

บทที่ 5

การวิเคราะห์แผนโครงการ แนวโน้มในอนาคต ปัญหา และข้อจำกัดของพื้นที่

การศึกษาในบทนี้จะเป็นการ วิเคราะห์แผนโครงการที่มีความสำคัญเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา แนวโน้มในอนาคต รวมทั้งการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และข้อจำกัดในด้านต่างๆของพื้นที่ เพื่อประเมินความเป็นไปได้และแนวทางที่น่าจะเป็น อันจะนำไปสู่บทสรุปเพื่อการวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างที่มีความชัดเจนและสอดคล้องกับความเป็นจริงของพื้นที่ในอนาคต

5.1) แผนโครงการในอนาคตที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

5.1.1) แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 ได้มีทางสมาคมอนุรักษ์ศิลปกรรมและสิ่งแวดล้อมได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการทำโครงการเพื่ออนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ เพื่อสภาพแวดล้อมและสมบัติทางวัฒนธรรมของชาติ โดยได้เสนอโครงการต่อรัฐบาล และได้รับการบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - 2524) โดยการตั้งคณะกรรมการในการอนุรักษ์เกาะรัตนโกสินทร์ขึ้น ต่อมา คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาว่าคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นมีความซ้ำซ้อนและมุ่งเน้นแต่การอนุรักษ์ ขาดการพัฒนาที่ควบคู่กันไป จึงได้ทำการเสนอโครงการกรุงรัตนโกสินทร์ ต่อคณะรัฐมนตรีโดยมีวัตถุประสงค์ คือ

- 1) เพื่อปรับปรุงพื้นที่บางส่วนให้เป็นพื้นที่ว่างและเป็นสวนสาธารณะเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ
- 2) เพื่ออนุรักษ์อาคารสถานที่และบริเวณบางส่วนที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์
- 3) เพื่อจำแนกและกำหนดประเภทการใช้ที่ดินให้เป็นสัดส่วน และให้ประสานกับระบบถนน แผนจราจร และระบบสาธารณูปโภคของเมือง (ที่มา : แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ , สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม)

โดยทางรัฐบาลได้ทำการพิจารณาและมีมติแต่งตั้งคณะกรรมการ โดยรวมเอาคณะกรรมการเดิมเข้าด้วยกัน เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2521 และให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นฝ่ายเลขานุการประสานงาน การดำเนินการของคณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการใช้ที่ดินในเขตเกาะรัตนโกสินทร์ขึ้นในไว้เพื่อป้องกันและพัฒนาสภาพแวดล้อมโดยรวมของพื้นที่ดังนี้

- 1) ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน ควรห้ามมิให้มีการประกอบอุตสาหกรรมสำหรับการหัตถกรรม และโรงงานทุกชนิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายด้านอัคคีภัยและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 2) การพาณิชย์กรรมในบริเวณนี้ต้องอยู่ในจำนวนจำกัด เพียงเพื่อที่จะบริการชุมชนในบริเวณดังกล่าวเท่านั้น
- 3) ห้ามมิให้มีการก่อสร้างอาคารที่อยู่อาศัยทุกประเภท ทั้งในภาคของรัฐและเอกชน
- 4) อาคารเดิมที่มีอยู่แล้วในสมัยรัชกาลที่ 5 ขึ้นไป ให้ปรับปรุงได้ในสภาพเดิม ถ้าจะรื้อสร้างใหม่ ให้สร้างได้ในรูปลักษณะเดิมและมีความสูงเท่าเดิม ส่วนอาคารที่จะปลูกสร้างขึ้นใหม่ให้สร้างให้มีความสูงไม่เกินอาคารในสมัยรัชกาลที่ 5 ขึ้นไป และความสูงไม่เกิน 16 เมตร และกำหนดให้อัตราส่วนของพื้นที่ของอาคารต่อ

พื้นที่ดินซึ่งอาคารนั้นตั้งอยู่ และกำหนดที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของพื้นที่ดิน โดยบังคับให้เป็นพื้นที่สีเขียว ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของพื้นที่ว่าง

- 5) ให้มีการควบคุมและการจัดระเบียบอาคารริมน้ำ รวมทั้งท่าเทียบเรือและที่จอดรถ
- 6) ให้จัดระบบการจราจรเสียใหม่ เพื่อลดความหนาแน่นของการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และส่งเสริมให้มีการจัดถนนบางสายเป็นทางเดิน
- 7) ให้มีการควบคุม และจัดระเบียบป้ายโฆษณาทุกชนิดในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน
- 8) ให้มีการป้องกัน และควบคุมสิ่งที่จะทำลายทัศนียภาพของสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการรักษาบรรยากาศในบริเวณนี้ให้มีความสะอาดและความสงบ
- 9) ส่งเสริมให้มีบริเวณที่ว่างและร่มรื่น โดยเฉพาะบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- 10) ส่งเสริมให้มีการดูแลรักษาอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม
- 11) ส่งเสริมการให้มีการจัดการใช้ที่ดินสำหรับกิจกรรมซึ่งสนับสนุนวัฒนธรรม และประเพณี

โดยการวางแนวทางอนุรักษ์และพัฒนาที่มีข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่เฉพาะส่วน ดังในพื้นที่บริเวณระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับถนนมหาราช จากท่าพระจันทร์ถึงท่าช้าง ดังต่อไปนี้ (แผนผังที่ 5.1 แผนผังโครงการเกาะรัตนโกสินทร์บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง และแผนผังที่ 5.2 รูปทัศนียภาพ แผนผังโครงการเกาะรัตนโกสินทร์บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง)

ก. ปรับปรุงและจัดระเบียบท่าข้าม ท่าจอดเรือและอาคารพาณิชย์ ตามโครงการปรับปรุงบริเวณท่าพระจันทร์ ของกรุงเทพมหานคร

ข. อนุรักษ์อาคาร หัวมณถนนมหาราชกับถนนหน้าพระลาน

ค. ปรับปรุงบริเวณที่เป็นสลัมบนถนนข้างมหาวิทยาลัยศิลปากร ปรับปรุงให้เป็นถนนโค้งสำหรับขายของที่ระลึกตลอดแนว เฉพาะเวลากลางวัน

บริเวณระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับถนนมหาราช จากท่าช้างถึงท่าโรงไม้

ก. ส่งเสริมให้เปิดโล่ง จัดเป็นสวนสาธารณะตลอดแนวขนานกับพระบรมมหาราชวัง

ข. สนับสนุนให้ย้ายอาคารราชการออกไปตั้งนอกบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน และสร้างเป็นสวนสาธารณะ

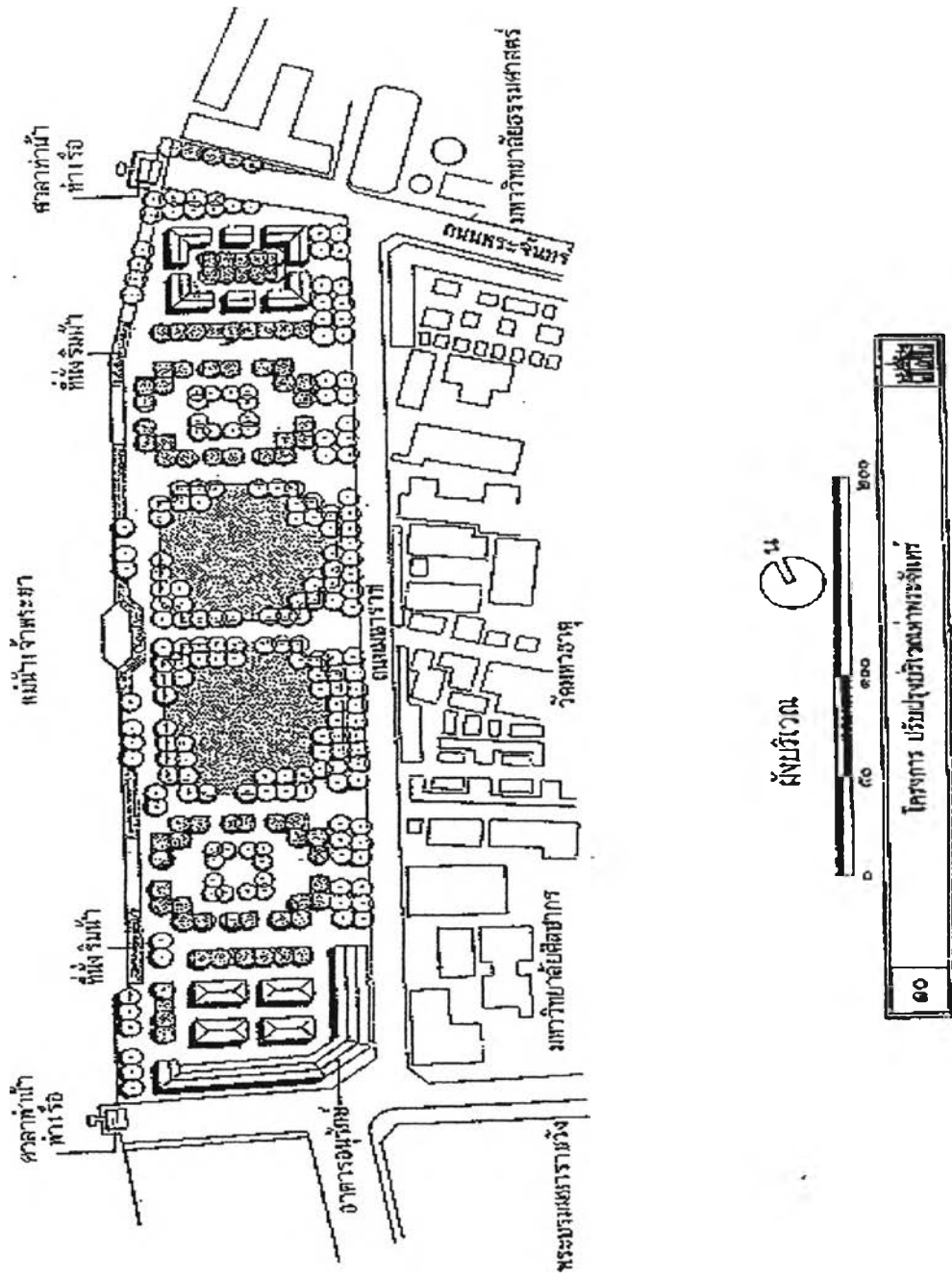
ค. ปรับปรุงท่าจอดเรือบริเวณท่าช้าง และท่าโรงไม้

ง. ส่งเสริมให้มีการบูรณะและซ่อมแซมอาคารในบริเวณพระบรมมหาราชวัง

โดยโครงการที่จัดทำควรพิจารณาข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการเกาะรัตนโกสินทร์นี้ไปในแนววิเคราะห์หาข้อที่จะเหมาะสมกับโครงการที่ทำการออกแบบ เพื่อให้โครงการออกแบบมีความเป็นไปได้ เหมาะกับแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์โดยรวมทั้งหมด

5.1.2) แผนในการพัฒนาการขนส่งในเกาะรัตนโกสินทร์

กรุงเทพมหานครมุ่งเน้นการสร้างสมดุลย์ในระบบการขนส่งในอนาคต โดยเน้นในการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ ในเกาะรัตนโกสินทร์ และลดการใช้พาหนะส่วนบุคคลต่างๆ ซึ่งมีโครงการต่างๆในอนาคตดังต่อไปนี้



การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : แผนผังโครงการเกาะรัตนโกสินทร์ บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

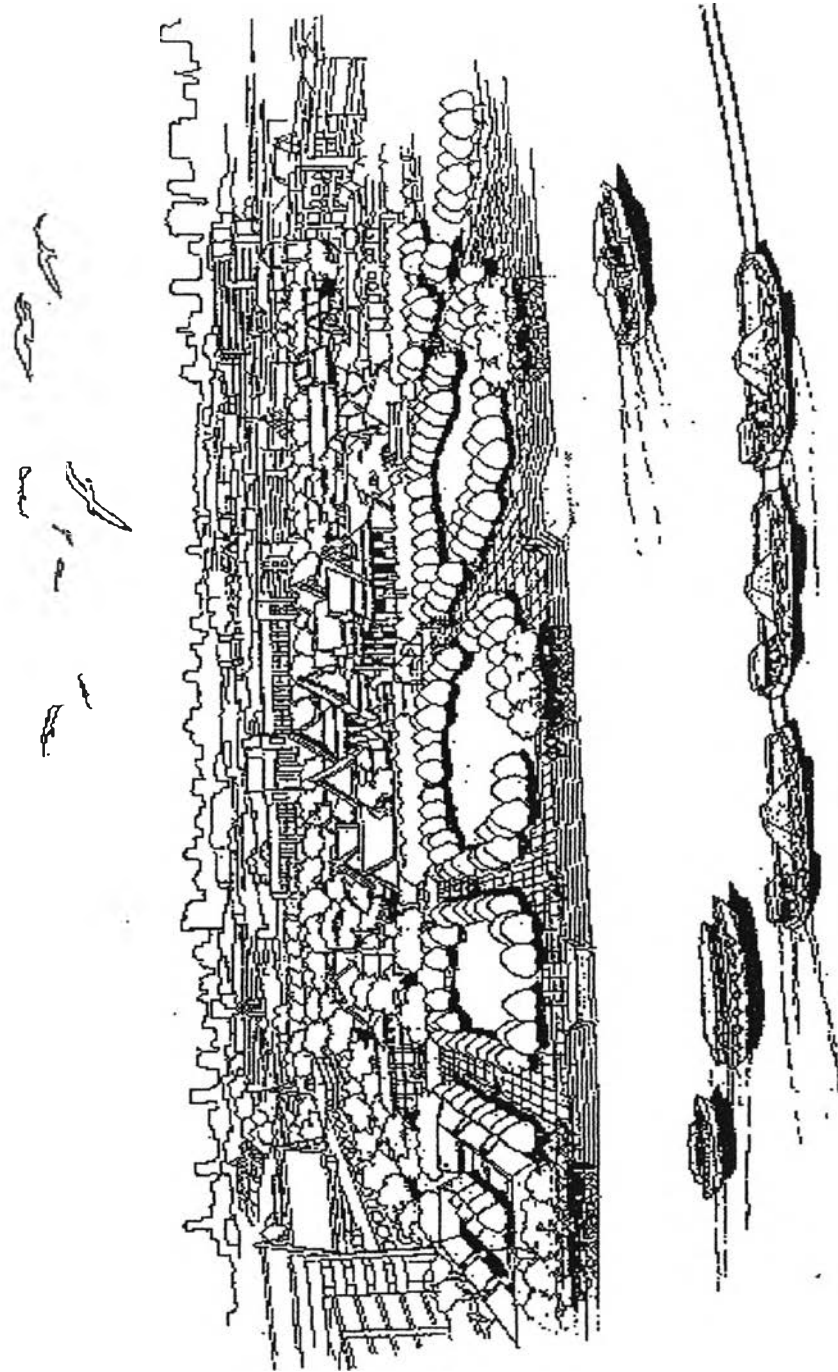


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวัน ดันวิฒนประทีป รหัส 3970812425

ที่มาข้อมูล : แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์

แผนผังที่ 5.1



ทัศนียภาพบริเวณทำพระจันทร์

การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : รูปทัศนียภาพ แผนโครงการเกาะรัตนโกสินทร์ บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวิณ ต้นวิธมนประทีป รหัส 3970812425

แผนผังที่ 5.2

ที่มาข้อมูล : แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์

5.1.2.1) โครงการรกรางไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน

โครงการนี้เป็นผลมาจากการตระหนักถึงสภาพปัญหาการจราจร ที่มีสาเหตุมาจากรถทัศนาวจรขนาดใหญ่ที่นำนักท่องเที่ยวยุคใหม่เข้ามายังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ผิดกับการเป็นศูนย์รวมของรถโดยสารประจำทางสายต่างๆ ทั้งที่แล่นผ่านและเป็นจุดจอดต้นทางการให้บริการ นอกจากนี้ยังเป็นบริเวณเชื่อมการสัญจรระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีด้วยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการสัญจรทางน้ำของประชาชน สภาพความคับคั่งของการจราจรย่อมก่อให้เกิดสภาพอากาศที่เป็นพิษจากการสะสมของไอเสียรถยนต์ ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพทั้งประชาชนที่อาศัยประกอบกิจกรรมหรือที่สัญจรผ่านบริเวณนั้น รวมทั้งความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับโบราณสถานอันเนื่องมาจากสภาพอากาศที่ผสมกับความชื้นที่อาจกลายเป็นกรด โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อลดมลภาวะทางอากาศ - เสียง - ความสั่นสะเทือน
- 2) เพิ่มระบบขนส่งมวลชนขนาดเบา
- 3) เป็นมาตรการควบคุมปริมาณรถยนต์ที่จะเข้าสู่พื้นที่อนุรักษ์
- 4) ลดความคับคั่งของการจราจร
- 5) เป็นโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่าง ระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ กับรถประจำทาง และระบบขนส่งมวลชนหลักอื่นๆ
- 6) ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงโบราณสถาน
- 7) อนุรักษ์โบราณสถานอันเป็นสมบัติของชาติ
- 8) สร้างเอกลักษณ์และสื่อการท่องเที่ยวให้แก่กรุงรัตนโกสินทร์

โดยเส้นทางรกรางไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในจะผ่านบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างที่บริเวณท่าเรือท่าช้างบนถนนหน้าพระลาน (แผนผังที่ 5.3 เส้นทางรกรางไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน) ซึ่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้ทั้งสิ้นประมาณ 300 - 500 คนต่อเที่ยวต่อทิศทาง (เดินรถทางเดียว) หรือประมาณ 3,600 - 6,000 คนต่อชั่วโมง (ที่มา : กองวิชาการ สำนักงานการจราจรและการขนส่ง กรุงเทพมหานคร)

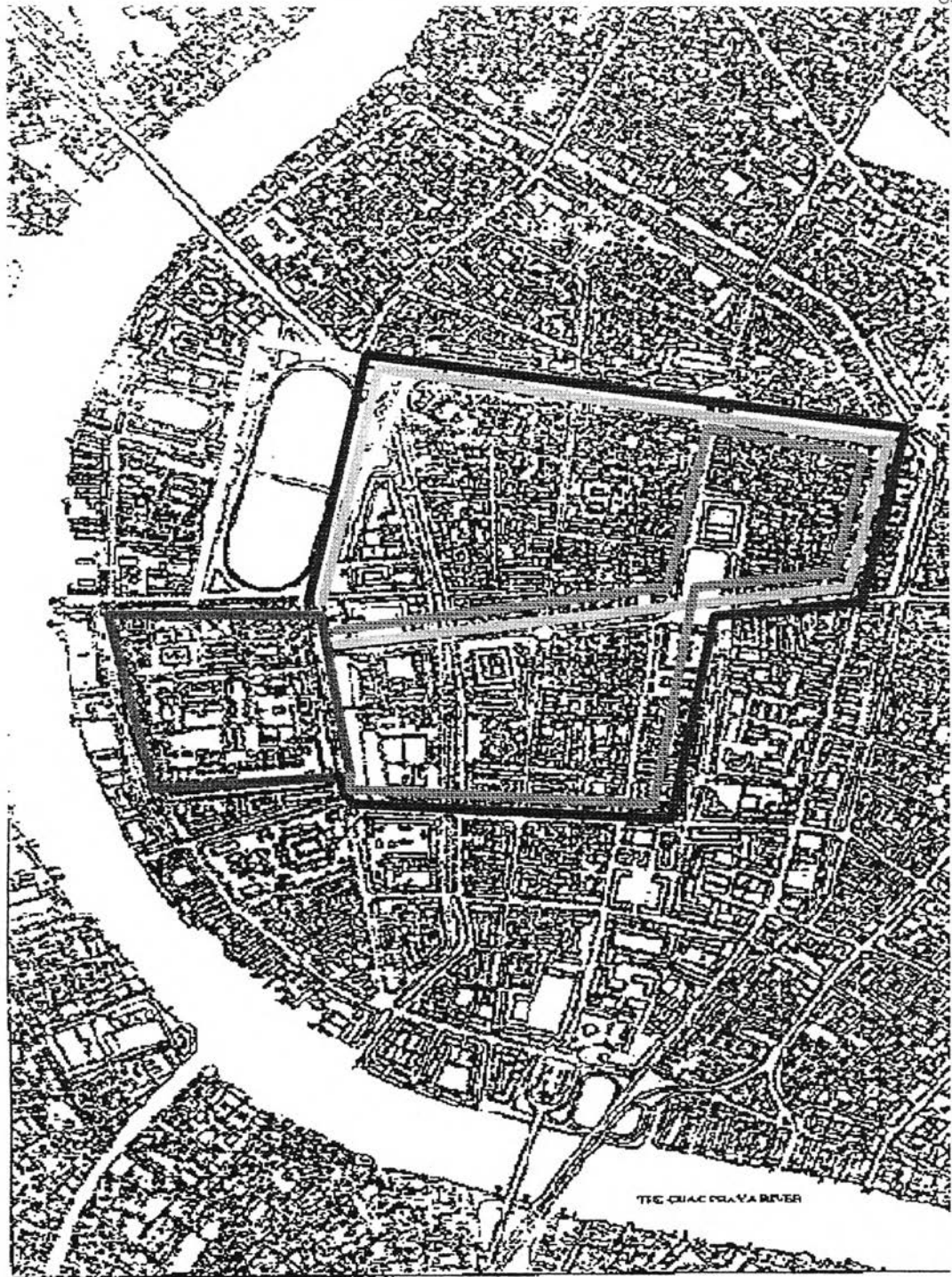
5.1.2.2) โครงการปรับปรุงรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ได้มีแผนและนโยบายในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ดังต่อไปนี้

(1) แผนและโครงการในอนาคต






- โครงการให้เอกชนร่วมเดินรถเพิ่มขึ้น ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 พ.ค. 2534 มีนโยบายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จำกัดขนาดการเดินรถให้คงที่ประมาณ 4,000 คัน และให้เอกชนร่วมเดินรถเพิ่มขึ้น เพื่อลดการขาดทุน แต่ยังคงรักษาการให้บริการเดินรถให้มีจำนวนเพียงพอและมีคุณภาพ

- โครงการปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงได้จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก โดยเฉพาะในเกาะรัตนโกสินทร์มีโครงการรถโดยสารไฟฟ้าในกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จึงได้มีโครงการปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อให้สอดคล้องกับเส้นทางเดินรถโดยสารไฟฟ้าในอนาคต



การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : เส้นทางรกรวางไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน
สัญลักษณ์ :

-  เส้นทางทางเลือกที่ 1 เป็นแนวLoopหลักที่จะต้องมีในทุกทางเลือก
-  เส้นทางเพิ่มเติมของทางเลือกที่ 2
-  เส้นทางเพิ่มเติมของทางเลือกที่ 3
-  เส้นทางเพิ่มเติมของทางเลือกที่ 4
-  เส้นทางเพิ่มเติมของทางเลือกที่ 5

ที่มาข้อมูล : โครงการจ้างศึกษาและประชาพิจารณ์ ระบบขนส่งมวลชนเสริม รกรวางไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน , จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวัน ตันวิถมนประทีป รหัส 3970812425

แผนผังที่ 5.3

- โครงการจอดรถบ้านโดยสารเร็ว เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางโดยรถส่วนตัว หรือรถโดยสารประจำทาง มายังท่าเทียบเรือเพื่อเดินทางต่อโดยเรือโดยสารข้ามฟาก หรือเรือด่วนเสียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีแผนที่จะพัฒนาที่บริเวณท่าช้าง และท่าพระจันทร์ ก่อนอันเนื่องมาจากการเป็นท่าเทียบเรือที่มีผู้โดยสารมาก และให้บริการนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ มีแผนในการจัดรถโดยสารประจำทางมาให้บริการที่ท่าเทียบเรือต่างๆให้เพียงพอ (ที่มา : กองประชาสัมพันธ์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ)

(2) สรุปแนวโน้มและศักยภาพในอนาคต

จากแผนและนโยบายในการพัฒนาการขนส่งรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ในอนาคต รถโดยสารประจำทางในเกาะรัตนโกสินทร์มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนเที่ยว และเส้นทางเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารอันเนื่องมาจากความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งทางน้ำที่มีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

5.2) การวิเคราะห์แนวโน้มในอนาคตของพื้นที่ศึกษา

5.2.1) การวิเคราะห์แนวโน้มในอนาคตทางด้านกายภาพ

ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นว่าความสัมพันธ์เชื่อมโยงขององค์ประกอบทางด้านกายภาพ ทั้งรูปแบบการสัญจรและการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่โดยรอบที่เกี่ยวข้องนั้น มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับลักษณะทางประชากรและองค์ประกอบทางด้านกิจกรรมพาณิชย์กรรมของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงทางด้านใดด้านหนึ่งย่อมทำให้เกิดผลต่อการเปลี่ยนแปลงในด้านอื่นๆด้วย ซึ่งแนวโน้มทางด้านกายภาพของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างสามารถวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

5.2.1.1) การวิเคราะห์แนวโน้ม และศักยภาพในอนาคตของรูปแบบการสัญจรทางน้ำ

จากการศึกษา และวิเคราะห์ถึงรูปแบบการสัญจรทางน้ำในบทที่3 และบทที่4 ทำให้สามารถคาดการณ์ศักยภาพและแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงของการสัญจรทางน้ำที่มีความเกี่ยวข้องในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคตได้ดังต่อไปนี้

1) เรือข้ามฟาก

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือข้ามฟากในบริเวณพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง มีอัตราการเพิ่มของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ +3.78% ในช่วงปี พ.ศ. 2532 - 2539 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์เชื่อมโยงทางน้ำที่สำคัญโดยเรือข้ามฟาก ระหว่างย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง กับฝั่งธนบุรีบริเวณท่าวังหลัง ซึ่งจะเป็นพื้นที่ที่มีผู้เดินทางระหว่าง 2 จุดนี้เป็นจำนวนมากในแต่ละวันต่อไปในอนาคต เนื่องจากการเป็นจุดที่มีการเชื่อมต่อการสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำที่มีความสะดวกคล่องตัว และเป็นที่ตั้งของพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง เช่น โรงพยาบาลศิริราช เป็นต้น ทำให้สามารถคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างจากช่วงปี พ.ศ.2533 - ปีพ.ศ. 2560 ได้ดังตารางที่ (ตารางที่ 5.1 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟาก ในช่วงปีพ.ศ. 2533 - 2560 แผนภูมิที่ 5.1 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในแต่ละเส้นทาง ในช่วงปีพ.ศ. 2533 - 2560) โดยผู้โดยสารเรือข้ามฟากในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง จะมีจำนวนทั้งสิ้น 58,487 คน , 64,753 คน , 71,018 คน และ 77,284 คน ในปี พ.ศ. 2545 , 2550 , 2555 และ 2560 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.1 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากภายในช่วงปีพ.ศ. 2533 - 2560

ปีพ.ศ.	จำนวนผู้โดยสารรวม	จำนวนคาดการณ์	ท่า1	ท่า2	ท่า3	ท่า4	ท่า5	ท่า6
ค่าสัดส่วนเฉลี่ย			3.00	18.31	35.84	2.55	31.43	8.87
การเปลี่ยนแปลงค่าสัดส่วน			0.24	0.18	0.73	0.47	1.13	-
2533	45,289	43,450	899	7,878	15,339	1,880	14,638	4,656
2534	46,123	44,703	1,210	7,270	16,083	1,523	15,938	4,100
2535	36,247	45,956	1,269	7,728	13,478	-	11,037	2,735
2536	44,210	47,209	1,538	7,755	16,802	764	13,315	4,044
2537	62,990	48,462	2,144	17,312	20,283	769	16,759	5,723
2538	50,361	49,716	2,091	8,692	18,593	679	15,956	4,350
2539	45,245	50,969	1,518	6,657	15,951	-	17,084	4,035
2540		52,222	1,691	9,466	18,335	1,085	17,006	4,632
2541		53,475	1,732	9,694	18,775	1,111	17,414	4,743
2542		54,728	1,773	9,921	19,215	1,137	17,822	4,855
2543		55,981	1,813	10,148	19,655	1,163	18,230	4,966
2544		57,234	1,854	10,375	20,095	1,189	18,638	5,077
2545		58,487	1,894	10,602	20,535	1,216	19,046	5,188
2546		59,740	1,935	10,829	20,975	1,242	19,454	5,299
2547		60,993	1,976	11,057	21,415	1,268	19,862	5,410
2548		62,247	2,016	11,284	21,855	1,294	20,270	5,522
2549		63,500	2,057	11,511	22,295	1,320	20,678	5,633
2550		64,753	2,097	11,738	22,735	1,346	21,086	5,744
2551		66,006	2,138	11,965	23,175	1,372	21,495	5,855
2552		67,259	2,178	12,192	23,615	1,398	21,903	5,966
2553		68,512	2,219	12,419	24,055	1,424	22,311	6,077
2554		69,765	2,260	12,647	24,495	1,450	22,719	6,188
2555		71,018	2,300	12,874	24,935	1,476	23,127	6,300
2556		72,271	2,341	13,101	25,375	1,502	23,535	6,411
2557		73,525	2,381	13,328	25,815	1,528	23,943	6,522
2558		74,778	2,422	13,555	26,255	1,554	24,351	6,633
2559		76,031	2,463	13,782	26,695	1,580	24,759	6,744
2560		77,284	2,503	14,010	27,135	1,606	25,167	6,855

ที่มา : จากการคำนวณ

หมายเหตุ

ท่า 1 = ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า

ท่า 2 = ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่ารถไฟ

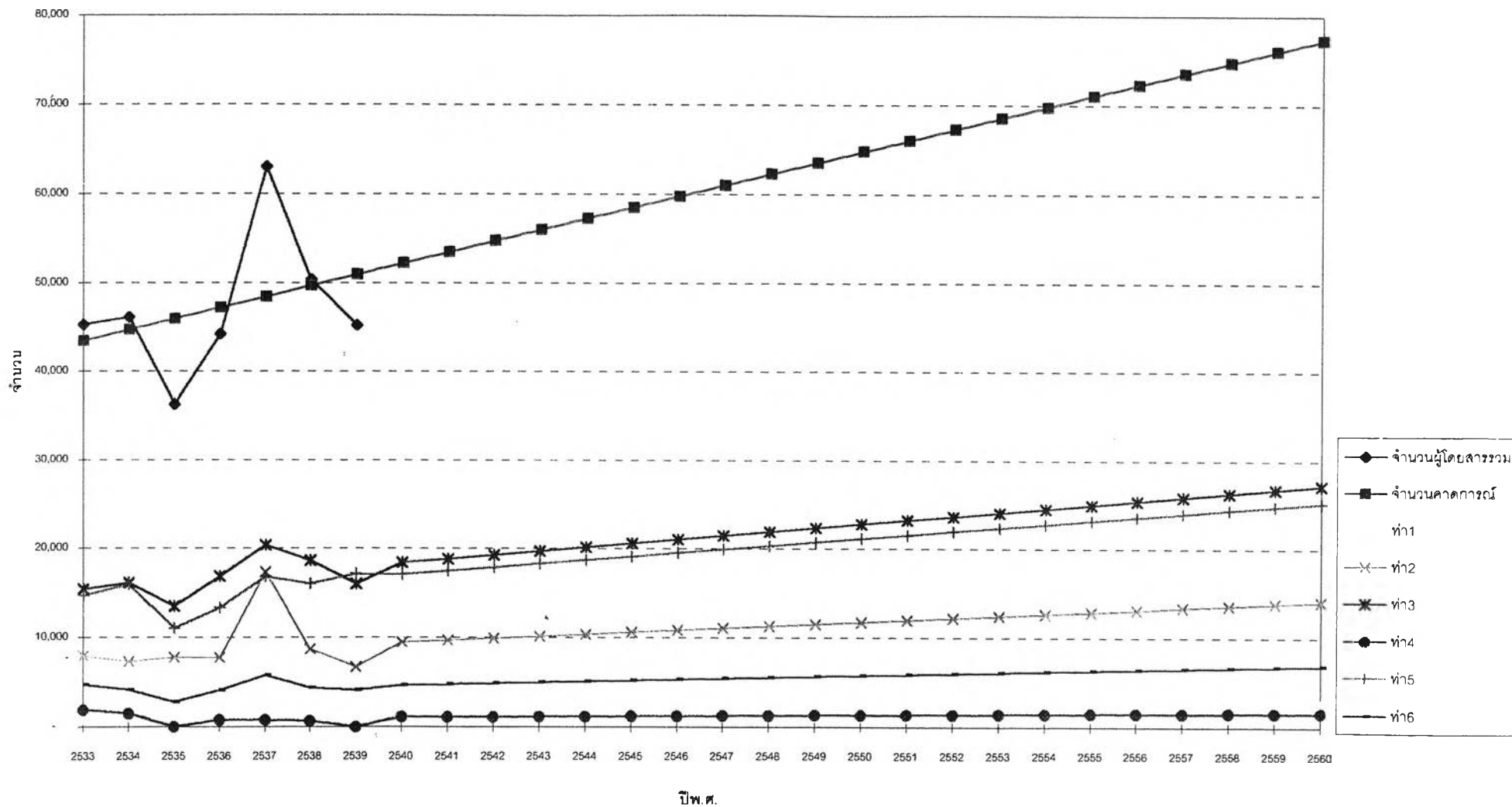
ท่า 3 = ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง

ท่า 4 = ท่ามหาราช - ท่าศิริราช

ท่า 5 = ท่าช้าง - ท่าวังหลัง

ท่า 6 = ท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง

แผนภูมิที่ 5.1 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากภายในช่วงปีพ.ศ. 2533 - 2560



เมื่อศึกษาถึงสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างจะเห็นได้ว่า (ตารางที่ 5.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงค่าสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารเรือรายท่าต่อจำนวนผู้โดยสารเรือทั้งหมด ในช่วงปี พ.ศ.2532 - 2539)

- เส้นทางท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเป็นจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 35.84% แต่มีแนวโน้มในการลดลงเป็นจำนวนมากที่สุดเช่นกัน ซึ่งเท่ากับ -0.73%ต่อปี

- เส้นทางท่าช้าง - ท่าวังหลัง มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดมากที่สุดรองลงมาเท่ากับ 31.43% แต่มีแนวโน้มในการเพิ่มขึ้นมากที่สุด ซึ่งเท่ากับ +1.13%ต่อปี

- เส้นทางท่าพระจันทร์เหนือ - ทารถไฟ มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเท่ากับ 18.31% และมีแนวโน้มในการลดลงเท่ากับ -0.18%ต่อปี

- เส้นทางท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเท่ากับ +8.87% และมีแนวโน้มคงที่ที่สัดส่วนนี้ในอนาคต

- เส้นทางท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเท่ากับ 3% และมีแนวโน้มในการเพิ่มขึ้นเท่ากับ +0.24%ต่อปี

- เส้นทางท่ามหาราช - ท่าศิริราช มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดน้อยที่สุดเท่ากับ 2.55% และมีแนวโน้มในการลดลงเท่ากับ -0.47%ต่อปี

ซึ่งทำให้สามารถคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในแต่ละเส้นทางจากช่วงปี พ.ศ.2533 - ปีพ.ศ. 2560 ได้ดังตารางที่ (ตารางที่ 5.1 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟาก ในช่วงปีพ.ศ. 2533 - 2560 และแผนภูมิที่ 5.1 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในแต่ละเส้นทาง ในช่วงปีพ.ศ. 2533 - 2560) โดยในปีพ.ศ.2560 เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดจะเป็นเส้นทางท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลังคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 27,135 คนต่อวัน แต่เส้นทางท่าช้าง - ท่าวังหลัง จะมีอัตราการเพิ่มของจำนวนผู้โดยสารสูงที่สุด ในขณะที่เส้นทางท่ามหาราช - ท่าศิริราช จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มเป็นจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นเพียง 1,606 คนต่อวัน

2) เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง มีอัตราการเพิ่มของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ +110.19% ในช่วงปี พ.ศ. 2532 - 2539 แสดงว่ามีผู้ที่นิยมใช้บริการเรือด่วนมากขึ้นมาก อันเนื่องมาจากความสะดวกและจำนวนเที่ยวที่มากขึ้น ทำให้สามารถคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือข้ามฟากในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างจากช่วงปี พ.ศ. 2532 - ปีพ.ศ. 2560 ได้ดังตารางที่ (ตารางที่ 5.3 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยารายท่า ในช่วงปี พ.ศ. 2532 - 2560 และแผนภูมิที่ 5.2 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยารายท่า ในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2560) โดยผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง จะมีจำนวนทั้งสิ้น 7,853 คน , 9,398 คน , 10,942 คน และ 12,487 คน ในปี พ.ศ. 2545 , 2550 , 2555 และ 2560 ตามลำดับ

เมื่อศึกษาถึงสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาแต่ละท่าต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างจะเห็นได้ว่า (ตารางที่ 5.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงค่าสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารเรือรายท่าต่อจำนวนผู้โดยสารเรือทั้งหมด ในช่วงปี พ.ศ.2532 - 2539)

ตารางที่ 5.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงค่าสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารเรือรายท่าต่อจำนวนผู้โดยสารเรือทั้งหมด ในช่วงปี พ.ศ.2532 - 2539

ท่าเรือ (ต้นทาง - ปลายทาง)	ปีพ.ศ.																
	2532	2533	เปลี่ยนแปลง	2534	เปลี่ยนแปลง	2535	เปลี่ยนแปลง	2536	เปลี่ยนแปลง	2537	เปลี่ยนแปลง	2538	เปลี่ยนแปลง	2539	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละเฉลี่ย	เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย
เรือหางยาว																	
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าปิ่นเกล้า	662	899		1,210		1,269		1,538		2,144		2,091		1,518			
ร้อยละ	1.63	1.99	0.36	2.62	0.62	3.41	0.73	3.48	0.07	3.40	0.08	4.15	0.75	3.51	0.24	3.00	0.24
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่ารถไฟ	6,388	7,878		7,270		7,728		7,755		17,312		8,692		6,657			
ร้อยละ	15.73	17.40	1.66	15.76	1.63	20.78	5.02	17.54	3.24	27.48	9.95	17.26	10.22	14.50	2.76	18.31	0.16
ท่าพระจันทร์เหนือ - ท่าวังหลัง	16,188	15,339		16,083		13,478		16,802		20,283		18,593		15,951			
ร้อยละ	39.87	33.87	-6.00	34.67	1.07	36.25	1.38	38.00	1.75	32.20	-5.80	36.92	-4.72	34.75	-2.16	35.54	-0.73
ท่ามหาราช - ท่าศิริราช	1,908	1,880		1,523		938		764		769		679		650			
ร้อยละ	4.70	4.15	-0.55	3.30	-0.35	2.52	-0.72	1.73	-0.20	1.22	-0.51	1.35	0.13	1.42	0.07	2.55	0.47
ท่าช้าง - ท่าวังหลัง	11,895	14,638		15,938		11,037		13,315		16,759		15,956		17,084			
ร้อยละ	29.29	32.32	3.03	34.56	2.23	29.65	-4.87	30.11	0.43	26.61	-3.51	31.65	5.08	37.22	5.54	31.43	1.13
ท่าช้าง - ท่าวัดระฆัง	3,564	4,656		4,100		2,735		4,044		5,723		4,350		4,035			
ร้อยละ	8.78	10.28	1.50	9.69	1.39	7.36	-1.53	9.14	1.79	9.09	-0.06	8.64	-0.45	8.79	0.15	8.67	0.00
TOTAL	40,604	45,289		46,123		37,185		44,218		62,990		50,361		45,895			
เรือสวน																	
ท่ามหาราช	343	572		3,711		845		1,095		1,066		868		-			
ร้อยละ	29.32	31.53	2.21	26.19	5.33	35.79	9.60	28.85	6.93	24.24	-4.61	16.67	-7.57	-	-16.57	24.07	-4.19
ท่าช้าง	827	1,242		10,458		1,515		2,700		3,331		4,342		6,435			
ร้อยละ	70.68	68.47	-2.21	73.51	5.33	64.21	9.60	71.15	6.91	75.76	4.61	63.33	-7.57	100.00	16.57	75.93	-4.19
TOTAL	1,170	1,814		14,169		2,360		3,794		4,397		5,210		6,435			
เรือหางยาว																	
ท่าช้าง - ท่าบางใหญ่	5,034	4,798		5,976		5,333		4,584		3,890		4,052		-			
ท่าช้าง - ท่าบางเชือกหนัง	273	261		507		515		581		575		744		-			
TOTAL	5,307	5,059		6,483		5,848		5,165		4,465		4,796		-			

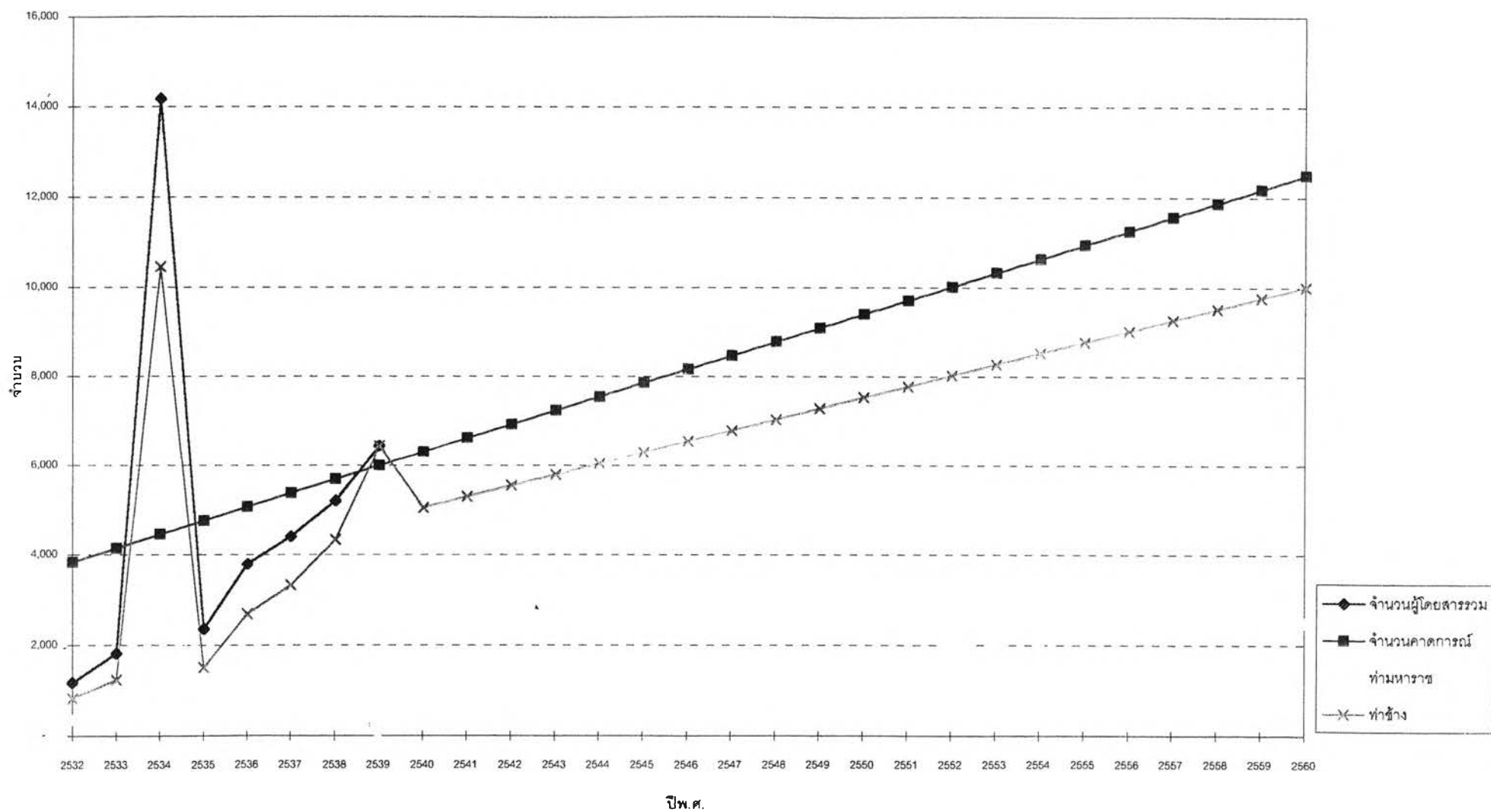
ที่มา : จากกรณาคำนวณ และจากข้อมูลฝ่ายสถิติ กองวิชาการ กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 5.3 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนรายทำในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2560

ปีพ.ศ.	จำนวนผู้โดยสารรวม	จำนวนคาดการณ์	ท่ามหาราช	ท่าช้าง
ค่าสัดส่วนเฉลี่ย			24.07	75.93
การเปลี่ยนแปลงค่าสัดส่วน			-	4.19
2532	1,170	3,837	343	827
2533	1,814	4,146	572	1,242
2534	14,169	4,455	3,711	10,458
2535	2,360	4,764	845	1,515
2536	3,794	5,073	1,095	2,700
2537	4,397	5,382	1,066	3,331
2538	5,210	5,691	868	4,342
2539	6,435	6,000	-	6,435
2540		6,309	1,254	5,054
2541		6,618	1,316	5,302
2542		6,927	1,377	5,549
2543		7,235	1,439	5,797
2544		7,544	1,500	6,044
2545		7,853	1,561	6,292
2546		8,162	1,623	6,539
2547		8,471	1,684	6,787
2548		8,780	1,746	7,034
2549		9,089	1,807	7,282
2550		9,398	1,869	7,529
2551		9,707	1,930	7,777
2552		10,016	1,991	8,024
2553		10,325	2,053	8,272
2554		10,634	2,114	8,519
2555		10,942	2,176	8,767
2556		11,251	2,237	9,014
2557		11,560	2,299	9,262
2558		11,869	2,360	9,509
2559		12,178	2,421	9,757
2560		12,487	2,483	10,004

ที่มา : จากการคำนวณ

แผนภูมิที่ 5.2 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนรายทำในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2560



- ท่าช้าง มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเท่ากับ 75.93% และมีแนวโน้มในการเพิ่มขึ้นเท่ากับ +4.19% ต่อปี

- ท่ามหาราช มีสัดส่วนเฉลี่ยของผู้โดยสารเรือข้ามฟากแต่ละเส้นทางต่อจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเท่ากับ 24.07% แต่มีแนวโน้มในการลดลงเท่ากับ -4.19% ต่อปี

ซึ่งทำให้สามารถคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในแต่ละเส้นทางจากช่วงปี พ.ศ.2532 - ปีพ.ศ. 2560 ได้ดังตาราง (ตารางที่ 5.3 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2560 และแผนภูมิที่ 5.2 แสดงการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารเรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยารายท่า ในช่วงปีพ.ศ. 2532 - 2560) โดยในปีพ.ศ. 2560 ท่าเรือที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดท่าช้างคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 10,004 คนต่อวัน ในขณะที่ท่ามหาราช จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มเป็นจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นเพียง 2,483 คนต่อวัน

ในขณะที่กรุงเทพมหานคร และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีแผนโครงการในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา “ โครงการจอดรถบ้านโดยสารเรือ “ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางโดยรถส่วนตัว หรือรถโดยสารประจำทาง มาয়งทำเทียบเรือเพื่อเดินทางต่อโดยเรือโดยสารข้ามฟาก หรือเรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีแผนที่จะพัฒนาที่บริเวณท่าช้าง และท่าพระจันทร์ ก่อนอันเนื่องมาจากการเป็นท่าเทียบเรือที่มีผู้โดยสารมาก และให้บริการนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน โดยการวางแผนพัฒนาท่าเรือ และจัดเตรียมที่จอดรถสำหรับผู้ที่ใช้รถส่วนตัวให้มีความเพียงพอต่อความต้องการ (ที่มา : กองประชาสัมพันธ์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ)

5.2.1.2) การวิเคราะห์แนวโน้ม และศักยภาพในอนาคตของรูปแบบการสัญจรทางบก

จากการศึกษา และวิเคราะห์ถึงรูปแบบการสัญจรทางบกในบทที่ 3 และบทที่ 4 ทำให้สามารถคาดการณ์ศักยภาพและแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงของการสัญจรทางบกที่มีความเกี่ยวข้องในพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคตได้ดังต่อไปนี้

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการสัญจรทางบกในบริเวณพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง มีอัตราเพิ่มของอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยโดยรวมเท่ากับ +4.97% ในช่วงปี พ.ศ. 2535 - 2538 (ตารางที่ 5.4 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ปีพ.ศ. 2535 - 2538) โดยรูปแบบการสัญจรทางบกที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มมากที่สุดคือ รถยนต์และรถส่วนบุคคล ซึ่งอัตราการเพิ่มเฉลี่ยเท่ากับ +8.17% ต่อปี รองลงมาคือ รถตู้ - รถปิคอัพ และรถเมลิใหญ่ ที่มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยเท่ากับ +4.69% และ +1.04% ต่อปีตามลำดับ ในขณะที่รูปแบบการสัญจรทางบกที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงมากที่สุดคือ รถบรรทุก ซึ่งมีอัตราการลดเฉลี่ยเท่ากับ -15.33% ต่อปี รองลงมาคือ รถสามล้อ และรถเมลิเล็ก ที่มีอัตราการลดเฉลี่ยเท่ากับ -1.49% และ -0.74% ต่อปีตามลำดับ

จะเห็นว่าปริมาณการสัญจรทางบกโดยรวมเฉลี่ยในบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นอีกในอนาคต โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ และรถส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่รถขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกมีแนวโน้มที่จะลดลง อันเนื่องมาจากนโยบายในการควบคุมและจัดระเบียบการจราจรเพื่อลดความหนาแน่นของการจราจรในเกาะรัตนโกสินทร์ ส่วนรถที่ให้บริการแก่สาธารณะยังมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับพาหนะ 2 ประเภทข้างต้น

ตารางที่ 5.4 แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ปีพ.ศ.2535 - 2538

	2535	2536	เปลี่ยนแปลง	2537	เปลี่ยนแปลง	2538	เปลี่ยนแปลง	เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย
Total / Hour	9,036	8,965	- 0.79	9,203	2.66	10,404	13.05	4.97
ปริมาณรถแยกตามประเภท (เฉลี่ยต่อชั่วโมง)								
รถยนต์	4,736	5,321	12.35	5,344	0.44	5,970	11.71	8.17
รถตู้ - รถปิคอัพ	2,660	2,251	- 15.37	2,523	12.07	2,961	17.38	4.69
รถเมล์ใหญ่	542	460	- 15.15	500	8.60	548	9.67	1.04
รถเมล์เล็ก	182	179	- 1.47	182	1.49	178	- 2.24	0.74
รถบรรทุก	298	227	- 23.89	186	- 17.79	178	- 4.29	15.33
รถสามล้อ	619	527	- 14.79	468	- 11.16	569	21.50	1.49

ที่มา : จากการคำนวณ และงานสถิติและข้อมูล ฝ่ายสำรวจและวิเคราะห์ กองวิชาการ สำนักการจราจรและการขนส่ง กรุงเทพมหานคร

5.2.1.3) การวิเคราะห์แนวโน้ม และศักยภาพในอนาคตของการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่โดยรอบ

- พระบรมมหาราชวัง และวัดพระศรีรัตนศาสดาราม

พระบรมมหาราชวัง และวัดพระศรีรัตนศาสดาราม ในปัจจุบันเป็นสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ในเกาะรัตนโกสินทร์ มีนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเพื่อเยี่ยมชมเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยมีอัตราการเพิ่มของจำนวนนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์เฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2.31% ในช่วงปี พ.ศ. 2531 - 2540 อันเนื่องมาจากการพัฒนาเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ในด้านต่างๆทั้งในช่วงที่ผ่านมา และจากแผนการพัฒนาในอนาคต เช่น โครงการพัฒนาทางกายภาพในเกาะรัตนโกสินทร์ โครงการรกรวางไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน ฯลฯ

ทำให้สามารถคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์จากช่วงปี พ.ศ. 2531 - ปี พ.ศ. 2560 ได้ดังตารางที่ (ตารางที่ 5.5 แสดงการคาดการณ์นักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ ปี พ.ศ. 2531 - 2560 และแผนภูมิที่ 5.3 แสดงการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ ปีพ.ศ. 2531 - 2560) โดยจะมีนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์จำนวนทั้งสิ้น 4,821 คน , 5,233 คน , 5,646 คน และ 6,058 คน ในปี พ.ศ. 2545 , 2550 , 2555 และ 2560 ตามลำดับ

- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ มีแผน และนโยบายในการพัฒนามหาวิทยาลัยในอนาคตที่สำคัญ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขยายกิจกรรมจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ไปยังที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ดังต่อไปนี้

(1) วัตถุประสงค์หลักการพัฒนาในแผนพัฒนาการศึกษาระยะที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544)

- เร่งพัฒนาให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นสถาบันเพื่อการศึกษา ค้นคว้า และวิจัยอันจะนำไปสู่การเป็นเลิศทางวิชาการ และเป็นสถาบันการศึกษาชั้นแนวหน้าในระดับสากล

- พัฒนาคุณภาพของนักศึกษา และบุคลากรของมหาวิทยาลัย

- พัฒนาระบบการเรียนการสอน การค้นคว้า และการวิจัย ให้อยู่ในระดับที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนบุคลากร และสามารถนำไปใช้เป็นแบบอย่างแก่สถาบันการศึกษาอื่นที่มีความอ่อนแอกว่าเกี่ยวกับการขยายกิจกรรมจากท่าพระจันทร์ไปที่ศูนย์รังสิต

- พัฒนาระบบการจัดการการศึกษา และการบริหารให้มีความคล่องตัว มีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

(2) แผนในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขยายกิจกรรมจากท่าพระจันทร์ไปที่ศูนย์รังสิต

เพื่อให้การดำเนินการของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักการพัฒนาในแผนพัฒนาการศึกษาระยะที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) ทางมหาวิทยาลัยจึงได้มีแนวความคิดเกี่ยวกับการขยายกิจกรรมจากท่าพระจันทร์ไปที่ศูนย์รังสิต อันเนื่องมาจากข้อจำกัดด้านพื้นที่ให้สอยของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การขยายการสอนระดับปริญญาตรีจากท่าพระจันทร์ไปยังศูนย์รังสิต ซึ่งสภามหาวิทยาลัยมีมติให้ขยายไปพร้อมกันทุกคณะในปีการศึกษา 2543 จะทำให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ลดความ

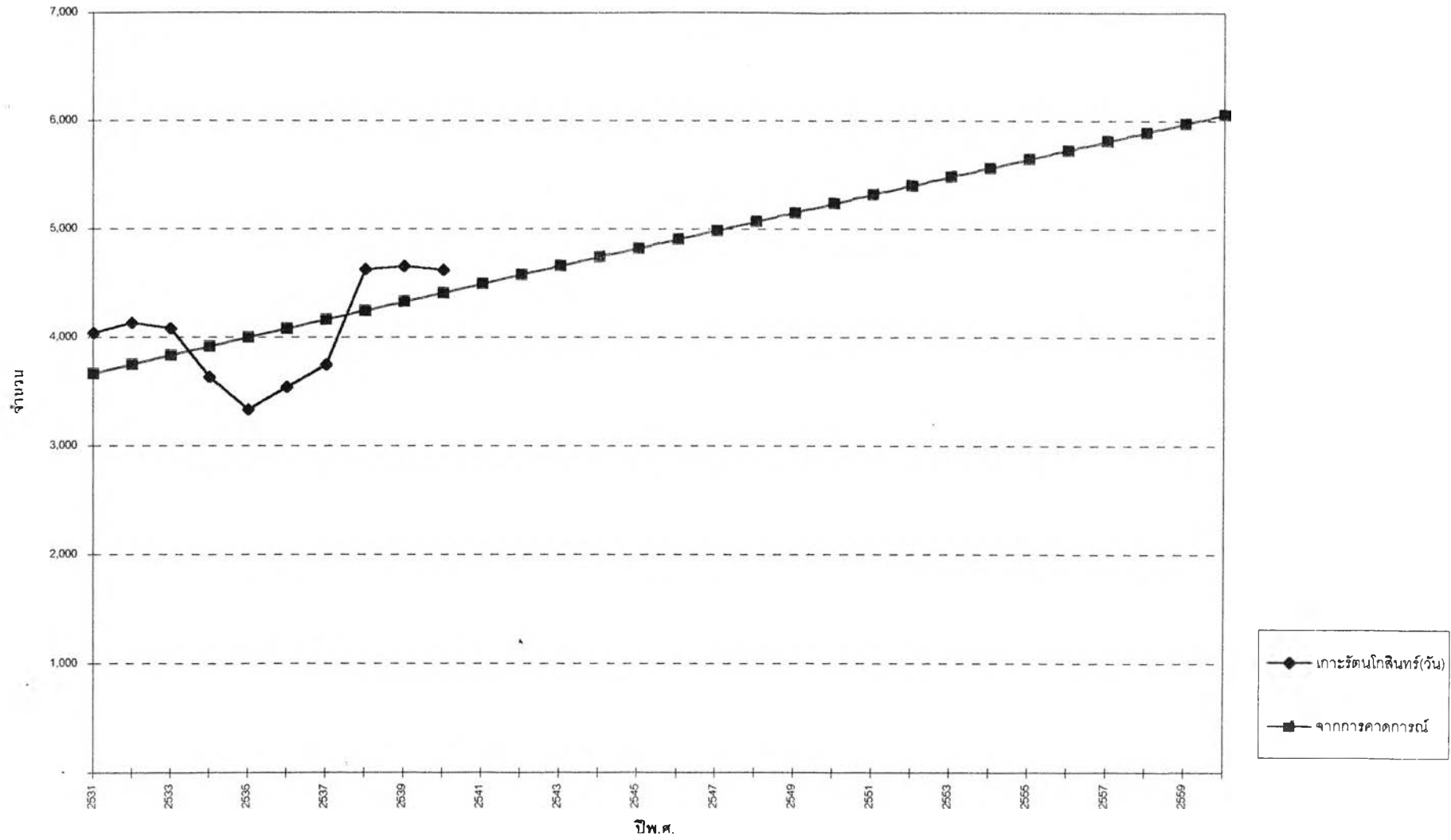
ตารางที่ 5.5 แสดงการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ ปีพ.ศ. 2531 - 2560

จำนวนนักท่องเที่ยว			
ปี พ.ศ.	เกาะรัตนโกสินทร์(ปี)	เกาะรัตนโกสินทร์(วัน)	จากการคาดการณ์
2531	1,473,104	4,036	3,667
2532	1,507,380	4,130	3,749
2533	1,487,774	4,076	3,832
2534	1,325,475	3,631	3,914
2535	1,216,091	3,332	3,996
2536	1,290,879	3,537	4,079
2537	1,367,032	3,745	4,161
2538	1,688,106	4,625	4,244
2539	1,696,989	4,649	4,326
2540	1,684,821	4,616	4,409
2541			4,491
2542			4,574
2543			4,656
2544			4,739
2545			4,821
2546			4,904
2547			4,986
2548			5,069
2549			5,151
2550			5,233
2551			5,316
2552			5,398
2553			5,481
2554			5,563
2555			5,646
2556			5,728
2557			5,811
2558			5,893
2559			5,976
2560			6,058

จำนวนนักท่องเที่ยว		
ปี พ.ศ.	จำนวน	อัตราเพิ่ม
2531	4,036	
2532	4,130	2.33
2533	4,076	- 1.30
2534	3,631	- 10.91
2535	3,332	- 8.25
2536	3,537	6.15
2537	3,745	5.90
2538	4,625	23.49
2539	4,649	0.53
2540	4,616	- 0.72
อัตราเพิ่มเฉลี่ย		2.31

ที่มา : จากการคำนวณ

แผนภูมิที่ 5.3 แสดงการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ ปีพ.ศ. 2531 - 2560



แออัด และสอดคล้องกับเป้าหมายในการลดจำนวนนักศึกษาระดับปริญญาตรี และเพิ่มจำนวนนักศึกษาในระดับบัณฑิตศึกษามากยิ่งขึ้น

- ปรับปรุงพื้นที่ที่มีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ ให้รองรับการเรียนการสอนระดับบัณฑิตศึกษาที่มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น โดยจะปรับปรุงเป็นพื้นที่สำหรับทำงานของนักศึกษา และขยายการเรียนการสอนระดับบัณฑิตศึกษาทั้งในระดับปริญญาโท โดยเฉพาะในระดับปริญญาเอกที่มีเป้าหมายในการเปิดเพิ่มอีก 5 สาขา คือ นิติศาสตร์ รัฐศาสตร์ สังคมสงเคราะห์ศาสตร์ ประวัติศาสตร์ และวารสารศาสตร์

- การขยายหน่วยงานทั้งส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเรียนการสอน และที่เกี่ยวข้องกับการบริหารไปยังศูนย์รังสิตในปีการศึกษา 2543 โดยส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเรียนการสอนประกอบไปด้วย 3 หน่วยงานคือ สำนักหอสมุด สำนักทะเบียนและประมวลผล และสถาบันประมวลข้อมูลเพื่อการศึกษา ในขณะที่ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารของสำนักอธิการบดีประกอบไปด้วย 7 หน่วยงานคือ กองกลาง กองการเจ้าหน้าที่ กองคลัง กองบริการการศึกษา กองกิจการนักศึกษา กองแผนงาน และงานตรวจสอบภายใน (ที่มา : กองแผนงาน ฝ่ายวางแผนและพัฒนา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์)

(3) สรุปแนวโน้มและศักยภาพในอนาคตของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์

ในด้านจำนวนนักศึกษา นักศึกษาระดับปริญญาตรีที่มีจำนวนทั้งสิ้น 8,309 คนในปัจจุบัน จะย้ายไปยังศูนย์รังสิตทั้งหมดในปีการศึกษา 2543 ในขณะที่นักศึกษาในระดับบัณฑิตศึกษาที่มีจำนวนทั้งสิ้น 4,240 คนในปัจจุบันจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 5,797 คนในปีการศึกษา 2544 อันเนื่องมาจากการรับนักศึกษาเพิ่มและการขยายการเรียนการสอนในสาขาวิชาต่างๆ ส่วนในด้านอาจารย์ ข้าราชการ และลูกจ้าง ที่มีจำนวนทั้งสิ้น 1,949 คนในปัจจุบัน จะคงเหลือเพียง 1,161 คนในปีการศึกษา 2543 ทำให้จำนวนคนทั้งหมดของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ ในปีการศึกษา 2544 จะมีทั้งสิ้น 6,958 คน ลดลงจากในปัจจุบันที่มีจำนวนทั้งสิ้น 14,498 คน ซึ่งคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 48% ของปัจจุบัน (ตารางที่ 5.6 แสดงจำนวนนักศึกษา อาจารย์ ข้าราชการ และลูกจ้าง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ ปีพ.ศ. 2540 และ 2545)

- มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตวังท่าพระ

มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตวังท่าพระ มีแผน และนโยบายในการพัฒนามหาวิทยาลัยในอนาคต ทั้งแผนในระยะสั้นและในระยะยาวดังต่อไปนี้

(1) วัตถุประสงค์หลักในการพัฒนา

- ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางของงานด้านศิลปะ และวัฒนธรรม โดยเน้นที่ผลงานของคณาจารย์ และนักศึกษา

- ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวภายในมหาวิทยาลัยให้มากยิ่งขึ้น

- ควบคุมความหนาแน่นของบุคคลากรภายในมหาวิทยาลัย และรักษาสภาพให้เป็นอย่างใหม่ปัจจุบัน

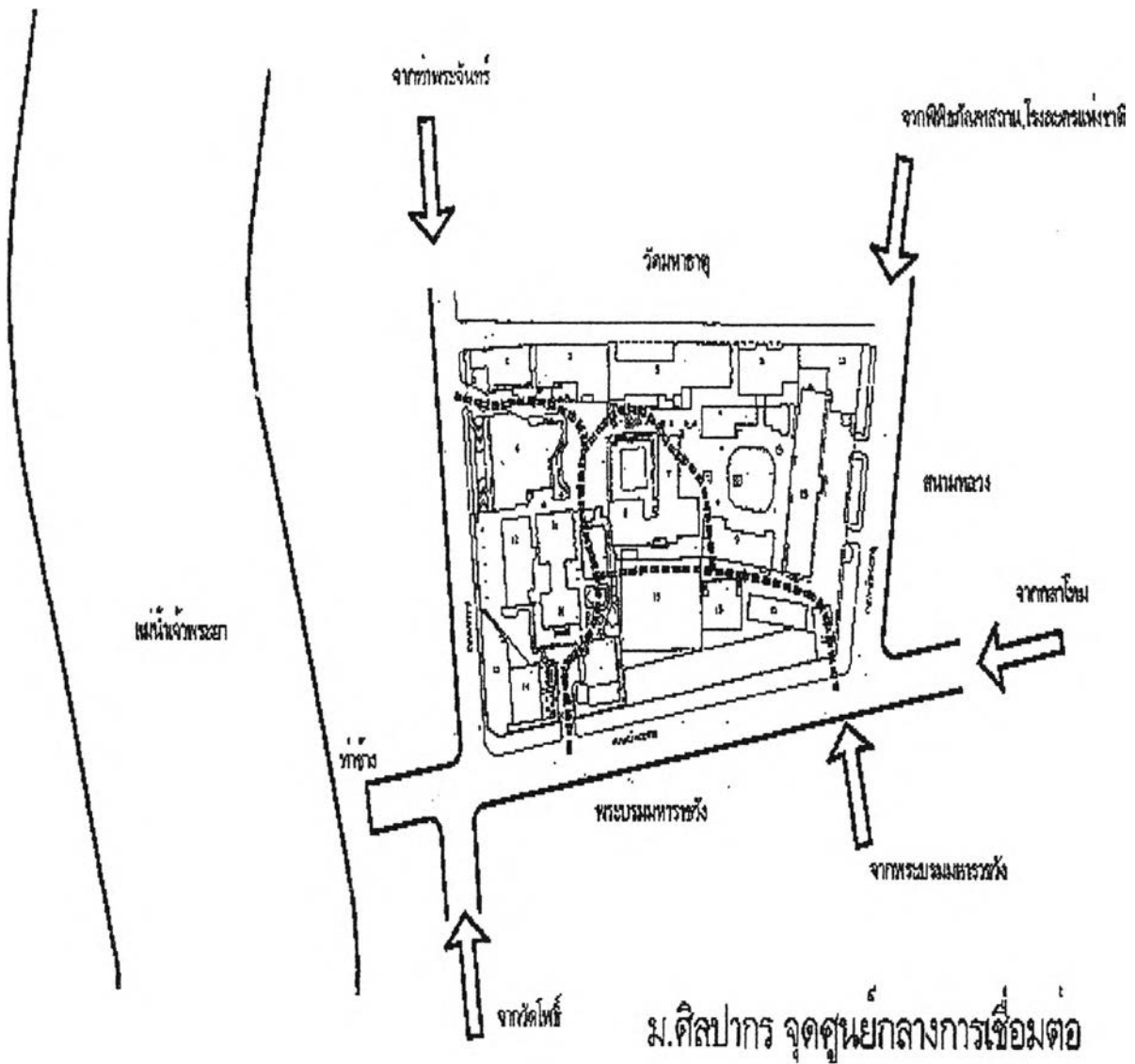
(2) แผนการพัฒนาในระยะสั้น

- พัฒนาสภาพทางด้านกายภาพภายในมหาวิทยาลัย เช่น การเชื่อมต่อเส้นทางเดินภายในให้มีความเชื่อมโยงเพื่อสะดวกต่อการเข้ามาเที่ยวเยี่ยมชม จัดทำเป็นพิพิธภัณฑ์ศิลปะกลางแจ้งและพิพิธภัณฑ์ศิลปะถาวร จากอาคารที่ในปัจจุบันไม่ได้ใช้ประโยชน์ (แผนผังที่ 5.4 และแผนผังที่ 5.5 แผนการพัฒนาสภาพทางด้านกายภาพภายในของมหาวิทยาลัยศิลปากร) เพื่อส่งเสริมทางการท่องเที่ยวให้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 5.6 แสดงจำนวนนักศึกษา อาจารย์ ข้าราชการและลูกจ้าง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ ปีพ.ศ.2540 และ 2545

2540						
	ป.ตรี	สูงกว่า ป.ตรี	อาจารย์	ข้าราชการ	ลูกจ้าง	รวม
นิติศาสตร์	1,465	462	57	35	28	2,047
พาณิชยศาสตร์และการบัญชี	2,001	1,425	114	39	26	3,605
รัฐศาสตร์	778	627	49	32	14	1,500
เศรษฐศาสตร์	1,257	324	92	38	18	1,729
สังคมสงเคราะห์ศาสตร์	400	575	41	21	17	1,054
ศิลปศาสตร์	1,385	326	217	46	58	2,032
วารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน	724	270	44	32	13	1,083
สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา	299	92	30	14	5	440
โครงการจัดตั้งคณะศิลปกรรมศาสตร์	-	-	16	5	-	21
สถาบันภาษา	-	139	48	9	3	199
สำนักหอสมุด	-	-	1	145	31	177
สำนักทะเบียนและประมวลผล	-	-	-	53	4	57
สถาบันประมวลข้อมูลเพื่อการศึกษา	-	-	-	63	8	71
กองกลาง	-	-	-	68	142	210
กองการเจ้าหน้าที่	-	-	-	35	6	41
กองคลัง	-	-	-	61	7	68
กองบริการการศึกษา	-	-	-	48	40	88
กองกิจการนักศึกษา	-	-	-	29	4	33
กองแผนงาน	-	-	-	32	5	37
งานตรวจสอบภายใน	-	-	-	5	1	6
รวม	8,309	4,240	709	810	430	14,498
2545						
	ป.ตรี	สูงกว่า ป.ตรี	อาจารย์	ข้าราชการ	ลูกจ้าง	รวม
รวม	-	5,797	708	271	182	6,958

ที่มา : งานวิจัยสถาบัน กองแผนงาน ฝ่ายวางแผนและพัฒนา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์



การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : แผนการพัฒนาสภาพทางด้านกายภาพภายในของมหาวิทยาลัยศิลปากร






ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

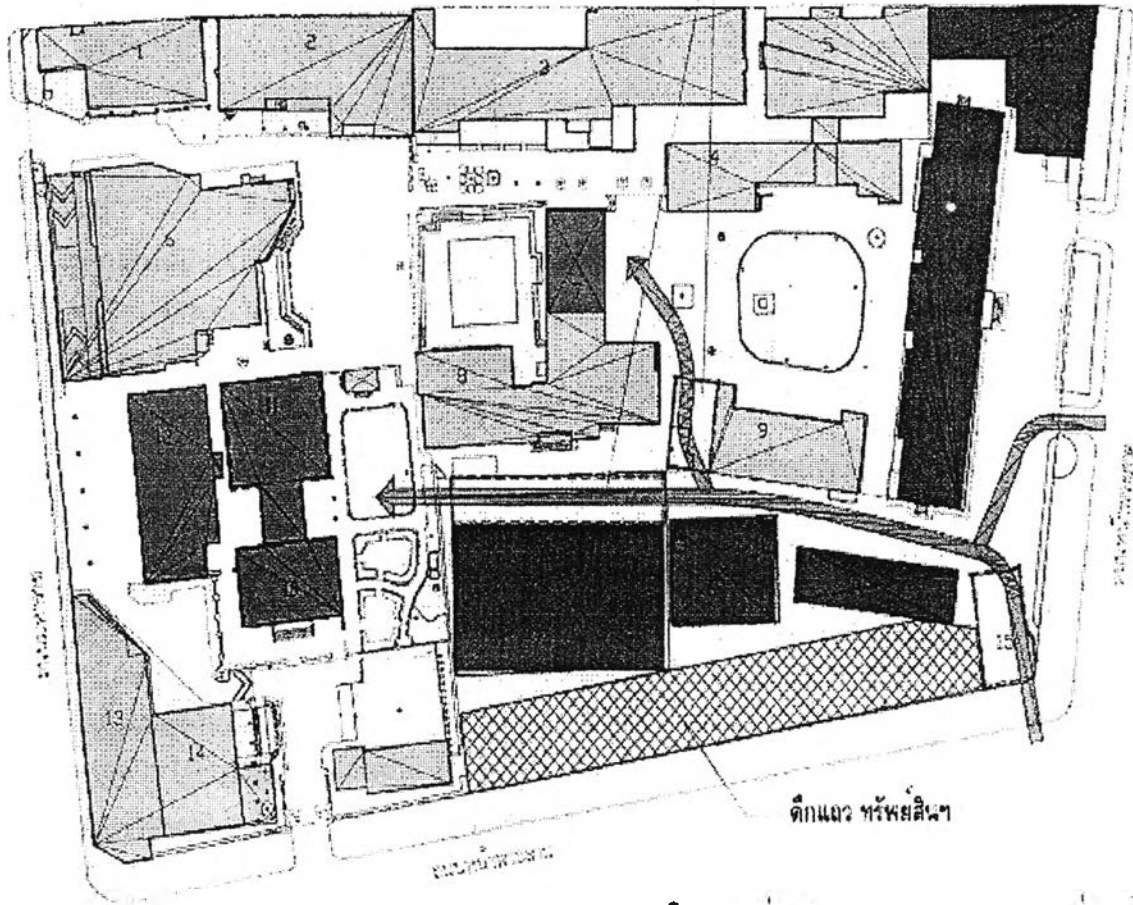
นาย นาวิณ ดันวิฒนประทีป รหัส 3970812425

ที่มาข้อมูล : กองแผนงาน สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยศิลปากร

แผนผังที่ 5.4

-  มุ.ศิลปากร
-  พื้นที่แสดงศิลปวัฒนธรรม
-  กรมศิลปากร

บริเวณวีรคอกาเพื่อเปิดมุมมอง



ม.ศิลปากร โครงการส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว

การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : แผนการพัฒนาสภาพทางด้านกายภาพภายในของมหาวิทยาลัยศิลปากร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวิณ ตันวัฒนประทีป รหัส 3970812425

แผนผังที่ 5.5

ที่มาข้อมูล : กองแผนงาน สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยศิลปากร

(3) แผนการพัฒนาในระยะยาว

- มหาวิทยาลัยศิลปากรมีแผนในการย้ายประชาชนที่อยู่อาศัยในตรอกท่าวังที่เป็นที่ของมหาวิทยาลัยศิลปากร เพื่อนำพื้นที่มาใช้ประโยชน์ในการเป็นจุดเชื่อมโยงของการเดินทางจากแม่น้ำเจ้าพระยากับมหาวิทยาลัยศิลปากรในอนาคต

- มหาวิทยาลัยศิลปากรจะขอพื้นที่ที่ปัจจุบันเป็นฟลัดทหารของกระทรวงกลาโหม ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 3.57 ไร่ เพื่อจัดทำเป็นพิพิธภัณฑ์ศิลปะกลางแจ้งและพิพิธภัณฑ์ศิลปะถาวร เนื่องจากพื้นที่นี้ในปัจจุบันมีความเชื่อมโยงในการเป็นที่พักอาศัยของข้าราชการและทหารที่ทำงานในกระทรวงกลาโหม แต่กระทรวงกลาโหมมีนโยบายในการย้ายออกจากเกาะรัตนโกสินทร์ภายในช่วงเวลา 5 - 10 ปีนี้ ซึ่งจะทำให้พื้นที่นี้กลายเป็นพื้นที่ว่างที่ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์ในอนาคต (ที่มา : กองแผนงาน สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยศิลปากร)

(4) สรุปแนวโน้มและศักยภาพในอนาคตของมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตวังท่าพระ

ในด้านจำนวนนักศึกษา อาจารย์ ข้าราชการ และลูกจ้างจะมีจำนวนค่อนข้างคงที่อันเนื่องมาจากนโยบายในการควบคุมความหนาแน่นของบุคคลากรภายในมหาวิทยาลัย ในขณะที่จะมีการส่งเสริมทางด้านการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น โดยจัดตั้งการเชื่อมต่อเส้นทางเดินภายในให้มีความเชื่อมโยงเพื่อสะดวกต่อการเข้ามาท่องเที่ยวเยี่ยมชม จัดทำเป็นพิพิธภัณฑ์ศิลปะถาวรจากอาคารที่ในปัจจุบันไม่ได้ใช้ประโยชน์ (ในวันธรรมดา) และพิพิธภัณฑ์ศิลปะกลางแจ้ง “ ลานศิลป์ ” (ในวันเสาร์ - อาทิตย์) ซึ่งทำให้ในอนาคตคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวที่นอกจากจะเยี่ยมชมพระบรมมหาราชวังและวัดพระศรีรัตนศาสดารามแล้ว จะเริ่มมีแรงจูงใจให้เข้ามาท่องเที่ยวเยี่ยมชมในมหาวิทยาลัยและในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมากยิ่งขึ้น

- วัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์ (มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย)

วัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์ หรือมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้กำหนดทิศทางแผนการพัฒนามหาวิทยาลัยในระยะที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) ไว้ดังต่อไปนี้

(1) วัตถุประสงค์หลักการพัฒนาในแผนพัฒนาการศึกษาระยะที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544)

- พัฒนาและส่งเสริมให้บุคลากรทั่วไปและนักศึกษาให้มีการศึกษาค้นคว้าวิจัยและแสวงหาความรู้เกี่ยวกับวิชาการทางพุทธศาสนาและประยุกต์เข้ากับศาสตร์ต่างๆ

- เพื่อบริหารความรู้เกี่ยวกับวิชาการทางพุทธศาสนาทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติ อันจะก่อให้เกิดการพัฒนาบุคคล สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน

(2) นโยบาย และแผนในการพัฒนา

พัฒนาศักยภาพของมหาวิทยาลัยให้เป็นศูนย์บริการวิชาการแก่คณะสงฆ์ และสังคม รวมทั้งพัฒนาชุมชน พัฒนาจิตใจของประชาชนตามหลักพุทธศาสนา โดย

- จัดให้มีการอบรมคุณธรรม จริยธรรม โดยวิธีการบรรยายธรรม สนทนาธรรม และปฏิบัติธรรมให้แก่ชาวไทย และชาวต่างประเทศ

- จัดกิจกรรมการบริการทางวิชาการแก่สังคมตามหลักพระธรรมวินัย

รวมทั้งให้มีการพัฒนาศักยภาพของวัดและมหาวิทยาลัยในด้านการเผยแผ่ศาสนา การทะนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานของหลักธรรมทางพุทธศาสนาและความเจริญของบ้านเมือง โดย

- ให้ความร่วมมือกับภาครัฐและเอกชนในการจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อศีลธรรม ศาสนา ศิลปวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ

- จัดให้มีหอพุทธศิลป์ เพื่อใช้เป็นพิพิธภัณฑ์ทางศาสนาและวัฒนธรรม

- จัดตั้งศูนย์หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการส่งเสริมพุทธศาสนา การทะนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ฯลฯ (ที่มา : กองแผนงาน สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย)

(3) สรุปแนวโน้มและศักยภาพในอนาคต

ในด้านจำนวนของพระสงฆ์ นักศึกษา และบุคลากรจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากนโยบายในการพัฒนาการศึกษาให้แก่ทั้งนักศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนทั่วไปที่จะมีเพิ่มขึ้นทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ในขณะที่จะมีการส่งเสริมทางด้านการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น โดยจัดทำเป็นหอพุทธศิลป์ เพื่อใช้เป็นพิพิธภัณฑ์ทางศาสนาและวัฒนธรรม ซึ่งทำให้ในอนาคตคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวที่นอกจากจะเยี่ยมชมพระบรมมหาราชวังและวัดพระศรีรัตนศาสดารามแล้ว จะเริ่มมีแรงจูงใจให้เข้ามาท่องเที่ยวเยี่ยมชมในมหาวิทยาลัยและในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมากยิ่งขึ้น

- โรงพยาบาลศิริราช และมหาวิทยาลัยมหิดล

โรงพยาบาลศิริราช และมหาวิทยาลัยมหิดล ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาในช่วงปี.ศ.2540 - 2544 ไว้ดังต่อไปนี้

(1) แผนในการพัฒนาโรงพยาบาลศิริราช

- เน้นในด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคของโรงพยาบาล เพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้ป่วยที่มีเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ทั้งทางด้านระบบน้ำประปา ระบบไฟฟ้า ระบบโทรศัพท์ ฯลฯ

- พัฒนาในด้านการรองรับผู้ป่วยที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยจะมีการเพิ่มหอผู้ป่วย ที่ใช้ระบบบริหารจัดการในรูปแบบที่ไม่ต้องเพิ่มเติมตำแหน่งของบุคลากร เป็นการเพิ่มรายได้เพื่อทางโรงพยาบาลจะได้นำมาพัฒนาทรัพยากรของโรงพยาบาลทั้งทางด้านบุคคล และทางด้านการบริการ

- พัฒนาการใช้พื้นที่ของโรงพยาบาลให้มีการใช้ประโยชน์สูงสุด โดยเปิดคลินิกพิเศษนอกเวลาราชการ เพื่อลดความแออัดของผู้ป่วยในช่วงเวลากลางวัน และเพิ่มความสามารถในการให้บริการของโรงพยาบาลให้มากขึ้น โดยคาดว่าจะผู้ป่วยที่จะมานอกเวลาราชการจะมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 80,000 - 100,000 คนต่อปี หรือประมาณ 200 - 300 คนต่อวัน

(2) แผนในการพัฒนามหาวิทยาลัยมหิดล

- จะมีการเพิ่มการรับนักศึกษา เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐในการผลิตบุคลากรเพื่อรับใช้สังคมและประเทศชาติให้มากขึ้น (ที่มา : กองแผนงาน มหาวิทยาลัยมหิดล)

(3) สรุปแนวโน้มและศักยภาพในอนาคต

ในด้านจำนวนนักศึกษาของมหาวิทยาลัยมหิดลจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากนโยบายในการพัฒนาการศึกษา ในขณะที่จำนวนด้านบุคลากรจะค่อนข้างคงที่ ซึ่งจะเห็นได้จากทั้งแผนในการพัฒนาโรงพยาบาลศิริราช และมหาวิทยาลัยมหิดลที่ค่อนข้างจะควบคุมจำนวนของบุคลากรไม่ให้มีการเพิ่มขึ้น แต่ในด้านของโรงพยาบาลศิริราชแผนในการพัฒนาในด้านต่างมุ่งเน้นในการที่จะสามารถรองรับผู้ป่วย

ได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะทำให้เกิดจำนวนของการเดินทาง และช่วงเวลาของการเดินทางของผู้ที่มาใช้บริการที่เดินทางผ่านย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างที่เพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน

5.2.2) การวิเคราะห์แนวโน้มทางด้านสังคมและประชากร

จากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในขนาดทางด้านกายภาพของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร ทำให้เกิดแนวโน้มทางด้านสังคมและประชากรในอนาคตของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นประชากรกลางวัน (Day - Time Population) ดังต่อไปนี้

1) ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ได้แก่ จำนวนผู้อยู่อาศัยที่อยู่นอกวัยแรงงาน ได้แก่ วัยเด็กและวัยชรา รวมทั้งจำนวนแม่บ้านและผู้ว่างงานซึ่งอยู่ในวัยแรงงานมีแนวโน้มที่จะลดลงตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรวม ซึ่งมีแนวโน้มที่จะลดลงประมาณ -0.66% ต่อปี ซึ่งจะทำให้ในปี พ.ศ. 2545 ผู้อยู่อาศัยที่อยู่นอกวัยแรงงานจะมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 1,120 คน (ที่มา : จากการคำนวณ)

2) ผู้ที่ประกอบกิจการค้าพาณิชยกรรมในพื้นที่ ทั้งเจ้าของกิจการและลูกจ้าง ซึ่งจะมีจำนวนโดยเฉลี่ยประมาณ 3 คนต่อร้านค้า จะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากหรือค่อนข้างคงที่ คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 612 คน

3) ช่างราชการ ในสถานที่ราชการ อาจารย์ และลูกจ้างในมหาวิทยาลัย โดยมหาวิทยาลัยศิลปากรที่การเปลี่ยนแปลงในอนาคตมีน้อยมากจะมีจำนวนคงที่ คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 373 คน และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงโดยจะย้ายไปที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต โดยจะมีจำนวน อาจารย์ และลูกจ้างในมหาวิทยาลัยในปี พ.ศ.2545 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,161 คน ซึ่งจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 88.6% จะใช้บริการพื้นที่ในช่วงกลางวันอยู่เป็นประจำ คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 1,029 คน คิดเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 1,402 คน

4) นักศึกษา โดยมหาวิทยาลัยศิลปากรที่การเปลี่ยนแปลงในอนาคตมีน้อยมากจะมีจำนวนคงที่ คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 442 คน และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงโดยจะย้ายไปที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต โดยจะมีจำนวนนักศึกษาในปี พ.ศ.2545 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 6,958 คน ซึ่งจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 47.7% จะใช้บริการพื้นที่ในช่วงกลางวันอยู่เป็นประจำ คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 3,319 คน คิดเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 3,761 คน

5) ผู้ที่เดินทางผ่านทางเรือทั้งท่าพระจันทร์ และท่าช้าง ในช่วงกลางวัน มีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 3.78% คิดเป็นจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น ในปี พ.ศ.2545 ประมาณ 590 คน (ที่มา : จากการคำนวณ)

ตารางที่ 5.7 แสดงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของประชากรกลางวันของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต

ปัจจัย	จำนวน ใน ปัจจุบัน	หมายเหตุ	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลง	จำนวนใน อีก 5 ปี
1. ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่	1,158	- ประชากรนอกวัยแรงงาน - แม่บ้านและผู้ทำงานในวัยแรงงาน	- ลดลง -0.66% ต่อปี	1,120
2. ผู้ที่ประกอบกิจการ ค้าพาณิ ชยกรรมใน พื้นที่	612	- เจ้าของกิจการและลูกจ้าง	- คงที่	612
3. อาจารย์ ช่างราชการ และลูกจ้าง	2,100	- ธรรมศาสตร์ 1,727 คน (88.6%ของทั้งหมด) - ศิลปากร 373 คน (61.1%ของทั้งหมด)	- ลดลงจาก 1,949 คนเหลือ 1,161 คน - คงที่	1,402
4. นักศึกษา	6,428	- ธรรมศาสตร์ 5,986 คน (47.7%ของทั้งหมด) - ศิลปากร 442 คน (22.2%ของทั้งหมด)	- ลดลงจาก 14,498 คนเหลือ 6,958 คน - คงที่	3,761
5. ผู้ที่เดินทางผ่าน ทางเรือ ทั้งท่าพระ จันทร์ และท่าช้าง ใน ช่วงกลางวัน	490	- 7.3% ของผู้เดินทางทางเรือทั้งท่าพระ จันทร์ และท่าช้าง ในช่วงกลางวัน	- เพิ่มขึ้นเฉลี่ย +3.78% ต่อปี	590
รวมจำนวน ประชากรกลางวัน ทั้งหมด	10,788			7,485

ที่มา : จากการคำนวณ

จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ.2545 จำนวนประชากรในอนาคตของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นประชากรกลางวัน (Day - Time Population) จะมีจำนวนทั้งสิ้น 7,485 คน หรือคิดเป็น 69.38% ของจำนวนประชากรเดิมในปัจจุบัน ซึ่งจะส่งผลต่อแนวโน้มทางด้านกิจกรรมทางด้านพาณิชยกรรมประเภทต่างๆของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต (ตารางที่ 5.7 แสดงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของประชากรกลางวันของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต)

5.2.3) การวิเคราะห์แนวโน้มทางด้านกิจกรรม

และจากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตทางด้านกายภาพ และการเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากรของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ย่อมส่งผลต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางด้านกิจกรรมพาณิชยกรรมในอนาคตของย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างดังต่อไปนี้

- **ขายอาหารและของว่าง** ในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหาบเร่แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 83 ร้านค้า (19.53%ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 7,713 คนต่อวัน (ในช่วงเวลากลางวัน 12.00น - 13.00น.) โดยแบ่งออกเป็น 47.7%ของนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 22.2%ของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร และ 82%ของข้าราชการและผู้ทำงานในพื้นที่ที่ใช้บริการเป็นประจำ ซึ่งเฉลี่ยแล้วในปัจจุบันร้านค้าประเภทกิจกรรมขายอาหารและของว่างนี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 103 คนต่อ

ร้านต่อวัน แนวโน้มของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนลดลงอันเนื่องมาจากการลดลงของกลุ่มผู้ใช้บริการ (ตารางที่ 5.8 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทขายอาหารและของว่าง)

ตารางที่ 5.8 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทขายอาหารและของว่าง

ประเภทพาณิชย์กรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ	แนวโน้มในอนาคต
ขายอาหารและของว่าง	1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่โดยรอบที่สำคัญ	- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - มหาวิทยาลัยศิลปากร - หน่วยงานราชการ และสำนักงาน ในพื้นที่โดยรอบ	- มีจำนวนลดลงอันเนื่องมาจากการลดลงของกลุ่มผู้ใช้บริการ
	2) พฤติกรรมของ ประชากรในพื้นที่	- รับประทานอาหารในช่วงกลางวัน และช่วงเย็น	

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541

- **ของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป** ในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหาบเร่แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 27 ร้านค้า (6.35% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 6,178 คนต่อวัน โดยแบ่งออกเป็น 19% ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงเร่งด่วนตอนเช้า 34.9% ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงเร่งด่วนตอนเย็น และ 7.3% ของผู้เดินทางทางเรือในช่วงกลางวัน ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าประเภทกิจกรรมขายของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูปนี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 229 คนต่อร้านต่อวัน แนวโน้มของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากการแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของกลุ่มผู้ใช้บริการที่โดยสารผ่านทางเรือ (ตารางที่ 5.9 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป)

ตารางที่ 5.9 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทของสด ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป

ประเภทพาณิชย์กรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ	แนวโน้มในอนาคต
ของสด ผลไม้ และ อาหารสำเร็จรูป	1) การเป็นจุดเชื่อมต่อ ของการเดินทาง และ ความสะดวกในการเข้า ถึง	- การเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทำให้ผู้เดินทางซื้ออาหารสำเร็จรูป เพราะมีความเร่งรีบในการเดินทาง ต่อ	- มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมา จากการแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของ กลุ่มผู้ใช้บริการที่โดยสารผ่าน ทางเรือ
	2) พฤติกรรมของผู้ที่ใช้ บริการ	- ซื้ออาหารสำเร็จรูปในช่วงเวลาเร่ง ด่วนตอนเช้า และตอนเย็น - ซื้ออาหารสำเร็จรูปในช่วงกลาง วัน	

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541

- **เช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา** ในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหาบเร่แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 162 ร้านค้า (38.12% ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณมาก

กว่า 1,000 คนต่อวัน แนวโน้มของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนค่อนข้างคงที่อันเนื่องมาจากผู้ที่ใช้บริการกิจกรรมประเภทนี้จะเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการพิเศษเฉพาะ (ตารางที่ 5.10 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทเช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา)

ตารางที่ 5.10 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทเช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา

ประเภทพาณิชยกรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ	แนวโน้มในอนาคต
เช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา	1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบที่สำคัญ	- วัดมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์	- มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนค่อนข้างคงที่อันเนื่องมาจากผู้ที่ใช้บริการกิจกรรมประเภทนี้จะเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการพิเศษเฉพาะ
	2) พฤติกรรมของผู้ที่ใช้บริการ	-เช่าพระเครื่อง เครื่องราง และของบูชา มีเป็นจำนวนมากตลอดทั้งวัน	

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541

- **ขายสินค้าและของที่ระลึกการท่องเที่ยว** ในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างทั้งที่เป็นร้านค้าและที่เป็นหาบเร่แผงลอยรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้น 12 ร้านค้า (2.82%ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 3,347 คนต่อวัน (72.5%ของนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์) ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าประเภทกิจกรรมขายของที่ระลึกการท่องเที่ยว นี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 279 คนต่อร้านค้าต่อวัน แนวโน้มของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากการแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ในอนาคต (ตารางที่ 5.11 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทขายสินค้าและของที่ระลึกการท่องเที่ยว)

ตารางที่ 5.11 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทขายสินค้าและของที่ระลึกการท่องเที่ยว

ประเภทพาณิชยกรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ	แนวโน้มในอนาคต
ขายสินค้าที่ระลึกการท่องเที่ยว	1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบที่สำคัญ	- พระบรมมหาราชวัง	- มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากการแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ ในอนาคต
	2) พฤติกรรมของผู้ที่ใช้บริการ	- นักท่องเที่ยวซื้อของที่ระลึก เนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ มีมากที่สุดในช่วงกลางวัน	

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541

- **ตัดชุดรับปริญญา** ในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชยกรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นจำนวนทั้งสิ้น 10 ร้านค้า (2.35%ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 23,701 คน โดยแบ่งออกเป็น 81.8%ของนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

86.1%ของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร และ 84.4%ของนักศึกษามหาวิทยาลัยมหิดล ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าประเภทกิจกรรมตัดชุดรับปริญญา นี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 2,370 คนต่อร้าน แนวโน้มของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนลดลงอันเนื่องมาจากการลดลงของกลุ่มผู้ใช้บริการ (ตารางที่ 5.12 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทตัดชุดรับปริญญา)

ตารางที่ 5.12 แสดงแนวโน้มในอนาคตของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทตัดชุดรับปริญญา

ประเภทพาณิชย์กรรม	ปัจจัยที่มีอิทธิพล	หมายเหตุ	แนวโน้มในอนาคต
ตัดชุดรับปริญญา	1) การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบที่สำคัญ	- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - มหาวิทยาลัยศิลปากร - มหาวิทยาลัยมหิดล - มหาวิทยาลัยอื่นๆทั่วประเทศ	- มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนลดลงอันเนื่องมาจากการลดลงของกลุ่มผู้ใช้บริการ

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม , เดือนมกราคม ปีพ.ศ.2541

- ร้านค้าที่ให้บริการโดยทั่วไป ในปัจจุบันมีจำนวนร้านค้าของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นจำนวนทั้งสิ้น 46 ร้านค้า (10.82%ของร้านค้าทั้งหมดในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง) มีจำนวนผู้ใช้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 10,035 คน โดยแบ่งออกเป็น ประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยในพื้นที่คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 7,476 คน และ ข้าราชการและผู้ที่ทำงานในพื้นที่คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,559 คน ซึ่งเฉลี่ยแล้วร้านค้าที่ให้บริการโดยทั่วไป นี้จะมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยประมาณ 218 คนต่อร้าน แนวโน้มของกิจกรรมพาณิชย์กรรมประเภทนี้ในย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนลดลงอันเนื่องมาจากการลดลงของกลุ่มผู้ใช้บริการในอนาคต

5.3) การวิเคราะห์ปัญหา และข้อจำกัดของพื้นที่

ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นย่านพาณิชย์กรรม ที่มีความโดดเด่นมาเป็นเวลาอันยาวนาน ซึ่งย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ได้ประสบกับปัญหามากมาย ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีทั้งปัญหาที่ร้ายแรง และ ปัญหาที่ค่อยๆสะสม เนื่องจากการขาดวิสัยทัศน์ซึ่งจะป้องกันหรือแก้ไข รวมทั้งข้อจำกัดของพื้นที่อันเนื่องมาจากมาตรการควบคุมต่างๆ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น

5.3.1) ปัญหาทางด้านกายภาพ

- **ปัญหาด้านการสัญจร** เนื่องจากการที่รถยนต์ส่วนบุคคล รถรับจ้าง และรถขนส่งสินค้า สามารถวิ่งผ่านถนนท่าพระจันทร์ - ถนนมหาธาตุ ได้อยู่ตลอดเวลา และเนื่องจากบริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างเป็นย่านพาณิชย์กรรม จึงได้มีการจอดรถเพื่อทำการเดินซื้อสินค้า ทานอาหาร ฯลฯ หรือ รถสามล้อ รถแท็กซี่ที่จอดรถรับผู้โดยสารโดยขาดระเบียบ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ตามมา และเมื่อได้รับผลกระทบจากภายนอกเข้ามาอีก คือ รถทัวร์นำเที่ยวที่จอดรถรับส่งนักท่องเที่ยวบริเวณข้างสนามหลวงโดยขาดระเบียบ ก็ทำให้การจราจรติดขัดกันต่อไปเป็นลูกโซ่ จนในบางวันจราจรจะต้องจัดการเดินรถทางเดียวเป็นพิเศษขึ้น เนื่องจากการจราจรติดขัดมาก ซึ่งทำให้สามารถตั้งสมมติฐานที่ว่า ถ้าจัดเปลี่ยนรูปแบบการจราจรเสียใหม่ ก็อาจทำให้ปัญหาจราจรลดลงกว่านี้

- **ปัญหาด้านการจัดการขยะ** การที่รถขยะของกรุงเทพมหานครไม่สามารถมาเก็บได้ตลอดเวลาหรือเพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากปัญหาการจราจร เมื่อการจราจรติดขัดมากการที่รถขยะจะสามารถเข้ามาเก็บขยะได้ 2 - 3 เที่ยวต่อวัน บางวันก็สามารถจะมาได้เพียงเที่ยวเดียว คือ เวลาเช้ามืด ซึ่งเป็นเวลาที่การจราจรเบาบางที่สุด ทำให้สามารถตั้งสมมติฐานได้ว่า ถ้าในบริเวณนี้มีการจราจรที่เบาบางเพียงพอ ก็จะสามารถทำให้การเก็บขยะมีประสิทธิภาพมากกว่านี้ ส่วนอีกปัญหาหนึ่งของขยะ คือ การกระจายจุดทิ้งขยะไว้ให้น้อยกว่าที่จำเป็น และไม่เพียงพอสำหรับผู้เดินเท้า ซึ่งเป็นปัญหาที่ตามมาเป็นลูกโซ่จากปัญหาการเก็บขยะได้ไม่เพียงพอ คือเมื่อเก็บขยะได้ยากและต้องใช้เวลามาก กัลจุดที่จะเก็บขยะเสีย ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการทิ้งขยะโดยมกง่ายไม่ทิ้งขยะตามจุดทิ้งขยะที่กำหนดให้ จากการสำรวจภาคสนาม พบว่ามีบริเวณทิ้งขยะทั้งสิ้น 6 - 7 จุด โดยอยู่ห่างกันถึงเป็นระยะทางไม่ต่ำกว่า 150 - 200 เมตร ซึ่งตามที่เคยได้มีผู้ศึกษาพบว่า จุดทิ้งขยะควรห่างกันไม่เกิน 80 - 100 เมตรจึงจะเพียงพอ ทำให้ปัญหาจุดทิ้งขยะในปัจจุบันไม่เพียงพอ และยังขาดความสวยงามอีกด้วย

- **ปัญหาด้านมลภาวะ และทัศนียภาพ** การที่ยานพาหนะทุกชนิด สามารถวิ่งผ่านเข้ามาในพื้นที่ได้ตลอดวันพิษ ไอเสีย ซึ่งทำให้เกิดปัญหามลภาวะขึ้น รวมทั้งความสกปรกและขาดระเบียบ ของทางแ่งแฉงลอย และรถเข็นต่างๆ ที่เข้ามาขายของโดยผิดระเบียบบนทางเท้าสาธารณะ ทำให้เกิดความยากลำบากในการทำ ความสะอาด และการทิ้งขยะบางอย่างลงในท่อระบายน้ำสาธารณะอย่างมกง่าย ก็จะทำให้เกิดปัญหาท่อระบายน้ำอุดตัน ส่งกลิ่นเหม็น ทำให้ทัศนียภาพและสิ่งแวดล้อมเกิดมลภาวะขึ้น รวมทั้งปัญหาการบุกรุกพื้นที่ริม น้ำ ซึ่งเป็นการทำลายทัศนียภาพ บริเวณริมน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นอย่างยิ่ง

- **ปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่** เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นเฉพาะช่วงเวลาหนึ่งใน 1 ปี เนื่องจากทำเลที่ตั้งที่อยู่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อเกิดฝนตกหนักในช่วงฤดูฝน แม่น้ำเจ้าพระยาก็เอ่อล้นตลิ่งจนทะลักเข้ามายังพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ประกอบกับการระบายน้ำที่ยังขาดประสิทธิภาพจึงทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ขึ้น

5.3.2) ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม

- **ปัญหาชุมชนแออัด** ชุมชนแออัดซึ่งเรียกว่า " ชุมชนท่าวัง " ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร เป็นที่อยู่อาศัยของคนรับใช้ของคนรับใช้ในวังหลวง ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 โดยในอดีตเป็นการยกที่ให้พักอาศัย โดยปราศจากโฉนดที่ดิน หรือกรรมสิทธิ์ในการถือครองที่ดินที่เป็นหลักฐานจากพระมหากษัตริย์ โดยชุมชนแออัดโดยทั่วไปมักจะแผ่กระจายขยายไปตามแนวราบ แต่ชุมชนท่าวังนี้มีเอกลักษณ์เฉพาะคือ การเป็นชุมชนแออัดในแนวตั้ง คือการขยาย หรือต่อเติมขึ้นไปในแนวตั้งอันเนื่องมาจากปัญหาการขาดแคลนพื้นที่ที่จะขยายในแนวราบ เนื่องจากพื้นที่ด้านหลังติดแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านข้างติดแพลตฟอร์มของทหารและอาคารพาณิชย์ ส่วนด้านหน้าติดถนนมหาธาตุ

ชุมชนแออัดนี้ได้สร้างปัญหาในด้านต่างๆเช่น ปัญหาด้านทัศนียภาพ ปัญหาด้านอาชญากรรม ปัญหาด้านความสกปรก ปัญหาสภาพแวดล้อมที่ไม่ดี ฯลฯ ซึ่งการรื้อย้ายคงเป็นไปได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากเป็นชุมชนแออัดที่มีประวัติอยู่อาศัยที่เป็นเวลานาน การแก้ไขที่อาจทำได้คือการช่วยพัฒนาสภาพแวดล้อมของชุมชนแออัดนี้ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี ถูกสุขลักษณะ หรือให้เป็นบริเวณที่อยู่อาศัยที่ให้เช่าราคาถูกในอนาคต

5.3.3) มาตรการควบคุมทางผังเมืองที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

5.3.3.1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 116 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 โดยมีสาระสำคัญของกฎกระทรวง ดังต่อไปนี้

1) กฎกระทรวงฯ นี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่ง พรบ.การผังเมือง พ.ศ. 2518 และมาตรา 26 วรรคหนึ่ง แห่ง พรบ.การผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พรบ.การผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 มาตรา 5

2) กฎกระทรวงฯ นี้ มีรวม 22 ข้อ ประกาศใช้เมื่อ 19 มีนาคม 2535 มีผลใช้บังคับ 5 ปี (สิ้นสุด 18 มีนาคม 2540)

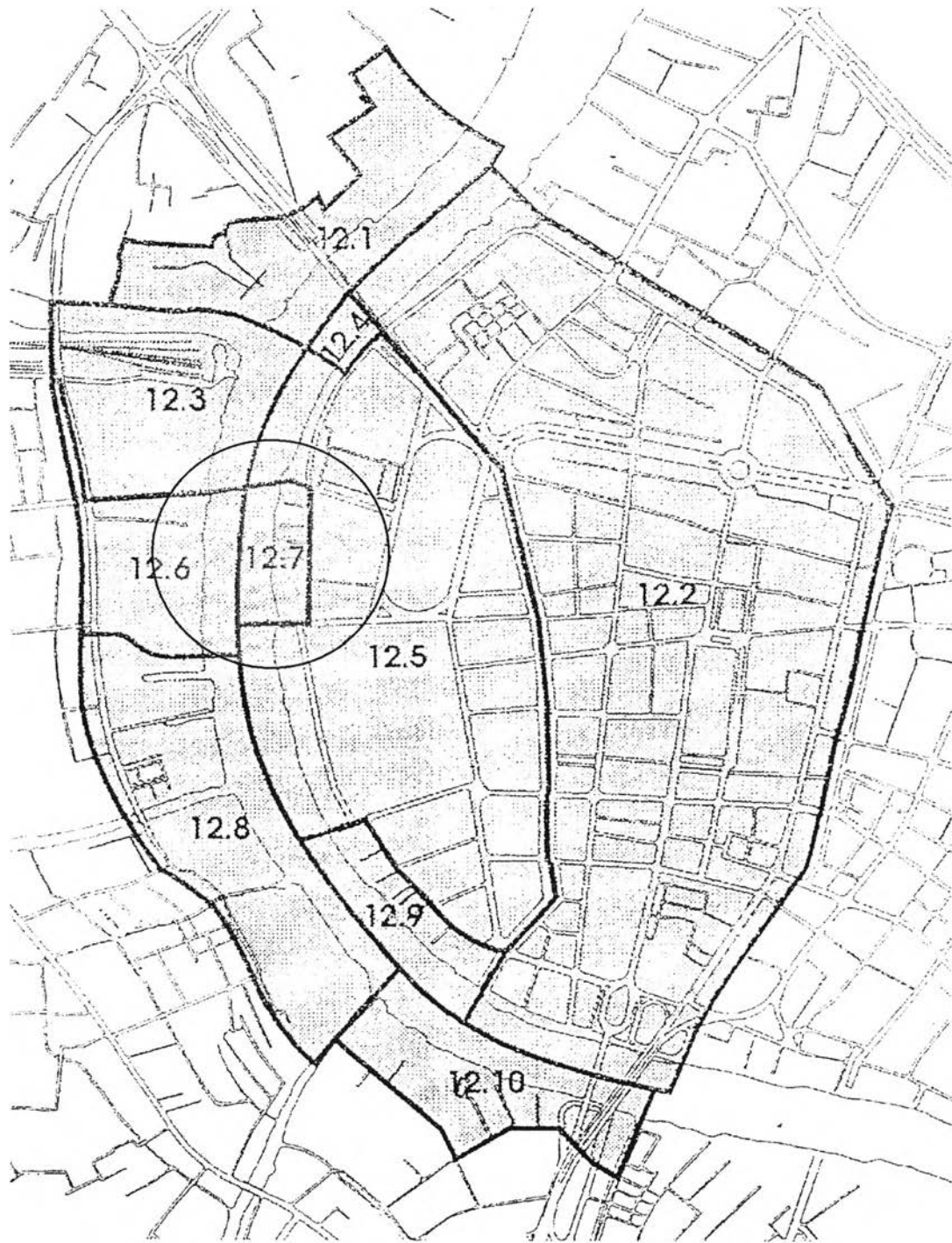
3) กฎกระทรวงฯ นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นแนวทางการพัฒนาการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองในภาคต่างๆ และในเขตปริมณฑล ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

4) จำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น 14 ประเภท ซึ่งมีผลต่อการระบุการใช้ที่ดินของพื้นที่กรุงเทพมหานคร โกลินทร์ในข้อที่ 19 ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาลอ่อนเป็นที่ดินในบริเวณหมายเลข 12.1 - 12.10 ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย (แผนผังที่ 5.6 บริเวณเขตอนุรักษ์ในกรุงเทพมหานคร (กฎกระทรวง)) โดยมีรายละเอียดในข้อที่ 19 ดังต่อไปนี้

ข้อ 19 ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทยในบริเวณหมายเลข 12.1 หมายเลข 12.2 หมายเลข 12.4 หมายเลข 12.6 หมายเลข 12.7 หมายเลข 12.9 และหมายเลข 12.10 ให้ใช้ประโยชน์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมและสถาปัตยกรรมท้องถิ่น อุตสาหกรรม หัตถกรรม การท่องเที่ยว พาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ที่ดินประเภทนี้ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

- 1) การประกอบกิจการประเภทอาคารขนาดใหญ่
- 2) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
- 3) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน
- 4) สถานบริหารตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริหาร
- 5) คลังสินค้า
- 6) คลังเชื้อเพลิงเพื่อการขายส่ง
- 7) สถานที่บรรจุก๊าซและสถานที่เก็บก๊าซ ตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว
- 8) คลังวัตถุระเบิดหรือวัตถุมีพิษ
- 9) เลี้ยงม้า โค กระบือ สุกร แพะ แกะ น่าน เป็ด ไก่ ภูเขา หรือสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า เพื่อการค้าหรือโดยก่อเหตุรำคาญ
- 10) ไซโลเก็บผลผลิตผลการเกษตร
- 11) สุสานหรือฌาปนสถาน เว้นแต่การก่อสร้างแทนฌาปนสถานที่มีอยู่เดิม
- 12) กำจัดมูลฝอย
- 13) ซ้ำขยายเศษวัสดุ

ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทยในบริเวณหมายเลข 12.3 หมายเลข 12.5 และหมายเลข 12.8 ให้ใช้ประโยชน์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมและสถาปัตยกรรมท้องถิ่น สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เท่านั้น



การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : บริเวณเขตอนุรักษ์ในกรุงรัตนโกสินทร์ (กฎกระทรวง 2535)

สัญลักษณ์ :



บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวิณ ตันวิฒนประทีป รหัส 3970812425

แผนผังที่ 5.7

ที่มาข้อมูล : กฎกระทรวง ฉบับที่ 116(พ.ศ.2535) ออกตามความในพรบ.ผังเมือง 2518

5.3.3.2) **ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร** เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างดัดแปลงใช้หรือเปลี่ยนการใช้ อาคารบางชนิด หรือบางประเภทภายในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน ในท้องที่แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 โดยมีสาระสำคัญของข้อบัญญัติดังต่อไปนี้

- 1) ข้อบัญญัตินี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 9 และ 13 แห่ง พรบ. ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และมาตรา 67 แห่ง พรบ. ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518
- 2) ประกอบด้วยข้อบัญญัติ 11 ข้อ ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษาฉบับพิเศษเล่ม 102 ตอนที่ 64 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 2528
- 3) ข้อบัญญัตินี้แบ่งกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในออกเป็นพื้นที่ย่อย 4 บริเวณโดยมีแผนที่แนบท้ายประกอบ (แผนที่ 5.7 บริเวณเขตอนุรักษณ์ในกรุงรัตนโกสินทร์ (ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร))
- 4) บริเวณที่ 1 มีข้อห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารห้องแถว ตึกแถว โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสาธารณะ และอาคารอื่น ๆ ยกเว้นอาคารทางศาสนา และอาคารที่ทำการของราชการ โดยให้มีความสูงไม่เกินความสูงอาคารเดิม และจะต้องไม่เกิน 16 เมตร
- 5) บริเวณที่ 2 , 3 และ 4 กำหนดห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิด หรือบางประเภท รวม 13 ชนิด/ประเภท

6) ข้อบัญญัตินี้ ไม่ใช้บังคับการก่อสร้างเขื่อน สะพาน อุโมงค์ ทางหรือท่อระบายน้ำ รั้วหรือกำแพง

โดยมีรายละเอียดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างดังต่อไปนี้

ข้อ 3 ในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

“**บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน**” หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณระหว่างแนวกึ่งกลางคลองคูเมืองเดิมกับแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา

“**บริเวณที่ 1**” หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน เว้นแต่บริเวณ ที่ 1 บริเวณที่ 3 และบริเวณที่ 4

“**บริเวณที่ 2**” หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณระหว่างทิศเหนือจรดถนนพระจันทร์ ทิศใต้จรดถนนหน้าพระลาน ทิศตะวันออกจรดถนนมหาธาตุ ทิศตะวันตกจรดแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา

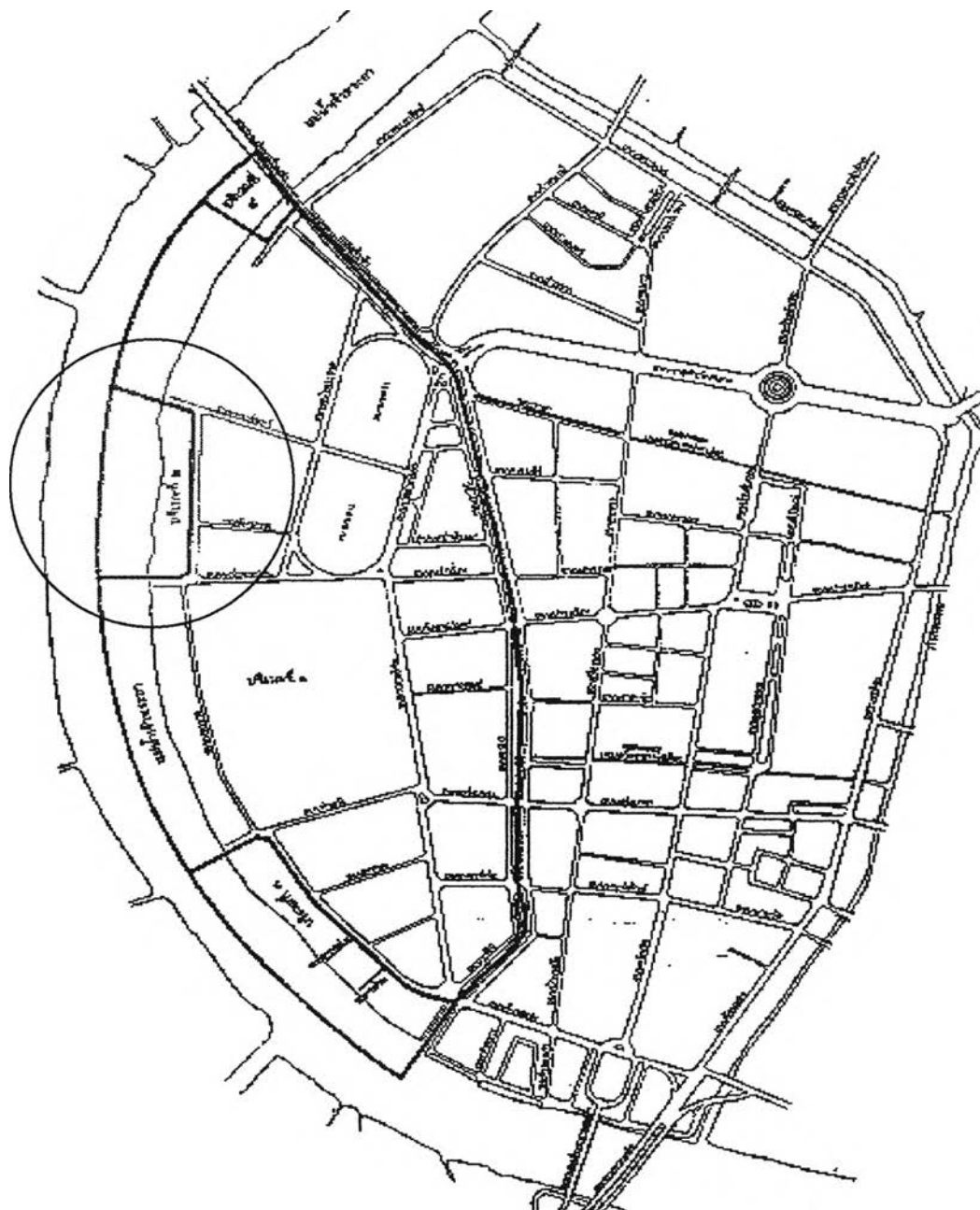
“**บริเวณที่ 3**” หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณระหว่างทิศตะวันออกเฉียงเหนือจรดถนนมหาธาตุ ทิศตะวันตกเฉียงเหนือจรดถนนท้ายวัง ทิศตะวันตกเฉียงใต้จรดแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันออกเฉียงใต้จรดแนวกึ่งกลางคลองคูเมืองเดิม

“**บริเวณที่ 4**” หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณระหว่างทิศตะวันออกเฉียงเหนือจรดแนวกึ่งกลางคลองคูเมืองเดิม ทิศตะวันออกเฉียงเหนือแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันออกเฉียงใต้จรดแนวที่ดินที่ตั้งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ทิศตะวันออกเฉียงใต้จรดถนนพระอาทิตย์

ทั้งนี้ ตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้

ข้อ 5 ภายในบริเวณที่ 2 บริเวณที่ 3 และบริเวณที่ 4 ห้ามบุคคลใดก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิด หรือบางประเภท ดังต่อไปนี้

- 1) โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน
- 2) อาคารที่ใช้ประกอบการค้าซึ่งเป็นที่รังเกียจ หรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพตามกฎหมายว่าด้วยสาธารณสุข



การวางแผนพัฒนาย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง

แสดง : บริเวณเขตอนุรักษ์ในกรุงรัตนโกสินทร์ (ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร)

สัญลักษณ์ :



บริเวณย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาย นาวิณ ดันวิฒนประทีป รหัส 3970812425

แผนผังที่ 5.7

ที่มาข้อมูล : ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่ม102 ตอนที่64

- 3) สถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ
- 4) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม
- 5) โรงมหรสพตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันภัยอันตรายอันเกิดแก่การเล่นมหรสพ ซึ่งเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ
- 6) สถานที่เก็บสินค้า อาคาร หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคาร หรืออาคารที่มีลักษณะในทำนองเดียวกันที่ใช้เป็นที่สำหรับเก็บ พัก หรือขนถ่ายสินค้า หรือสิ่งของเพื่อประโยชน์ทางการค้า
- 7) หอประชุม เว้นแต่หอประชุมของทางราชการ โรงเรียน มหาวิทยาลัย
- 8) ห้องแถวหรือตึกแถว
- 9) ฌาปนสถาน
- 10) สถานที่เก็บและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง
- 11) อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ฝึกซ้อม หรือแข่งขันกีฬาเพื่อประโยชน์ทางการค้า
- 12) ป้ายชื่อสถานประกอบกิจการที่มีพื้นที่รวมกันเกิน 5 ตารางเมตร หรือป้ายโฆษณา
- 13) อาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตร โดยวัดจากระดับถนนหรือขอบทางเท้าที่ใกล้ที่สุดถึงส่วนที่สูงที่สุดของอาคาร

ข้อ 6 ภายในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน อาคารที่ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างหรือดัดแปลงเป็นอาคารประเภทไม่ควบคุมการใช้ ห้ามใช้อาคารนั้นเป็นอาคารประเภทควบคุมการใช้ตาม มาตรา 32 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ทั้งนี้ เว้นแต่สถานพยาบาลที่ไม่มีเตียงรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน หรือสถานศึกษาซึ่งมีระดับการศึกษาไม่เกินประถมศึกษา

ข้อ 7 ภายในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน อาคารที่ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้าง หรือดัดแปลงเป็นอาคารประเภทควบคุมการใช้ตามมาตรา 32 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ห้ามเปลี่ยนการใช้อาคารให้ผิดไปจากที่ระบุไว้ในใบอนุญาตให้ก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารนั้น

ข้อ 8 อาคารที่ก่อสร้างหรือที่มีการใช้มาก่อนแล้ว และขัดกับข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ ห้ามดัดแปลง และห้ามเปลี่ยนการใช้อาคารเว้นแต่เป็นการเปลี่ยนการใช้อาคารเพื่อให้อาคารไม่ขัดกับข้อ 4 และข้อ 5

ข้อ 9 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้มิให้ใช้บังคับแก่การก่อสร้างเขื่อน สะพาน อุโมงค์ทางหรือท่อระบายน้ำ ร้ว หรือกำแพง

ข้อ 10 อาคารที่ได้รับใบอนุญาตให้ก่อสร้าง หรือดัดแปลงก่อนวันที่ข้อบัญญัติกรุงเทพ มหานครนี้ใช้บังคับและยังก่อสร้างหรือดัดแปลงไม่แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาตต่อไปได้

ข้อ 11 ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ (ที่มา : ประกาศราชกิจจานุเบกษาฉบับพิเศษ เล่ม 102 ตอนที่ 64 วันที่ 23 พฤษภาคม 2528)

5.4) สรุป

จากการศึกษาที่ผ่านมาทั้งหมดทำให้สามารถวิเคราะห์แนวโน้มในอนาคตของพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในด้านต่างๆได้จากวิเคราะห์จากศักยภาพ ข้อจำกัด และปัญหาของพื้นที่ ดังตาราง (ตารางที่ 5.13 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพ ข้อจำกัด ปัญหา และแนวโน้มของพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต)

ตารางที่ 5.13 แสดงการวิเคราะห์ ศักยภาพ ข้อจำกัด ปัญหา และแนวโน้มของพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต

แนวโน้มพื้นที่ในด้านต่างๆ	ศักยภาพ	ข้อจำกัด และปัญหา	การวิเคราะห์แนวโน้มในอนาคต
1) ด้านการท่องเที่ยว	<ul style="list-style-type: none"> - มีแนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 2.31% ต่อปี 	<ul style="list-style-type: none"> - มีอัตราการรองรับ (Carrying Capacity) ของพื้นที่ไม่มากนัก และคาดว่าไม่เพียงพอต่ออัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> - การเติบโตของนักท่องเที่ยวจะคงเพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต เนื่องจากนโยบายในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว แต่ควรจะมีการวางแผนควบคุมให้เหมาะสมกับอัตราการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity)
2) ด้านกิจกรรมพาณิชยกรรม	<ul style="list-style-type: none"> - มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้บริการ จากการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบางประเภท เช่น มหาวิทยาลัยมหิดล ฯลฯ - มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้บริการ จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้าง ในการเป็นจุดเชื่อมโยงการสัญจร ที่มีอัตราการเติบโต 3.78% ต่อปี - มีกลุ่มสินค้าพิเศษเฉพาะที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีแนวโน้มที่ลดลงของจำนวนผู้ใช้บริการ จากการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบางประเภท เช่น มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ ฯลฯ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการเปลี่ยนแปลงโดยอยู่ในทิศทางที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต
3) ด้านการคมนาคมขนส่ง การสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> - การเป็นจุดเชื่อมโยงการสัญจรที่สำคัญระหว่างฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี - เป็นพื้นที่ที่มีการใช้การขนส่งสาธารณะ และการเดินเท้าเป็นจำนวนมากอยู่แล้ว รวมทั้งมีแนวโน้มในการเติบโตที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต - มีโครงการในการส่งเสริมบริการขนส่งสาธารณะ ที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่เพิ่มมากขึ้น เช่น โครงการรถรางไฟฟ้าในกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน , โครงการปรับปรุงสถานีรถไฟธนบุรี ฯลฯ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังคงมีรถส่วนบุคคล , รถทัวร์นำเที่ยว ที่เข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมากในแต่ละวัน - มีอัตราการรองรับ (Carrying Capacity) ของพื้นที่ไม่มากนัก และคาดว่าไม่เพียงพอต่ออัตราการเติบโตของการสัญจรในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> - มีแนวโน้มในการเติบโตของการสัญจรของพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้น โดยควรส่งเสริมในด้านบริการขนส่งสาธารณะ และควบคุมในด้านการใช้รถส่วนบุคคล ฯลฯ

ตารางที่ 5.13 แสดงการวิเคราะห์ ศักยภาพ ข้อจำกัด ปัญหา และแนวโน้มของพื้นที่ย่านท่าพระจันทร์ - ท่าช้างในอนาคต (ต่อ)

แนวโน้มพื้นที่ในด้านต่างๆ	ศักยภาพ	ข้อจำกัด และปัญหา	การวิเคราะห์
4) ด้านการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและการพัฒนาพื้นที่วงกลางภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมสิทธิ์ในการครอบครองที่ดินในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นของหน่วยงานราชการ และมีขนาดแปลงใหญ่ซึ่งง่ายต่อการวางแผนพัฒนา - มีอาคารสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ และมีรูปแบบชัดเจน - มีพื้นที่ติดริมแม่น้ำ (River Front) และมีสภาพแวดล้อมที่มีทัศนียภาพที่สวยงาม 	<ul style="list-style-type: none"> - มีกรรมสิทธิ์ที่ดินที่เป็นของเอกชน และที่ดินของราชการบางอยู่ในการครอบครองของเอกชน - เริ่มมีการรื้อถอนสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ และสร้างอาคารในรูปแบบทั่วไปที่ลดคุณค่าลง - มีการปลูกสร้างอาคารที่รุกรานพื้นที่ริมน้ำ และบดบังต่อทัศนียภาพที่สวยงาม 	<ul style="list-style-type: none"> - มีแนวโน้มที่จะพัฒนาพื้นที่โดยกระบวนการฟื้นฟูเมืองได้ แต่จะต้องมีการวางแผนพัฒนาทั้งทางด้านกายภาพ และกิจกรรมของพื้นที่ควบคู่กัน

ที่มา : จากการวิเคราะห์