนครอบคลุมและมีทางเลือกมากกว่าการสัญจรทางน้ำ อีกทั้งเห็นได้ว่าประชาชนตระหนักถึงประโยชน์ของพื้นที่ริมน้ำ โดยต้องการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมน้ำนอกเหนือจากกิจกรรมที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

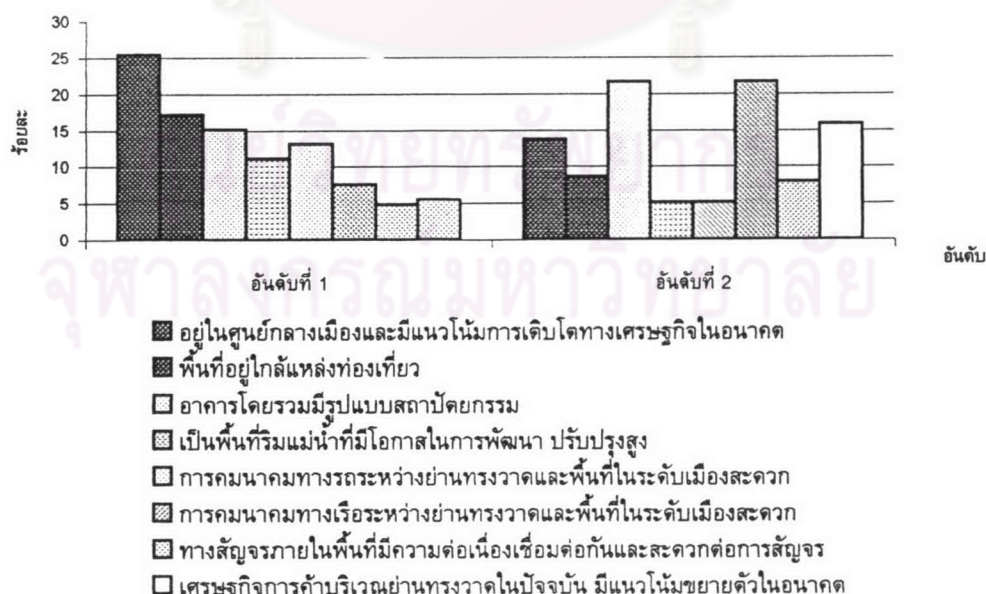
เมื่อพิจารณาศักยภาพที่ผู้ตอบได้เลือกเป็นอันดับท้ายๆ ได้แก่ เศรษฐกิจการค้าในปัจจุบันมีแนวโน้มการขยายตัว (ร้อยละ 2.31) ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกับข้อมูลของกิจการค้าจากแบบสอบถามส่วนใหญ่จะเป็นกิจการค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร และ คำขำว มากกว่ากิจการค้าประเภทผ้า-เท็กซ์ไทล์ และยังสอดคล้องกับข้อมูลเกี่ยวกับด้านเศรษฐกิจที่ว่ามีแนวโน้มรายได้การค้าลดลง (จากตารางที่ 5.7) และอันดับสุดท้ายคือ ทางสัญจรภายในพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องเชื่อมต่อกันและสะดวกต่อการสัญจร (ร้อยละ 3.85) ซึ่งอาจเป็นเพราะในบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำนั้นส่วนมากจะเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลและอาคารมีความหนาแน่นด้วย

ตารางที่ 5.15: ทศนคติต่อศักยภาพและจุดเด่นของย่านทรงวาด

| ศักยภาพ | อันดับที่ 1 | | อันดับที่ 2 | |
|---|-------------|--------|-------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| - อยู่ในศูนย์กลางเมืองและมีแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต | 33 | 25.38 | 17 | 13.08 |
| - พื้นที่อยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยว | 25 | 19.23 | 12 | 9.23 |
| - อาคารโดยรวมมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า สวยงาม | 22 | 16.92 | 30 | 23.08 |
| - เป็นพื้นที่ริมแม่น้ำที่มีโอกาสในการพัฒนา ปรับปรุงสูง | 16 | 12.31 | 7 | 5.38 |
| - การคมนาคมทางรถระหว่างย่านทรงวาดและพื้นที่ในระดับเมืองสะดวก | 15 | 11.54 | 5 | 3.85 |
| - การคมนาคมทางเรือระหว่างย่านทรงวาดและพื้นที่ในระดับเมืองสะดวก | 11 | 8.46 | 26 | 20.00 |
| - ทางสัญจรภายในพื้นที่ที่มีความต่อเนื่องเชื่อมต่อกันและสะดวกต่อการสัญจร | 5 | 3.85 | 11 | 8.46 |
| - เศรษฐกิจการค้าบริเวณย่านทรงวาดในปัจจุบัน มีแนวโน้มขยายตัวใน | 3 | 2.31 | 22 | 16.92 |
| รวม | 130 | 100 | 130 | 100 |

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

แผนภูมิที่ 5.3 : ทศนคติต่อศักยภาพของย่านทรงวาด



5.4.3 สรุปศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา(SWOT)

จากการวิเคราะห์พื้นที่ในเชิงกายภาพ ทักษะคิดของประชาชนและนโยบายแผนพัฒนาตลอดจนโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่นั้น นำมาสังเคราะห์สรุปศักยภาพพื้นที่ต่อการพัฒนาเพื่อวิเคราะห์หาบทบาทในการฟื้นฟูย่านทรงวาด ดังนี้

• จุดเด่น (Strength)

1. มีที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางเมืองและเป็นพื้นที่ริมน้ำ ซึ่งอาคารริมน้ำส่วนใหญ่เป็นโกดังเก็บสินค้าที่มีสภาพเสื่อมโทรมและควรได้รับการปรับปรุง ดังนั้นหากมีการวางมาตรการและกลยุทธ์ที่จะผลักดันให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนแล้วนั้นก็จะมีโอกาสที่จะปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ได้
2. ลักษณะสถาปัตยกรรมและรูปแบบอาคารโดยรวมสวยงามและมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ซึ่งสอดคล้องและต่อเนื่อง กับรูปแบบสถาปัตยกรรมในเกาะรัตนโกสินทร์
3. ย่านทรงวาดอยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญๆทั้งที่แหล่งท่องเที่ยวและย่านการค้าระดับเมือง เช่น เกาะรัตนโกสินทร์ ย่านสีลม เป็นต้น
4. ทักษะคิดของผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรมีการปรับปรุงฟื้นฟู ซึ่งทำให้ลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นได้เมื่อมีการดำเนินการ

• จุดด้อย (Weakness)

1. กรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่ครอบครองโดยเอกชนรายย่อย ทำให้การปรับปรุงฟื้นฟูและพัฒนาโครงการต่างๆ จึงทำได้ยากกว่าที่ดินที่เป็นของทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ เอกชนรายเดียว ซึ่งหากมีการเวนคืนก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากเนื่องจากมูลค่าที่ดินมีราคาสูงมาก อีกทั้งเจ้าของก็จะสูญเสียรายได้และผลประโยชน์และผู้เช่าในรูปตึกแถวเกรงว่าจะสูญเสียสถานที่ประกอบอาชีพ
2. สภาพการใช้ที่ดินและอาคารมีความหนาแน่น ทำให้ในการขยายทางเท้า ถนน ทำให้ลดพื้นที่การใช้สอยของอาคารซึ่งกระทบต่อผู้ที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจทำให้ส่งผลกระทบต่อการค้าในขณะพัฒนาพื้นที่
3. ในการฟื้นฟูโครงสร้างอาคารเก่ากระทำได้ยาก ซึ่งต้องใช้ช่างที่ชำนาญดังนั้นจึงมีความซับซ้อนมากกว่าอาคารทั่วไป และต้องใช้งเงินปรับปรุงสูงในกรณีนี้ที่เจ้าของดำเนินการปรับปรุงเอง

• โอกาส (Opportunity)

1. นโยบายและแผนพัฒนาของรัฐเอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่ ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ซึ่งสนับสนุนการฟื้นฟูชุมชนเก่าและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น อีกทั้งกำหนดให้ย่านทรงวาดในแผนพัฒนาเขตสัมพันธวงศ์พัฒนาเป็นพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ และสนับสนุนให้ย้ายโกดังสินค้าออกไปบริเวณชานเมืองซึ่งส่งเสริมต่อโครงการต่างๆที่จะเกิดขึ้น
2. มีความพร้อมด้านโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในอนาคต ซึ่งจะทำให้สะดวกในการสัญจรระหว่างเมือง นอกจากนั้นสามารถเป็นจุดเชื่อมต่อด้านคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ โดยการสัญจรทางน้ำ และการสัญจรทางบก ซึ่งย่านทรงวาดมีทั้งท่าเรือและท่ารถประจำทาง ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ได้สะดวก อีกทั้งพื้นที่อยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง และโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินก็จะดำเนินการเปิดใช้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง ประมาณปี พ.ศ. 2547 ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ห่างไกลในระดับเมืองได้อีก

- นโยบายของรัฐในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค คือ การสร้างระบบท่อรวมระบบสาธารณูปโภคหลัก และระบบท่อรวมสาธารณูปโภครอง ซึ่งทำให้สามารถรองรับการใช้บริการที่มากขึ้นในอนาคตได้

• อุปสรรค (Treat)

- บางพื้นที่มีการรुकล้ำพื้นที่ริมน้ำ ซึ่งหากมีการปรับปรุงพื้นที่จำเป็นต้องย้ายออก ทำให้บางส่วนไม่เห็นด้วยและอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งได้
- สภาพการจราจรมีความหนาแน่นและมีความจำเป็นต่อการขนส่งสินค้าในพื้นที่ ซึ่งดำเนินการพัฒนายากหากมีการขยายพื้นผิวจราจร หรือเปลี่ยนแปลงบทบาทของถนน ซึ่งกระทบต่อผู้ใช้ถนนทรงวาดเป็นประจำ

5.5 การวิเคราะห์บทบาทของย่านทรงวาด

5.5.1 บทบาททางเลือกจากศักยภาพของพื้นที่

ในการกำหนดบทบาทของย่านทรงวาด ซึ่งจะเป็นกรอบในการพัฒนาพื้นที่และโครงการต่างๆ นั้นมาจากการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ และ ทศนคติของผู้ที่อาศัยในย่านทรงวาดต่อศักยภาพ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพ และเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดรายได้ และการพัฒนาเน้นในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำและพื้นที่ที่เชื่อมโทรมตลอดจนสนับสนุนนโยบายของประเทศ โดยสามารถกำหนดบทบาททางเลือกในการพัฒนาย่านทรงวาด ออกเป็น 5 ทางเลือก มีรายละเอียดดังนี้

ทางเลือกที่ 1: ศูนย์กลางพาณิชยกรรมด้านเศรษฐกิจค้าส่ง-ค้าปลีกสินค้าการเกษตรในระดับกรุงเทพฯและปริมณฑล

ที่มาและผลกระทบ : พิจารณาจากศักยภาพความเป็นศูนย์กลางเมืองและมีแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต โดยเน้นการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมการค้าในปัจจุบันให้กลับมามีพลวัตทางเศรษฐกิจอีกครั้ง เนื่องจากมีลักษณะความเป็นย่านสินค้าผลผลิตทางการเกษตรที่เด่นชัด และมีข้อได้เปรียบในการดำเนินการพัฒนาเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมดังกล่าว เนื่องจากกระทบต่อกิจการของผู้มีส่วนได้-เสียน้อยที่สุด ทำให้มีโอกาสในการลงทุนจากร้านค้าต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาร่วมลงทุนกับภาครัฐ ซึ่งจะมีลักษณะเป็นเจ้าของร่วมกัน โดยในการพัฒนามุ่งเน้นการพัฒนาโกดังสินค้าเก่าที่เสื่อมโทรม เป็นอาคารแบบศูนย์รวมขนาดใหญ่เพื่อกิจการค้าส่ง (Complex Building) ในระดับเมืองและปริมณฑล โดยประกอบไปด้วย อาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัย โกดังเก็บสินค้าที่มีประสิทธิภาพ และอาคารจอดรถ ซึ่งสามารถรองรับประชาชนที่จะเข้ามาในพื้นที่ได้อย่างเพียงพอ และ อาคารตึกแถวเป็นกิจการค้าปลีก ซึ่งจะรองรับร้านค้าในระดับชุมชนและบริเวณใกล้เคียง ในการพัฒนาบทบาทนี้ ทำให้อ่านทรงวาดเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ ซึ่งจะทำให้เกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก แต่อาจไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรหนาแน่นได้มาก อีกทั้งต้องมีการพัฒนาสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะเพิ่ม ซึ่งจะเป็นกิจกรรมเป็นเอกเทศ และ กลุ่มคนที่จะเข้ามาในพื้นที่จะมีลักษณะเฉพาะกลุ่ม

ทางเลือกที่ 2: ย่านการค้าแบบเดิมกับศูนย์การส่งเสริมการท่องเที่ยว

ที่มาและผลกระทบ : พิจารณาจากกิจกรรมที่ส่งเสริมกิจกรรมการค้าร่วมกับศักยภาพทางกายภาพของพื้นที่ นั่นคือ การท่องเที่ยว เพื่อลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น โดยเป็นการพัฒนาที่ทั้งรักษาหรือปรับเปลี่ยนกิจการค้าแบบเดิมให้เหมาะสมต่อความต้องการในพื้นที่ และ เพิ่มเติมกิจกรรมที่บริการและสนับสนุนการท่องเที่ยว

เนื่องจากศักยภาพที่ตั้งและอาคารสามารถรองรับกิจกรรมแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณต่อเนื่อง เช่น ย่านเยาวราช ซึ่งเป็นย่านร้านอาหาร และ เกาะรัตนโกสินทร์เป็นย่านประวัติศาสตร์ ซึ่งในการพัฒนาเป็นการปรับเปลี่ยนอาคารที่เสื่อมโทรม โดยเฉพาะอาคารที่อยู่ริมน้ำเพื่อบริการนักท่องเที่ยว อาทิเช่น โรงแรม สำนักงานให้เช่า และ ศูนย์ศิลปวัฒนธรรมริมน้ำ ซึ่งเป็นการเปิดพื้นที่โล่ง และทัศนียภาพริมน้ำ ในการพัฒนาบทบาทนี้ ทำให้พื้นที่เกิดพลวัตมากขึ้น และ ขยายกลุ่มคนที่จะเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสด้านกิจการค้าประเภทอื่นๆ เป็นปรับปรุงพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวริมน้ำ ทำให้เกิดพื้นที่เปิดโล่ง โดยพื้นที่เป็นศูนย์กลางรวมกิจกรรมที่มีความหลากหลาย ซึ่งอาจทำให้ขาดความเป็นเอกลักษณ์ของย่านไป

ทางเลือกที่ 3 : ย่านการท่องเที่ยวเมืองเก่าด้านสถาปัตยกรรม และวัฒนธรรมริมน้ำ

ที่มาและผลกระทบ : มีความสอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่ และพื้นที่ต่อเนื่องซึ่งเหมาะสมต่อการพัฒนาอย่างมาก โดยรูปแบบอาคารโดยรวมมีความสวยงามและมีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ซึ่งสอดคล้องและต่อเนื่องกับรูปแบบสถาปัตยกรรมในเกาะรัตนโกสินทร์ และ การเชื่อมโยงกิจกรรมของพื้นที่ต่อเนื่องกับย่านทรงวาด ซึ่งมีพื้นที่อยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญๆที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับประเทศ และ ลักษณะพื้นที่ริมน้ำเจ้าพระยา ซึ่งเชื่อมโยงโดยทางเรือในบริเวณท่าราชวงศ์ และ การพัฒนาท่าเรือย่อยๆ เพื่อการสัญจร เป็นการแก้ปัญหาด้านความหนาแน่นของการจราจร และ สิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำ โดยในการพัฒนาอาคารเก่าเป็นอาคารอนุรักษ์ และ ปรับเปลี่ยนกิจกรรมภายในที่ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม เช่น อาคารแสดงศิลปะ วิถีชีวิตและกิจกรรมการค้าริมน้ำในอดีต เป็นต้น และ ส่งเสริมการสัญจรที่ช่วยลดมลพิษ คือ การสัญจรทางเท้า และ ลดปริมาณรถที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ศึกษา ซึ่งในการดำเนินการต้องได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนในการลงทุนและ เจ้าของที่ดินและอาคาร โดยจำเป็นต้องวางมาตรการต่างๆ เพื่อให้เกิดการลงทุน

ในการพัฒนาบทบาทนี้ ทำให้รูปแบบกิจกรรมการค้าที่ไม่เหมาะสมในปัจจุบันลดน้อยลง และ ย้ายไปอยู่ในบริเวณชานเมืองซึ่งจะช่วยลดปัญหาด้านการจราจรในระดับหนึ่ง โดยการพัฒนาจะเป็นการปรับปรุงสภาพกายภาพและสถาปัตยกรรมอาคารให้มีสภาพดีอย่างเดิม ซึ่งจะเป็นตัวอย่างในการฟื้นฟูอาคารในบริเวณใกล้เคียงและเป็นการรักษาสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าให้คงอยู่ และในการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่จะช่วยลดความหนาแน่นของพื้นที่และเพิ่มพื้นที่สีเขียวเป็นการปรับปรุงทัศนียภาพและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่

ทางเลือกที่ 4 : ศูนย์กลางการสัญจรทางบกและทางน้ำที่มีโครงข่ายครอบคลุมในระดับเมือง

ที่มาและผลกระทบ : จากศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ทั้งทางบกและทางน้ำที่สะดวกและเข้าถึงพื้นที่ได้โดยตรง รวมทั้งโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ได้แก่ แนวทางรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟใต้ดิน และระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง และโครงการต่างๆของกรุงเทพมหานคร ที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน เพื่อลดปริมาณการจราจรที่หนาแน่นซึ่งเป็นปัญหาระดับชาติ ปัจจุบันบริเวณท่าเรือราชวงศ์ก็เป็นศูนย์รวมท่ารถประเภทต่างๆ และมีหน้าที่เป็นทั้งท่าเรือควน ข้ามฟากและท่าเรือท่องเที่ยวอีก ซึ่งสามารถพัฒนาเพื่อรองรับการเดินทางในระดับเมืองและภูมิภาคได้ ซึ่งอาจประกอบไปด้วยบริการต่างๆ อาทิเช่น ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์ให้บริการเดินทางในระดับเมือง เป็นต้น นอกจากนี้การพัฒนาขนส่งมวลชนทำให้บรรเทาปัญหาหมอกควันและโอโซนในพื้นที่ได้ แต่ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขั้นสูงในการพัฒนาสูง ซึ่งการลงทุนจากชุมชนในพื้นที่น่าจะเป็นไปได้ยาก

ในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการสัญจรทางบกและทางน้ำในระดับเมือง ทำให้การเดินทางสะดวก ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการลงทุนพัฒนาพื้นที่ และ ทำให้การย้ายออกของประชาชนมีแนวโน้มลดลง แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นจำเป็นต้องพัฒนาสภาพกายภาพ สภาพแวดล้อม ด้วยเช่นกัน

ทางเลือกที่ 5: ศูนย์กลางการพักผ่อนและนันทนาการริมน้ำ

ที่มาและผลกระทบ : จากนโยบายและแผนพัฒนาในระดับต่าง ๆ ที่เน้นคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยมีประเด็นต้องการเพิ่มพื้นที่โล่งและสวนสาธารณะในระดับเมือง ซึ่งจากสภาพกายภาพปัจจุบันของย่านทรงวาด มีสภาพและอาคารเสื่อมโทรม ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนลดลง โดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำซึ่งมีสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม และโครงการวางผังเฉพาะแห่ง ซึ่งได้เสนอให้โยกย้ายโกดังสินค้าและเปิดพื้นที่โล่งทำให้มีความเป็นไปได้ในการลงทุนภาครัฐ แต่ในภาคเอกชนย่อมกระทบถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้-เสียในพื้นที่ ซึ่งกระทบต่อกิจการค้า และทำให้ไม่ก่อเกิดรายได้ต่อชุมชน หรือแนวโน้มการลงทุนด้านเศรษฐกิจมากขึ้น อีกทั้งขัดกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในผังเมืองรวม ซึ่งประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ไปใช้พื้นที่นันทนาการภายนอกย่านทรงวาดอยู่แล้ว ซึ่งอาจทำให้เกิดความขัดแย้ง และยากในการดำเนินการ แม้ว่าผลลัพธ์ที่ได้ทำให้สภาพแวดล้อมดีขึ้นก็ตาม

5.3.2 ทศนคติของผู้ที่อยู่อาศัยต่อบทบาททางเลือก

จากแบบสอบถามได้ให้ผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาถึงกับศักยภาพและจุดเด่นในพื้นที่ศึกษา เพื่อเชื่อมโยงความคิดไปยังบทบาทและรูปแบบกิจกรรมของย่านทรงวาดที่เหมาะสม นอกจากนี้จะคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ที่ได้เลือกในแบบสอบถามแล้วนั้นยังคำนึงถึงว่าบทบาทใดที่จะแก้ปัญหาของพื้นที่ได้ โดยพิจารณาความถี่ที่มากที่สุดได้อันดับที่ 1 และ 2 ดังตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16 : ทศนคติต่อบทบาทและรูปแบบกิจกรรมภายในย่านทรงวาด

| บทบาทและรูปแบบกิจกรรม | อันดับที่ 1 | | อันดับที่ 2 | |
|--|-------------|--------|-------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| -ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมด้านเศรษฐกิจค้าส่ง-ค้าปลีก สินค้าการเกษตรในระดับกรุงเทพฯและปริมณฑล | 48 | 36.92 | 28 | 21.54 |
| -ย่านการค้าแบบเดิมกับศูนย์การค้าส่งเสริมการท่องเที่ยว | 54 | 41.54 | 30 | 23.08 |
| -ย่านการท่องเที่ยวเมืองเก่าด้านสถาปัตยกรรม และวัฒนธรรมริมน้ำ | 6 | 4.62 | 37 | 28.46 |
| -ศูนย์กลางการสัญจรทางบกและทางน้ำที่มีโครงข่ายครอบคลุมในระดับเมือง | 13 | 10.00 | 25 | 19.23 |
| -ศูนย์กลางการพักผ่อนและนันทนาการริมน้ำ | 9 | 6.92 | 10 | 7.69 |
| รวม | 130 | 100.00 | 130 | 100.00 |

โดยบทบาทที่ประชาชนเห็นว่าเหมาะสมสำหรับย่านทรงวาดนั้น ได้แก่

อันดับที่ 1 - ย่านการค้าแบบเดิมผสมกับการท่องเที่ยวเมืองเก่า (ร้อยละ 41.54) หมายถึง กิจกรรมการค้าในปัจจุบันยังคงดำเนินต่อไปนั่นเอง แต่เพิ่มกิจกรรมการท่องเที่ยวหรือกิจกรรมที่รองรับการท่องเที่ยว อาทิเช่น ร้านค้าขายของที่ระลึก การสำรวจและดูอาคารเก่าในย่านทรงวาด เป็นต้น ซึ่งเห็นได้ว่าเชื่อมโยงมาจากศักยภาพในด้านพื้นที่ที่อยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวและอาคารโดยรวมมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงาม ดังนั้นจะเห็นได้ว่าบทบาทด้านการท่องเที่ยวภายในย่านทรงวาดมีแนวโน้มที่เป็นไปได้มากที่สุด

อันดับที่ 2 - ศูนย์กลางพาณิชย์กรรมด้านเศรษฐกิจค้าส่ง-ปลีกสินค้าเกษตรในระดับกรุงเทพฯและปริมณฑล (ร้อยละ 36.92) ซึ่งแม้ว่าจะขัดแย้งกับทศนคติต่อศักยภาพในตารางที่ 5.14 ที่กล่าวว่าเศรษฐกิจการค้าในปัจจุบันไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น นั่นอาจเป็นเพราะผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ต้องการเปลี่ยนแปลงกิจการค้าของตน แต่ต้องการให้กิจการค้าของตนได้รับมีแนวโน้มและโอกาสด้านการตลาดมากขึ้น เพราะจากการสอบถามผู้ประกอบการบริเวณซอยอาเนียะเก็งกล่าวว่า ไม่ทราบจะเปลี่ยนไปทำธุรกิจอะไรเพราะเป็นธุรกิจที่ดำเนินการมานาน อีกทั้งหากมีการปรับเปลี่ยนกิจการค้าก็จำเป็นต้องปรับปรุงซ่อมแซมอาคารซึ่งจำเป็นต้องลงทุนโดยไม่ทราบว่าจะได้ผลตอบแทนกลับมาคุ้มค่าหรือไม่

สำหรับอันดับรองลงมา ได้แก่ ศูนย์กลางการสัญจรที่มีโครงข่ายครอบคลุมในระดับเมือง (ร้อยละ 10.0) ซึ่งจะสัมพันธ์กับศักยภาพด้านการจราจรทางน้ำและทางบกซึ่งค่อนข้างมีความต่อเนื่องกัน และเป็นย่านการท่องเที่ยวเมืองเก่าในด้านสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามจะเลือกเป็นอันดับที่สอง (ร้อยละ 28.46) อาจเป็นเพราะว่าอาคารภายในย่านทรงวาดมีรูปแบบที่ปะปนกันและมีความหลากหลายมาก และรูปแบบสถาปัตยกรรมก็ไม่ได้มีคุณค่าโดดเด่นเหมือนอย่างวัดหรือโบราณสถานในเกาะรัตนโกสินทร์ อีกทั้งอาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงามนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่แคริมถนนทรงวาดแต่บริเวณพื้นที่ภายในตรอกซอยจะเป็นอาคารตึกแถวรูปแบบธรรมดา

สำหรับบทบาทด้านศูนย์การพักผ่อนและนันทนาการริมน้ำ เห็นได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกเป็นอันดับสุดท้าย แสดงให้เห็นว่าบทบาทนี้ไม่เหมาะสมต่อย่านทรงวาด ซึ่งผู้ที่อยู่อาศัยบางส่วนมีที่พักที่อื่นนอกจากพักอาศัยในพื้นที่ และ ไปใช้พื้นที่นันทนาการภายนอกย่านทรงวาดอยู่แล้ว อีกทั้งปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ คว้นและไอเสีย ภายในย่านทรงวาดนั่นเอง

5.5.3 สรุปบทบาทของย่านทรงวาด

สำหรับบทบาทของย่านทรงวาด วิเคราะห์จากบทบาททางเลือก 5 ทางเลือก โดยมีแบ่งเกณฑ์ที่จะวิเคราะห์ออกเป็น 6 เกณฑ์ดังนี้

- สภาพกายภาพของพื้นที่หลังการพัฒนา : โดยบทบาทควรมุ่งเน้นการพัฒนาสภาพกายภาพของพื้นที่และอาคาร ซึ่งเป็นการนำศักยภาพของทำเลที่ตั้งและรูปแบบอาคารก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และ การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นให้เป็นพื้นที่สีเขียวและแก้ปัญหามลภาวะและการจราจรในปัจจุบัน ซึ่งทางเลือกที่สนับสนุนการพัฒนาด้านกายภาพมากที่สุด ได้แก่ ทางเลือก 3 และ 5
- สภาพเศรษฐกิจหลังการพัฒนา : โดยบทบาทที่มุ่งเน้นการพัฒนารูปแบบกิจกรรมการค้าที่ก่อให้เกิดความคึกคักกับศักยภาพด้านการเป็นศูนย์กลางเมือง ซึ่งก่อให้เกิดการสร้างงานและรายได้ภายในชุมชนได้ โดยมีความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับประเทศ และสนับสนุนกิจกรรมการค้าในพื้นที่ต่อเนื่อง ทางเลือกที่สนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจดังกล่าว ได้แก่ ทางเลือก 1 และ 2 โดยจะทำให้ย่านทรงวาดเกิดพลวัตด้านเศรษฐกิจ และ ทำให้พัฒนากลายเป็นศูนย์กลางการค้าในระดับเมืองและปริมณฑลได้
- สภาพสังคมหลังการพัฒนา : บทบาทที่กระทบต่อประชาชนเกี่ยวกับความเป็นอยู่และความสัมพันธ์ในชุมชน กิจกรรมทางด้านสังคม โดยมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ที่อาศัยในพื้นที่ ซึ่งจะแก้ปัญหาสังคมที่เสื่อมโทรม ซึ่งเป็นการพัฒนาด้านกายภาพร่วมกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ทางเลือก 3 และ 5 ซึ่งก่อให้เกิดกิจกรรมภายในชุมชนและแก้ปัญหาสภาพแวดล้อมด้วย
- ความเป็นไปได้ในการลงทุน : บทบาทที่มีการพัฒนาสอดคล้องกับนโยบายของรัฐ ซึ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ และ มีโอกาสที่จะดึงดูดให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุน ซึ่งบทบาทที่สอดคล้อง ได้แก่ ทางเลือกที่ 2 ซึ่งเป็นการพัฒนาที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว และ เป็นการพัฒนาสภาพกายภาพ โดยให้ผู้ที่อยู่อาศัยเข้ามามีส่วนร่วมในการฟื้นฟูอาคารได้ระดับหนึ่ง
- ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ : บทบาทที่มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐและทัศนคติของผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา เพื่อป้องกันความขัดแย้งที่อาจเกิดในโครงการต่างๆ ซึ่งทางเลือกที่เหมาะสม ได้แก่ ทางเลือกที่ 2 และ 4 ซึ่งมีความพร้อมในด้านศักยภาพ และมีแนวโน้มการพัฒนาโครงข่ายต่างๆ เพื่อรองรับบทบาทดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงการถนนวงแหวนรอบเกาะรัตนโกสินทร์แนวทางรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินในอนาคต

- ความเป็นไปได้ในจากทัศนคติของผู้ที่อาศัย : จากแบบสอบถามทัศนคติต่อบทบาทที่เหมาะสมของย่านทรงวาด ผู้ที่อาศัยในย่านทรงวาดส่วนใหญ่เลือกบทบาทที่ 1 และ 2 โดยจะเป็นการฟื้นฟูกิจการค้าเดิมและกิจกรรมการค้าเดิมและ กิจกรรมที่ส่งเสริมกิจการค้าของตน

จากเกณฑ์พิจารณาแต่ละทางเลือกซึ่งพิจารณาด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และความเป็นไปได้ของทางเลือกนำมาให้คะแนนเพื่อหาบทบาทที่เหมาะสมที่สุดสำหรับย่านทรงวาด โดยกำหนดการให้ค่าคะแนน ดังนี้

- ค่าคะแนน 1 = ผลลัพธ์การพัฒนาและความเป็นไปได้น้อยที่สุด
- ค่าคะแนน 2 = ผลลัพธ์การพัฒนาและความเป็นไปได้น้อย
- ค่าคะแนน 3 = ผลลัพธ์การพัฒนาและความเป็นไปได้ปานกลาง
- ค่าคะแนน 4 = ผลลัพธ์การพัฒนาและความเป็นไปได้มาก
- ค่าคะแนน 5 = ผลลัพธ์การพัฒนาและความเป็นไปได้มากที่สุด

ในการให้ค่าคะแนนแต่ละทางเลือกตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ มีรายละเอียดในการพิจารณา ดังนี้

ทางเลือกที่ 1: ศูนย์กลางพาณิชยกรรมด้านเศรษฐกิจค้าส่ง-ค้าปลีกสินค้าการเกษตรในระดับกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีผลลัพธ์การพัฒนาเป็นการมุ่งเน้นการฟื้นฟูกิจกรรมการค้าทำให้เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจและก่อให้เกิดการสร้างงานและรายได้มากขึ้น เป็นการพัฒนาเชิงเศรษฐกิจมากที่สุดซึ่งได้ประโยชน์ทั้งเจ้าของและผู้เช่าจึงให้คะแนนเท่ากับ 5 และส่งผลต่อกิจกรรมการค้าในเชิงส่งเสริมและผลประโยชน์ทางการค้าเดิมซึ่งกระทบต่อผลประโยชน์น้อยและมีแนวโน้มการลงทุนจึงให้คะแนนเท่ากับ 4 แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแนวทางและวิธีการต่างๆ ที่จะสามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนได้เพื่อให้เกิดความเป็นไปได้ไปดำเนินการจึงให้คะแนนเท่ากับ 3 และสำหรับผลลัพธ์ในด้านอื่นๆจึงเป็นการรองรับแรงงานและกิจกรรมที่จะเพิ่มขึ้นจึงให้คะแนนเท่ากับ 2

ทางเลือกที่ 2 : ย่านการค้าแบบเดิมกับศูนย์การส่งเสริมการท่องเที่ยว จากศักยภาพทำเลที่ตั้งที่อยู่ต่อเนื่องกับแหล่งท่องเที่ยวและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว ตลอดจนรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและเป็นการประนีประนอมระหว่างกิจการค้าเดิมและการเพิ่มกิจกรรมการท่องเที่ยวทำให้มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการและการลงทุนสูงจึงให้คะแนนเท่ากับ 5 และก่อให้เกิดพลวัตทางด้านเศรษฐกิจภายในพื้นที่ตามมาอีกทั้งการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดการซ่อมแซมอาคารที่มีคุณค่าและปรับปรุงสภาพแวดล้อม และจากแบบสอบถามทัศนคติของประชาชนส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับบทบาทนี้จึงให้คะแนนเท่ากับ 4

ทางเลือกที่ 3 : ย่านการท่องเที่ยวเมืองเก่าด้านสถาปัตยกรรมและวัฒนธรรมริมน้ำ มุ่งเน้นการพัฒนาสภาพกายภาพของพื้นที่จึงให้คะแนนเท่ากับ 5 โดยฟื้นฟูอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและปรับปรุงพื้นที่ริมน้ำที่เสื่อมโทรมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ต่อเนื่องมาจากเกาะรัตนโกสินทร์ และในด้านเศรษฐกิจจะลดกิจการค้าเดิมและส่งเสริมกิจการที่สนับสนุนการท่องเที่ยวแทนที่ แม้ว่าจะทำให้สภาพเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่โดยรวมดีขึ้นแต่ในการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงดังกล่าวย่อมกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสภาพสังคมเดิม จึงให้คะแนนเท่ากับ 4 และการดำเนินการเปลี่ยนแปลงพื้นที่นั้นต้องใช้ระยะเวลาและการปรับทัศนคติของประชาชนในพื้นที่ให้เห็นผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นซึ่งต้องใช้กลยุทธ์และแรงจูงใจต่างๆประกอบ ซึ่งค่อนข้างเป็นไปได้ยากจึงให้คะแนนเท่ากับ 3

ทางเลือกที่ 4 : ศูนย์กลางการสัญจรทางบกและทางน้ำที่มีโครงข่ายครอบคลุมในระดับเมือง เป็นการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเขตชั้นในกับเขตชั้นนอกโดยเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนการคมนาคม โดยจะ

สอดคล้องนโยบายต่างๆของรัฐเพื่อลดปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร และแผนงานต่างๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคตก็เป็นส่วนสนับสนุนในการพัฒนาจึงมีความเป็นไปได้ในการลงทุนและการดำเนินการจึงให้คะแนนเท่ากับ 4 และความสะดวกในการสัญจรจะเป็นการดึงให้คนผ่านเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นทำให้มีพลวัตทางเศรษฐกิจและสังคมเกิดมากขึ้นในพื้นที่จึงให้คะแนนเท่ากับ 3 และในการพัฒนาสภาพกายภาพจะได้รับผลกระทบน้อยจึงให้คะแนนเท่ากับ 2

ทางเลือกที่ 5 : ศูนย์กลางการพักผ่อนและนันทนาการริมน้ำ โดยจะเป็นพัฒนาด้านสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมที่เชื่อมโยงโทรมซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ดังนั้นสภาพกายภาพและสังคมจะได้รับการพัฒนาสูงสุดจึงให้คะแนนของการพัฒนาสภาพกายภาพและสภาพสังคมเท่ากับ 5 แต่จะลดบทบาทของกิจการค้าของย่านโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ริมน้ำซึ่งต้องมีการจัดสรรหรือเวนคืนพื้นที่ ทำให้เป็นไปได้ยากในการลงทุนและการดำเนินการจึงให้คะแนนเท่ากับ 2 เนื่องจากในการร่วมลงทุนจากภาคเอกชนนั้นย่อมเป็นไปได้น้อยเพราะกระทบต่อผลประโยชน์ของประชาชนในพื้นที่ ประกอบกับแบบสอบถามที่ทำการสำรวจนั้นก็มียอดราส่วนที่ผู้ตอบเลือกน้อยที่สุดจึงให้คะแนนเท่ากับ 1

จากการวิเคราะห์คะแนนในแต่ละบทบาทตามเกณฑ์ที่กำหนด นำมาสรุปเป็นได้ ดังนี้

ตารางที่ 5.17: การวิเคราะห์บทบาททางเลือก ของย่านทรงวาด

| เกณฑ์ในการวิเคราะห์ | บทบาททางเลือก | | | | |
|---------------------------------------|---------------|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| สภาพกายภาพของพื้นที่หลังการพัฒนา | 2 | 4 | 5 | 2 | 5 |
| สภาพเศรษฐกิจหลังการพัฒนา | 5 | 4 | 4 | 3 | 2 |
| สภาพสังคมหลังการพัฒนา | 2 | 3 | 4 | 3 | 5 |
| ความเป็นไปได้ในการลงทุน | 4 | 5 | 3 | 4 | 3 |
| ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ | 3 | 5 | 2 | 4 | 2 |
| ความเป็นไปได้จากทัศนคติของผู้ที่อาศัย | 4 | 4 | 3 | 3 | 1 |
| รวม | 20 | 25 | 21 | 19 | 17 |

หมายเหตุ:

ทางเลือกที่ 1 : ศูนย์กลางพาณิชยกรรมด้านเศรษฐกิจค้าส่ง-ค้าปลีกสินค้าการเกษตรในระดับกรุงเทพฯและปริมณฑล

ทางเลือกที่ 2 : ย่านการค้าแบบเดิมผสมกับการท่องเที่ยวเมืองเก่า

ทางเลือกที่ 3 : ย่านการท่องเที่ยวเมืองเก่าในด้านสถาปัตยกรรมและวัฒนธรรมริมน้ำ

ทางเลือกที่ 4 : ศูนย์กลางการสัญจรที่มีโครงข่ายครอบคลุมในระดับเมือง

ทางเลือกที่ 5 : ศูนย์กลางการพักผ่อนและนันทนาการริมน้ำ

โดยสรุปจากตารางที่ 5.17 พบว่าบทบาทหลักในการพัฒนาที่เหมาะสมมากที่สุดคือ ย่านการค้าแบบเดิมผสมกับการท่องเที่ยวเมืองเก่า ซึ่งจะเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยการปรับปรุงสภาพกายภาพพร้อมทั้งพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจซึ่งนำศักยภาพที่เด่นชัดของพื้นที่ คือ ทำเลที่ตั้งและรูปแบบสถาปัตยกรรมอาคาร โดยในบทต่อไปจะเป็นการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ในรูปแบบการใช้ที่ดินและอาคาร ประเภทของการใช้ประโยชน์อาคารและแนวทางการพัฒนารูปแบบอาคารให้สอดคล้องกับบทบาทดังกล่าว รวมทั้งแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมที่เชื่อมโยงโทรมให้เกิดความคุ้มค่าและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และทัศนคติของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการลงทุนและการดำเนินการทั้งจากรัฐและเอกชน