

## การศึกษาและวิเคราะห์สภาพของพื้นที่ศึกษา

ในบทนี้เป็นการศึกษาและวิเคราะห์สภาพของพื้นที่ศึกษา ในประเด็นด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และกิจกรรมการใช้พื้นที่ รวมทั้งการวิเคราะห์มุมมองและลักษณะที่ว่างของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟธนบุรี เพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้น ข้อดีข้อเสีย ศักยภาพและอุปสรรคในการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา เพื่อนำไปสู่การกำหนดรูปแบบและแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

### 3.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟธนบุรี

พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของฝั่งธนบุรีด้านตะวันตกริมแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ติดกับปากคลองบางกอกน้อยเป็นแนวยาว มีประวัติความเป็นมาที่สำคัญและมีเอกลักษณ์ที่สรุปได้โดยสังเขปดังนี้

บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี เดิมมีการตั้งถิ่นฐานชุมชนมาตั้งแต่ก่อนการตั้งกรุงธนบุรี โดยเริ่มเป็นชุมชนที่เกาะตัวกันอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและปากคลองบางกอกน้อย ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเพาะปลูกสวนผลไม้และทำไร่นา<sup>1</sup>

ในปี พ.ศ.2316 หลังสถาปนากรุงธนบุรี 6 ปี สมเด็จพระเจ้าตากสินฯ โปรดให้บูรณะพระนครให้มีความมั่นคงยิ่งขึ้น มีการขุดขยายคูเมืองเดิมให้มีความกว้างและลึกขึ้น คูเมืองธนบุรีปากตะวันตกนี้ยังคงปรากฏให้เห็นอยู่ แต่ตำแหน่งตรงปากคลองคูเมืองเดิมด้านทิศเหนือที่บรรจบกับคลองบางกอกน้อยได้ถูกถมไปส่วนหนึ่งเมื่อมีการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้บริเวณสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) ในปัจจุบัน นอกจากนี้ในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟธนบุรียังเป็นที่ตั้งของป้อมท้ายเมืองหรือป้อมหัวมุมพระราชวังหลังในบริเวณด้านหัวมุมทิศตะวันออกเฉียงเหนือตรงปากคลองบางกอกน้อย

ชุมชนในสมัยกรุงธนบุรี มีลักษณะการตั้งบ้านเรือนขนานไปกับเส้นทางสัญจรทางน้ำ รูปแบบการอยู่อาศัยมีทั้งชุมชนที่เป็นเรือนแพและบ้านเรือนบนบก และตั้งชุมชนขึ้นตามลักษณะการประกอบอาชีพประเภทงานหัตถกรรม เครื่องใช้และอาวุธ เช่น บ้านหม้อ บ้านช่างหล่อ บ้านขมิ้น บ้านนู เป็นต้น โดยทุกชุมชนจะมีศาลากลางบ้านหรือธรรมศาลาสำหรับประกอบพิธีกรรมทางศาสนา รวมทั้งการใช้งานเอนกประสงค์ต่าง ๆ เช่น ศาลาน้ำร้อนของชุมชนปากคลองบางกอกน้อย

สำหรับย่านการค้าและตลาดในเขตกรุงธนบุรีสันนิษฐานว่าน่าจะเป็นตลาดบกตลอดแนวถนนที่ผ่านชุมชนพักอาศัยที่มีความคึกคักและมีความสำคัญ ได้แก่ ตลาดบ้านขมิ้น ซึ่งตั้งอยู่ในตำแหน่งกลางเมือง โดยมีวัดบางว่าใหญ่ (วัดระฆังฯ) เป็นที่ตั้งของตลาดน้ำซึ่งอยู่ต่อเนื่องกัน ส่วนตลาดน้ำที่มีความสำคัญตั้งอยู่บริเวณปากคลองบางกอกน้อยที่มีการตั้งบ้านเรือนและเรือนแพอย่างหนาแน่น

<sup>1</sup> แน่งน้อย ศักดิ์ศรี, ม.ร.ว. และคณะ, องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์ (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534).

การปกครองบ้านเมืองในสมัยกรุงธนบุรีเป็นแบบระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ บ้านเมืองอยู่ในสภาพเพียงพื้นตัวจากการสูญเสียเอกราชและมีการทำศึกสงครามตลอดเวลา กองทัพเรือของสมเด็จพระเจ้าตากสินฯ เป็นกองทัพหลัก เนื่องจากมีความรวดเร็วและคล่องตัวสูง จึงมีเรือรบหลวงขนาดใหญ่น้อยเป็นจำนวนมาก ทำให้ต้องมีเรือรองรับปริมาณเรือดังกล่าวตามริมคลองสายสำคัญ ตำแหน่งที่ตั้งเรือตามที่ปรากฏหลักฐานประวัติศาสตร์และทางกายภาพในปัจจุบัน คาดว่าเรือแห่งหนึ่งอยู่ตรงบริเวณที่เป็น "คูเรือพระราชพิธี" ปากคลองบางกอกน้อยในปัจจุบัน

การสัญจรในพื้นที่บริเวณนี้นับตั้งแต่สมัยกรุงธนบุรีจนกระทั่งสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์มีแม่น้ำและคูคลองเป็นเส้นทางสัญจรและเส้นทางการคมนาคมที่สำคัญ สำหรับเส้นทางสัญจรทางบกหรือถนนทางเดินในเขตพื้นที่กรุงธนบุรีในเขตคูเมืองมีถนนสายหลักในแนวทิศเหนือ – ใต้ 2 สาย ได้แก่ ถนนเลียบริมกำแพงเมืองด้านตะวันตก (แนวถนนอรุณอมรินทร์ในปัจจุบัน) และถนนเลียบริมกำแพงเมืองด้านตะวันออก (แนวตรอกวังหลังถึงวัดระฆังและถนนเลียบริมแม่น้ำในเขตพื้นที่กองทัพเรือปัจจุบัน)

บริเวณพื้นที่ที่มีความสำคัญในพื้นที่กรุงธนบุรี ได้แก่

1) พื้นที่บ้านปูน ตั้งอยู่ทางตอนใต้ตั้งแต่แนวคลองวัดบางว่าใหญ่จนถึงถนนข้างสวนมังคุดหรือซอยศาลาดันจันทร์ในปัจจุบัน ทางด้านริมแม่น้ำและริมคลองเป็นที่ตั้งบ้านเรือนและเรือนแพของประชาชน โดยภายในคลองวัดบางว่าใหญ่จะเป็นที่ตั้งของ "ตลาดน้ำ" ซึ่งเชื่อมต่อกับตลาดบกบ้านขมิ้น ถัดขึ้นมาจากคลองทางเหนือเป็นที่ตั้งของวัดบางว่าใหญ่ (วัดระฆังโฆสิตาราม) ส่วนพื้นที่บ้านปูนด้านทิศตะวันตกริมถนนเลียบริมกำแพงเมืองจะเป็นบ้านเรือนประชาชนทั้งสองฝั่งและเป็นแนวตลาดบกต่อเนื่องมาจากตลาดบ้านขมิ้น

2) ถัดขึ้นมาเป็น "สวนมังคุด" มีอาณาเขตตั้งแต่แนวถนนข้างสวนมังคุด (ซอยศาลาดันจันทร์) ไปจนถึงบริเวณตรอกวังหลังในปัจจุบัน เป็นที่ตั้งของ "บ้านสวนมังคุด" นิเวศน์สถานของท่านสาหรือสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยาเทพสุดาวดี (พระพี่นางเธอในรัชกาลที่ 1) และเป็นพระมารดาของกรมพระราชวังบวรสถานพิมุขในสมัยรัชกาลที่ 1 ส่วนที่ถัดเข้ามาทางตะวันตกของพื้นที่จะเป็นพื้นที่สวนมังคุดเดิมในสมัยธนบุรี

3) พื้นที่ต่อจากสวนมังคุดขึ้นไปทางเหนือจนจดแนวกำแพงเมืองด้านริมคลองบางกอกน้อยเป็นบริเวณที่เรียกว่า "สวนลินจี" สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยาเทพสุดาวดีทรงสร้างขึ้นและประทานให้เป็นที่ตั้งนิเวศน์สถานของพระยาสุริยภักย์ (สมเด็จพระเจ้าหลานเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงอนุรักษ์เทเวศน์) และเป็นที่ตั้งของ "ฉางหลวง" ซึ่งมีทั้งฉางข้าวเปลือกและฉางเกลือ ส่วนตรงมุมกำแพงเมืองริมน้ำด้านทิศเหนือปรากฏหลักฐานในแผนที่สมัยรัชกาลที่ 5 และจากเอกสารว่าเป็นที่ตั้งของ "ป้อมหัวมุมเมืองธนบุรี" หรือที่เรียกว่า "ป้อมท้ายเมือง" ซึ่งสันนิษฐานว่า สร้างขึ้นในคราวปรับปรุงพระนครเมื่อ พ.ศ. 2316<sup>2</sup>

ในสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ 1 – รัชกาลที่ 4) กรุงธนบุรีกลายเป็นเมืองหลวงเก่าของกรุงเทพมหานคร และมีความสำคัญในการเป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการ ขุนนางและพ่อค้าชาวต่างประเทศ และเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนที่ยังตั้งบ้านเรือนริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองสายสำคัญต่าง ๆ โดยมีการคมนาคมทางน้ำเป็นเส้นทางการสัญจรหลัก และมีบทบาทสำคัญในการเป็นพื้นที่สวนชั้นดีสำหรับการทำการเกษตรที่มีขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานคร โดยสรุปแล้วในช่วงสมัยนี้ พื้นที่กรุงธนบุรีไม่มีการเปลี่ยนแปลง

<sup>2</sup> ทวีเดช ทองอ่อน. การศึกษาคุณค่าสภาพแวดล้อมเมืองและชุมชนกรุงธนบุรีเพื่อการอนุรักษ์ (วิทยานิพนธ์ สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537).



ทางกายภาพมากนัก

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ฝั่งธนบุรีอย่างเห็นได้ชัด คือ การสร้างสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เป็นทางรถไฟสายใต้ เนื่องจากการเดินทางของผู้คนที่เดินทางออกจากเมืองหลวงโดยอาศัยเรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยาข้ามมาขึ้นรถไฟที่สถานีรถไฟธนบุรีนั้น ง่ายต่อการเดินทางสู่ภาคใต้และภาคตะวันตก ประกอบกับบริเวณนี้เป็นแหล่งชุมชนที่หนาแน่นอยู่เดิม เช่น โรงพยาบาลศิริราช (วังหลัง) ชุมชนบ้านช่างหล่อ และบริเวณปากคลองบางกอกน้อยเป็นทางสัญจรหลักของประชาชนในแถบนั้น ส่วนพื้นที่ที่เหลือของฝั่งธนบุรีส่วนใหญ่ยังคงเป็นส่วนผลไม้

ในปี พ.ศ. 2468 ก่อสร้างสะพานพระราม 6 เสร็จเป็นสะพานแรกที่ใช้ข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเป็นการเชื่อมทางรถไฟทั้งระบบของประเทศไว้ด้วยกัน แต่สถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) ยังคงเป็นที่นิยมเช่นเดิม และมีการเกิดชุมชนการค้าบริเวณใกล้เคียงมากมาย การสัญจรยุคแรกยังคงเป็นทางเรือเป็นหลัก ในปี พ.ศ.2475 มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า และตัดถนนบนฝั่งธนบุรี เช่น ถนนอิสระภาพ ถนนอรุณอมรินทร์ ถนนจรัลสนิทวงศ์ ฯลฯ การสัญจรทางบกทำให้ฝั่งธนบุรีเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว

ในปี พ.ศ.2485 ประเทศไทยต้องเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 2 ด้วยความจำเป็น โดยเข้าอยู่ร่วมกับฝ่ายอักษะ (เยอรมัน อิตาลี ญี่ปุ่น) โดยที่ญี่ปุ่นได้ใช้ประเทศไทยเป็นแหล่งบัญชาการสงครามในภูมิภาคนี้เพื่อโจมตีพม่า มาเลเซีย สิงคโปร์ โดยญี่ปุ่นอาศัยรถไฟเป็นทางลำเลียงหลักของกองทัพ สถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการโจมตีของฝ่ายพันธมิตร และในวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2488 ซึ่งเป็นช่วงปลายสงครามมหาเอเชียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นเริ่มอ่อนกำลังลง สถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) ถูกทิ้งระเบิดจากเครื่องบินปี 24 และปี 29 ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมาก ภายหลังเมื่อสงครามโลกยุติลง ตัวอาคารสถานีธนบุรีจึงได้รับการบูรณะใหม่แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.2493<sup>3</sup>

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 บ้านเมืองมีการพัฒนามากขึ้น มีการตัดถนน พื้นที่ที่เป็นชุมชนต่าง ๆ มีการขยายตัว มีการปลูกสร้างอาคารต่าง ๆ ขึ้นมากมายตามสภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามลำดับ แต่บทบาทของพื้นที่สถานีรถไฟก็ยังคงมีความสำคัญทั้งทางด้านการสัญจรโดยทางรถไฟ ทางบกและทางน้ำ และเป็นตลาดสินค้าทางการเกษตรที่มีขนาดใหญ่ระดับภูมิภาค

ในปี พ.ศ.2545 ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงพื้นที่ครั้งใหญ่ในพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติให้รื้อย้ายตลาดศาลาน้ำร้อนเก่า เนื่องจากปัญหาความสกปรก ความแออัด และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเช้าเนื่องจากกิจกรรมการค้าขายที่เกิดขึ้น และสร้างตลาดศาลาน้ำร้อนใหม่ในพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีด้านตะวันตก อีกทั้งพื้นที่บริเวณตลาดศาลาน้ำร้อนเก่าตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ กรมศิลปากรร่วมกับกรุงเทพมหานครและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจึงมีโครงการปรับปรุงพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่อนุรักษ์ สร้างสวนสาธารณะและจุดจอดรถเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

ต่อมาในปี พ.ศ.2546 คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาลได้เสนอขอใช้พื้นที่ของสถานีรถไฟธนบุรีด้านติดแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 30 ไร่ เพื่อสร้างสถาบันการแพทย์ในโครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นนำเลิศในเอเชียอาคเนย์ (Siriraj toward Medical Excellence in Southeast Asia) ซึ่งทำให้พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเกิดการเปลี่ยนแปลงอีกครั้ง ดังนั้น พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีในปัจจุบันจึงมีขอบเขตพื้นที่ติดกับ

<sup>3</sup> กองประชาสัมพันธ์ สำนักงานผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2545.

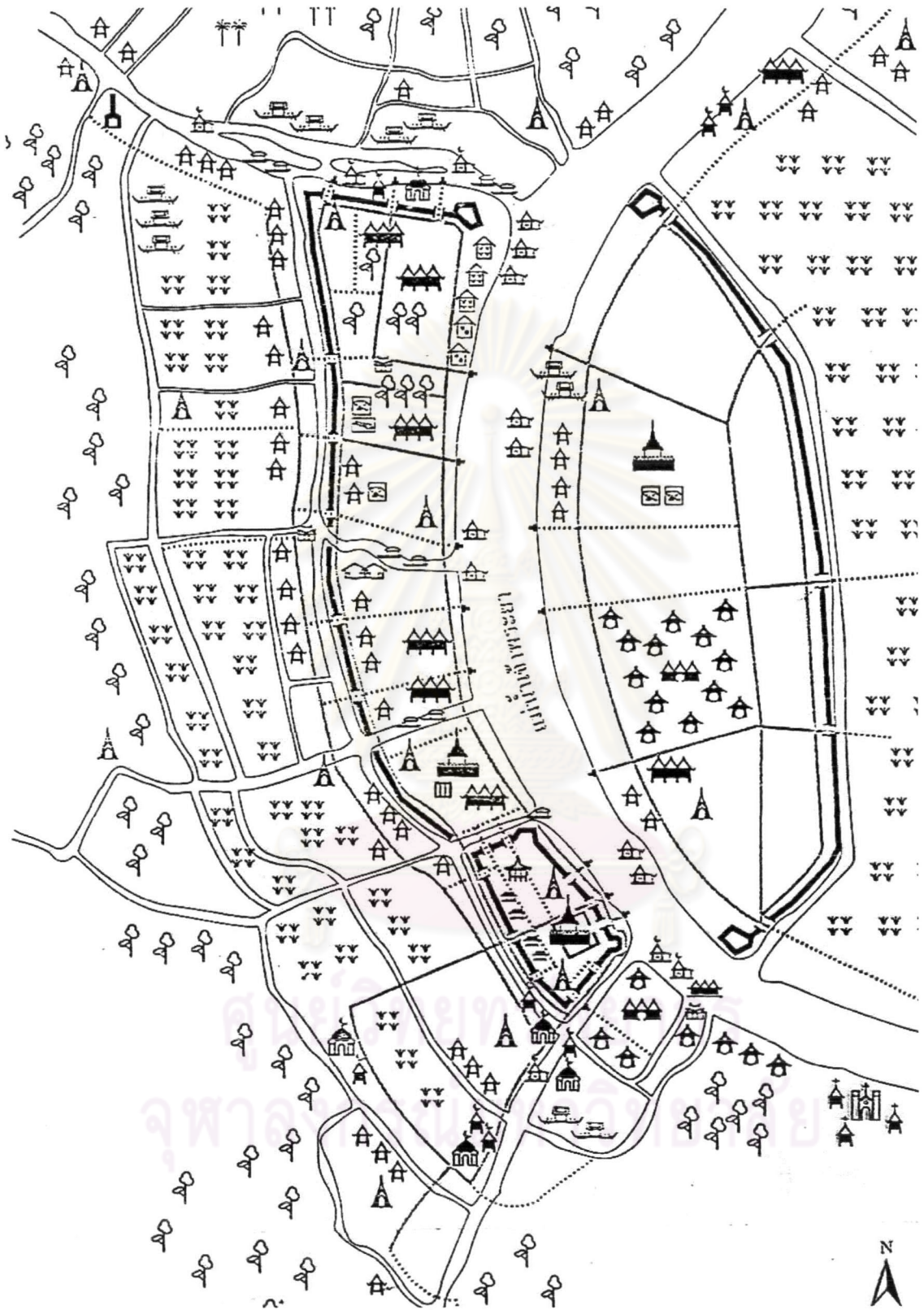
คลองบางกอกน้อย มีแนวเขตที่ดินตั้งแต่หน้าวัดอมรินทรารามเป็นแนวยาวไปตามถนนวัดสุทธาวาส และสิ้นสุดที่  
 ฐานศาลาสถานีรถไฟธนบุรี

จากพัฒนาการของพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีตามที่ได้กล่าวมา จะเห็นได้ว่าพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเป็น  
 ศูนย์กลางกิจกรรมที่สำคัญระดับเมืองจุดหนึ่งของกรุงเทพมหานครด้านฝั่งธนบุรี ไม่ว่าจะเป็นด้านการคมนาคม  
 ทั้งทางบกและทางน้ำ ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สามารถเชื่อมโยงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวทางศิลปกรรม  
 ที่มีคุณค่าและความสำคัญต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี และเมื่อพิจารณาจุดเด่นด้านทำเลที่ตั้ง  
 ดังที่ได้กล่าวมา ทำให้พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีมีความเหมาะสม ควรที่จะมีการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ให้มี  
 ศักยภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ รองรับบทบาทใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการของ  
 ประชาชน เหมาะสมกับการใช้งาน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตนั้นจะส่งผลให้สภาพแวดล้อมทาง  
 กายภาพของเมืองและคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น เป็นพื้นที่ที่น่าอยู่ น่าอาศัยและมีความน่าเชื่อถืออย่าง  
 ยั่งยืน ดังที่จะกล่าวถึงการวิเคราะห์พื้นที่โดยละเอียดในลำดับต่อไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

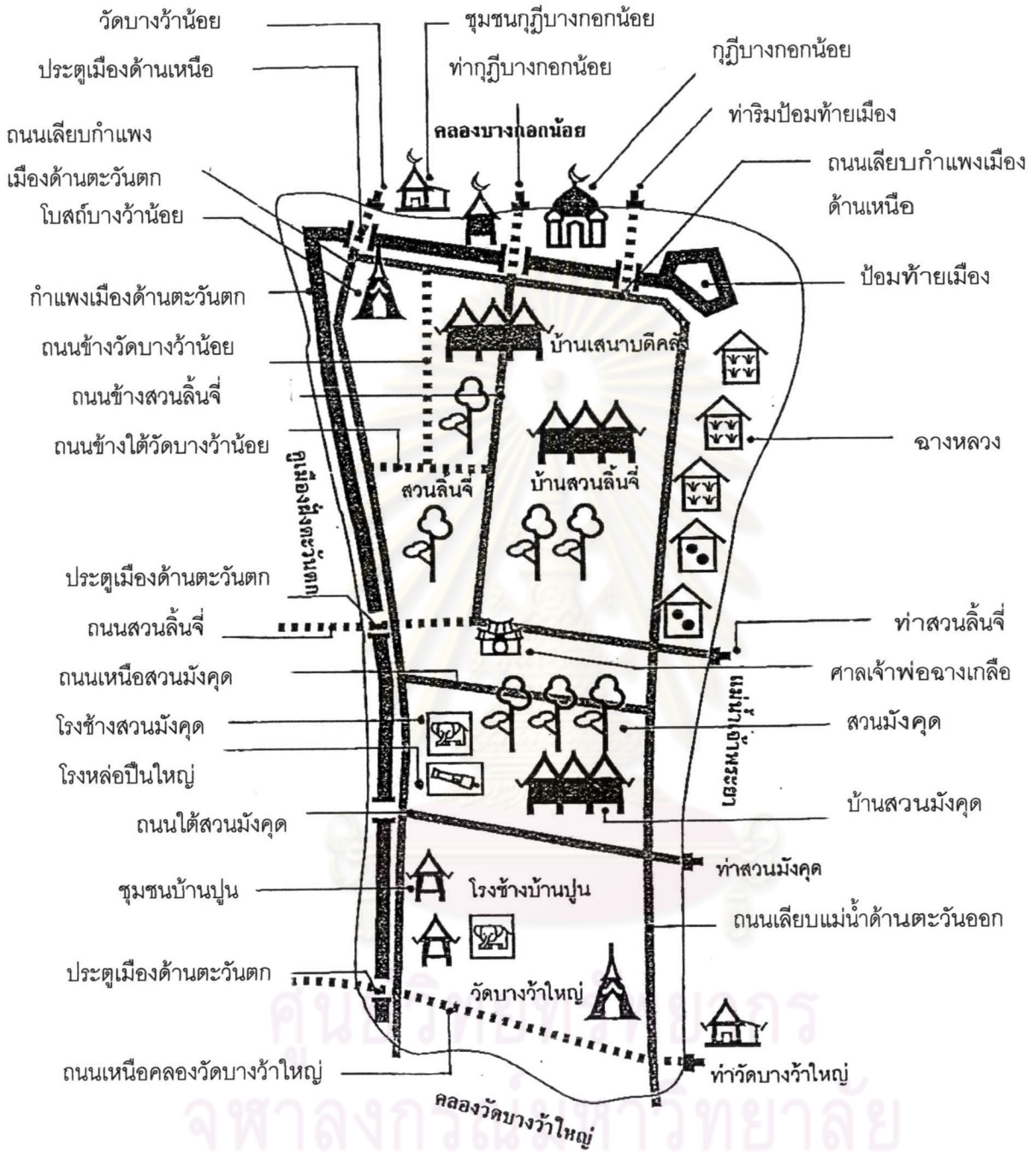




ที่มา : ทวีเดช ทองอ่อน. การศึกษาคุณค่าสภาพแวดล้อมเมืองและชุมชนกรุงธนบุรีเพื่อการอนุรักษ์. วิทยานิพนธ์สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์  
 มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
 THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.1: แสดงตำแหน่งองค์ประกอบ  
 ทางกายภาพในพื้นที่กรุงธนบุรี



ที่มา : ทวีเดช ทองอ่อน. การศึกษาคุณค่าสภาพแวดล้อมเมืองและชุมชนกรุงธนบุรีเพื่อการอนุรักษ์. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

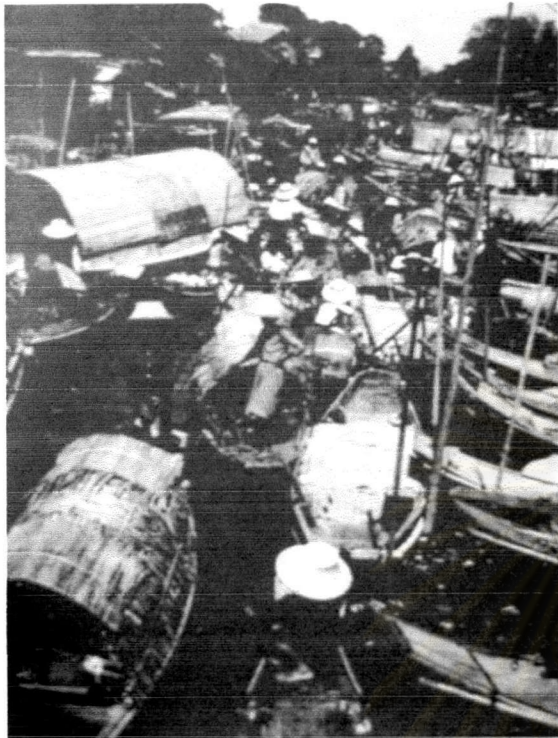
**โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี**  
 THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

**แผนที่ 3.2: แสดงลักษณะทางกายภาพ**  
 ของบริเวณพื้นที่ที่มีความสำคัญในกรุงธนบุรี

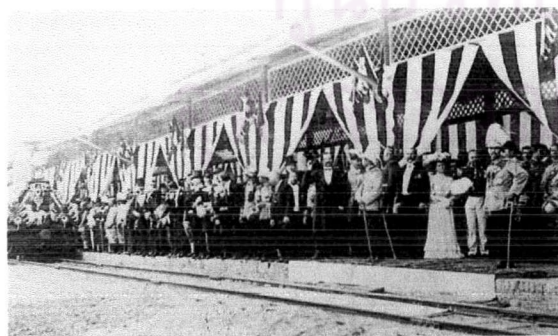
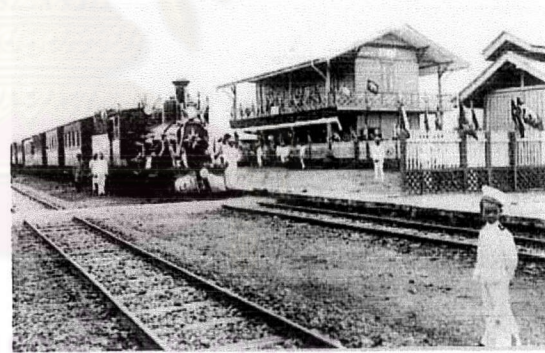
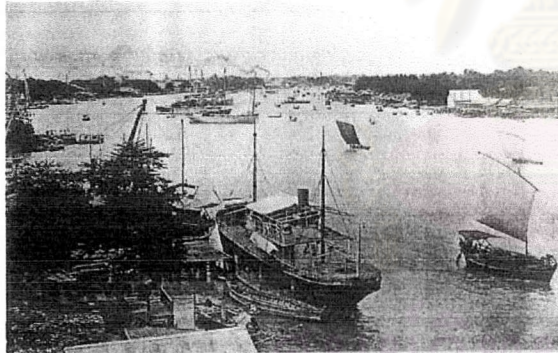








บ้านเรือน, เรือแพ และตลาดน้ำริมแม่น้ำเจ้าพระยา



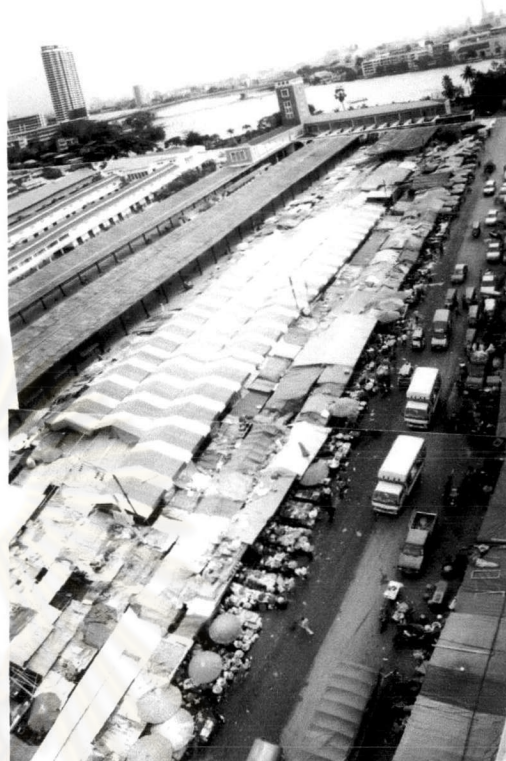
การสร้างสถานีรถไฟธนบุรี ในสมัยรัชกาลที่ 5

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

ภาพที่ 3.1: กรุงเทพมหานครในอดีต





- ภาพสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม และตลาดศาลาน้ำร้อนเก่า พ.ศ.2545



- ทศนิยมภาพสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิมตามโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยความร่วมมือของการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร



- สถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิมในปัจจุบัน ก่อนการก่อสร้างสถาบันการแพทย์ในโครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นนำในเอเชียอาคเนย์ (Siriraj toward Medical Excellence in Southeast Asia)

**โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี**

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

**ภาพที่ 3.2: การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่  
สถานีรถไฟธนบุรี**

## 3.2 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่

### 3.2.1 ที่ตั้งและเขตการปกครอง

สถานีรถไฟธนบุรีตั้งอยู่ริมคลองบางกอกน้อยซึ่งเป็นพื้นที่ราบลุ่มริมน้ำในเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ครอบคลุมพื้นที่ในสองแขวง คือ แขวงบางขุนนนท์และแขวงศิริราช โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	จรดคลองบางกอกน้อย
ทิศใต้	จรดถนนวัดสุทธาวาสและวัดอมรินทราราม
ทิศตะวันออก	จรดโครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นเลิศในเอเชียอาคเนย์
ทิศตะวันตก	จรดถนนอิสรภาพ

#### ความเป็นมาของเขตบางกอกน้อย

เขตบางกอกน้อย เดิมมีชื่อว่า "อำเภออมรินทร์" เป็นชื่อเรียกตามประกาศกระทรวงนครบาล ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2458 ลงนามโดยมหาอำมาตย์เอก เจ้าพระยายมราช เสนาบดีกระทรวงนครบาลได้ ในรัชกาลที่ 6 และระบอบาณาเขตไว้ว่า " ทิศเหนือต่ออำเภอตลิ่งชันและบางพลัด แต่สามแยกหน้าวัดสุวรรณคีรีไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งเหนือ ออกลำนน้ำเจ้าพระยา ตัดข้ามปากไปถึงปากคลองโรงไหม ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระราชวังแต่ปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ไปตามลำแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออกถึงตรงข้ามปากคลองมอญ ทิศใต้อำเภอหงษาราม แต่ตรงข้ามปากคลองมอญ ข้ามลำนน้ำเจ้าพระยาเข้าไปตามลำคลองมอญฝั่งเหนือถึงสี่แยกบางเสากร ทิศตะวันตกต่ออำเภอตลิ่งชัน แต่สี่แยกบางเสากรไปตาม ลำคลองบางขุนศรีและคลองอ้อมซึก ฝั่งตะวันออกถึงสามแยกหน้าวัดสุวรรณคีรี "

ต่อมารัชกาลที่ 6 ทรงมีพระราชดำริว่า นามอำเภอบางแห่งยังไม่เหมาะสมแก่นามตำบลอันเป็นหลักฐานมาแต่โบราณ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ มีประกาศให้เปลี่ยนนามอำเภออมรินทร์เรียกว่าอำเภอบางกอกน้อย ประกาศ ณ วันที่ 11 กรกฎาคม 2459

ภายหลังได้เปลี่ยนจากอำเภอบางกอกน้อยมาเป็น "เขตบางกอกน้อย" ตั้งแต่วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2515 ตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 335 ซึ่งยกเลิกหน่วยการปกครองเดิม คือ จังหวัด เทศบาล สุขาภิบาล ในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร และ เขตจังหวัดธนบุรี เป็นหน่วยการปกครองเดียวของกรุงเทพมหานคร<sup>4</sup>

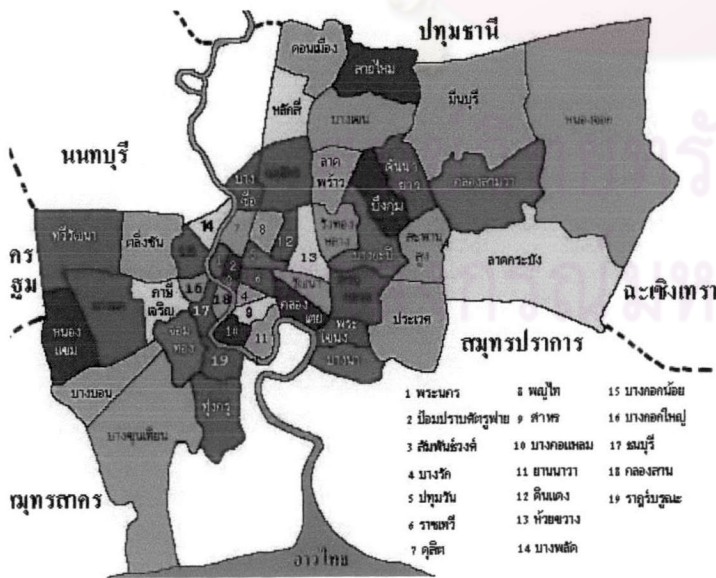
ในปัจจุบันเขตบางกอกน้อยมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 11.944 ตารางกิโลเมตร แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 5 แขวง คือ แขวงอรุณอมรินทร์, แขวงศิริราช, แขวงบ้านช่างหล่อ, แขวงบางขุนศรี และแขวงบางขุนนนท์

ขอบเขตการติดต่อของเขตบางกอกน้อยกับเขตใกล้เคียง มีดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับเขตบางพลัดและเขตตลิ่งชัน
ทิศใต้	ติดต่อกับเขตบางกอกใหญ่
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาและเขตพระนคร
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับเขตตลิ่งชัน

<sup>4</sup> ข้อมูลสำนักงานเขตบางกอกน้อย, 2545.



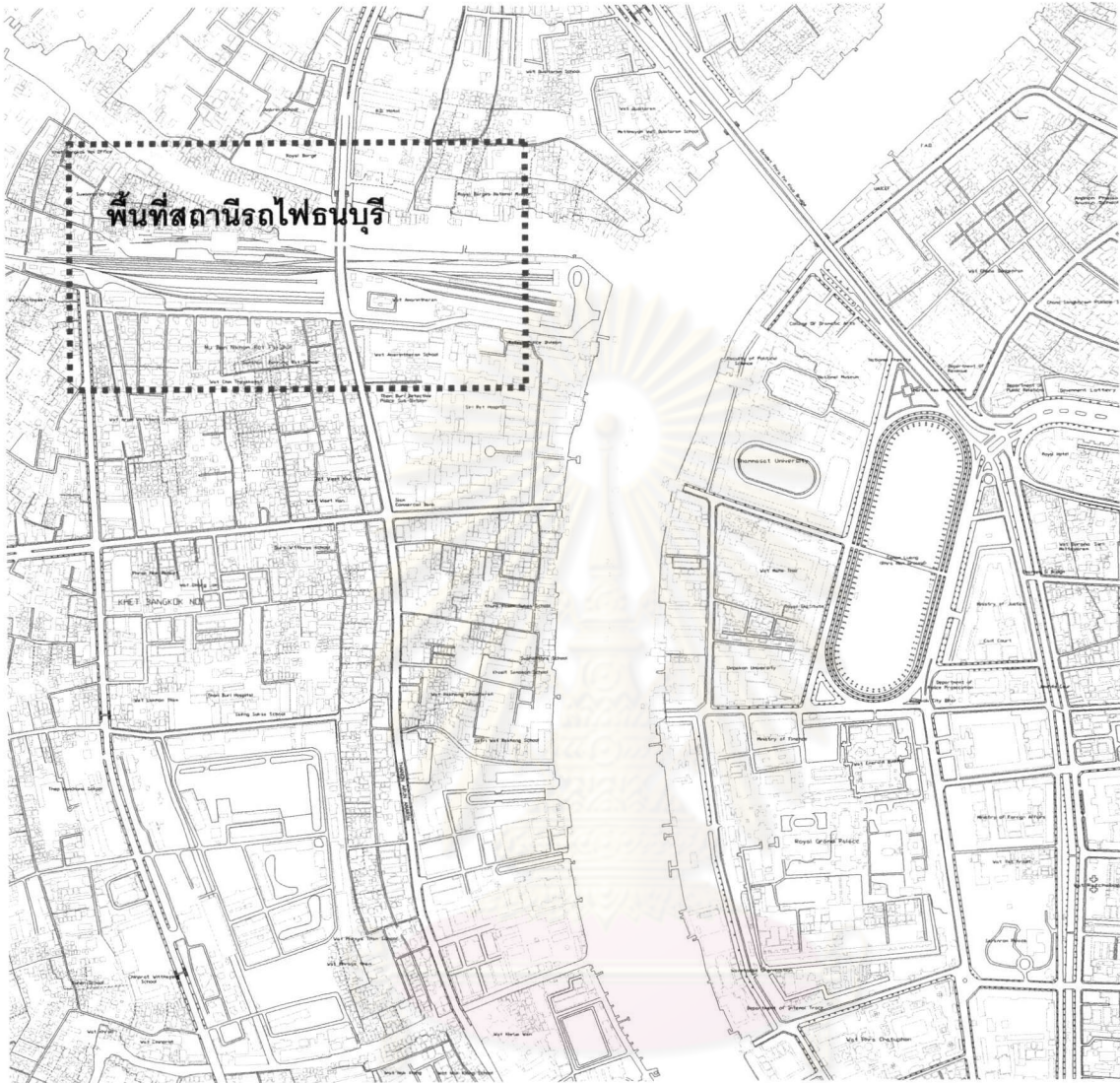


โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.4: ที่ตั้งเขตบางกอกน้อย





โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.5: ที่ตั้งพื้นที่ศึกษา





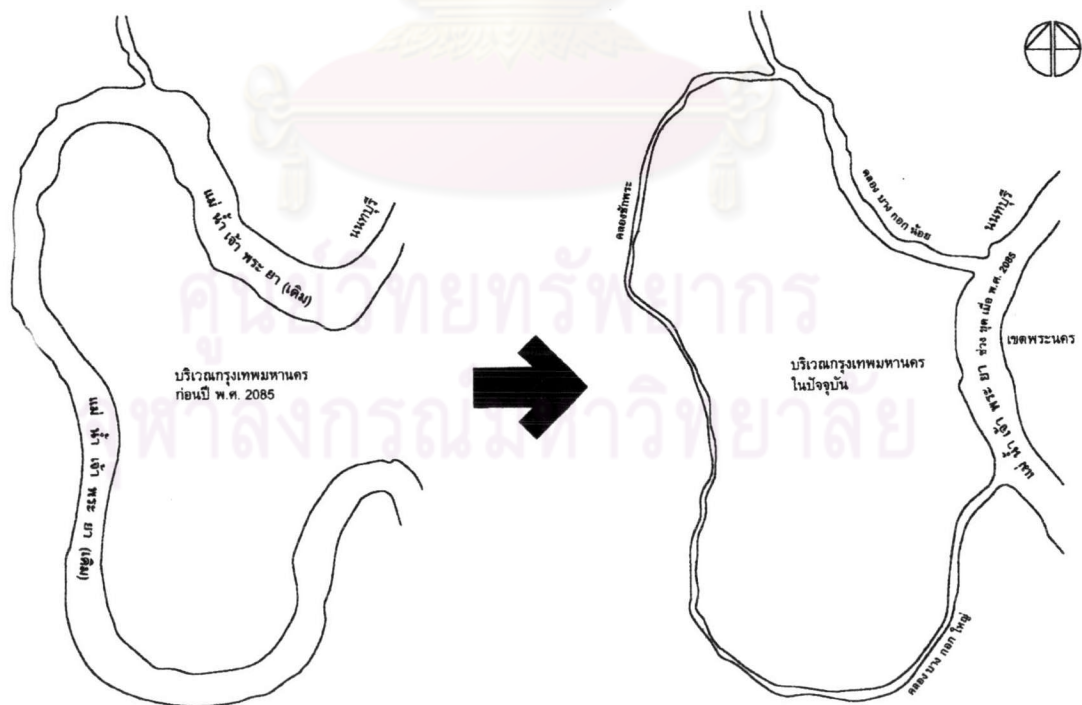
### 3.2.2 สภาพทางภูมิศาสตร์และลักษณะทางภูมิประเทศ

เขตบางกอกน้อยมีพื้นที่รวม 11.944 ตารางกิโลเมตร แบ่งการ ปกครองออกเป็น 5 แขวง คือ แขวงศิริราช แขวงบ้านช่างหล่อ แขวงบางขุนนนท์ แขวงบางขุนศรี และ แขวงอรุณอมรินทร์

อาณาเขตติดต่อ

ทิศเหนือ	จดเขตบางพลัด
ทิศตะวันออก	จดแม่น้ำเจ้าพระยา และ เขตพระนคร
ทิศตะวันตก	จดคลองชักพระ และ เขตตลิ่งชัน
ทิศใต้	จดคลองมอญ และ เขตบางกอกใหญ่

พื้นที่โดยทั่วไปของเขตบางกอกน้อย เป็นที่ราบลุ่ม มีคลอง มากมาย แขวงทั้ง 5 แขวงอยู่ในท้องค้ำน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาสายเก่า เนื่องจากลำน้ำเจ้าพระยาสายเดิมนั้นไหลอ้อม คือ เมื่อลำน้ำมาถึงสามเสน แล้ววกเข้าตามคลองบางกอกน้อย คลองตลิ่งชัน คลองบางระมาด แล้วไปออกตรงปากคลอง บางกอกใหญ่ คดเคี้ยวต่อไปลงอ่าวไทย เพราะเหตุที่ลำน้ำเจ้าพระยาเดิม ไหลอ้อมทำให้เสียเวลาในการเดินทาง (สมัยก่อนการคมนาคมใช้ทางน้ำเป็นหลัก) ในสมัยสมเด็จพระไชยราชาธิราช (พ.ศ. 2076 - 2089) แห่งกรุงศรีอยุธยา จึงโปรดให้ขุดคลองลัดตรงหน้าตำหนักแพ (ท่าราชวรดิษฐ์) เมื่อ พ.ศ. 2077 และขุดเสร็จในปี พ.ศ.2080 คลองที่ขุดใหม่คือ ตั้งแต่คลองบางกอกน้อยไปถึงปากแม่น้ำตรงหน้าวัดอรุณราชวราราม เรียกว่า "คลองลัดบางกอก" ต่อมาทางน้ำพุ่งตรงเขาะตลิ่งกว้างออกไปกลายเป็นลำน้ำเจ้าพระยาตรงท่าราชวรดิษฐ์ทุกวันนี้ ส่วนลำน้ำเจ้าพระยาสายเดิมนั้นน้ำไหลอ่อนลงจึงตื้นเขินกลายเป็นคลองบางกอกน้อย ไหลผ่านตลิ่งชัน บางระมาด และ คลองบางกอกใหญ่ ในปัจจุบัน



ภาพที่ 3.3 : แสดงการขุดคลองลัดบางกอก และกลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน



ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพาณิชย์กรรมและการบริการเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากสถานประกอบการที่มีอยู่มากในเขตบางกอกน้อย รองลงมาคือ อาชีพรับราชการ ส่วนที่เหลือประกอบอาชีพรับจ้าง

ประชากรในเขตบางกอกน้อยมีจำนวน 186,054 คน เป็นหญิง 98,376 คน เป็นชาย 87,678 คน จำนวนบ้านเรือน 64,552 หลังคาเรือน และจำนวนครอบครัว 41,865 ครอบครัว (เดือนธันวาคม 2546) ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ มีผู้นับถือศาสนาพุทธมากกว่าร้อยละ 98 นับถือศาสนาคริสต์ประมาณร้อยละ 1 และนอกนั้นนับถือศาสนาอิสลาม ซิกข์ และอื่น ๆ

#### ก. ลักษณะประชากรในเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียง

นับตั้งแต่กรุงธนบุรีได้ก่อตั้งเป็นราชธานี ได้มีราษฎรที่อพยพหนีในคราวเสียกรุงศรีอยุธยาเป็นครั้งที่ 2 เข้ามาตั้งถิ่นฐานและพึ่งพระบรมโพธิสมภารของพระเจ้าตากสินมหาราชเป็นจำนวนมาก ทั้งชาวไทยและชาติอื่น ๆ อีกทั้งได้มีการกวาดต้อนราษฎรมาจากกรุงศรีอยุธยาและบรรดาหัวเมืองต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ ที่ได้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและใช้ชีวิตในเมืองไทยเพิ่มขึ้นด้วย กลุ่มชาติพันธุ์ที่ประกอบกันเป็นสังคมในเขตบางกอกน้อย ได้แก่

- 1) **ชาวจีน** ชาวจีนโพ้นทะเลได้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในประเทศไทยตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาและมีจำนวนชาวจีนที่อพยพเข้ามาเพิ่มขึ้นในสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี เนื่องจากพระองค์มีนโยบายสนับสนุนให้ชาวจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเมืองไทย เพื่อเพิ่มกำลังคนและช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจภายหลังเสียกรุงศรีอยุธยา ทั้งทรงปกครองชาวจีนเสมอชาวไทยโดยมิได้ถือเป็นคนต่างด้าว โดยเฉพาะชาวจีนแต่จิวจะได้รับการดูแลเอาใจใส่เป็นพิเศษจนมีผู้เรียกจีนกลุ่มนี้ว่า “จีนหลง” ในส่วนของชาวจีนที่อพยพมาตั้งถิ่นฐานในย่านฝั่งธนบุรีส่วนใหญ่เป็นชาวจีนฮกเกี้ยน มีแหล่งตั้งถิ่นฐานอยู่สามแห่ง ได้แก่ ภูมิจีน ตลาดพลูและคลองสาน
- 2) **ชาวมุสลิม** ชาวมุสลิมในเขตฝั่งธนบุรีส่วนใหญ่อพยพมาจากกรุงศรีอยุธยาหลังจากที่พระเจ้ากรุงธนบุรีสถาปนากรุงธนบุรีขึ้นเป็นเมืองหลวง ส่วนใหญ่มีการตั้งถิ่นฐานอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสายหลัก เช่น คลองบางกอกใหญ่และคลองบางกอกน้อยที่ประกอบด้วย ชาวมุสลิมนิกายสุนี่และนิกายชีอะห์ ชาวมุสลิมที่อาศัยอยู่ในเขตบางกอกน้อย ส่วนใหญ่ในอดีตมีการตั้งถิ่นฐานอยู่ใกล้สุเหร่าอันซอริชซุนนะห์หรือสุเหร่าบางกอกน้อย ใกล้คลองบางกอกน้อย โดยแต่เดิมปลูกแพอยู่หนาแน่นตั้งแต่บริเวณฝั่งตรงข้ามวัดสุวรรณารามไปจนถึงบริเวณวัดชีปะขาว และชาวมุสลิมบางส่วนกระจายอาศัยปะปนกับคนไทยและคนจีนรอบ ๆ สุเหร่า
- 3) **ชาวมอญ** ชาวมอญที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเขตฝั่งธนบุรี นักประวัติศาสตร์สรุปว่าน่าจะอพยพเข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 4 ได้แก่ ชาวมอญบางกระดี เขตบางขุนเทียน บ้านมอญ เขตบางขุนเทียน บ้านมอญ เขตธนบุรี และชุมชนชาวมอญบางไส้ไก่ในสวนชาวมอญที่อาศัยอยู่ในเขตบางกอกน้อย
- 4) **ชาวลาว** ชาวลาวที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในเขตธนบุรีอพยพมาจากเวียงจันทน์ในช่วงรัชกาลใดไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด ในส่วนของชาวลาวในเขตบางกอกน้อย คือ คนลาวบ้านช่างหล่อ เป็นชาวลาวที่อพยพมาจากภาคเหนือหรือพวกลาวยวน
- 5) **ชาวโปรตุเกส** ชาวโปรตุเกสที่เคยอาศัยอยู่ในพระนครศรีอยุธยาได้อพยพลงมาตั้งถิ่นฐานรวมตัวกันบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้ภูมิจีนที่เป็นพวกมิชชันนารีเข้ามาเผยแพร่ศาสนา

## ข. การตั้งถิ่นฐานของชุมชนในเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียง

จากความหลากหลายของชาติพันธุ์ที่อพยพเข้ามาอยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครในอดีต ได้ก่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (Social Interaction) ของการตั้งถิ่นฐานของชุมชนที่เป็นการรวมกลุ่มกันของชาติพันธุ์ที่มีความคล้ายคลึงและกลมกลืนกันของวัฒนธรรม พฤติกรรมทางสังคม และกิจกรรม ทำให้เกิดการสร้างสรรค์ที่เป็น “ย่าน” หรือ “บ้าน” หรือ “ชุมชน” ตามกระบวนการทางธรรมชาติและพฤติกรรมของมนุษย์ ประกอบด้วย

### 1) ชุมชนศิลปหัตถกรรมดั้งเดิม ได้แก่

- **บ้านช่างหล่อ** เป็นย่านประกอบอาชีพที่มีชื่อเสียงในการเป็นแหล่งรวมช่างฝีมือสำหรับการหล่อประติมากรรมที่สืบทอดกันมาจากบรรพบุรุษที่เป็นชาวกรุงศรีอยุธยา มีการก่อตั้งโรงหล่อเป็นกลุ่มใหญ่ที่จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือเกื้อกูลต่อกันในการหล่อประติมากรรมจากช่างปั้น ช่างเททอง ช่างขัด ช่างลงรัก ปิดทอง และช่างติดกระจก เป็นต้น จึงจะสามารถรังสรรค์ผลงานออกมาได้เป็นผลสำเร็จ เช่น การหล่อพระพุทธรูป และการหล่อระฆัง “บ้านช่างหล่อ” จึงเปรียบเสมือนเป็นรากเหง้าในการสร้างสรรค์ช่างฝีมือทางด้านประติมากรรมที่มีการสืบทอดฝีมือช่างมาสู่ลูกหลานจนกระทั่งปัจจุบัน

- **บ้านบุญ** เป็นย่านประกอบอาชีพทำขันลงหินหรือขันบุญ มาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ที่มีการสืบทอดอาชีพมาจากบรรพบุรุษที่เป็นชาวกรุงศรีอยุธยา โดยรวมกลุ่มกันเลือกที่ตั้งบ้านเรือนนอกคลองคูเมืองราชธานี บริเวณปากคลองบางกอกน้อย “การบุญ” จำเป็นต้องอาศัยความเชี่ยวชาญ ความแม่นยำและความประณีตในการทำงาน การทำเครื่องทองลงหินของชาวบ้านบุญในปัจจุบันยังคงยึดถือกรรมวิธีแบบโบราณที่ต้องใช้เวลาและช่างฝีมือหลายสาขาประกอบกัน ได้แก่ ช่างตี ช่างลาย ช่างกลึง ช่างกรอ ช่างเจียรและช่างขัด เป็นต้น นอกจากนี้ บ้านบุญ ยังเป็นแหล่งศิลปะการต่อสู้ป้องกันตัวของไทยที่นอกเหนือจากมวยไทย ค่ายบ้านบุญได้อนุรักษ์การฝึกสอนกระบี่กระบองตามแบบแผนโบราณซึ่งสืบทอดกันมาตั้งแต่บรรพบุรุษ

- **บ้านขมิ้น** เป็นย่านประกอบอาชีพทำขมิ้นผงสำหรับใช้ในการย้อมสี และมีอาชีพใหม่เข้ามาทดแทนในปัจจุบันโดยการทำเปลือกส้มโอแช่อิ่มและมะตูมเชื่อมที่ปัจจุบันรู้จักกันในชื่อของตรอกมะตูมมากกว่าบ้านขมิ้น นอกจากนี้บริเวณบ้านขมิ้นยังเป็นแหล่งของวงการเล่นหุ่นกระบอกและวงปี่พาทย์ที่เป็นที่รู้จักกันมานาน

- **บ้านเนิน** เป็นย่านประกอบอาชีพการทำธงวงที่เป็นงานสำคัญอีกรูปแบบหนึ่งที่พัฒนาจากการตีขึ้นแบบดั้งเดิม และมีการตีฉิ่งฉาบสำริดและรับซ่อมเสียงฆ้อง

### 2) ชุมชนชาวต่างชาติ มีการรวมกลุ่มกันอยู่ในบริเวณต่าง ๆ ดังนี้

- **ชุมชนชาวมุสลิม** มีการตั้งถิ่นฐานใกล้ปากคลองบางกอกน้อยใกล้กับสุเหร่าอันซอริชซุนนะห์และพื้นที่ใกล้เคียง และมีการสืบสานอาชีพหัตถกรรมมาตั้งแต่บรรพบุรุษของชาวไทยมุสลิมที่อพยพมาจากกรุงศรีอยุธยาในการทำ “ที่นอน” ที่มีฝีมือตัดเย็บประณีตและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

- **ชุมชนชาวโปรตุเกส** เป็นชุมชนชาวโปรตุเกสที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานและเผยแพร่ศาสนาของพวกมิชชันนารีและกลุ่มพ่อค้าชาวตะวันตกที่เดินทางเข้ามาติดต่อกับชายในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ปัจจุบันไม่มีร่องรอยของชุมชนดั้งเดิมหลงเหลืออยู่ให้เห็นมากนัก

### 3) ชุมชนในเขตธนบุรีเดิม

เป็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานของคนไทยมาแต่โบราณ โดยกระจายตัวไปตามแนวคูเมืองเดิมไปจนจรดกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปัจจุบันยังคงปรากฏชุมชนดั้งเดิมให้เห็นอยู่บางส่วนของบริเวณชุมชนวัดระฆังโฆสิตารามและชุมชนศาลาต้นจันทร์ที่ปัจจุบันเป็นเขตของกองทัพเรือ สถานีรถไฟ



บางกอกน้อยและโรงพยาบาลศิริราช

4) **ชุมชนริมน้ำคลองบางกอกน้อย** เป็นลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนโดยเกาะตัวไปตามแนวลำน้ำเป็นหลักและมีวิถีชีวิตผูกพันกับสายน้ำที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนอยู่อาศัยที่เกาะตัวอยู่อย่างหนาแน่น ลักษณะบ้านเรือนเป็นบ้านริมน้ำที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ อีกทั้งยังมีเค้าโครงของเรือนแพในอดีตให้เห็นอยู่บ้าง

5) **ชุมชนแออัด** เป็นการตั้งถิ่นฐานของชุมชนที่พบเห็นอยู่ในปัจจุบันที่กระจายตัวเป็นชุมชนเล็ก ๆ ที่มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 32 ชุมชน มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 73,200 คน มีจำนวนหลังคาเรือน 9,400 หลังคาเรือน มีจำนวนครัวเรือนประมาณ 14,700 ครัวเรือน การตั้งถิ่นฐานของชุมชนแออัดส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในแขวงบ้านช่างหล่อ 12 ชุมชน แขวงบางขุนศรี 10 ชุมชน แขวงอรุณอมรินทร์ 4 ชุมชน แขวงศิริราช 4 ชุมชนและแขวงบางขุนนนท์ 3 ชุมชน

6) **ชุมชนอยู่อาศัยในปัจจุบัน** ที่เป็นการตั้งถิ่นฐานของชุมชนอยู่อาศัยทั้งในรูปแบบของชุมชนบ้านจัดสรร ชุมชนอยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยว บ้านแฝดและอาคารที่อยู่อาศัยรวมนั้นจะพบกระจัดกระจายอยู่ทั่วทุกแขวงของเขตบางกอกน้อย

**ค. ลักษณะทางประเพณีและวัฒนธรรม** กิจกรรมประเพณีของประชาชนในเขตบางกอกน้อยเป็นประเพณีซึ่งมีส่วนคล้ายคลึงกับประเพณีที่จัดขึ้นตามวิถีการดำเนินชีวิตของชาวไทยโดยทั่วไป สามารถแบ่งตามลักษณะของกิจกรรมได้ 4 ลักษณะ ดังนี้

#### 1) กิจกรรมที่เกี่ยวกับพระราชพิธี

- **งานพิธีแห่เรือหลวง** เป็นการผสมผสานระหว่างการออกแบบรูปทรงของเรืออันวิจิตรบรรจงของงานช่างผนวกกับศิลปะอันงดงามของจังหวัดของฝ้ายที่พายเรือเข้ากับท่วงทำนองของกาพย์เห่เรือที่มีคุณค่าทางด้านวรรณกรรม เป็นการแสดงออกถึงวิถีชีวิตของชาวเมืองที่มีความผูกพันกับน้ำ ปัจจุบันพระราชพิธีแห่เรือหลวงจัดขึ้นในวโรกาสพิธีการสำคัญ เช่น วันเฉลิมพระชนมพรรษา งานกฐินหลวง งานผ้าป่าหลวง ที่มีขบวนพยุหยาตราทางชลมารค

- **งานราชพิธีกฐินหลวง** เป็นประเพณีทางศาสนาที่จัดขึ้นโดยกองทัพเรือมีนโยบายที่จะรับผ้าพระกฐินไปถวาย ณ วัดหลวง เช่น วัดอรุณราชวราราม วัดเครือวัลย์วรวิหาร วัดโมลีโลกยาราม วัดระฆังโฆสิตาราม เป็นต้น โดยจัดหมุนเวียนเป็นประจำทุกปี

2) **กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวันสำคัญทางศาสนา** ส่วนใหญ่เป็นประเพณีทางศาสนาที่กระทำสืบต่อกันมาตั้งแต่อดีต สถานที่ที่ใช้ประกอบกิจกรรมส่วนใหญ่คือ วัด เช่น วันมาฆบูชา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา วันเข้าพรรษา วันสารทเดือน 10 และวันออกพรรษา นอกจากนี้ยังมีประเพณีที่เกี่ยวข้องกับศาสนาคริสต์และศาสนาอิสลามซึ่งจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เช่น วันคริสต์มาสของชุมชนคริสต์ตั้งวัดชานตาครุส และประเพณีการถือศีลอดของศาสนาอิสลาม

3) **กิจกรรมที่เกี่ยวกับเทศกาลประเพณี** ส่วนใหญ่ใช้สถานที่บริเวณวัดในชุมชนประกอบกิจกรรม เช่น วันสงกรานต์ วันลอยกระทง วันขึ้นปีใหม่ เป็นต้น

#### 4) กิจกรรมที่ระลึกถึงบุคคลสำคัญ

- **วันมหิดล** เป็นประเพณีที่จัดขึ้นเพื่อระลึกถึงพระมหากษัตริย์คุณของสมเด็จพระมหิตลาธิเบศรคฤบาลเดชาภิรมย์ พระบรมราชชนก บิดาแห่งวงการแพทย์ไทย สถานที่จัดงานบริเวณลานพระบรมรูปฯ ใน

โรงพยาบาลศิริราช ทุกวันที่ 24 กันยายน ของทุกปี

**ง. ลักษณะทางการท่องเที่ยว** เนื่องจากกรุงธนบุรีเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับกรุงรัตนโกสินทร์ ดังนั้น ลักษณะหรือกิจกรรมการท่องเที่ยวจึงมีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ กิจกรรมทางการท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวทางน้ำ ได้แก่ การเที่ยวชมโบราณสถาน ประเพณีวัฒนธรรมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่แบบไทย ซึ่งเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศให้ความสนใจมาก

1) **ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว** แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

- **ประเภทโบราณสถาน** ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวบริเวณคูเมืองเดิมฝั่งธนบุรี (คลองบ้านขมิ้น) ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการเที่ยวชมพร้อม ๆ กับการชมพระบรมมหาราชวังฝั่งกรุงรัตนโกสินทร์ เนื่องจากมีบริเวณใกล้เคียงกัน

สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญและเป็นที่รู้จัก คือ พระปรางค์วัดอรุณราชวราราม วัดระฆังโฆสิตาราม วัดกัลยาณมิตร และพิพิธภัณฑสถานเรือพระราชพิธีบริเวณปากคลองบางกอกน้อย

- **ประเภทประเพณี วัฒนธรรมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่** ได้แก่ ชุมชนริมน้ำตามลำคลองสายต่าง ๆ เนื่องจากพื้นที่กรุงธนบุรีมีคูคลองจำนวนมาก บรรยากาศสองฝั่งคลองยังคงสภาพวิถีชีวิตของชุมชนริมน้ำอันสะท้อนความเป็นอยู่แบบไทย มีเอกลักษณ์ในการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนและชุมชน

2) **เส้นทางการท่องเที่ยว** แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

- **เส้นทางการท่องเที่ยวทางน้ำ** บริเวณสองฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองสายต่าง ๆ มีวัดและสถานที่น่าชมอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งเหมาะแก่การท่องเที่ยวทางน้ำ เส้นทางการท่องเที่ยวทางน้ำที่สำคัญ ซึ่งมีทั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาและนอกพื้นที่ศึกษาแต่มีความเชื่อมโยงเกี่ยวเนื่องกัน จากการศึกษาของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย<sup>5</sup> ได้แก่

- เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาจากท่าเรือโอเรียนเต็ลถึงท่าบ้านนพบุรี
- เส้นทางคลองชักพระถึงคลองบางกอกใหญ่
- เส้นทางคลองบางหลวงเชื่อมต่อกับคลองบางกอกใหญ่
- เส้นทางคลองมอญตลอดสาย
- เส้นทางคลองบางกอกน้อย

- **เส้นทางการท่องเที่ยวทางบก** พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีมีสถานที่ตั้งอยู่ริมคลองบางกอกน้อยและอยู่ตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ ใกล้กับวัดพระแก้ว พระบรมมหาราชวังซึ่งมีนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมชมในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก และมีนักท่องเที่ยวบางส่วนที่เข้ามาเยี่ยมชมกรุงธนบุรี ในบริเวณวัดระฆังโฆสิตาราม ท่าพรานนก-วังหลัง และพิพิธภัณฑสถานเรือพระราชพิธี เพื่อชมโบราณสถานและโบราณวัตถุที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หรือเพื่อจับจ่ายใช้สอยสินค้า หรือรับประทานอาหาร และหากเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมักจะมีค่านิยมนั่งเรือเพื่อชมทิวทัศน์ และบ้านเรือนริมคลองบางกอกน้อย ดังนั้นจึงควรให้ความสำคัญกับการสร้างเส้นทางที่ต่อเนื่องกับแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้เคียง

<sup>5</sup> การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2544.

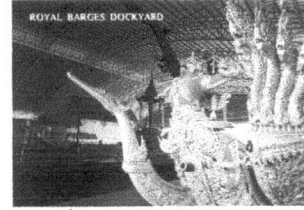




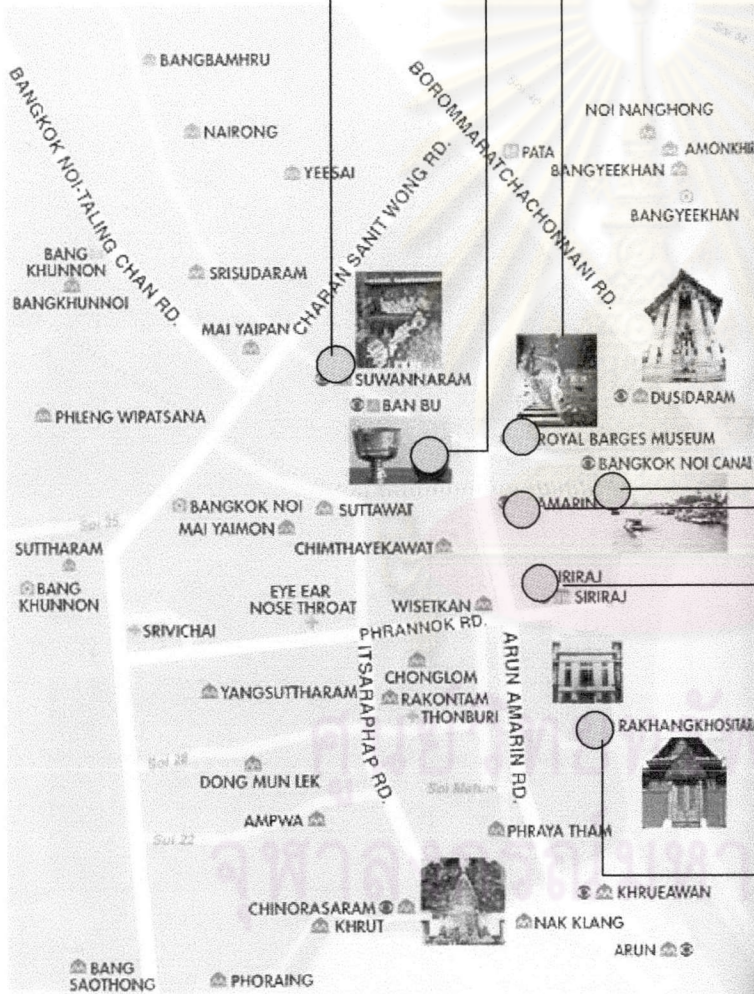
วิถีชีวิตริมคลองบางกอกน้อย



ชุมชนบ้านบุ



โรงเรือพระราชพิธี



สถานีรถไฟบางกอกน้อย



วัดอรุณอมรินทร์



พิพิธภัณฑ์ศิริราช



วัดระฆังโฆสิตาราม

ที่มา : สำนักงานเขตบางกอกน้อย พ.ศ.2545

### 3.2.4 โครงสร้างพื้นฐาน

ในเขตบางกอกน้อยมีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างพร้อมเพรียง ไม่ว่าจะเป็นระบบไฟฟ้า ประปา หรือการบริการด้านการสื่อสารและโทรคมนาคม ด้านการคมนาคมขนส่ง สภาพของถนนส่วนใหญ่มีสภาพดี สะดวกต่อการสัญจรไปมา ดังนี้

#### 1) ระบบไฟฟ้า

การให้บริการด้านไฟฟ้าในพื้นที่เขตบางกอกน้อยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวง เขตธนบุรี ที่ตั้งอยู่ในท้องที่บ้านช่างหล่อ ที่ให้บริการจำหน่ายกระแสไฟฟ้า ครอบคลุมพื้นที่เขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ เขตตลิ่งชัน เขตหนองแขมและเขตภาษีเจริญ โดยส่งจ่ายกระแสไฟฟ้าไปยังสถานีไฟฟ้าย่อย บางยี่ขัน และสถานีไฟฟ้าย่อยพรานนกที่มีการให้บริการกระแสไฟฟ้าในเขตบางกอกน้อยครอบคลุมทุกพื้นที่ของ แขวงต่าง ๆ อย่างทั่วถึงและเพียงพอ ทั้งโรงแรม สถานประกอบการ สถานที่ราชการและที่อยู่อาศัย ตลอดจนไฟฟ้าให้แสงสว่างในพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ

#### 2) ระบบประปา

การให้บริการด้านการประปาในพื้นที่เขตบางกอกน้อยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการประปานครหลวงโดยสำนักงานประปาสาขาบางกอกน้อย ที่มีพื้นที่ให้บริการในเขตบางกอกน้อย เขตบางพลัดและเขตตลิ่งชัน ปริมาณน้ำที่ใช้ในรอบปีมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 11,447,962 ลูกบาศก์เมตร

#### 3) ระบบโทรศัพท์และการสื่อสาร

การให้บริการด้านโทรศัพท์ในพื้นที่เขตบางกอกน้อยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของชุมสายโทรศัพท์บางพลัด ที่ให้บริการครอบคลุมพื้นที่เขตบางพลัด เขตตลิ่งชัน และท้องที่แขวงอรุณอมรินทร์ ส่วนแขวงบางขุนนนท์

เขตบางกอกน้อยอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานบริการโทรศัพท์บางแค และชุมสายโทรศัพท์เจริญสนิทวงศ์ให้บริการครอบคลุมท้องที่แขวงศิริราช แขวงบ้านช่างหล่อ และแขวงบางขุนศรี เขตบางกอกน้อย และพื้นที่บางส่วนของเขตบางกอกใหญ่

#### 4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบคลองระบายน้ำของเขตบางกอกน้อยที่เป็นแหล่งรองรับและระบายน้ำทั้งจากชุมชนเมืองและการระบายน้ำฝนที่นอกเหนือจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่ทอดตัวลัดเลาะไปตามเขตการปกครองของแขวงอรุณอมรินทร์ และแขวงศิริราช ยังมีโครงข่ายระบบคลองสายหลักที่ประกอบด้วยคลองบางกอกน้อย คลองชักพระและคลองมอญ ที่มีคลองสายรองและคลองสาขาเข้ามาเชื่อมโยงกับแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสายหลักดังกล่าวมีจำนวน 36 คลอง โดยภาพรวมของเขตบางกอกน้อยมีโครงข่ายระบบคลองระบายน้ำมีความยาวรวมทั้งสิ้น 44.83 กิโลเมตร มีพื้นที่รองรับน้ำประมาณ 251 ไร่ หรือ 0.40 ตารางกิโลเมตร



### 3.3 การวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

#### 3.3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

##### ก. สภาพการใช้ที่ดินในเขตบางกอกน้อย

1) การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย นอกเหนือจากการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่เป็นบ้านเดี่ยวที่กระจายไปในทุกแขวงและการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่เป็นอาคารอยู่อาศัยรวมทั้งส่วนที่เป็นอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่กระจายตามแนวถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ถนนบรมราชชนนี ถนนบางขุนนนท์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนอรุณอมรินทร์ ถนนพรานนก ซอยรุ่งประชาและซอยต่าง ๆ ของถนนจรัญสนิทวงศ์ เป็นต้น แต่การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยของเขตบางกอกน้อยส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มชุมชน เช่น “ชุมชนบ้านจัดสรร” ที่เป็นชุมชนขนาดเล็กชุมชนเดี่ยวในแขวงบางขุนศรี “เคหะชุมชน” ที่เป็นกลุ่มบ้านพักของสถานีตำรวจบางกอกน้อย “ชุมชนเมือง” ขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่ของชุมชนวัดเพลงวิปัสสนา ชุมชนวัดวิเศษการ-วัดฉิมทายิกาवास และชุมชนชอยบุปผาสวรรค์

ในส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยที่เป็น “ชุมชนแออัด” ประกอบด้วยกลุ่มชุมชนอยู่อาศัยขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่กระจายตัวอยู่ในทุกแขวงของเขตบางกอกน้อย มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 32 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 860-900 ไร่ มีประชากรอยู่อาศัยประมาณ 79,394 คน คิดเป็นร้อยละ 48 ของประชากรเขตบางกอกน้อย มีจำนวนหลังคาเรือนประมาณ 10,986 หลังคาเรือน มีจำนวนครัวเรือนประมาณ 16,878 ครัวเรือน

โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบันมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 3,919.38 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 52.50 ของพื้นที่รวม

2) การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมของเขตบางกอกน้อย ที่เป็นสาขาการผลิตในภาคธุรกิจการค้า ประกอบด้วย

- การค้าส่งและค้าปลีก ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าและศูนย์การค้า ร้านค้าเบ็ดเตล็ดและร้านขายสินค้าเฉพาะอย่าง ร้านรับซื้อของเก่า สถานีบริการน้ำมัน ตลาดสด และผู้ประกอบการรายย่อยประเภทหาบเร่และแผงลอย จำนวนรวมทั้งสิ้น 2,081 ราย

- การธนาคาร จำนวนรวมทั้งสิ้น 33 แห่ง

- การบริการ ได้แก่ โรงภาพยนตร์ สถานบริการและสถานบันเทิง ภัตตาคารและร้านอาหาร โรงแรมและสถานบริการเสริมสวยและความงาม จำนวนรวมทั้งสิ้น 658 ราย

ส่วนใหญ่การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมจะกระจายตัวอยู่สองฟากถนนจรัญสนิทวงศ์ โดยกระจุกตัวตั้งแต่ชอยนครหลวงไปจนบรรจบกับชอยจรัญสนิทวงศ์ – ถนนบรมราชชนนีไปจนบรรจบกับบริเวณสถานีขนส่งสายใต้ใหม่ ในส่วนของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมบนถนนสายรอง เช่น ถนนอรุณอมรินทร์ กระจุกตัวอยู่ทั้งสองฟากถนนในบริเวณใกล้สี่แยกถนนอรุณอมรินทร์ – ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ ถนนพรานนก มีการกระจายตัวของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมทั้งสองฟากถนนตั้งแต่สามแยกจุดตัดของถนนพรานนก – ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถึงสี่แยกพรานนก – ถนนอิสรภาพ และมีการกระจุกตัวบริเวณสี่แยกจุดตัดของถนนอรุณอมรินทร์ไปจนบรรจบกับท่าเรือพรานนกริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมในบริเวณอื่น ๆ ของเขตบางกอกน้อย จะกระจายตัวสอดแทรกอยู่กับการใช้ที่ดินประเภทอยู่อาศัยและสองฟากของถนนสายย่อยและถนนชอย

โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 495.94 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.64 ของพื้นที่รวม

3) การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม เฉพาะกิจ จำนวนรวมทั้งสิ้น 285 ราย ส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการประเภท การทำโลหะเป็นภาชนะและเครื่องใช้ต่าง ๆ การประดิษฐ์ไม้หรืองานเป็นสิ่งของต่าง ๆ ด้วยเครื่องจักร การใช้ที่ดินเหล่านี้จะสอดคล้องกับการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมและการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย โดยกระจายตัวอยู่ในท้องที่แขวงบางขุนนนท์ และแขวงบ้านช่างหล่อ

โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้าของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 39.09 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.52 ของพื้นที่รวม

4) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การใช้ที่ดินเพื่อให้บริการด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนการบริการด้านสังคมของภาคเอกชน รวมทั้งสิ้น 33 แห่ง ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในท้องที่แขวงบ้านช่างหล่อและแขวงศิริราช บางส่วนที่เหลือกระจายตัวอยู่ในท้องที่แขวงบางขุนนนท์ แขวงอรุณอมรินทร์ และแขวงบางขุนศรี

โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 531.13 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.11 ของพื้นที่รวม

5) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา การใช้ที่ดินเพื่อให้บริการด้านการศึกษาทั้งในระดับอนุบาล ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา ระดับอาชีวศึกษา และระดับอุดมศึกษาที่ตั้งอยู่ในเขตบางกอกน้อยทั้งที่เป็นสถาบันการศึกษาของกรุงเทพมหานคร ภาครัฐและภาคเอกชน จะกระจายตัวอยู่ในท้องที่ทุกแขวง

โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษาของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 161.06 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.16 ของพื้นที่รวม

6) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา การใช้ที่ดินที่เป็นศาสนสถานทั้งวัดในพุทธศาสนาและมัสยิดของศาสนาอิสลาม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 34 แห่ง จำแนกเป็นวัดจำนวน 32 แห่งและมัสยิดจำนวน 2 แห่ง

โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนาของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 182.31 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.44 ของพื้นที่รวม

7) การใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ในอดีตท้องที่แขวงบางขุนนนท์ แขวงบางขุนศรีและบางส่วนของแขวงอรุณอมรินทร์เป็นพื้นที่เกษตรกรรมในสาขาการผลิตทั้งไม้ผล พืชผัก ไม้ดอกและไม้ประดับ ด้วยศักยภาพของที่ตั้งของเขตบางกอกน้อยที่จะพัฒนาเป็นย่านที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้พื้นที่ศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร การกระจายตัวของการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยในรูปแบบต่าง ๆ ได้ขยายตัวเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรม ทำให้การใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรมในปัจจุบันมีพื้นที่ลดลง

โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรมของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 1,149.38 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 15.40 ของพื้นที่รวม

8) การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งและที่รกร้างว่างเปล่า ครอบคลุมพื้นที่โล่งที่เป็นโครงข่ายระบบถนน พื้นที่โล่งที่เป็นโครงข่ายระบบคลอง และพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront) ของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อย และการใช้ที่ดินเป็นที่รกร้างว่างเปล่า (Abandon Land) ที่กระจายตัวสอดคล้องกับการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ



โดยภาพรวมของการใช้ที่ดินประเภทที่โล่งและที่รกร้างว่างเปล่าของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 986.71 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 13.23 ของพื้นที่รวม

ตารางที่ 3.1 สรุปสัดส่วนการใช้ที่ดินในปัจจุบันของเขตบางกอกน้อย

ลำดับที่	ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1	การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	3,919.38	52.50
2	การใช้ที่ดินประเภทพยานาขยกรรมส่วนราชการ	495.94	6.64
3	การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า	39.09	0.52
4	การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	531.13	7.11
5	การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา	161.06	2.16
6	การใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา	182.31	2.44
7	การใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม	1,149.38	15.40
8	การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งและที่รกร้างว่างเปล่า	986.71	13.23
รวมทั้งสิ้น		7,465.00	100.00

ที่มา : โหมดัส คอนซัลแทนส์ บริษัทจำกัด, 2545. โดยการสำรวจภาคสนาม

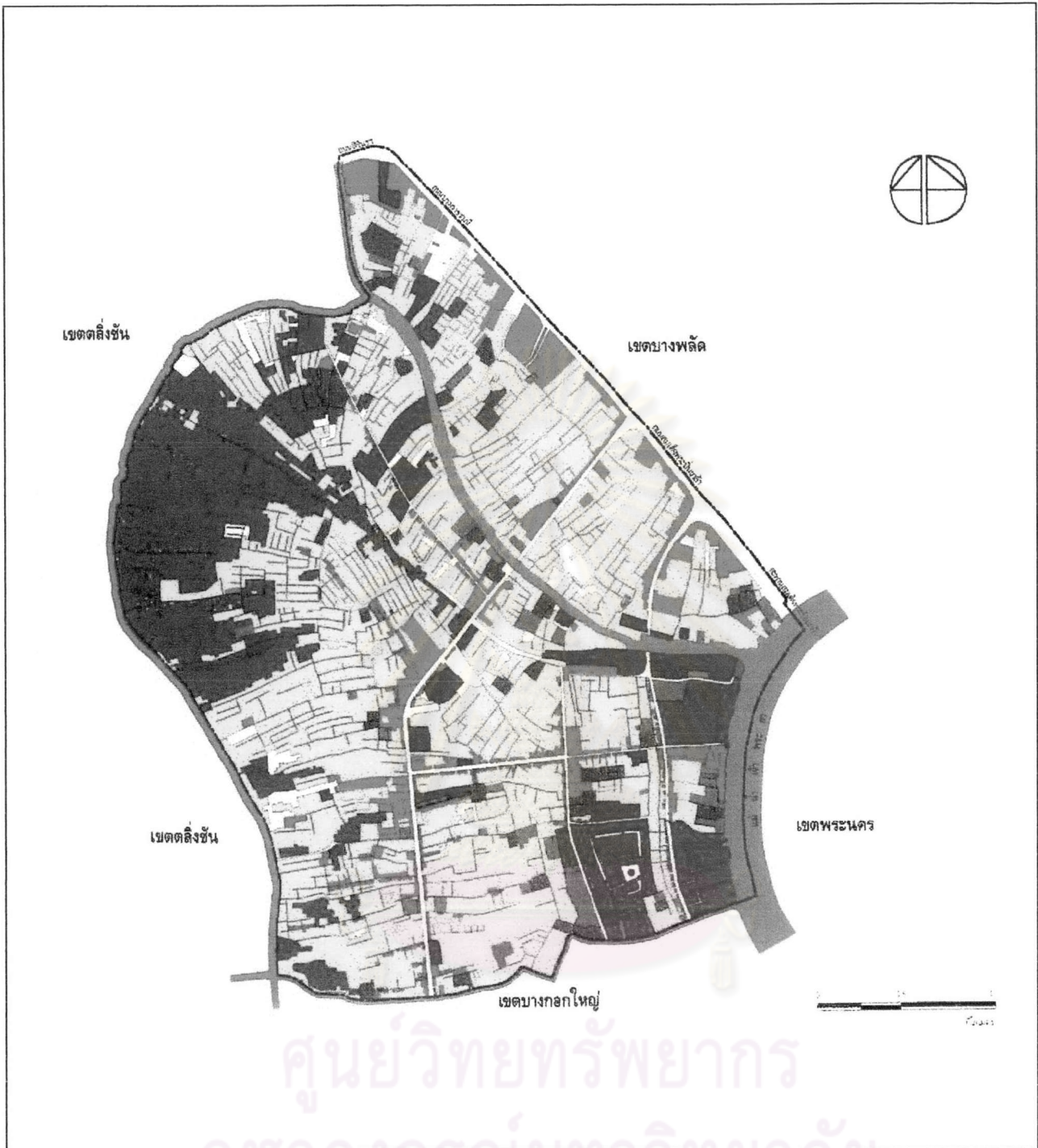
#### ข. ลักษณะการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษา

จากการสำรวจพบว่า สถานีรถไฟธนบุรีมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสาธารณูปการ คือ เป็นสถานีรถไฟซึ่งอยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย และพื้นที่บางส่วนได้ให้เอกชนทำสัมปทานเช่าพื้นที่ในการสร้างตลาดศาลาน้ำร้อนและสร้างที่จอดรถ มีพื้นที่ว่างริมคลองบางกอกน้อยบางส่วนเป็นพื้นที่สวนสาธารณะให้ประชาชนใช้เพื่อการพักผ่อนและเล่นกีฬา

จากการสำรวจในพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ศึกษาในบริเวณใกล้เคียงพบว่า ทางด้านทิศเหนือตรงข้ามคลองบางกอกน้อยเป็นการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ (กองเรือเล็กและพิพิธภัณฑสถานเรือพระราชพิธี) นอกนั้นเป็นการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลาง ด้านทิศตะวันออกติดกับสวนขยายของโรงพยาบาลศิริราชซึ่งจะเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์แห่งเอเชียอาคเนย์ที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง ติดกับวัดอมรินทรารามและโรงพยาบาลศิริราชซึ่งเป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ ทางด้านทิศใต้ติดกับการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลาง (การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษามีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันกับพื้นที่ใกล้เคียงด้านการเป็นแหล่งขายอาหารและสินค้าทางการเกษตรให้กับประชาชนในชุมชนใกล้เคียง และประชาชนในพื้นที่อื่น รวมทั้งการเป็นจุดที่ให้ความสะดวกด้านการขนส่งสาธารณะโดยรถไฟ และการเป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวของฝั่งธนบุรี และกรุงรัตนโกสินทร์ที่สามารถสร้างให้เกิดความเชื่อมโยงของเส้นทางการท่องเที่ยวได้ โดยการเป็นจุดรองรับและดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มีปริมาณมหาศาลของกรุงเทพมหานครอย่างมีศักยภาพ









#### 3.3.2 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

กรรมสิทธิ์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาสถานีรถไฟธนบุรีทั้งหมดเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด ซึ่งช่วยให้ความเป็นไปได้ในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่มากขึ้น และในลักษณะของการเป็นที่ดินของรัฐ ทำให้อาจมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์เนื่องจากนโยบายของรัฐ แต่เมื่อพิจารณาศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาแล้ว จะสามารถทำได้อย่างรวดเร็วและสามารถควบคุมการดำเนินการของแต่ละโครงการได้ดี



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

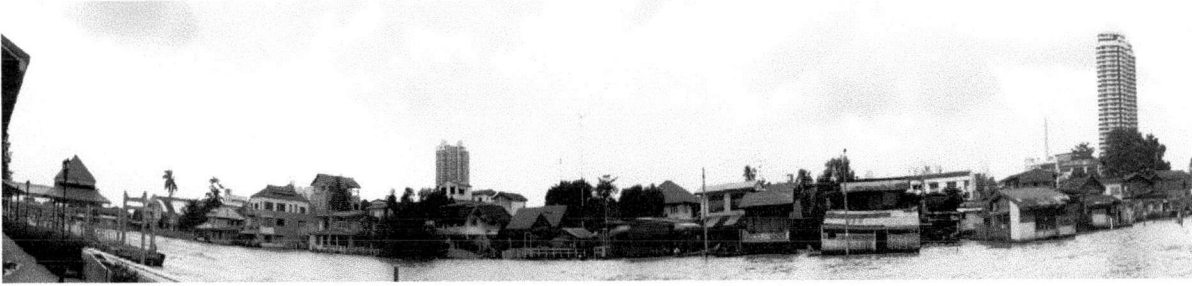
**สัญลักษณ์**

- |  |  |
|--|--|
|  การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย                         |  การใช้ที่ดินประเภทศาสนา                        |
|  การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม                           |  การใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม             |
|  การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า              |  การใช้ที่ดินประเภทที่โล่งและที่รกร้างว่างเปล่า |
|  การใช้ที่ดินประเภทสถานับการศึกษา                       |  |
|  การใช้ที่ดินประเภทสถานับราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ |  |

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.8: การใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบางกอกน้อย





กลุ่มอาคารริมคลองบางกอกน้อย



หมู่บ้านนิคมรถไฟ



ตลาดพรานนก-วังหลัง



โรงพยาบาลศิริราช

สัญลักษณ์ :

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  สถานีรถไฟธนบุรี |  อาคารตลาดสด  |  อาคารพาณิชย์ |
|  วัด             |  โรงเรียน     |  โรงพยาบาล    |
|  ที่ว่างริมน้ำ   |  บ้านพักอาศัย |  |

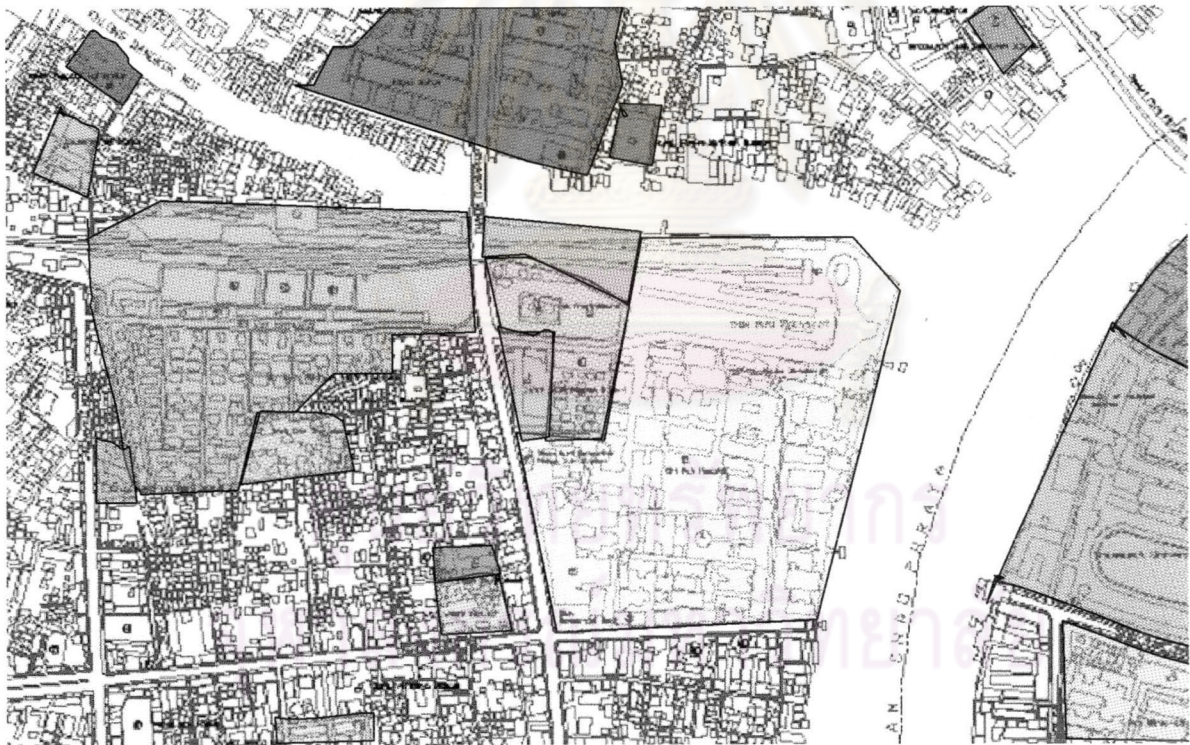


Scale 1: 4000




โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.9: แสดงลักษณะการใช้ที่ดินในปัจจุบัน

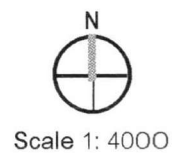




**สัญลักษณ์ :**

-  กรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย
-  กรรมสิทธิ์ที่ดินของกรมการศาสนา
-  กรรมสิทธิ์ที่ดินของกรมธนารักษ์ ราชพัสดุ

-  กรรมสิทธิ์ที่ดินของโรงพยาบาลศิริราช
-  กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชน
-  กรรมสิทธิ์ที่ดินของสถานศึกษา



โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.10: กรรมสิทธิ์ที่ดิน



### 3.3.3 ด้านสถาปัตยกรรม

**ความสูง – ขนาดและสภาพอาคาร** สํารวจพบว่า อาคารส่วนใหญ่มีระดับความสูงใกล้เคียงกัน

ประมาณ 1 – 2 ชั้น โดยขนาดอาคารที่มีขนาดใกล้เคียงกัน ได้แก่ อาคารตลาดศาลาน้ำร้อนจำนวน 3 หลังและอาคารโรงซ่อมบำรุงรถจักร ส่วนชานชาลาสถานีรถไฟธนบุรีเป็นอาคารสูง 1 ชั้น หลังคาเปิดโล่ง อาคารอื่น ๆ ได้แก่ ร้านค้าย่อยมีความสูง 1 ชั้น และสำนักงานดูแลผลประโยชน์ของตลาดเป็นอาคารคอนกรีตสูง 2 ชั้น อาคารในพื้นที่ใกล้เคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยขนาดเล็กลักษณะใกล้เคียงกัน มีความสูง 1 – 2 ชั้น ส่วนอาคารในบริเวณโรงพยาบาลศิริราชเป็นกลุ่มอาคารที่มีความสูงและมีขนาดใหญ่ ลักษณะอาคารแตกต่างจากอาคารต่าง ๆ ที่อยู่โดยรอบ

**สภาพอาคารในพื้นที่โครงการ** ในการสำรวจมีการจัดระดับของสภาพอาคารออกเป็น 3 ระดับ คือ

- 1) สภาพดี พิจารณาจากอายุของอาคารที่อยู่ในสภาพดี เป็นอาคารที่มีความมั่นคงแข็งแรง และการดูแลรักษาอาคารให้อย่างสม่ำเสมอให้อยู่ในสภาพดี ได้แก่ กลุ่มอาคารที่เป็นสถานที่ราชการ วัด โรงพยาบาลศิริราชจัดอยู่ในระดับดี มีการดูแลรักษาที่ต่อเนื่อง
- 2) สภาพปานกลางหรือพอใช้ พิจารณาจากอายุของอาคารที่อยู่ในสภาพปานกลางเป็นอาคารที่มีความมั่นคงแข็งแรง และการดูแลรักษาอาคารในสภาพปานกลาง ได้แก่ ชานชาลาสถานีรถไฟธนบุรี อาคารตลาดศาลาน้ำร้อน อาคารโรงซ่อมบำรุงรถจักร กลุ่มอาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัยอื่น ๆ ที่อยู่ริมคลองบางกอกน้อยและบริเวณใกล้เคียง
- 3) สภาพไม่ดี พิจารณาจากความมั่นคงแข็งแรงและวัสดุในการก่อสร้างที่มีสภาพไม่ดี มีความแออัดและความเสื่อมโทรม คือ กลุ่มบ้านพักอาศัยในนิคมรถไฟซึ่งมีอายุการใช้งานหลายสิบปี มีความแออัดและขาดการดูแลรักษา

**รูปแบบของการวางผังอาคาร** รูปร่างของพื้นที่ศึกษามีความยาวขนานไปกับคลองบางกอกน้อย ยาว 150 เมตร และกว้าง 60 เมตรไปชนถนนวัดสุทธาวาส แบ่งออกได้เป็นพื้นที่ย่อยตามลักษณะของการวางผัง ดังนี้

- 1) พื้นที่ด้านตะวันออกติดกับส่วนขยายของโรงพยาบาลศิริราชและวัดอมรินทราราม เป็นพื้นที่โล่งว่างสำหรับจัดภูมิทัศน์ที่อยู่ความรับผิดชอบดูแลของกรุงเทพมหานคร
- 2) พื้นที่ใต้สะพานอรุณอมรินทร์ เป็นพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรม ในปัจจุบันมีประชาชนมาใช้เป็นที่จอดรถและทำการค้าขายในลักษณะของแผงลอย และสังเกตได้ว่า มีคนจรจัดมาอาศัยอยู่
- 3) พื้นที่ด้านตะวันตก เป็นพื้นที่จอดรถพื้นคอนกรีตขนาดใหญ่ และถัดมาเป็นอาคารคลุมตลาดศาลาน้ำร้อนในลักษณะเปิดโล่ง 3 หลัง ส่วนอาคารที่อยู่ติดถนนวัดสุทธาวาสเป็นอาคารทรงไทยขนาดเล็กแคบและยาวขนานไปตามถนน และมีอาคารคอนกรีต 2 ชั้นเป็นที่ทำการสำหรับดูแลผลประโยชน์ของผู้ได้รับสัมประทานตลาด ทางด้านท้ายของพื้นที่ศึกษาเป็นชานชาลาสถานีรถไฟธนบุรี และด้านเหนือเป็นอาคารโรงซ่อมบำรุงรถจักรสำหรับซ่อมบำรุงรถไฟ

สรุปโดยรวมในพื้นที่โครงการมีการวางผังตามแนวของถนน ลักษณะอาคารตั้งฉากกับถนน โดยคำนึงถึงความสะดวกในการสัญจรของรถยนต์เป็นหลักเนื่องจากสภาพกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าเข้าสู่ตลาด มีรถยนต์เข้าออกอยู่ตลอดเวลา ส่วนการเปิดทางเดินเข้าออกให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าน้อยมากไม่สะดวกในการเดินเชื่อมติดต่อกันมาระหว่างพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้พื้นที่ริมฝั่งยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้มีการใช้งานที่เหมาะสม ทำให้มีการใช้งานไม่คุ้มค่า

รูปแบบอาคารของโบราณสถานและสถานที่สำคัญในเขตพื้นที่อนุรักษ์กรุงธนบุรี โบราณสถานและสถานที่สำคัญที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟธนบุรี<sup>6</sup> ได้แก่

1) **พิพิธภัณฑสถานเรือพระราชพิธี** ลักษณะทางสถาปัตยกรรม : เป็นอาคารหลังคาโค้ง โครงสร้างเหล็ก หลังคาเหล็กกริด ภายในออกแบบจัดทำเป็นตู้จอดเรือเพื่อใช้เก็บและซ่อมบำรุงเรือพระราชพิธี มีที่สำหรับจัดแสดงประวัติเรือพระราชพิธี และอุปกรณ์เครื่องใช้ประจำเรือพระราชพิธี

2) **สถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม** ลักษณะทางสถาปัตยกรรม : เป็นตึกสร้างด้วยอิฐ มีหอนาฬิกาสูงเป็นสัญลักษณ์

3) **วัดอมรินทรารามราชวรวิหาร** ลักษณะทางสถาปัตยกรรม :

- โบสถ์น้อย ได้รับการปฏิสังขรณ์ใหม่เมื่อ พ.ศ.2492 พระประธานคือ หลวงพ่อโบสถ์น้อย เป็นพระพุทธรูปปูนปั้น ศิลปะแบบสุโขทัยปางมารวิชัย ชาวบ้านนับถือว่ามีศักดิ์สิทธิ์มาก
- มณฑปพระพุทธรูปจำลอง ประดับด้วยกระเบื้องและถ้วยชามเขียนสีของจีนฝีมือประณีตงดงามมาก ปัจจุบันอยู่ในสภาพทรุดโทรม ยังไม่ได้รับการปฏิสังขรณ์
- หอสวดมนต์ใหญ่ มี 7 ห้อง เดิมมีเจดีย์โดยรอบทรงปั้นหยา ต่อมาได้รื้อปฏิสังขรณ์ใหม่โดยเทศาภิบาลกริด และแปลงทรงปั้นหยาเป็นทรงมะนิลา
- ตำหนักเขี้ยว เป็นเรือนไทยหลังใหญ่ ทรวดทรงงดงาม

4) **โรงพยาบาลศิริราช** ลักษณะทางสถาปัตยกรรม : อาคารทรงตึกแบบเกอเธียรมีแม่น้ำเจ้าพระยา ปัจจุบันเป็นตึกคณะแพทย์

5) **วัดระฆังโฆสิตาราม** ลักษณะทางสถาปัตยกรรม :

- พระปรางค์ สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 1 ลักษณะของพระปรางค์เป็นปรางค์องค์เดียวโดด ๆ ไม่มีมุขต่อวิหารทางด้านหน้า
- พระอุโบสถ สร้างขึ้นในรัชกาลที่ 2 ส่วนพระอุโบสถเดิมเปลี่ยนเป็นวิหารมีลักษณะพิเศษที่มุขด้านหน้าและด้านหลัง ได้เพดานทำเป็นซุ้มพระพุทธรูป หน้าบันทั้งสองข้างทำเป็นรูปนารายณ์ทรงครุฑประดับกนกปิดทอง บานประตูหน้าต่างเขียนลายรดน้ำรูปประสังข์เป็นเครื่องหมาย มีพระประธานหล่อขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 2 ผนังพระอุโบสถมีภาพจิตรกรรมฝาผนังเป็นเรื่องราวทศชาติชาดก
- หอพระไตรปิฎก เดิมเป็นตำหนักของพระพุทธรูปอดฟ้าจุฬาโลกเมื่อครั้งยังเป็นพระราชวรินทร์ในสมัยกรุงธนบุรี ภายในเขียนภาพประดับฝีมือของพระอาจารย์นาค ช่างเอกสมัยรัชกาลที่ 1

<sup>6</sup> สินครอนกรุป, บริษัทจำกัด, โครงการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์, (กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม, 2540).



### การประเมินคุณค่าของอาคาร มีเกณฑ์ดังนี้

- 1) คุณค่าด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม โดยพิจารณาจาก
  - ลักษณะเฉพาะของรูปแบบสถาปัตยกรรม
  - ความสมบูรณ์ขององค์ประกอบ
  - คุณค่าเชิงสัญลักษณ์ต่อพื้นที่ ในแง่บทบาทและความเป็นมาที่ยาวนาน ตลอดจนมีความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการของเมืองในช่วงเวลาต่าง ๆ
- 2) คุณค่าทางภูมิทัศน์ชุมชน
- 3) สภาพอาคาร
- 4) อายุอาคาร

จากการศึกษาและประเมินคุณค่าของอาคารที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงเพื่อดำเนินการพัฒนาปรับปรุงทางกายภาพ โดยจัดกลุ่มอาคารที่มีความสำคัญตามแนวทางการฟื้นฟูอาคารเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

#### 1) กลุ่มอาคารที่ควรเก็บรักษา

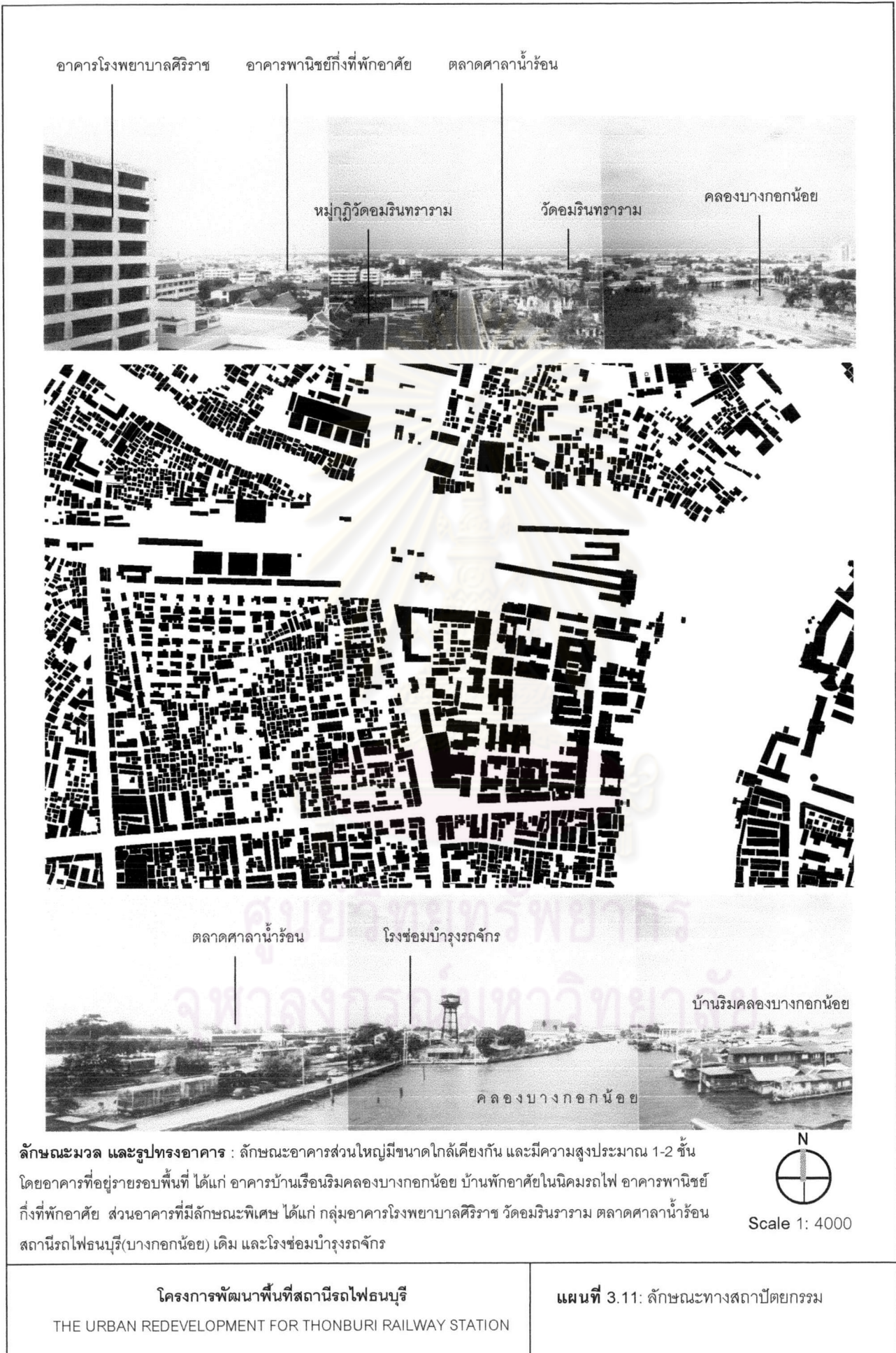
กลุ่มอาคารอนุรักษ์ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม อุโบสถหลังเดิมของวัดอมรินทรารามและหมู่กุฏิสงฆ์

กลุ่มอาคารอนุรักษ์ควบคุม ได้แก่ อาคารพิพิธภัณฑสถานเรือพระราชพิธี ซึ่งควรมีการปรับปรุงรูปแบบเพื่อให้เข้ากับบรรยากาศทางวัฒนธรรมและแสดงความเป็นมาของพื้นที่

2) กลุ่มอาคารที่ควรมีการสร้างใหม่ในอนาคต ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟธนบุรีและอาคารตลาดศาลาน้ำร้อน



ภาพที่ 3.4: อาคารสถานีรถไฟธนบุรี



โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.11: ลักษณะทางสถาปัตยกรรม









● กลุ่มอาคารบ้านบุ



● อาคารตลาดศาลาน้ำร้อน



● ร้านค้าย่อยในตลาดศาลาน้ำร้อน



● สถานีรถไฟธนบุรีและตลาดศาลาน้ำร้อนที่อยู่ใกล้เคียง



● กลุ่มบ้านในหมู่บ้านนิคมรถไฟ



● อาคารโรงพยาบาลศิริราช



● โกดังสถานีรถไฟ



● อุโบสถวัดอมรินทราราม

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.13: รายละเอียดรูปด้านอาคาร  
ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง



### 3.3.4 ระบบการสัญจรและที่จอดรถ

ระบบการคมนาคมในพื้นที่เขตบางกอกน้อย มีโครงข่ายการคมนาคมที่สำคัญ 2 เส้นทางประกอบด้วยโครงข่ายการคมนาคมทางบก และโครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ โดยในแต่ละโครงข่ายมีความสำคัญและรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1) โครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทางบก

ก. โครงข่ายความเชื่อมโยงของระบบถนนและทางหลวงแผ่นดิน: ความเชื่อมโยงของระบบถนนและระบบทางหลวงแผ่นดินของเขตบางกอกน้อยและพื้นที่โดยรอบด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาโดยถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า – ถนนบรมราชชนนี ที่เป็นทางต่างระดับเชื่อมโยงกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 341 ที่เป็นทางหลวงแผ่นดินชนิดทางคู่แบ่งทางขึ้นลงไปจนบรรจบกับถนนวงแหวนรอบนอกที่เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 และเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338 ไปจนบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (เพชรเกษม) สู่อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดใกล้เคียงและภาคใต้

ในส่วนของความเชื่อมโยงของโครงข่ายระบบถนนและระบบทางหลวงแผ่นดินของเขตบางกอกน้อยและพื้นที่โดยรอบด้านฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเชื่อมโยงด้วยสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ ถนนราชดำเนิน ถนนหลานหลวง ไปจนบรรจบกับโครงข่ายระบบทางด่วนชั้นที่ 2 และทางด่วนชั้นที่ 1 ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ของกรุงเทพมหานครด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกด้วยโครงข่ายของถนนวงแหวนรอบนอก และเชื่อมโยงกับพื้นที่ของกรุงเทพมหานครด้านทิศใต้ไปจนบรรจบกับโครงข่ายระบบทางด่วนเฉลิมมหานครสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 (ธนบุรี – ปากท่อ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา – บางปะกง – ชลบุรี) สู่อำเภอเมืองสมุทรสาครและจังหวัดใกล้เคียง

ข. โครงข่ายระบบทางรถไฟ: ความเชื่อมโยงของโครงข่ายระบบทางรถไฟของเขตบางกอกน้อย โดยแยกจากทางรถไฟสายใต้ที่ชุมทางตลิ่งชันไปสิ้นสุดที่สถานีรถไฟธนบุรีในท้องที่แขวงศิริราชที่ปัจจุบันยังให้บริการไปยังเขตชานเมืองของจังหวัดในปริมาณพลและให้บริการแก่นักท่องเที่ยวไปยังจังหวัดกาญจนบุรี

ค. โครงข่ายระบบถนนภายในเขตบางกอกน้อย: ภาพรวมโครงข่ายระบบถนนภายในของเขตบางกอกน้อยสามารถจำแนกประเภทได้ดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินต่างระดับ (Elevated Divided Highway) เป็นโครงข่ายระบบถนนที่เป็นทางหลวงแผ่นดินต่างระดับชนิดทางคู่แบ่งทางขึ้นล่องของถนนบรมราชชนนีเพื่อเชื่อมโยงชุมชนเมืองต่าง ๆ และทำหน้าที่เป็นทางหลวงแผ่นดินผ่านเมือง (Through Traffic Highway) ความเร็วสูงในพื้นที่และจังหวัดใกล้เคียงของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- ถนนสายหลัก (Major Arterials) เป็นโครงข่ายระบบถนนที่เป็นทั้งถนนผ่านเมืองเพื่อเชื่อมโยงชุมชนเมืองหรือเขต และเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมหลักของชุมชนเมืองในเขตบางกอกน้อย ประกอบด้วยถนนเจริญสินทวงศ์ (ความกว้างผิวจราจร 20.00 เมตร) ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ (ความกว้างผิวจราจร 50.00 เมตร) ถนนอรุณอมรินทร์ช่วงที่ 1, 2 และ 3 (ความกว้างผิวจราจร 26.00 เมตร) ถนนอิสรภาพ (ความกว้างผิวจราจร 23.00 เมตร) ถนนบางกอกน้อย – ตลิ่งชัน และถนนพรานนก (ความกว้างผิวจราจร 14.00 เมตร)

- ถนนสายรอง (Collector Streets) เป็นโครงข่ายระบบถนนที่เชื่อมโยงกับทางหลวงแผ่นดินผ่านเมือง ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อยในระดับพื้นที่ ได้แก่ ถนนวัดสุทธาวาส

(ความกว้างผิวจราจร 8.00 เมตร) ถนนวงเดิม (ความกว้างผิวจราจร 9.50 เมตร)

- ถนนสายย่อยในระดับพื้นที่ (Local Streets) เป็นโครงข่ายระบบถนนที่เป็นสายย่อยของพื้นที่ตอนในในแต่ละแขวงของเขตบางกอกน้อยที่มีความเชื่อมโยงกับระบบทางหลวงแผ่นดินผ่านเมือง ถนนสายหลัก ถนนสายรองและถนนสายย่อยในระดับพื้นที่

#### ง. ระบบการขนส่งสาธารณะทางบกในเขตบางกอกน้อย

- สถานีรถไฟ (Railway Station) มีสถานีรถไฟธนบุรีที่ตั้งอยู่ในแขวงศิริราชทำหน้าที่เป็น “จุดเริ่มต้นในการเดินทาง” (Origin) “จุดหมายปลายทางของการเดินทาง” (Destination) และ “จุดเปลี่ยนผ่าน” (Transition) ของการเดินทางของประชากรในเขตบางกอกน้อย ประชากรในเขตปริมณฑลและนักท่องเที่ยว

- สถานีขนส่งระหว่างจังหวัดและภาคใต้ (Bus Depot) มีสถานีขนส่งสายใต้ที่ตั้งอยู่ในแขวงอรุณอมรินทร์ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์กับจังหวัดใกล้เคียงในเขตปริมณฑลและจังหวัดภาคตะวันตกและจังหวัดภาคใต้ มีรถโดยสารประจำทางให้บริการรวมทั้งสิ้น 1,302 คัน และมีประชาชนมาใช้บริการประมาณวันละ 40,000 – 50,000 คน

- สถานีรถโดยสารประจำทาง (Bus Station) เขตบางกอกน้อยมีสถานีรถโดยสารประจำทาง 3 สถานี คือ

- 1) สถานีรถโดยสารประจำทางใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ ให้บริการรถโดยสารประจำทางจำนวน 14 สายรถ
- 2) สถานีรถโดยสารถนนรถไฟ ให้บริการรถโดยสารประจำทางจำนวน 2 สายรถ
- 3) สถานีรถโดยสารพารานก ให้บริการรถโดยสารประจำทางจำนวน 3 สายรถ

- สถานีรถรับจ้างขนาดเล็ก (Jitney Station) เขตบางกอกน้อยมีสถานีรถรับจ้างขนาดเล็ก บริเวณสถานีรถไฟธนบุรีที่ให้บริการเดินรถ 3 เส้นทาง คือ

- 1) สถานีรถไฟธนบุรี – วัดประดู่เขตตลิ่งชัน
- 2) สถานีรถไฟธนบุรี – หมู่บ้านชัยพฤกษ์ อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
- 3) สถานีรถไฟธนบุรี – บางพรหม เขตตลิ่งชัน

นอกจากนี้ยังมีสถานีรถรับจ้างขนาดเล็กบริเวณท่าเรือวังหลังที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากท่าเรือวังหลัง – บางขุนนนท์

จากการสำรวจสภาพทางสัญจรในพื้นที่พบว่า ขนาดและจำนวนของถนนในเขตบางกอกน้อยมีขนาดคับแคบ โครงข่ายของเส้นทางไม่สมบูรณ์ และมีจำนวนถนนซอยเป็นจำนวนมากซึ่งไม่สัมพันธ์กับขนาดของถนนสายหลักและถนนสายรอง และในบางช่วงถนนสายหลักยังทำหน้าที่เป็นถนนสายรอง ประกอบกับไม่สามารถขยายขนาดของถนนได้เนื่องจากมีอาคารบ้านเรือนหนาแน่นสองฝั่งถนนจำนวนมาก ดังจะเห็นได้ที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องทั้งในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานคร และบริเวณรอบนอกในช่วงเวลาเร่งรีบ

จ. ที่จอดรถของเขตบางกอกน้อยในปัจจุบัน จากการสำรวจพบว่า ในพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีและบริเวณใกล้เคียงในเขตบางกอกน้อยประสบปัญหาเรื่องที่จอดรถมาก โดยที่จอดรถที่มีอยู่ในปัจจุบันมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ซึ่งบริเวณที่ประชาชนนำรถเข้าไปจอด ได้แก่

- อาคารจอดรถของโรงพยาบาลศิริราช



- ที่จอดรถของตลาดศาลาน้ำร้อน ซึ่งเอกชนให้บริการเช่าพื้นที่จอดรถ
- พื้นที่ว่างของสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม ซึ่งเป็นที่โล่งว่าง อยู่ในระหว่าง  
การเตรียมการก่อสร้างอาคารของโรงพยาบาลศิริราช
- ได้สะพานอรุณอมรินทร์
- ที่จอดรถของสถาบันราชการ โรงเรียน วัด
- ริมนถนน และในซอย

ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถดังที่ได้กล่าวมา เกิดจากการเป็นศูนย์กลางของย่านกิจกรรมที่มีความหลากหลาย พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์และอาคารพักอาศัยที่มีเนื้อที่จำกัด ไม่สามารถจอดรถยนต์ส่วนตัวได้ ประกอบกับประชาชนผู้สัญจรผ่านไปมาที่มีปริมาณมากทั้งการใช้รถสาธารณะและรถยนต์ส่วนตัว รวมทั้งการถูกใช้เป็นทางผ่านสำหรับประชาชนที่ต้องการข้ามมาฝั่งกรุงรัตนโกสินทร์ โดยจอดรถไว้และเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยใช้เรือข้ามฟาก ดังนั้น เพื่อเป็นการเตรียมการรองรับประชาชนผู้เข้ามาใช้งานในพื้นที่ในจำนวนมากขึ้นในอนาคต จึงควรมีการกำหนดจุดจอดรถให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้พื้นที่จอดรถ

## 2) โครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ก. ความเชื่อมโยงของโครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา : แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นโครงข่ายของระบบการคมนาคมทางน้ำสายหลักที่ทอดผ่านศูนย์กลางของกรุงเทพมหานครตลอดแนวลำน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาจากอำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการจนถึงอำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ที่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนบนพื้นที่เชิงริมน้ำ (River Corridors) ที่มีท่าเรือทั้งสองฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยารวมทั้งสิ้น 85 ท่า ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ทั้งสองฝั่งของแม่น้ำบริเวณศูนย์กลางของกรุงเทพมหานครตั้งแต่ตอนเหนือของสะพานกรุงธนฯ ไปจนถึงสะพานพระราม 6 ที่มีความเชื่อมโยงของระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยากับเขตบางกอกน้อยด้วยท่าเรือหลัก ได้แก่ ท่าวัดระฆังโฆสิตาราม ท่าพรานนกและท่าวังหลัง ท่ารถไฟ บางกอกน้อย และท่าสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ

ข. โครงข่ายระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเขตบางกอกน้อย : เขตบางกอกน้อยมีขอบเขตการปกครองติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกตั้งแต่คลองมอญไปจรดกับสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ โดยมีโครงข่ายของคลองสายหลักที่เชื่อมโยงกับแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ คลองบางกอกน้อย คลองชักพระ และคลองมอญ และมีคลองสายรองและคลองสาขาที่เชื่อมโยงกับแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสายหลักดังกล่าวจำนวน 36 คลอง

โครงข่ายระบบคลองที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียงประกอบด้วยคลองสายหลัก คือ คลองบางกอกน้อยเริ่มต้นจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกในท้องที่แขวงศิริราช แขวงอรุณอมรินทร์ ไปจนบรรจบกับถนนบรมราชชนนี โดยมีคลองชักพระไหลมาบรรจบกับคลองบางกอกน้อยบริเวณด้านหน้าวัดสุวรรณคีรีโหลลัดเลาะเป็นขอบเขตการปกครองของแขวงบางขุนนนท์และแขวงบางขุนศรีไปจนบรรจบกับคลองมอญที่โหลลัดเลาะเป็นขอบเขตการปกครองของแขวงบางขุนศรีตอนใต้ แขวงบ้านช่างหล่อและเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่แขวงศิริราช

ค. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียง : มีองค์ประกอบของระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียง ดังนี้

1) ทำเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นจุดเปลี่ยนผ่านการคมนาคมทางบกและการคมนาคมทางน้ำของเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียง ประกอบด้วย

- ทำเรือวัดระฆังโฆสิตาราม ใช้รองรับเรือยนต์ข้ามฟาก มีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณวันละ 1,000 คน

- ทำเรือพรานนกและทำเรือวังหลัง ใช้รองรับเรือยนต์ข้ามฟากและเรือด่วนเจ้าพระยา มีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณวันละ 20,000 คน

- ทำเรือรถไฟบางกอกน้อย ใช้รองรับเรือยนต์ข้ามฟากและเรือด่วนเจ้าพระยา มีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณวันละ 1,500 คน

- ทำเรือสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ ใช้รองรับเรือด่วนเจ้าพระยา

นอกจากนี้ยังมีทำเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาขนาดเล็กที่ให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเขตบางกอกน้อย ได้แก่ ท่าศิริราช ท่าสุภัทราและท่ากัปตัน เป็นต้น

2) ทำเรือของคลองบางกอกน้อย ส่วนใหญ่เป็นทำเรือขนาดเล็กที่ให้บริการเป็นจุดเปลี่ยนผ่านของการคมนาคมทางบกและการคมนาคมทางน้ำของคลองบางกอกน้อย ได้แก่ ท่ารถไฟ ท่าเรือราชพิธี ท่าศิษย์วัฒนา ท่าบ้านพยุ่งน้ำ ท่าวัดศรีสุดาราม ท่าวัดนายโรง ท่าพันธุสิทธิ์ ท่าร่มไทร ท่าวัดภาวนา ท่าเรือนไทย – สายทอง ท่าโรงพยาบาลเจ้าพระยา ท่ามตินชน ท่าวัดสุวรรณคีรี และท่าสายใต้ใหม่ เป็นต้น

#### ง. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย

1) ระบบเรือด่วน เชื่อมโยงเขตบางกอกน้อยกับพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย

- เรือด่วนเจ้าพระยา : เส้นทางเดินเรือเริ่มต้นจากวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม จนถึงท่าบ้านนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี

- เรือด่วนแหลมทอง : เส้นทางเดินเรือเริ่มต้นจากท่าปากเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี จนถึงท่าถนนตึก เขตบางคอแหลม

- เรือด่วน บขส. ขนส่ง : เส้นทางเดินเรือเริ่มต้นจากเขตบางกอกน้อยถึงท่าบ้านนนทบุรีและท่าปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี

2) ระบบเรือข้ามฟาก เป็นเส้นทางการคมนาคมทางน้ำเพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกกับเขตบางกอกน้อย โดยใช้เรือยนต์ข้ามฟากไปยังท่าเรือวัดระฆังโฆสิตาราม ท่าเรือพรานนกและท่าเรือวังหลัง และท่าเรือรถไฟบางกอกน้อย

3) ระบบเรือโดยสาร เป็นเรือยนต์เพลาใบจักรหรือเรือหางยาวใช้ในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียง ดังนี้

- เส้นทางท่าช้าง – บางใหญ่ เริ่มต้นจากคลองอ้อม อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี เข้าสู่คลองบางกอกน้อยในเขตอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรีออกสู่ออกสู่อ่างน้ำเจ้าพระยาและสิ้นสุดที่ท่าช้าง เขตพระนคร

- เส้นทางบางแค – ท่าช้าง เริ่มต้นจากบางแคเข้าสู่คลองราชมนตรี คลองบางเชือกหนัง คลองมอญ ออกสู่อ่างน้ำเจ้าพระยาและสิ้นสุดที่ท่าช้าง

- เส้นทางท่าช้าง – ท่าช้าง เริ่มต้นจากท่าช้าง เขตพระนคร เข้าสู่คลองบางกอกน้อย



คลองชักพระ คลองบางกอกใหญ่ ออกสู่ม้าน้ำเจ้าพระยาและสิ้นสุดที่ท่าช้าง

- เส้นทางถนนวงแหวน – ท่าช้าง เริ่มต้นจากท่าเรือถนนวงแหวน (บางกอกน้อย – พุทธมณฑล) เข้าสู่คลองมหาสวัสดิ์ คลองบางกอกน้อยออกสู่ม้าน้ำเจ้าพระยา และสิ้นสุดที่ท่าช้าง เขตพระนคร

- เส้นทางท่าช้าง – บางเขิน – เริ่มต้นจากวัดมะพร้าวเตี้ย เขตภาษีเจริญเข้าสู่ คลองบางเขิน คลองมอญ ออกสู่ม้าน้ำเจ้าพระยาและสิ้นสุดที่ท่าช้าง เขตพระนคร

- เส้นทางท่าเตียน – บางน้อย เริ่มต้นจากบางน้อย เขตภาษีเจริญเข้าสู่ คลองบางเขิน คลองมอญออกสู่ม้าน้ำเจ้าพระยาและสิ้นสุดที่ท่าเตียน เขตพระนคร

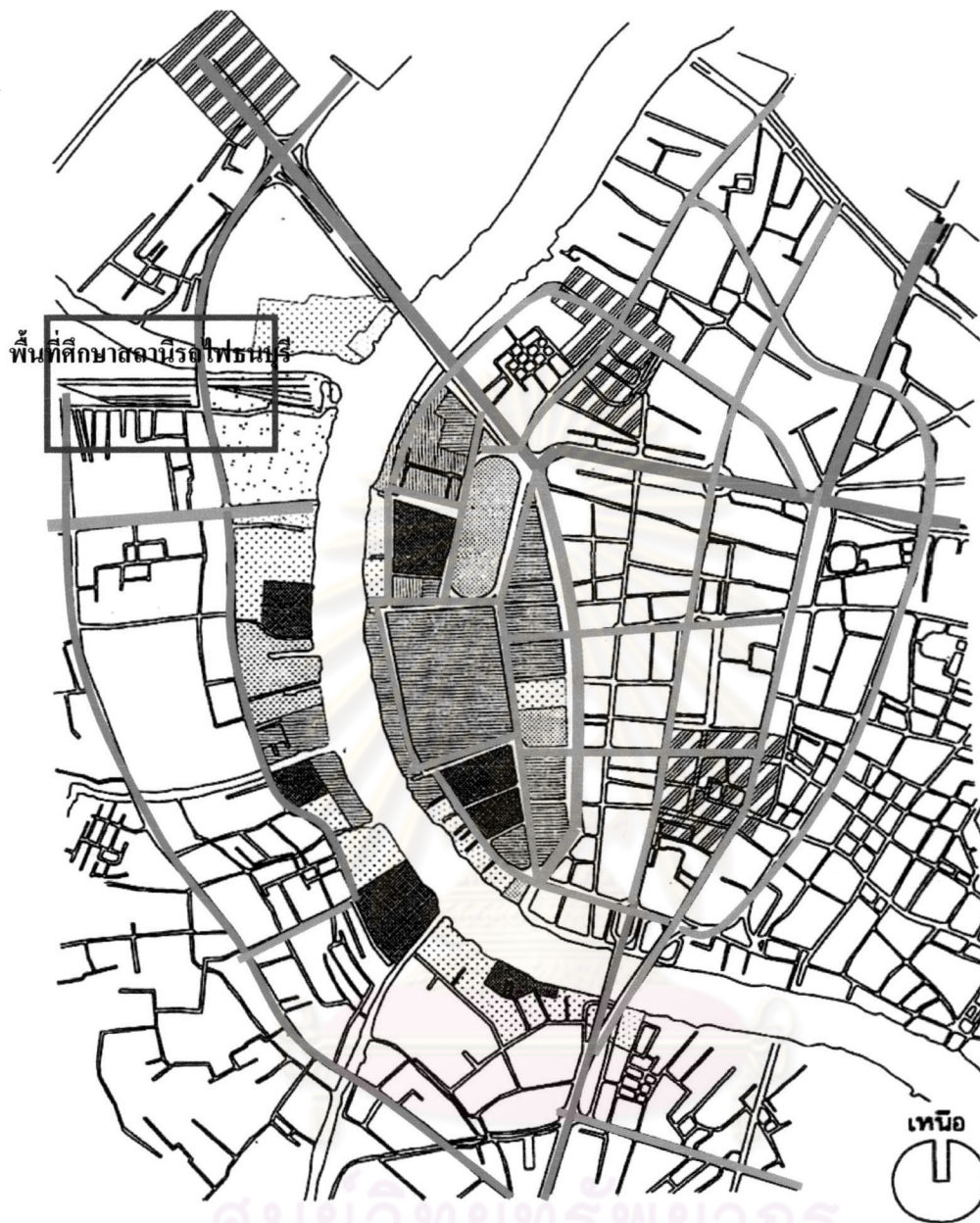
บริเวณสถานีรถไฟธนบุรีเดิม (สถานีรถไฟบางกอกน้อย) มีท่ารถไฟเป็นท่าเรือที่ใช้ในการสัญจรทางน้ำ โดยมีลักษณะการสัญจรทางน้ำ ดังต่อไปนี้

1) เรือข้ามฟาก มีการให้บริการตั้งแต่ช่วงเวลา 5.00 น. – 24.00 น. สำหรับการเดินทางจากฝั่งพระนครมายังฝั่งธนบุรี และมีการให้บริการตั้งแต่ช่วงเวลา 5.00 น. – 21.00 น. สำหรับการเดินทางจากฝั่งธนบุรีมายังฝั่งพระนคร

2) เรือด่วนเลียบบ้างแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเรือด่วนเลียบบ้างแม่น้ำเจ้าพระยาที่การให้บริการทุกวัน ตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 น. – 18.30 น.

เวลาที่มีผู้ใช้บริการการสัญจรทางน้ำทั้ง 2 ลักษณะมากที่สุด มักจะเป็นในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า 6.00 น. – 9.00 น. และเวลาเร่งด่วนตอนเย็น 16.00 น. – 20.00 น. ในวันธรรมดา และมากที่สุดในช่วงเวลา 10.00 น. – 15.00 น. ในวันหยุดราชการ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



- |           |                      |                             |                               |
|-----------|----------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| สัญลักษณ์ | ประเภทพาณิชย์กรรม    | ประเภทสถาบันศาสนา           | ประเภทสาธารณูปโภค สาธารณูปการ |
|           | ประเภทสถาบันราชการ   | ประเภทอุตสาหกรรม            | ประเภทที่อยู่อาศัย            |
|           | ประเภทสถาบันการศึกษา | ประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ | ประเภทศูนย์กิจกรรม            |

สัญลักษณ์ :

- เส้นทางหลัก
- เส้นทางรอง
- เส้นทางย่อย

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.14: โครงข่ายระบบการคมนาคมทางบก






ศูนย์วิทยพัทยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**สัญลักษณ์**

-  ทางหลวงแผ่นดินต่างระดับ  
(Elevated Divided Highway)  
R-O-W 50.00 เมตร
-  ถนนสายรอง  
(Collector Streets)  
R-O-W 3.50-29.50 เมตร

-  ถนนสายหลัก  
(Major Arterials)  
R-O-W 19.40-53.00 เมตร
-  ถนนสายย่อยในระดับพื้นที่  
(Local Streets)  
R-O-W 2.25-11.00 เมตร

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.15: โครงข่ายระบบการคมนาคมทางบก



• ถนนอรุณอมรินทร์



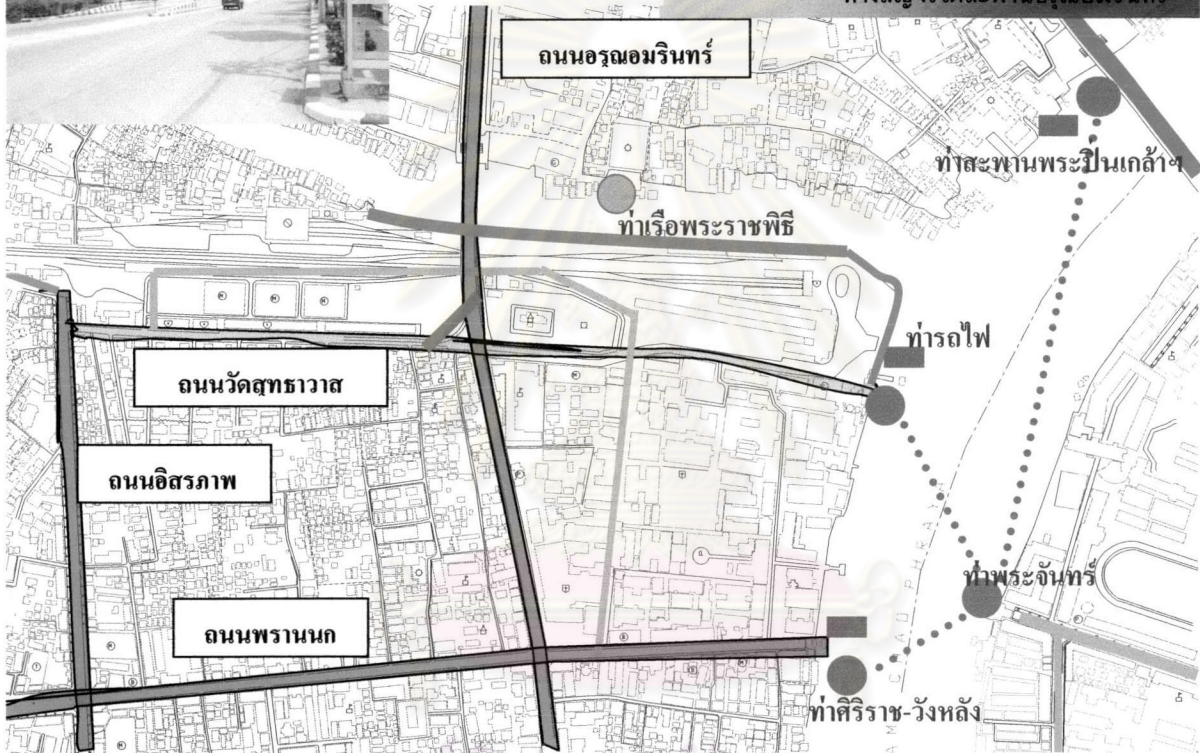
• ถนนภายในตลาดศาลาน้ำร้อน



• ถนนวัดสุทธาวาส



• ทางสัญจรใต้สะพานอรุณอมรินทร์



• ถนนทางเข้าตลาดศาลาน้ำร้อนจากเส้นทางวนรอบวัดอมรินทราราม

สัญลักษณ์ :

- เส้นทางการหลัก
- เส้นทางการรอง
- ..... เส้นทางการเชื่อมข้ามฟาก
- ทางเดินริมน้ำ



Scale 1: 4000

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.16 : เส้นทางการเข้าถึงพื้นที่









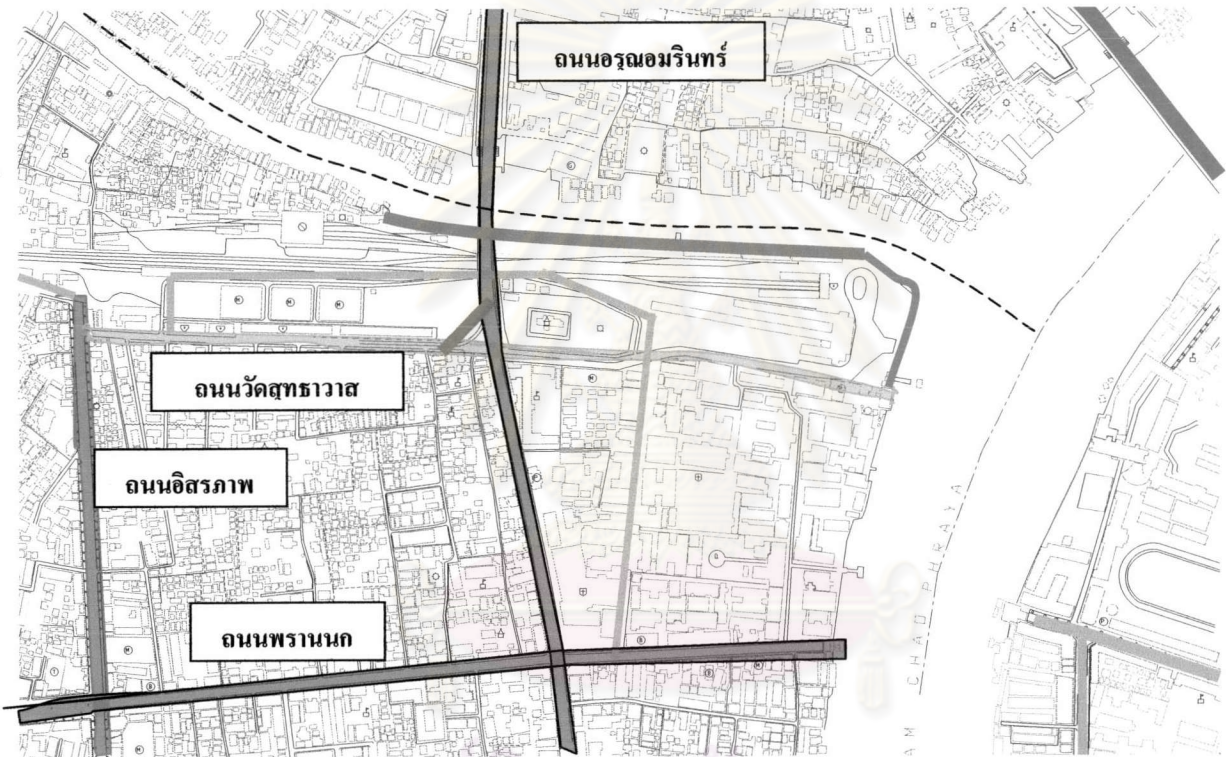
● ทางเดินภายในโรงพยาบาลศิริราช



● ทางเดินใต้สะพานอรุณอมรินทร์



● ฟุตบาทริมถนนวัดสุทธาวาส



● ทางเดินริมคลองบางกอกน้อย



● ทางเดินริมคลองบางกอกน้อย

สัญลักษณ์ :

- เส้นทางหลัก
- เส้นทางรอง
- ทางเดินริมน้ำ



Scale 1: 4000

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

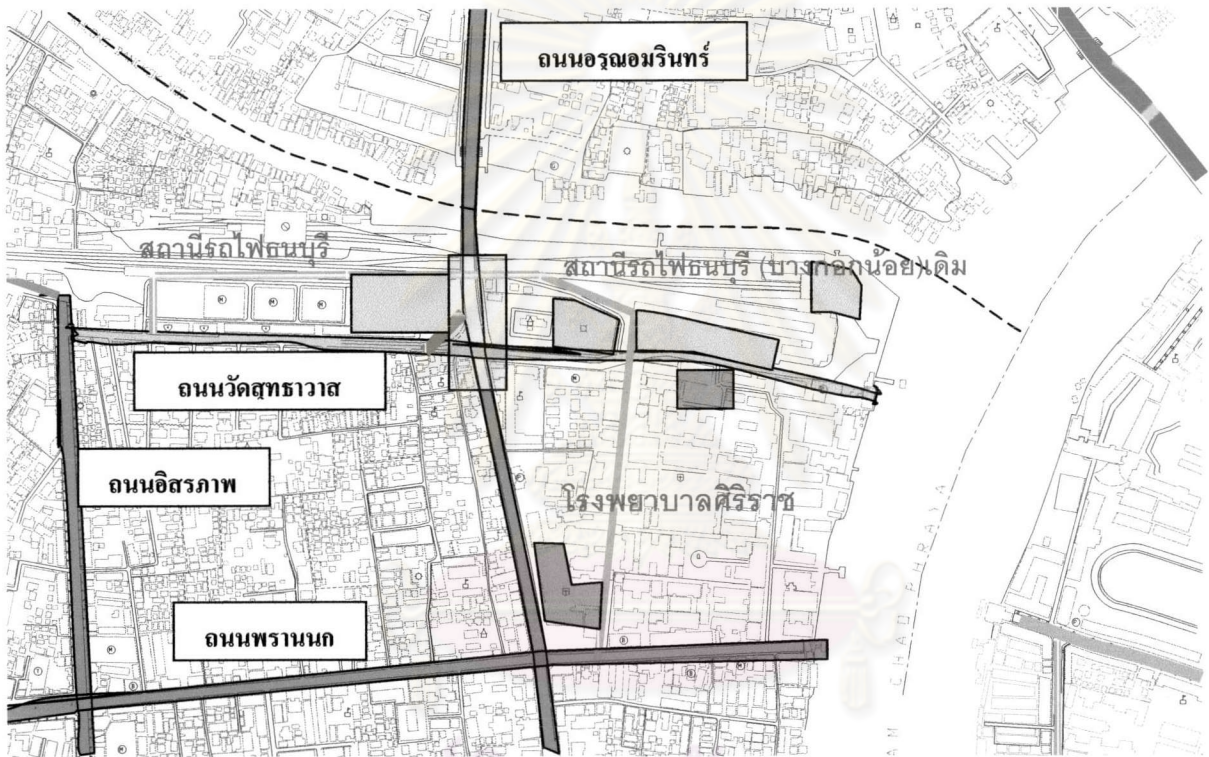
แผนที่ 3.18: สภาพเส้นทางเดินเท้า





● การจอดรถภายในโรงพยาบาลศิริราช

● การจอดรถภายในพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม



● การจอดรถใต้สะพานอรุณอมรินทร์



● การจอดรถภายในพื้นที่วัดอมรินทราราม

**สัญลักษณ์ :**

■ อาคารจอดรถในโรงพยาบาลศิริราช

□ พื้นที่จอดรถใต้สะพานอรุณอมรินทร์

■ พื้นที่จอดรถภายในพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

■ พื้นที่จอดรถในวัดอมรินทราราม



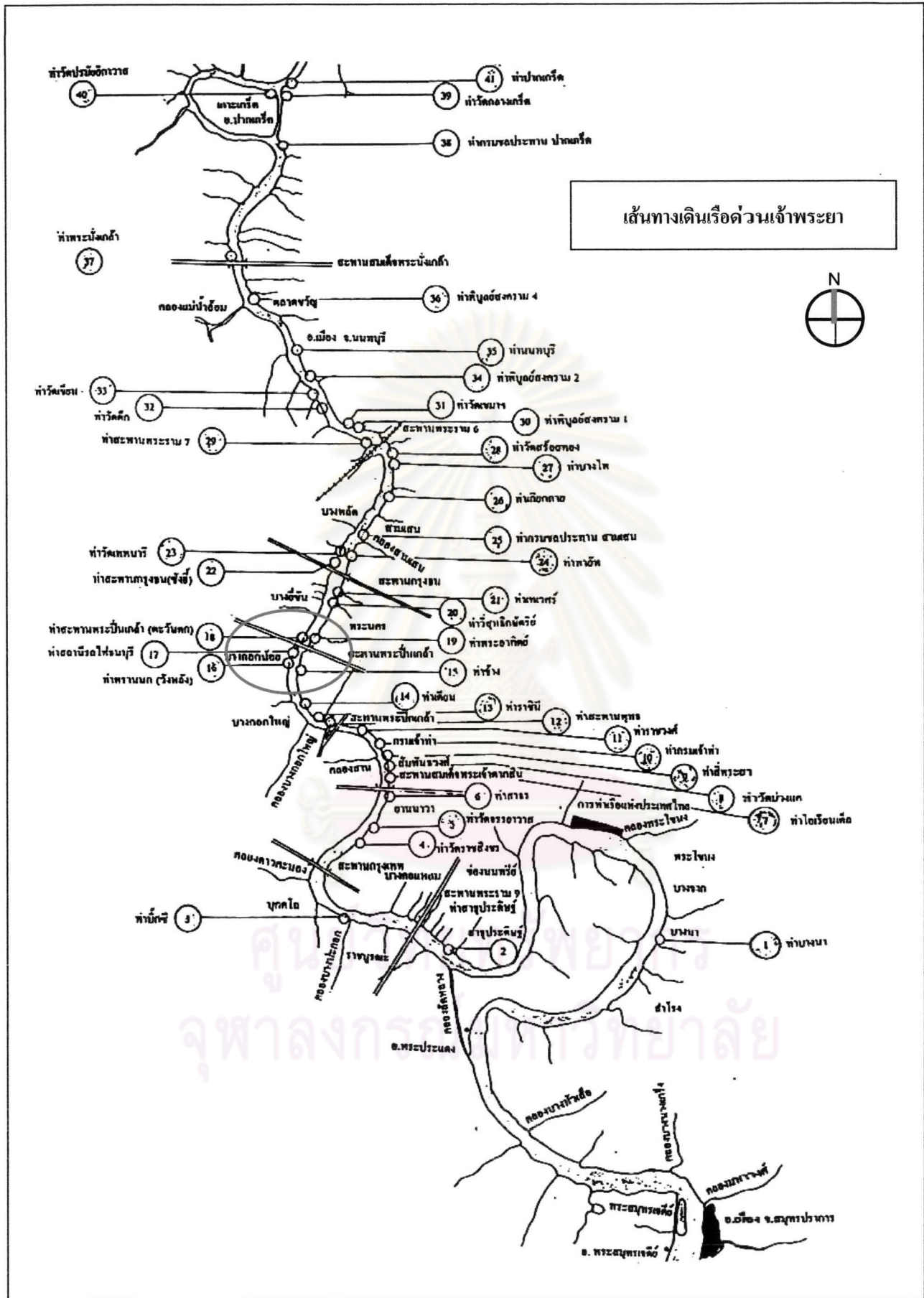
Scale 1 : 4000

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.19 : ที่จอดรถภายในพื้นที่ศึกษา

และบริเวณใกล้เคียง



เส้นทางเดินเรือตัวนเจ้าพระยา

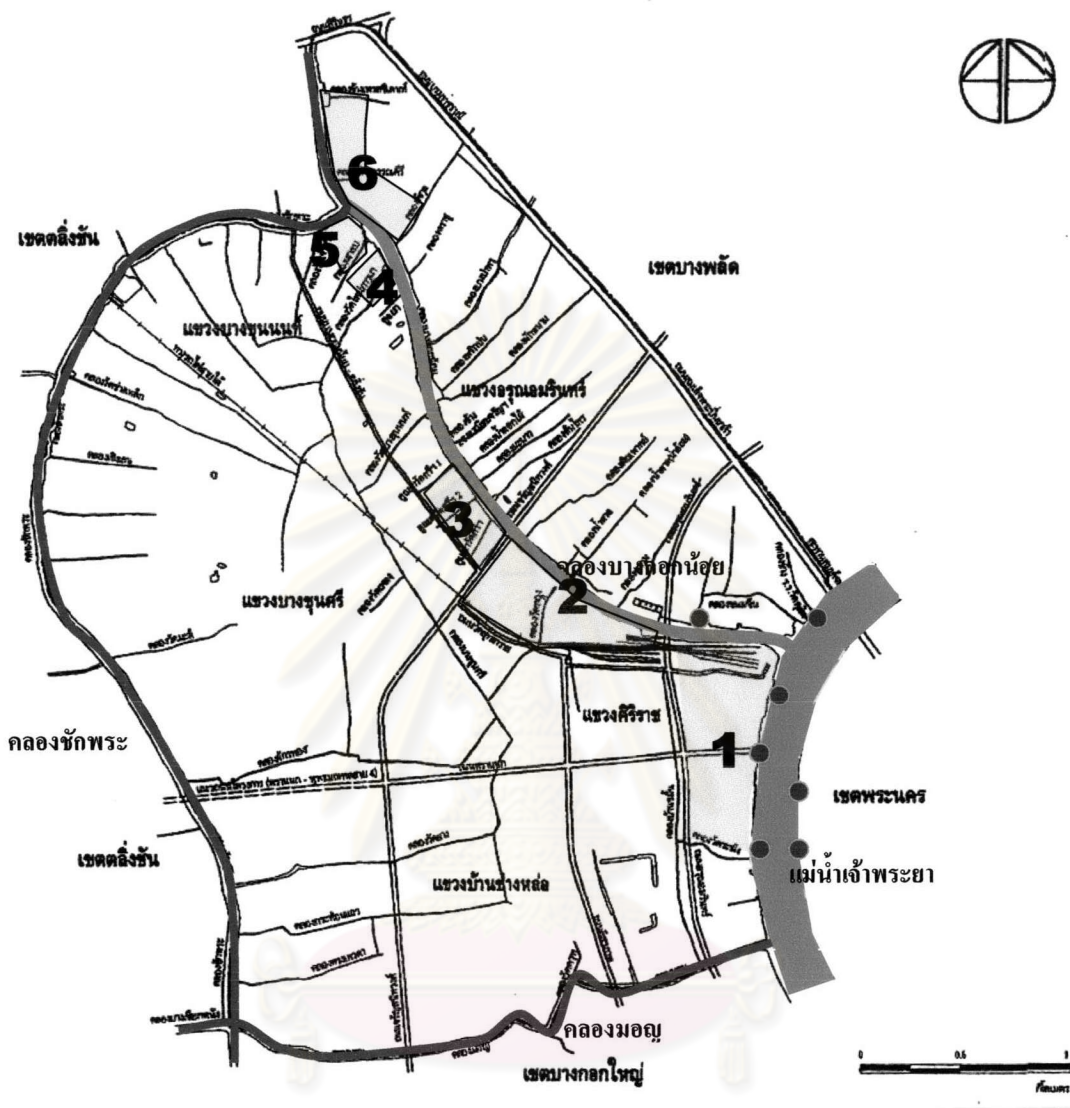


โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.20: โครงข่ายระบบเรือตัวนเจ้าพระยา





**สัญลักษณ์ :**



บริเวณเสี่ยงต่อปัญหาน้ำแช่ขัง



ตำแหน่งท่าเรือ

- บริเวณที่ 1 บริเวณท่าเรือวัดระฆัง / สถานีรถไฟธนบุรี
- บริเวณที่ 2 บริเวณชุมชนวัดสุวรรณาราม
- บริเวณที่ 3 บริเวณวัดศรีสุดาราม
- บริเวณที่ 4 บริเวณวัดภาวนาภิคาราม
- บริเวณที่ 5 บริเวณซอยกิตติชัย
- บริเวณที่ 6 บริเวณสถานีขนส่งสายใต้ใหม่

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.21: โครงข่ายระบบคลองของ  
เขตบางกอกน้อย

### 3.3.5 ลักษณะทางภูมิสถาปัตยกรรมและสภาพแวดล้อม

สภาพปัจจุบันของพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี เป็นพื้นที่โล่งว่างขนาดใหญ่ เป็นที่ตั้งของตลาดศาลาน้ำร้อน ซึ่งเป็นอาคารขนาดใหญ่ และลานจอดรถคอนกรีตที่ส่งผลกระทบต่อความงามของพื้นที่ โดยองค์ประกอบต่าง ๆ ที่ไม่มีรูปแบบที่สวยงามเหล่านี้ ส่งผลให้ภาพลักษณ์ของพื้นที่เสื่อมโทรมลง การปรับปรุงด้านภูมิทัศน์และคุณภาพในการใช้งานของพื้นที่ว่างจึงเป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญ เพื่อสร้างบรรยากาศและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับพื้นที่ ทำให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวรับรู้ถึงคุณค่าของพื้นที่นี้มากยิ่งขึ้น

**ลักษณะของที่ว่าง** จากการสำรวจ พบว่า ที่ว่างสาธารณะในฝั่งธนบุรีมีจำนวนน้อยมาก ที่ว่างที่เห็นได้ชัดเจน ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา และคลองสายต่าง ๆ ส่วนที่ว่างสาธารณะจะกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ของสถาบันราชการ สถานศึกษา และวัด ปัญหาที่พบคือ การขาดแคลนที่ว่างสาธารณะเพื่อการนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ

เมื่อพิจารณาพื้นที่สีเขียวในเมืองของเขตบางกอกน้อยแล้ว พบว่าพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาให้เป็นสวนปาริมคลองหรือใช้เป็นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจริมน้ำได้เป็นอย่างดี เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่โล่งว่างขนาดใหญ่ มีความต่อเนื่องยาวนานไปตามริมคลองบางกอกน้อยทางด้านทิศเหนือของพื้นที่ ในลักษณะ Corridor Open Space และมีความกว้างของพื้นที่โล่งหน้าวัดอมรินทราราม 50 เมตร และกว้าง 80 เมตรในพื้นที่ด้านตะวันตก พื้นที่ว่างเหล่านี้ถูกแบ่งด้วยทางรถไฟเดิม ทำให้การใช้งานของพื้นที่ไม่ต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จาก ลักษณะการใช้งานของพื้นที่โล่งว่างเหล่านี้ เป็นเพียงสวนสาธารณะที่ไม่มีกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจให้กับประชาชน และลักษณะของพืชพรรณที่อยู่ในพื้นที่ก็ไม่ได้สร้างความรู้สึกปิดล้อมให้กับผู้ที่เข้ามายังพื้นที่ ไม่มีเอกลักษณ์ที่สร้างบรรยากาศพิเศษ ดังนั้นการปรับปรุงคุณภาพของการใช้งานพื้นที่โล่งว่างที่มีอยู่ จึงควรคำนึงถึงกิจกรรมที่สามารถดึงดูดคนให้เข้ามาใช้พื้นที่ให้มากขึ้น รวมทั้งการออกแบบภูมิทัศน์ที่มีส่วนช่วยส่งเสริมบรรยากาศของพื้นที่ริมน้ำและองค์ประกอบของสวนประดับตกแต่งที่ส่งเสริมเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม ทั้งพื้นที่ตามแนวเขตทางของถนนและพื้นที่ทางเดินริมน้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อย

นอกจากนี้ยังสำรวจพบว่า การปลูกต้นไม้ในพื้นที่และบริเวณต่าง ๆ ของสถานีรถไฟธนบุรียังไม่ตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ที่เป็นองค์รวมในการเสริมสร้างบรรยากาศทางธรรมชาติของภูมิทัศน์ริมน้ำ ขาดการมุ่งเน้นการคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่ให้ความรู้สึกในเชิงปริมาณ ให้อารมณ์ความเคลื่อนไหว และพันธุ์ไม้ที่ช่วยลดการร่อนและพังทลายของตลิ่ง เป็นต้น



ภาพที่ 3.5 : สภาพพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีและตลาดศาลาน้ำร้อน การขาดองค์ประกอบทางภูมิทัศน์ที่ส่งเสริมจุดเด่นของที่ตั้งและขาดความร่มรื่นถือเป็นจุดด้อยหนึ่งที่ทำให้มีประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีน้อยในช่วงเวลากลางวัน



**มุมมองและทัศนียภาพ** พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี เป็นพื้นที่ที่มีที่ตั้งอยู่บริเวณปากคลองบางกอกน้อยจรดกับแม่น้ำเจ้าพระยาพอดี ทำให้สามารถมองเห็นที่ตั้งของพื้นที่ได้อย่างชัดเจนหลายมุมมอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมองเรือที่เข้าสู่คลองบางกอกน้อยขึ้นมาถึงพื้นที่ และเมื่อเดินทางโดยรถยนต์โดยใช้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจากฝั่งพระนครเข้ามาถึงฝั่งธนบุรี ทำให้พื้นที่ศึกษาเปรียบเสมือนหน้าบ้าน และเป็นประตูที่จะเข้าสู่ฝั่งธนบุรี ทั้งนี้สามารถจำแนกมุมมองออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

ก. มุมมองจากพื้นที่ใกล้เคียงเข้ามาถึงพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

1) มุมมองหลัก ได้แก่

- มุมมองจากแม่น้ำเจ้าพระยา - คลองบางกอกน้อย เป็นมุมมองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เนื่องจากในอดีต ประชาชนชาวกรุงเทพมหานครมีการสัญจรทางน้ำเป็นทางสัญจรหลัก มุมมองจากแม่น้ำเจ้าพระยาต่อเนื่องเข้าสู่คลองบางกอกน้อยจึงเป็นมุมมองที่ชัดเจน ที่ทำให้เห็นลักษณะสองข้างฝั่งคลองที่มีทั้งที่เป็นบ้านเรือนริมคลอง มัสยิด วัดและโรงเรือพระราชพิธี และจากมุมมองนี้ยังสามารถรับรู้ได้ว่าเข้าสู่พื้นที่ฝั่งธนบุรีเมื่อผ่านเข้าไปในปากคลองบางกอกน้อยแล้ว

- มุมมองจากทางเดินเท้าเลียบริมคลองบางกอกน้อย ทั้งที่อยู่ด้านเดียวกับพื้นที่ศึกษาและด้านตรงข้ามกับพื้นที่ศึกษา โดยในปัจจุบันทางเท้าที่ใช้เดินเลียบริมคลองมีขนาดคับแคบ ไม่ต่อเนื่อง

2) มุมมองรอง ได้แก่

- มุมมองจากสะพานอรุณอมรินทร์ สะพานอรุณอมรินทร์มีความสูงประมาณ 9.00 เมตร ทำให้เมื่อมองจากสะพานลงมาถึงพื้นที่สามารถมองเห็นพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีได้ทั้งหมดจากทางเท้าบนสะพานอรุณอมรินทร์แต่เนื่องจากขนาดของทางเดินเท้าแคบมากและรถที่สัญจรบนสะพานใช้ความเร็วในการสัญจรสูงอาจเกิดอุบัติเหตุได้ทำให้คนไม่นิยมเดินบนสะพาน

- มุมมองจากถนนวัดสุทธาวาส ซึ่งเป็นถนนหลักที่จะเข้าสู่พื้นที่

- มุมมองจากทางเดินลอดใต้สะพานอรุณอมรินทร์

- มุมมองจากพื้นที่โดยรอบอื่น ๆ

ข. มุมมองจากพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีออกไปยังพื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่

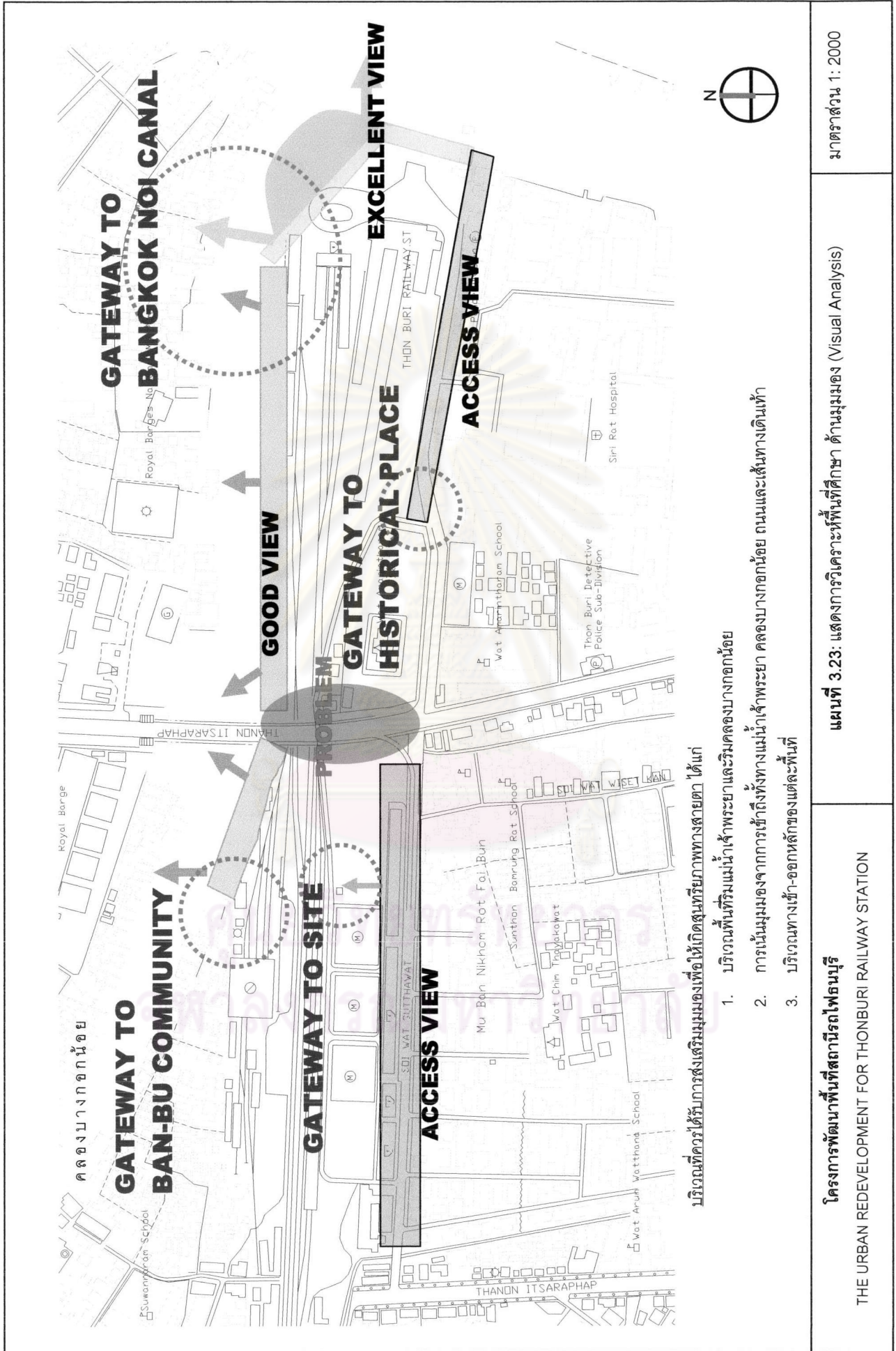
- มุมมองที่ติดคลองบางกอกน้อย จะมองเห็นวิถีชีวิตของชุมชนริมคลองบางกอกน้อยทางด้านฝั่งตรงข้ามคลอง ซึ่งลักษณะอาคารเป็นบ้านทรงไทยความสูง 1-2 ชั้น มีความกลมกลืนกับบรรยากาศริมน้ำทำให้เป็นเรื่องที่ควรพิจารณาให้มีการเปิดมุมมองสู่คลองบางกอกน้อยและจัดให้มีที่นั่งพักผ่อนและทางเดินริมน้ำที่มีความต่อเนื่อง ยาวตลอดพื้นที่แนวริมคลอง

- มุมมองที่ติดถนนวัดสุทธาวาส พื้นที่ที่อยู่ติดกันคือถนนสุทธาวาสที่ควรมีการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้มีความร่มรื่น สวยงาม

- มุมมองภายในพื้นที่ ซึ่งควรมีการออกแบบลักษณะทางภูมิทัศน์ให้มีความต่อเนื่อง มีความกลมกลืนกันทางสายตาทั้งพืชพรรณไม้ อุปกรณ์ประกอบถนน การเลือกใช้วัสดุและสีสันทันต่าง ๆ เป็นต้น







บริเวณที่ควรได้รับการส่งเสริมมุมมองเพื่อให้เกิดสุนทรียภาพทางสายตา ได้แก่

1. บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองบางกอกน้อย
2. การเน้นมุมมองจากการเข้าถึงทั้งทางแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อย ถนนและเส้นทางเดินเท้า
3. บริเวณทางเข้า-ออกหลักของแต่ละพื้นที่

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.23: แสดงการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา ด้านมุมมอง (Visual Analysis)

มาตราส่วน 1: 2000

### 3.3.6 องค์ประกอบทางจินตภาพของพื้นที่

เป็นการศึกษาในเรื่ององค์ประกอบทางจินตภาพ (Images) ของพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีที่มาจาก การรับรู้ทางสายตา ซึ่งพิจารณาจากลักษณะทางกายภาพและกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการพิจารณาประกอบการวางแผนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ โดยอาศัยแนวความคิดการศึกษาด้านจินตภาพเมืองของ Kevin Lynch (1960)<sup>7</sup> ในการศึกษาองค์ประกอบ 5 ประเภท คือ ที่หมายตา (Landmarks) เส้นทาง (Paths) เส้นขอบ (Edges) ย่าน (Districts) และศูนย์รวมกิจกรรม (Nodes) ดังนี้

1) **ที่หมายตา (Landmarks)** ได้แก่ จุดสังเกตของพื้นที่ที่สามารถบอกได้ว่าเข้ามาถึงพื้นที่นั้น ๆ แล้ว ในบริเวณสถานีรถไฟธนบุรีไม่มีจุดหมายตาที่ชัดเจน แต่สามารถใช้หอนาฬิกาสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม และวัดอรุณอมรินทร์เป็นจุดอ้างอิงในการเข้าถึงพื้นที่ได้



หอนาฬิกาสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม



วัดอรุณราชราม

ภาพที่ 3.7 : จุดหมายตาในพื้นที่ศึกษา

2) **เส้นทาง (Paths)** เส้นทางที่ประชาชนใช้ติดต่อสัญจรในพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี มี 2 ประเภท คือ

ก. เส้นทางน้ำ ได้แก่ เส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อย

ข. เส้นทางบก

- เส้นทางรถยนต์ ได้แก่ ถนนอรุณอมรินทร์ และถนนวัดสุทธาวาส

- เส้นทางรถไฟ ได้แก่ เส้นทางรถไฟของสถานีรถไฟธนบุรี

- เส้นทางสัญจรทางเท้า ได้แก่ เส้นทางเท้าที่ใช้เดินเชื่อมต่อไปยังชุมชนใกล้เคียง

และเส้นทางเท้าที่ใช้เดินเชื่อมต่อไปยังวัดอรุณอมรินทร์และโรงพยาบาลศิริราช

คลองบางกอกน้อย



เส้นทางสัญจรระหว่างพื้นที่

ภาพที่ 3.8 : เส้นทางในพื้นที่ศึกษา

<sup>7</sup> Kevin Lynch, *The Image of the City* (USA: The M.I.T. Press, 1960).



3) **เส้นขอบ (Edges)** เส้นขอบของพื้นที่ที่สำคัญ ได้แก่ เส้นขอบจากคลองบางกอกน้อยในด้านทิศเหนือและเส้นขอบจากถนนวัดสุทธาวาสในด้านทิศใต้

4) **ย่าน (Districts)** ได้แก่ สิ่งที่เป็นเอกลักษณ์ในพื้นที่ที่สามารถบอกกิจกรรมที่เกิดขึ้นในย่าน

ก. ย่านการเปลี่ยนระบบการสัญจร ที่มีกิจกรรมการเดินทางขนส่งในสถานีรถไฟธนบุรี

ข. ย่านพาณิชย์กรรม เป็นย่านตลาดศาลาน้ำร้อนมีค้าขายสินค้าผลผลิตทางการเกษตรและอาหารสำเร็จรูป

5) **ศูนย์รวมกิจกรรม (Nodes)** ได้แก่ บริเวณที่ว่างภายในพื้นที่หรือบริเวณที่มีการกระจุกตัวของกิจกรรม หรือเป็นที่ที่ใช้พบปะทำกิจกรรมประจำวันของผู้คน

ก. ระดับเมือง ได้แก่ สถานีรถไฟธนบุรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพมหานครออกไปยังภาคตะวันตก และตลาดศาลาน้ำร้อน ซึ่งเป็นตลาดสินค้าเกษตรที่มีขนาดใหญ่และมีความสำคัญระดับภูมิภาค

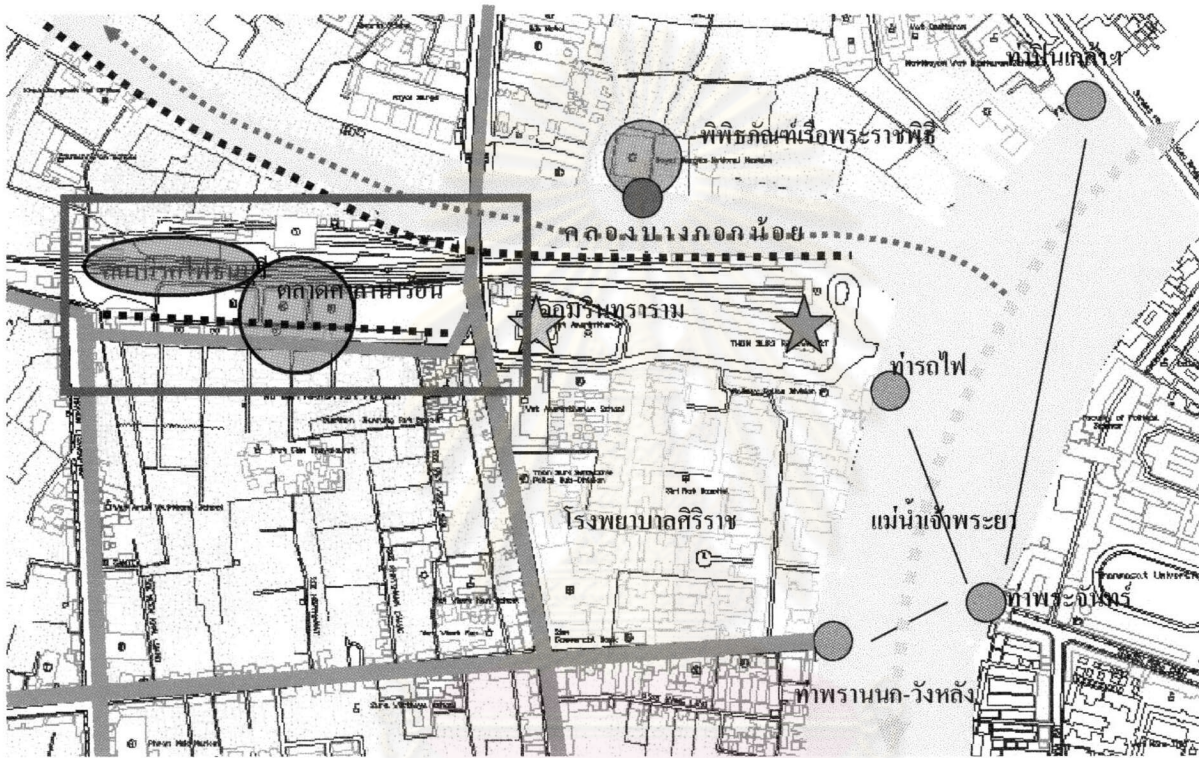
ข. ระดับย่าน ได้แก่ พื้นที่พักผ่อนริมคลองบางกอกน้อย เป็นจุดศูนย์รวมของผู้คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียงกับสถานีรถไฟธนบุรี และผู้คนที่ผ่านไปมาในการใช้นั่งเล่น พักผ่อนออกกำลังกาย และมีการขายอาหารและเครื่องดื่ม



ภาพที่ 3.9 : จุดศูนย์รวมกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาลักษณะทางจินตภาพของพื้นที่ศึกษา บริเวณสถานีรถไฟธนบุรี จะเห็นได้ว่าในบริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะทางภูมิทัศน์ที่มีความพิเศษเฉพาะตัว กล่าวคือ เป็นพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ตั้งอยู่ริมคลองบางกอกน้อยที่อยู่ใกล้กับกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และมีความสำคัญด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ด้วยความโดดเด่นของที่ตั้ง ประกอบกับการพิจารณาองค์ประกอบอื่น ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาเปรียบเสมือนประตูทางเข้าหลัก และเป็นสัญลักษณ์ของกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมต่าง ๆ ก่อนที่ผู้คนจะเดินทางไปยังส่วนต่าง ๆ ที่อยู่ติดต่อกัน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงด้วยโครงข่ายถนน โครงข่ายทางเดินเท้า และการสัญจรทางเรือ ส่วนองค์ประกอบอื่น เช่น คูเมืองเดิม วัดอมรินทรารามและพื้นที่เปิดโล่งริมคลองบางกอกน้อยก็มีศักยภาพสูง ควรส่งเสริมให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่จึงควรคำนึงถึงการเชื่อมโยงองค์ประกอบที่มีต่าง ๆ เหล่านี้เข้าด้วยกัน และทำให้ผู้คนสามารถเข้าใจโครงสร้างของกรุงเทพมหานครได้ง่ายจากองค์ประกอบทางจินตภาพดังกล่าวมา





จินตภาพของพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

- สัญลักษณ์ : ★ จุดหมายตา (Landmarks)    ——— เส้นทาง (Paths)    ..... เส้นขอบ (Edges)
- ย่าน (Districts)    ● ศูนย์รวมกิจกรรม (Nodes)



Scale 1: 4000

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 3.24: แสดงจินตภาพของพื้นที่  
สถานีรถไฟธนบุรี



### 3.4 ความเชื่อมโยงของกิจกรรมต่างๆ ในเขตบางกอกน้อยและพื้นที่ใกล้เคียง

1) **ความเชื่อมโยงย่านประวัติศาสตร์** นอกจากพื้นที่เขตบางกอกน้อยจะอยู่ในเขตกรุงธนบุรี เมืองหลวงเก่าแล้ว ยังตั้งอยู่ตรงข้ามกับเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน ที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ และการท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานคร ดังนี้

- **สถานีรถไฟธนบุรี** ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของสถานีรถไฟแห่งแรกของประเทศไทย ที่สร้างขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ซึ่งแม้ว่าตัวอาคารสถานีจะมีรูปลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ตำแหน่งที่ตั้งยังสามารถสื่อถึงความเป็นสถานีรถไฟสายใต้แห่งแรกของประเทศไทยได้เป็นอย่างดี
- **วัดอมรินทราราม (วัดใหม่ยายแป้น)** เป็นวัดที่ก่อตั้งมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา มีความเก่าแก่และมีผลต่อการยึดเหนี่ยวจิตใจของคนในท้องถิ่น
- **วัดอรุณราชวราราม** เป็นพระอารามหลวงซึ่งเป็นที่รู้จักของคนทั่วโลก ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้กรมอุทหรารเรือ เป็นวัดประจำรัชกาลที่ 2
- **พระบรมมหาราชวัง** ตั้งอยู่ฝั่งพระนคร สร้างเมื่อสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี เมื่อ พ.ศ. 2325 มีความสง่างาม และมีความสำคัญต่อจิตใจคนไทยทั้งชาติ และเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญ
- **มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์** ฝั่งพระนคร เป็นมหาวิทยาลัยทางการเมืองแห่งแรกของประเทศไทย มีบทบาทต่อการเมืองของไทยเป็นอย่างมาก
- **โรงเรือพระราชพิธี** ฝั่งเหนือคลองบางกอกน้อย จัดแสดงเรือที่ใช้ในพระราชพิธีต่างๆ

2) **ความเชื่อมโยงย่านพาณิชย์กรรม** มีทั้งตลาดสด, ห้างสรรพสินค้า, ร้านค้าย่อย ดังนี้

- **ตลาดพรานนก** เป็นตลาดสดค้าปลีก มีทั้งที่อยู่ตามห้องแถวริมถนนพรานนก ปริมาณผู้ซื้อน้อยกว่าตลาดสดศาลาน้ำร้อน
- **ตลาดสดศาลาน้ำร้อนแห่งใหม่** ตั้งอยู่ทางฝั่งสถานีรถไฟธนบุรี จากการย้ายตลาดศาลาน้ำร้อนเก่าที่เป็นตลาดสดขายส่งที่ใหญ่ที่สุดในฝั่งธนบุรี ผู้ที่มาซื้อมีทั้งคนฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร
- **ตลาดวังหลัง** เป็นย่านร้านค้าปลีกย่อย ขายคนผ่านทาง เป็นอาหารสำเร็จรูป เสื้อผ้า ของจุกจิก เป็นย่านการค้าเก่าแก่ของฝั่งธนบุรี ผู้ซื้อส่วนใหญ่เป็นคนในโรงพยาบาลศิริราช คนผ่านทางคนที่อาศัยในหอพักละแวกนั้น

3) **ความเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียว** ในพื้นที่ฝั่งธนบุรีมีพื้นที่สีเขียวอยู่น้อยมาก ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่อยู่ในสถาบันราชการ สถานศึกษา และวัด

4) **ความเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว**

- **พิพิธภัณฑ์เรือพระราชพิธี** ฝั่งเหนือคลองบางกอกน้อย จัดแสดงเรือที่ใช้ในพระราชพิธี
- **ชุมชนบ้านบุ** ทำขันลงหินมีชื่อเสียง
- **วัดในเขตธนบุรีและวัด** ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน
- **พิพิธภัณฑ์โรงพยาบาลศิริราช** แสดงนิทรรศการเกี่ยวกับชีววิทยา
- **ชุมชนดั้งเดิมริมคลองบางกอกน้อย** เรียนรู้วิถีชีวิตชุมชน

### 3.5 กลุ่มผู้ใช้และกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่

กลุ่มผู้ใช้และกิจกรรมที่ทำการศึกษา ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้ในพื้นที่โครงการและกลุ่มผู้ใช้ในพื้นที่ใกล้เคียง

ก. กลุ่มผู้ใช้ในพื้นที่โครงการ ได้แก่

- กลุ่มผู้ชายสินค้าและผู้ซื้อสินค้าในตลาดศาลาน้ำร้อน
- เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย
- นักท่องเที่ยว ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยวทั่วไป กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความสนใจด้านศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตชุมชน และกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อไปยังการท่องเที่ยวในพื้นที่อื่นที่อยู่ใกล้เคียง
- กลุ่มคนรับจ้างบริการ
- ประชาชนทั่วไป

ข. กลุ่มผู้ใช้ในพื้นที่ใกล้เคียง

- ประชาชนที่เดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี
- นักท่องเที่ยว
- ประชากรของโรงพยาบาลศิริราช ได้แก่ เจ้าหน้าที่, ผู้ป่วย และคนเยี่ยมไข้
- ประชาชนทั่วไป

และสรุปความต้องการในการใช้พื้นที่ของกลุ่มผู้ใช้ได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ประชาชนทั่วไป มีความต้องการ คือ

- การเข้ามาใช้บริการสาธัญูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่
- การพักผ่อนหย่อนใจและกิจกรรมนันทนาการ
- การรับรู้ถึงสภาพแวดล้อมที่ดี และลักษณะทางกายภาพที่เป็นเอกลักษณ์และสร้างให้เกิดความรู้สึกทางสุนทรียภาพ
- ความต้องการที่โล่งว่างสาธารณะ ซึ่งสามารถชมทิวทัศน์ที่สวยงามของแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองบางกอกน้อย
- การประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การค้าขาย การรับจ้าง บริการด้านต่าง ๆ

กลุ่มที่ 2 นักท่องเที่ยว มีความต้องการ คือ

- การเยี่ยมชมสถานที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และศิลปกรรม สถานที่ที่สวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย และชมทิวทัศน์จากแม่น้ำลำคลองซึ่งแสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิตของชุมชนริมคลองบางกอกน้อยซึ่งมีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนริมน้ำแบบดั้งเดิม
- การเข้ามาใช้บริการสาธัญูปโภค สาธารณูปการ และสวนบริการซึ่งให้ความสะดวกในการท่องเที่ยว
- ความประทับใจที่ดีที่มีต่อพื้นที่

กลุ่มที่ 3 ผู้ใช้เป็นเส้นทางสัญจรผ่าน มีความต้องการ คือ

- ความสะดวกในการใช้เป็นเส้นทางผ่าน
- สถานที่สำหรับพบปะ สถานที่นัดหมาย และสถานที่ที่ใช้ในการพักผ่อน
- ความประทับใจที่ดีที่มีต่อพื้นที่



กิจกรรมการใช้พื้นที่ในช่วงเวลาต่าง ๆ มีดังนี้

ตารางที่ 3.2 : แสดงกิจกรรมการใช้พื้นที่ในช่วงเวลาต่าง ๆ

พื้นที่ที่ใช้ทำกิจกรรม	กิจกรรมและช่วงเวลา	กลุ่มผู้ใช้
ท่าเรือรถไฟ	การสัญจรทางน้ำ 1. เรือข้ามฟาก ตั้งแต่ 5.00-21.00 น. 2. เรือควนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ 6.00-18.30 น.	ประชาชนที่เดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี
ถนนและทางเดินเท้า	การสัญจรทางบก มีช่วงเวลาในการใช้งานตอนกลางวันจนถึงค่ำ ได้แก่ 1. ทางเดินเท้า 2. รถโดยสารประจำทาง 3. รถยนต์ส่วนบุคคลและรถรับจ้าง 4. รถทัวร์นำเที่ยว	นักท่องเที่ยว คนในชุมชน ประชากรของโรงพยาบาลศิริราช ประชาชนผู้สัญจรผ่านไปมา
สถานีรถไฟธนบุรี	การสัญจรโดยรถไฟ ช่วงเวลาการใช้งาน : 5.30 – 19.00 น.	เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย นักท่องเที่ยว ประชาชนทั่วไป
สำนักงานดูแลตลาดฯ	ดูแลอำนวยความสะดวกแก่ผู้ค้าขายในตลาดศาลาน้ำร้อน ช่วงเวลาการใช้งาน : 8.30-16.30 น.	พนักงานของสำนักงานฯ
ใต้สะพานอรุณอมรินทร์	ที่จอดรถ	ประชาชนทั่วไป
ตลาดศาลาน้ำร้อน	การซื้อขายสินค้าในตลาดศาลาน้ำร้อน สินค้า : สินค้าอุปโภค บริโภค ประเภทอาหารสด อาหารแห้ง ผัก ผลไม้ อาหารสำเร็จรูป ช่วงเวลาการใช้งาน : 0.00-12.00 น.	กลุ่มผู้ขายสินค้า ผู้ซื้อ
- ตลาดศาลาน้ำร้อน - หน้าอาคารสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม	- รับจ้างบริการรถรับจ้าง รถตุ๊ก ตุ๊ก รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง - รถโดยสารสาธารณะ ช่วงเวลาการใช้งาน : เข้าจนถึงค่ำ	กลุ่มคนรับจ้างบริการ ผู้มาใช้บริการทั่วไป
พื้นที่โล่งว่างพื้นที่ริมคลอง บางกอกน้อย	กิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจในพื้นที่สวนสาธารณะและพื้นที่ริมคลองบางกอกน้อย เช่น ตกปลา ออกกำลังกาย นั่งพักผ่อน ชมทิวทัศน์ของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองบางกอกน้อย	ประชาชนทั่วไป
- สถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) เดิม - พิพิธภัณฑ์เรือพระราชพิธี - ชุมชนบ้านบุญ	กิจกรรมด้านการท่องเที่ยว	ประชาชนทั่วไป นักท่องเที่ยว
- วัดอมรินทร์วราวม - สถานที่ราชการในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง	กิจกรรมทางประเพณีและศิลปวัฒนธรรม : วันปีใหม่ วันเด็กแห่งชาติ วันสงกรานต์ วันแม่แห่งชาติ งานลอยกระทง วันเฉลิมพระชนมพรรษาของในหลวง วันสิ้นปี เป็นต้น กิจกรรมทางศาสนา : งานนมัสการพระพุทธบาทวัดอมรินทร์วราวม งานทอดกฐินถวายผ้าป่า เป็นต้น	ประชาชนทั่วไป นักท่องเที่ยว

### 3.6 สภาพประเด็นปัญหาและศักยภาพของพื้นที่

สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาในพื้นที่ศึกษามีประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
1. นโยบายของภาครัฐ		<p>1) ความเป็นไปได้จากกรอบการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>2) ความเป็นไปได้จากแนวนโยบายของภาครัฐ โดยสำนักงานเขตบางกอกน้อยให้บริษัทเอกชน ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนา พบว่า พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูงมาก</p>
2. ปัญหาด้านกายภาพ	<p><b>2.1 ด้านผังเมือง</b></p> <p>1) ปัญหาทางองค์ประกอบและโครงสร้างทางกายภาพของฝั่งธนบุรี บริเวณพื้นที่ประวัติศาสตร์ที่ถูกทำลายหรือไม่เห็นคุณค่าความสำคัญ จากการวิเคราะห์แผนที่เก่าทางประวัติศาสตร์ ประกอบการสำรวจภาคสนาม พบว่า การทำทางลาด (Ramp) จากสะพานอรุณอมรินทร์ลงมายังหน้าวัดอมรินทราราม เพื่อใช้เป็นทางสัญจรทำลายคุณภาพของพื้นที่และองค์ประกอบที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของวัดอมรินทราราม ซึ่งเป็นวัดที่มีการสร้างมาตั้งแต่สมัยอยุธยา และการถมคลองคูเมืองเดิมทำให้พื้นที่โบราณสถานด้วยคุณค่าลงบรรยากาศไม่สอดคล้องกับความเป็นมาทางประวัติศาสตร์และพัฒนาการของพื้นที่</p> <p>2) ขาดองค์ประกอบในการสร้างความเชื่อมโยงและความต่อเนื่องของสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง ทั้งทางด้านกายภาพและด้านกิจกรรมการใช้งานในพื้นที่</p> <p>3) คลองคูเมืองเดิมที่ขุดขึ้นในสมัยกรุงธนบุรี ถูกทำลายและเลือนหายไปโดยการสร้างอาคารที่อยู่อาศัยถูกล้ำลำคลอง อาคารบางส่วนสร้างทับแนวคูคลองและสะพานอรุณอมรินทร์ที่สร้างขึ้นมากับแนวคูเมืองเดิมช่วงที่ต่อเข้ามาจากคลองบางกอกน้อย ส่วนแนวคูเมืองเดิมบางส่วนที่มีปรากฏอยู่ก็คับแคบตื้นเขิน มีการทิ้งขยะลงในลำคลอง เนื่องจากขาดความสนใจและเอาใจใส่จากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน จึงควรมีการรื้อฟื้นองค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ด้านกายภาพของพื้นที่เพื่อคงความเป็นเอกลักษณ์</p>	<p><b>2.1 ด้านผังเมือง</b></p> <p>1) จากการศึกษาด้านจินตภาพของกรุงเทพมหานครในประวัติศาสตร์ พบว่า มีการวางผังโครงสร้างทางกายภาพที่ชัดเจนมาก คือ มีแนวคูคลองกำแพงเมืองเขตเมืองชั้นใน โบราณสถาน ศาสนสถาน สร้างความรู้สึกรับรู้ประทับใจและความชัดเจนต่อการรับรู้ให้กับผู้เข้ามาในพื้นที่</p> <p>2) ด้านตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมืองของฝั่งธนบุรีง่ายต่อการเข้าถึง</p>



ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
	<p>4) ปัญหาโครงสร้างทางจินตภาพ เกิดปัญหาการรुक้า ขาดความสนใจและตระหนักในคุณค่าของพื้นที่ ทำให้โบราณสถานบางส่วนได้ถูกทำลายไป ทำให้จินตภาพและขอบเขตของชุมชนไม่ชัดเจนตามศักยภาพที่มีอยู่</p>	
	<p><b>2.2 ด้านสถาปัตยกรรม</b></p> <p>1) ความไม่กลมกลืนของขนาด รูปร่าง ความสูง หรือวัสดุอาคารที่ใช้ในการก่อสร้างตลาดศาลาน้ำร้อน และซามซาลสถานีรถไฟธนบุรีเมื่อพิจารณาองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมโดยรวมในพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีกับสถาปัตยกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง</p> <p>2) อาคารไม่มีรูปแบบที่ส่งเสริมคุณค่าความเป็นพื้นที่ ลักษณะเป็นอาคารที่มีโครงสร้างชั่วคราว เกิดจากการตอบสนองการใช้งานเฉพาะหน้าเท่านั้น จึงควรได้รับการปรับปรุง</p> <p>3) ขาดการวางผังในการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ไม่มีการใช้งานถูกทิ้งให้เป็นที่ว่างไร้ประโยชน์ หรือพื้นที่เสื่อมโทรมที่ขาดการดูแลเอาใจใส่</p>	<p><b>2.2 ด้านสถาปัตยกรรม</b></p> <p>1) จากการก่อสร้างอาคารตลาด ศาลาน้ำร้อนและอาคารสถานีรถไฟธนบุรี จะเห็นได้ว่าเป็นอาคารที่มีโครงสร้างเหล็ก สามารถถอดประกอบได้ และไม่มีรูปแบบที่มีคุณค่า จึงสามารถเปลี่ยนแปลงรูปแบบใหม่เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่ได้</p> <p>2) อาคารมีความหนาแน่นน้อย สามารถพัฒนาได้ง่าย</p>
	<p><b>2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b></p> <p>1) มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสมกับศักยภาพ เนื่องจากไม่มีการวางแผนการพัฒนาแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ในภาพรวม</p> <p>2) ขาดความเชื่อมโยงของกิจกรรมในพื้นที่กับพื้นที่ใกล้เคียง</p> <p>3) ความไม่ต่อเนื่องของการใช้งานด้านกิจกรรมนันทนาการ</p> <p>4) ควรมีการจัด zoning ที่มีความชัดเจนและส่งเสริมเอกลักษณ์ที่น่าสนใจ เป็นจุดดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่ให้มากขึ้น</p> <p>5) พื้นที่ใต้สะพานอรุณอมรินทร์เป็นจุดอับสายตา ปัจจุบันมีประชาชนมาใช้เป็นจุดจอดรถ และมีคนร่อนเร่มาอาศัยอยู่ เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดีกับพื้นที่</p> <p>6) พื้นที่ริมคลองบางกอกน้อย มีการใช้งานเพื่อการพักผ่อนและนันทนาการน้อย ควรส่งเสริมกิจกรรมริมน้ำให้มากขึ้น</p>	<p><b>2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b></p> <p>1) สามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินได้ง่าย เนื่องจากสถาปัตยกรรมในพื้นที่เป็นโครงสร้างชั่วคราว</p> <p>2) พื้นที่มีศักยภาพสูงในการรองรับกิจกรรมที่มีความหลากหลายทั้งการเป็นด้านจุดเปลี่ยนการสัญจร การคมนาคมสัญจร เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การเป็นพื้นที่พักผ่อนนันทนาการริมคลอง</p> <p>3) ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐให้มีการพัฒนาพื้นที่ เช่น การส่งเสริมด้านนโยบาย แหล่งเงินทุน ข้อยืดหยุ่นทางกฎหมาย และมีการสร้างแรงจูงใจให้แก่เอกชนในการลงทุนประกอบกิจการในพื้นที่</p> <p>4) เป็นจุดเปลี่ยน Mode การเดินทาง เป็นศูนย์รวม (Nodes) ของท่าจอดรถประจำทาง ย่านสถานที่ราชการ สถานศึกษา โรงพยาบาล ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภค ร้านค้าย่อย หาบเร่แผงลอยขายอาหารสำเร็จรูป บริการประชาชนที่เดินทางผ่านไปมา</p>

ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
	<p>7) มีการใช้งานของพื้นที่ไม่คุ้มค่าในช่วงเวลาปกติ ส่วนใหญ่ประชาชนจะใช้พื้นที่ในการสัญจรผ่านหรือเป็นที่จอดรถ เนื่องจากขาดกิจกรรมที่มีความหลากหลายและมีความน่าสนใจ</p>	<p>5) มีพื้นที่ว่างขนาดใหญ่และพื้นที่ติดคลองบางกอกน้อยซึ่งสามารถพัฒนาให้มีการใช้ประโยชน์จากที่ว่างเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม</p>
	<p><b>2.4 ด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน</b></p>	<p><b>2.4 ด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน</b></p> <p>1) กรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถสนองต่อนโยบายในภาพรวมเพื่อการอนุรักษ์โบราณสถานและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และศิลปกรรม รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ให้มีมูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น</p>
	<p><b>2.5 ด้านระบบพื้นที่โล่งว่าง</b></p> <p>1) ขาดแคลนพื้นที่สีเขียว และพื้นที่เพื่อการนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ</p> <p>2) ความต่อเนื่องของระบบพื้นที่ว่าง และลักษณะกิจกรรมที่เหมาะสมของพื้นที่ว่าง</p>	<p><b>2.5 ด้านระบบพื้นที่โล่งว่าง</b></p> <p>1) พื้นที่โครงการมีขนาดใหญ่และส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งว่างที่ยังไม่มีการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงง่ายต่อการเปลี่ยนแปลงโดยการออกแบบและวางแผนปรับปรุงทางกายภาพให้ดีขึ้น</p>
	<p><b>2.6 ด้านภูมิสถาปัตยกรรม</b></p> <p>1) ปัญหาความขาดแคลนพื้นที่สีเขียวในเมือง จำนวนพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่ในเขตบางกอกน้อยไม่เพียงพอต่อการให้บริการแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง</p> <p>2) ความแห้งแล้งและขาดความร่มรื่นของพื้นที่เนื่องจากมีจำนวนต้นไม้ไม่เพียงพอและการเลือกใช้ชนิดของพรรณไม้ไม่ส่งเสริมลักษณะทางธรรมชาติของพื้นที่</p> <p>3) ความไม่เหมาะสมของขนาด วัสดุพื้นผิวของทางเดินเท้าริมน้ำที่เหมาะสมต่อการใช้งานและสภาพแวดล้อม ซึ่งมีผลกระทบต่อทัศนียภาพโดยรวมของพื้นที่</p> <p>4) สภาพเสื่อมโทรมของพื้นที่ได้สะพานอรุณอมรินทร์ ที่ไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่ ทำให้เกิดทัศนียภาพที่น่ามอง</p> <p>5) มีการใช้ทางเดินเท้าปะปนกับทางสัญจรของรถยนต์</p> <p>6) ขาดการเชื่อมโยงของที่ว่างต่างในพื้นที่และการออกแบบปรับปรุงให้มีความสวยงาม</p> <p>7) ขาดภูมิสัญลักษณ์หรือจุดหมายตา (Landmark) สำหรับเป็นจุดสังเกต หรือจุดเด่นในพื้นที่</p>	<p><b>2.6 ด้านภูมิสถาปัตยกรรม</b></p> <p>1) พื้นที่เปิดโล่งในบริเวณนี้มีศักยภาพสูงมากในการพัฒนาเป็นพื้นที่พักผ่อนริมน้ำ (Recreation Area) และพื้นที่ทำกิจกรรมนันทนาการ เช่น การทำทางเดินริมน้ำ, พื้นที่สำหรับทำกิจกรรมริมน้ำในช่วงเทศกาลพิเศษ ตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาจนถึงริมคลองบางกอกน้อย ซึ่งนอกจากเป็นที่พักผ่อนนันทนาการสำหรับประชาชนแล้วยังเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจ เกิดมุมมองทางทัศนียภาพที่ดี สามารถมองเห็นอาคารที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และบ้านเรือนริมคลองบางกอกน้อย เกิดการรับรู้พัฒนาการเมืองที่ชัดเจนในความแตกต่าง</p> <p>2) พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญระดับเมืองควรได้รับการออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เกิดความสวยงามและไม่บดบังมุมมองที่สำคัญ</p>



ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
	<p>8) ถนนวัดสุทธาวาสที่เป็นถนนทางเข้าหลักเข้าสู่พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี ขาดการดูแลรักษา มีสภาพภูมิทัศน์ที่ไม่สวยงาม ขาดความร่มรื่น ควรได้รับการปรับปรุง</p> <p>9) การรบกวนและทำลายความสวยงามของโบราณสถานอุโบสถวัดอมรินทรารามที่เกิดจากการใช้ทางลาดเพื่อการสัญจรโดยรถยนต์ เกิดความพลุกพล่าน สับสน เกิดปัญหาฝุ่น คิวและเสียง</p> <p>10) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ไม่ได้คำนึงถึงความเชื่อมโยงทางประวัติศาสตร์ และการสร้างความรู้สึกปิดล้อมเพื่อส่งเสริมความสำคัญให้กับพื้นที่</p> <p>11) ขาดเอกลักษณ์ของอุปกรณ์ประดับตกแต่งถนนและทางเดิน (Street Furniture) ที่แสดงให้เห็นถึงลักษณะเฉพาะของพื้นที่ เช่น ป้าย โคมไฟ ถังขยะ</p> <p>12) คุณภาพของพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะยังไม่ตอบสนองวิถีชีวิตของชุมชน</p> <p>13) สวนสาธารณะมีการใช้งานน้อย</p> <p>ในช่วงเวลาปกติทั้งวันธรรมดาและวันหยุดเสาร์ อาทิตย์ เนื่องจากขาดกิจกรรมและองค์ประกอบที่ดึงดูดให้ประชาชนมาใช้พื้นที่ให้มากขึ้น และทำให้นักท่องเที่ยวใช้เวลาในพื้นที่ให้นานขึ้น</p>	
	<p><b>2.7 ด้านมุมมอง</b></p> <p>1) ขาดความต่อเนื่องของมุมมอง</p> <p>2) อาคารในโรงพยาบาลศิริราชและกลุ่มอาคารในโครงการสถาบันการแพทย์ที่จะสร้างขึ้นใหม่เป็นกลุ่มอาคารสูงและเป็นอาคารขนาดใหญ่ เกิดปัญหาเรื่องการบดบังมุมมอง</p> <p>3) ทักษณภาพริมคลองไม่เป็นระเบียบ มีสภาพทรุดโทรม</p>	<p><b>2.7 ด้านมุมมอง</b></p> <p>1) พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีตั้งอยู่ติดริมคลองบางกอกน้อย มีคุณค่าเชิงสุนทรียภาพของการเป็นทัศนียภาพที่เป็นเอกลักษณ์ของฝั่งธนบุรี มีการไหลเวียนของอากาศที่เกิดจากลมประจำถิ่นให้ความชุ่มชื้นของพื้นที่เฉลี่ยริมน้ำ</p> <p>2) มุมมองหลักจากคลองบางกอกน้อยเป็นมุมมองจากการสัญจรทางน้ำเดิมที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีต ง่ายต่อการรับรู้ความเป็นลักษณะเฉพาะของพื้นที่</p> <p>3) สภาพชุมชนดั้งเดิมที่ตั้งอยู่ริมคลองบางกอกน้อย ศักยภาพนี้ทำให้วิถีชีวิตชุมชนริมคลองบางกอกน้อยมีความน่าสนใจ และมีชีวิตชีวา เนื่องจากในปัจจุบัน การตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนของคนไทยมิได้ตั้งอยู่ริมคลองหรือริมแม่น้ำอีกต่อไป นับเป็นทัศนียภาพอันสวยงามที่หาได้ยากยิ่งในปัจจุบัน</p>

ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
	<p><b>2.8 โครงข่ายการระบบการสัญจร</b></p> <p><b>2.8.1 ระบบทางเดินเท้า</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ระบบการสัญจรทางเท้าไม่มีความต่อเนื่อง และมีขนาดคับแคบ</li> <li>2) ทางเดินเท้าในเขตพื้นที่ประวัติศาสตร์ของ กรุงเทพมหานครและสถานีรถไฟธนบุรีขาดความต่อเนื่องเป็นระบบ</li> <li>3) ปัญหาการเข้าถึง โดยการเดินเท้าและทางรถยนต์เพื่อเข้าสู่พื้นที่ไม่สะดวก บริเวณพื้นที่ถนนที่มีปัญหาการจราจรอย่างมาก คือ ทางลาดแยกจากสะพานอรุณอมรินทร์และช่วงตีนสะพานลงมาเป็นถนนที่แคบ การระบายรถไม่สะดวก</li> <li>4) ให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าน้อย ทั้งที่มีปริมาณผู้ใช้จำนวนมาก</li> <li>5) พื้นที่ทางเดินเท้าบนถนนสายหลักมีความคับแคบ หรือบางเส้นทางเดิน คนเดินเท้าต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ไม่สะดวกในการสัญจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนสะพานอรุณอมรินทร์มีรถยนต์สัญจรด้วยความเร็วสูงตลอดเวลา เกิดอันตรายต่อผู้ที่สัญจรบนทางเท้า</li> </ol>	<p><b>2.8 โครงข่ายการระบบการสัญจร</b></p>
	<p><b>2.8.2 ระบบถนนและที่จอดรถ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ถนนสายหลักและถนนสายรองมีการใช้งานมาตั้งแต่อดีต ขนาดคับแคบ ไม่เพียงพอต่อการรองรับการสัญจรของรถยนต์ที่มากขึ้นทุกปี เกิดปัญหาการจราจรติดขัด</li> <li>2) ที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อในพื้นที่และนักท่องเที่ยวมีไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ที่เดินทางโดยรถยนต์และผู้ที่อยู่ในรัศมีไกลออกไปไม่นิยมมาใช้พื้นที่ และมีการจอดรถตามพื้นที่ว่างต่าง ๆ เกิดทัศนียภาพ</li> <li>3) การเดินทางในระดับพื้นที่ย่อยไม่มีความเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ</li> <li>4) บริเวณจุดตัดของถนนสุทราวาสและถนนอรุณอมรินทร์มีความคับแคบและทำให้เกิดความสับสนในการสัญจร ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย</li> <li>5) ขาดการกำหนดและจำกัดเส้นทางในการเดินรถขนาดใหญ่</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) พื้นที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางเมืองของฝั่งธนบุรี เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชน มีหลายเส้นทางที่สะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ทั้งทางน้ำและทางบก ไม่ว่าจะเป็นการต่อรถ ต่อเรือ หรือต่อรถไฟ ซึ่งช่วยกระจายคนไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร</li> <li>2) ความเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกเป็นสถานีรถไฟปลายทางสายใต้ เชื่อมโยงจังหวัดในบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้</li> <li>3) พื้นที่ศึกษามีขนาดใหญ่สามารถขยายถนนและสามารถจัดสร้างที่จอดรถเพิ่มขึ้นได้อย่างเป็นระบบ เพื่อให้สัมพันธ์กับปริมาณคนและกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต</li> </ol>



ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
	<p>6) รถบัสนักท่องเที่ยวรอบกวอนโบราณสถานที่สำคัญในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์</p> <p>7) บริเวณจุดตัดของถนนวัดสุทธาวาสและถนนอรุณอมรินทร์มีความสับสนและคับคั่งของการสัญจร โดยที่รถยนต์และคนใช้ถนนร่วมกันในการสัญจร</p>	
	<p><u>2.8.3 ระบบการคมนาคมทางเรือ</u></p> <p>1) ขาดท่าเรือสาธารณะและท่าเรือหางยาวที่เข้าสู่คลองบางกอกน้อย</p> <p>2) ไม่มีการควบคุมความเร็วของเรือและระดับความดังของเสียงที่เกิดจากเครื่องยนต์</p>	<p>1) ความเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมทางน้ำที่สมบูรณ์ครบวงจรระหว่างคลองบางกอกน้อย-แม่น้ำเจ้าพระยา และคลองบางกอกน้อย-คลองชักพระ-คลองมอญ และคลองบางกอกน้อย-คลองชักพระ- คลองบางกอกใหญ่</p>
	<p><u>2.8.4 ระบบการสัญจรสาธารณะ</u></p> <p>1) ระบบการขนส่งมวลชนยังไม่มีระบบที่ให้บริการแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง</p> <p>2) พื้นที่รกร้างโดยสสารไม่มีการออกแบบและการกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสม โดยเฉพาะป้ายรถเมล์ข้างโรงพยาบาลศิริราชตั้งอยู่บนทางเดินเท้าที่มีขนาดคับแคบ กีดขวางทางสัญจร เนื่องจากรถยนต์โดยสารสาธารณะจอดรับ-ส่งคนบนถนนที่มีความคับแคบ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด</p>	
<p><b>3.การท่องเที่ยว</b></p>	<p>1) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในปัจจุบันยังไม่ดีนัก ควรได้รับการปรับปรุงเช่น การเชื่อมระบบคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบเข้าด้วยกัน การสร้างอาคารที่เป็นหัวใจหลักของกิจกรรมในพื้นที่ การเชื่อมโยงกับแหล่งกิจกรรมอื่น การปรับปรุงและสร้างทางเดินเท้า การปรับปรุง open space ให้มีคุณภาพดี เป็นต้น</p> <p>2) การท่องเที่ยวไม่มีการประชาสัมพันธ์ในวงกว้าง ไม่มีแรงจูงใจที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว</p>	<p>1) สามารถสร้างให้เป็นจุดศูนย์กลางการท่องเที่ยวของฝั่งธนบุรีได้ มีศักยภาพในการส่งเสริมและพัฒนาให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและนำชมสิ่งที่น่าสนใจทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม สถาปัตยกรรมและวิถีชีวิตชุมชนริมคลองบางกอกน้อย</p> <p>2) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ</p> <p>3) เป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แหล่งศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรมที่มีศักยภาพสูงของกรุงรัตนโกสินทร์และกรุงธนบุรีเชื่อมต่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว</p>

ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
<p>4. ปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคม</p>	<p><b>4.1 ด้านเศรษฐกิจ</b></p> <p>1) ระดับเศรษฐกิจในตลาดศาลาน้ำร้อนมีความซบเซา เนื่องจากมีคู่แข่งที่เป็นตลาดแห่งอื่นและซูเปอร์มาร์เก็ตที่มีราคาสินค้าที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ทำให้มีประชาชนที่มาซื้อสินค้ามีจำนวนลดลง</p> <p>2) ไม่มีการขยายตัวด้านการค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์ชุมชน ขาดตลาดรองรับ และขาดแรงจูงใจในการผลิตสินค้าหัตถกรรมเพื่อการค้าขาย</p>	<p><b>4.1 ด้านเศรษฐกิจ</b></p> <p>1) เป็นตลาดสินค้าการเกษตรที่มีขนาดใหญ่ระดับภูมิภาคที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียง</p> <p>2) กิจกรรมการผลิตสินค้าหัตถกรรมเครื่องทองเหลืองของชาวบ้านในชุมชนบ้านบุญยังมีการผลิตอยู่ และเป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยวเนื่องจากสินค้ามีคุณค่าและความงาม อันเป็นลักษณะเฉพาะที่เหลืออยู่เพียงแห่งเดียวในกรุงเทพมหานคร</p> <p>3) กิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงมีความหลากหลาย น่าสนใจ</p> <p>4) มีตลาดที่ส่งเสริมการค้าขายของตลาดศาลาน้ำร้อนอยู่ใกล้เคียง คือ ตลาดพรานนก-วังหลัง โดยตลาดศาลาน้ำร้อนจำหน่ายวัตถุดิบในการทำอาหาร ส่วนตลาดพรานนก-วังหลังจำหน่ายอาหารแปรรูปหรืออาหารสำเร็จรูป</p> <p>5) กลุ่มผู้ซื้อจำนวนมาก มีความต้องการซื้อสินค้าที่มีความหลากหลาย และมีกำลังซื้อสูง</p> <p>6) ศักยภาพด้านทำเลที่ตั้งของตลาด เป็นตลาดที่มีผู้รู้จักและนิยมมาจับจ่ายซื้อสินค้า</p>
	<p><b>4.2 ด้านสังคม</b></p> <p>1) ขาดพื้นที่ในการรวมกลุ่มทางสังคมและการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ศึกษาที่ชุมชนใกล้เคียง เนื่องจากสภาพปัญหาทางกายภาพที่ขาดความต่อเนื่องของทางสัญจร</p> <p>2) ได้โครงสร้างของสะพานอรุณอมรินทร์เป็นที่อยู่อาศัยของคนจรจัด มีการทิ้งขยะได้สะพาน แสดงให้เห็นถึงความเสื่อมด้านการใช้งาน เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่เหมาะสม และเวลากลางคืนพื้นที่นี้เป็นจุดอับสายตาที่อาจเกิดอันตรายจากอาชญากรรม</p> <p>3) ขาดการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักในคุณค่าความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ขาดการให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อการสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในความจำเป็นของการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมของชาติ</p>	<p><b>4.2 ด้านสังคม</b></p> <p>1) มีกิจกรรมทางศาสนาและประเพณีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ ได้แก่ การจัดงานนมัสการรอยพระพุทธรูปที่วัดอัมรินทร์อาราม การจัดงานประเพณีตามเทศกาล เป็นต้น</p> <p>2) จำนวนประชากรและผู้ใช้พื้นที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราการเจริญเติบโตของประชากรในเขตบางกอกน้อย และการขยายพื้นที่ของโรงพยาบาลศิริราชในการจัดสร้างสถาบันการแพทย์ฯ ทำให้มีผู้ใช้พื้นที่เพิ่มมากขึ้น</p> <p>3) ความเป็นชุมชนของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง แสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของผู้นับในปัจจุบันแต่อยู่ในบริบทของการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนริมคลองแบบดั้งเดิม ซึ่งมีความน่าสนใจและมีชีวิตชีวา เป็นทัศนียภาพที่สวยงามและหาได้ยาก</p>



ตารางที่ 3.3 : สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา	ข้อได้เปรียบและศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
	<p>4) ขาดการส่งเสริมประเพณีวัฒนธรรมและรูปแบบกิจกรรมทางน้ำอย่างจริงจัง ทำให้ไม่เห็นคุณค่าและความสำคัญ และประเพณีวัฒนธรรมเหล่านี้จะเลือนหายไปมากที่สุด</p> <p>5) ขาดจิตสำนึกของชุมชนในการอนุรักษ์และดูแลรักษาสภาพแวดล้อม</p> <p>6) มีประชากรในภาคกลางวันจำนวนมาก เนื่องจากอยู่ใกล้ย่านพานิชยกรรมและสถานที่ราชการ แต่ประชากรภาคกลางคืนแทบไม่มี ควรส่งเสริมกิจกรรมบางอย่างให้มีการใช้งานในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง</p> <p>7) มีการระบายน้ำเสียลงสู่คลองโดยตรง</p>	<p>4) การเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นถึงร่องรอยของอดีตในการตั้งถิ่นฐานชุมชนตั้งแต่สมัยอยุธยา มาจนกระทั่งปัจจุบัน ที่อนุชนรุ่นหลังควรภาคภูมิใจ และควรร่วมกันวางแผนรักษาเอกลักษณ์อันดีงามนี้ร่วมกัน</p>

### 3.7 บทสรุปที่ได้จากการศึกษาและวิเคราะห์สภาพพื้นที่

พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีมีการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากพื้นที่มีศักยภาพด้านทำเลที่ตั้ง จากการศึกษาของหลายหน่วยงาน พบว่า มีหลายโครงการเสนอแนะให้ใช้พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีจัดตั้งโครงการต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมา และในปัจจุบันพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเป็นพื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมของเมืองด้านฝั่งธนบุรี รองรับประชากรทั้งภายนอกและภายในพื้นที่ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคมและทางกายภาพ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน เส้นทางการสัญจร รูปแบบทางสถาปัตยกรรม รวมถึงภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ขาดการวางแผนการพัฒนาและการจัดการอย่างเป็นระบบ รวมทั้งขาดการตระหนักในความสำคัญในพื้นที่ในบริบททางประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม จนเป็นปัญหาต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้

#### ก. สภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

1) **ลักษณะทางกายภาพ** ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน กรรมสิทธิ์ที่ดิน ความสูง-ขนาดและสภาพอาคาร รูปแบบการวางผัง ระบบการคมนาคมขนส่ง และชุมชนที่อยู่โดยรอบ

- **การใช้ประโยชน์ที่ดิน**ในพื้นที่ศึกษามีกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้
  - ประเภทแรก ได้แก่ สถานีรถไฟธนบุรี ให้บริการแก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางเข้าสู่พระนครหรือเดินทางไปยังภาคใต้และภาคตะวันตก
  - ประเภทที่สอง ได้แก่ การใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์กรรมในลักษณะตลาดสินค้าทางการเกษตรขนาดใหญ่ระดับภูมิภาค ขายอาหารสดและอาหารแห้ง รองรับความต้องการของผู้บริโภคทั้งฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครที่อยู่ใกล้เคียง
  - ประเภทที่สาม ได้แก่ การใช้พื้นที่เพื่อนันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจโดยการพื้นที่สีเขียวและมีเฉลียงริมน้ำที่มีความยาวไปตามลำคลองบางกอกน้อย
- **กรรมสิทธิ์ที่ดิน** พื้นที่ทั้งหมดเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด
- **ความสูง-ขนาดและสภาพอาคาร** อาคารมีความสูง 1-2 ชั้น สภาพดีเนื่องจากเพิ่งสร้าง อาคารตลาดศาลาน้ำร้อนและอาคารสถานีรถไฟธนบุรีได้เพียง 2-3 ปี แต่ลักษณะทางสถาปัตยกรรมไม่มีเอกลักษณ์และคุณค่าที่แสดงให้เห็นถึงความเป็นมาของพื้นที่
- **รูปแบบการวางผัง** มีการวางผังอาคารยึดตามแนวถนนวัดสุทธาวาสซึ่งเป็นถนนสายหลัก โดยคำนึงถึงการใช้งานจริงเพียงอย่างเดียว ไม่มีองค์ประกอบทางสุนทรียภาพ
- **ระบบการคมนาคมขนส่ง** ในบริเวณนี้มี 2 ส่วน ได้แก่ การคมนาคมทางบกและการคมนาคมทางเท้า ซึ่งถือได้ว่าเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของผู้คนทั้งในพื้นที่และผู้ที่ต้องการเปลี่ยนระบบการสัญจร เนื่องจากอยู่ใกล้ท่าเรือรถไฟ
- **ชุมชนที่อยู่โดยรอบ** โดยรวมแล้วพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีจะถูกโอบล้อมด้วย สถานที่ราชการ วัด คลองบางกอกน้อยและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง พื้นที่ทางกายภาพที่มีขนาดใหญ่โต กว้างขวาง มีศักยภาพด้านทำเลที่ตั้งสูงมาก ประกอบกับการอยู่ใกล้กรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรมมากมาย และอยู่ใกล้กับชุมชนที่อยู่ริมคลองบางกอกน้อยที่มีลักษณะการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่ริมคลองแบบดั้งเดิมที่



นักท่องเที่ยวให้ความสนใจเที่ยวชมวิถีชีวิตริมคลองจำนวนมาก ประกอบกับการเป็นศูนย์กลางเมืองของฝั่งธนบุรีทำให้ผู้คนสามารถเดินทางเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่โดยรอบได้ง่าย

2) **ธุรกิจที่ดำเนินการ** ปัจจุบันตลาดศาลาน้ำร้อนในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สร้างรายได้ให้แก่คนที่อยู่ในชุมชนใกล้เคียง และคนที่อาศัยอยู่ในฝั่งธนบุรี นับเป็นตลาดสดที่มีความสำคัญของกรุงเทพมหานครอีกแห่งหนึ่ง เปิดขายสินค้าตั้งแต่เวลา 0.00-11.00 น.

3) **ปัญหาของการประกอบธุรกิจในพื้นที่ศึกษา** เมื่อมีการย้ายตลาดศาลาน้ำร้อนเข้ามาที่สถานีรถไฟธนบุรีในปัจจุบัน เอกชนผู้เป็นเจ้าของสัมปทานในตลาดได้เก็บค่าเช่าแผงสินค้าสูงขึ้น ทำให้ผู้ค้าขายมีความจำเป็นต้องปรับราคาสินค้าของตน จากเดิมที่มีการจำหน่ายสินค้าในราคาถูกลงกว่าตลาดทั่วไป แต่ในปัจจุบันราคาของสินค้าแทบไม่แตกต่างจากที่อื่น ทำให้มีผู้ซื้อสินค้าน้อยลง ประกอบกับมีการเป็นตลาดสดเพียงอย่างเดียวทำให้เกิดกลุ่มลูกค้าเฉพาะกลุ่มที่ต้องการซื้ออาหารสดหรืออาหารแห้ง จึงควรเพิ่มลักษณะการจำหน่ายสินค้าให้มีความหลากหลาย ดึงดูดผู้ซื้อหลายระดับให้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

จากสภาพในปัจจุบันดังกล่าว ทำให้มองเห็นได้ว่าพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีเป็นศูนย์กลางด้านกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีลักษณะปัญหา จุดแข็ง จุดอ่อนและศักยภาพในการพัฒนา ดังนี้

- ประการที่ 1 ทำเลที่ตั้งของพื้นที่โครงการอยู่ใกล้บริเวณปากคลองบางกอกน้อย เป็นพื้นที่ริมฝั่งคลองบางกอกน้อยที่มีศักยภาพในเชิงสุนทรียภาพ มีการไหลเวียนของอากาศที่ดีจากลมประจำถิ่นที่ให้ความชุ่มชื้นแก่พื้นที่ และให้ความรู้สึกผ่อนคลายจากทัศนียภาพของสายน้ำที่มีการเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่อง
- ประการที่ 2 ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่จากการเป็นแหล่งตั้งถิ่นฐานของชุมชนเริ่มแรกของกรุงธนบุรี มีร่องรอยขององค์ประกอบทางประวัติศาสตร์ อยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญที่มีคุณค่าทางด้านศิลปวัฒนธรรมและสถาปัตยกรรมที่เอื้อต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งในฝั่งกรุงรัตนโกสินทร์และกรุงธนบุรี
- ประการที่ 3 กรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดในโครงการเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะสนองนโยบายในด้านการอนุรักษ์โบราณสถานและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และศิลปกรรม รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น
- ประการที่ 4 พื้นที่ศึกษาเป็นจุดศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง โดยเป็นจุดเชื่อมต่อการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ มีสถานีรถไฟอยู่ในพื้นที่โครงการและมีท่าเรือรถไฟที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงที่ให้บริการเรือรับส่งผู้โดยสารทั้งเรือด่วนเจ้าพระยาและเรือข้ามฟาก รวมทั้งศักยภาพที่สามารถ เสริมให้เป็นที่เรือที่เป็นทางเลือกด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่พื้นที่ในคลองบางกอกน้อย
- ประการที่ 5 ความน่าสนใจในแง่วิถีชีวิตชุมชนริมคลองบางกอกน้อยซึ่งเป็นจุดดึงดูดในด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของฝั่งธนบุรี
- ประการที่ 6 เป็นจุดศูนย์กลางการท่องเที่ยวของฝั่งธนบุรีและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไปในพื้นที่ใกล้เคียง

มีศักยภาพในการส่งเสริมและพัฒนาให้มีการบริการแก่นักท่องเที่ยว และนำขุมสิ่งที่น่าสนใจทางด้านศิลปวัฒนธรรมและสถาปัตยกรรม ซึ่งจะทำให้พื้นที่นี้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่ให้บริการด้านกิจกรรมการท่องเที่ยวและทำรายได้ให้กับชุมชนในบริเวณนี้ได้มาก

## ข. สภาพทางเศรษฐกิจในอนาคตที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้

ความเป็นไปได้ของพื้นที่ศึกษาในทางเศรษฐกิจที่เอื้ออำนวยให้มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้สอดคล้องกับแนวนโยบายในการอนุรักษ์พื้นที่ประวัติศาสตร์กรุงธนบุรี มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่างซึ่งเป็นทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่จะทำให้พื้นที่โครงการสามารถพัฒนาให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ดังนี้

### 1) ปัจจัยภายในที่เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่

- พื้นที่ศึกษามีศักยภาพสูงด้านกิจกรรมการท่องเที่ยวและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
- พื้นที่ศึกษามีโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำในระดับดีมาก
- พื้นที่ศึกษาอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญ อาทิ แหล่งท่องเที่ยวในกรุงรัตนโกสินทร์ พิพิธภัณฑสถานศิริราชพยาบาล พิพิธภัณฑสถานเรือพระราชพิธี ตลาดพรานนก-วังหลัง พระราชวังเดิม กรมอุทยานเรือ วัดระฆังโฆสิตาราม และชุมชนริมคลองบางกอกน้อย เป็นต้น ทำให้มีประชาชนและนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้พื้นที่โครงการเป็นจำนวนมาก
- เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน คือ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีนโยบายร่วมกับกรุงเทพมหานครและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการส่งเสริมคุณค่าของพื้นที่ด้านประวัติศาสตร์และส่งเสริมศักยภาพด้านเศรษฐกิจ รวมทั้งนโยบายในการให้ประชาชนใช้บริการทางรถไฟให้มากขึ้น

### 2) ปัจจัยภายนอก ที่มีผลต่อพื้นที่ศึกษาในอนาคต ได้แก่

- การขยายตัวของโรงพยาบาลศิริราชในการก่อสร้างสถานประกอบการแพทย์ชั้นเลิศในเอเชียอาคเนย์ ซึ่งจะทำให้มีประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่โครงการเพิ่มมากขึ้น
- ความสนใจขององค์กรปกครองท้องถิ่น เช่น กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตบางกอกน้อย ที่มีต่อการพัฒนาพื้นที่ประวัติศาสตร์ของกรุงธนบุรีและบริเวณใกล้เคียง
- สภาพทางเศรษฐกิจและนโยบายในการสนับสนุนธุรกิจท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่ท้องถิ่น
- การปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้า รถรางรอบกรุงรัตนโกสินทร์

จากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกดังกล่าว ทำให้คาดการณ์ศักยภาพในอนาคตได้ว่า หากมีการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นในพื้นที่ศึกษาแล้ว จะทำให้อนาคตของพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นการส่งเสริมธุรกิจที่มีอยู่ในพื้นที่ให้ประชาชนมีรายได้ที่ดีขึ้น ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งด้านความเป็นอยู่ ด้านการมีพื้นที่โล่งสำหรับนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพียงพอ มีการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีความยั่งยืนและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบกับพื้นที่อื่น ๆ ต่อบริบทกับนโยบายของกรุงเทพมหานครในการสร้างเมืองน่าอยู่



ผลที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต จากการวิเคราะห์แนวโน้มและสภาพการดำเนินกิจกรรมในปัจจุบันพบว่า กิจกรรมทางด้านการค้าในระดับภูมิภาคและตลาดศาลาหน้าร้อนยังคงอยู่ในความต้องการของประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียงและฝั่งธนบุรี แต่จะมีความโดดเด่นลดลง เนื่องจากมีคู่แข่งทางการค้าที่เป็นตลาดใกล้บ้าน หรือซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่ที่ตั้งในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วกรุงเทพมหานคร จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทสินค้าทางการเกษตร ทั้งอาหารสดและอาหารแห้งน่าจะยังเป็นส่วนที่ทำได้ให้กับคนในชุมชน แต่อาจเปลี่ยนแปลงรูปแบบของสินค้าที่ขายอยู่ในตลาดศาลาหน้าร้อนเป็นสินค้าที่มีการคัดสรรเป็นอย่างดี หรืออยู่ในรูปแบบของของเยี่ยมใช้ ซึ่งมาจากการขยายตัวของโรงพยาบาลศิริราช ที่ทำให้มีกลุ่มผู้ซื้อที่มีกำลังซื้อสูงเพิ่มขึ้นและเป็นกลุ่มที่ต้องการสินค้าที่มีคุณภาพ ในขณะเดียวกันก็ควรมีการพิจารณาเพิ่มลักษณะและประเภทของสินค้าให้มีความหลากหลาย เพิ่มหนทางในการขยายกิจการภายในพื้นที่ศึกษาให้มีกิจกรรมใหม่เพิ่มขึ้น อาทิ ร้านขายสินค้าหัตถกรรม ร้านขายของที่ระลึก ร้านอาหารและเครื่องดื่ม พัฒนารูปแบบของร้านค้าเหล่านี้ให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวและเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่มีบทบาทสำคัญของกรุงธนบุรี

กิจกรรมประเภทการคมนาคมขนส่งทางเรือที่อยู่ใกล้เคียง คือ ท่าเรือรถไฟนั้นทำหน้าที่เป็นท่าขนส่งทางเรือโดยเรือข้ามฟาก และเรือด่วนเจ้าพระยา แต่ในคลองบางกอกน้อยมีท่าเรือสาธารณะจำนวนน้อยมาก จึงควรพิจารณาเพิ่มท่าเรือสาธารณะและท่าเรือท่องเที่ยวสำหรับสัญจรในคลองบางกอกน้อย ณ พื้นที่ศึกษา เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ทางฝั่งธนบุรีลึกเข้าไปในลำคลองให้สามารถใช้เส้นทางคมนาคมทางเรือ ประหยัดเวลาในการเดินทาง ท่าเรือจะมีเรือวิ่งอยู่ตลอดเวลาตั้งแต่เช้าจนถึงค่ำ รองรับผู้ที่ต้องการเดินทางโดยทางน้ำ และนักท่องเที่ยวที่ต้องการลงเรือชมทิวทัศน์ริมคลองบางกอกน้อย ซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับพื้นที่โครงการมากขึ้น นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนใช้รูปแบบการคมนาคมสัญจรโดยรถไฟให้มากขึ้น และจัดรายการท่องเที่ยวโดยรถไฟให้ผู้สนใจที่มีความต้องการที่จะท่องเที่ยวในภาคใต้และภาคตะวันตก

ดังนั้น กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความเป็นไปได้ และมีความเหมาะสม คือ กิจกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบัน และกิจกรรมที่ส่งเสริมให้มีการประกอบการในอนาคต ซึ่งจากการวิเคราะห์ในประเด็นต่าง ๆ ล้วนชี้ให้เห็นว่า พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีควรมีการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของฝั่งธนบุรีซึ่งจะทำรายได้ให้แก่บริเวณนี้มหาศาล เนื่องจากมีปัจจัยหลายอย่างที่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก นอกจากกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวดังกล่าว กิจกรรมด้านการค้าและการบริการก็ถือได้ว่าเป็นจุดเด่นอีกจุดหนึ่งที่มีการปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ เพิ่มศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ รวมถึงผู้คนที่สัญจรผ่านไปมาในช่วงเวลากลางวันและเวลาเย็น นอกเหนือไปจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง และรองรับความต้องการพื้นที่ในการพบปะสังสรรค์ทางสังคม เพิ่มพื้นที่เพื่อการนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ ของประชาชน โดยจัดให้มีสวนสาธารณะ พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจริมคลองบางกอกน้อยและมีสนามกีฬาไว้บริการ เมื่อมีการพัฒนาอย่างครบวงจร จะทำให้พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีมีความสวยงาม สมบูรณ์ทั้งทางด้านกายภาพ และสามารถรองรับกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นต้นแบบในการพัฒนาพื้นที่ที่มีความสำคัญ เกิดความคุ้มค่าในการใช้งานพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืนในที่สุด