



บทที่ 4

ประวัติความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และแนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่ศึกษา

4.1 ประวัติความเป็นมา

การตั้งถิ่นฐานของประชาชนบน 2 ภาคฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยาลดความยาวประมาณ 35 กิโลเมตร ตั้งแต่เขตคูสิทคอนเหนือจนถึงเขตพระเชตุพนคอนได้ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพเศรษฐกิจ สังคม ประชากร และการปกครอง ตลอด 200 กว่าปีที่ผ่านมา ในการศึกษาเพื่อหาการวางแผนการใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในอนาคตจำเป็นต้องเข้าใจถึงกระบวนการการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน อันจะทำให้การวางแผนรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต มีความสอดคล้องกลมกลืนกับบริบทของการเปลี่ยนแปลงที่ผ่านมาตั้งแต่อดีตกาล

ในบทนี้อาจแบ่งขอบข่ายการศึกษาออกได้เป็น 2 ประเด็น คือ

1. บทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยา
2. สภาพทั่วไปของพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา

โดยแยกพิจารณาออกเป็น 3 ยุคสมัยตามสภาพการเปลี่ยนแปลงและการผดแผกแตกต่างกันทั้งในด้านารปกครอง สังคม เศรษฐกิจ และในด้านอื่นๆ

สมัยแรก ตั้งแต่รัชกาลที่ 1 (พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก) จนถึงรัชกาลที่ 3 (พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว) (พ.ศ. 2325 - 2394)

สมัยที่สอง ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 (พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว) ถึงการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 (พ.ศ. 2394 - 2475)

และสมัยที่ 3 ภายใต้อาณาธิปไตย (พ.ศ. 2476 - 2529)

4.1.1 สมัยแรก ตั้งแต่รัชกาลที่ 1 - รัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2325 - 2394)

ยุคสมัยแรกนี้จัดได้ว่าเป็นสมัยแรกตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ พระมหากษัตริย์ในสามรัชกาลแรกทรงถือนโยบายร่วมกันในอันที่จะสร้างบ้านสร้างเมืองใหม่ให้ใหญ่โต สง่างาม เขียบเท่ากรุงศรีอยุธยา หรือที่พูดกันทั่วๆ ไปว่าให้เหมือน "ครึ่งบ้านเมืองศรี" ที่ทรงจัดทำดังนี้ก็เพื่อจะแสดงว่าไทยได้กลับคืนหัว เป็นอิสระมีกำลังพอที่จะสร้างบ้านเมืองใหม่ ให้เขียบเท่ากรุงศรี



แผนที่ 4.1
 แผนที่แสดงที่ตั้งป้อมตามแนวกำแพงพระนคร
 (จาก ข่าวสารสำนักผังเมือง ฉบับที่ ๓ มกราคม ๒๕๐๗)

อยุธยาอีกครั้งหนึ่งแล้ว

ในการพิชิตเมืองหลวง ณ ฝั่งตะวันออกซึ่งเป็นหัวแหลมของแม่น้ำเจ้าพระยาแต่เพียงด้านเดียวนั้น สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาสุรสีห์เสนาบดีกรมมหาดไทยแห่งราชวงศ์จักรี ซึ่งทางผ่านประสพการถ่วงดุลกัน เมืองพิษณุโลกมาตั้งแต่สมัยธนบุรี ทรงเห็นว่ากรุงธนบุรีมีอาณาเขตทั้งสองฝั่งโดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาผ่ากลางเมือง เช่นเดียวกับเมืองพิษณุโลก ทำให้ลำบากในการลำเลียงอาวุธ เสนียงอาหาร และผู้คนเมื่อเวลาเกิดศึกสงคราม ในขณะที่ฝั่งใหม่ซึ่งเป็นหัวแหลมยื่นออกมานั้นมีแม่น้ำเป็นคูเมืองทางด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ เมื่อขุดคลองเป็นคูเมืองทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก เมืองหลวงแห่งใหม่ที่มีน้ำล้อมรอบนับเป็นชัยภูมิด้านเข้าศึกได้เป็นอย่างดี

ขณะนั้นบ้านเมืองกำลังอยู่ในภาวะสงครามกับพม่า ซึ่งสืบเนื่องคิดต่อมาจากเมื่อครั้งกรุงศรีอยุธยาแตก เรื่อยมาจนถึงรัชกาลของพระองค์ สมเด็จพระพุทธยอดฟ้า จึงทรงเห็นว่านอกจากมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องสร้างกำแพงเมือง และล้อมปราการแล้วย่อมมีความจำเป็นต้องเร่งรีบขุดคลองคูเมืองซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของเมืองหลวงให้เสร็จเสียด้วย ในเวลาเดียวกัน ดังปรากฏในพระราชพงศาวดารว่า

...โปรดฯ ให้ขุดบ่อน้ำขนาบและกำแพงเมืองข้างปากตะวันออก เสียชยาพระนครให้กว้างออกไปว่าเก่า เกณฑ์เขมร 10,000 เข้ามาขุดคลองคูพระนครด้านตะวันออกตั้งแต่บางลำภูตลอดมาออกแม่น้ำข้างใต้เหนือวัดสามปลื้ม ยาว 85 เส้น 13 วา กว้าง 10 วา ลึก 5 ศอก พระราชทานชื่อว่า คลองรอบกรุง* ด้านแม่น้ำตั้งแต่รอบกรุงข้างใต้ไปจนปากคลองด้านเหนือ ยาว 91 เส้น 16 วา รวมทางน้ำรอบพระนคร 177 เส้น 9 วา แล้วขุดคลองหลุดจากคูเมืองเดิม 2 คลอง ออกไปบรรจบคลองรอบกรุงที่คูใหม่...¹

จะเห็นได้ว่าก่อนจะมีการขุดคลองใหม่ขึ้น สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ ยังคงเห็นความสำคัญของคลองคูเมืองเดิมจึงโปรดฯ ให้ขุดคลองให้ลึกและกว้างขึ้นเพื่อเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาทางทิศเหนือและทิศใต้ สำหรับการขุดคลองนั้นโปรดฯ ให้ขุดคลองรอบกรุงเป็นอันดับแรกโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ เช่นเดียวกับสมัยอยุธยาและสมัยธนบุรีโดยถือเป็นแนวป้องกันข้าศึกจากภายนอก เป็นขั้นแรกก่อนจะถึงกำแพงพระนครและล้อมบ่อน้ำแห่งพระนครซึ่งอยู่ริมคลอง เข้ามาอันเป็นแนวป้องกันชั้นที่สอง แล้วจึงมาถึงคลองหลอด กำแพงพระบรมมหาราชวังและบ่อน้ำต่าง ๆ บนกำแพงพระบรมมหาราชวังซึ่งรวมเป็นแนวป้องกันชั้นในสุด ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากรุง เทพฯ เมื่อแรกสร้างเป็นราชธานีแห่งใหม่ของไทยได้รับการ

* คลองรอบกรุง มีชื่อเรียกต่างกันไปเป็น 4 ชื่อ คือคลองบางลำภู เรียกตรงช่วงที่อยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านบางลำภู ส่วนช่วงที่อยู่ตรงวัดบิศรพิมุข เรียกต่างกันไป 3 ชื่อคือคลองวัดเชิงเลน คลองสะพานหิน และคลองโอบอ่าง

1 เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 (พระนคร : องค์การคำคุณุสกา, 2503) หน้า 74-75.

วางผัง เมืองให้มีแนวป้องกันถึงสามชั้น

ข้อที่น่าสนใจประการหนึ่งคือ สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ ทรงมีความรู้ทางด้านผังเมืองเป็นอย่างดี ดังจะเห็นได้ว่าทรงวางผังเมืองในลักษณะที่จัดแบ่งพื้นที่ส่วนต่าง ๆ อย่าง เป็นสัดส่วน เป็นระเบียบ เป็นชั้นๆ คมลาลับ เริ่มตั้งแต่ชั้นที่หนึ่งคือภายในเขตคูเมืองเดิม เป็นบริเวณพระบรมมหาราชวัง วังหน้า วังหลวง และสถานที่ราชการ ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจของบ้านเมือง เพราะเป็นศูนย์กลางการปกครองทั้งหมด ลำดับต่อมาเป็นชั้นที่สอง ได้แก่ส่วนบริเวณระหว่างคลองคูเมืองถึงคลองรอบกรุง เป็นที่อยู่อาศัยของข้าราชการและประชาชน ส่วนชั้นที่สาม ซึ่งเป็นตอนที่คิดคลองรอบกรุงออกมา คือเป็นส่วนนอกเมืองแทบจะไม่มีผู้คนอาศัยเป็นทุ่งนาข้าวซึ่งผลิตข้าวเลี้ยงชาวเมือง สำหรับชาวจีนซึ่งส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าที่อาศัยอยู่บริเวณด้านใต้ของกรุงเทพฯ ในส่วนที่เรียกว่า สำเริง ซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้าในสมัยนั้น

โดยสรุปแล้ว ลักษณะของพื้นที่กรุงเทพฯ ในยุคนี้ได้ถูกแม่น้ำเจ้าพระยา และคูคลองที่ขุดขึ้นแบ่งพื้นที่เมืองออกเป็น 3 ส่วน เกือบจะเท่าๆ กัน ประกอบด้วย ชาวพระนคร ยังมีน้อยจึงมักจะ เลือกตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองซึ่งสะดวกต่อการคมนาคมและใช้แม่น้ำเป็นประโยชน์ต่อการอุปโภค บริโภค นอกจากนี้ยังมีประโยชน์ในแง่ยุทธศาสตร์ และการจัดวางระเบียบบ้านผังเมืองดังที่กล่าวมาข้างต้น ดังจะเห็นได้ว่าพระบรมมหาราชวัง วัดวาอาราม วังเจ้านาย ที่ทำการของรัฐบาล บ้านเรือนขุนนาง ราษฎร ตลอดจนที่ค้าขาย ส่วนคลังและขยายตัวไปตามแม่น้ำลำคลอง ทั้งนี้โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำหลัก เปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ของความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในขณะนั้น และมีคลองที่ขุดในสมัยรัชกาลที่ 2 และ 3 แผ่กระจายลึกเข้าไปบนแผ่นดินของสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ แก่ชาวพระนครและชาวเมืองใกล้เคียง จอห์น ครอฟอร์ด (John Crawford) ชูจากผู้สำเร็จราชการอังกฤษที่อินเดียซึ่งได้เดินทางเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีกับไทยในสมัยรัชกาลที่ 2 ได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับอาคารขยายตัวของกรุงเทพฯ และจำนวนประชากรไว้ในหนังสือของเขาชื่อ "จดหมายเหตุของคณะทูตมายังราชสำนักสยามและโคชินไชนา" ว่า

...กรุงเทพฯ ขยายออกไปตามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นระยะทางสองไมล์ครึ่งแต่ฝั่งกว้างมากคงจะไม่เกินหนึ่งไมล์ครึ่ง ส่วนใหญ่ของเมืองตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำซึ่งมีพระราชวังตั้งอยู่ เรื่องราวซึ่งเราได้รับเกี่ยวกับพลเมืองยังไม่แน่นอนและเกือบจะเชื่อไม่ได้ บางคนประมาณว่ามีมากเป็นจำนวน 150,000 คน เมื่อได้พิจารณาถึงขอบเขตของพื้นที่แผ่นดินที่เมืองตั้งอยู่ ข้าพเจ้าไม่ควรไว้วางใจที่จะประมาณว่ามีพลเมืองมากกว่าหนึ่งในสามของจำนวนนี้...²

นอกจากนี้บาทหลวงปาลเลโกซ์ (Mgr. Pallegoix) ชาวฝรั่งเศส

² John Crawford, Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China (London, 1830), Vol II. P 60-62.

ซึ่งเข้ามาเผยแพร่ศาสนาคริสต์โรมันคาทอลิกในสมัยรัชกาลที่ 3 และ รัชกาลที่ 4 ได้เขียนสะท้อนภาพการคมนาคมในกรุงเทพฯ สมัยที่เขาเข้ามาในหนังสือเรื่อง "เล่าเรื่องกรุงสยาม" ของเขาตอนหนึ่งว่า "ไม่มีรถสักคันเดียวในเมืองหลวง ทุกคนไปเรือ แม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองเป็นทางไปมาที่ใช้กันบ่อยเกือบทั้งหมด มีถนนที่ปูด้วยอิฐภายในใจกลางเมือง และ ความคลาคลับ และ ความคลาคลาธรรมคาเขิงเล็กน้อย" ³

ภาพที่สะท้อนจากหนังสือของครอเฟอร์ดและปาลเลอกัวซ์ ซึ่งเป็นบุคคลร่วมสมัยในช่วงเวลาดังกล่าวย่อมเป็นข้อสนับสนุนการวิเคราะห์ที่ว่า แม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองต่าง ๆ เป็นเส้นทางสำคัญที่ทำให้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ แก่กรุงเทพฯ และชาวเมืองใกล้เคียงจนอาจกล่าวได้ว่าเป็นตัวกำหนดการตั้งถิ่นฐานและการวางผังเมืองของกรุงเทพฯ ในเวลาที่ยารคมนาคมทางบกยังไม่มีผลสำคัญและยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เจริญก้าวหน้าขึ้นดังในสมัยต่อมา

4.1.2 สมัยที่สอง ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 ถึงการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 (พ.ศ. 2394 - 2475)

ระหว่างพุทธศตวรรษที่ 24-25 (คริสต์ศตวรรษที่ 19) มหาอำนาจตะวันตกกำลังแข่งขันกันแสวงหาอาณานิคมในทวีปเอเชียซึ่งเป็นเวลาตรงกับสมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2394-2411) และสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453) แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ประเทศไทยเองก็ถูกคุกคามจากการแผ่ขยายลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตกด้วย เป็นผลให้ไทยต้องดำเนินนโยบายผ่อนปรนต่อประเทศมหาอำนาจตะวันตก ทั้งนี้โดยมีจุดประสงค์สำคัญคือเพื่อธำรงรักษาไว้ซึ่งเอกราชของประเทศ การยอมทำสนธิสัญญาเบาริงกับอังกฤษในสมัยรัชกาลที่ 4 ก็เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินนโยบายผ่อนปรนเบื้องต้นของไทย สนธิสัญญาเบาริงและสนธิสัญญาแบบเดียวกันที่ไทยทำกับประเทศตะวันตกอื่นๆ ในเวลาต่อมาได้ส่งผลสำคัญต่อเศรษฐกิจ การเมือง สังคมไทยและนโยบายการพัฒนากรุงเทพฯ ด้วย

ในสมัยแรกตั้งกรุง รัฐบาลมีนโยบายในการทำนุบำรุงบ้านเมืองให้เหมือนเมื่อครั้งไทยมีกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี โดยเลือกตั้งเมืองกรุงเทพฯ บนริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและมีการขุดคลองเพื่อประโยชน์ทางด้านคมนาคม และยุทธศาสตร์เป็นสำคัญ แม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งแต่เดิมเป็นกั้นแห่งธรรมชาติซึ่งสามารถป้องกันข้าศึกได้เป็นอย่างดี กลับแปรเปลี่ยนเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำหรับมหาอำนาจตะวันตก ซึ่งจะสามารถทำการยกทัพเรือเข้ามาสู่กรุงเทพมหานครได้ ดังเช่นที่ปรากฏในประเทศพม่า ที่อังกฤษได้ใช้กองทัพเรือเดินทางเข้าทางแม่น้ำเพื่อทำการรุกรานเมืองต่างๆของพม่า แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่างๆ ที่ถูกขึ้นวัดอุปประสงค์

³ Mgr. Pallegoix, Description du Royaume Thai ou Siam (Paris, 1834), Vol I. P 60-62.

สำคัญส่วนหนึ่ง เพื่อประโยชน์ทางด้านยุทธศาสตร์ได้หมดความสำคัญลงในยุคสมัยนี้ คงเหลือแต่ประโยชน์ทางด้านคมนาคม เป็นสำคัญ ในระยะแรกของสมัยรัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ยังคงมีพระราชโอรสในการซุกคลองคานแบบจารีตประเพณี ดังจะเห็นได้จากการซุกคลองผดุงกรุงเกษม อย่างไรก็ดี แม้ว่าการใช้ประโยชน์ของคลองผดุงกรุงเกษมจะไม่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิมในการซุกคลองคือการเป็นคลองคูเมือง แต่ก็ส่งผลสำคัญทั้งในด้านการเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญ และทำให้มีการขยายเขตพระนครออกไปทางแนวตะวันออก ตะวันออกเฉียงเหนือและแนวตะวันออกเฉียงใต้

ภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาริง ทำให้ระบบเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนแปลงจากการผลิตเพื่อให้พอเลี้ยงตนเอง เป็นการผลิตเพื่อส่งออกไปขายต่างประเทศ⁴ และเป็นการยกเลิกระบบผูกขาดสินค้ามาเป็นระบบการค้าแบบเสรี ซึ่งเงินตราเป็นตัวกำหนดสำคัญในการซื้อขายคือเป็นเศรษฐกิจแบบเงินตรานั้นเอง

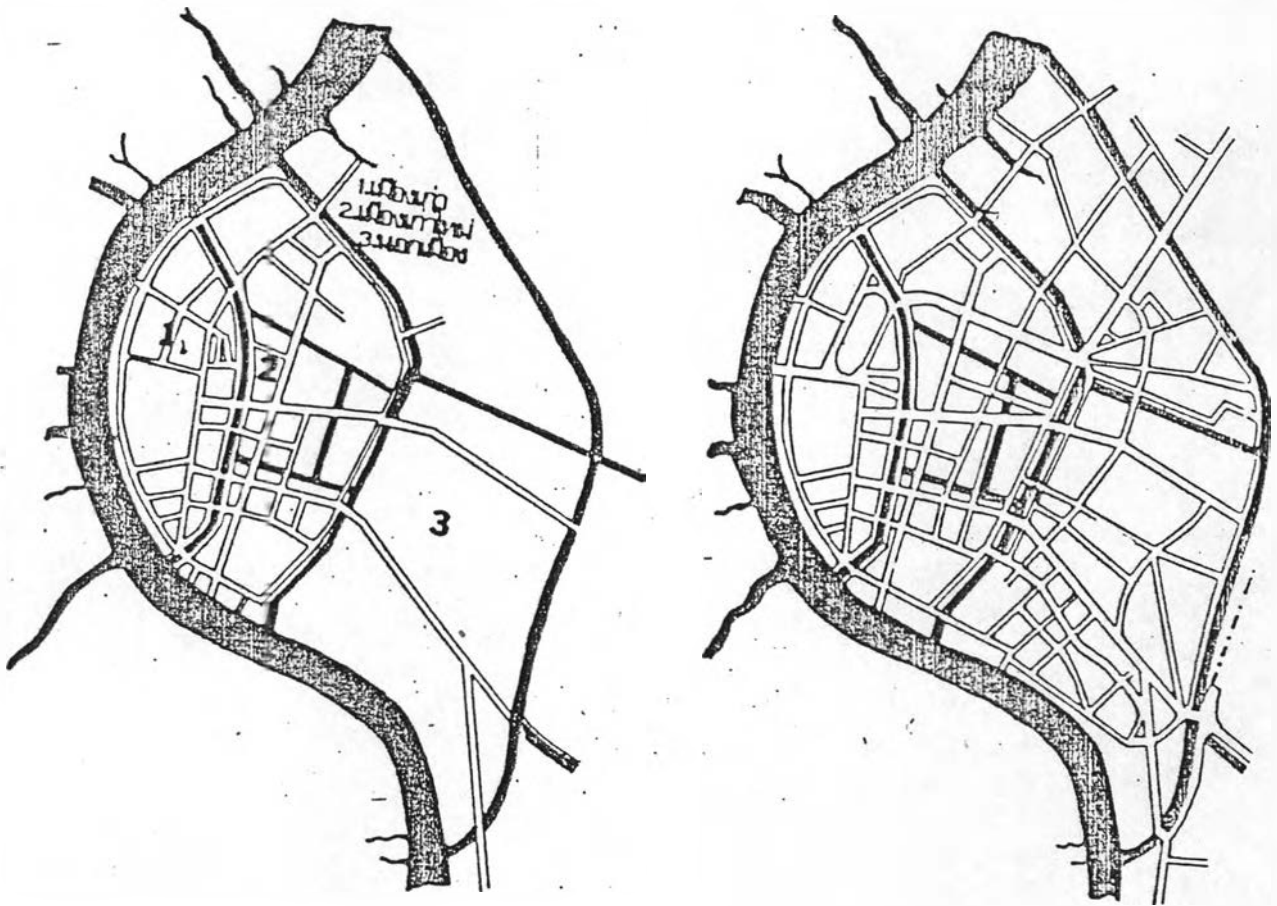
สาระสำคัญและข้อกำหนดในสนธิสัญญาเกี่ยวกับสิทธิสัมมนาเขตเป็นสิ่งจูงใจให้ชาวต่างประเทศโดยเฉพาะชาวตะวันตก เข้ามาดำรงฐานในเมืองไทยมากยิ่งขึ้น ชาวตะวันตกที่อยู่ในกรุงเทพฯ นั้น ส่วนใหญ่รัฐบาลจัดให้อยู่ทางด้านใต้ของเมืองตามชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาค้นค้นตะวันออก*⁵ ในยุคนี้การค้าขายทั้งภายใน และนอกประเทศ ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วเรือสินค้าไทยก็เพิ่มมากขึ้น ดังปรากฏในหนังสือพิมพ์บางกอกกาเซตต์ประจำปี 2410 ว่า ในปีนั้นมีเรือสินค้าของรัฐบาลไทยขึ้นทะเบียนไว้ทั้งหมดเจ้าท่าถึง 101 ลำ และต่อมาเพิ่มขึ้นอีกเกือบ 130 ลำ ต่อมาช่วงตะวันตกพากันกราบบังคมทูลร้องเรียนต่อรัชกาลที่ 4 ว่าจะขอไปตั้งห้างค้าขายในอาณาบริเวณตั้งแต่ปากคลองพระเชินงถึงบางนา จึงขอให้รัฐบาลซุกคลองลึกตั้งแต่บางซวนาก มายังคลองผดุงกรุงเกษม เพื่อว่าพวกตนจะได้ใช้เป็นเส้นทางเข้ามาค้าขายที่หัวเมืองกรุงเทพฯ ได้สะดวกรวดเร็ว รัชกาลที่ 4 ทรงต้องการส่งเสริมการค้าขายตัวทางการค้าอยู่แล้วในปี พ.ศ. 2400 จึงโปรดให้ซุกคลองถนนตรงขึ้น โดยซุกต่อจากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งนอกตรงหัวลำโพง ออกคลองพระเชินง ดินที่ได้จากซุกคลองนี้ก็ถูกนำมาถมทำเป็นถนนขนานไปกับลำคลองในชื่อเดียวกัน** แต่เมื่อซุกคลองเสร็จแล้วชาวตะวันตกกลับเปลี่ยนใจไม่ลงไปอยู่ที่บางนา โดย

* ด้านใต้ของเมืองตามชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาค้นค้นตะวันออก ได้แก่พื้นที่ริมแม่น้ำในเขตสัมพันธวงศ์ บางรัก และเขตยานนาวาในปัจจุบัน

** ถนนตรง ในปัจจุบันคือถนนพระราม 4

⁴ James C. Ingram, *Economic Change in Thailand Since 1850* (Stanford University Press), P. 33.

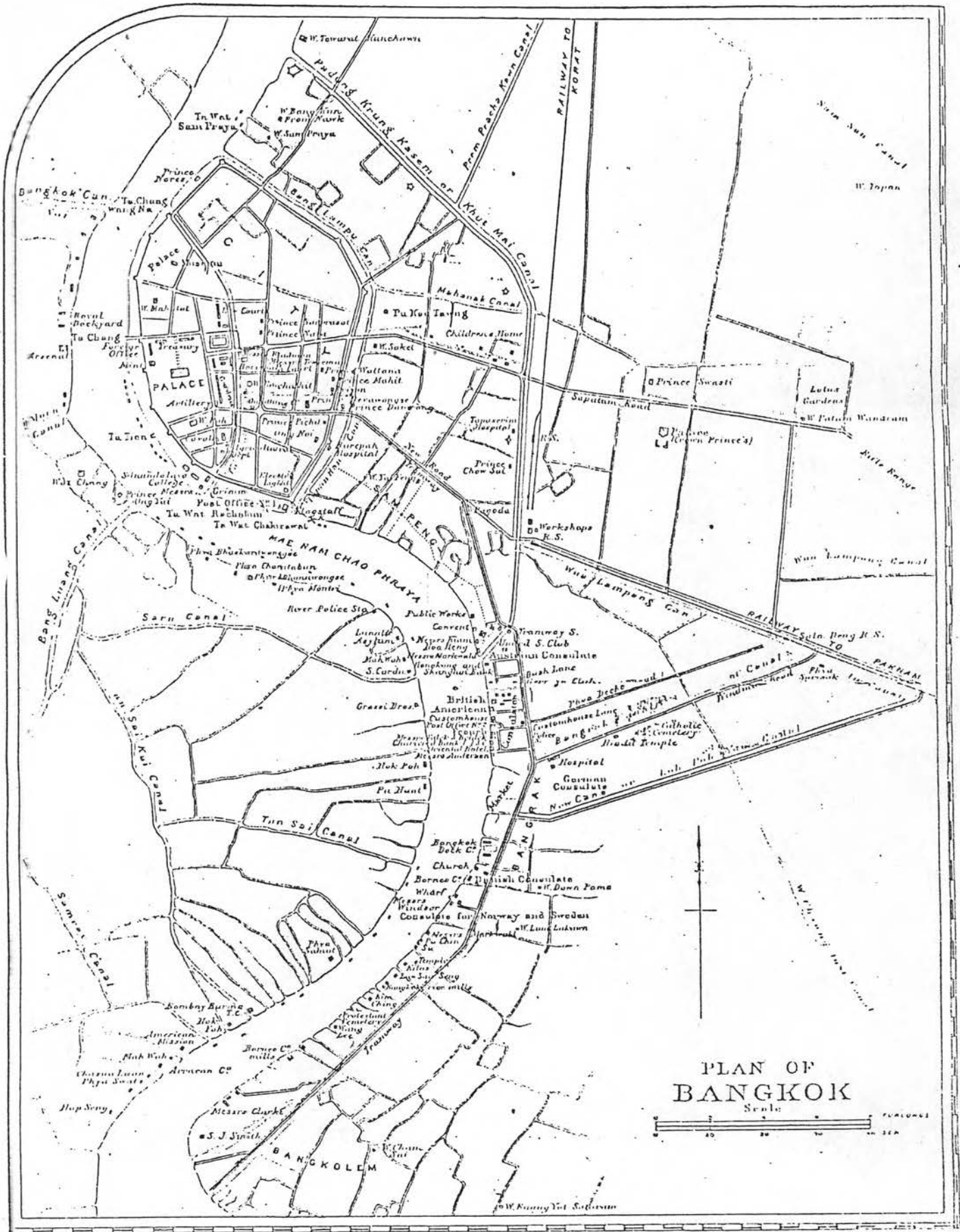
⁵ เกอูล ยินยงอนันต์. "การสัมมนาการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว". วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2507.



ผังกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2394-2411

ผังใจกลางกรุงเทพฯ ในกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2433-2442

แผนที่ 4.2 แสดงผังกรุงเทพฯ ปี พ.ศ. 2394 - 2411 และ พ.ศ. 2433 - 2442



106

107

108

109

แผนที่ 4.3 แสดงกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2431
 (ที่มา...กรมแผนที่ทหาร)

อ้างว่าไกลเกินขอบเขตที่เดิม ในพ.ศ. 2404 รัฐบาลได้สร้างถนนตามแบบตะวันตกซึ่งสามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลตามคำเรียกร้องของชาวตะวันตก⁵ คือ ถนนเจริญกรุง และ ถนนสีลม รัฐบาลก็ชุกคลองสีลมขนานไปกับถนนสีลมด้วย นอกจากนี้ก็โปรดฯให้ตัดถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนครขึ้นอีกด้วย

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453) ทรงมีพระราชโองการในการปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยดัง เช่นในรัชกาลที่ 4 แต่ทรงสามารถดำเนินการได้มากและกว้างขวางกว่า ทั้งนี้เพราะระยะเวลาการครองราชย์ที่ยาวนานถึง 42 ปีเศษ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เปิดโอกาสให้ทรงหาการปฏิรูปบ้านเมืองได้แทบทุกด้าน ในการทำนุบำรุงบ้านเมืองด้านคมนาคมนั้นทรงให้ความสำคัญต่อการคมนาคมทางน้ำก่อนการสร้างถนน เนื่องจากทรงเห็นว่าคลองนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่งและค้าขายแล้ว ยังมีประโยชน์ต่อการเพาะปลูกโดยเฉพาะการทำนาด้วย ในส่วนของการสร้างถนน ทรงมีส่วนสำคัญสำหรับการขยายตัวเมืองขึ้นไปทางเหนือ โดยทรงตัดถนนสามเสนขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นไปทางเหนือเพื่อติดต่อกับชานเมือง นอกจากนี้ ยังทรงสร้างพระราชวังดุสิตริมถนนสามเสนทำให้ย่านนี้ก่อตัวเป็นชุมชนที่สำคัญเนื่องจากการสร้างวังที่ใด ชำราชบริหารก็ยอมไปตั้งถิ่นฐานอยู่ใกล้ๆ วังนั้น

การตั้งถิ่นฐานริมแม่น้ำเจ้าพระยาในสมัยรัชกาลที่ 5 ทางด้านเหนือของเกาะรัตนโกสินทร์บริเวณถนนสามเสน และ ทางด้านใต้ของ เกาะรัตนโกสินทร์บริเวณถนนเจริญกรุง ก่อให้เกิดชุมชนที่แตกต่างกัน คือ บริเวณถนนสามเสนจะเป็นชุมชนของข้าราชการบริหารส่วนบริ เวณถนนเจริญกรุงจะเป็นชุมชนชาวจีน และชาวต่างชาติที่มาทำการค้าค้าขายกับไทยในสมัยนั้นอันส่งผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินที่แตกต่างกันตั้งแต่สมัยนั้นเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน

เมื่อมาถึงสมัยรัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2453-2468) นโยบายของรัฐบาลด้านการคมนาคมทางน้ำได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีการชุกคลองเพิ่มเติมอีกในกรุงเทพฯ ในรัชกาลนี้ ความสำคัญของการคมนาคม เปลี่ยนจากแม่น้ำลำคลองมาเป็นถนน ดังจะเห็นได้จากมีรถยนต์เพิ่มขึ้นจากสมัยรัชกาลที่ 5 อย่างรวดเร็วจึงเป็นการแน่นอนว่าความต้องการในการใช้ถนนย่อมจะมากขึ้นตามไปด้วย ในการตัดถนนยอมที่จะต้องตัดเข้าไปในบริเวณชุมชนเพื่อจะได้ เป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อกันได้เมื่อเป็น เช่นนี้แนวทางที่คิดที่จะตัดถนน ก็คือแนวคลองเดิมนั่นเอง เพราะแต่เดิมชุมชนต่างๆ ที่ตั้งขึ้นก็อยู่ริมคลองโดยอาศัยเป็นเส้นทางคมนาคมตลอดจนเพื่อการใช้น้ำในการอุปโภคบริโภค ถ้าไม่ถมคลองก็อาจจะตัดถนนเข้าสู่ชุมชนได้ แต่ต้องเสียค่าชดเชยที่ดินแก่ราษฎรซึ่งแน่นอนย่อมจะต้องมีราคาแพง เพราะ เป็นที่ชุมชน ด้วยเหตุนี้ทางที่คิดที่สุดของรัฐบาลคือการถมคลองและสร้าง เป็นถนนแทน เพราะนอกจากจะสามารถแก้ปัญหาความ

⁵ พิพากรวงศ์, เจ้าพระยา . พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 . 2 เล่ม องค์การคำครุสภา, 2507

สกปรกและคั้น เข็นของคลองได้แล้ว ยังเป็นการประหยัดในการตัดถนนและได้เส้นทางที่คึกเข้าสู่ใจกลางชุมชนจริงว

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 (2468-2477) การพัฒนากรุงเทพมหานครยังเป็นไปบนลักษณะเดิมที่ให้ความสำคัญกับการคมนาคมทางบก และได้กระจายความเจริญไปยังฝั่งธนบุรีด้วย เนื่องจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสะพานแรกได้แก่ สะพานพระราม 6 ซึ่งสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 ก็ได้มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าขึ้นเป็นสะพานที่ 2 ทำให้การติดต่อฝั่งพระนครและธนบุรีเป็นไปอย่างสะดวกขึ้นและทำให้ฝั่งธนบุรีมีการพัฒนาขึ้นไปอย่างรวดเร็ว โดยได้มีการสร้างถนนเพิ่มขึ้นอีก 10 สายในช่วงรัชกาลที่ 7 ดังนั้นจึงเห็นได้ชัดว่า ในสมัยนี้ได้มีการใช้ถนนเข้ามาแทนบทบาทและหน้าที่ของแม่น้ำลำคลองในสมัยก่อนคือ เป็นเส้นทางคมนาคมและ เป็นเส้นทางกระจายความเจริญไปสู่บริเวณที่ยังไม่มีชุมชนหนาแน่นมากนักด้วย ดังนั้นของการตัดถนนไปยังฝั่งธนบุรีในระยะเวลาเดียวกันถึง 10 สายดังกล่าว

สรุปแล้ว กระบวนการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการทำนุบำรุงกรุงเทพในยุคสมัยที่สองนี้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด ในช่วงแรกของรัชสมัยของรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 แม่น้ำลำคลองยังคงเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ อีกทั้งคลองยังคงเป็นเส้นทางสำคัญในการชวยเปิดพื้นที่เกษตรกรรมให้มากขึ้น และ กระจายไปอย่างทั่วถึง ในเขตรอบนอกของกรุงเทพ นอกจากนี้ประชาชนทั่วไปยังคงสามารถใช้ประโยชน์จากแม่น้ำลำคลองในการอุปโภค-บริโภค ต่อมาในรัชสมัยของรัชกาลที่ 6 และรัชกาลที่ 7 ได้มีการใช้ถนนเข้ามาแทนบทบาทและหน้าที่ของแม่น้ำลำคลองและ เมื่อการประปาในช่วงนี้ได้รับการพัฒนาเพิ่มขึ้น ประโยชน์ของแม่น้ำลำคลองในการอุปโภคและบริโภคของประชาชนทั่วไปก็ลดความสำคัญลงไป ประชาชนเริ่มหันหลังให้กับแม่น้ำลำคลอง

แม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นเส้นเลือดใหญ่ของกรุงเทพและเป็นต้นกำเนิดของคลองทั้งหลาย เคยเป็นทั้งคูเมืองที่สำคัญในการใช้ป้องกันอาวุธกรรณของศัตรู เคยเป็นเสมือนเส้นเลือดที่ค้ำน้ำไปหล่อเลี้ยงคูคลองต่างๆ เพื่อช่วยในการคมนาคม การเกษตรกรรม การอุปโภค-บริโภค อีกทั้งยังเป็นแนวจัดระเบียบการใช้ที่ดินด้านการวางผังเมือง บทบาทเหล่านี้ลดความสำคัญลง เรื่อยๆ เมื่อสิ้นสุดยุคสมัยที่สองนี้และได้แปรเปลี่ยนจากบทบาทเดิมสู่บทบาทใหม่ในมิติที่บรรพบุรุษในยุคสมัยแรกตั้งกรุงไม่อาจคาดการเห็นซึ่งจะได้กล่าวถึงในยุคสมัยต่อมา

สำหรับการใช้พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาได้มีการตั้งถิ่นฐานของประชาชนริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนมากจะอยู่บนฝั่งพระนคร และมีบางส่วนทางด้านฝั่งธนบุรี สำหรับฝั่งพระนครมีการแยกกลุ่มของชุมชนที่หลักอาศัยริมฝั่งแม่น้ำอย่างเห็นได้ชัด โดยที่ด้านเหนือของเกาะรัตนโกสินทร์เป็นย่านพักอาศัยของชุมชนชาววังและข้าราชการบริหาร ส่วนด้านใต้เป็นย่านพาณิชย์กรรมอุตสาหกรรม และคลังสินค้า ประกอบกับเป็นย่านพักอาศัยของชุมชนชาวจีนและชาวต่างประเทศ ต่อมาได้กระจายไปยังฝั่งธนบุรีในกิจกรรมลักษณะเดียวกัน ภายหลังจากมีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าขึ้น สำหรับบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์นั้นเป็นที่ตั้งของพระบรมมหาราชวังและเป็นศูนย์กลางการปกครองของกรุงเทพ ในขณะนั้น

กิจกรรมการใช้ที่ดินในยุคนั้นนี้ ต่อมาได้กลายเป็นรากฐานของ กระบวนการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในยุคนั้นต่อมา

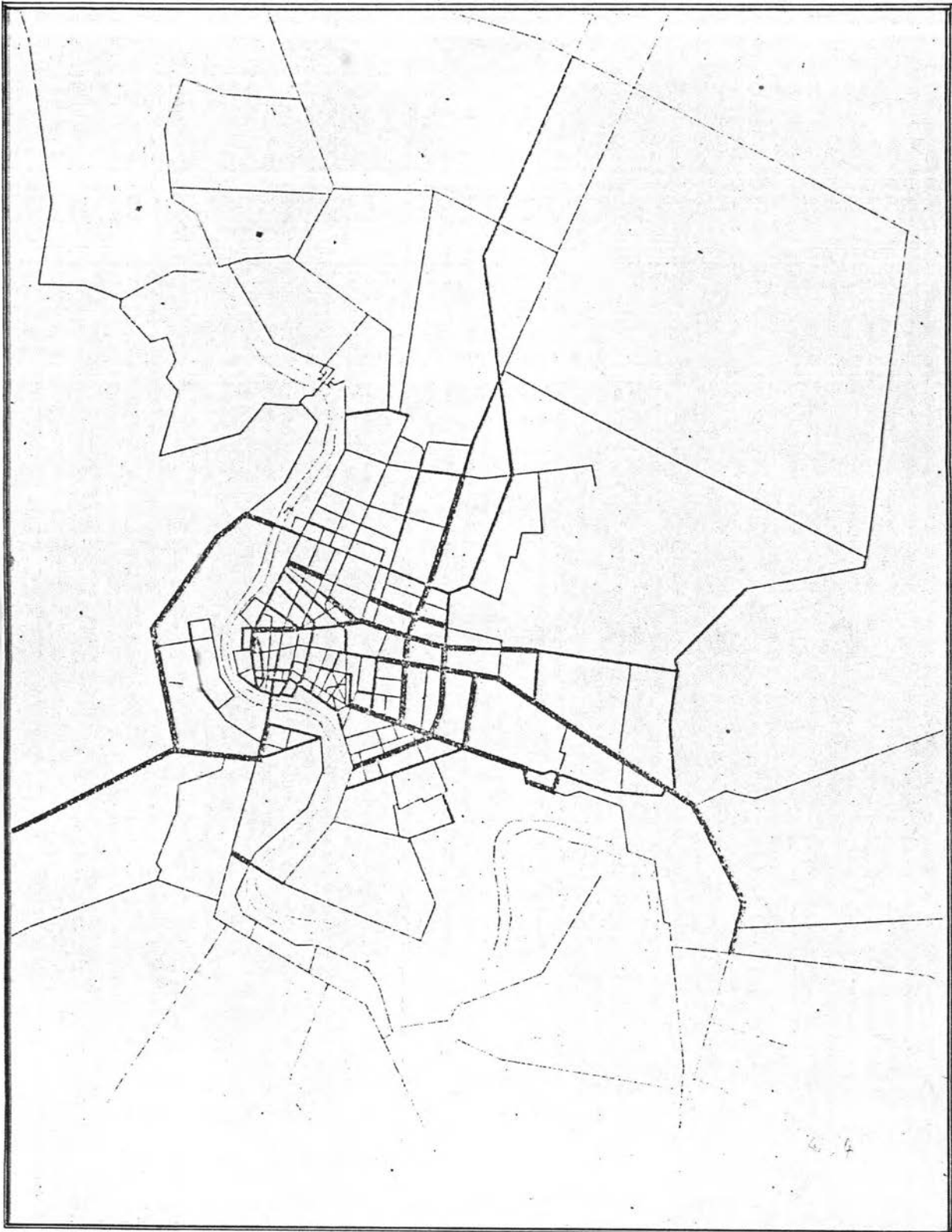
4.1.3 สมัยที่สาม ไทยในระบอบประชาธิปไตย (พ.ศ. 2476-ปัจจุบัน)

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองเมื่อปี พ.ศ. 2475 จากการปกครองในระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นการปกครองในระบอบประชาธิปไตย กรุงเทพฯได้มีการเปลี่ยนแปลงและเติบโตมากในยุคนั้นนี้ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชากร ด้านเศรษฐกิจ กรุงเทพฯ มีการขยายตัวด้านนี้สูงมากจนกลายเป็นศูนย์กลาง เศรษฐกิจของประเทศไทย ด้านประชากรมีการเพิ่มจำนวนประชากรจาก 890,453 คน เมื่อปี พ.ศ. 2480 มาเป็น 5,468,915 คน ในปี พ.ศ. 2529 จากช่วงเวลาประมาณ 50 ปี กรุงเทพฯ มีประชากรเพิ่มขึ้นประมาณ 6-7 เท่าและจำนวนประชากรมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในด้านการขยายตัวของเมืองได้มีการตัดถนนเพิ่มขึ้นมากมายเพื่อรองรับการคมนาคมที่เพิ่มมากขึ้นตามการขยายตัวของด้านเศรษฐกิจและประชากร โครงการขยายการสัญจรทางบกได้เข้ามาแทนที่โครงการสัญจรทางน้ำอย่างสมบูรณ์แบบ จนอาจกล่าวได้ว่าการสัญจรทางน้ำได้หมดความสำคัญลงในยุคนั้นนี้ ถูกมองต่างว่ ได้รับการถมเพื่อทำถนนบางส่วนที่เหลืออยู่กลายเป็นคลองรับน้ำเสียจากประชาชนในเมือง และน้ำเสียจากคลองได้ระบายลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา

เมื่อการสัญจรทางบกได้เข้ามาแทนที่บทบาทของการสัญจรทางน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาได้กลายเป็นแนวคั่นขวางการขยายตัวของเมืองจากฝั่งพระนครไปสู่มังคลารายได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นหลายสะพานเพื่อขยายการเติบโตออกไปยังฝั่งธนบุรี ได้แก่ สะพานกรุงเทพ สะพานกรุงธน สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และสะพานพระราม 9 อีกทั้งยังมีโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นอีกในอนาคตอันใกล้นี้ตามโครงการของกรมโยธาธิการ

สำหรับการตั้งถิ่นฐานของประชากรริมแม่น้ำเจ้าพระยานั้น แต่เดิมในอดีตสืบเนื่องมาจากการสัญจรทางน้ำประการหนึ่ง แต่ในยุคนั้นที่การสัญจรทางบกเข้ามาแทนที่การสัญจรทางน้ำ พื้นที่เมืองส่วนใดที่การสัญจรทางบกเข้าไม่ถึง การตั้งถิ่นฐานของประชากรก็จะเบาบางลง บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำก็เช่นเดียวกัน ประชากรจะหนาแน่นขึ้นก็ต่อเมื่อมีเข้าถึงของการสัญจรทางบก กรุงเทพฯ ได้มีการสร้างถนนเพื่อเปิดพื้นที่ริมแม่น้ำตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 คือถนนเจริญกรุง สมัยรัชกาลที่ 5 คือถนนสามเสน และถนนเจริญนครในสมัยรัชกาลที่ 7 สำหรับถนนจรลลนทวงศ์ ถนนราษฎร์บูรณะ ถนนรัชดาภิเษก ถนนเจ้าพระยา ถนนหน้ากรม สร้างในสมัยหลัง พ.ศ. 2475 เป็นต้นมา ลำดับการกระจายตัวของประชากรริมแม่น้ำส่วนหนึ่งจะมีความสัมพันธ์กับลำดับเวลาการสร้างถนนขนานกับแม่น้ำด้วย

ก่อนที่จะหาการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ริมแม่น้ำในบทต่อไป เราจำเป็นต้องศึกษาถึงกระบวนการการพัฒนาการใช้ที่ดิน ซึ่งกระบวนการนี้มีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่อง



แผนที่ 4.4 โครงข่ายคมนาคม ปี พ.ศ.2515

กันมาตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุง และสมัยที่สองที่ไทยมีความสัมพันธ์ทางการค้ากับชาวตะวันตกจนถึงสมัยปัจจุบัน จากข้อมูล ปี พ.ศ. 2515 จะเห็นได้ว่าการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ จะอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์และบางรัก ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นศูนย์กลางทางการค้ามาตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุง และต่อมา แผ่ขยายออกไปทุกทิศทางตามเส้นทางสัญจรทางถนน ในส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมจะเกาะกลุ่มอยู่ตามพื้นที่ริมแม่น้ำทางตอนใต้ของ เกาะรัตนกสินทร์ ในเขตคลองสาน ธนบุรี ราษฎร์บูรณะ ทางฝั่งธนบุรีและเขตยานนาวาในเขตกรุงเทพฯ สาเหตุดังกล่าวเนื่องจากการตั้งถิ่นฐานเพื่อประกอบการค้าของชาวตะวันตกในยุคสมัยที่สองประการหนึ่ง ความสัมพันธ์ทางด้านกิจกรรมระหว่างย่านพาณิชย์กรรมกับย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ประการหนึ่ง และการเข้าถึงทั้งการสัญจรทางน้ำและทางบกอีกประการหนึ่ง

จากการศึกษา กระบวนการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ริมแม่น้ำและบทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดทั้ง 3 ยุคสมัยพบว่า บทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยาได้มีการเปลี่ยนแปลงไป ในรัชสมัยของรัชกาลที่ 1 จนถึงรัชกาลที่ 5 การใช้ประโยชน์จากแม่น้ำเจ้าพระยาและอุทล่องต่างๆ ยังคงมีลักษณะเฉกเช่นเดียวกับบรรพบุรุษไทยในสมัยกรุงศรีอยุธยาตั้งที่กล่าวมาแล้ว ส่วนในสมัยต่อมาตั้งแต่รัชกาลที่ 6 จนถึงปัจจุบันบทบาทเหล่านี้ ได้แปรเปลี่ยนไปตามลักษณะการพัฒนาเมืองตามแบบอย่างตะวันตกซึ่งทำให้การพัฒนาเมืองมีความสอดคล้องกับความเจริญเติบโตในด้านต่างๆ ที่สัมพันธ์กับกระบวนการเปลี่ยนแปลงเมืองอื่นๆ ในต่างประเทศ แต่ในอีกมุมหนึ่งก็ก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆ อีกตามมาจากการเปลี่ยนทิศทางการพัฒนาเมือง ดังจะได้กล่าวถึงในบทต่อไป

สำหรับส่วนของด้านวิวัฒนาการการใช้ที่ดิน ได้มีการพัฒนาสืบเนื่องมาจากอดีตอย่างต่อเนื่อง สาเหตุประการหนึ่งเนื่องมาจากการสัญจรทางบกสามารถเข้ามาหาพื้นที่แทนการสัญจรทางน้ำได้อย่างเหมาะสมในการเชื่อมต่อของกิจกรรมการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะย่านพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม

4.2 สรุปสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ตลอดแนวความยาวประมาณ 35 กิโลเมตรของแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครบนพื้นที่ริมแม่น้ำ 14,830.8 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.5 ของพื้นที่ทั้งหมดของกรุงเทพฯ อันเต็มเปี่ยมไปด้วยกิจกรรมและเรื่องราวต่างๆ มากมาย ทั้งที่เป็นศูนย์กลางการเมืองการปกครองตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุงจนทำให้ปัจจุบันกรุงเทพฯ มีโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์มากมายเรียงรายตามสองฟากฝั่งแม่น้ำ นอกเหนือจากนี้ยังเป็นย่านพาณิชย์กรรมเก่าแก่ที่สุดของกรุงเทพฯ ในเขตสัมพันธวงศ์ และได้กระจายศูนย์กลางย่านพาณิชย์กรรมไปยังย่านอื่นๆ ของกรุงเทพฯ ในเวลาต่อมาอีกทั้งยังเป็นย่านคลังสินค้าและอุตสาหกรรมที่สำคัญของกรุงเทพฯ คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 42.32 ของพื้นที่คลังสินค้าและอุตสาหกรรมทั้งหมดของกรุงเทพฯ ในอีกทางหนึ่งยังเป็นย่านศึกษาอาศัย และสถาบันราชการที่เก่าแก่ของกรุงเทพฯ จากการที่เป็นย่านพาณิชย์กรรม ย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ย่านสถาบันราชการ ทำให้พื้นที่ริมแม่น้ำเป็นแหล่งงานที่สำคัญของ

กรุงเทพฯ จึงทำให้มีประชากรหนาแน่นเฉลี่ย 12,010 คน/ตารางกิโลเมตร มากกว่าความหนาแน่นเฉลี่ยของกรุงเทพฯ 3,486 คน/ตารางกิโลเมตร ถึง 3.5 เท่า มีประชากรกระจายตัว 273,505 คน คิดเป็น 5 % ของประชากรทั้งหมดของกรุงเทพฯ

ในปัจจุบันด้านราคาที่ดินพบว่าพื้นที่ริมแม่น้ำมีราคาที่ดินที่สูง ตั้งแต่ราคา 10,000 บาท/ตารางวา จนถึง 200,000 บาท/ตารางวา จัดเป็นพื้นที่ที่มีราคาแพงแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ สืบเนื่องมาจากการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า การปกครอง และยานพาหนะมาตั้งแต่อดีต ประกอบกับมีสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ครบครันและยัง เป็นบริเวณที่มีทัศนียภาพทิวทัศน์ที่ดีที่สุดของกรุงเทพฯ เป็นที่ต้องการของกิจกรรมหลายประเภทอันจะเป็นผลส่งเสริมให้ราคาที่ดินริมแม่น้ำมีแนวโน้มแพงขึ้นมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีการคมนาคมเข้าถึงได้ทั้งทางบกและทางน้ำ แต่ข้อเสียคือพื้นผิวจราจรทางบกค่อนข้าง เสื่อมทรุดเฉพาะในฝั่งพระนคร จนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด คับคั่ง

ทางด้านลักษณะอาคารริมแม่น้ำโดยทั่วไปจะเป็นอาคาร 2-4 ชั้น จะมีอาคารสูงเกิดขึ้นมากในช่วงระหว่างสะพานพระปกเกล้าถึงสะพานสารสินทางฝั่งพระนคร สภาพอาคารริมแม่น้ำทั่วไปค่อนข้างเก่าแก่ บางแห่งทรุดโทรมไปตามกาลเวลาซึ่งพบมากในเขตคลองสาน สำหรับพื้นที่ว่างมีค่อนข้างน้อยจะมีพื้นที่ว่างสำหรับคิดมากในเขตบางกอกน้อย และ เขตยานนาวาตั้งแต่สะพานกรุงเทพฯ ลงไปทางตอนใต้ ดังนั้น การพัฒนาแนวราบจึงมีขีดจำกัดมากสำหรับพื้นที่ริมแม่น้ำเพราะได้พัฒนาหลายเป็นพื้นที่เมืองไปเกือบหมด การพัฒนาในอนาคต จึงต้องเป็นไปแนวตั้ง ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนพื้นที่อาคารปกคลุมดิน (G.A.C) เฉลี่ยร้อยละประมาณ 20 ที่มีค่า G.A.C มากได้แก่ เขตสัมพันธวงศ์ บางรัก คลองสาน และเขตคูสิต โดยมีค่ามากกว่าร้อยละ 30 สะท้อนให้เห็นถึงรูปแบบอาคารที่ขึ้นกันอย่างหนาแน่นบนพื้นที่ริมแม่น้ำ

จากกระบวนการเติบโตและเปลี่ยนแปลงของเมืองบนพื้นที่ริมแม่น้ำ ตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันทำให้พื้นที่ในแต่ละช่วง แต่ละส่วนของแม่น้ำมีกิจกรรมและรูปแบบการใช้ที่ดินที่เด่นและแตกต่างกันออกไป ตามศักยภาพ และ ขั้นตอนการพัฒนาของพื้นที่ เริ่มจากบริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์และฝั่งธนบุรีด้านตรงข้าม อันเป็นศูนย์กลางการเมืองการปกครองมาตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุง เป็นพื้นที่ที่เดิมเปี่ยมไปด้วยเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของชาติมาตั้งแต่อดีต ทำให้ก่อให้เกิดสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และศิลปะมากมายในปัจจุบัน ในส่วนพื้นที่ตอนเหนือของเกาะรัตนโกสินทร์จนถึงสะพานพระราม 6 กิจกรรมการใช้ที่ดินทางฝั่งพระนครส่วนมากจะเป็นย่านสถาบันราชการและที่พักอาศัยสืบเนื่องจากการเติบโตของสถาบันราชการที่ขยายมาทางเหนือตั้งแต่สมัยของรัชกาลที่ 5 ประกอบกับข้าราชการมาตั้งชุมชนอยู่ทางด้านนี้ที่ดินส่วนมากจะเป็นของหน่วยงานราชการมากกว่าที่จะเป็นที่ดินของเอกชน การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการใช้ที่ดินจะขึ้นกับนโยบายการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของหน่วยงานราชการ เป็นสำคัญสำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินทางด้านพาณิชยกรรมที่สำคัญบนพื้นที่นี้อยู่ที่ย่านบางลำภู อันเป็นย่านการค้าที่รองรับประชากรทางด้านเหนือนี้ สำหรับทางฝั่งธนบุรีกิจกรรมการใช้ที่ดินส่วนมากจะเน้นด้านเกษตรกรรมจากพวกนี้ส่วน ปัจจุบันย่านศึกษาได้แผ่ขยายเข้ามาแทนที่จนพื้นที่เกษตรกรรมลดน้อยถอยลงตาม

ลำดับ การใช้ที่ดินส่วนใหญ่จึงใช้ประโยชน์ในกิจกรรมพักอาศัย เป็นส่วนมากและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเติบโตขึ้นเรื่อยๆ

ส่วนบริเวณตอนใต้เกาะรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่ช่วงสะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าฯ จนถึงสะพานกรุงเทพ เป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ มาตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุงธนมา ถึงปัจจุบันทางฝั่งพระนครอัน เป็นย่านพักอาศัยของคนจีน ได้พัฒนาการเป็นย่านการค้าในเวลาต่อมา ผสมกับการเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพื่อการค้าระหว่างประเทศของชาวตะวันตกในสมัยรัชกาลที่ 4 บวกกับศักยภาพของพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับบริเวณปากอ่าวไทย อันเป็นปัจจัยสำคัญทางด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ส่งผลให้กิจกรรมการใช้ที่ดินบนพื้นที่ในสมผสานกันระหว่างศูนย์กลางย่านพาณิชย์กรรมย่านพักอาศัยหนาแน่น และย่านคลังสินค้าตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน ทางด้านฝั่งธนบุรีภายหลังการสร้างสะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าขึ้น ชุมชนทางฝั่งพระนครได้ขยายมาทางด้านฝั่งธนบุรี ผสมผสานกับชุมชนพักอาศัยเดิมทำให้เขตคลองสานกลายเป็น ย่านพักอาศัยหนาแน่นในเวลาต่อมา กิจกรรมเด่นบนพื้นที่อีกส่วนหนึ่งคือ การเป็นย่านคลังสินค้าที่สำคัญสืบเนื่องจาก เป็นบริเวณค้ำน้ำอันเหมาะสมกับการตั้งท่าเรือ ประกอบกับความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับกิจกรรมด้านคลังสินค้าทางฝั่งพระนคร ก่อให้เกิดศักยภาพที่เหมาะสมในการเป็นย่านคลังสินค้า

ถัดลงมาทางใต้จากสะพานกรุงเทพ จนถึงเขตกรุงเทชมหานครอันเป็นย่านท่าเรือคลังสินค้าที่สำคัญในยุคปัจจุบันทดแทนย่านสัมพันธวงศ์ บางรักในอดีต สืบเนื่องจากภายหลังการสร้างสะพานกรุงเทพใน ปี พ.ศ. 2517 ทำให้เรือขนส่งขนาดใหญ่สามารถผ่านไปมาได้ประกอบด้วยเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่ค้ำองอาศัยเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นทุกวัน เรือขนาดใหญ่จะค่อยๆลดบทบาทลง การตั้งท่าเรือและคลังสินค้าในยุคสมัยหลัง จึงจำเป็นต้องตั้งในย่านใต้สะพานกรุงเทพฯลงมา จะเห็นได้ว่าทางฝั่งธนบุรีในเขตราชบุรีบูรณะ จะมีคลังสินค้าตั้งอยู่เป็นจำนวนมากประกอบด้วยลักษณะภูมิประเทศที่เป็นค้ำน้ำ อันเป็นปัจจัยส่งเสริมที่สำคัญในการตั้งท่าเรือต่อเนื่องมาถึงการตั้งคลังสินค้า สำหรับทางฝั่งพระนครก่อนการสร้างถนนรัชดาภิเษกขนานกับแม่น้ำสินธุ์ส่วนมากจะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและคลังสินค้าบางส่วนโดยมีท่าเรือที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพฯ(คลองเตย)ของรัฐบาลภายหลัง เมื่อมีการตัดถนนรัชดาภิเษกแล้วพื้นที่เกษตรกรรมได้แปรเปลี่ยนเป็นที่วางรอการพัฒนาต่อไป ซึ่งแนวโน้มการพัฒนาจะเป็นไปในรูปใดจะได้อีกส่วนในส่วนต่อไป

4.3 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและรูปแบบการใช้ที่ดิน

4.3.1 ประเภทที่พักอาศัย

กรุงเทพฯ และปริมณฑลในปัจจุบันมีการขยายตัวออกไปในเกือบทุกทิศทาง อย่างไรก็ตามทิศทางการพัฒนาที่เมืองขยายตัวออกไปได้แก่ทิศเหนือและทิศตะวันออก ซึ่งเป็นทิศทางขยายตัวสืบเนื่องมาตั้งแต่อดีต สาเหตุสำคัญที่มีการขยายตัวไปทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก

ออกมากกว่าทิศตะวันตกคือฝั่งธนบุรี เนื่องจากว่า เมื่อสิบกว่าปีที่แล้วทางฝั่งธนบุรียังขาดการพัฒนา ด้านถนน สาธารณูปโภค และบริการของรัฐทางด้านต่างๆ อยู่มาก ซึ่งแต่ก่อนนั้นแม้เพียงสะพาน พุทธ สะพานกรุงเทพ สะพานกรุงธน และสะพานพระราม 6 เท่านั้นซึ่งเป็นสะพานแคบ ทำให้ การคมนาคมไม่สะดวก อีกประการหนึ่งก็คือ พื้นที่ทางฝั่งธนบุรีส่วนใหญ่เป็นส่วนผลานิซึ่งเจ้าของ ส่วนส่วนใหญ่มีฐานะค่อนข้างดีทำให้การหาซื้อที่ดินเพื่อมาทำการพัฒนาในด้านอื่นๆ ทำได้ยากและที่ ดินก็มีราคาแพงกว่าทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่นาเป็นส่วน มาก

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันสภาพต่างๆ ทางด้านทิศตะวันตกหรือฝั่งธนบุรีได้ มีการเปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมากโดยมีการพัฒนาที่ดินในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะบ้านจัดสรรเพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็วทั้งนี้เนื่องมาจากการสร้างถนนและสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสายใหม่ฯ ขึ้นอีก หลายแห่งรวมทั้งการสร้างทางด่วน เชื่อมต่อกับทางฝั่งพระนครด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการขยายตัวของกรุงเทพฯ และ บริเวณตลอดตั้งแต่ พ.ศ. 2475 จนถึงปัจจุบันมีปัจจัยขึ้นๆ ที่สำคัญที่สุดคือถนนโดยมีสภาพการขยายตัวไป ตามแนวถนนสายสำคัญ ทั้งเก่าและใหม่ ดังนั้นพื้นที่เกิดที่ถนนตัดผ่านความเจริญก็จะตามมาไปเกิดที่ นั้นเสมือนเงาคามตัว ไม่ว่าจะเป็นแหล่งงาน สถานการค้าและบริการ อุตสาหกรรม คลัง สินค้า หรือที่อยู่อาศัยรวมทั้งบ้านจัดสรรด้วย

ปัจจุบัน กทม.และบริเวณที่มีพื้นที่ประมาณ 1,304 ตารางกิโลเมตร หรือราว 815,000 ไร่ ประมาณว่า 1 ใน 3 ไร่เป็นที่อยู่อาศัย การขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้น เฉลี่ยปีละ 20,000 ไร่ จากการศึกษาของฝ่ายวิชาการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติคาดการณ์แนวโน้มว่า หากการเจริญเติบโตของเมืองยังเป็นไปเช่นนี้ ในปี พ.ศ. 2544 พื้นที่เมืองจะเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 320,000 ไร่

จากการคาดคะเน จำนวนประชากรของกรุงเทพมหานครและบริเวณล ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2534) ปรากฏว่าจะมีประชากรเพิ่มขึ้นจาก 6.7 ล้านคนในปี พ.ศ. 2529 เป็น 7.7 ล้านคนในปี พ.ศ. 2534 ด้วยอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 2.8 ต่อปี ซึ่งการเพิ่มจำนวนประชากรประมาณ 1 ล้านคนในช่วงแผนฯ 6 นี้เป็นการเพิ่มของ ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครประมาณ 7 แสนคน

การกำหนดลักษณะการขยายตัวของประชากรในกรุงเทพมหานคร แบ่ง ออกเป็น 5 พื้นที่ด้วยกัน กล่าวคือ

1. พื้นที่อ้อมตัว ให้แก่เขตพระนคร ป้อมปราบ สัมพันธวงศ์ และ ปทุมวัน เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ย่านศูนย์กลางเมืองได้รับการพัฒนาแล้วในอัตราที่สูง เฉลี่ยประมาณ 91 % จึงมีที่ดินเหลือเพื่อพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยน้อยมาก คาดว่าในช่วงแผนฯ 6 ประชากรในพื้นที่นี้จะขยาย ตัวเพียงเล็กน้อยคือประมาณร้อยละ 0.4 ต่อปีคิดเป็นจำนวนประชากรเพิ่มสุทธิเพียง 13,043 คน

2. พื้นที่ขยายตัวลดลง ให้แก่เขตบางรัก คูลิต พญาไท บางกอก น้อย บางกอกใหญ่ คลองสาน และธนบุรี พื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้วเฉลี่ยประมาณ 77 %

คาดว่าในช่วงของแผนฯ 6 จะมีประชากรเพิ่มสุทธิรวม 158,155 คน โดยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.46 ต่อปี

3. พื้นที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วได้แก่เขตยานนาวา พระโขนง ห้วยขวาง บางกะปิ ภาษีเจริญ และราษฎร์บูรณะ พื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้วเฉลี่ยประมาณ 47 % คาดว่าในช่วงแผนฯ 6 จะมีประชากรเพิ่มสุทธิรวม 2,996,215 คน โดยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.2 ต่อปี

4. พื้นที่กำลังเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เขตบางขุนเทียน คลองตัน และหนองแขมพื้นที่นี้จะมีการขยายตัวของประชากรสูงสุดในช่วงแผนฯ 6 คือประมาณร้อยละ 3.7 ต่อปี

5. พื้นที่ชนบท ได้แก่ เขตมีนบุรี หนองจอก และเขตลาดกระบัง พื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาแล้วมีประมาณ 13 % คาดว่าเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2534 พื้นที่นี้จะมีประชากร 1,674,991 คน

เมื่อมาพิจารณาถึงพื้นที่ที่รวมนี้ซึ่งโดยมากจะเป็นพื้นที่ที่ประชากรแออัด และขยายตัวลดลงพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ได้รับการพัฒนาจะมีที่ว่าง เหลือบ้างสำหรับการพัฒนาคือในเขตยานนาวา ตั้งแต่ช่วงสะพานกรุงเทพ ลงมาจนถึงถนนสุขุมวิท เขตยานนาวาและในเขตบางกอกน้อยช่วงสะพานพระปิ่นเกล้าไปจนถึงสะพานพระราม 6

คำนำรูปแบบการอยู่อาศัยนับตั้งแต่ พ.ศ. 2510 เป็นต้นมา รูปแบบที่อยู่อาศัยของประชาชนชาวกรุงเทพฯ อยู่ในรูปบ้านจัดสรรและบ้านพักอาศัยซึ่งอยู่บริเวณชานเมือง รูปแบบที่อยู่อาศัยดังกล่าวได้รับความนิยมขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีบริเวณค่อนข้างกว้างขวาง สภาพแวดล้อมและบรรยากาศค่อนข้างดีเหมาะกับการอยู่อาศัยเป็นอย่างดี ต่อมาเมื่อกรุงเทพฯ เพิ่มความแออัดคับคั่งยิ่งขึ้น ทำให้การเดินทางไปมาระหว่างชานเมืองกับใจกลางเมืองค่อนข้างกินเวลานานประกอบกับราคาค่าที่ดินได้เชิบบัวยิ่งขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งเริ่มเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการอยู่อาศัย ในระยะหลังๆ ผู้ลงทุนสร้างที่อยู่อาศัยจึงพยายามลงทุนสร้างที่อยู่อาศัยในลักษณะอยู่ใกล้ใจกลางเมืองมากขึ้น โดยมีการจำกัดเนื้อที่ปลูกสร้างลง เสนอขายในราคาใกล้เคียงกับบ้านจัดสรร รูปแบบดังกล่าวได้แก่ ทาวน์เฮ้าส์ (Town House) นั่นเอง แต่เนื่องจากที่ดินบริเวณใจกลางเมืองมีราคาพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ทาวน์เฮ้าส์ที่สร้างขึ้นในระยะหลังมักมีราคาสูงมาก จนกระทั่งผู้มีรายได้นับล้านและรายได้นับหมื่นไม่สามารถจะเป็นเจ้าของได้ ทาวน์เฮ้าส์จึงได้รับความนิยมอยู่ในวงจำกัด

จนกระทั่งเดือนเมษายน พ.ศ. 2522 ได้มีประกาศใช้พระราชบัญญัติอาคารชุดขึ้นซึ่งเปิดโอกาสให้มีการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยในลักษณะซ้อนกันที่ละหลายๆ หน่วยนักลงทุนพัฒนาที่ดินจึงหันมาเริ่มสร้างโครงการคอนโดมิเนียมขึ้นในบริเวณใจกลางเมือง โดยเฉพาะย่านธุรกิจที่สำคัญนอกมาเสนอขายในราคาที่ไม่สูงนัก จนกระทั่งได้รับความนิยมแพร่หลายอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 จนถึงปัจจุบันมีโครงการคอนโดมิเนียมขึ้นทั้งสิ้นนับร้อยโครงการ เป็นการเปิดศักราชการอพยพอาศัยจากแนวราบสู่แนวตั้ง

คอนโดมิเนียม (Condominium) หรือ อาคารชุดเป็นรูปแบบการอยู่

อาศัยร่วมกันหลายครัวเรือนในอาณาเขตและอาคารเดียวกันโดยในอาคารหรือบริเวณที่อยู่อาศัยดังกล่าวมีการแยกกรรมสิทธิ์การถือครองออกเป็นส่วนตัว ซึ่งประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคล ได้แก่ ห้องชุด สิ่งปลูกสร้างหรือที่ดินที่จัดไว้ให้เป็นของเจ้าของห้องชุดแต่ละราย กรรมสิทธิ์อีกส่วนหนึ่ง เป็นกรรมสิทธิ์ร่วมกันระหว่างเจ้าของห้องชุดแต่ละรายที่อยู่ร่วมกัน ได้แก่ ส่วนของอาคารชุดที่ไม่ใช่ห้องชุด ที่ดินที่ทั้งอาคารชุดและที่ดินหรือทรัพย์สินที่มิใช่ใช้ประโยชน์ร่วมกันสำหรับเจ้าของร่วม

รูปแบบการอยู่อาศัยแบบคอนโดมิเนียมมาในปัจจุบันนี้ เกิดขึ้นมานานแล้ว กล่าวคือ เมื่อประมาณ 3,000 ปีก่อน รูปแบบการอยู่อาศัยร่วมกันในอาณาเขตและอาคารสถานที่เดียวกันถือ เป็นประเพณีที่นิยมกันมากในอาณาจักรบาบิโลนและอาณาจักรโรมัน แต่ยังไม่ปรากฏหมายรองรับจนกระทั่งในปี พ.ศ. 1928 ประเทศบราซิลได้ตรากฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่อยู่อาศัยภายในขอบเขตอาคารเดียวกันขึ้นมาใช้เป็นครั้งแรกรูปแบบการอยู่อาศัยแบบคอนโดมิเนียมจึงค่อยๆได้รับความนิยมนำไปนหลายประเทศ เช่น เวเนซุเอลา เบอร์มิวดา และสหรัฐอเมริกา มูลเหตุสำคัญที่ช่วยกระตุ้นรูปแบบการอยู่อาศัยแบบคอนโดมิเนียมเจริญเติบโตขึ้น เนื่องจากปัญหาด้านความแออัดยัดเยียดในตัวเมืองใหญ่ ของประเทศต่างๆซึ่งมีมีเนื้อที่จำกัดและราคาที่ดินสูงนั่นเอง ส่วนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น เนื่องจากประเทศฟิลิปปินส์ได้นำกฎหมายของสหรัฐอเมริกาไปใช้จึงมีการนำรูปแบบคอนโดมิเนียมเข้ามาใช้ด้วย หลังจากนั้นไม่นาน สิงคโปร์ก็มีการนำมาใช้บ้าง

จากการเกิดขึ้นและเติบโตอย่างรวดเร็วของคอนโดมิเนียม เป็นผลสืบเนื่องมาจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. ธุรกิจก่อสร้างทาวน์เฮ้าส์หรือบ้านห้องแถวในเมือง ซึ่งเคยรุ่งเรืองเฟื่องฟูอยู่ในช่วงเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมาได้ก้าวมาถึงจุดอิ่มตัว
2. ปัญหาการจราจรติดขัดมาก และราคาที่ดินที่สูงขึ้น การมีที่อาศัยอยู่ตามชานเมือง เป็นความยากลำบากและก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองมากขึ้น ทำให้ผู้ที่มิฐานะดีและฐานะปานกลางหันกลับมาหาที่อาศัยในเมืองซึ่งใกล้แหล่งงาน
3. ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ. 2522 ทำให้ประชาชนมีความมั่นใจในการถือกรรมสิทธิ์อันชอบธรรมสำหรับที่อยู่อาศัยในส่วนที่เป็นของคนและมีหลักประกันว่ามีกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินส่วนกลางซึ่งใช้ประโยชน์ร่วมกันด้วย การมีกฎหมายรองรับเช่นนี้ทำให้ผู้ซื้อมีความมั่นใจและผู้ลงทุนก็กล้าลงทุนเสนอขาย
4. ความแออัดยัดเยียดของกรุงเทพฯ เนื่องจากความเจริญเติบโตของธุรกิจและจำนวนประชากร ทำให้ต้องพยายามใช้พื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดโดยเฉพาะพื้นที่ในย่านธุรกิจซึ่งราคาแพงลิบลิ่วให้เกิดประโยชน์สูงสุด เมื่อการขยายตัวไปในแนวราบถึงจุดอิ่มตัวก็คั้งขยายตัวไปในแนวตั้ง การสร้างอาคารสูงๆ เป็นสิบชั้นหรือหลายสิบชั้นเพื่อใช้เป็นสำนักงานและที่อยู่อาศัยจึง เริ่มต้น

การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของคอนโดมิเนียม ช่วยกระตุ้นให้

บรรดาผู้ลงทุนพยายามนำเสนอคอนโดมิเนียมรูปแบบใหม่ต่าง ๆ กันมากขึ้น เพื่อผลในด้าน การตลาด ปัจจุบันรูปแบบคอนโดมิเนียมที่เกิดขึ้น สามารถแบ่งตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

1) ประเภทใช้เป็นที่อยู่อาศัย (Residential Condominium) เป็นคอนโดมิเนียมที่สร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ที่เจ้าของร่วมใช้ สำหรับเป็นที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะ คอนโดมิเนียมชนิดนี้เกิดขึ้นตั้งแต่ช่วงต้นๆ จนถึงปัจจุบัน

2) ประเภทใช้เป็นที่พักผ่อนตากอากาศ (Resort Codominium) เป็นคอนโดมิเนียมที่สร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ที่เจ้าของร่วมใช้สำหรับเป็นที่พักผ่อน ตากอากาศชมทิวทัศน์ ซึ่งส่วนใหญ่มีที่ตั้งขึ้นใกล้บริเวณชายหาดทะเล เช่น พัทยา ชะอำ หัวหิน เป็นต้น เนื่องจากคอนโดมิเนียมชนิดนี้เจ้าของร่วมไม่ได้มีวัตถุประสงค์ใช้เป็นที่อยู่อาศัย จึงทำให้บางโครงการดำเนินการในลักษณะ เป็นเจ้าของร่วมตามระยะเวลาที่กำหนด (Time sharing) ซึ่งหมายถึงในระยะ เวลา 1 ปี คอนโดมิเนียมแต่ละหน่วยอาจมีเจ้าของมากกว่า 1 ราย ซึ่งการเป็นกรรมสิทธิ์ในแต่ละ รายจะถูกกำหนดขึ้นตามระยะเวลาที่กำหนดทุกปีไว้ โดยเจ้าของร่วมในแต่ละช่วงเวลาอาจมีการโอนหรือขายกรรมสิทธิ์ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวของตนเองได้

3) ประเภทใช้เป็นที่สำนักงาน (Office Condominium) เป็นคอนโดมิเนียมที่สร้างขึ้นเพื่อให้เจ้าของร่วมใช้เป็นที่สำนักงานโดยเฉพาะคอนโดมิเนียมนี้เกิดขึ้นหลัง คอนโดมิเนียมประเภทใช้เป็นที่อยู่อาศัยและพักผ่อนตากอากาศเล็กน้อย ซึ่งมูลเหตุการเกิดโครงการชนิดนี้เนื่องจากอาคารสำนักงานให้เช่า มีราคาเช่าเท่ากับตัวสูงขึ้นไป ผู้ลงทุนจึงเห็นว่าหากมีการเสนอกรรมสิทธิ์ในคอนโดมิเนียมสำนักงานให้ขายเพียง เสียค่าเช่าซื้อเพิ่มขึ้นจากค่าเช่าซึ่งต้อง เสียแต่เดิมไม่มาก ก็จะเป็นการดึงดูดลูกค้าที่มาจากคอนโดมิเนียมชนิดนี้

4) ประเภทคอมเพล็กซ์ (Complex Condominium) เป็นคอนโดมิเนียมซึ่งสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ที่เจ้าของร่วมใช้ ทั้งเป็นที่อยู่อาศัยและสำนักงานรวมกันอยู่นอกจกนั้นอาจมีโครงการอื่น ๆ ประกอบด้วย เช่น ศูนย์การค้า โรงแรม หรือ สำนักงาน ให้เช่า เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่เจ้าของร่วมโครงการนั้นๆ คอนโดมิเนียมประเภทนี้ส่วนใหญ่กำลังอยู่ในขั้นดำเนินการก่อสร้าง และคาดว่าโครงการคอนโดมิเนียมที่จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคตจะมีแนวโน้มเป็นรูปแบบนี้มากขึ้น

5) คอนโดมิเนียมประเภทอื่น ๆ นอกจากคอนโดมิเนียมประเภทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นดังกล่าวมาแล้วข้างต้น คาดว่าต่อไปในอนาคตจะเกิดรูปแบบคอนโดมิเนียมใหม่ ๆ ซึ่งสร้างขึ้นเพื่อให้เจ้าของร่วมใช้ในวัตถุประสงค์อื่น ๆ อีก โดยเฉพาะคอนโดมิเนียมเพื่อการอุตสาหกรรม (Industrial Condominium) ซึ่งสร้างขึ้นเพื่อเป็นการตอบสนองต่อกลุ่มอุตสาหกรรมขนาดย่อม โดยเฉพาะในกลุ่มอุตสาหกรรมสะอาด (Clean Industry) ขณะนี้ผู้ลงทุนหลายรายกำลังศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการอยู่

แนวความคิดรูปแบบคอนโดมิเนียมเพื่อการอุตสาหกรรมนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากอุตสาหกรรมขนาดเล็กในเมืองไทย มีลักษณะพิเศษอยู่อย่างหนึ่งก็คือ ต้องการที่อยู่ร่วมกันเพื่อจะช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในค่าน้ำประปา ค่าไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์ แม้กระทั่งการขนส่ง

และต้องการที่อยู่ใกล้แหล่งแรงงานนั่นคือ ชุมชนที่อยู่อาศัย และต้องการพื้นที่น้อย คาดว่าในอนาคต หากมีผู้ลงทุนสร้างคอนโดมิเนียมเพื่อการอยู่อาศัยขนาดเล็กลง จะช่วยให้ต้นทุนการผลิตลดลง สามารถแยกอุตสาหกรรมที่แทรกเข้าไปทั่วทุกหนทุกแห่งออกมาเป็นกลุ่ม เป็นพื้นที่ชัดเจน และง่ายต่อการบำรุงดูแลรักษาหรือจะวางมาตรฐานป้องกันมลภาวะ และจะช่วยให้ผู้ลงทุนขนาดเล็กลงสามารถมีโรงงานในที่ชุมชน และมีกำลังลงทุนขนาดเล็กได้ทั้งยังสามารถให้กรรมสิทธิ์ต่อการใช้พื้นที่ในอาคารสูงซึ่ง เป็นหัวใจของคอนโดมิเนียมทำให้สามารถใช้เป็นหลักประกันในการลงทุนได้ นอกจากนี้ จะช่วยให้รัฐบาลสามารถจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคที่สอดคล้อง และ ราคาถูกให้แก่ กลุ่มคอนโดมิเนียมดังกล่าว อย่างไรก็ตาม คอนโดมิเนียมเพื่อการอยู่อาศัยขนาดเล็กลงจะเกิดขึ้น เฉพาะอุตสาหกรรมที่สะอาด (Clean Industry) เท่านั้น ส่วนอุตสาหกรรมที่ไม่สะอาด (Unclean Industry) นั้นคาดว่าจะไม่สามารถจัดระบบแบบการอยู่อาศัยแบบคอนโดมิเนียมได้เนื่องจาก เกิดปัญหาทางด้านมลภาวะได้

กรุงเทพมหานครที่มีฉายาครั้งอดีตว่า เวนิสตะวันออกได้เติบโตขึ้นมาอย่างรวดเร็ว หรือมา กับปัญหาการจราจรแออัด เมื่อแรกเริ่มของการพัฒนามีการสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนระดับมาตรฐานได้ส่งผลต่อการพัฒนารูปแบบการขยายตัวของเมืองพลิกกลับไปอีกหัวหนึ่ง ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการตั้งถิ่นฐานและทิ้งรึมน้ำให้มาบสุขบ้านเรือนอยู่ตามแนวถนนสายสำคัญ แทนจนทำให้กรุงเทพฯ ขยายตัวออกไปในทุกทิศทางตามแนวถนนหลัก ซึ่งถ้าหากเดินเท้าขึ้นไปมองลงมาจากข้างบนจะเห็นรูปร่างของเมืองแห่งนี้เหมือนกับปลาตัวที่ปีกดำแต่จะข้างสั้นยาวไม่เท่ากัน

คลองต่างๆ ที่เคยเป็นเส้นทางสัญจรสำคัญได้กลายเป็นท่อระบายน้ำ ขนาดใหญ่แม่น้ำเจ้าพระยากลายเป็นทางระบายน้ำรวมจากคลองต่างๆ เพื่อรวมสิ่งโสโครกไหลลงทะเล ที่ดินริมแม่น้ำนอกจากประชาชนระดับชาวบ้านธรรมดาที่อาศัยอยู่ตั้ง เค็มแล้วสิ่งก่อสร้างสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นริมน้ำก็คือ ท่าเรือ โชคังสินคำ และสสมคนจน

ครั้นเลขรัตนโกสินทร์ 200 ปีมาเพียง 6 ปี คนไทยก็หันกลับมาคึกคักกับความงามของสายน้ำกันอีกครั้ง โชคัง และ ชุมชนแออัดริมน้ำกำลังจะถูกรื้อ โรงแรม และคอนโดมิเนียมกำลังเข้ามาแทนที่ พร้อมกันนั้นราคาที่ดินในตัวเมืองก็พุ่งขึ้นสูงลิ่วเกินกว่าที่จะปลูกบ้านอยู่อาศัยในแนวราบต่อไปได้อีก ขณะเดียวกันการอยู่อาศัยชานเมืองก็ถูกบีบคั้นจากปัญหาการจราจรที่จอแจ ทางเลือกสำหรับที่อยู่อาศัยของคนกรุงเทพฯ จึงเหลืออยู่เพียงทางเดียวคือ ตึกสูง

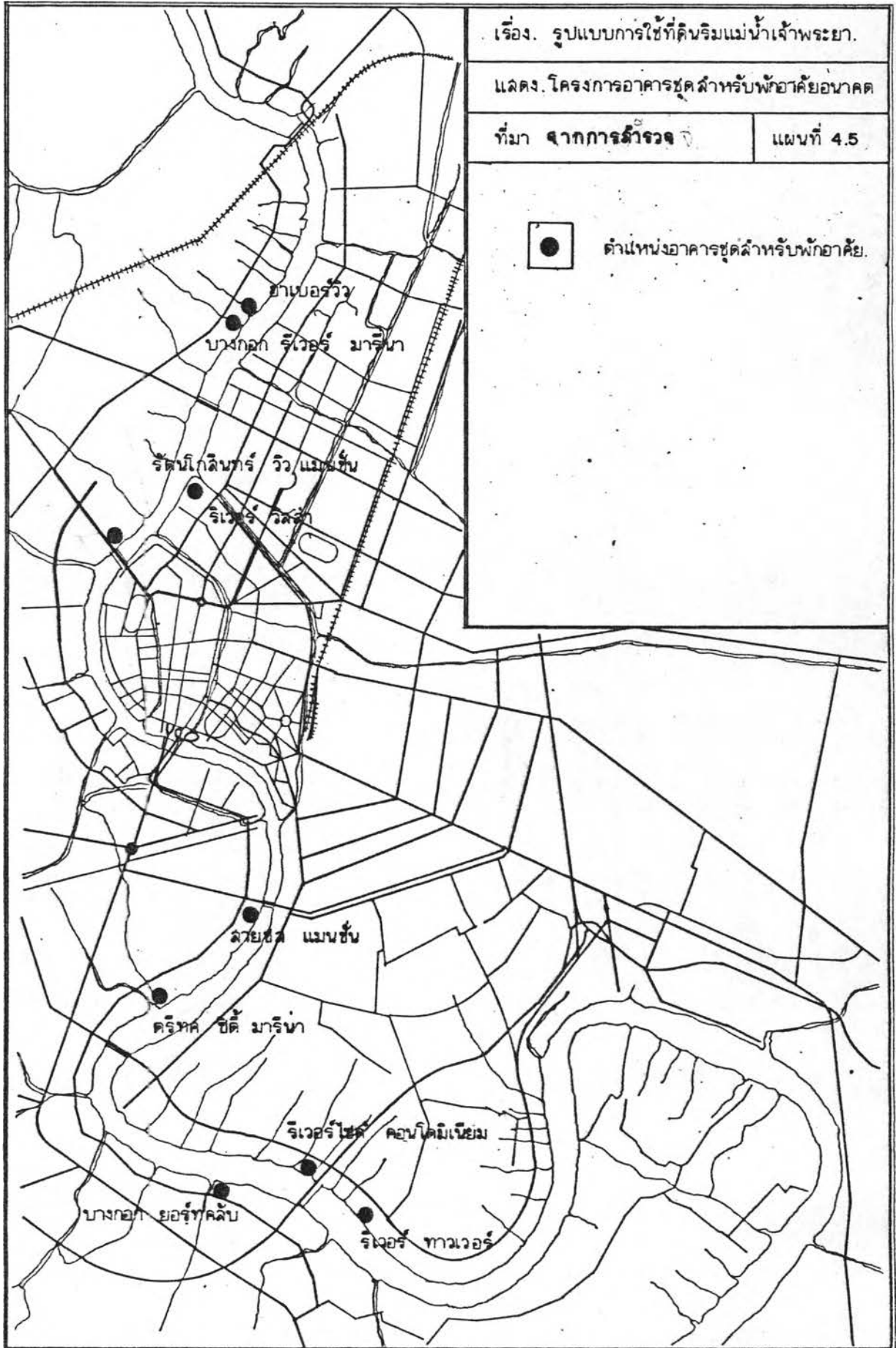
สำหรับรูปแบบการอยู่อาศัยริมแม่น้ำเจ้าพระยา จากรูปแบบที่อยู่อาศัยริมแม่น้ำในแบบบ้านเดี่ยวกระจัดกระจายไปทั่ว และ ในรูปแบบห้องแถวกิ่งพาณิชย์กรรมในเขตสัมพันธวงศ์ บางรัก และตามแนวถนนขนานแม่น้ำซึ่งหลายกำลังวิวัฒนาการเข้าสู่รูปแบบอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียมนั่นเอง และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ ทั้งประเภทใช้เป็นที่อยู่อาศัยพร้อมทั้งพักผ่อนตากอากาศ ประเภทใช้เป็นที่สำนักงาน ประเภทคอมเพล็กซ์ หรือความเป็นไปได้ในประเภทเพื่อการอุตสาหกรรมทางคอนกรีตของ เกาะรัตนโกสินทร์ สืบเนื่องจากพื้นที่ริมน้ำอยู่ใกล้แหล่งงานที่กระจัดกระจายทั่วพื้นที่ริมน้ำ โดยทางคอนเทนต์ของ เกาะรัตนโกสินทร์ เป็นแหล่งงานด้านราชการ

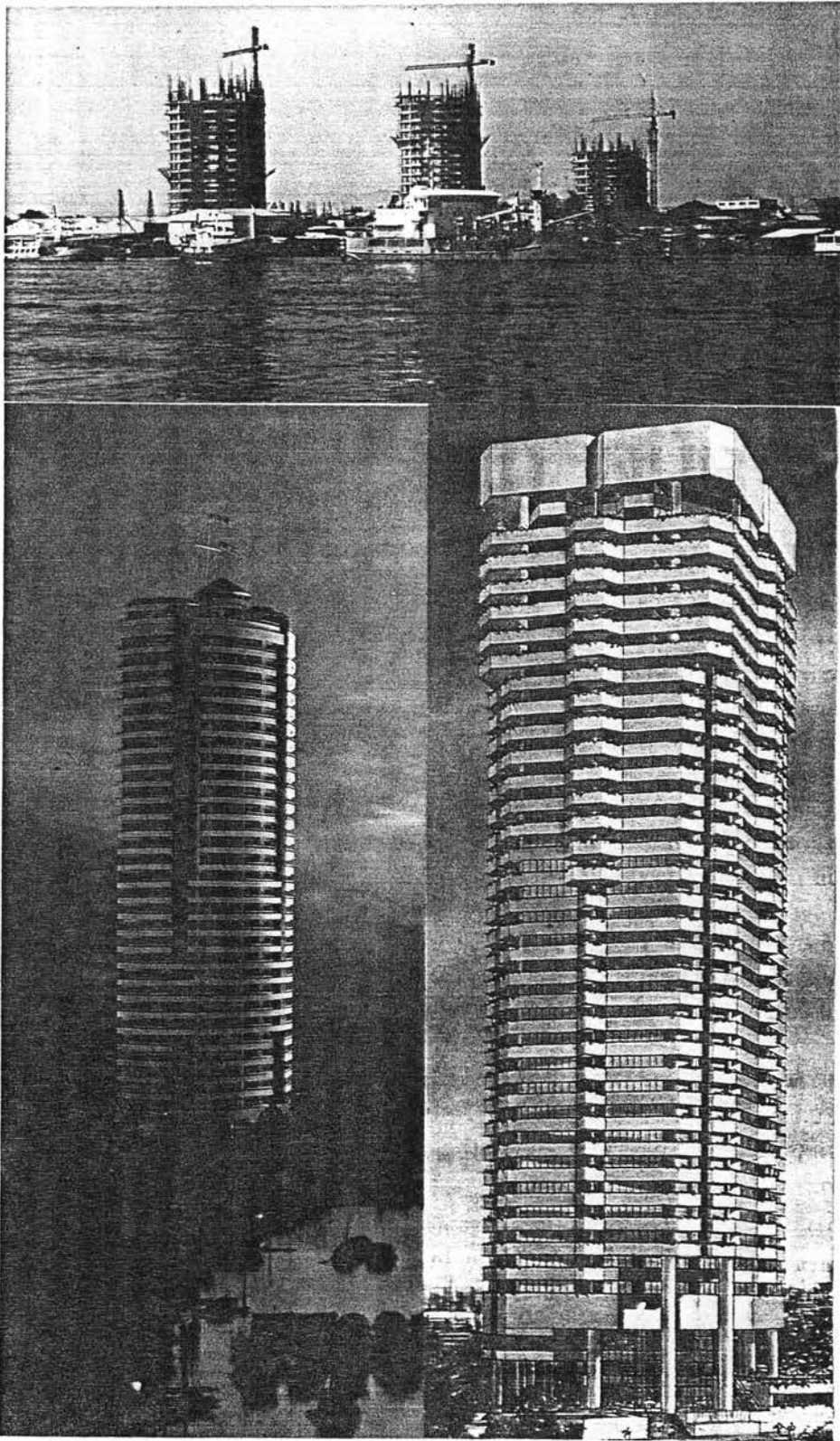
ส่วนทางตอนใต้เป็นแหล่งงานด้านการค้า ธุรกิจ และอุตสาหกรรม ประกอบด้วยปัจจัยด้านราคาที่ดินที่สูงมากซึ่งรูปแบบที่อยู่อาศัยแบบเดิมประเภทบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์หรือห้องแถว ไม่สามารถเผชิญกับราคาที่ดินที่แพงขนาดนี้ได้ ในอีกประการหนึ่งคือการได้พักผ่อนกับความชุ่มฉ่ำกับสายน้ำและวิวทัศนียภาพที่สวยงามที่สุดของกรุงเทพฯ ทำให้ประชากรส่วนหนึ่งหันมาให้ความสนใจกับพื้นที่ริมน้ำมากขึ้นเพื่อหลบหนีความแออัดของเมืองและปัญหามลภาวะด้านต่างๆ หลังจากต้องต่อสู้กับชีวิตประจำวันในรูปแบบต่างๆ มาสัมผัสที่โล่งกว้าง (Open Space) ที่กว้างใหญ่ที่สุดของเมืองและเป็นแหล่งสุดท้ายของเมือง และเติมเต็มมาช่วยชีวิตและวิญญาณของธรรมชาติ

คอนโดมิเนียมริมแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก เริ่มต้นที่ ศูนย์การค้า เซิงสะพานสาทรในเขตคลองสาน ครั้งแรกนั้นอาจจะ เป็นเพราะจังหวะการเริ่มต้นไม่ดีเท่าที่ควร การขายจึงค่อนข้างช้าแต่เมื่อมาถึงช่วงนี้ระยะปี พ.ศ. 2531 ภาวะเศรษฐกิจของประเทศดีขึ้นทำให้ประชาชนมีกำลังซื้อสูงขึ้นความต้องการที่อยู่อาศัยก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ช่วงปี 2531 นี้เองจึงเกิดโครงการบ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียมเป็นจำนวนมาก

คอนโดมิเนียมริมแม่น้ำเจ้าพระยาก็กลับมาอีกครั้งในยุคทองของวงการเรียลเอสเตทนี้เอง โครงการแรกที่เกิดขึ้นและประสบความสำเร็จมากคือ โครงการ "ริเวอร์ไซด์ คอนโดมิเนียม" ของตระกูลเคหะใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่เชิงสะพานพระราม 9 ในเขตยานนาวา ด้วยเหตุนี้เลยทำให้เกิดโครงการคอนโดมิเนียมริมแม่น้ำเจ้าพระยาคามาก็คว่า หลายโครงการส่วนหนึ่งของโครงการเหล่านี้จะอิงวิวทัศนียภาพและมุมมองของสะพานชวนด้วยโครงการคอนโดมิเนียมริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีการเปิดตัวออกมาแล้วได้แก่ โครงการบางกอกยอทคลับ ของกลุ่มชลภเรียลเอสเตท อยู่ติดกับถนนราษฎร์บูรณะในเขตราษฎร์บูรณะ โครงการริเวอร์ วิลล่า เป็นโครงการคอนโดมิเนียมที่ห้าอาศัยอยู่ที่บริเวณใกล้กับธนาคารแห่งประเทศไทยในเขตดุสิต ของกลุ่มจุลติศ โครงการบางกอกริเวอร์มารีนา ของบริษัทสิศา ทีเวลลอปเมนต์ จำกัด ตั้งอยู่ที่เชิงสะพานกรุงธนระหว่างถนนจรัลสนิทวงศ์ซอย 70-71 ในเขตบางกอกน้อย รวมทั้งโครงการฮาเบอร์วิว ของกลุ่มเคหะใหญ่เช่นกัน โครงการคริสตี้ มารีนา คอนโดมิเนียม ของ ม.ล.ศรีศุภุทธิ์ เทวกุล ที่บริเวณสะพานเจริญนคร 5 ถนนเจริญนคร โครงการริเจนท์ริเวอร์ทาวเวอร์ เป็นคอนโดมิเนียมของกลุ่มโรงแรมริเจนท์ อยู่เลขสะพานชวนไปประมาณ 1 กิโลเมตรในเขตยานนาวา และโครงการของกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจบ้านจัดสรรระดับยักษ์ใหญ่ แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ หันมาจับโครงการคอนโดมิเนียมริมแม่น้ำด้วยเหมือนกัน ใช้ชื่อโครงการรัตนสินทร์ วิวแมนชั่น เป็นทาวเวอร์คู่อยู่ที่เชิงสะพานปิ่นเกล้า

โครงการคอนโดมิเนียมริมแม่น้ำเจ้าพระยาเหล่านี้ ส่วนหนึ่งอย่างที่กล่าวถึงแล้วจะต้องอาศัยทัศนียภาพมาเป็นจุดขาย โดยเฉพาะมุมมองของสะพานชวน แต่จุดขายที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือ "มารีนา" หรือ ฮอชท์ฮาเบอร์ ซึ่งเกือบครึ่งหนึ่งของโครงการคอนโดมิเนียมริมแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีการบุกดินเข้าไปในโครงการเพื่อสร้างเป็น มารีนา หรือท่าจอดเรือขนาดใหญ่ เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในโครงการได้ใช้เรือเป็นสื่อสัมผัสกับธรรมชาติแม่น้ำอย่างเต็มที่โครงการที่อาศัยมารีนาเป็นจุดขายได้แก่ โครงการบางกอก ริเวอร์ มารีนา โครงการ





รูปที่ 4.1 คอนโดมิเนียมริมแม่น้ำ

ครีทซ์ ซีตี้ มารินา และโครงการฮาเบอร์วิว สำหรับโครงการอื่นแม่จะไม่ได้ผูกเข้าไปเป็นทะเลสาบในโครงการแต่ก็ทำเป็นท่าจอดเรือไว้นอกโครงการเช่นกัน อาทิ โครงการบางกอกกษัตริย์ศึก โครงการริเวอร์ไซด์ ทาวเวอร์ โครงการริเวอร์ วิลล่า และโครงการรัตนโกสินทร์ วิว แมนชั่น เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าปัจจุบันประชากรในกรุงเทพฯ ได้หันมาสนใจกับที่อยู่อาศัยริมแม่น้ำมากขึ้นอันเป็นการกลับคืนมาสัมพันธ์กับแม่น้ำอีกครั้งหนึ่งดังที่เคยเป็นมาแล้วในอดีต อันจะทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินริมแม่น้ำแปรเปลี่ยนไปเป็นพื้นที่ที่ให้อาศัยหนาแน่นขึ้นโดยลำดับแรก อาคารชุดคอนกรีตนิยมจะขึ้นในบริเวณที่ว่างซึ่งพบบ่อยในเขตนานาว่า ตั้งแต่ช่วงสะพานกรุงเทพ ลงมา และในเขตบางกอกน้อยตั้งแต่สะพานกรุงธนขึ้นไป นอกนั้น จะขึ้นความที่ว่างริมแม่น้ำที่กระจัดกระจายอยู่ ดังเช่นโครงการริเวอร์ไซด์ ริเวอร์ ทาวเวอร์ และบางกอก ริเวอร์ มารินา เป็นต้น ลำดับต่อมาคือการเข้าปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมเพื่อพัฒนาเป็นอาคารชุดขึ้นมา ดังเช่นโครงการครีทซ์ ซีตี้ มารินา สายชลแมนชั่น ในเขตคลองสาน การเกิดขึ้นของคอนโดมิเนียมริมแม่น้ำจะมีแนวโน้มสูงขึ้นตามความต้องการด้านที่อยู่อาศัยริมน้ำ ถ้ามีความต้องการเพิ่มขึ้นพื้นที่ริมน้ำจะเป็นพื้นที่ที่ได้รับความสนใจในลำดับต้นๆ เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ดังที่ได้อธิบายมาแล้ว

4.3.2 ประเภทพาณิชย์กรรม

การกระจายตัวของย่านพาณิชย์กรรมในกรุงเทพมหานคร เริ่มจากย่านสัมพันธวงศ์ อันเป็นแหล่งธุรกิจการค้าเก่าแก่ของกรุงเทพฯ มาตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุงและสมัยเริ่มติดต่อการค้ากับต่างประเทศในสมัยรัชกาลที่ 4 ต่อมาได้แพร่ขยายไปตามถนนเจริญกรุง สุรวงศ์ สีลม สาทร พระราม 4 สุขุมวิท พหลโยธิน และรัชดาภิเษก(เขตห้วยขวาง) ในสมัยต่อๆ มาตามสภาวะการเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ

ฝ่ายวิชาการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้แบ่งพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลออกเป็น 4 ชั้นตามลักษณะการพัฒนาดังกล่าวคือ

1. พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจชั้นใน มี 12 เขต ได้แก่ พระนคร บิรมัน ปราบศัตรูพ่าย ปทุมวัน สัมพันธวงศ์ บางรัก ดุสิต พญาไท ยานนาวา บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ธนบุรี และคลองสาน มีเนื้อที่รวมกันประมาณ 147 ตารางกิโลเมตร หรือ 91,875 ไร่

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเขตธุรกิจดั้งเดิมและย่านธุรกิจใหม่ เป็นศูนย์กลางธุรกิจด้านบริการการบริหารราชการ และที่ตั้งทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม

2. พื้นที่ชานเมืองที่อาศัยขยายตัวอย่างรวดเร็ว มี 8 เขต ได้แก่ เขตพระโขนง บางเขน บางกะปิ ห้วยขวาง บางขุนเทียน ภาษีเจริญ คลองตัน ราษฎร์บูรณะ และอีก 3 อำเภอของจังหวัดนนทบุรี คือ อำเภอเมือง อำเภอปากเกร็ด และอำเภอบางกรวย เนื้อที่ประมาณ 1,065 ตารางกิโลเมตร หรือ 665,625 ไร่



แผนที่ 4.6 ขานพาสัยกรรม ปี พ.ศ.2515

ส่วนใหญ่เป็นชุมชนสมบูรณ์ในตัวเอง เป็นตั้งที่อยู่อาศัย แหล่ง
การค้า ที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม และกิจกรรมการเกษตร

3. พื้นที่ย่านอุตสาหกรรม เป็นพื้นที่เฉพาะในเขตอุตสาหกรรมตามผัง
เมืองรวมอยู่ในอำเภอเมืองสมุทรปราการ พระประแดง บางพลี อำเภอเมืองปทุมธานี
คลองหลวง ธัญบุรี อำเภอเมืองสมุทรสาคร กระทุ่มแบน และอำเภอสามพรานจังหวัด
นครปฐม มีพื้นที่รวมประมาณ 75 ตารางกิโลเมตร หรือ 46,875 ไร่

4. พื้นที่ที่เหลือและเขตปริมณฑลรอบนอก เป็นชุมชนที่มีความสมบูรณ์
ในตัวเอง และเป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญ มีพื้นที่รวมกัน 6,352 ตารางกิโลเมตร หรือ
3,970,000 ไร่

จะเห็นว่าพื้นที่ริมแม่น้ำเกือบทั้งหมดอยู่ในย่านธุรกิจชั้นใน อันแสดง
ให้เห็นถึงการ เป็นศูนย์กลางธุรกิจด้านบริการและการบริหารราชการ กระบวนการกระจาย
ตัวของย่านพาณิชย์กรรมริมแม่น้ำเริ่มจาก พื้นที่ริมแม่น้ำในเขตสัมพันธวงศ์ ได้แก่ ย่านสาเพ็ง ทรง
วาตสันโหลมาตามแนวถนนเจริญกรุงจนสุดถนน ส่วนหนึ่งข้ามปากโบริทางฝั่งธนบุรีในเขตคลองสาน
ต่อมาเมื่อมีการตัดถนนรัชดาภิเษก เชื่อมต่อจากถนนเจริญกรุงไปบรรจบกับถนนพระราม 4 ต่อเนื่อง
ไปถึงถนนสุขุมวิท เพชรบุรีตัดใหม่ ไปจนถึงถนนพหลโยธินทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ ผนวก
กับโครงการสร้างถนนเชื่อมต่อจากถนนสาธิตมาบรรจบกับถนนรัชดาภิเษก (เขตยานนาวา) ทำให้พื้นที่
ที่ริมแม่น้ำจากสะพานกรุง เทพาลงมาตอนใต้มีศักยภาพในการพัฒนามากขึ้นทั้งในเชิงการค้า บริการ
ที่อยู่อาศัย และอุตสาหกรรม แนวโน้มที่ย่านพาณิชย์กรรมจะไหลต่อเนื่องมาตามถนนรัชดาภิเษก ก็มี
มากขึ้น

ส่วนทางตอนเหนือของเกาะรัตนโกสินทร์มีย่านการค้าที่สำคัญ คือย่าน
บางลำภู อันเป็นย่านธุรกิจดั้งเดิม ตั้งอยู่บนที่ตั้งที่รายล้อมไปด้วยหน่วยงานราชการและที่อยู่อาศัย
ทำหน้าที่เป็นย่านธุรกิจรองรับประชากรทางด้านเหนือทางฝั่งพระนคร แนวโน้มการขยายตัวมีขีด
จำกัด คึกคักด้วยกฎหมายควบคุมอาคารบนเกาะรัตนโกสินทร์ และ ที่ดินโดยรอบเป็นของสถาบัน
ราชการ การขยายตัวในแนวราบและแนวตั้งกระทำได้ยากยิ่ง ในอีกทางหนึ่งก็เกิดย่านการค้า
กระจุกกระจายเรียงรายตลอดแนวถนนสามเสนในลักษณะ Ribbon Development

สำหรับทางฝั่งธนบุรีซึ่งส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่อยู่อาศัย มีย่านพาณิชย์กรรม
เกิดขึ้นในลักษณะกระจุกตัวในบริเวณจุดตัดของถนน บริเวณถนนราชวิถีตัดกับถนนจรัลสนิทวงศ์และ
ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้าตัดกับถนนอรุณอมรินทร์ บริเวณท่าศิริราชในเขตบางกอกน้อยที่เหลือก็มี
ลักษณะกระจายตัวเรียงรายตามแนวถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา และถนนเจริญนครในเขตธนบุรี และ
คลองสาน พื้นที่ที่มีแนวโน้มการขยายตัวด้านพาณิชย์กรรมค่อนข้างสูง คือช่วงสะพานข้ามแม่น้ำ
เจ้าพระยาที่จะสร้างใหม่ในอนาคตเชื่อมระหว่าง ถนนสี่พระยากับถนนลาดหญ้าจนถึงสะพานสมเด็จพระ
พระเจ้าตากสินหรือสะพานสาทร เนื่องจากมีความต่อเนื่องกับย่านพาณิชย์กรรมทางฝั่งพระนครใน
ส่วนของท่าศิริราชมีแนวโน้มถึ้มตัว เนื่องจากถนนค่อนข้างเล็กและถูกขนานด้วยย่านสถาบันราชการ
และโบราณสถาน อีกทั้งยังต้องถูกควบคุมความสูงอาคารในอนาคตอันใกล้นี้ ประกอบกับลักษณะการ

ค่าเป็นบ้านเชิงรองรับเฉพาะชุมชนข้าง เคียงและผู้สัญจรไปมาเข้ามาเท่านั้น

รูปแบบอาคารเพื่อการค้าจากอาคารห้องแถว 2 ชั้นในสมัยต้นๆ ของกรุงรัตนโกสินทร์แปรเปลี่ยนเป็นอาคารห้องแถว 4-5 ชั้น ในสมัยต่อมาตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการก่อสร้าง ราคาที่ดินและความต้องการของผู้ใช้สอย ในยุคสมัยปัจจุบันที่ราคาที่ดินในย่านพาณิชย์กรรมต่างว่กับตัวสูงชันปัญหาที่จ่อครกสำหรับห้องแถว ความจำเป็นในการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสารที่ก้าวหน้าสำหรับธุรกิจการค้ายุคใหม่ร่วมกันและปัจจัยอื่น ๆ ทำให้รูปแบบอาคารพัฒนาเป็นอาคารเป็นสำนักงานในลักษณะต่าง ๆ กัน เช่น ประเภทอาคารสำนักงาน ประเภทนิคมอุตสาหกรรม ประเภทคอนกรีตมิเนียมน หรือประเภทคอมเพล็กซ์ เป็นต้น ตามความจำเป็นและความต้องการของธุรกิจการค้าแต่ละประเภท สิ่งหนึ่งซึ่งเหมือนกันคือ การแปรเปลี่ยนรูปแบบอาคาร เข้าสู่อาคารสูง ดังเช่นที่ปรากฏในรูปแบบอาคารที่พักอาศัย

โลกกำลังเข้าสู่ยุคแห่งการสื่อสารและแคลงทุกขณะ เศรษฐกิจของประเทศเติบโตขึ้นทุกวัน มีนักลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วซึ่งมีทั้งโครงการที่นักลงทุนต่างชาติ เข้ามาลงทุนเองและโครงการที่ร่วมทุนกับคนไทย เนื่องจากการส่งเสริมของภาครัฐบาล ประกอบกับปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการลงทุนซึ่งดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะความได้เปรียบด้านค่าจ้างแรงงานอยู่ในระดับต่ำ ความอุดมสมบูรณ์ในด้านวัตถุดิบ ตามแหล่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศ และอุปสรรคด้านการค้าระหว่างประเทศอันสืบเนื่องมาจากนโยบายกีดกันการค้า (Protectionism) ของประเทศยังมีน้อยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ นอกจากนี้ยังรวมถึงการที่ไทยกำลังจะกลายเป็นศูนย์กลางการค้า และศูนย์กลางการเงินในคาบสมุทรอินโดจีนในอนาคตด้วยการลงทุนจากต่างประเทศที่หลั่งไหลเข้ามาในตัวเอง ยังผลให้ความต้องการด้านอาคารสำนักงานสูงขึ้น ประกอบกับมีชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาในประเทศไทยจำนวนมาก กลายเป็นโอกาสสำคัญสำหรับที่อยู่อาศัยประเภทคอนกรีตมิเนียนับร้อยบริษาย อีกทั้งภาวะการท่องเที่ยวที่คึกคักมากขึ้นเป็นผลจากสภาพเศรษฐกิจที่เอื้ออำนวย และการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องของภาครัฐบาลทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศไทยมาก ยังผลให้ธุรกิจด้านโรงแรมได้เติบโตขึ้น

พื้นที่ริมแม่น้ำมีปัจจัยด้านทัศนียภาพที่สวยงาม และบางส่วนยังคงลักษณะการคาเป็นวิถีแบบไทย อันเป็นศักยภาพที่สืบที่อื่นไม่มี ปัจจัยด้านนี้ได้ดึงดูดโรงแรมให้มาตั้งยังริมฝั่งแม่น้ำมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ดังปรากฏโรงแรมในเขตบางรัก เช่น โรงแรมเรือเรียนเต็ล โรงแรมรอยัล ออร์คิด โรงแรมแข่งกรีธา โรงแรมแม่น้ำในเขตบางรักและโรงแรมรอยัล ริเวอร์ โรงแรมริเวอร์ไซด์ ในเขตบางกอกน้อย แนวโน้มของธุรกิจโรงแรมบนพื้นที่ริมแม่น้ำ ยังคงล่อแววสดใสทราบเท่าที่ภาวะการท่องเที่ยวยังคงเติบโตต่อไป ทางคอนกรีตของ เกาะรัตนโกสินทร์จะเป็นโรงแรมที่เกี่ยวข้องกับย่านธุรกิจ ส่วนทางคอนกรีตสะพานอรุณขึ้นไปยังแก่งอาเภอบางเกริกจะเป็นโรงแรมสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะผู้สูงอายุ ที่มาได้ให้ความสำคัญในเรื่องสถานที่ช้อปปิ้ง และแหล่งบันเทิง เริงรมย์อื่น ๆ แต่ในขณะที่จะท่องเที่ยวบนชนบท วัตถุประสงค์ที่แสดงถึงความ เป็นไทยมากกว่า

สรุปแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม จะขยายตัวลงมาทางใต้มากกว่าที่จะขึ้นไปทางเหนือ สำหรับตอนเหนือของ เกาะรัตนโกสินทร์การขยายตัวจะเป็นไปในลักษณะตามแนวถนนเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชน มากกว่าที่จะเป็นศูนย์กลางการค้าโดยจะมีธุรกิจประเภทโรงแรมและคอนโดมิเนียมาจับจองพื้นที่ริมฝั่งมากขึ้น

4.3.3 ประเภทท่าเรือและคลังสินค้า

กิจการท่าเรือและคลังสินค้าในกรุงเทพฯ ได้เปิดดำเนินการมาเป็นเวลานานแล้วนับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งประเทศไทยได้ติดต่อค้าขายสินค้าต่าง ๆ (โดยเฉพาะการส่งออกข้าว) กับต่างประเทศมากขึ้น ท่าเรือและคลังสินค้าในอดีตเริ่มแรกจะเป็นลักษณะท่าเรือลาเสียง กล่าวคือ เรือที่เข้าเทียบท่าจะเป็นเรือขนาดเล็ก เช่น เรือแจ๊ะ เรือห้องแบน เท่านั้น เนื่องจากในสมัยนั้นยังไม่มีเรือสินค้าขนาดใหญ่อย่างในปัจจุบันที่จะเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยา ส่วนคลังสินค้านั้น ส่วนใหญ่เป็นคลังสินค้าที่ใช้เก็บข้าวเปลือก ข้าวสาร เป็นหลัก ท่าเรือและคลังสินค้าในสมัยแรก ซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็กจะอยู่ในย่านริมแม่น้ำในตำบลบางกระบือ ตำบลปากคลองตลาด เป็นต้น โดยอยู่บริเวณรอบนอกของพระบรมมหาราชวังหรือเกาะรัตนโกสินทร์ เมื่อกาลเวลาผ่านไปชาวตะวันตกได้เข้ามาติดต่อค้าขาย และอยู่อาศัยในกรุงเทพฯ มากขึ้น โดยนิยมอยู่อาศัยและทำงานในเขตบางรักและยานนาวาปัจจุบัน ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ใกล้ลงมาจากเขตชั้นในของเมือง พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณตั้งแต่ เขตบางรัก เขตยานนาวา และเขตคลองสาน จึงเต็มไปด้วยท่าเรือและคลังสินค้าจำนวนมากซึ่งประกอบไปด้วยท่าเรือสินค้าพลุกพล่านที่อุตสาหกรรมจากต่างประเทศ ท่าสะพานปลา ท่าเรือส่งออกข้าว เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม เรือที่เข้ามาเทียบท่าเหล่านี้ก็ยังคงเป็นเรือขนาดเล็กไม่ใหญ่นัก การขนส่งลาเสียงระหว่างท่าเรือและคลังสินค้ากับเรือเดินทะเลยังต้องอาศัยเรือขนาดเล็กทำการขนถ่ายสินค้า ณ เกาะสีชังอีกต่อหนึ่ง จนในระยะเวลาต่อมาที่เรือสินค้าขนาดใหญ่ขึ้น คือประมาณ 500 ตันกรอส ขึ้นไป สามารถผ่านเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยาได้ จึงมีการตั้งท่าเรือเพื่อนำเข้าสินค้าประเภทน้ำมันปิโตรเลียมและสินค้าบรรจุหีบห่อทั่วไปจากต่างประเทศเข้ามามากขึ้น โดยกระจุกตัวอยู่ในบริเวณตรงข้ามกับรั้วบางกระบือ

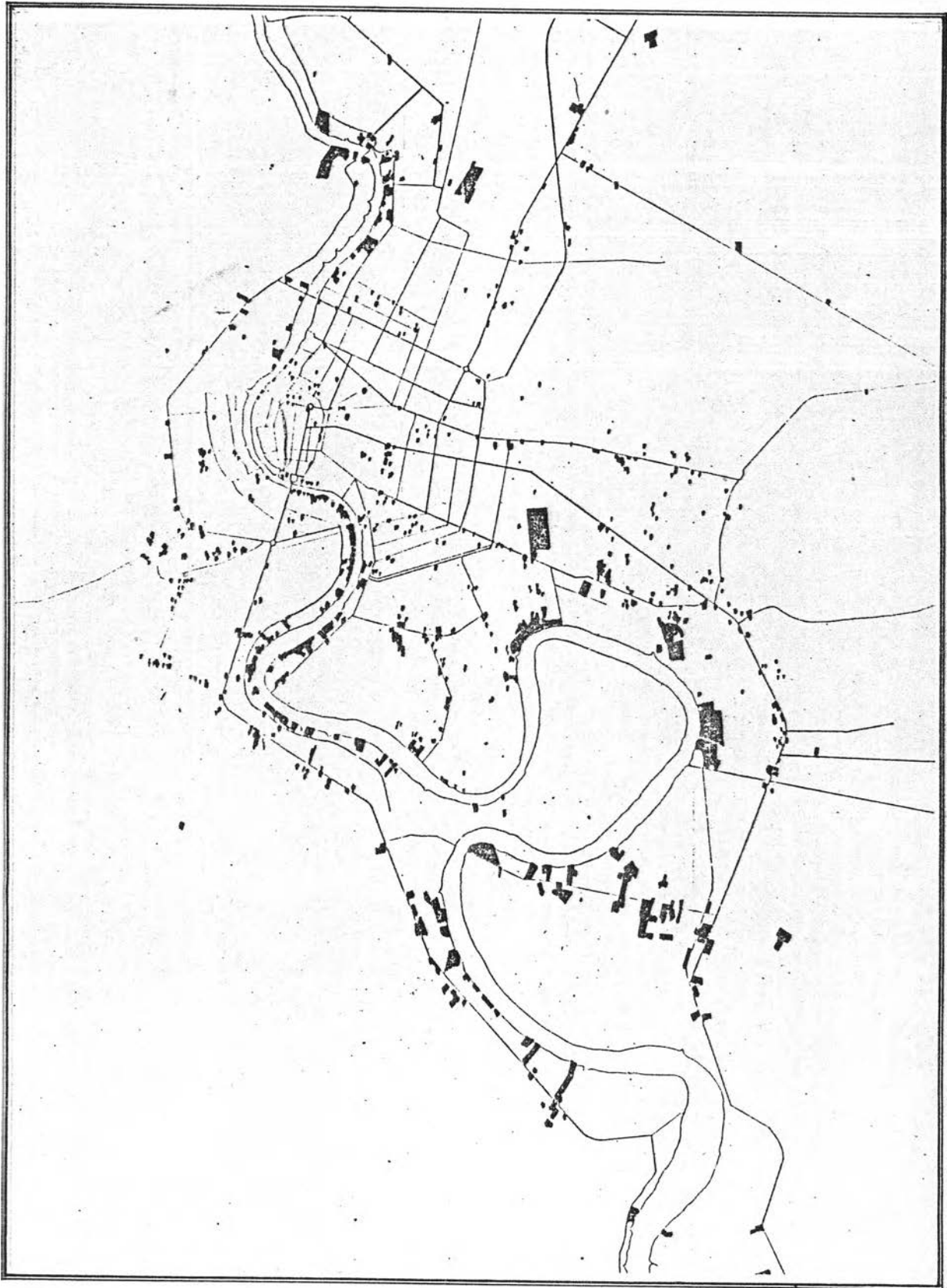
รายชื่อท่าเรือและคลังสินค้า ในเขตยานนาวาและ เขตคลองสาน

(เรียงลำดับจาก ทิศเหนือ ลงมา ทิศใต้)

ฝั่งตะวันออก

(ในช่วงกิโลเมตรที่ 45-42 จากปากแม่น้ำเจ้าพระยา)

1. บริษัท ไทยเดินเรือทะเล
2. ภูเก็ตท่าเรือ
3. ท่าบริษัท เบอร์เนียว



แผนที่ 4.7 เขื่อนอุบลสงคราม และคลองสินศิว ปี พ.ศ.2515

4. ทำสะพานปลาหน้าจัด
5. ทำสะพานปลา (ท่าเหนือ)
6. ทำประมุลปลาสด หน้าเค็ม
7. ทำสะพานปลา (ท่าใต้)
8. ท่าบริษัท สามีคศิริการคำ
9. บริษัท เทพพาณิชย์ (2 ท่า)
10. ท่าหุ้นส่วนจำกัด กงเพ็ง (2 ท่า)
11. บริษัท ชุนฮวดจัน (ชุนเฮงหลี) (2 ท่า)
12. โรงสี ไพล์มเฮงจัน
13. บริษัท บริทธิซอนเทียเนวิเกชั่น (3 ท่า)
14. บริษัท ไทยทูลุคสังสินคำ
15. บริษัท เรือลาเสียง จำกัด

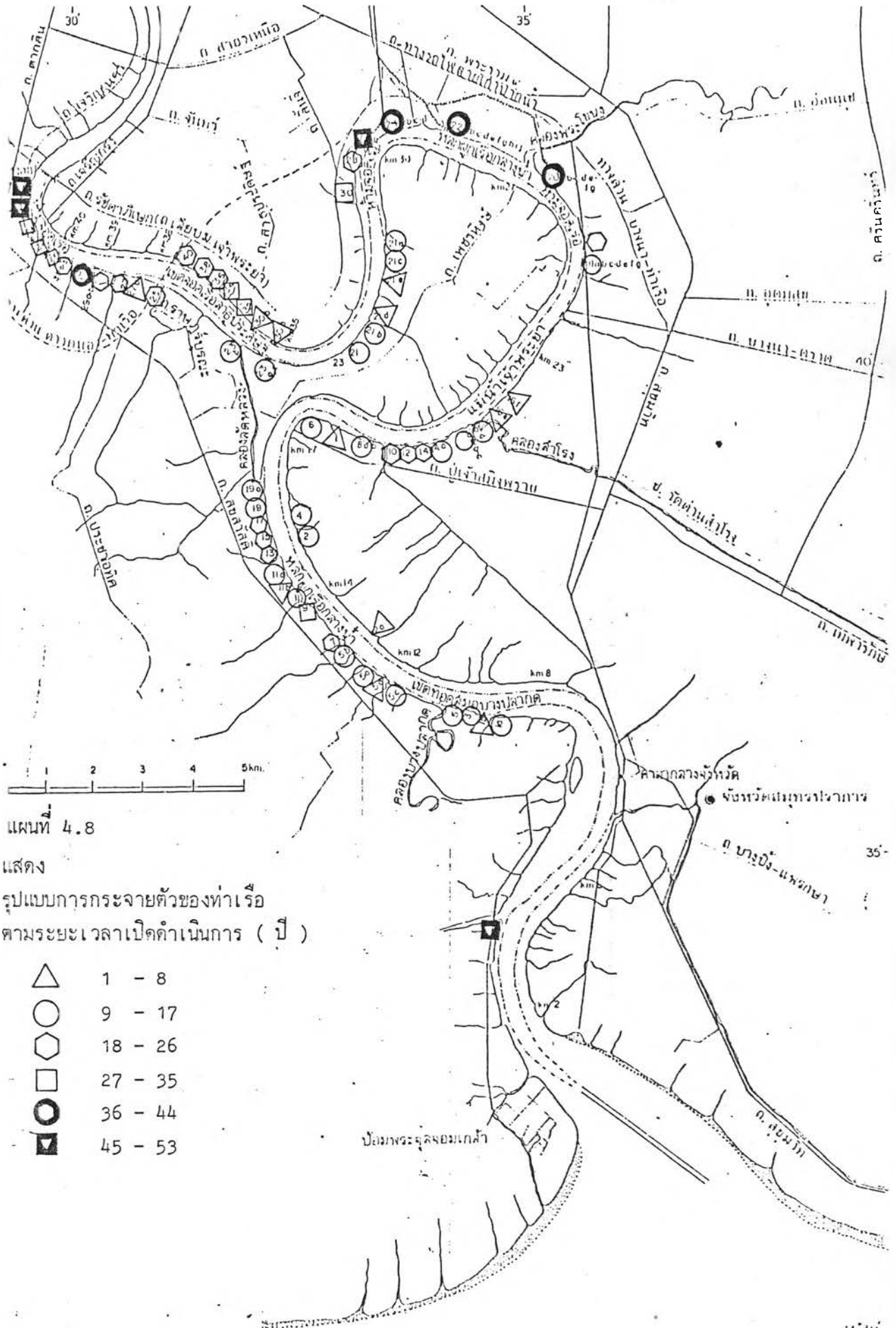
ฝั่งตะวันตก

(ในช่วงกิโลเมตรที่ 43.8-41 จากปากแม่น้ำเจ้าพระยา)

16. บริษัท หวังหลี (5 ท่า)
17. บริษัท อันฟอง เหลลาไมฮง (2 ท่า)
18. บริษัท ช้าวไทย
19. โรงสีเปงฮงเฮง
20. บริษัท อันฟอง เหลลาไมฮง

หลังจากทำการสร้างสะพานกรุงเทพฯ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2502 จึงเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งที่ทำให้เรือสินค้าขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไปไม่สามารถแล่นผ่านได้ ประกอบกับร่องน้ำในระยะที่เหนือขึ้นไปจากบริเวณดังกล่าว มีความลึกไม่เพียงพอสำหรับเรือขนาด 2000 ตันกรอสขึ้นไปที่จะผ่านได้ ดังนั้น ในเวลาต่อมาจึงการทำเรือที่เคยตั้งอยู่ในเขตนานาวา และคลองสานต่างก็ซบเซาลง ท่าเรือบางแห่งก็กลายเป็นท่าเรือลาเสียง บ้างก็งดใช้ท่า แต่ก็ยังคงใช้คลังสินค้าอยู่และหันไปใช้การขนส่งโดยรถบรรทุกเพียงอย่างเดียว หรือบางแห่งก็ปิดกิจการลงไปแล้วก็มี การใช้ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตนานาวาที่เคยเป็นย่านท่าเรือและคลังสินค้ามาก่อนนั้น ในปัจจุบันได้ค่อยๆ เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมาเป็นย่านพาณิชย์กรรมและธุรกิจบริการ เช่น อาคารบ้านเรือน ร้านค้า สำนักงานบริษัท และโรงแรม เป็นต้น และยิ่งนานวันที่ดินริมแม่น้ำก็จะมี เป็นที่ต้องการสำหรับการลงทุนเชิงธุรกิจมากยิ่งขึ้น

ส่วนท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณพื้นที่ศึกษาหรือตั้งแต่สะพานกรุงเทพฯ ลงไปนั้น ซึ่งได้สรุปข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระยะเวลาเปิดดำเนินการและจำนวนพนักงานของท่าเรือต่างๆ ในปี พ.ศ. 2530 นั้น เมื่อนำมาจัดช่วงชั้นของระยะเวลาการเปิดดำเนินการของกิจการแต่ละแห่ง ดังแสดงในแผนภูมิที่ 4.8 และสรุปได้ว่า ท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณพื้นที่ส่วนใหญ่ เปิดดำเนินการเป็นระยะเวลาในช่วง 9-16 ปี มากที่สุด (คือ มีจำนวน 21 แห่ง) รองลงมาคือในช่วง 17-24 ปี (จำนวน 13 แห่ง) และในช่วง 1-8 ปี (จำนวน 13 แห่ง) ตามลำดับ



แผนที่ 4.8

แสดง
 รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ
 ตามระยะเวลาเปิดดำเนินการ (ปี)

- △ 1 - 8
- 9 - 17
- ⬡ 18 - 26
- 27 - 35
- ◻ 36 - 44
- ◻ 45 - 53

ซึ่งทำเรือและคลังสินค้าที่เปิดดำเนินการมาตั้งแต่ 1-24 ปีนั้น มีจำนวนมากกว่าทำเรือ และคลังสินค้าที่มีอายุค่อนข้างเก่าแก่ คือตั้งแต่ 25-49 ปี ในอัตราจำนวนที่แตกต่างกันมากอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ ทำเรือที่เปิดดำเนินการในช่วง 25-49 ปีนั้น มีจำนวนรวมกันทั้งหมดเพียง 14 แห่ง

ทั้งนี้ จากแผนที่ที่ 4.8 ซึ่งแสดงให้เห็นถึง การกระจายตัวของทำเรือและคลังสินค้า โดยพิจารณาตามระยะเวลาการเปิดดำเนินการ จะเห็นว่าทำเรือที่สร้างขึ้นมาในระยะหลัง ภายในช่วง 24 ปีที่ผ่านมา จะกระจุกกระจายไปทั่วบริเวณทั้งสองฝั่งและทำเรือที่เปิดดำเนินการอยู่ในช่วงเวลา 9-16 ปี โดยมีความหนาแน่นมากที่สุดนั้นมักจะตั้งอยู่ในช่วงถัดออกมาจากด้านในของแม่น้ำคือบริเวณที่ลดลงมาจากสะพานกรุงเทพมหานคร (ทั้งในแขวงบางปะกอก และแขวงบางโพธิ์) ตลอดจนบริเวณฝั่งตรงข้ามกับบางกระเจ้า ซึ่งอยู่ในแขวงช่องนนทรี และแขวงคลองเตย ซึ่งส่วนนี้จะเป็นทำเรือน้ำมันและทำเรือรับสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป แต่อย่างไรก็ตามก็มีทำเรือและคลังสินค้าบางแห่งที่มีอายุเก่าแก่อายุบริเวณใกล้ปากแม่น้ำด้วย คือ ทำเรือหมายเลข 1 และ หมายเลข 9 เป็นต้น

จากรูปแบบการกระจายตัวตามระยะเวลา ดังที่กล่าวมานั้นจะเห็นว่า เมื่อกาลเวลาเปลี่ยนไป โดยที่เมืองซึ่งเคยมีขนาดไม่ใหญ่โตนักต้องขยายตัวออกไปเรื่อยๆ ความความเจริญทางเศรษฐกิจและความต้องการในการใช้พื้นที่มากขึ้น เพื่อให้รับกับสัดส่วนจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ จากการที่ราคาที่ดินในเมืองกับตัวสูงมากขึ้นเรื่อยๆ ผู้ประกอบการจึงต้องเลือกลงทุนทำธุรกิจที่เพิ่มผลตอบแทนสูงและในระยะเวลานาน การก่อสร้างอาคารสูงในพื้นที่เมืองจึงมีความคุ้มค่ากับราคาที่ดินที่แพงได้มากกว่า เช่น อาคารสำนักงานและที่พักอาศัย โรงแรม เป็นต้น มากกว่าการสร้างเป็นทำเรือและคลังสินค้าในเขตตัวเมือง ซึ่งจะเพิ่มผลตอบแทนไม่คุ้มค่า ลักษณะความเป็นเมืองจึงแผ่ขยายไปยังพื้นที่ที่เคยเป็นเขตชานเมือง ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในการใช้ที่ดินและการเคลื่อนย้ายของกิจการต่างๆ ออกไป สำหรับการที่ใช้ที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในตัวเมืองที่เปลี่ยนเป็นย่านการค้า ธุรกิจ ร้านอาหารและโรงแรม มากขึ้น ได้เข้ามาแทนที่ก่อให้เกิดการเคลื่อนตัวของกิจกรรมทำเรือ และ คลังสินค้าลงมาเรื่อยๆ จากที่เคยตั้งอยู่ใกล้ กับใน ปัจจุบันก็ได้ย้ายลงมาในตำบลใกล้ปากแม่น้ำมากขึ้น และมีแนวโน้มว่า ในอนาคตก็พื้นที่ริมแม่น้ำจะยังคงเป็นที่ต้องการของธุรกิจทำเรือและคลังสินค้า การค้า และบริการมากขึ้นต่อไป

4.3.4 ประเภทกิจกรรม

กรุงเทพมหานครมีการเปลี่ยนแปลง การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมเป็นการใช้ที่ดินเมืองอย่างรวดเร็ว พื้นที่ริมแม่น้ำครั้งหนึ่งเคยเป็นที่เกษตรกรรมมาตั้งแต่สมัยแรกตั้งกรุง ต่อมาเมื่อกรุงเทพฯ ขยายตัวเมืองออกไปมากขึ้นทั้งทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตก พื้นที่ริมแม่น้ำจึงกลายเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ในเขตชานเมือง มีการใช้ที่ดินที่เข้มข้นขึ้นเรื่อยๆ และเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากพื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมประเภทอื่น ในปี พ.ศ. 2529 พื้นที่ริมแม่น้ำยังคงมีพื้นที่เกษตรกรรมรวมเป็นเนื้อที่ 1781.9 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12 ของพื้นที่ทั้งหมด

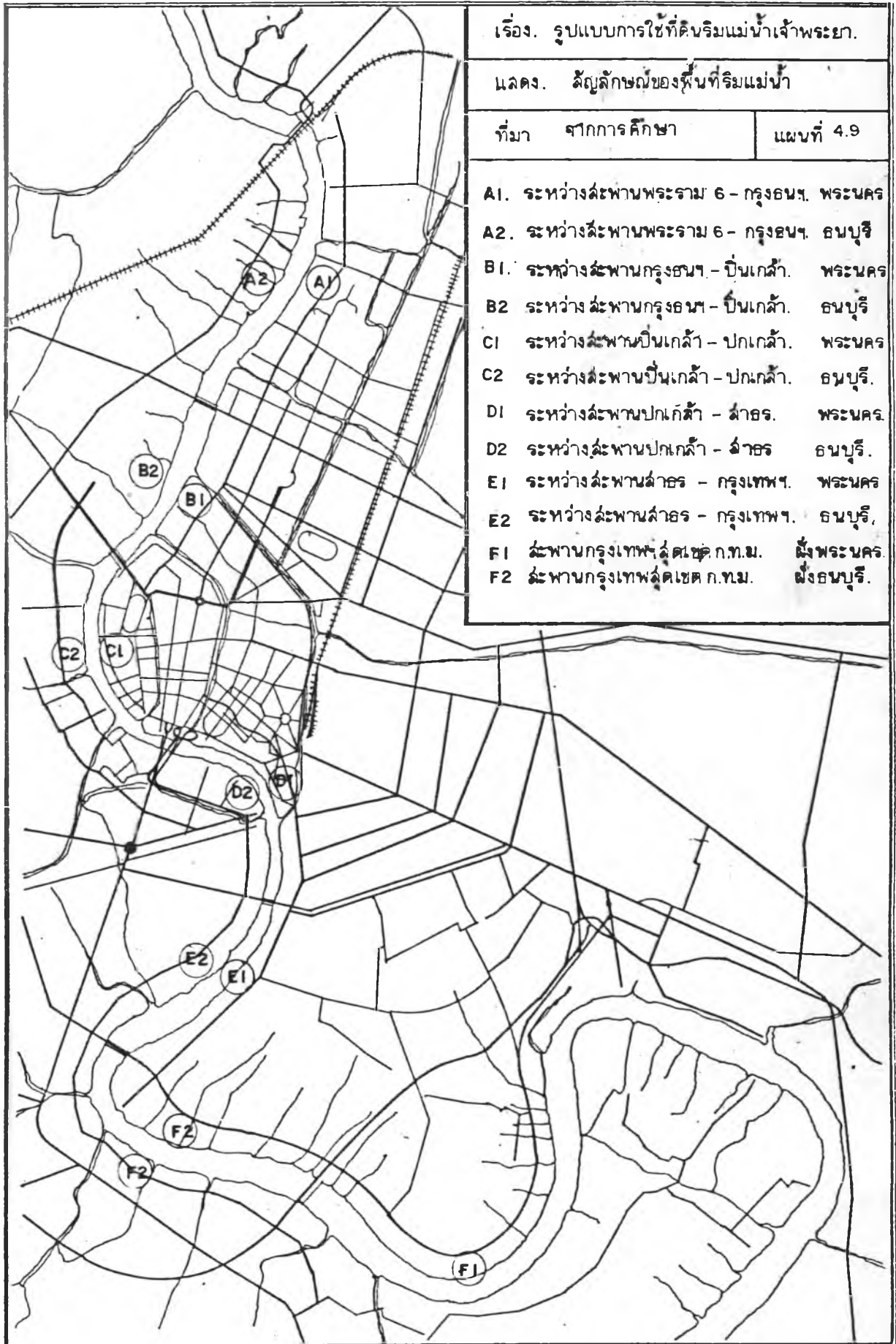
แต่ในปัจจุบันพื้นที่เกษตรกรรมดังกล่าว ได้แปรเปลี่ยนเป็นที่ว่างรกร้างรอการพัฒนาไปสู่การใช้ที่ดินในรูปแบบอื่นอันน่ากังวลยิ่งนี้ สืบเนื่องจากแรงป้อนมหาศาลของการขยายตัวของเมืองสู่พื้นที่ริมน้ำ ในการแปรเปลี่ยนการใช้ที่ดินให้มีความเข้มข้นขึ้นสอดคล้องกับราคาที่ดินที่สูงขึ้น และความต้องการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ริมแม่น้ำที่มากขึ้น

พื้นที่เกษตรกรรมริมแม่น้ำมีแนวโน้มที่จะหมดไปจากพื้นที่ริมแม่น้ำ ในเวลาไม่กี่ปีนี้ แม้ที่ดินริมแม่น้ำจะมีศักยภาพที่เหมาะสมกับการเกษตรกรรมแต่ที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองเกินไปประกอบกับลักษณะดินที่เหมือนกับพื้นที่ริมแม่น้ำอันยาวทางตอนบนของแม่น้ำเจ้าพระยา คุณค่าในการอนุรักษ์พื้นที่เกษตรในบริเวณนี้จึงลดความสำคัญลง ขณะเดียวกันคุณค่าในการพัฒนาเป็นการใช้ที่ดินสำหรับเมืองมีความจำเป็นมากกว่า การพัฒนาพื้นที่เมืองบนพื้นที่ริมแม่น้ำเหมาะสมกับการพัฒนาเจริญเติบโตต่อไป

4.4 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่

ในการวิเคราะห์เพื่อเลือกพื้นที่ที่มีแนวโน้มว่าจะมีการขยายตัวของการใช้ที่ดินชุมชนเมืองบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ได้ทำการประยุกต์จากวิธีวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ (Potential Surface Analysis; PSA) รัชชการแบ่งพื้นที่ศึกษาบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาออกเป็น 12 บริเวณ คือ (แผนที่ที่)

1. บริเวณ A1 ตั้งแต่สะพานพระราม 6 - สะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี
ในฝั่งพระนคร
2. บริเวณ A2 ตั้งแต่สะพานพระราม 6 - สะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี
ในฝั่งธนบุรี
3. บริเวณ B1 ตั้งแต่ สะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี - สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ในฝั่งพระนคร
4. บริเวณ B2 ตั้งแต่ สะพานสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี - สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ในฝั่งธนบุรี
5. บริเวณ C1 ตั้งแต่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า-สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า
ในฝั่งพระนคร
6. บริเวณ C2 ตั้งแต่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า-สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า
ในฝั่งธนบุรี
7. บริเวณ D1 ตั้งแต่ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า - สะพานสาทร ในฝั่งพระนคร
8. บริเวณ D2 ตั้งแต่สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า - สะพานสาทรในฝั่งธนบุรี
9. บริเวณ E1 ตั้งแต่สะพานสาทร - สะพานกรุงเก่า ในฝั่งพระนคร
10. บริเวณ E2 ตั้งแต่สะพานสาทร - สะพานกรุงเก่า ในฝั่งธนบุรี



- 11. บริเวณ F1 ตั้งแต่ สะพานกรุงเทพ - สุกเซตกรุง เทพมหานคร ในผัง
พระนคร
- 12. บริเวณ F2 ตั้งแต่สะพานกรุงเทพ - สุกเซตกรุง เทพมหานครในผังธนบุรี
ในการวิเคราะห์เบื้องต้น ได้กำหนดปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของชุมชน
เมืองในเขตพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และทำการวัดค่าปัจจัยในแต่ละพื้นที่ หลังจากนั้นจึงนำมาให้
ค่าน้ำหนักของปัจจัย (Weighting System) และสรุปผลจากคะแนนรวมของทุกปัจจัยภายหลัง
จากทำการให้ค่าน้ำหนักแล้ว

4.4.1 การกำหนดปัจจัย (Factors)

ปัจจัยในที่นี้หมายถึง ส่วน หรือสาเหตุสำคัญที่ดึงดูด หรือส่งเสริมให้
การขยายตัวของชุมชนเมือง ปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์พื้นที่ทั้งหมด 6 ปัจจัย แต่ละ
ปัจจัยมีคะแนนเต็ม 10 คะแนน มีรายละเอียดดังนี้

1. ปัจจัยราคาที่ดิน

ราคาที่ดินนี้จะ เป็นราคาประเมินที่จัดทำ โดยสำนักงานที่ดินของ
แต่ละ เขต ในการกำหนดค่าคะแนนนั้นจะพิจารณาจากต้นทุนในการลงทุนคือ ถ้าราคาที่ดินต่ำจะทำ
ให้ต้นทุนในการลงทุนก่อสร้าง อาคาร เพื่อกิจกรรมต่างๆ ต่ำลงคะแนนจะสูง โดยมีเกณฑ์ในการ
ให้คะแนนดังนี้

ราคาที่ดิน (บาท/ตรว.)	ค่าคะแนน
1. น้อยกว่า 25,000	10
2. 25,001 - 50,000	8
3. 50,001 - 75,000	6
4. 75,001 - 100,000	4
5. มากกว่า 100,000	2

ที่มา : จากบทที่ 3

2. ปัจจัยลักษณะการใช้ที่ดิน

พิจารณาจากลักษณะของการใช้ที่ดินสถาบันราชการ และสถาบัน

อื่น ๆ เช่น โรงเรียน วัด ซึ่งถ้ามีสัดส่วนมากจะทำให้เป็นชดเชยภาคในการขยายตัวจึงมีค่าคะแนนค่า ถ้ามีสัดส่วนการใช้ที่ดินดังกล่าว ค่าคะแนนจะสูง เพราะสามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ที่ดินได้ง่ายกว่า สำหรับเกณฑ์ในการให้ค่าคะแนนมีรายละเอียดดังนี้ คือ

สัดส่วนสถาบันราชการ และสถาบันอื่น ๆ	ค่าคะแนน
1. 0 - 10%	10
2. 11 - 20%	8
3. 21 - 30%	6
4. 31 - 40%	4
5. มากกว่า 40%	2

ที่มา : จากบทที่ 3

3. ปัจจัยทำเลที่ตั้ง

พิจารณาจากระยะห่างจากย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) ในที่นี้คือ บริเวณระหว่างสะพานสมเด็จพระปกเกล้า-สะพานสาทร และพิจารณาจากที่ตั้ง โดยในแต่ละเขตจะให้ความสำคัญกับพื้นที่ฝั่งพระนครมากกว่าฝั่งธนบุรี มีดังนี้ คือ

ทำเลที่ตั้ง	ค่าคะแนน
1. ย่าน CBD ฝั่งพระนคร	10
2. ย่าน CBD ฝั่งธนบุรี	9
3. ห่างจาก CBD 1 ช่วงสะพานในฝั่งพระนคร	8
4. ห่างจาก CBD 1 ช่วงสะพานในฝั่งธนบุรี	7
5. ห่างจาก CBD 2 ช่วงสะพานในฝั่งพระนคร	6
6. ห่างจาก CBD 2 ช่วงสะพานในฝั่งธนบุรี	5
7. ห่างจาก CBD 3 ช่วงสะพานในฝั่งพระนคร	4
8. ห่างจาก CBD 3 ช่วงสะพานในฝั่งธนบุรี	3
9. ห่างจาก CBD 4 ช่วงสะพานในฝั่งพระนคร	2
10. ห่างจาก CBD 4 ช่วงสะพานในฝั่งธนบุรี	1

ที่มา : จากบทที่ 3

4. ปัจจัยพื้นที่ก่อสร้าง

พิจารณาจากสัดส่วนของพื้นที่ก่อสร้างว่าบริเวณใดมีอาคารปกคลุม
ดินมาก ก็จะมีพื้นที่ว่างให้ขยายตัวได้น้อย ค่าคะแนนจึงต่ำ โดยมีเกณฑ์ในการให้ค่าคะแนนดังนี้ คือ

สัดส่วนพื้นที่อาคารปกคลุมดิน	ค่าคะแนน
1. น้อยกว่า 10%	10
2. 11 - 20%	8
3. 21 - 30%	6
4. 31 - 40%	4
5. มากกว่า 40%	2

ที่มา : จากบทที่ 3

5. ปัจจัยด้านการควบคุมของรัฐ

พิจารณาจากสัดส่วนของพื้นที่ที่อยู่ในเขตการควบคุมของรัฐ ซึ่งได้
แก่การออกกฎเทศบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร ถ้าบริเวณใดมีสัดส่วนมาก จะส่งผลให้การ
ขยายตัวช้า ค่าคะแนนจึงต่ำ โดยมีรายละเอียดในการให้ค่าคะแนนดังนี้ คือ

สัดส่วนของพื้นที่ที่อยู่ในเขตการควบคุมของรัฐ	ค่าคะแนน
1. 0 - 10%	10
2. 11 - 20%	8
3. 21 - 30%	6
4. 31 - 40%	4
5. มากกว่า 40%	2

ที่มา : จากบทที่ 3

6. ปัจจัยความสะดวกในการเข้าถึง

พิจารณาจากความสะดวกในการเข้าถึง ถ้าพื้นที่ที่อยู่ใกล้ถนน

สายหลัก จะส่งผลให้การขยายตัวเป็นไปอย่างรวดเร็ว เพราะสามารถเดินทางติดต่อกับชุมชนภายนอกได้สะดวก เกณฑ์การพิจารณา ออกจากขนาดของถนน และระยะห่างจากถนน โดยมีรายละเอียดดังนี้คือ

ขนาดของถนน	ระยะห่างของถนนกับแม่น้ำ	ค่าคะแนน
1. 10 ช่องทางจราจร	ไม่เกิน 500 เมตร	10
2. 10 ช่องทางจราจร	เกิน 500 เมตร	9
3. 8 ช่องทางจราจร	ไม่เกิน 500 เมตร	8
4. 8 ช่องทางจราจร	เกิน 500 เมตร	7
5. 6 ช่องทางจราจร	ไม่เกิน 500 เมตร	6
6. 6 ช่องทางจราจร	เกิน 500 เมตร	5
7. 4 ช่องทางจราจร	ไม่เกิน 500 เมตร	4
8. 4 ช่องทางจราจร	เกิน 500 เมตร	3
9. 2 ช่องทางจราจร	ไม่เกิน 500 เมตร	2
10. 2 ช่องทางจราจร	เกิน 500 เมตร	1

ที่มา : จากบทที่ 3

ส่วนปัจจัยด้านสภาพภูมิศาสตร์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการต่าง ๆ ไม่นำมาพิจารณาถึง เพราะพื้นที่ศึกษาอยู่ภายใต้เงื่อนไขของปัจจัยเหล่านี้ในระดับที่เท่าเทียมกัน

จากเกณฑ์การให้ค่าคะแนนของแต่ละปัจจัย สามารถให้ค่าคะแนนของพื้นที่ศึกษาในแต่ละบริเวณ มีรายละเอียดดัง ตารางที่ 4.1

4.4.2 การให้ค่าน้ำหนัก (Weighting System)

เมื่อได้ค่าคะแนนของแต่ละปัจจัยในพื้นที่แต่ละบริเวณแล้ว ขั้นตอนต่อไปจะเป็นการให้ค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัย โดยพิจารณาว่าปัจจัยใดมีความสำคัญต่อการขยายตัวมากก็จะมีน้ำหนักมาก ปัจจัยใดมีความสำคัญน้อยก็ได้รับน้ำหนักน้อย

การให้ค่าน้ำหนักของปัจจัยนั้นสามารถพิจารณาหาค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัยได้หลายวิธี ยกตัวอย่างเช่น

1. Checklist of Criteria เป็นการให้คะแนนลำดับที่ (Ordinal Scale) ตามข้อพิจารณาต่างๆ

- ศึกษา
2. Delphi เป็นการถามความคิดเห็นของกลุ่มคนที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษา
 3. Correlation Coefficient เป็นการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของแต่ละปัจจัย
 4. Cost-Benefit Analysis เป็นการพิจารณาถึงผลได้ และผลเสียในการลงทุน

ตารางที่ 4.1 แสดงค่าคะแนนของพื้นที่แต่ละบริเวณ

บริเวณ	ปัจจัย					
	ราคาที่ดิน	สัดส่วนการใช้ที่ดิน	ทำเลที่ตั้ง	พื้นที่ก่อสร้าง	การควบคุมของรัฐ	การเข้าถึง
A1	8	2	4	4	6	4
A2	8	8	3	8	10	6
B1	6	2	6	6	2	4
B2	10	8	5	6	10	5
C1	-	-	-	-	-	-
C2	-	-	-	-	-	-
D1	4	6	10	2	10	4
D2	8	10	9	4	10	4
E1	8	10	8	4	10	4
E2	8	10	7	6	10	6
F1	8	8	5	10	9	10
F2	8	10	6	6	10	6

หมายเหตุ : พื้นที่บริเวณ C1 และ C2 ไม่นำมาพิจารณา เนื่องจากอยู่ในเขตอนุรักษ์บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์

ในการเลือกวิธีการให้ค่าน้ำหนักนี้ เนื่องจากระยะเวลาจำกัด จึงเลือกวิธีที่ 2 โดยเป็นการสอบถามความเห็นจากกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้บริหารในท้องถิ่น ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง มีทั้งหมด 12 ท่าน และมีค่าน้ำหนักระหว่าง 0 - 10 ซึ่งค่าน้ำหนักเฉลี่ยของแต่ละปัจจัยที่ได้จะนำมาคูณกับค่าคะแนน ก็จะได้อันดับของพื้นที่ที่มีแนวโน้มว่าจะมีการขยายตัว

สูง และรองๆ ลงมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.2 แสดงค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัย

ปัจจัย (Factors)	ค่าน้ำหนัก (จากนักวิชาการ 12 ท่าน)												รวม	เฉลี่ย	ลำดับที่
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
1. ราคาที่ดิน	10	9	6	9	8	9	8	8	9	8	8	7	99	8.25	4
2. สัดส่วนการใช้ที่ดิน	7	6	5	6	5	7	7	6	5	7	7	8	76	9.33	5
3. ทำเลที่ตั้ง	9	9	8	8	8	10	9	8	9	8	9	9	104	8.67	2
4. พื้นที่ก่อสร้าง	5	5	5	6	5	6	6	5	5	4	6	7	65	5.42	6
5. การควบคุมของรัฐ	7	9	10	10	8	7	9	9	7	8	10	7	101	8.42	3
6. ความสะดวกในการเข้าถึง	8	10	10	9	10	8	9	8	10	10	9	9	110	9.17	1

ที่มา : จากการสอบถาม

จากตารางแสดงค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัย พบว่า ปัจจัยด้านความสะดวกในการเข้าถึง และทำเลที่ตั้งซึ่งใกล้กับย่านศูนย์กลางทางธุรกิจ ซึ่งเป็นทั้งตลาด และแหล่งงานสำคัญของคนในพื้นที่ศึกษา จะมีความสำคัญที่สุด รองลงมาคือ การควบคุมของรัฐ ซึ่งเป็นขีดจำกัดในการขยายตัวของพื้นที่ ส่วนราคาที่ดินนั้น มีความสำคัญน้อยคือ เป็นลำดับที่ 4 เนื่องจากการที่กรุงเทพมหานครมีประชากรอาศัยอยู่มาก ปัญหาการจราจรติดขัดหรือความรุนแรงมากขึ้นทุกวัน ฉะนั้นชุมชนจึงจะยังขยายตัวมากในบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูง แม้จะมีราคาที่ดินสูงมากก็ตาม ส่วนสัดส่วนการใช้ที่ดิน และสัดส่วนอาคารปกคลุมกินพื้นที่ แม้จะมีผลต่อจำนวนพื้นที่ว่างมีจำกัด แต่สามารถขยายตัวในแนวตั้งเป็นรูปแบบของอาคารสูง (High Rise Building) ได้ จึงมีความสำคัญน้อย เมื่อเทียบกับปัจจัยอื่นๆ

4.4.3 พื้นที่ที่มีความได้เปรียบ และมีแนวโน้มว่าจะมีการขยายตัว

หลังจากทำค่าน้ำหนักโดยเฉลี่ยของแต่ละปัจจัยแล้ว จะนำมาคูณกับค่าคะแนนของแต่ละปัจจัยในแต่ละบริเวณ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ ผลวิเคราะห์แนวโน้ม

การขยายตัวของพื้นที่พบว่า พื้นที่ริมแม่น้ำด้านใต้ของ เกาะรัตนโกสินทร์มีแนวโน้มการขยายตัวสูงกว่าทางด้านเหนือของ เกาะรัตนโกสินทร์ เนื่องจากมีความได้เปรียบเรื่องปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง เป็นสำคัญ โดยเฉพาะพื้นที่ F1 อันได้แก่พื้นที่ริมแม่น้ำ ช่างจากสะพานกรุงเทพ เรื่อยลงมาทางใต้จนถึงท่าเรือคลองเตยในฝั่งพระนคร มีศักยภาพด้านการขยายตัวของพื้นที่สูงสุด มีค่าคะแนนรวมถึง 381.6

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าคะแนนรวมของแต่ละปัจจัย หลังจากให้ค่าน้ำหนักแล้ว

ปัจจัย	ราคาที่ดิน (W-8.25)		การใช้ที่ดิน (W-6.33)		ทำเลที่ตั้ง (W-8.67)		พื้นที่ก่อสร้าง (W-5.42)		ความคมของรัฐ (W-8.41)		การเข้าถึง (W-9.17)		รวม W	ลำดับที่
	บริเวณ	คะแนน	W	คะแนน	W	คะแนน	W	คะแนน	W	คะแนน	W	คะแนน		
A1	E	66.0	2	12.7	4	94.7	4	21.7	6	50.5	4	36.7	222.9	9
A2	E	66.0	8	50.6	9	26.0	8	49.4	10	84.1	6	55.0	325.1	7
B1	E	49.5	2	12.7	6	52.0	6	32.5	2	16.8	4	36.7	200.2	10
B2	10	82.5	8	50.6	5	49.4	6	32.5	10	84.1	5	45.8	338.9	6
D1	4	99.0	6	38.0	10	86.7	2	10.8	10	84.1	4	36.7	289.8	8
D2	8	66.0	10	69.9	9	78.0	4	21.7	10	84.1	4	36.7	349.8	4
E1	8	66.0	10	69.9	8	69.4	4	21.7	10	84.1	4	36.7	341.2	5
E2	8	66.0	10	69.9	7	60.7	6	32.5	10	84.1	6	55.0	361.6	2
F1	8	66.0	8	50.6	5	49.4	10	54.2	9	75.7	10	91.7	381.6	1
F2	8	66.0	10	69.9	6	52.0	6	32.5	10	84.1	6	55.0	352.9	3

ที่มา : จากตารางที่ 4.1 และ 4.2

ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากพื้นที่ F1 มีการคมนาคม และการเข้าถึงพื้นที่ดีกว่าบริเวณอื่นมาก เนื่องจากถนนรัชดาภิเษกมีขนาดผิวจราจรถึง 10 ช่องทาง และพื้นที่ซึ่งมีที่ว่างอยู่มากง่ายต่อการพัฒนาประกอบกับราคาที่ดินยังไม่สูงนัก ประการสำคัญคือ พื้นที่นี้สามารถเชื่อมต่อกับย่านธุรกิจอื่น เช่น ย่านพระราม4 สุขุมวิท เพชรบุรีตัดใหม่ เรื่อยไปจนถึงลาดพร้าวได้ ประกอบกับจะมีทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จากแจ้งวัฒนะมาลงในพื้นที่ อีกทั้งยังอยู่ห่างไกลจากย่านเจริญกรุง สุรวงศ์ และสีลมอีกด้วย

รองลงมาได้แก่ ย่าน E2 และ F2 อันได้แก่ พื้นที่ริมแม่น้ำ ช่างจาก

สะพานสาทรถึงสะพานกรุงเทพ และจากสะพานกรุงเทพถึงสะพานพระราม9 แม้จะอยู่ย่านฝั่งธนบุรี แต่ก็มีศักยภาพการขยายตัวของพื้นที่มาก เป็นอันดับ 2 และ 3 ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจทั้งทางฝั่งพระนคร และธนบุรี ประกอบกับการคมนาคม และการเข้าถึงพื้นที่ค่อนข้างดี และยังมีที่ว่างรอการพัฒนาอยู่บ้าง

ส่วนพื้นที่ D1 และ D2 อันเป็นพื้นที่ริมแม่น้ำช่วงจากสะพานสมเด็จพระปกเกล้าจนถึงสะพานสาทรทั้งฝั่งพระนคร และธนบุรี ซึ่งมีความได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้งมาก แต่เนื่องจากมีที่ว่างอยู่น้อย และราคาที่ดินสูง การเข้าถึงก็ยากนัก ทำให้มีศักยภาพการขยายตัวมาเป็นอันดับที่ 4 และ 5

สำหรับพื้นที่ริมแม่น้ำทางตอนเหนือของเกาะรัตนโกสินทร์นั้น ทางฝั่งธนบุรีมีศักยภาพการขยายตัวของพื้นที่สูงกว่าทางฝั่งพระนคร ทั้งนี้เนื่องจากทางฝั่งพระนครมีที่ตั้งและที่ดินของหน่วยงานราชการ และสถาบันต่างๆ เช่น วัด โรงเรียน และวัง อยู่เป็นจำนวนมาก ประกอบกับมีกฎหมายควบคุมการใช้อาคารอยู่บนบางส่วนของพื้นที่ ทำให้เหลือพื้นที่ในการพัฒนาอยู่น้อย ขณะที่บริเวณทางฝั่งธนบุรีกลับมีพื้นที่ว่างรอการพัฒนาอยู่มาก ราคาที่ดินต่ำกว่า แต่ทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ย่านศูนย์กลางเมืองมากกว่า อย่างไรก็ตามเมื่อรวมค่าคะแนนความจำเป็นต่างๆ พื้นที่ทางฝั่งธนบุรียังคงมีศักยภาพการขยายตัวสูงกว่าทางฝั่งพระนคร พื้นที่ B2 จะมีศักยภาพสูงสุด แต่ในปัจจุบันยังมีปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ริมแม่น้ำ ถ้าโครงการคัดถนนอรุณอมรินทร์ผ่านเข้ามาในพื้นที่เสร็จสิ้นเมื่อใด พื้นที่ B2 จะมีศักยภาพการขยายตัวที่สูงมาก รองลงมาคือพื้นที่ A2, A1 และ B1

ในส่วนของพื้นที่ C1 และ C2 คือพื้นที่ริมแม่น้ำ ช่วงจากสะพานสมเด็จพระปกเกล้า ถึงสะพานสมเด็จพระปกเกล้า นั้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีที่ตั้งของหน่วยงานราชการ และอาคารสำคัญทางประวัติศาสตร์อยู่มาก สมควรจัดเป็นพื้นที่ในเขตอนุรักษ์ จึงไม่นำมาพิจารณาหาศักยภาพการขยายตัวของพื้นที่