

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองสาน กรุงเทพมหานคร

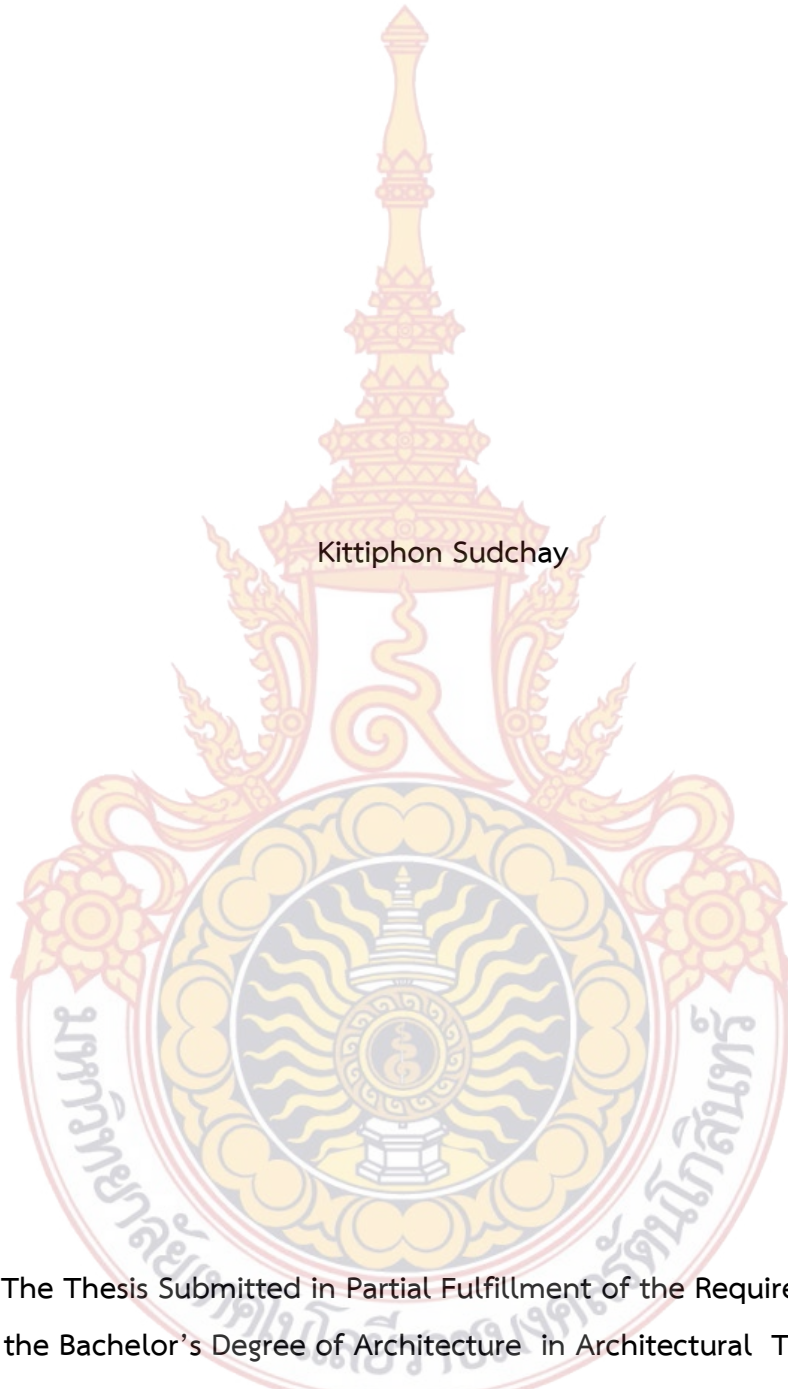


กิตติภณ สุดฉาย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต  
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์  
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Area Redevelopment in Khlong San District, Bangkok

Kittiphon Sudchay



The Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Bachelor's Degree of Architecture in Architectural Technology  
Department of Architecture and Urban Design, Faculty of Architectural and Design

Rajamangala University of Technology Rattanakosin

Academic Year 2017

หัวข้อโครงการ : โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองสาน กรุงเทพมหานคร  
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นายกิตติภณ สุตฉาย  
 อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร. จักรสิน น้อยไร่ภูมิ  
 คณะ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

### บทคัดย่อ

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองสาน กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านคลองสานซึ่งพื้นที่ได้รับอิทธิพลจากการกระจายตัวของเมืองฝั่งพระนครได้แก่ ย่านสาทร-บางรัก ส่งผลให้พื้นที่บริเวณย่านคลองสานมีบริบทเป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมย่อย อีกทั้งการพัฒนาของโครงการในอนาคตได้แก่ Icon Siam, โครงการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำย่านยานนาวา, โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านกะดีจีน-คลองสาน, โครงการรถไฟฟ้าขนาดรองสายสีทอง, โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ด้วยโครงการพัฒนาดังกล่าวทำให้พื้นที่มีความน่าสนใจในการศึกษาวิจัย

เนื่องด้วยบริบทเดิมของพื้นที่อยู่บริเวณแขวงคลองต้นไทรเป็นบริเวณที่เป็นที่ประกอบด้วยที่อยู่อาศัยแนวราบแต่ปัจจุบันมีความแออัดสูงและการเข้าถึงพื้นที่ที่ยากลำบากเนื่องด้วยสาเหตุของการเพิ่มขึ้นของอาคาร และการเพิ่มขึ้นของประชากร ซึ่งบริบทเดิมมีรูปแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมที่ทรุดโทรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เต็มศักยภาพ อย่งเห็นได้ชัดแตกต่างจากพื้นที่บริเวณแขวงข้างเคียงที่มีแผนการพัฒนาพื้นที่อยู่ตลอดเวลา รวมถึงการขาดพื้นที่สีเขียว พื้นที่สาธารณะระดับย่านจึงทำให้ต้องมีการศึกษาและออกแบบพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านคลองสานให้ตอบรับกับการพัฒนาที่เข้ามามีอิทธิพลในพื้นที่และวิถีการใช้ชีวิตของคนทุก Generation

การออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่โครงการจัดรูปจัดสรรที่ดินโดยได้คำนึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสีการใช้ประโยชน์ที่ดินตั้งแต่อดีตจนถึงอนาคต และโครงการในอนาคตที่เข้ามามีอิทธิพลในพื้นที่เพื่อเป็นการวางเป้าหมายในการออกแบบให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างคนทุกเพศทุกวัยด้วยพื้นที่สาธารณะระดับย่านและย่านพาณิชยกรรมเครื่องหนังถนนเจริญรุฒ และที่อยู่อาศัยแนวตั้งเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารอย่างเต็มศักยภาพ

ลายมือชื่อนักศึกษา .....

สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Title : Area Redevelopment in Khlong San District, Bangkok  
 Student : Mr. Kittiphon Sudchay  
 Advisor : Dr. Jaksin Noyraiphoom  
 Faculty : Architecture and Design

### Abstract

The project is to study how to develop Khlongsan area, which is influenced by the distribution of the city such as Sathorn – Bangrak. This affects the area to have more residencies and businesses. In addition, the development of many projects in the future including Icon Siam, Restoration of the Area along the River, LRT Golden Line, MRT Purple Line all makes the area interesting for research.

The existing area of Khlong Tonsai is high congestion and it is difficult to access because of the rise of buildings and the population. Its buildings and landscapes are dilapidated. Obviously, it is different from neighboring areas with development plans. Moreover, the lack of green space in the public area of the district has made it necessary to study in order to design and develop this area.

Design of the land development plan using the trend of changing colors of land from the past to the future has been taken into consideration. The future project also has an effect on the area development which aims to design a connection between the people of all ages with the public area of the district and the commercial area of a leather road and vertical housing for its fullest potency.

Student's signature .....

Advisor's signature .....

Architectural Technology Program

Academic year 2017

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยคำชี้แนะและความกรุณาอย่างดียิ่งของอาจารย์ ดร. จักรสิน น้อยไร่ภูมิ อาจารย์ที่ปรึกษารายวิชาที่คอยให้แนะนำ เสนอกรอบแนวคิดที่กว้างขึ้นในกระบวนการทำงาน รวมทั้งอาจารย์เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาที่ให้ผู้ศึกษามีอิสระในการใช้ความคิด และรูปแบบการทำงานได้อย่างเต็มที่รวมถึงสละเวลาในการตรวจงานที่ใช้เป็นเวลายาวนานจึงขอขอบพระคุณอย่างสูง รวมถึงอาจารย์ทุกท่านที่คอยรับฟังการนำเสนองานและเสนอแนะให้คำปรึกษาในการทำงานอย่างเต็มที่

ขอขอบพระคุณ คุณพ่อและคุณแม่ ที่ให้การสนับสนุนทั้งด้านการศึกษาและด้านการเงิน รวมทั้งการคอยดูแลเอาใจใส่ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษาในทุกด้านตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอขอบพระคุณ คณาจารย์ภาควิชาทุกท่าน ที่อบรมสั่งสอนให้ความรู้ ใฝ่ใจนักศึกษาทุกคนตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่ธุรการ ของคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบที่คอยดำเนินการจัดทำเอกสารขอข้อมูลหน่วยงานภายนอกหลายครั้งต่อหลายครั้ง

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่สถาปนิกชุมชน ทุกท่านที่ได้ให้ข้อมูลและคำปรึกษาด้านข้อมูลต่างๆ ของพื้นที่

ขอขอบคุณรุ่นพี่ นายธีระยุทธ (พีตัม) ไตรทศมนตรี ที่คอยให้คำปรึกษา ทั้งแนะนำและช่วยเหลือทุกครั้ง

ขอขอบคุณ น้องแบงค์ (สธ.๑๗) ที่คอยให้ข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับพื้นที่โครงการ

ขอขอบคุณ เอ็ม(สธ.) แซม(สธ.) เกต(สธ.) นิ่ง(สธ.) เกรซ(สน) แบงค์(สธ.) เตย(cm.) จอห์น(สธ.) ผึ้ง(สธ.) ไอ้ต(สธ.) แบงค์เสือ(นิเทศ) เนตร(สขม) มาร์ค(สธ.) อู๋ม(id.) ตูน(id.) อาร์ม(สธ.) มีน(สขม) อันตา(สขม.) แดงโม(สขม.) เกต(สธ.) आय(สธ.) จี๊อป(สธ.) มายด์(สน.) เหมียว(สน.) โพลค(สธ.) แบงค์คู้(สธ.) บอส(สธ.) หลิง(สธ.) เก่ง(สธ.) ดิว(สธ.) อีฟ(สขม.) ทัน(สธ.) พิงค์(สธ.) แนท(สน.) อัน(ราชสีหา) เต้(fm.) พีไอ้ต(สธ๐๙) ที่ช่วยตัดโมเดลจนเสร็จสิ้นสมบูรณ์

นายกิตติภณ สุตฉาย  
ผู้จัดทำโครงการ

สารบัญ		หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย		ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ		ข
กิตติกรรมประกาศ		ค
สารบัญ		ง
สารบัญตาราง		ช
สารบัญภาพ		ซ
สารบัญแผนที่		ฐ
<b>บทที่ ๑ บทนำ</b>		
๑.๑	ความเป็นมาของโครงการ	๑-๑
๑.๒	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑-๓
๑.๓	ขอบเขตการศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑	ขอบเขตด้านพื้นที่	๑-๓
๑.๓.๑.๑	พื้นที่ศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑.๒	พื้นที่โครงการ	๑-๕
๑.๓.๒	ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๗
๑.๔	ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๗
๑.๕	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๘
๑.๖	คำจำกัดความ	๑-๘
<b>บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>		
๒.๑	แนวคิดทฤษฎีจินตภาพและองค์ประกอบของเมือง (The Image of The City)	๒-๑
๒.๒	แนวความคิด (Smart Growth )	๒-๒
๒.๓	แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับ (Transit Oriented Development ) (TOD )	๒-๓
๒.๔	กรณีศึกษา	๒-๕
๒.๔.๑	โครงการฟื้นฟูเมือง Punggol ๒๑+ ประเทศสิงคโปร์	๒-๕
๒.๔.๒	โครงการ CHENGGONG เมืองคุนหมิง ประเทศจีน	๒-๗
สรุปบทที่ ๒		๒-๘

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง</b>	
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑
๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๓
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๖
๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๘
๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๐
๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร	๓-๑๐
๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๓
๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๓
๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๓
๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๗
๓.๒ พื้นที่โครงการ	๓-๒๔
๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๒๖
๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ	๓-๒๗
๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๒๗
๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๓๑
๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๓๔
๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๕
๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน	๓-๓๗
๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๙
๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๔๑
๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	๓-๔๔
๓.๒.๓.๘ ความสูง	๓-๔๕
๓.๒.๓.๙ มรดกวัฒนธรรม	๓-๔๗
๓.๒.๓.๑๐ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๕๐
๓.๒.๓.๑๑ องค์กรประกอบทางจินตภาพ	๓-๕๐
๓.๓.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๕๒
๓.๓.๔.๑ ลักษณะชุมชนและประชากร	๓-๕๒
๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางสังคม วัฒนธรรม ประเพณี	๓-๕๓
๓.๓.๔.๓ กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ	๓-๕๔
สรุปบทที่ ๓	๓-๕๔





## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๖.๒.๒ หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	๖-๔
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๕
บรรณานุกรม	๖-๖
ประวัตินักศึกษา	๖-๗



สารบัญตาราง

ตารางที่ ๓.๑ ข้อมูลประชากรเขตคลองสานเปรียบเทียบปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙	หน้า ๓-๑๐
ตารางที่ ๔.๑ การวิเคราะห์ SWOT ด้านกายภาพ	๔-๔
ตารางที่ ๔.๒ การวิเคราะห์ SWOT ด้านเศรษฐกิจ	๔-๗
ตารางที่ ๔.๓ การวิเคราะห์ SWOT ด้านสังคม	๔-๘
ตารางที่ ๖.๑ หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	๖-๔



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ ๒.๑ : แสดงการเชื่อมต่อ ทฤษฎี Transit Oriented Development (TOD )	๒-๒
ภาพที่ ๒.๒ : แสดงการเชื่อมต่อ ทฤษฎี Transit Oriented Development (TOD )	๒-๕
ภาพที่ ๒.๓ : แผนผังการพัฒนาเมือง Punggol	๒-๖
ภาพที่ ๒.๔ : ภาพแผนผังการพัฒนาเมือง Punggol	๒-๗
ภาพที่ ๒.๕ : ภาพแผนผังการพัฒนาเมือง CHENGGONG NEW TOWN	๒-๘
ภาพที่ ๓.๑ : รูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่	๓-๑๑
ภาพที่ ๓.๒ : รูปแบบกิจกรรมทางสังคมในพื้นที่	๓-๑๒
ภาพที่ ๓.๓ : ตัวอย่างการกำหนด FAR ซึ่งสัมพันธ์กับจำนวนชั้นอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๑๖
ภาพที่ ๓.๔ : โครงการ Icon Siam	๓-๑๘
ภาพที่ ๓.๕ : โครงการระบบขนส่งมวลชน Icon Siam	๓-๑๙
ภาพที่ ๓.๕ : โครงการหอชมเมืองกรุงเทพมหานคร	๓-๒๐
ภาพที่ ๓.๖ : พื้นฟูย่านเมืองเก่า แผนพัฒนา กะดีจัน-คลอง	๓-๒๒
ภาพที่ ๓.๗ : โครงสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก	๓-๒๓
ภาพที่ ๓.๘ : ภาพในอดีตคลองสานที่มีผลต่อวิวัฒนาการ	๓-๒๖
ภาพที่ ๓.๙ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ	๓-๒๙
ภาพที่ ๓.๑๐ : รูปแบบสถาปัตยกรรมในพื้นที่	๓-๔๒
ภาพที่ ๓.๑๑ : ศักยภาพในการมองเห็น	๓-๔๘
ภาพที่ ๓.๑๒ : ศักยภาพในการเข้าถึง	๓-๕๐
ภาพที่ ๓.๑๓ : รูปแบบกิจกรรมทางสังคม วัฒนธรรม ประเพณี	๓-๕๒
ภาพที่ ๓.๑๔ : กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ	๕-๕๓
ภาพที่ ๔.๑ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ	๔-๑
ภาพที่ ๔.๒ : ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่	๔-๒
ภาพที่ ๔.๓ : ปัญหาการจราจร การสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่	๔-๓
ภาพที่ ๔.๔ : ปัญหาสภาพแวดล้อมเมืองและความเสื่อมโทรมของพื้นที่	๔-๓
ภาพที่ ๕.๑ : แสดงวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่	๕-๑
ภาพที่ ๕.๒ : แสดงจำนวนประชากรในพื้นที่แต่ละช่วงอายุและประชากรแฝง	๕-๓
ภาพที่ ๕.๓ : แสดง Programming Design ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๓
ภาพที่ ๕.๔ : ผังแม่บทพื้นที่โครงการ	๕-๘
ภาพที่ ๕.๕ : แสดงรูปด้านของพื้นที่โครงการ	๕-๙
ภาพที่ ๕.๖ : แสดงรูปตัดของพื้นที่โครงการ	๕-๑๐
ภาพที่ ๕.๗ : แสดงรูปตัดของพื้นที่โครงการ	๕-๑๑
ภาพที่ ๕.๘ : แสดงทัศนียภาพพื้นที่สร้างสรรค์	๕-๑๒
ภาพที่ ๕.๙ : แสดงทัศนียภาพตลาดกรุงธนบุรี	๕-๑๓
ภาพที่ ๕.๑๐ : แสดงทัศนียภาพพื้นที่ตลาดเจริญรัช	

## สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ๕.๑๑ : แสดงทัศนียภาพ Sky walk	๕-๑๓
ภาพที่ ๕.๑๒ : แสดงทัศนียภาพ พื้นที่สาธารณะ	๕-๑๔
ภาพที่ ๕.๑๓ : แสดงทัศนียภาพ พื้นที่สาธารณะ,คอนโดมิเนียม	๕-๑๔
ภาพที่ ๕.๑๔ : แสดงทัศนียภาพ พื้นที่สาธารณะ,คอนโดมิเนียม	๕-๑๕
ภาพที่ ๕.๑๕ : แสดงทัศนียภาพมุมสูงบริเวณ พิพิธภัณฑสถานศิลปะ, โรงเรียนกวดวิชา ฝั่งรถไฟฟ้าสายสีม่วงสถานีวงเวียนใหญ่	๕-๑๕
ภาพที่ ๕.๑๖ : แสดงทัศนียภาพพลาซ่าหน้าพิพิธภัณฑสถานศิลปะ	๕-๑๖
ภาพที่ ๕.๑๗ : แสดงทัศนียภาพอาคารรูปแบบผสมผสาน	๕-๑๖
ภาพที่ ๕.๑๘ : แสดงทัศนียภาพพื้นที่ศูนย์การเรียนรู้	๕-๑๗
ภาพที่ ๕.๑๙ : ทัศนียภาพมุมสูงทั้งพื้นที่โครงการและแสดงกิจกรรมในพื้นที่โครงการ	๕-๑๘
ภาพที่ ๕.๒๐ - ๕.๒๔ : แสดงหุ่นจำลอง	๕-๑๙
ภาพที่ ๕.๒๕ : Presentation board	๕-๒๒
ภาพที่ ๕.๒๖ : ภาพรวมหุ่นจำลอง, Presentation board และผู้วิจัย	๕-๒๓



## สารบัญแผนที่

	หน้า
แผนที่ ๑.๑ : ผังแสดงพื้นที่ศึกษาแผนที่	๒-๔
แผนที่ ๑.๒ : ผังแสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ	๒-๖
แผนที่ ๓.๑ : แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษา เขตคลองสาน	๓-๒
แผนที่ ๓.๒ : ระบบโครงข่ายการสัญจรการเข้าถึงพื้นที่ ย่านคลองสาน	๓-๕
แผนที่ ๓.๓ : การใช้ประโยชน์ที่ดินระดับพื้นที่ศึกษา	๓-๗
แผนที่ ๓.๔ : ผังสาธารณูปโภค สาธารณูปการ	๓-๙
แผนที่ ๓.๕ : ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๒๕
แผนที่ ๓.๖ : โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่	๓-๓๐
แผนที่ ๓.๗ : ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับพื้นที่โครงการ	๓-๓๒
แผนที่ ๓.๘ : ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับพื้นที่โครงการ	๓-๓๓
แผนที่ ๓.๙ : ผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่โครงการ	๓-๓๔
แผนที่ ๓.๑๐ : ผังแสดงกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๓๖
แผนที่ ๓.๑๑ : ผังสาธารณูปการในพื้นที่โครงการ	๓-๓๘
แผนที่ ๓.๑๒ : ผังแสดงมวลอาคารและที่ว่าง	๓-๔๐
แผนที่ ๓.๑๓ : ผังแสดงสภาพอาคารในพื้นที่โครงการ	๓-๔๓
แผนที่ ๓.๑๔ : ผังแสดงความสูงอาคารในพื้นที่โครงการ	๓-๔๔
แผนที่ ๓.๑๕ : ผังแสดงมรดกทางวัฒนธรรม	๓-๔๖
แผนที่ ๓.๑๖ : ผังแสดงศักยภาพในการมองเห็น	๓-๔๘
แผนที่ ๓.๑๗ : ผังแสดงองค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๕๑
แผนที่ ๔.๑ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ ด้านจุดแข็งและโอกาสของกายภาพ	๔-๕
แผนที่ ๔.๒ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ ด้านจุดอ่อนและภาวะคุกคามของกายภาพ	๔-๖
แผนที่ ๔.๓ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ ด้านจุดแข็งและโอกาสของเศรษฐกิจและสังคม	๔-๙
แผนที่ ๔.๔ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ด้านจุดอ่อนและภาวะคุกคามของเศรษฐกิจและสังคม	๔-๑๐
แผนที่ ๔.๕ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ข้อดี – ข้อเสีย และการแก้ไขปัญหาของพื้นที่	๔-๑๒
แผนที่ ๕.๑ : แสดงโครงข่ายการสัญจรหลังการออกแบบพื้นที่โครงการ	๕-๔
แผนที่ ๕.๒ : แสดงผังกำหนดตำแหน่งอาคาร สิ่งปลูกสร้าง	๕-๕
แผนที่ ๕.๓ : แสดงผังกำหนดตำแหน่งพื้นที่ว่าง	๕-๖
แผนที่ ๕.๔ : แสดงพื้นที่ว่างต่อมวลอาคารก่อนออกแบบและหลังออกแบบ	๕-๗
แผนที่ ๖.๑ : แสดงผังกำหนดความสูงและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่	๖-๓

## บทที่ ๑ บทนำ

### ๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่ย่านคลองสานตั้งอยู่ฝั่งธนบุรี แขวงคลองตันไทร เขตคลองสาน จังหวัด กรุงเทพมหานคร เขตคลองสานเดิมมีฐานะเป็น อำเภอบางลำภูกลาง อยู่ในเขตปกครองของจังหวัดธนบุรี ต่อมาพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนนามอำเภอบุปผารามเป็น อำเภอคลองสาน ในปี พ.ศ. ๒๔๕๙ เนื่องจากขณะนั้นมีที่ตั้งอำเภออยู่ที่วัดทองนพคุณในเขตตำบลคลองสานในปี พ.ศ. ๒๔๘๑ ได้มีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรียุบรวมอำเภอและยุบอำเภอลงเป็นกิ่งอำเภอ ขึ้นกับอำเภอบางยี่เรือ ต่อมาในพื้นที่กิ่งอำเภอคลองสานมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๐๐ จึงได้มีพระราชกฤษฎีกาตั้ง อำเภอคลองสาน ขึ้นอีกครั้ง ครั้นในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ได้มีประกาศคณะปฏิวัติให้รวมจังหวัดพระนครกับจังหวัดธนบุรีเข้าเป็นจังหวัดนครหลวงกรุงเทพมหานคร และมีฐานะเป็นกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. ๒๕๑๕ อำเภอคลองสานจึงเปลี่ยนฐานะเป็นเขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร มีแขวงทั้งหมด ๔ แขวงคือแขวงสมเด็จพระยา แขวงคลองสาน แขวงคลองตันไทร และแขวงบางลำภูกลาง(อ้างอิง ย้อนรอย ๑๐๓ ปีคลองสาน ไทยรัฐออนไลน์, ThaiTambon ๗ เม.ย. ๒๕๕๗)

ปัจจุบันพื้นที่ย่านคลองตันไทรมีเขตติดต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งธนบุรีและติดต่อกับอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (วงเวียนใหญ่) มีโครงข่ายการสัญจรล้อมรอบโครงการเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลาตั้งแต่การสัญจรทางน้ำ คลอง จนถึงปัจจุบันมีแหล่งพาณิชยกรรม เป็นแหล่งจำหน่ายผ้า เครื่องหนัง และกระดาษ รวมถึงมีย่านที่พักอาศัยทั้งแนวราบและแนวดิ่ง มีความหลากหลายของชนชาติและเชื้อชาติ ทั้งชาวไทยเชื้อสายต่างๆ และชาวต่างชาติ ทั้งประชากรในพื้นที่และประชากรแฝง มีกลุ่มนักลงทุนต่างๆเข้ามาลงทุนเช่น Icon Siam , The Jam Factory , The River เป็นต้น เนื่องจากในพื้นที่เป็นแหล่งคมนาคมที่หลากหลายทั้งทางรถ ราง และเรือสามารถเชื่อมฝั่งพระนครได้โดยทางเรือใช้ท่าเรือข้ามฟากวัดสุวรรณ - ท่าเรือด่วนสี่พระยา รวมถึงทางบกสามารถเชื่อมได้โดยสะพานกรุงธนบุรี และทางรางมีรถไฟฟ้าสายสีเขียวตัดผ่าน รวมถึงจะมีโครงการในอนาคตได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีทอง และสายสีม่วงตัดผ่านรอบโครงการ และมีโครงการวางผังพัฒนาย่านประวัติศาสตร์คลองสานถึงท่าดินแดง เป็นต้น (อ้างอิง สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพฯ , กรุงเทพฯ๒๕๐) การพัฒนาต่างๆที่เกิดขึ้นในพื้นที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรวมถึงการขยายตัวของเมืองและการพัฒนาทั้งจากภาครัฐและเอกชน เนื่องจากพื้นที่โครงการส่วนหนึ่งได้รับอิทธิพลการขยายตัวมาจากฝั่งพระนครได้แก่ พื้นที่ย่านถนนสาทร,ถนนเจริญกรุง,ถนนสีลม ส่งผลกระทบให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางสังคม เกิดความแออัดของพื้นที่ ผู้อยู่อาศัยเดิมถูกผลกระทบทั้งเรื่องเสียง มลพิษ มลภาวะต่างๆที่เกิดขึ้นราคาที่ดินมีราคาที่สูงขึ้น ประชากรสูงอายุในพื้นที่มากขึ้น ประชากรในพื้นที่ลดน้อยลง ประชากรแฝงมากขึ้น (ระบบสถิติทางการทะเบียนแขวงคลองตันไทร) พื้นที่สีเขียวไม่เพียงพอกับผู้ใช้งาน บริเวณพื้นที่โครงการชั้นในค่อนข้างแออัดและถนนคับแคบปลายตัน

จากข้อสรุปวิสัยทัศน์กรุงเทพฯ ๒๕๗๕ ในอนาคตกรุงเทพมหานครจะก้าวขึ้นเป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ซึ่งเป็นทั้งเมืองหลวงของเอเชียเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนการคมนาคมขนส่ง การแพทย์ การศึกษา การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม ของเอเชีย ดังนั้นจำเป็นที่จะต้องพัฒนากรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองที่มีความปลอดภัยจากมลพิษ อาชญากรรม อีกทั้งมีสุขภาวะที่ดี เป็นเมืองสีเขียว (Green City) ที่น่าอยู่สำหรับคนกรุงเทพฯ ทุกคนให้ได้ภายใน ๕-๑๐ ปีข้างหน้า (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๕) จากนั้นในช่วง ๑๐-๑๕ ปีต่อไป (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) กรุงเทพฯ จะต้องพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในทุกด้าน นอกจากนี้ในช่วง ๑๕-๒๐ ปี ข้างหน้า (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๗๕) โครงสร้างผังเมืองของกรุงเทพฯ จะปรับเปลี่ยนรูปแบบแนวทางการพัฒนาจากเมืองโตเดี่ยวแออัด เป็นกลุ่มเมืองขนาดเล็กกระทัดรัด หลายๆ เมืองประกอบกัน ส่วนเขตเมืองชั้นในจะถูกจำกัดขนาดและ ลดความแออัดลง ในขณะที่เมืองเล็กๆ กระจาย ตัวอยู่ทั่วไป และจะขยายตัวเติบโตขึ้น ด้วยสาเหตุดังกล่าวที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นนี้ จากการศึกษาลักษณะเฉพาะทางด้าน กายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม รวมถึงแผนพัฒนาและวิสัยทัศน์ในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ที่มีความน่าสนใจในการพัฒนาเพื่อแก้ไขลักษณะการอยู่อาศัยจากแนวราบเป็นแนวดิ่ง ให้ตอบรับและสอดคล้องกับการพัฒนาและรองรับประชากรแฝงหรือคนรุ่นใหม่มากขึ้น และจัดรูปที่ดิน จัดสรรที่ดินอย่างเป็นสัดส่วนเพื่อใช้พื้นที่ได้เต็มศักยภาพและรองรับพื้นที่อยู่อาศัยชั้นดีในอนาคต รวมถึงการเพิ่มพื้นที่พักผ่อน พื้นที่สาธารณะ ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณูปการต่างๆ เพื่อรองรับจำนวนประชากรแฝง และเสนอแนวทางการออกแบบการปรับปรุงภูมิทัศน์ในพื้นที่ การวางระบบทางเท้าและทางจักรยานหรือทางสัญจรรูปแบบต่างๆ เพื่อตอบรับ การพัฒนาจากระบบคมนาคมการขนส่ง รถ ราง เรือ ที่ครบวงจรสามารถเชื่อมต่อทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ได้อย่างสะดวกในอนาคต



## ๑.๒ วัตถุประสงค์

### ๑.๒.๑ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๒.๑.๑ เพื่อศึกษาและออกแบบพื้นที่พาณิชยกรรมในพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาจากโครงการโดยรอบ

๑.๒.๑.๒ เพื่อศึกษาพื้นที่อยู่อาศัยในพื้นที่ไปสู่พื้นที่อยู่อาศัยชั้นดี

๑.๒.๑.๓ เพื่อศึกษาระบบการโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ทั้งระบบ รถ ราง และเรือ

๑.๒.๑.๔ เพื่อศึกษาพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่สาธารณะ ในพื้นที่ให้สัมพันธ์กับจำนวนผู้ใช้งานในอนาคต

๑.๒.๑.๕ เพื่อศึกษาแนวทางการ ออกแบบวางผัง จัดรูปที่ดิน จัดสรรที่ดิน เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่ได้เต็มศักยภาพ

## ๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

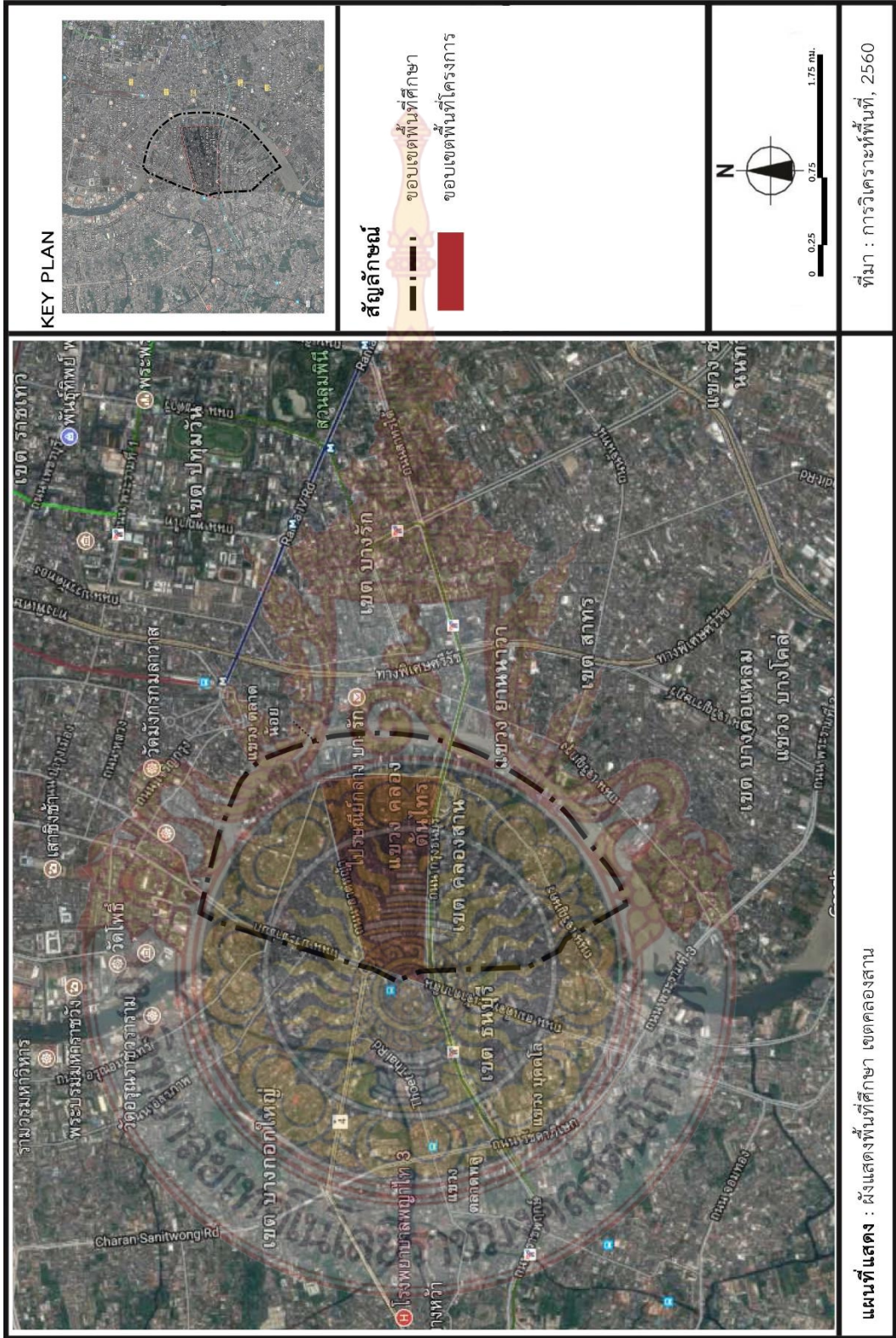
### ๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษาคลอบคลุม บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครโดยรอบพื้นที่ ย่านคลองสาน แขวงคลองตันไทร เขตคลองสาน ครอบคลุมพื้นที่ทั้งฝั่ง ธนบุรี และฝั่ง พระนคร เป็นพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา อดีตเป็นพื้นที่เพราะปลูกพืชผลทางการเกษตร และเครื่องเทศนานาชนิด เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สามารถเชื่อมต่อกับต่างประเทศโดยใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นแหล่งเศรษฐกิจหลักของจังหวัดธนบุรี ตลอดจนมาเป็นจังหวัดกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน พื้นที่ศึกษาย่านคลองสาน มีพื้นที่ทั้งหมด ๖.๐๕๑ ตารางกิโลเมตร

พื้นที่การศึกษามีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตพระนครและเขตสัมพันธวงศ์ มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตบางรักและเขตสาทร มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศใต้ ติดต่อกับเขตบางคอแหลม มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขตเช่นกัน
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตธนบุรี มีคลองบางไส้ไก่ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนประชาธิปไตยเป็นเส้นแบ่งเขต





แผนที่ ๑.๑ : ผังแสดงพื้นที่ศึกษา  
 ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

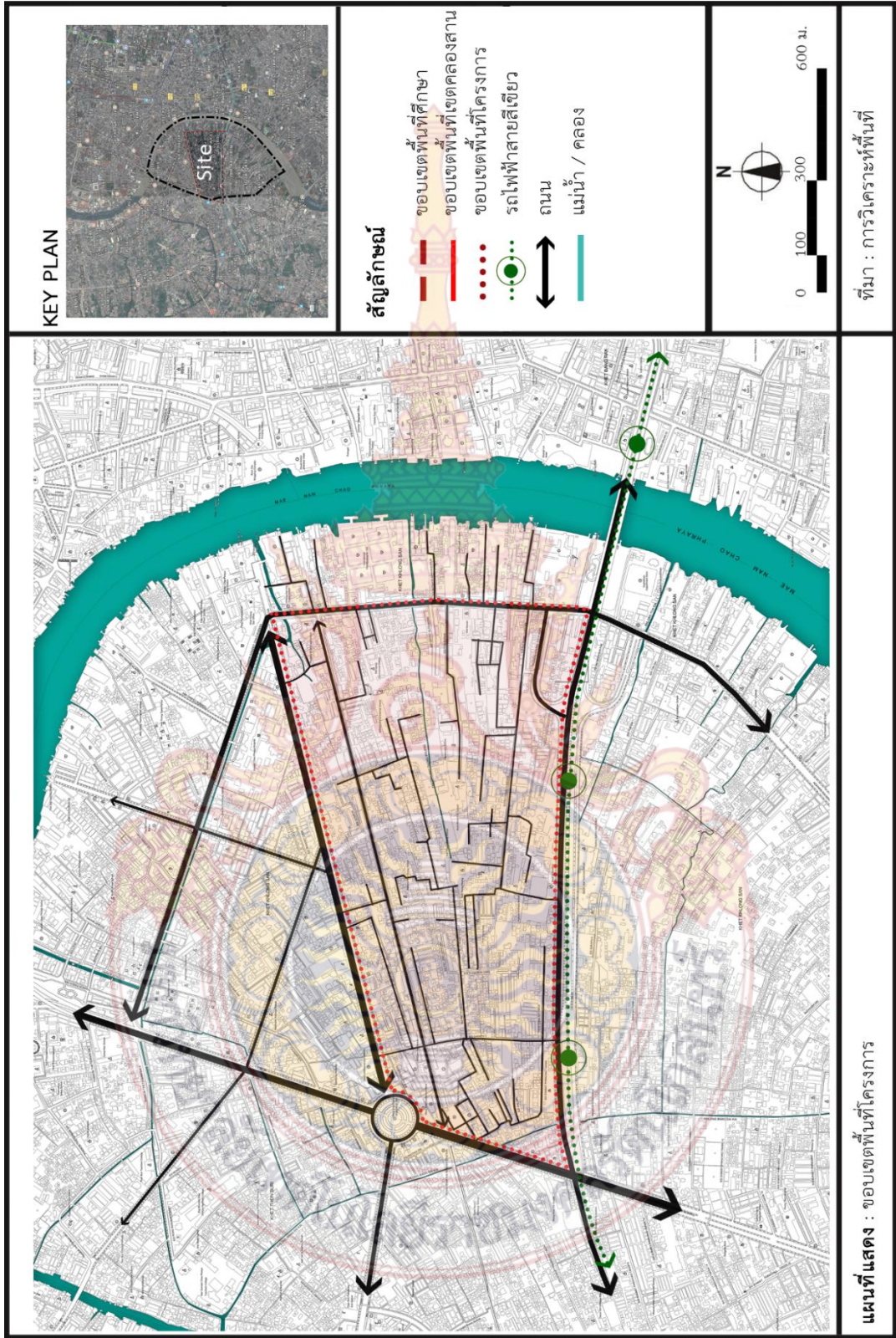
## ๑.๓.๑.๒ ขอบเขตของโครงการ

พื้นที่ย่านคลองสาน แขวงคลองตันไทร เขตคลองสาน เป็นที่ราบลุ่มตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านฝั่งธนบุรี มีพื้นที่ทั้งหมด ๑.๓๕ ตารางกิโลเมตร พื้นที่รวม ๘๔๓.๗๕ ไร่

มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

- |             |   |
|-------------|---|
| ทิศเหนือ    | จรดถนนลาดหญ้า (ฝั่งโรงพยาบาลตากสิน)                         |
| ทิศใต้      | จรดถนนกรุงธนบุรี เชื่อมสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช       |
| ทิศตะวันออก | จรดแม่น้ำเจ้าพระยา (ฝั่งตรงข้ามเขตสัมพันธวงศ์ และเขตบางรัก) |
| ทิศตะวันตก  | จรดถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน                                   |





แผนที่ ๑.๒ : ผังแสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๓.๒.๑ ศึกษาลักษณะทาง กายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมถึงรูปแบบของกิจกรรม พฤติกรรมของผู้ใช้ในพื้นที่ย่านคลองตันไทร เขตคลองสาน เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาที่กำลังจะเกิดขึ้นกับพื้นที่

๑.๓.๒.๒ วิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ ตลอดจนความต้องการและ การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดจากการพัฒนาและการขยายตัวของเมืองในอนาคต

๑.๓.๒.๓ เสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองตันไทร เขตคลองสาน ให้เหมาะสมกับนโยบายและแผนของพื้นที่และบริบทของพื้นที่

๑.๓.๒.๔ ออกแบบพื้นที่ย่านคลองตันไทร ให้สอดคล้องกับวิถีชีวิต บริบทของพื้นที่ และแผนนโยบาย เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่ในอนาคต

### ๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการ

๑.๔.๒ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองตันไทร อย่างตรงจุด

๑.๔.๓ ศึกษาการรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ศึกษาและระดับพื้นที่โครงการจำแนกได้ ๒ ระดับ คือ

๑.๔.๓.๑ ระดับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม แผนนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และโครงการในอนาคตในพื้นที่ศึกษาที่มีผลกระทบต่อพื้นที่โครงการ

๑.๔.๓.๒ ระดับพื้นที่โครงการ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ การศึกษาความเป็นมาประวัติศาสตร์ของพื้นที่และวิวัฒนาการของพื้นที่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ รวมถึงโครงการในอนาคตที่จะเกิดขึ้นในโครงการ

๑.๔.๔ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ในประเด็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง ฯลฯ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงและความต้องการในอนาคตของพื้นที่ย่านคลองตันไทร

๑.๔.๕ ประมวลผลวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการที่กล่าวไว้ข้างต้น เพื่อระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคามของพื้นที่

๑.๔.๖ กำหนดโปรแกรมในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ย่านคลองตันไทร

๑.๔.๗ ออกแบบผังแนวคิดจากการสรุปข้อมูลการวิเคราะห์ข้างต้น

๑.๔.๘ วางผังแม่บทและจัดทำรายละเอียดทางด้านกายภาพ (เช่น ทศนิยมภาพ ผังแม่บท รูปตัด) แบบขยาย และหุ่นจำลอง

๑.๔.๙ สรุปโครงการ เสนอขั้นตอนหรือวิธีการดำเนินการสู่การปฏิบัติ

## ๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ ได้ทราบถึงความเป็นมาและประวัติศาสตร์ของพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงในด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

๑.๕.๒ ได้ทักษะความรู้และวิธีการ ในการพัฒนาฟื้นฟูเมือง

๑.๕.๓ สามารถเข้าใจถึงหลักการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อเมือง

๑.๕.๔ สามารถนำการออกแบบทั้งด้านกายภาพและด้านแผนการพัฒนาเข้ามาบูรณาการเพื่อลดปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้

๑.๕.๕ สามารถจัดทำผลงานออกมาเป็นรูปธรรม เช่น จัดทำหุ่นจำลองเมืองย่านคลองตันไทร ในอนาคต จัดทำแผนภาพและวิดีโอ เพื่อเป็นสื่อในการนำเสนอ จัดทำเล่มวิทยานิพนธ์ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจในการศึกษาต่อไป

## ๑.๖ คำจำกัดความ

๑.๖.๑ **การพัฒนา (Development)** หมายถึง การพัฒนาที่เข้าใจโดยทั่วไป มีความหมายใกล้เคียงกับความหมายจากรูปศัพท์ คือ หมายถึง การทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากสภาพหนึ่งไปสู่อีกสภาพหนึ่งที่ดีกว่าเดิมอย่างเป็นระบบ หรือการทำให้ดีขึ้นกว่าสภาพเดิมที่เป็นอยู่อย่างเป็นระบบ ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบทางด้านคุณภาพระหว่างสภาพการณ์ของสิ่งใดสิ่งหนึ่งในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ถ้าในปัจจุบันสภาพการณ์ของสิ่งนั้นดีกว่า สมบูรณ์กว่าก็แสดงว่าเป็นการพัฒนา

๑.๖.๒ **พื้นที่พาณิชย์กรรม (Commerce area)** หมายถึง พื้นที่ที่ใช้ประกอบกิจการบนพื้นดิน เหนือพื้นดิน หรือใต้พื้นดิน และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ต่อเนื่องของกิจการ ไม่ว่าจะอยู่ภายในอาคารหรือนอกอาคาร

๑.๖.๓ **พื้นที่สาธารณะ (Public Area)** หมายถึง พื้นที่ว่าง ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ทุกคนสามารถเข้าไปใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมอย่างตัดเทียมกัน เช่น การออกกำลังกาย การพักผ่อน การพบปะมีปฏิสัมพันธ์กันทางสังคมของมวลชน

๑.๖.๔ **ย่าน (Districts)** หมายถึง เขต, แคว, ที่, บริเวณ, ถิ่นที่ แลบหรือบริเวณที่ตำแหน่งนั้น

การพัฒนาต่อไปเพื่อรื้อและสร้างใหม่ในอนาคตข้างหน้า ตลอดจนพื้นที่ที่เคยมีการใช้งานหนาแน่นและประชากรอพยพย้ายถิ่นฐานไปแล้ว และต้องการให้คนหันกลับไปใช้พื้นที่ใหม่อีกครั้ง ด้วยนวัตกรรมของอาคารและพื้นที่การใช้ประโยชน์ใหม่ๆ

## บทที่ ๒

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### ๒.๑ แนวคิดทฤษฎีจินตภาพและองค์ประกอบของเมือง (The Image Of The City)

เนื่องจากจินตภาพของเมืองเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของชุมชนหรือพื้นที่นั้นๆ ซึ่งมีผลต่อพฤติกรรม การใช้สอย ความเคยชิน ความพึงใจ และความประทับใจของผู้คนที่ได้พบผ่านในพื้นที่นั้นๆ จึงเป็นเรื่องที่จำเป็นต้องศึกษาวิเคราะห์เพื่อให้ได้ทราบถึงลักษณะของจินตภาพในพื้นที่ปัญหาทางจินตภาพที่เกิดขึ้นเพื่อที่จะนำเอาผลการวิเคราะห์นั้นมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และชัดเจนสวยงามของจินตภาพในพื้นที่นั้นๆ ในอนาคตต่อไปสำหรับในเรื่องของการวิเคราะห์จินตภาพของเมือง หรือพื้นที่ศึกษาในครั้งนี้ ได้อาศัยทฤษฎีจินตภาพชุมชนเมืองของ Kevin Lynch การศึกษาของ Lynch ได้ให้ความสนใจในส่วนของเอกลักษณ์และโครงสร้าง ซึ่งมีความสำคัญต่อการจัดการทางกายภาพ ส่วนที่สัมพันธ์กัน ดังนี้

๑) เส้นทาง (Path) หมายถึง เส้นทางที่ใช้ในการสัญจร เส้นทางที่ติดต่อของชุมชน หรือแนวทางสำหรับการเคลื่อนที่ภายในเมือง ได้แก่ ถนน ตรอก ซอย ทางเท้า ทางรถไฟ แม่น้ำ

๒) ขอบเขต (Edge) หมายถึง องค์ประกอบเชิงเส้นที่เป็นขอบเขตของสิ่งสองสิ่งที่อยู่ติดกัน ซึ่งอาจจะเป็นการแบ่งแยกจากกัน หรือเป็นการเชื่อมต่อกันก็ได้ เช่น แม่น้ำ ลำคลอง ทางรถไฟกำแพงเมือง ทำให้เกิดการแบ่งบริเวณของเมืองปรากฏเด่นชัดในแง่จุดเริ่มต้นหรือจุดสุดท้าย

๓) ย่าน (District) หมายถึง ย่านหรือส่วนของเมือง ที่สามารถรับรู้ได้ว่าเป็นบริเวณเดียวกัน มีลักษณะคล้ายกัน อาจจะใช้ด้วยลักษณะพฤติกรรม หรือภูมิประเทศ เป็นต้น ช่วยให้เรารู้ถึงปัญหาที่คล้ายคลึงกัน หรือลักษณะกลุ่มที่เด่นชัด และทราบตำแหน่งของพื้นที่นั้นๆ เช่น ย่านค้าขายชาวจีน เป็นต้น

๔) จุดศูนย์กลางรวมกิจกรรม (Node) หมายถึง แหล่งรวมของสิ่งต่างๆ บริเวณที่เป็นชุมชน จุดศูนย์กลาง หรือจุดอ้างอิงเป็นที่รวมกิจกรรม ได้แก่ สีแยก หัวถนน จัตุรัส มักจะมีลักษณะพิเศษที่เอื้ออำนวยให้เกิดความหนาแน่นมาก เช่น หัวมุมถนน สถานีขนส่ง ร้านขายของชำ มักจะเกิดความเคลื่อนไหว ความคึกคัก และเป็นจุดที่ต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ

๕) จุดหมายตา (Landmark) หมายถึง สิ่งที่มีมองเห็นความแตกต่างได้เด่นชัดจากสิ่งแวดล้อม ใช้เป็นจุดอ้างอิงของชุมชนในการรับรู้และจดจำได้ เป็นจุดเด่นของชุมชน ส่วนมากมักจะเป็นที่รวมด้วย(ภูมิทัศน์ชุมชนเมือง, ๒๕๕๖)



ภาพที่ ๒.๑ : แสดงการเชื่อมต่อ ทฤษฎี Transit Oriented Development (TOD)

ที่มา : www.slideshare.net, ๒๕๖๐ ออนไลน์

**๒.๒ แนวความคิด (Smart Growth )** เป็นแนวทางในการพัฒนาภาคและเมือง ที่เน้นการพัฒนาที่ศูนย์กลางเมือง เน้นการขนส่ง มวลชนและการเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างบ้าน ย่าน และชุมชน และให้มีการใช้ที่ดินผสมกันระหว่างที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและการค้าปลีก ดำรงรักษาไว้ซึ่งที่โล่งและสิ่งแวดล้อม สามารถนำไปประยุกต์ใช้สำหรับการวางแผน กำหนดยุทธศาสตร์และจัดทำเป็นข้อกำหนดสำหรับ การออกแบบทางกายภาพ การมีส่วนร่วมของประชาชน และ การปรับปรุงข้อกำหนดการ พัฒนาเมืองได้ Smart Growth มีอยู่ ๑๐ ข้อ แบ่งเป็นเกณฑ์ด้านกายภาพจำนวน ๖ ข้อ และเกณฑ์ ด้านการบริหารจัดการเมือง จำนวน ๔ ข้อ ซึ่งจะใช้ รายละเอียดประกอบด้วย

๒.๒.๑ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ได้แก่การส่งเสริมกิจกรรมให้มีความหลากหลาย ส่งเสริม ความหนาแน่นเพื่อความประหยัดและคุ้มค่าในการใช้ที่ดินโดยมีการดำเนินการดังเช่นการจัดหาค่าตอบแทน แก่ประชาชนเพื่อให้ที่อยู่อาศัยใกล้กับแหล่งงาน การสนับสนุนทางการเงิน เช่นเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำหรือการยกเว้น ค่าธรรมเนียมการโอนสิทธิ์แก่ผู้ปรับปรุงรูปแบบอาคาร และที่ตั้งอาคารให้สอดคล้องกับนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดิน การปรับปรุงข้อกำหนดผังเมืองให้มีความยืดหยุ่นต่อกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินเพื่อให้เกิด ประสิทธิภาพการใช้พื้นที่

๒.๒.๒ กระตุ้นการออกแบบอาคารให้เกิดความกระชับและออกแบบโครงสร้าง พื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ โดยมีการดำเนินการดังเช่น การให้การศึกษาทางเลือกการพัฒนาอาคาร และกลุ่มอาคารแก่สมาชิกในชุมชนการออกแบบการเชื่อมต่อด้วยทางเดินระหว่างกลุ่มอาคารกับพื้นที่ ว่างพื้นที่สีเขียวภายในชุมชน การสร้างระบบโบันัสและแรงจูงใจสำหรับผู้ประกอบการ อสังหาริมทรัพย์ให้ออกแบบและพัฒนาโครงการตามแนวคิดระบบการพัฒนาเมืองอย่างชาญฉลาด

๒.๒.๓ สร้างชุมชนแห่งการเดิน วางผังและออกแบบโครงข่ายทางเดินให้ต่อเนื่องกัน ทั้งชุมชน บริหารจัดการทางกายภาพเพื่อให้เกิดทางเดินเชื่อมต่อระหว่างบ้านและแหล่งงาน ภูมิทัศน์ถนนและเมืองต้องมีศักยภาพเพียงพอในการดึงดูดประชาชนให้ใช้ทางเดินและทางจักรยาน

๒.๒.๔. การสร้างโอกาส และทางเลือกของที่อยู่อาศัยสำหรับประชากรทุกระดับ รายได้ เสนอวิธีการบริหารจัดการให้เกิดการใช้ประโยชน์มีคุณค่าต่อทั้งเจ้าของอาคารและสาธารณะ ในพื้นที่ใจกลางเมืองและพื้นที่ศูนย์พาณิชยกรรม ควรได้รับการส่งเสริมให้ก่อสร้างอาคารที่อยู่อาศัย หลายระดับราคาเพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับรายได้มีโอกาสในการซื้อหาที่อยู่อาศัยที่มี คุณภาพ และมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งงาน หรือสถานีขนส่งมวลชน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และลดภาระของเมืองในการจัดหาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทาง

๒.๒.๕ สร้างชุมชนที่โดดเด่นมีเอกลักษณ์ด้วยจิตวิญญาณของชุมชนที่เข้มแข็ง ด้วย การปรับปรุงพื้นที่ปูย่านและชุมชนดั้งเดิมสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า และแหล่งประวัติศาสตร์

๒.๒.๖ รักษาพื้นที่โล่ง พื้นที่การเกษตร ธรรมชาติที่งดงามพื้นที่อนุรักษ์ ประวัติศาสตร์ และพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมหน่วยงานในพื้นที่จัดทำแผนการปรับปรุง พื้นที่ว่างและสถานที่ที่มีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติทางกฎหมายเพื่อการ สงวนรักษาพื้นที่การเกษตร

๒.๒.๗ สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนและมุ่งการพัฒนาไปยังชุมชนที่มี สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการอยู่แล้ว

๒.๒.๘ จัดหาทางเลือกการเดินทางและการคมนาคมขนส่งที่ มีความหลากหลาย โดยให้ ความสำคัญกับระบบการสัญจรที่สร้างกิจกรรมทางกาย ลดการใช้ พลังงานและลดค่าใช้จ่ายภาค คร่าวเรือน ปรับปรุงมาตรฐานของถนนให้สอดคล้องต่อการใช้ระบบ ขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ

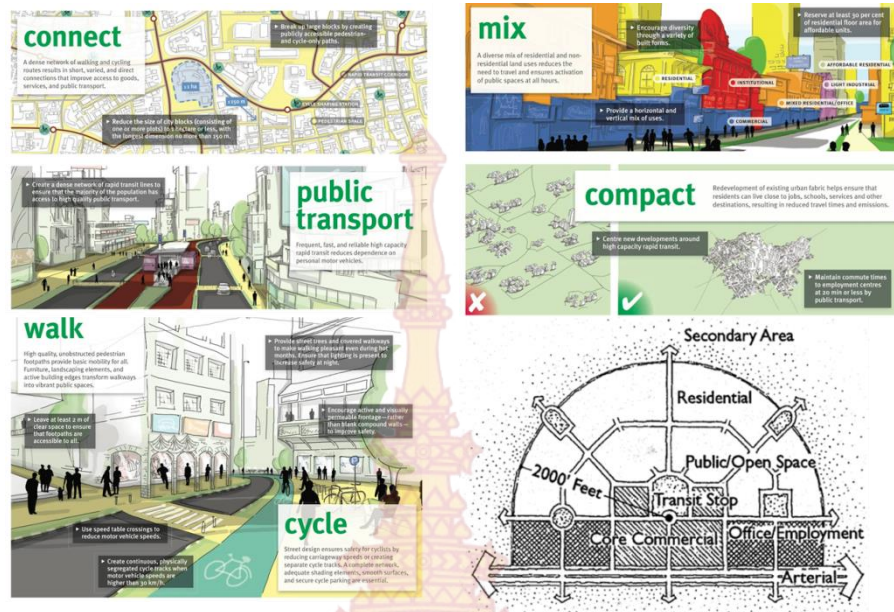
๒.๒.๙ สร้างระบบการตัดสินใจในการพัฒนาชุมชนที่คาดการณ์ได้ ชัดเจน ยุติธรรม และมี ประสิทธิภาพด้านต้นทุน โดยการเตรียมการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาโครงการ ของ Smart Growth เร่งรัดนโยบายสนับสนุนโครงการที่เกี่ยวข้องกับงาน ส่งเสริมคุณค่าของทรัพย์สินใน บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนให้สูงขึ้น

๒.๒.๑๐ สนับสนุนการมีส่วนร่วมของชุมชนและส่งเสริมประสานความร่วมมือกัน ระหว่าง ชุมชนกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยดำเนินการเช่นค้นหาเทคนิคใหม่ๆ ที่ช่วยพัฒนากระบวนการ มีส่วน ร่วมของชุมชนสนับสนุนการพัฒนาวิสัยทัศน์ของชุมชนหรือย่านในการเติบโตในอนาคตให้ ความสำคัญ เป็นอันดับแรกกับโรงเรียน วิทยาลัยและมหาวิทยาลัย

**๒.๓ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับ (Transit Oriented Development) (TOD)** ความหมาย ของ Transit Oriented Development (TOD) คือแนวทางการออกแบบพื้นที่ที่ ได้รับการกระตุ้น จากระบบขนส่งมวลชนระบบรางและการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทำให้การ เจริญเติบโตของเมืองและ เพื่อเพิ่มความมีชีวิตชีวาเมืองรวมถึงทำให้เกิดความเป็นเมืองน่าอยู่ในพื้นที่ รอบศูนย์กลางคมนาคม และ แนวคิดนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของการทำให้เมืองนั้นลดการใช้พลังงานซึ่ง สามารถทดแทนด้วยการ เดินเท้า จักรยานและการใช้บริการขนส่งสาธารณะยังสนับสนุนบทบาท ความสำคัญของพื้นที่โดยรอบ ศูนย์กลางอีกด้วยนอกจากนั้นการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมจากด้านกายภาพเพียงอย่างเดียวคงไม่ ทำให้พื้นที่เกิดความการเป็นเมืองศูนย์กลางอย่างสมบูรณ์ได้แต่จะต้องมีหน่วยงานและภาคีในพื้นที่เข้า มามีส่วนร่วมในการผลักดันให้เกิดขึ้นด้วย วิธีการออกแบบและเงื่อนไขของ Transit Oriented Development (TOD) แนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) (FAIA, ๒๐๐๖: ๓-๗) เป็น แนวคิด ในการสร้างรูปแบบการใช้ที่ดินที่มีความสอดคล้องกับระบบการขนส่ง โดยมีแนวคิดของการ พัฒนาที่ สอดคล้องกับการควบคุมความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม ให้มีความ เหมาะสมต่อ ขนาดของพื้นที่ โดยมีการวางแผนไม่ให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ และให้อยู่ในแนว เส้นทางของระบบ การคมนาคมสายหลัก โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบของสถานีโดยสาร หรือจุดเปลี่ยน ถ่ายการสัญจร และ อาศัยถนน ทางเดินเท้า เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่าง องค์ประกอบการออกแบบ พื้นฐานตาม Transit Oriented Development (TOD) ประกอบด้วย รูปแบบการขนส่งภายในพื้นที่ จุดรับและส่งผู้โดยสาร ควบคุมลักษณะความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยให้มีความเหมาะสม และทางคน เดินเท้าที่เป็นมิตรกับ สภาพแวดล้อม สิ่งสำคัญของการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit-Oriented



Development (TOD) คือ การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลักของพื้นที่ให้มีการเชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายย่อยของพื้นที่ด้วย การพัฒนาระบบขนส่งระยะยาว ซึ่งการสัญจรหลักของพื้นที่คือ การขนส่งมวลชนประเภทราง และใช้รถโดยสารประจำทางในการเชื่อมต่อ โดย พื้นที่พาณิชยกรรม และสำนักงานหรือพื้นที่การจ้างงานได้ จัดกลุ่มอยู่บริเวณจุดศูนย์กลางรอบเส้นทางหลัก และมีจุดบริการรถโดยสารย่อย นอกจากนี้พื้นที่ที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงได้จัดตั้งไว้ล้อมรอบพื้นที่ศูนย์กลางและที่อยู่ อาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลางในพื้นที่ถัดไปจนถึงนอกพื้นที่ชุมชน รวมทั้งมีระยะการเดินทางเท้า ภายใน ๑๐ นาที หรือไม่เกิน ๔๐๐ เมตรจากสถานีโดยสาร หรือพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ปัจจัยที่สำคัญของการพัฒนาพื้นที่แบบ Transit Oriented Development (TOD) คือ การออกแบบพื้นที่ให้ สอดคล้องกับตัวสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมหลัก โดยใช้เส้นทางเดินเท้าเป็นหลัก โดยมีการ สร้างให้เกิดความง่ายในการเข้าถึง โดยการวางแผน และออกแบบพื้นที่ให้มีรูปแบบการสัญจรที่หลากหลาย เช่น ทางเดินเท้าทางจักรยาน หรือรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น รวมทั้งมีการควบคุมและลดการใช้พื้นที่จอดรถโดยรอบพื้นที่ที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร หรือโดยรอบพื้นที่ในระยะ ๔๐๐-๘๐๐ เมตร นอกจากนี้บริเวณที่เป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรม ควรมีการวางแผนการใช้ที่ดิน และจำกัดลักษณะการใช้อาคาร เช่น อาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัยโดยทั่วไปแล้ว การพัฒนาแบบ Transit Oriented Development (TOD) ควรมีการวางแผนการเชื่อมต่อในการเข้าถึงพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรหลัก โดยให้อยู่ระหว่างศูนย์กลางของย่าน และพื้นที่ที่เป็นที่กิจกรรมอื่นๆของย่าน ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่แบบTransit Oriented Development (TOD) คือ การควบคุมขนาด และความหนาแน่นของการใช้ที่ดินทั้งพื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่สาธารณะ โดยมีการปรับเปลี่ยนแนวคิดของทฤษฎี TOD จากเดิมที่เป็นการแผ่ขยายในแนวราบให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันคือ TOD ที่ขยายเป็นแนวตั้งตามสภาพของการพัฒนารูปแบบของสถานีและรูปแบบของ ย่านพาหะในปัจจุบัน รวมทั้งให้อยู่ในแนวเส้นทางของระบบการคมนาคมสายหลักของพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบของสถานีโดยสาร และอาศัยระบบขนส่งสาธารณะ และเส้นทางเดินเท้าในการเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างสถานีโดยสารกับพื้นที่โดยรอบ



ภาพที่ ๒.๒ : แสดงการเชื่อมต่อ ทฤษฎี Transit Oriented Development (TOD)  
ที่มา : [www.urbanwhy.com](http://www.urbanwhy.com), ๒๕๖๐ ออนไลน์

## ๒.๔ กรณีศึกษา

### ๒.๔.๑ การฟื้นฟูเมืองโครงการ Punggol ๒๑+ ประเทศสิงคโปร์

ความเป็นมาในปี ค.ศ. ๑๙๙๐ อาคารที่พักอาศัยสาธารณะภูมิภาคและสาธารณูปการในโครงการที่พักอาศัยของสิงคโปร์ที่ก่อสร้างในยุคแรกมีอายุกว่า ๔๐ ปี หลายแห่งมีความเสื่อมโทรมไม่เหมาะสมแก่ การอยู่อาศัย รัฐบาลสิงคโปร์จึงมีนโยบายการฟื้นฟูชุมชนเมืองขึ้น (Estate Renewal Strategy) เพื่อ ฟื้นฟูเมืองใหม่ทั้ง ๒๓ เมือง โดยการฟื้นฟูองค์ประกอบหลักสามอย่างได้แก่ ที่อยู่อาศัย สาธารณูปการ และสาธารณูปโภค การพัฒนาโครงการที่พักอาศัยและเมืองของสิงคโปร์ได้ดำเนินการมาอย่าง ต่อเนื่องและประสบผลสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ อย่างไรก็ตามในปี ๒๐๐๗ รัฐบาลสิงคโปร์โดย HDB (Housing & Development Board) ได้วางกลยุทธ์ในการฟื้นฟูเมืองใหม่ โดยออกนโยบาย “Remaking Our Heartland” เพื่อฟื้นฟูโครงการที่อยู่อาศัยรุ่นกลางและรุ่นเก่าของประเทศ การ ฟื้นฟูชุมชนมีเป้าหมายหลักในการสร้างสภาพแวดล้อมการอยู่อาศัยที่สามารถตอบสนองความต้องการ ของประชาชนในปัจจุบันในทุกๆด้าน โดยการฟื้นฟูจะขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนาหลัก ๓ ด้านได้แก่ ๑) การให้ความสำคัญกับวิสัยทัศน์การพัฒนาของชุมชนใหม่ (Realizing the Vision for New Estates) เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของประชาชน Housing Development Board (HDB) วางแผนที่จะเปลี่ยนรูปแบบของโครงการที่พักอาศัยที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่หลังปี ค.ศ. ๑๙๙๘ ให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น โครงการPunggol ๒๑+ จะเป็นตัวอย่างหนึ่งของโครงการที่ HDB วางกลยุทธ์ที่จะก่อสร้างที่พักอาศัยจำนวนมากพร้อมสาธารณูปการ ชุมชนที่ทันสมัยเช่น อาคารพาณิชย์กรรมและสำนักงาน เพื่อการใช้ชีวิตที่สะดวกสบายและทันสมัยของผู้อยู่อาศัย HDB วางนโยบายการพัฒนา Punggol ให้เป็น “A Waterfront Town of the ๒๑st

Century” (เมืองริมน้ำแห่งศตวรรษที่ ๒๑) โดยการออกแบบเมืองจะออกแบบให้มีแม่น้ำไหล ผ่านใจกลางเมือง ซึ่งจะเป็นที่ตั้งของย่านธุรกิจการค้าที่ทันสมัย และเป็นศูนย์กลางในการพบปะ สังสรรค์ของประชาชนเมือง นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยริมน้ำซึ่งผู้อยู่อาศัยสามารถ ตีมดื่อกับความงดงามตามธรรมชาติของลำน้ำ มีร้านค้า ภัตตาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่ ดึงดูดใจสำหรับชาวเมือง



ภาพที่ ๒.๓ : แผนผังการพัฒนาเมือง Punggol  
ที่มา : <http://sgbestlaunch.com/amore-ec>, ๒๕๖๐ ออนไลน์

พื้นที่บริเวณริมน้ำของ Punggol จะถูกพัฒนาเป็นสวนสาธารณะและทางเดินริมน้ำที่สวยงาม ประกอบด้วยทางจักรยาน ลู่วิ่งออกกำลังกายและพื้นที่สำหรับการเล่นโรลเลอร์เบด นอกจากนี้รัฐบาลจะก่อสร้างทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนที่อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเดิน ทางเข้าสู่ใจกลางสิงคโปร์ได้โดยสะดวก



ภาพที่ ๒.๔ : ภาพแผนผังการพัฒนาเมือง Punggol  
ที่มา : [www.urbanstrategies.com/project/singapore/](http://www.urbanstrategies.com/project/singapore/), ๒๕๖๐ ออนไลน์

**๒.๔.๒ CHENGGONG เมืองคุนหมิง ประเทศจีน** โครงการ : CHENGGONG แผนแนวคิดเมืองใหม่สำหรับประชากร ๑.๕ ล้าน สถานที่ตั้ง คุนหมิง ประเทศจีน Chenggong จะถูกวางแผนเป็นผู้ดูแลระบบในอนาคตและศูนย์การจ้างงาน สำหรับภูมิภาคของคุนหมิงและจะเป็นครั้งแรกที่วางแผนไว้ คาร์บอนต่ำของเมืองในภูมิภาคได้รับการ ออกแบบสำหรับประชากร ๑.๕ ล้านคน แผนแนวคิดสำหรับเมืองใหม่มีชุดการเชื่อมต่อระหว่าง กะทัดรัดการขนส่งที่ให้บริการชุมชนที่มีความสมดุลของที่อยู่อาศัยและการจ้างงาน เมืองใหม่จะมี ลำดับชั้นของใช้ผสมในเมืองเมืองและหมู่บ้านศูนย์ที่จะแตกต่างกันในความหนาแน่นตามสถานที่ตั้ง และความสะดวกในการเข้าถึงทั้งโดยรถยนต์และการขนส่ง เครื่องมือการขนส่งที่มีประสิทธิภาพได้รับ การวางแผนสำหรับเมืองใหม่ประกอบด้วย BRT และรถไฟฟ้าใต้ดินเช่นเดียวกับรถไฟความเร็วสูงการออกแบบของเมืองใหม่นี้ยังมีการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญจากมาตรฐาน “ซูเปอร์ บล็อกระบบ” ตามขณะนี้ในประเทศจีน มันจะมีทางเลือก “เมืองเครือข่าย” ของถนนมนุษย์ปรับ ขนาดและบล็อกจึงปรับตัวในระดับทางเดินเท้าของการตั้งถิ่นฐานแบบดั้งเดิมในการใช้ชีวิตในเมืองร่วม สมัย เครือข่ายนี้สลับบล็อกขนาดเล็กและถนนแคบให้ผลประโยชน์ที่จับต้องได้สำหรับคนเดินเท้า สำหรับระบบขนส่งและรถยนต์ส่วนตัว ระบบเปิดพื้นที่ครอบคลุมจะเชื่อมต่อ

เข็มขัดสีเขียวที่โดดเด่น สวนสาธารณะและสนามเด็กเล่น มักจะเชื่อมโยงผ่านถนนอัตโนมัติฟรีเพื่อสร้างระบบการไหลเวียน ปลอดภัยและสนุกสนานสำหรับคนเดินเท้าและการจราจรจักรยาน น้ำที่มีอยู่ทั้งหมดได้รับการรักษา และสิ่งอำนวยความสะดวกของเทศบาลได้รับการตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสวนสาธารณะ แผนแม่บทเสนอ Chenggong capitalizes ในการขนส่งที่สำคัญและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ



ภาพที่ ๒.๕ : ภาพแผนผังการพัฒนาเมือง CHENGGONG NEW TOWN  
ที่มา : <http://www.calthorpe.com/chenggong>, ๒๕๖๐ ออนไลน์

## สรุปบทที่ ๒

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองตันไทร กรุงเทพมหานคร ได้นำแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเข้าที่สอดคล้องในด้านการพัฒนาเมืองในรูปแบบ ที่อยู่อาศัยและความเป็นเมืองชั้นในเข้ามาใช้โดยแบ่งเป็น ๓ แนวคิดละทฤษฎีและ ๒ กรณีศึกษาการดังนี้

แนวคิดทฤษฎีที่ ๑ วิเคราะห์จินตภาพและองค์ประกอบเมืองรวมเพื่อทราบถึงบทบาทของเมือง ค่าโครงและรูปร่างของเมืองรวมถึงเรื่องของการวิเคราะห์จุดต่างๆได้แก่ เส้นทางขอบเขต ย่านจุดศูนย์รวมกิจกรรม จุดหมายตา

แนวคิดทฤษฎีที่ ๒ การนำแนวความคิดการพัฒนาที่เมืองศูนย์กลาง (Smart Growth) ซึ่งเป็นการพัฒนาเมืองจากเมืองศูนย์กลางอย่างชาญฉลาดเข้ามาใช้ในงานเนื่องจากการเจริญเติบโตสูงและสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ

แนวคิดทฤษฎีที่ ๓ เกี่ยวกับ (Transit Oriented Development ) (TOD ) หรือแนวทางการออกแบบพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งมวลชนระบบรางและการเป็นศูนย์กลางคมนาคมเนื่องจากปัจจุบันและอนาคตพื้นที่ย่านคลองตันไทรจะมีรถไฟตัดผ่านถึง ๔ สายได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว รถไฟฟ้าสายสี รถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีทอง

กรณีศึกษาที่ ๑ ศึกษาการฟื้นฟูเมืองของโครงการ Punggol ๒๑+ ประเทศสิงคโปร์ เป็นเมืองที่เน้นการฟื้นฟูองค์ประกอบหลัก ๓ ด้านได้แก่ ที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และมีเป้าหมายหลักคือการสร้างสภาพแวดล้อมการอยู่อาศัยที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในปัจจุบันในทุกมิติ

กรณีศึกษาที่ ๒ มีการศึกษา ของเมืองที่มีการจัดการคาร์บอนต่ำและการออกแบบสำหรับเมืองใหม่ที่มีชุดการเชื่อมต่ออย่างกะทัดรัดการขนส่งที่ให้บริการชุมชนที่มีความสมดุลของที่อยู่อาศัยและการจ้างงานของ โครงการ Chengong capitalizes เมืองคุนหมิง ประเทศจีน

สรุปได้ว่าแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และแผนนโยบายต่างๆ ที่ถูกขับเคลื่อนอย่างทุกมิตินั้นช่วยสร้างให้เมืองแต่ละเมืองนั้นมีการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพ ทั้งแนวคิดและทฤษฎีที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้นจะเป็นแนวทางการศึกษาและพัฒนาพื้นที่ย่านคลองตันไทร กรุงเทพมหานคร ในทุกด้านและทุกมิติต่อไป

## บทที่ ๓

### การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

#### ๓.๑ พื้นที่ศึกษา

##### ๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

##### ๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

พื้นที่ศึกษาครอบคลุม บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครโดยรอบพื้นที่ย่านคลองสาน แขวงคลองตันไทร เขตคลองสาน ครอบคลุมพื้นที่ทั้งฝั่ง ธนบุรี และฝั่ง พระนคร เป็นพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา อดีตเป็นพื้นที่เพราะปลูกพืชผลทางการเกษตร และเครื่องเทศ นานาชนิด เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สามารถเชื่อมต่อกับต่างประเทศโดยใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นแหล่งเศรษฐกิจหลักของจังหวัดธนบุรี ตลอดจนมาเป็นจังหวัดกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน พื้นที่ศึกษาย่านคลองสาน มีพื้นที่ทั้งหมด ๖.๐๕๑ ตารางกิโลเมตร

พื้นที่การศึกษามีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

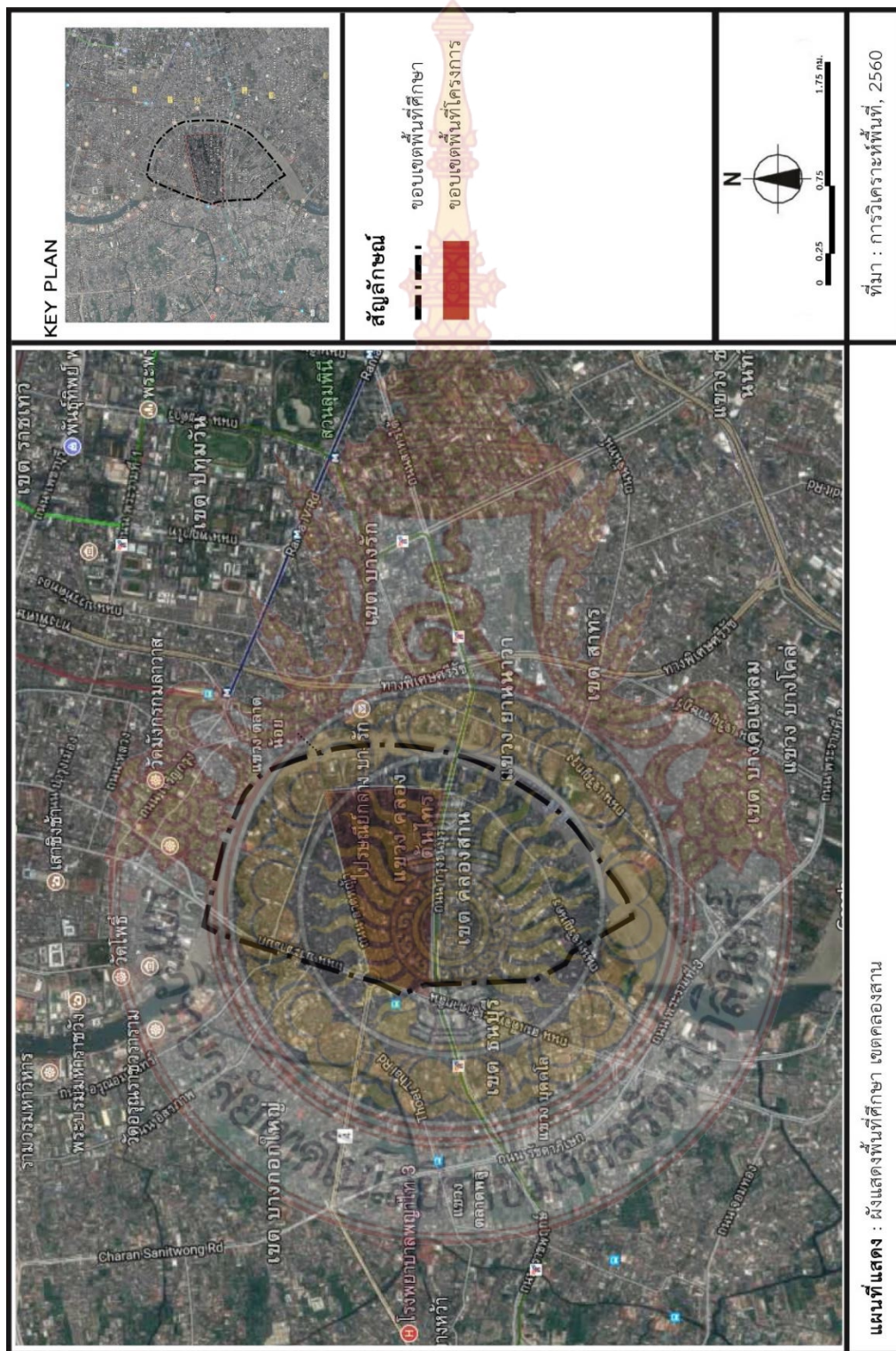
- ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตพระนครและเขตสัมพันธวงศ์ มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตบางรักและเขตสาทร มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศใต้ ติดต่อกับเขตบางคอแหลม มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขตเช่นกัน
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตธนบุรี มีคลองบางไส้ไก่ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนประชาธิปไตยเป็นเส้นแบ่งเขต

จากสภาพภูมิประเทศของจังหวัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่าน โดยเขตคลองสานตั้งอยู่ทางตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นที่ราบลุ่มเหมาะสำหรับ ทำนา ทำสวน แต่โดยสภาพพื้นที่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน พื้นที่ในย่านคลองสานได้ใช้เป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย และพื้นที่การค้าและพาณิชยกรรม

##### ๒) ลักษณะภูมิประเทศ แบ่งเป็น ๒ ส่วน

๒.๑. ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การทำนา ทำสวน โรงเก็บสินค้าเนื่องจากเป็นเส้นทางและ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สำคัญ แต่ด้วยการพัฒนาในปัจจุบันทำให้พื้นที่ดังกล่าวถูกจัดเป็นที่อยู่อาศัยแนวตั้ง และพาณิชยกรรมการค้า และบริการต่างๆ

๒.๓ บริเวณที่ราบล้อมในพื้นที่ เหมาะแก่ การอยู่อาศัยและประกอบอาชีพทางเกษตรกรรม ในอดีตจะมีการปลูกพืชทำสวน ได้แก่ สวนผลไม้ สวนผัก ทำนา เป็นต้น



แผนที่ ๓.๑ : แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษา เขตคลองสาน  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ของย่านคลองสาน อยู่ในจังหวัดกรุงเทพมหานครฝั่งธนบุรี ติดต่อกับฝั่งพระนคร จึงทำให้การคมนาคมและการขนส่งมีความหลากหลาย ทั้งทางการเชื่อมต่อด้าน รถ ราง และเรือ ซึ่งประกอบด้วย ระบบขนส่งสาธารณะ มีด้วยกัน ๓ ประเภทได้แก่

#### ๑. ระบบโครงข่ายการสัญจรทางถนน

- รถโดยสารประจำทางได้แก่ สาย ๓ ๔ ๖ ๗ ๙ ๑๙ ๓๗ ๔๐ ๔๒ ๔๓ ๕๗ ๘๕ ๘๘ ๘๙ ๑๐๕ ๑๑๑ ๑๔๙ ปอ.๖ ๘ ๘๙ ๑๖๗ ๑๗๗ ๕๗ ปอ.๕๔๒ ปอ.๘๔ ๘๔ก.

- รถสองแถวในเส้นทางประกอบด้วย สายพานิชชน และสายมะพร้าวเตี้ย
- รถตู้ในเส้นทางคลองสาน รถตู้สาย ๓๔ คลองสาน - หมู่บ้านพระราชนคร

#### ถนนสายประธาน ได้แก่

ถนนประชาธิปไตย ช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓ เมตร ๑๐ ช่องทาง มีทางเท้า กว้างข้างละ ๒ เมตร เพื่อข้ามฝั่งธนบุรีสู่ฝั่งพระนคร

ถนนกรุงธนบุรี เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการช่องทางเดินรถ กว้างช่องละ ๓ เมตร ๑๒ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร สามารถเชื่อม ถนนสาทรฝั่งพระ นคร

#### ถนนสายหลัก ได้แก่

ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการ มี ช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓ เมตร ๘ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร สามารถเชื่อมวงเวียน ใหญ่ และสามารถเชื่อมต่อถนนกรุงธนบุรี และถนนพระรามที่ ๓ ได้

ถนนลาดหญ้า เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการ มีช่องทางเดินรถ กว้างช่องละ ๓ เมตร ๖ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร และทางจักรยานข้างละ ๐.๘๐ เมตร

ถนนเจริญนคร เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการ มีช่องทางเดิน รถกว้างช่องละ ๓ เมตร ๖ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร เป็นถนนที่สามารถเชื่อมกับถนน สมเด็จพระเจ้าพระยา ถนนลาดหญ้า ถนนกรุงธนบุรี ถนนพระรามที่ ๓ และ ถนนราษฎร์บูรณะ

#### ถนนสายรอง ได้แก่

ถนนเจริญรัช เป็นถนนในพื้นที่โครงการ มีช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓.๗๐ เมตร ๒ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร

ถนนอิสรภาพ เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการ กว้างช่องละ ๓ เมตร ๔ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร เป็นถนนที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนลาดหญ้าและ ถนนวังหลังฝั่งธนบุรีได้

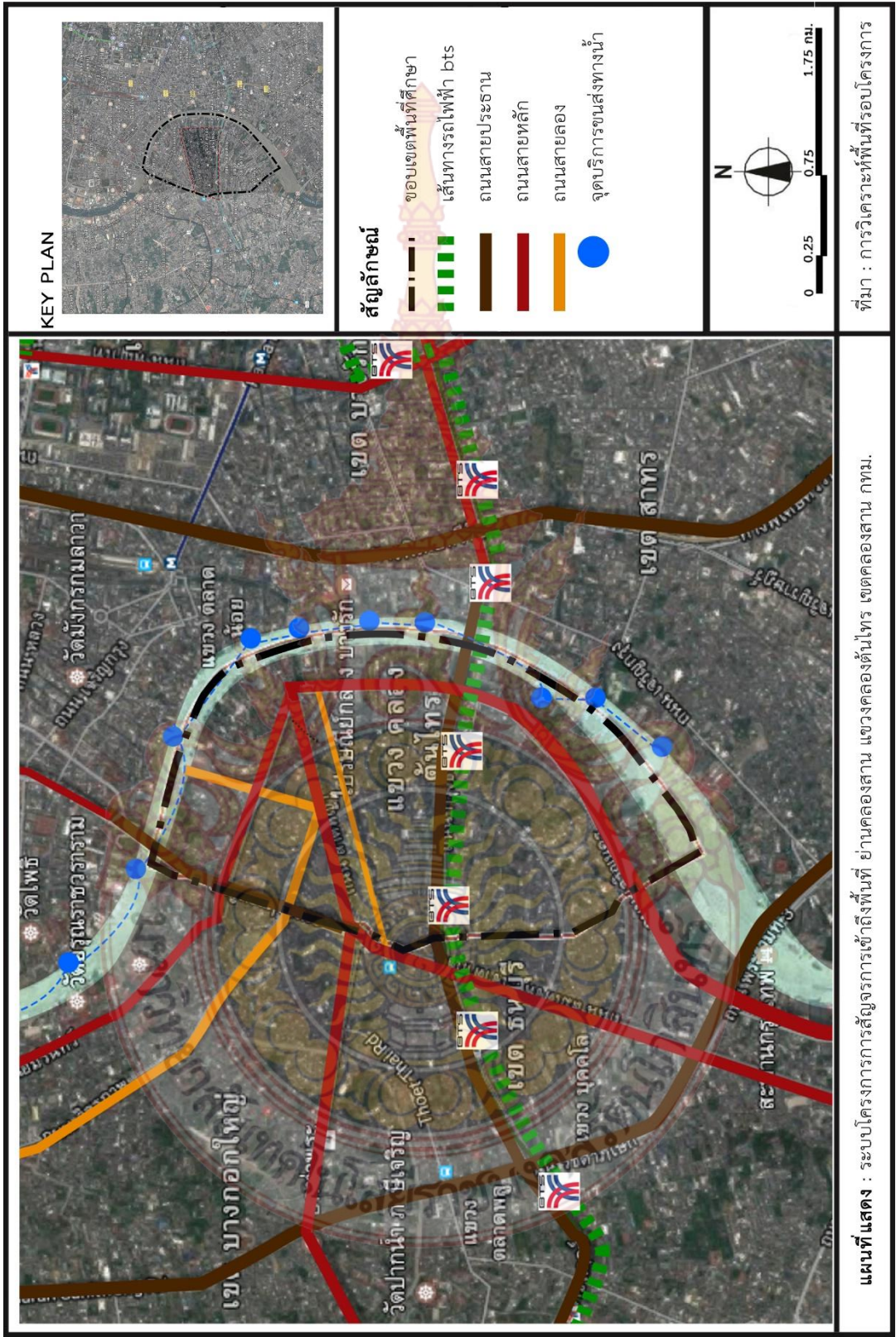
#### ถนนสายย่อย ได้แก่ ตรอก ซอกซอย ที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้

๒. โครงข่ายการสัญจรระบบราง ได้แก่ รถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว เป็นโครงการ รถไฟฟ้าที่ให้บริการช่วง สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า



๓. โครงข่ายการสัญจรทางน้ำ เส้นทางคมนาคมทางน้ำหลักที่ถูกใช้ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาโดยมีการใช้ท่าเรือหลักได้แก่ ท่าเรือคลองสานสามารถเชื่อมต่อไปยังฝั่งพระนคร เชื่อมโดยท่าเรือข้ามฟากสี่พระยา และสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่างๆ ได้เช่น ท่าเรือสาทร กรมเจ้าท่า ท่าเรือราชวงศ์ ท่าสะพานพุทธ ท่าราชินี ท่าเตียน ท่าช้าง โดยเรือด่วนเจ้าพระยาฝั่งพระนครท่าเรือสี่พระยา





แผนที่ ๓.๒ : ระบบโครงข่ายการส่งจ่ายการเข้าถึงพื้นที่ ย่านคลองสาน  
 ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

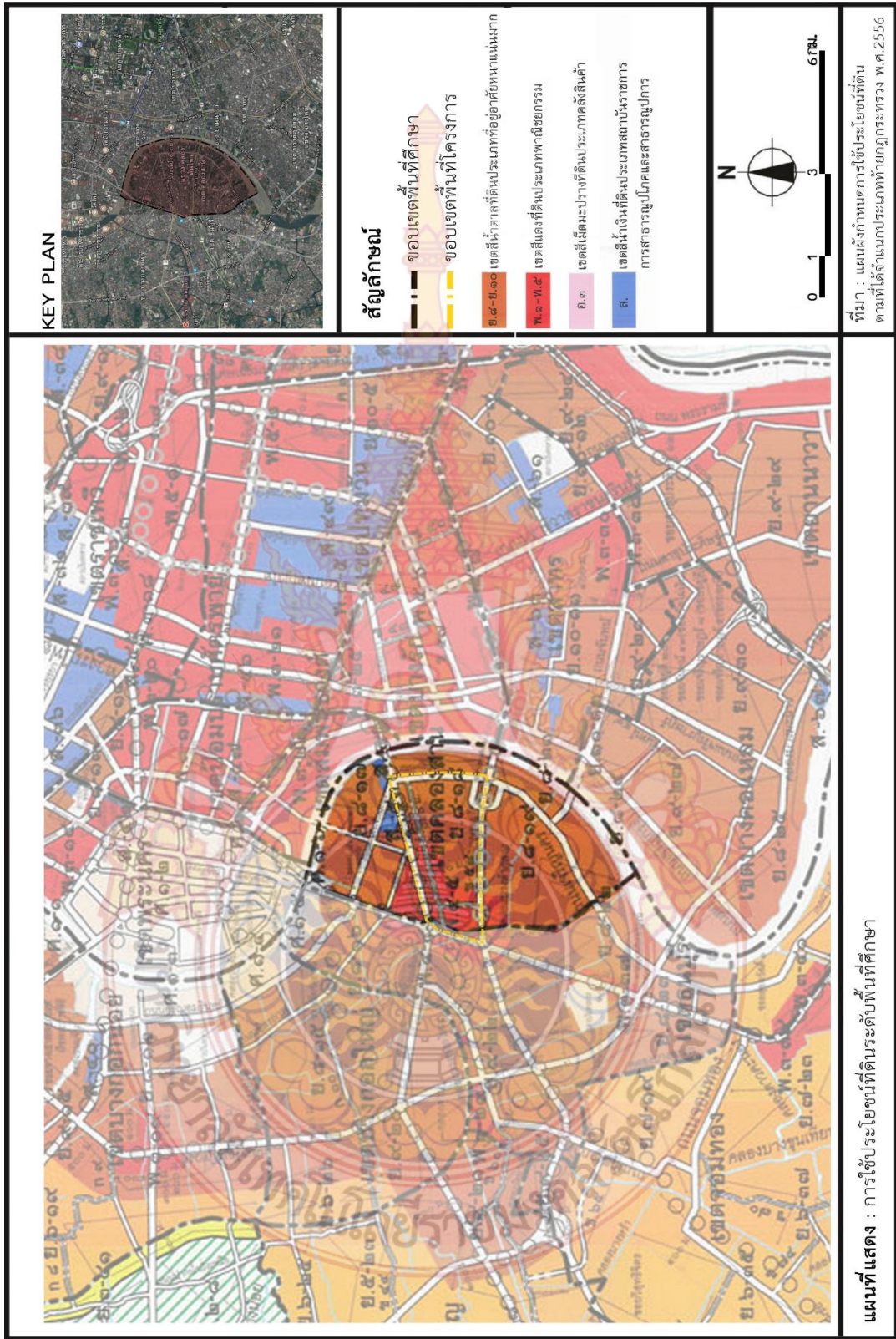
การใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดกรุงเทพมหานคร แนวลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเต็มรูปแบบเนื่องจาก เป็นเมืองหลวงของประเทศไทยและเป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ย่านคลองสานเป็นย่านที่ได้รับการขยายตัวของเมืองและมีโครงการต่างๆเข้ามาในพื้นที่ โดยเฉพาะการตัดถนน การสร้างโครงการรถไฟฟ้า และการพัฒนาศูนย์กลางการค้าต่างๆในพื้นที่ ส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ต้องเอื้อต่อบริบทโดยรอบที่เป็นทั้ง แหล่งพาณิชย์กรรม แหล่งงาน แหล่งที่อยู่อาศัย และแหล่งสถานศึกษา แหล่งเศรษฐกิจต่างๆ โดยจำแนกได้ดังนี้

**ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก** เป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนมากที่สุดของพื้นที่ศึกษารูปแบบการตั้งถิ่นฐานมาจากโครงข่ายการสัญจรจากทางน้ำในอดีต สู่ทางถนนที่ถูกตัดผ่านพื้นที่ต่างๆในพื้นที่ศึกษา และการพัฒนาจากโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ จึงทำให้พื้นที่กลายเป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเนื่องจากมีทั้งแหล่งงาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ค่อนข้างครบ จึงทำให้ต้องมีการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

**ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม** พื้นที่พาณิชย์กรรมจะถูกกระจายตัวไปยังบริเวณหรือโหนดต่างๆในพื้นที่ อาทิเช่น ย่านเจริญรถ ย่านตลาดคลองสาน ย่านตลาดวงเวียนใหญ่ เป็นต้น แหล่งพาณิชย์กรรมเหล่านี้ถูกปรับเปลี่ยนตามผู้คนที่เข้ามาใช้ยังพื้นที่ และมีการใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างพื้นที่อยู่อาศัยกับพื้นที่พาณิชย์กรรมเพื่อการใช้ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพ

**ที่ดินประเภทคลังสินค้า** เนื่องจากในพื้นที่ศึกษานั้นมีแม่น้ำสายหลักได้แก่แม่น้ำเจ้าพระยา เป็นแม่น้ำสำคัญที่ใช้ในการสัญจรทั้งการคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการกระจายสินค้า จึงทำให้พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยามีที่ดินประเภทคลังสินค้าเพื่อใช้ในการขนถ่ายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ หรือย่านเศรษฐกิจต่างๆ ทั้งในและนอกพื้นที่

**ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ** จังหวัดกรุงเทพมหานคร บริเวณพื้นที่ศึกษา จะมีสถาบันราชการประกอบด้วยหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งสถาบันการศึกษา การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ อยู่ในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้คนในพื้นที่นั้นๆ เช่น โรงพยาบาลตากสิน สถานีดับเพลิง สถานีตำรวจนครบาลสมเด็จพระเจ้าพระยา สถาบันจิตเวชศาสตร์สมเด็จเจ้าพระยา กรมเจ้าท่า มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรีกรุงเทพ สำนักงานเขตบางรัก



แผนที่ ๓.๓ : การใช้ประโยชน์ที่ดินระดับพื้นที่ศึกษา  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๑) ระบบการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมปัจจุบันระบบระบายน้ำในพื้นที่อยู่ในการควบคุมของสำนักการระบายน้ำ กลุ่มงานควบคุมอาคารบังคับน้ำ ๒ พื้นที่ธนบุรี ๑และ๒ มีการระบายน้ำโดยใช้ท่อระบายน้ำขนาดเส้น ผ่านศูนย์กลาง ๐.๓๐ - ๑.๒๐ ม. อยู่ ๒ ฝั่งถนนสายหลักเช่น ถนนเพชรเกษม ถนนจรัญสนิทวงศ์ และ ถนนราชพฤกษ์ เป็นต้น โดยมีขนาดท่อระบายน้ำไม่ใหญ่มากนัก เนื่องจากสามารถระบายลงคลองสาย ย่อยในพื้นที่ได้

๒) ระบบบริการประปา การบริการประปาในพื้นที่เขตคลอง อยู่ในความรับผิดชอบของการประปานครหลวงสาขาทากสิน สำหรับการบริการประปาในเขตธนบุรีอยู่ในความรับผิดชอบของการประปานครหลวง สาขาทากสิน

๓) ระบบการบริการไฟฟ้า พื้นที่เขตคลองสานและเขตบางรักอยู่ในเขตการให้บริการของการ ไฟฟ้านครหลวง เขตธนบุรี ประกอบด้วยสถานีไฟฟ้าย่อย ๕ แห่ง สำหรับพื้นที่ศึกษาในเขตธนบุรี

๔) ระบบการบริการโทรศัพท์ที่อยู่ในเขตการให้บริการของ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)

### ๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

ระบบสาธารณูปการ ย่านคลองสานประกอบด้วย

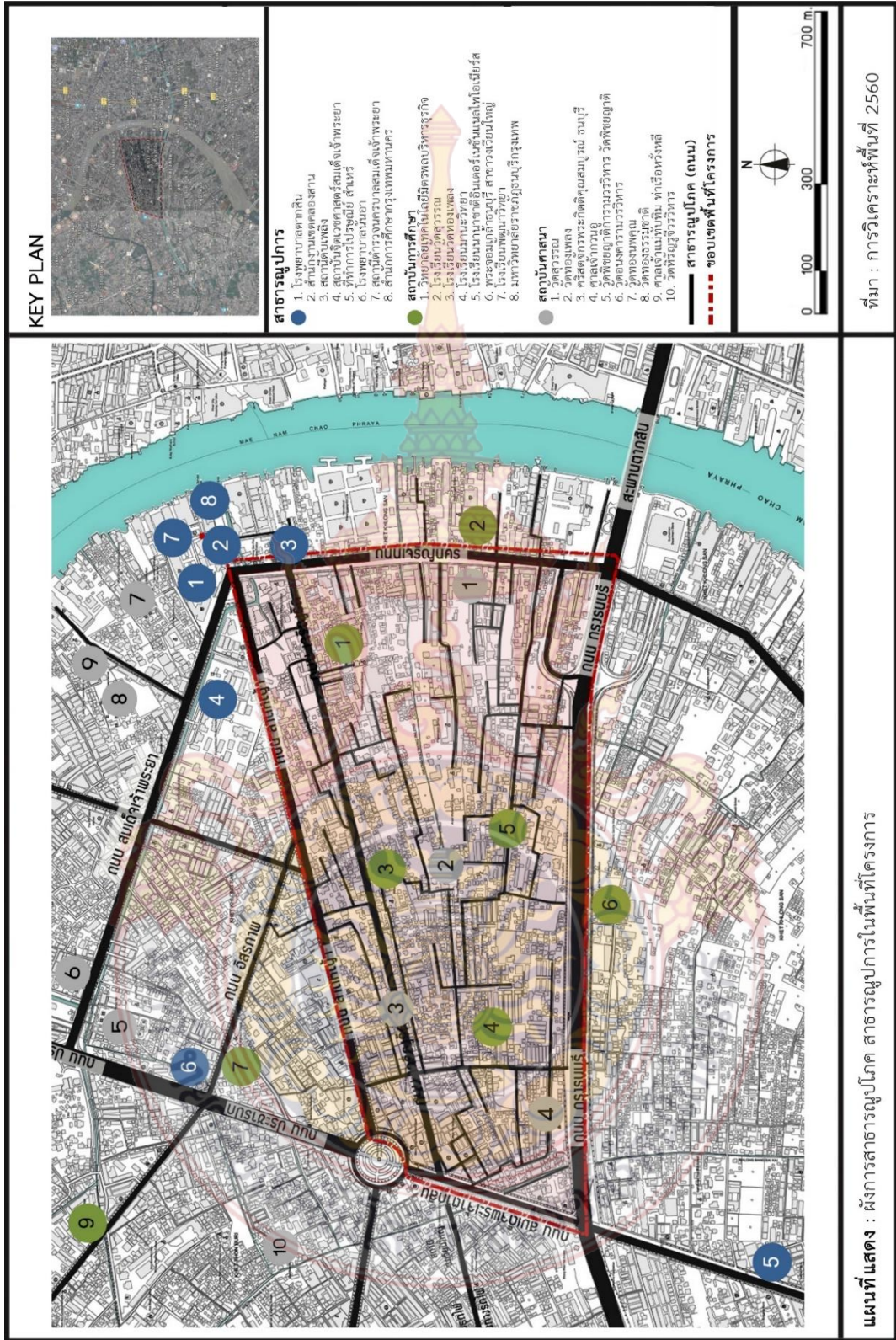
โรงพยาบาลตากสิน, สำนักงานเขตคลองสาน, สถานีดับเพลิง, สถาบันจิตเวชศาสตร์สมเด็จเจ้าพระยา, ที่ทำการไปรษณีย์สำเหร่, โรงพยาบาลนนทรี, สถานีตำรวจนครบาลสมเด็จเจ้าพระยา, สำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร

สถาบันการศึกษา ในพื้นที่มีดังนี้

วิทยาลัยเทคโนโลยีมิตรพลบริหารธุรกิจ, โรงเรียนวัดสุวรรณ, โรงเรียนวัดทองเพลง, โรงเรียนมานะวิทยา, โรงเรียนนานาชาติอินเตอร์เนชั่นแนลไฟโอเนียร์ส, พระจอมเกล้าธนบุรี, สาขาวงเวียนใหญ่, โรงเรียนพัฒนาวิทยา, มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรีกรุงเทพ

สถาบันศาสนา ในพื้นที่มีดังนี้

คริสตจักรพระกิตติคุณสมบูรณ ธนบุรี, ศาลเจ้ากวนอู, วัดพิชยญาติการามวรวิหาร, วัดพิชยญาติ, วัดอนงคารามวรวิหาร, วัดทองนพคุณ, วัดทองธรรมชาติ ศาลเจ้าแม่ทับทิม ท่าเรือหวังหลี, วัดหิรัญรูจีวรวิหาร



แผนที่ ๓.๔ : ผังสาธารณูปโภค อาคารปฏิบัติการ  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

**๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม**

**๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร**

ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน ประชากร โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวหนาแน่นบริเวณริมคลอง แม่น้ำเจ้าพระยา ริมถนน และบริเวณวัดต่างๆ เนื่องจากอดีตมีการใช้การสัญจรทางน้ำก่อน จะเข้ามาสู่การสัญจรทางบกและได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานหันเข้าสู่ทางบกมากขึ้น

เชื้อชาติ ประชากรส่วนใหญ่มีเชื้อสายไทย แต่มีเชื้อชาติอื่นปะปนอยู่อย่างหลากหลายในพื้นที่ เช่น จีน มลายู อินเดีย เป็นต้น โดยการเข้ายังในพื้นที่เกิดจากการค้าขายระหว่างประเทศโดยเส้นทางเรือในอดีตโดยเกิดการค้าระหว่างประเทศทำให้มีผู้คนเข้ามาในพื้นที่อย่างหลากหลาย

จากข้อมูลสำนักงานทะเบียนเขตคลองสาน เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ มีประชากรจำนวน ๗๓,๘๗๑ คน แบ่งเป็นประชากรชาย ๓๔,๔๑๓ คน ประชากรหญิง ๓๙,๔๕๘ คน มีจำนวน ๓๘,๑๘๑ และนักท่องเที่ยวทั้ง ชาวไทยชาวต่างชาติประมาณ ๒๔,๘๗๐ คน/วัน

ตารางที่ ๓.๑ ข้อมูลประชากรเขตคลองสานเปรียบเทียบปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙

แขวง	จำนวนประชากรรวม					อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)			
	Number of population					Percent Chang			
	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
สมเด็จพระเจ้าพระยา	๑๕,๑๓๙	๑๔,๘๐๘	๑๔,๕๕๘	๑๔,๑๑๔	๑๓,๖๖๗	-๒.๑๙	-๒.๓๖	-๒.๓๘	-๓.๑๗
คลองสาน	๑๕,๓๐๖	๑๕,๓๗๕	๑๕,๖๓๕	๑๕,๘๙๕	๑๖,๐๐๘	๐.๕๕	๑.๖๙	๑.๖๖	๐.๗๑
คลองตันไทร	๑๙,๓๙๘	๑๙,๓๔๐	๑๙,๒๔๖	๑๙,๒๐๗	๑๙,๐๖๘	-๐.๓๐	-๐.๕๙	-๐.๒๐	-๐.๗๒
บางลำภูล่าง	๒๖,๕๑๐	๒๖,๒๔๒	๒๕,๘๘๕	๒๕,๕๘๐	๒๕,๑๒๘	-๑.๐๑	-๑.๓๖	-๑.๑๘	-๑.๗๗
รวม	๗๖,๓๕๓	๗๕,๗๖๕	๗๕,๒๒๔	๗๔,๗๙๖	๗๓,๘๗๑	-๐.๗๗	-๐.๗๑	-๐.๕๗	-๑.๒๔

ที่มา : ระบบสถิติทางการทะเบียน, ๒๕๖๐

จำนวนประชากรในพื้นที่เขตคลองสานมีจำนวนน้อยลงทุกปี เป็นผลมาจากการพัฒนาเศรษฐกิจทางด้านต่างๆ เช่นการพัฒนาด้านอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เป็นคอนโดมิเนียม เนื่องจากผลกระทบของการพัฒนาทางด้านเครือข่ายการคมนาคมทางราง ของภาครัฐและภาคเอกชน จึงเป็นผลกระทบต่อการย้ายออกของประชากรเนื่องจากการซื้อขายที่ดินและบางพื้นที่มีการไม่ต่อสัญญาเช่าอยู่อาศัยให้คนในพื้นที่

### ๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

#### กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ลักษณะเศรษฐกิจในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นแหล่งพาณิชย์กรรมด้านการค้าขายและการบริการทางด้านต่างๆ เพื่อรองรับผู้เข้ามาใช้งานในพื้นที่ทั้ง พนักงานต่างๆ และนักท่องเที่ยว หรือแม้แต่คนในพื้นที่เอง ผู้คนมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจทางด้านการค้าและการบริการ เช่น การค้าขาย เจ้าของกิจการค้าปลีก ค้าผ้า ค้าเครื่องหนัง พนักงานห้างสรรพสินค้าต่างๆ รวมถึงส่วนหนึ่งสร้างอาคารพักอาศัยเพื่อให้คนที่เข้ามาในพื้นที่ได้เช่าเพื่ออยู่อาศัย



ภาพที่ ๓.๑ : รูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่  
ที่มา : การสำรวจภาคสนาม, [www.thetripacker.com/th/review](http://www.thetripacker.com/th/review), ๒๕๖๐ ออนไลน์



### กิจกรรมทางสังคม

- ประชากรในพื้นที่ส่วนใหญ่จะทำอาชีพค้าขาย และประกอบกิจการด้านพาณิชยกรรม เช่น ทำรองเท้า เครื่องหนัง ค่ำผ้า ฯลฯ ประชากรในพื้นที่จะเริ่มลดน้อยลงเรื่อยๆ และมีผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น เนื่องจากเริ่มมีการย้ายออกและขายที่ดิน
- ประชากรแฝง ในพื้นที่จะมีประชากรแฝงค่อนข้างมากเนื่องจากเป็นแหล่งเศรษฐกิจและความเจริญส่วนมากจะเป็นพนักงาน บริษัทและนักศึกษา
- ประชากรจร เป็นประชากรที่เข้ามาเพื่อท่องเที่ยว และเพื่อใช้เครือข่ายการสัญจรในพื้นที่เนื่องจากมีถนนสายประธานเชื่อมฝั่งพระนคร และมีรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ตัดผ่านพื้นที่ และมีประเพณีประจำพื้นที่คือ งานประจำปีพระเจ้าตากสินจะถูกจัดขึ้นในช่วง ๒๓-๒๔ ธันวาคม ของทุกปี บริเวณอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จะมีการปิดถนนเพื่อทำพิธีบวงสรวงพระเจ้าตากสินมหาราชและจะมีการค้าขาย สินค้าต่างๆ ในรูปแบบหาบเร่แผงลอย ตลอดแนวถนนลาดหญ้า



ภาพที่ ๓.๒ : รูปแบบกิจกรรมทางสังคมในพื้นที่

ที่มา : <http://palungjit.org/threads/ภาพพิธีบวงสรวง> , ๒๕๖๐ ออนไลน์

### ๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

#### ๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

๑) กฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖ ในพื้นที่ ศึกษาได้ถูกควบคุมโดยกฎหมายผังเมืองรวมในพื้นที่ตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทำัยกฎกระทรวง ปี ๒๕๕๖ พื้นที่ศึกษาอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๒ ประเภทคือที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย.๙ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนั้นในแต่ละบริเวณ มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๗ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้วหากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคาร รวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๗ : ๑ แต่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารในกรณี ต่อไปนี้ ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละยี่สิบ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ย.๖ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยซึ่งไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่พิเศษ สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนั้นในแต่ละบริเวณมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน ๔.๕ : ๑ ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้วหากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตามอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่เกิน ๔.๕ : ๑ แต่ในกรณีที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารที่ตั้งอยู่ภายในระยะ ๕๐๐ เมตร จากจุดศูนย์กลางสถานี รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสถานีวงเวียนใหญ่ สถานีกรุงธนบุรี หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการได้ จัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนเป็นการทั่วไปเพิ่มขึ้นจาก จำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารสาธารณะนั้นโดยไม่ได้คิดค่าตอบแทนให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละยี่สิบ โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน ๓๐ ตารางเมตร ต่อที่ จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ๑ คัน มีอัตราสวนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่าร้อยละหกจุดห้าแต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารทั้งนี้ที่ดินแปลงใดที่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนไม่ว่าจะกี่ครั้งก็ตามอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของที่ดินแปลงที่เกิดจากการแบ่งแยกหรือแบ่งโอนทั้งหมดรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละหกจุดห้าการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะที่จัดให้มีที่จอดรถยนต์เพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำมาพิจารณาอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินและอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม

๒) กฎหมายควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยเฉพาะอาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ เช่น แม่น้ำ คูคลอง ลำราง หรือ ลำกระโดง ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า ๑๐ เมตร ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๓ เมตร แต่ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้าง ตั้งแต่ ๑๐ เมตรขึ้นไปต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๖ เมตรสำหรับอาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ ขนาดใหญ่ เช่น บึงทะเลสาบ หรือทะเลต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำ

สาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตรทั้งนี้เว้นแต่ สะพาน เชื้อน รั้ว ท่อระบายน้ำ ท่าเรือ ป้าย อยู่เรือ คานเรือ หรือ ที่ว่างที่ใช้ เป็นที่จอดรถไม่ต้องร่นแนวอาคาร

๓) แนวร่นอาคารจาก ถนนหรือทางสาธารณะ ปัจจุบันการควบคุม อาคารในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดจะมีกฎหมายบังคับที่สอดคล้องกันกล่าวคือ มีข้อบัญญัติและ กฎกระทรวงหรือเทศบัญญัติของท้องถิ่น บังคับใช้เช่น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องความคุม อาคาร พ.ศ. ๒๕๔๔ กฎกระทรวงฉบับที่ ๕๕ (พ.ศ. ๒๕๔๓) และกฎกระทรวงฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕) เป็นต้น โดยจะมีการบังคับเกี่ยวกับแนวร่นอาคารจาก ทางสาธารณะ ที่ว่างด้านหน้า ด้านหลังอาคาร และระยะห่างเขตที่ดินข้างเคียง ซึ่งสรุปโดยรวมได้ดังนี้

- แนวร่นอาคารจาก ถนนหรือทางสาธารณะ

กรณีที่ ๑ อาคารพักอาศัย (สูงไม่เกิน ๓ ชั้น สูงไม่เกิน ๑๐.๐๐ เมตร พื้นที่รวมไม่เกิน ๑,๐๐๐ ตารางเมตร หรืออาคารอยู่อาศัยรวม (สูงไม่เกิน ๒ ชั้นสูงไม่เกิน ๘.๐๐ ม. และมีใช้อาคาร ขนาดใหญ่)

๑) ถ้าถนนสาธารณะกว้างน้อยกว่า ๖.๐๐ เมตร ร่นแนวอาคารห่างจาก กึ่งกลาง ถนนสาธารณะ อย่างน้อย ๓.๐๐ เมตร

๒) ถ้าถนนสาธารณะกว้างมากกว่า ๖.๐๐ เมตร รินแนวอาคารห่างจากถนน สาธารณะ ดังนี้

- สูงไม่เกิน ๓ ชั้น, พื้นที่ไม่เกิน ๓๐๐ ตารางเมตรร่นจาก เขตถนนอย่างน้อย ๐.๕๐ เมตร ๒ สูงไม่เกิน ๓ ชั้น, พื้นที่เกิน ๓๐๐ ตารางเมตรร่นจากเขตถนนอย่างน้อย ๑.๐๐ เมตร

- อาคารพาณิชย์ อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถวตึกแถวและอาคารอื่นๆ ที่มีใช้ ตามกรณีที่ ๑

กรณีที่ ๒ อาคารพาณิชย์ อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถวและอาคารอื่นๆ ที่ มีใช้ตามกรณีที่ ๑

๑) ถนนสาธารณะกว้างน้อยกว่า ๑๐.๐๐ เมตร รินแนวอาคารจากกึ่งกลาง ถนนสาธารณะ ๖.๐๐ เมตร

๒) ถนนสาธารณะกว้างมากกว่า ๑๐.๐๐ เมตร ร่นแนวอาคารจากเขตถนน อย่างน้อย ๑๐% ของความกว้างถนน

๓) ถนนสาธารณะกว้างมากกว่า ๒๐.๐๐ เมตร ร่นแนวอาคารจากเขตถนน อย่างน้อย ๒.๐๐ เมตร (ทั้งนี้ถ้าอยู่ในถนนที่มีการบังคับระยะร่นไม่น้อยกว่า ๖.๐๐ เมตร ของกรมทาง หลวงหรือ ๑๕.๐๐ เมตร ของ กทม.)

- ที่เว้นว่างด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้างอาคาร

กรณีที่ ๑ ห้องแถว ตึกแถว

๑) สูงไม่เกิน ๓ ชั้น ไม่อยู่ริมทางต้องมีพื้นว่างด้านหน้าอาคารอย่างน้อย ๖.๐๐ เมตร

๒) สูงเกิน ๓ ชั้น ไม่อยู่อยู่ริมทางสาธารณะ ต้องมีที่ว่างด้านหน้าอาคาร อย่างน้อย ๑๒.๐๐ ม. (ตั้งแต่ ๔ ชั้นขึ้นไป)

๓) ต้องมีที่ว่างเป็นทางเดินหลังอาคารอย่างน้อย ๓.๐๐ ม.

๔) ต้องมีที่ว่างห่างเขตที่ดินด้านข้างอย่างน้อย ๒.๐๐ ม.

๕) ติดต่อกันไม่เกิน ๑๐ ห้องและยาวรวมกันไม่เกิน ๔๐ ม.

๖) ทุก ๑๐ ห้องต้องมีที่เว้นว่างไม่น้อยกว่า ๔.๐๐ เมตร

**กรณีที่ ๒** อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารอยู่อาศัยรวมและอาคารอื่นๆ (ยกเว้นอาคารอยู่อาศัย สูงไม่เกิน ๓ ชั้น ที่มีใช้อยู่อาศัยรวม อาคารที่มีความสูงไม่เกิน ๒ ชั้น และสูงไม่เกิน ๘.๐๐ เมตร.)

๑) สูงไม่เกิน ๓ ชั้น ไม่อยู่ริมทางสาธารณะ ต้องมีที่ว่างหน้าอาคาร อย่างน้อย ๖.๐๐ เมตร

๒) สูงเกิน ๓ ชั้น ไม่อยู่ริมทางสาธารณะ ต้องมีที่ว่างหน้าอาคาร อย่างน้อย ๑๒.๐๐ เมตร

๓) ที่ว่างหน้าอาคารตามข้างต้น ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า ๑/๖ เท่าของเส้นรอบรูปตัวอาคารนั้น และต้องไปต่อเชื่อมกับถนนภายในกว้างไม่น้อยกว่า ๖.๐๐ ม. เพื่อออกสู่ถนนสาธารณะได้ (ถ้าเป็นถนนภายในที่ผ่านช่องลอด ในอาคารอื่นต้องสูงไม่ต่ำกว่า ๕.๐๐ เมตรด้วย)

๔) ต้องมีที่ว่างเป็นทางเดิน หลังอาคารกว้างไม่น้อยกว่า ๒.๐๐ เมตร

#### หมายเหตุ

๑. อาคารที่ไม่อยู่ริมทางสาธารณะหมายถึงอาคารที่อยู่ห่างจากทางสาธารณะเกินกว่า ๒๐ ม.

๒. มีหน้ากว้างของอาคารหันสู่ทางสาธารณะยาวน้อยกว่า ๑/๘ เท่าของความยาวเส้นรอบรูปอาคารนั้น

๓. ระยะห่างเขตที่ดินข้างเคียงของช่องแสง ช่องระบายอากาศ, ประตู, หน้าต่างและริมกันตกระเบียบของอาคารต่างๆ

๓.๑ ตั้งแต่ชั้น ๑ และชั้น ๒ ต้องห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๒.๐๐ เมตร

๓.๒ ตั้งแต่ชั้น ๓ ขึ้นไป ต้องห่างเขตที่ดินไม่น้อยกว่า ๓.๐๐ เมตร

๔. ที่ว่างโดยรอบอาคารต่างๆ (ตามที่บัญญัติกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๔๔ และกฎกระทรวงฉบับที่ ๓๓ (พ.ศ. ๒๕๓๕)

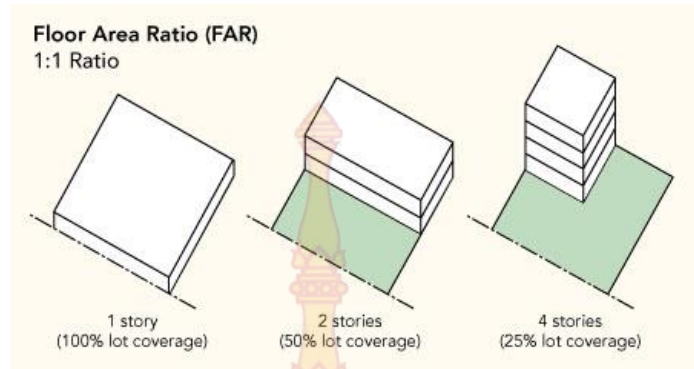
๔.๑ อาคารอยู่อาศัย สูงไม่เกิน ๓ ชั้น พื้นที่รวมไม่เกิน ๓๐๐ ตารางเมตร ต้องมีที่ว่าง โดยรอบไม่น้อยกว่า ๐.๕๐ เมตร (ยกเว้นได้รับการยินยอมจากเจ้าของที่ดินข้างเคียง)

๔.๒ อาคารต่างๆ ที่มีความสูงไม่เกิน ๑๕.๐๐ เมตร ต้องมีที่ว่างโดยรอบอาคารไม่น้อยกว่า ๑.๐๐ เมตร

๔.๓ อาคารต่างๆ ที่มีความสูงเกิน ๑๕.๐๐ เมตร แต่ไม่ถึง ๒๓.๐๐ เมตรต้องมีที่ว่าง โดยรอบอาคารไม่น้อยกว่า ๒.๐๐ เมตร

๔.๔ อาคารต่างๆ ที่มีความสูง ตั้งแต่ ๒๓.๐๐ เมตรขึ้นไป ต้องมีที่ว่างโดยรอบไม่น้อยกว่า ๖.๐๐ เมตร

๕) การกำหนดสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยอาคาร (Floor Area Ratio : FAR)



ภาพที่ ๓.๓ : ตัวอย่างการกำหนด FAR ซึ่งสัมพันธ์กับจำนวนชั้นอาคารและพื้นที่ว่าง  
ที่มา : <http://homeownersofencino.wordpress.com/zoning>, ๒๕๖๐ ออนไลน์

### ๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

#### ๓.๑.๓.๑ โครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑.๑ ICONSIAM เป็นโครงการของภาคเอกชนที่เป็นโครงการเมืองแห่งใหม่ที่รวมศูนย์การค้า ที่พักอาศัยระดับหรู พิพิธภัณฑ์ ลานกิจกรรมริมแม่น้ำเจ้าพระยาไว้ในแห่งเดียว โดยลงทุนกว่า ๕๔,๐๐๐ ล้านบาท เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐ จะมีพื้นที่รวมกว่า ๗๕๐,๐๐๐ ตารางเมตร โครงการนี้พัฒนาโดย MQDC แมกโนเลีย, เครือเจริญโภคภัณฑ์ และสยามพิวรรธน์ ซึ่งจะประกอบไปด้วยประกอบด้วยศูนย์การค้าหลักที่รวบรวม ๕๐๐ ร้านค้าประเภทต่างๆ ซึ่งกว่า ๒๐% ไม่เคยเปิดให้บริการในประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีศูนย์การค้าย่อยภายในอย่าง Takashimaya ห้างสรรพสินค้าระดับตำนานของญี่ปุ่น สาขาแรกในประเทศไทยบนพื้นที่ ๓๕,๐๐๐ ตารางเมตร จำหน่ายสินค้าแบรนด์หรูหราชที่ครบครันจากประเทศญี่ปุ่นและแบรนด์แฟชั่นของไทย อาทิ เครื่องสำอาง เครื่องแต่งกายและเครื่องประดับทั้งบุรุษและสตรี ผลิตภัณฑ์ของใช้ในชีวิตประจำวัน รวมทั้งอาหารและเครื่องดื่มคุณภาพพรีเมียม ด้านบนมี Sport Complex ขนาดใหญ่แห่งแรกในประเทศไทยที่อยู่บน Roof Top Garden พร้อม สระว่ายน้ำขนาดโอลิมปิกกลางแจ้งและลู่วิ่งที่เห็นวิวสองฝั่งฟ้าของกรุงเทพมหานคร และยังมีภัตตาคารหรูระดับ ๓ Michelin Stars เป็นครั้งแรกในประเทศไทย และรวบรวม ๑๐๐ ภัตตาคารชื่อดังของเมืองต่างๆ จากทั่วโลก รวมถึงอาหารจากทุกภาคในประเทศไทย ภายใต้บรรยากาศที่หลากหลายทั้ง Terrace ริมน้ำ พื้นที่สวนสวรรค์ในอาคาร หรือบน Rooftop ที่จะนำเสนอบาร์ในรูปแบบต่างๆ ‘ไอคอนลักซ์’ ศูนย์รวมความหรูหราชระดับโลก รวบรวม World Class Brands ทุกประเภททั้งสินค้าแฟชั่น เครื่องประดับอัญมณี และนาฬิกาอย่างครบครันที่สุด โดยแต่ละแบรนด์จะนำเสนอร้านในรูปแบบ Global Iconic Store ที่ไม่เคยทำมาก่อนในประเทศไทย ซึ่ง ICONSIAM และ ICONLUXE จะมีพื้นที่รวมกันกว่า ๕๐๐,๐๐๐ ตารางเมตรในพื้นที่ของไอคอนสยามมีคอนโดมิเนียมระดับบนอีก ๒ แห่งคือ Magnolias Waterfront Residences at ICONSIAM คอนโดมิเนียมริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเป็นอาคารที่พักอาศัยสูง ๗๐ ชั้น จำนวน ๓๗๙ ยูนิต โดยแต่ละยูนิต ประกอบด้วยวัสดุติดตั้งหรูหราชที่สุด, ตัวอาคารถูกออกแบบให้มีคุณภาพสูงสุด แม้แต่ในองค์ประกอบด้านวิศวกรรมหรือกลไกต่างๆ ที่มองไม่เห็น

และอีกแห่งคือ The Residences at Mandarin Oriental Bangkok โดยร่วมมือกับ แมนดาริน โอเรียนเต็ล โฮเต็ล กรุ๊ป เพื่อติดแบรนด์และบริหารโครงการที่พักอาศัยระดับซูเปอร์ลักซ์วี ความสูง ๕๒ ชั้น จำนวน ๑๔๖ ยูนิต ตั้งอยู่บนพื้นที่ไอคอนสยาม โดยจะเป็นโครงการที่พักอาศัยแบรนด์ ‘แมนดาริน โอเรียนเต็ล’ แห่งแรกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และแห่งที่ ๑๔ ของโลก ในมาตรฐานที่เทียบเท่าโครงการที่พักอาศัยที่ดีที่สุดนิวยอร์ก ลอนดอน โตเกียว หรือเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นโครงการที่พักอาศัยที่แพงที่สุดในประเทศไทย ปัจจุบันมีลูกค้าทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติจับจองเป็นเจ้าของแล้วกว่า ๔๐ %

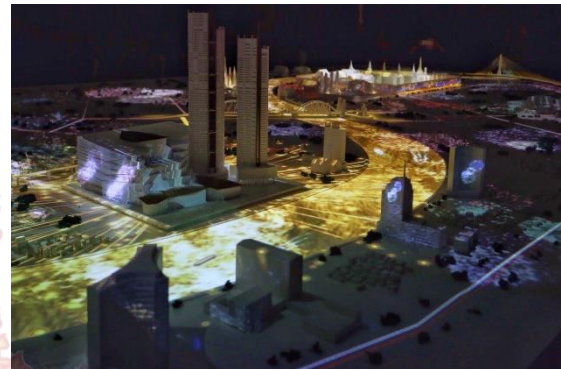
#### พื้นที่กิจกรรมอื่นๆ ในโครงการ

- ICONSIAM Heritage Museum พิพิธภัณฑ์ขนาด ๘,๐๐๐ ตารางเมตร ศูนย์รวมมรดกทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของไทย โดยไอคอนสยามจะทำงานร่วมกับกรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม และกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง เพื่อจัดแสดงศิลปวัตถุล้ำค่าของไทยในยุคสมัยต่างๆ พร้อมทั้งมีนิทรรศการเคลื่อนที่ (Touring Exhibitions) จากทั่วโลกผลัดเปลี่ยนกันไป รวมถึงผลงานศิลปะร่วมสมัยของศิลปินไทย โดยได้มาตรฐานทั้งด้านการรักษาความปลอดภัย และการอนุรักษ์โบราณวัตถุชิ้นสำคัญระดับโลก

- River Park พื้นที่จัดกิจกรรมริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาขนาด ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร โดยพื้นที่ส่วนนี้จะรองรับการจัดงานระดับชาติที่ยิ่งใหญ่ และการแสดงโชว์ระดับโลกในสถานที่ที่สวยงามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ยังมีระบำสายน้ำผสมผสาน แสง สี เสียง ไฟ และมัลติมีเดีย ยาวกว่า ๔๐๐ เมตรอีกด้วย

- ศูนย์การประชุมระดับโลก (World Class Auditorium) ที่ได้มาตรฐานระดับสากลแห่งแรกในประเทศไทย ขนาด ๓,๐๐๐ ที่นั่ง รองรับการจัดงานประชุมและจัดแสดงโชว์ที่มีชื่อเสียงระดับโลก ซึ่งจะทำให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการประชุมนานาชาติ อีกทั้งจะดึงดูดการแสดงระดับชั้นนำของโลกให้เข้ามาได้อีกด้วย

- โรงภาพยนตร์ขนาด ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร
- โลกแห่งความสนุกสนานของเด็กและครอบครัว ๔,๐๐๐ ตารางเมตร เป็นครั้งแรกที่เด็กๆ จะได้รับประสบการณ์ที่ตื่นตาตื่นใจ สุดล้ำกับการแจ้งเกิดของสิ่งมหัศจรรย์สำหรับเด็กๆ



ภาพที่ ๓.๔ : โครงการ Icon Siam  
ที่มา : เว็บไซต์, [www.beartai.com/lifestyle/travel](http://www.beartai.com/lifestyle/travel), ๒๕๖๐ ออนไลน์



ในส่วนระบบการขนส่ง ไอคอนสยามสนับสนุนการสร้างระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder Line) โครงการรถไฟฟ้าสายสีทองตามนโยบายของกรุงเทพมหานคร บนถนนเจริญนคร ที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว สีแดง และสีม่วง เข้าด้วยกันในอนาคต และในพื้นที่โครงการยังสร้างท่าเทียบเรือ ๔ ท่า เพื่อรองรับการสัญจรทางน้ำด้วยเรือยอร์ชส่วนตัว เรือสำราญของนักท่องเที่ยว และเรือข้ามฟาก ๗๓ ท่าเรือโดยรอบ ไอคอนสยามจึงจะเป็นจุดเชื่อมโยงการสัญจรทาง รถมอเตอร์ไซด์ เรือ แห่งสำคัญในกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ ๓.๕ : โครงการระบบขนส่งมวลชน Icon Siam  
ที่มา : เว็บไซต์, [www.beartai.com/lifestyle/travel](http://www.beartai.com/lifestyle/travel), ๒๕๖๐ ออนไลน์

๓.๑.๓.๑.๒ โครงการหอชมเมือง จากการประชุม วันที่ ๒๗ มิ.ย. ๒๕๖๐ ครม. ได้มีมติอนุมัติ “โครงการหอชมเมืองกรุงเทพ” ให้สามารถคัดเลือกเอกชนเข้าดำเนินการได้โดยไม่ต้องใช้วิธีประมูลตามประกาศของคณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

โครงการหอชมเมืองกรุงเทพ ตั้งอยู่บนที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลข กท. ๓๒๗๕ เขตคลองสาน กทม. หรือช.เจริญนคร ๗ (ใกล้กับ Iconsiam และเป็นหนึ่งใน ๗ Wonder of Iconsiam ที่ทางบริษัทเตรียมเปิดตัวเร็วๆ นี้) และจะดำเนินการก่อสร้างโดย “มูลนิธิหอชมเมืองกทม.” ซึ่งเป็นองค์กรเอกชน ประเมินงบประมาณไว้ที่ ๔,๔๒๒.๙๖ ลบ. แบ่งเป็น เงินตั้งต้นของมูลนิธิ ๕๐๐,๐๐๐ บาท เงินกู้จากสถาบันการเงิน ๒,๕๐๐ ลบ. เงินบริจาคจากบริษัทเอกชนชั้นนำ ๒,๑๐๐ ลบ.

หอชมเมืองกทม. จะมีความสูงประมาณ ๔๕๙ เมตร โดยมีการประเมินรายได้จากการจำหน่ายบัตรเข้า ๑,๐๕๔ ลบ./ ปี ประเมินราคาตั๋ว ๗๕๐ บาท/ คน (สำหรับคนไทยลด ๕๐%) จ่ายดอกเบี้ยปีละ ๓๘ ลบ. รายได้หลังหักค่าใช้จ่ายบริจาคองค์กรสาธารณกุศล มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นถาวรวัตถุที่มีเอกลักษณ์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นแลนด์มาร์คดึงดูดนักท่องเที่ยว ในส่วนของชั้นบนสุดของหอชมเมืองจะเป็นโถงเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระบูรพมหากษัตริยาธิราชแห่งมหาจักรีพระ



บรมราชวงศ์เพื่อประดิษฐานพระบรมรูปของบูรพมหากษัตริยาธิราช ประดิษฐานรูปหล่อพระคลังมหาสมบัติ พร้อมแสดงพระราชกรณียะกิจของสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เพื่อเป็นการเผยแพร่ศาสตร์พระราชาทูทุกๆด้าน



ภาพที่ ๓.๕ : โครงการหอชมเมืองกรุงเทพมหานคร  
ที่มา : โพสต์ทูเดย์, <http://www.posttoday.com>, ๒๕๖๐ ออนไลน์

### ๓.๑.๓.๑.๓ พื้นที่ฟูยานเมืองเก่า แผนพัฒนา กะดีจิ้น-คลอง

กรุงเทพมหานครมีนโยบายพัฒนาเมืองและอนุรักษ์เมืองควบคู่กันไป ด้วยเหตุนี้ สำนักผังเมือง กทม.ได้เล็งเห็นความสำคัญของการจัดทำผังแม่บทการฟื้นฟูฟูยานเมืองเก่า กรุงเทพมหานคร แผนพัฒนา กะดีจิ้น-คลองสาน จึงได้มอบหมายให้ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) ในฐานะที่ปรึกษา เป็นผู้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการฟื้นฟูฟูยานเมืองเก่าและการอนุรักษ์ฟูยาน กะดีจิ้น-คลองสาน

ตามที่ “ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร” ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) อยากจะพัฒนาพื้นที่ให้โฉมใหม่ ให้รับเทรนด์ของเมืองและการเปลี่ยนแปลงจะมาถึงในปี ๒๕๗๕ เป็นปีที่กรุงเทพฯจะครบรอบ ๒๕๐ ปีพอดี ถึงระยะเวลาจะดูยาวนานนับ ๑๐ ปี แต่ “คุณชายหมู” ผู้ว่า กทม. ตั้งเป้าก่อนจะครบวาระปี ๒๕๖๐ จะผลักดันย่าน “กะดีจิ้น-คลองสาน” เขตพื้นที่ประวัติศาสตร์ ธนบุรี เป็นโปรเจกต์นำร่องเนื่องจากเป็นพื้นที่ประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมที่เก่าแก่ที่สุด มีความได้เปรียบทำเลที่ตั้งอยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นหนึ่งในย่านเก่ามีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงด้านต่าง ๆ โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนมาจาก “รถไฟฟ้าและอสังหาริมทรัพย์” บนพื้นที่ริมน้ำ ส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวและบริการมีโอกาสจะเติบโตอีกมาก

สำหรับงบประมาณในการพัฒนาโครงการ “กทม.” ประเมินว่าจะใช้จำนวน ๓๙๐ ล้านบาทแยกเป็น ๕ โครงการประกอบด้วย

๑.ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางเดินริมน้ำย่านกะดีจิ้น วงเงิน ๗๐ ล้านบาท เพื่อปรับปรุง พื้นที่ริมน้ำให้มีลักษณะสอดคล้องกับความเป็นย่านประวัติศาสตร์ และออกแบบให้มีพื้นที่ใช้สอยและเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง

๒.สร้างศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยวทางน้ำ-จักรยาน ได้สะพานพุทธ วงเงิน ๑๐๐ ล้านบาท ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างย่านกะดีจิ้น-คลองสาน และเชื่อมระหว่างฝั่งธนบุรีกับฝั่งพระนคร อีกทั้งยังมีโครงสร้างของท่าเรือเก่า ออกแบบให้สอดคล้องกับรูปแบบสะพานพุทธเดิม ถือเป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่ย่านนี้

๓.โครงการสะพานด้วนสวนลอยฟ้า วงเงิน ๕๕ ล้านบาท ให้เป็นทางเดินสีเขียวและทางจักรยานเชื่อม ๒ ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาระหว่าง “ธนบุรีกับพระนคร” ให้เกิดความสะดวกในการสัญจร

๔.โครงการพัฒนาทางเดินริมน้ำย่านคลองสาน วงเงิน ๙๐ ล้านบาทเพื่อเพิ่มพื้นที่พักผ่อนริมน้ำ โดยเน้นการเป็นพื้นที่สีเขียว บริเวณหน้าอุทยานสวนสมเด็จพระยา ออกแบบเป็นสวนลอยน้ำ และ

๕.ปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนโอชาทำดินแดง วงเงิน ๗๕ ล้านบาท จะปรับปรุงเป็นถนนคนเดิน ใส่กลิ่นอายความเป็นจีนลงไป ทั้งจัดระเบียบทางเท้าและแผงลอย

จากทั้ง ๕ โครงการ “กทม.” มีแผนจะเริ่มโครงการสะพานด้วนสวนลอยฟ้าก่อนเป็นลำดับแรก โดยดึงภาคเอกชนมาร่วมพัฒนาโครงการ เช่น ทาสี เป็นต้น

หากโครงการประสบความสำเร็จ “กทม.” มองว่า จะเกิดผลดีครบทุกมิติ ด้านเศรษฐกิจจะสามารถสร้างมูลค่าได้สูงถึง ๓.๓๖ แสนล้านบาท ส่วนการค้าและบริการ จากการดำเนินงานของ

เอกชนจะมีมูลค่า ๒๔,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี การจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น ๓๔,๐๐๐ ตำแหน่ง และมูลค่าภาษี ๕,๓๐๐ ล้านบาทต่อปี

สำหรับด้านสังคม จะเกิดพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น ๖ เท่า จากเดิม ๒๕,๐๐๐ ตร.ม.เป็น ๑๕๐,๐๐๐ ตร.ม. พื้นที่ริมน้ำเพิ่มขึ้น ๓ เท่าจากเดิม ๗๐๐ เมตร เป็น ๒,๑๐๐ เมตร และทางจักรยานเพิ่มขึ้น ๓ เท่า จากเดิม ๔,๐๐๐ เมตร เป็น ๑๒,๐๐๐ เมตร



ภาพที่ ๓.๖ : โครงการหอชมเมืองกรุงเทพมหานคร

ที่มา : [www.propertytoday.in.th/news/กะตึจึน-คคองสําน, ๒๕๖๐](http://www.propertytoday.in.th/news/กะตึจึน-คคองสําน, ๒๕๖๐) ออนไลน์

### ๓.๑.๓.๒ แผนงานที่เกี่ยวข้อง

#### ๓.๑.๓.๒.๑ รถไฟฟ้าสายสีม่วง

โครงสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก ระยะทาง ๒๓.๖ กม. โครงสร้างทางวิ่งใต้ดิน ๑๒.๖ กม. โครงสร้างทางยกระดับ ๑๑ กม. จำนวนสถานี ๑๗ สถานีสถานีใต้ดิน ๑๐ สถานี สถานียกระดับ ๗ สถานี มูลค่าโครงการ ๑๓๑,๑๗๒ ล้านบาท คาดเริ่มก่อสร้าง ปี ๒๕๖๐ คาดเปิดให้บริการ ปี ๒๕๖๖ แนวเส้นทางโครงสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก เริ่มจากจุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ที่บริเวณสถานีเตาปูน โดยเปลี่ยนเป็นเส้นทางใต้ดินแล้วเบี่ยงเข้าสู่ ถนนสามเสน ผ่านรัฐสภาแห่งใหม่ (โรงเรียนโยธินบูรณะเดิม) โรงเรียนราชินีบน กรมชลประทาน โรงพยาบาลศิริพยาบาล หอสมุดแห่งชาติ คลองบางลำพู เลี้ยวซ้ายเข้าถนนพระสุเมรุ ผ่านวัดบวรนิเวศราชวรวิหาร แยกผ่านฟ้า เข้าสู่ถนนมหาไชย

ผ่านวัดราชนันทารามวรวิหารเข้าสู่ถนนจักรเพชร ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระปกเกล้า เข้าสู่ถนนประชาธิปไตย ผ่านสี่แยกบ้านแขก ลอดใต้วงเวียนใหญ่ เข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ลอดแยกมไหสวรรย์ จากนั้นเปลี่ยนเส้นทางยกระดับผ่านแยกถนนจอมทองเข้าสู่ถนนสุขสวัสดิ์ ผ่านแยกถนนประชาอุทิศ ข้ามทางด่วนเฉลิมมหานคร เข้าสู่ราษฎร์บูรณะข้ามคลองแจรงร้อน ผ่านสามแยกพระประแดง และสิ้นสุดเส้นทางบริเวณครุใน



ภาพที่ ๓.๗ : โครงสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก

ที่มา : (ที่มา: dailynew, ๒๕๖๐ ออนไลน์ [www.thinkofliving.com](http://www.thinkofliving.com))

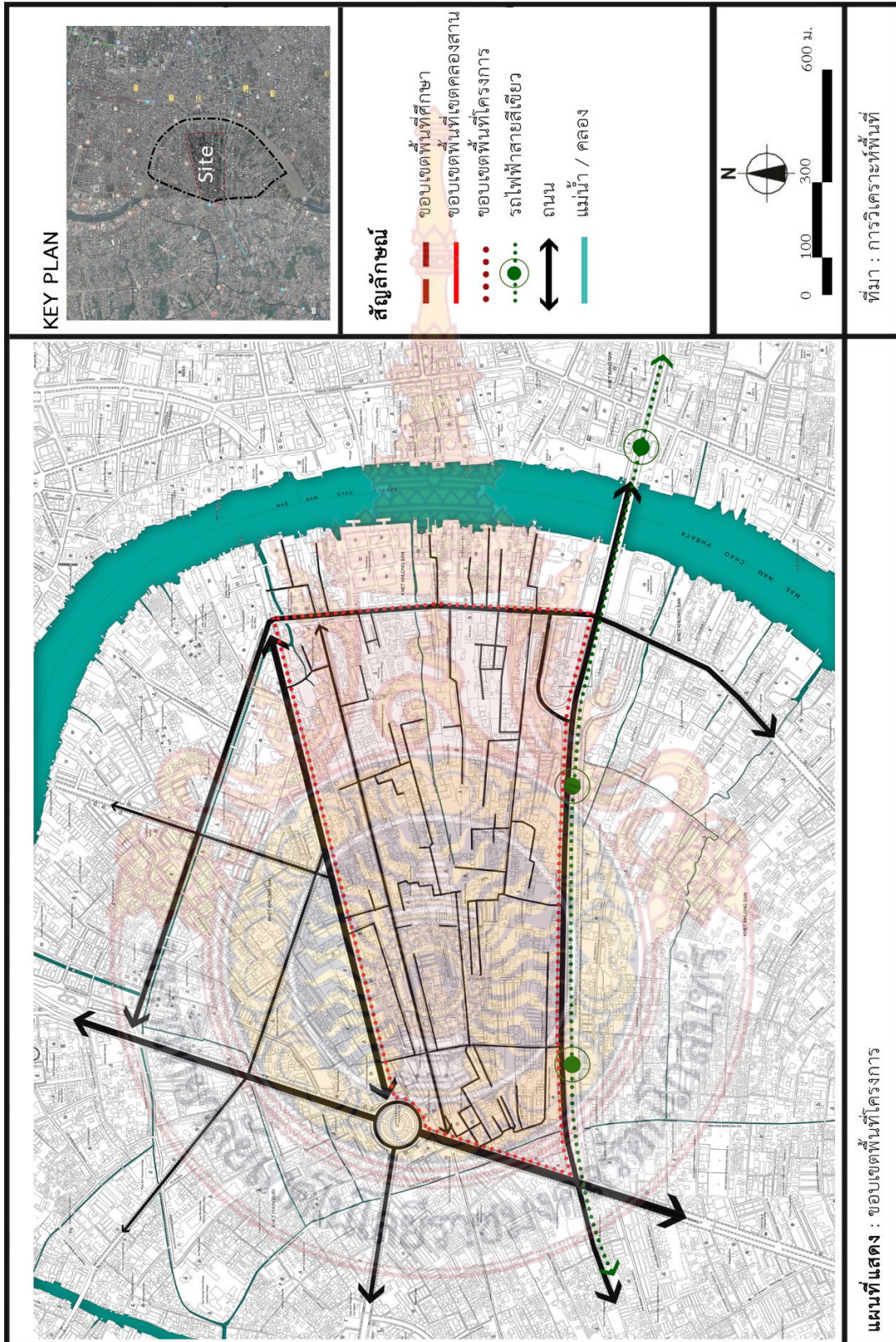
### ๓.๒ พื้นที่โครงการ

#### ๓.๒.๑ กำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

พื้นที่ย่านคลองสาน แขวงคลองตันไทร เขตคลองสาน เป็นที่ราบลุ่มตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านฝั่งธนบุรี มีพื้นที่ทั้งหมด ๑.๓๕ ตารางกิโลเมตร พื้นที่รวม ๘๔๓.๗๕ ไร่ มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดถนนลาดหญ้า (ฝั่งโรงพยาบาลตากสิน)
ทิศใต้	จรดถนนกรุงธนบุรี เชื่อมสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช
ทิศตะวันออก	จรดแม่น้ำเจ้าพระยา (ฝั่งตรงข้ามเขตสัมพันธวงศ์ และเขตบางรัก)
ทิศตะวันตก	จรดถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน





แผนที่ ๓.๕ : ผังแสดงขอบเขตพื้นที่โครงการ  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่

อดีตพื้นที่โครงการเป็นมีชื่อตำบลว่าตำบลคลองตันไทร ตั้งอยู่ในอำเภอบุพพาราม ก่อนจะมีการรับสั่งให้เปลี่ยนชื่อเป็นอำเภอคลองสาน จนเป็นเขตคลองสานในปัจจุบัน อดีตสภาพพื้นที่มีลำคลองน้อยใหญ่มากมาย การคมนาคมแต่เดิมใช้ทางน้ำเป็นเส้นทางหลัก ประชากรอาศัยอยู่ไม่มากนัก ส่วนใหญ่มีอาชีพทำสวนและรับราชการ ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาบ้านเมือง การคมนาคมสะดวกสบายขึ้น ประชาชนจากต่างจังหวัดย้ายที่อยู่มาประกอบอาชีพต่างๆ อย่างหนาแน่น สภาพท้องถิ่นเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว จากพื้นที่สวนกลายเป็นอาคาร ตึกแถว ร้านค้า และโรงงานอุตสาหกรรมขนาดย่อมและในย่านคลองตันไทรบริเวณถนนเจริญรัช จะมีอาชีพค้าขายเครื่องหนัง วัสดุอุปกรณ์ รวมถึงเครื่องมือต่างๆในการทำหนัง และการค้าขายผ้ามีวน และผ้าหลากหลายชนิด “คลองสาน” ยังมีการก่อสร้างทางรถไฟจากสถานีรถไฟปากคลองสานถึงสถานีรถไฟมหาชัย หรือทางรถไฟสายท่าจีน โดยเริ่มเปิดเดินรถในวันที่ ๔ มกราคม ๒๔๘๗ ซึ่งเส้นทางรถไฟสายนี้ทำให้บริเวณเขตคลองสานและพื้นที่โครงการกลายเป็นตลาดการค้าที่มีความเจริญมากขึ้น ต่อมารถไฟสายนี้ได้มีการรื้อบางช่วงออกไป โดยไปเริ่มต้นที่สถานีวงเวียนใหญ่เมื่อปี พ.ศ.๒๕๐๔ ส่วนเส้นทางที่เหลือกลายเป็นถนนเจริญรัชในปัจจุบัน



ภาพที่ ๓.๘ : ภาพในอดีตคลองสานที่มีผลต่อวิวัฒนาการ

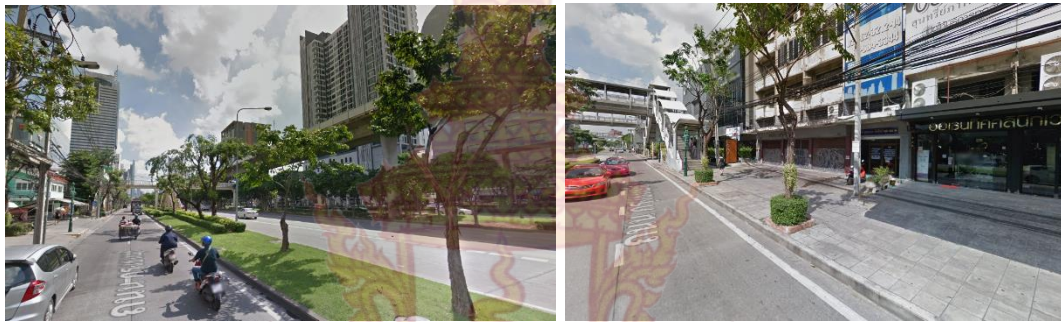
ที่มา : (ที่มา: ย้อนรอย ๑๐๓ ปี คลองสาน, ๒๕๖๐ ออนไลน์ [www.thairath.co.th](http://www.thairath.co.th))

### ๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

ในปัจจุบันพื้นที่โครงการย่านคลองสาน แขวงคลองตันไทร เป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม โดยในพื้นที่ตั้งอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินสีแดง และสีน้ำตาล ของผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

#### ๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

๓.๒.๓.๑.๑ ถนนกรุงธนบุรี เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓ เมตร ๑๒ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๓ เมตร สามารถเชื่อม ถนนสาทรฝั่งพระนคร



ภาพที่ ๓.๙ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : Google Street View, ๒๕๖๐

๓.๒.๓.๑.๒ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการ มีช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓ เมตร ๘ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร และทางจักรยานข้างละ ๐.๗๐ เมตร สามารถเชื่อมวงเวียนใหญ่ และสามารถเชื่อมต่อถนนกรุงธนบุรี และถนนพระรามที่ ๓ ได้



ภาพที่ ๓.๑๐ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : Google Street View, ๒๕๖๐



๓.๒.๓.๑.๓ ถนนลาดหญ้า เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการ มีช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓ เมตร ๖ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร และทางจักรยานข้างละ ๐.๘๐ เมตร



ภาพที่ ๓.๑๑ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : Google Street View, ๒๕๖๐

๓.๒.๓.๑.๔ ถนนเจริญนคร เป็นถนนที่สามารถตัดผ่านเข้าสู่พื้นที่โครงการ มีช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓ เมตร ๖ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร เป็นถนนที่สามารถเชื่อมกับถนนสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ ถนนลาดหญ้า ถนนกรุงธนบุรี ถนนพระรามที่ ๓ และถนนราษฎร์บูรณะ



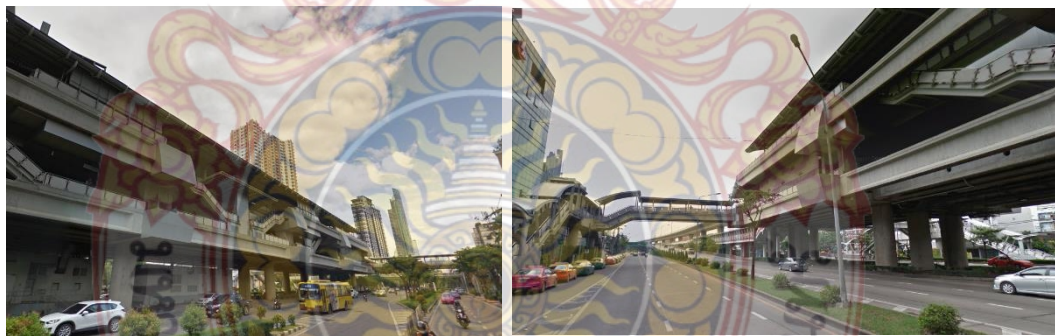
ภาพที่ ๓.๑๒ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : Google Street View, ๒๕๖๐

๓.๒.๓.๑.๕ ถนนเจริญรัช เป็นถนนในพื้นที่โครงการ มีช่องทางเดินรถกว้างช่องละ ๓.๗๐ เมตร ๒ ช่องทาง มีทางเท้ากว้างข้างละ ๒ เมตร

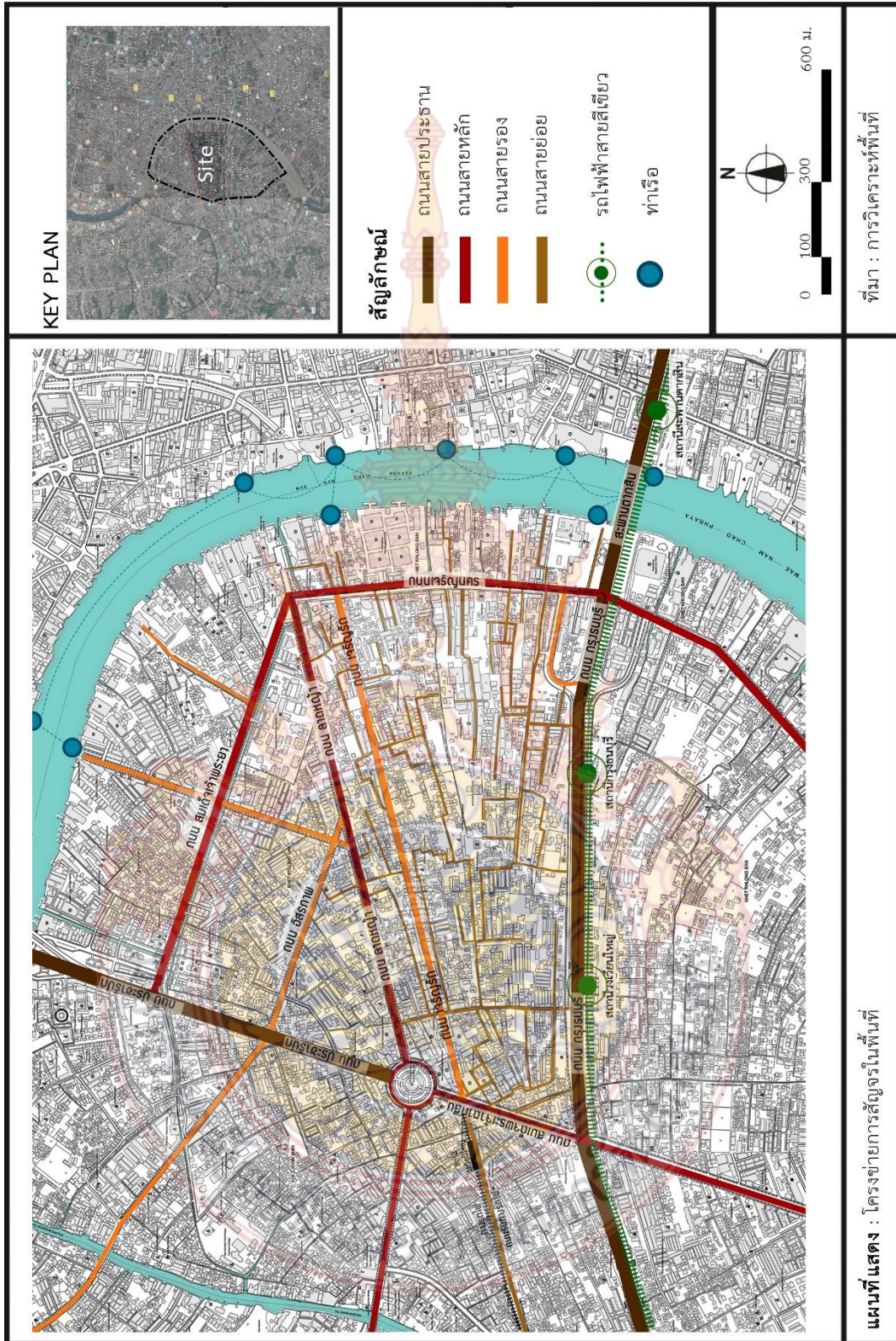


ภาพที่ ๓.๑๓ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : Google Street View, ๒๕๖๐

๓.๒.๓.๑.๕ รถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่ให้บริการช่วง สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า สถานีที่อยู่ในพื้นที่โครงการมีทั้งหมด ๒ สถานีได้แก่ สถานีวงเวียนใหญ่ และสถานีกรุงธนบุรี



ภาพที่ ๓.๑๔ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : Google Street View, ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๖ : โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

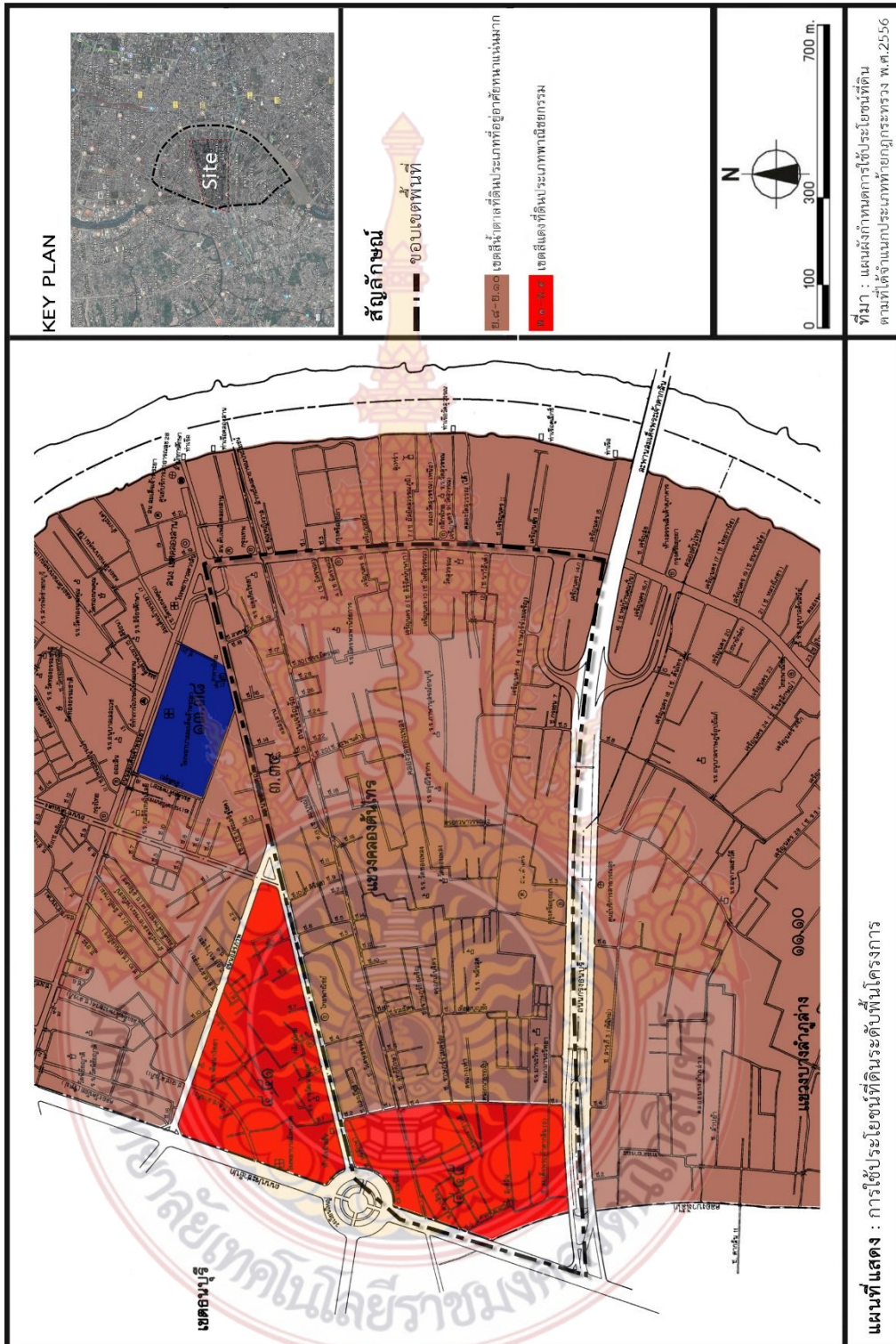
### ๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โครงการ แนวลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเติมรูปแบบเนื่องจาก เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญของ ย่านคลองสานเป็นย่านที่ได้รับการขยายตัวของเมืองและมีโครงการต่างๆเข้ามาในพื้นที่ โดยเฉพาะการตัดถนน การสร้างโครงการรถไฟฟ้า และการพัฒนาศูนย์กลางการค้าต่างๆในพื้นที่ ส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ต้องเอื้อต่อบริบทโดยรอบที่เป็นทั้ง แหล่งพาณิชยกรรม แหล่งงาน แหล่งที่อยู่อาศัย และแหล่งสถานศึกษา แหล่งเศรษฐกิจต่างๆ โดยจำแนกได้ดังนี้

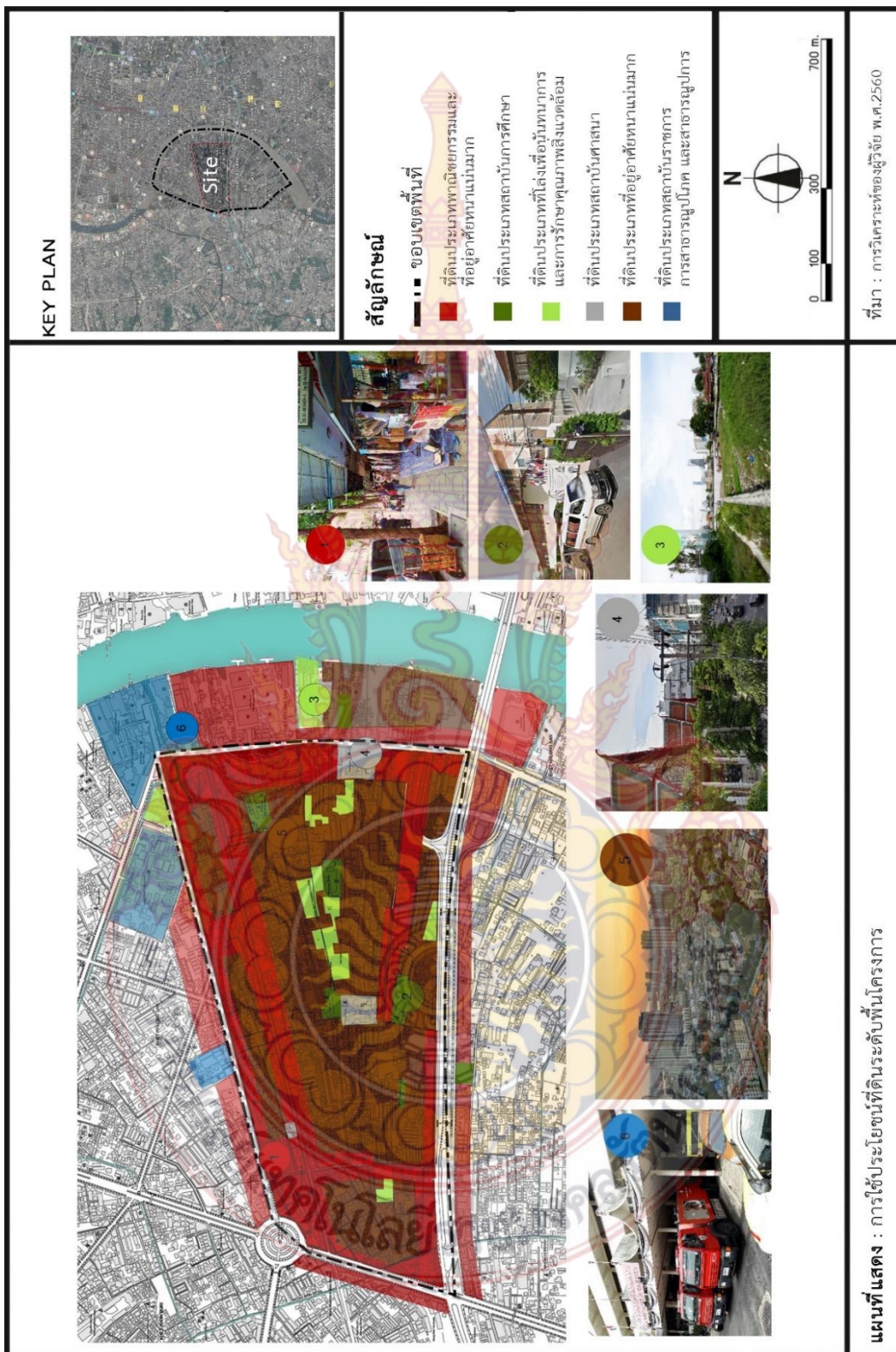
**ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก** เป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนมากที่สุดของพื้นที่ศึกษารูปแบบการตั้งถิ่นฐานมาจากโครงข่ายการสัญจรจากทางน้ำในอดีต สู่ทางถนนที่ถูกตัดผ่านพื้นที่ต่างๆในพื้นที่ศึกษา และการพัฒนาจากโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ จึงทำให้พื้นที่กลายเป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากเนื่องจากมีทั้งแหล่งงาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ค่อนข้างครบ จึงทำให้ต้องมีการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

**ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม** พื้นที่พาณิชยกรรมจะถูกกระจายตัวไปยังบริเวณหรือโหนดต่างๆในพื้นที่ อาทิเช่น ย่านเจริญรถ ย่านตลาดคลองสาน ย่านตลาดวงเวียนใหญ่ เป็นต้น แหล่งพาณิชยกรรมเหล่านี้ถูกปรับเปลี่ยนตามผู้คนที่เข้ามาใช้ยังพื้นที่ และมีการใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างพื้นที่อยู่อาศัยกับพื้นที่พาณิชยกรรมเพื่อการใช้ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพ





แผนที่ ๓.๗ : ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับพื้นที่โครงการ  
 ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๘ : ผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับพื้นที่โครงการ  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารจากการวิเคราะห์ในพื้นที่โครงการพบว่าการใช้ประโยชน์อาคารมีส่วนหลักๆในการใช้ประโยชน์อาคารอยู่ ๒ ส่วนคือ การใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งเป็นพื้นที่ ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารอยู่อาศัยแบบหนาแน่นมาก และมีส่วนที่เป็นการใช้ประโยชน์อาคารในรูปแบบพาณิชย์กรรมผสมผสานกับที่อยู่อาศัยโดยส่วนใหญ่ในพื้นที่จะมีการประกอบการค้าและบริการ ค้าวัสดุและอุปกรณ์ทำเครื่องหนัง ค่าผ้าม้วน ผ้าต่างๆและพาณิชย์กรรมการค้าขายเพื่ออำนวยความสะดวกกับคนในพื้นที่



แผนที่ ๓.๙ : ผังแสดงการใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : การสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่ดิน

จากข้อมูลของสำนักงานที่ดิน เขตคลองสาน ปี พ.ศ.๒๕๖๐ พบว่า กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินในบริเวณพื้นที่โครงการมีดังนี้

๑. **กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชน** มีที่ดินของเอกชนรายเล็กและรายใหญ่กระจายอยู่ในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการ ถูกใช้ประโยชน์เป็นอาคารพาณิชย์ ที่อยู่อาศัยทั้งแนวราบและแนวตั้ง

๒. **กรรมสิทธิ์ที่ดินของหน่วยงานภาครัฐ** เป็นที่ดินบริเวณถนน เนื่องจากเพื่อความสะดวกในการเข้าถึงในการใช้งานของพื้นที่ ได้แก่ โรงพยาบาลตากสิน, สำนักงานเขตคลองสาน, สถานีดับเพลิง, สถาบันจิตเวชศาสตร์สมเด็จเจ้าพระยา, สถานีตำรวจนครบาลสมเด็จเจ้าพระยา, สำนักการศึกษากรุงเทพมหานคร

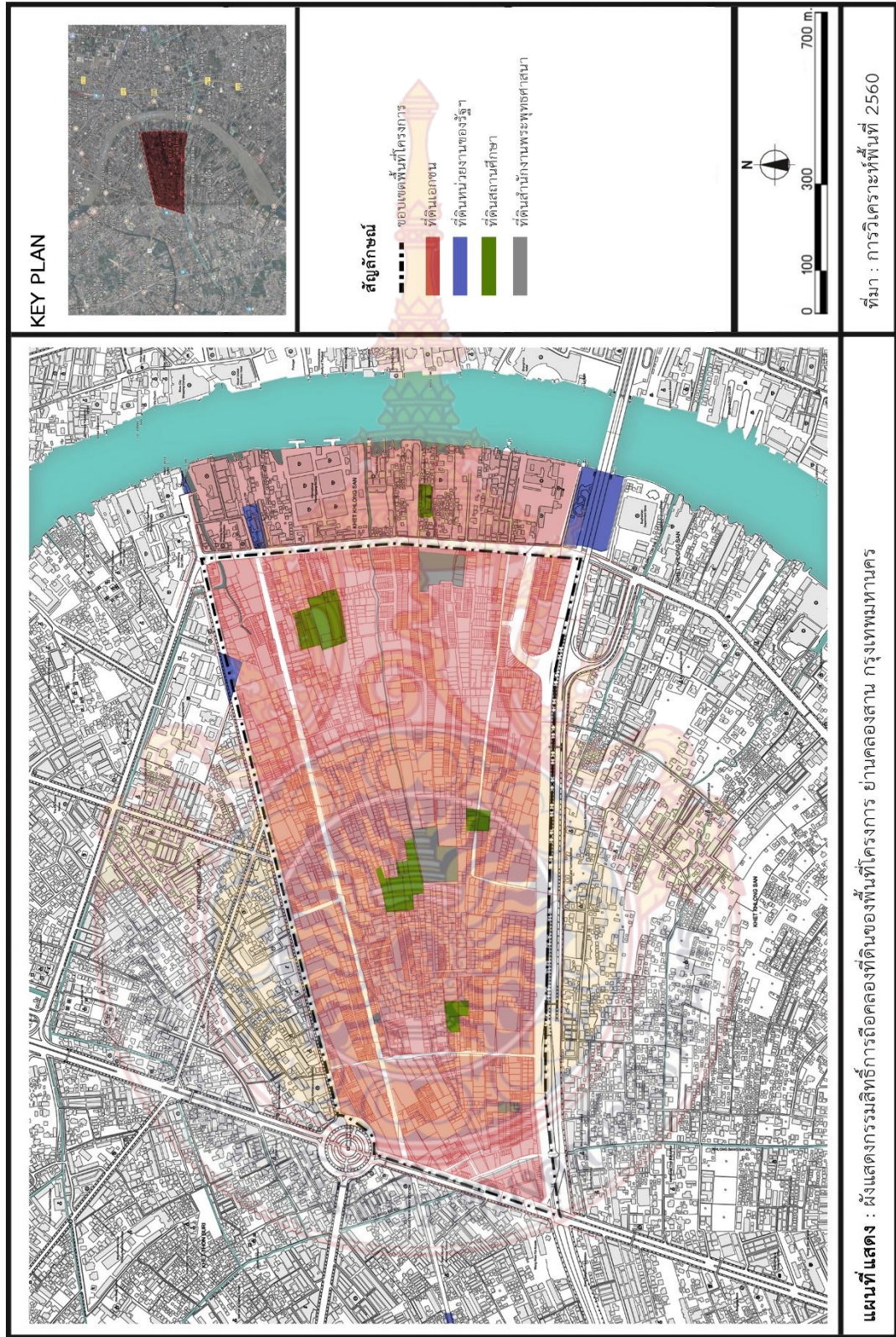
๓. **กรรมสิทธิ์ที่ดินของสถาบันการศึกษา** ได้แก่ วิทยาลัยเทคโนโลยีมิตรพลบริหารธุรกิจ, โรงเรียนวัดสุวรรณ, โรงเรียนวัดทองเพลิง, โรงเรียนนานาชาติอินเตอร์เนชั่นแนลไฟโอเนียร์ส, พระจอมเกล้าธนบุรีสาขางเวียงใหญ่

๔. **กรรมสิทธิ์ที่ดินของสำนักงานพระพุทธศาสนา** กรมศาสนา ได้แก่ วัดสุวรรณวัดทองเพลิง, คริสตจักรพระกิตติคุณสมบุรณ์ ธนบุรี, ศาลเจ้ากวนอู

จากข้อมูลกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินเป็นของเอกชนทั้งรายย่อยและรายใหญ่กระจายไปทั่วพื้นที่บริเวณย่านคลองสาน และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆกระจายตัวไปทั่วพื้นที่โครงการย่านคลองสาน







แผนที่ ๓.๑๐ : ผังแสดงกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน  
ที่มา : กรมที่ดิน ระบบคั่นหารูปแปลงที่ดิน, ๒๕๖๐

## ๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

ในพื้นที่โครงการมีระบบสาธารณูปการที่ครบและครอบคลุมพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย

สถาบันการศึกษา ๕ แห่งได้แก่

- วิทยาลัยเทคโนโลยีมิตรพลบริหารธุรกิจ
- โรงเรียนวัดสุวรรณ
- โรงเรียนวัดทองเพลิง
- โรงเรียนมานะวิทยา
- โรงเรียนนานาชาติอินเตอร์เนชั่นแนลไฟโอเนียร์ส

หน่วยงานราชการ ๔ แห่งได้แก่

- โรงพยาบาลตากสิน
- สำนักงานเขตคลองสาน
- สถานีดับเพลิง
- สถาบันจิตเวชศาสตร์สมเด็จเจ้าพระยา

สถาบันศาสนา ๔ แห่งได้แก่

- วัดสุวรรณ
- วัดทองเพลิง
- คริสตจักรพระกิตติคุณสมบุญ ธนบุรี
- ศาลเจ้ากวนอู





### ๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

องค์ประกอบของการรวมกลุ่มอาคารในย่านคลองสานเพื่อการวิเคราะห์เปรียบเทียบสัดส่วนความหนาแน่นของมวลอาคารและที่ว่าง มีดังนี้

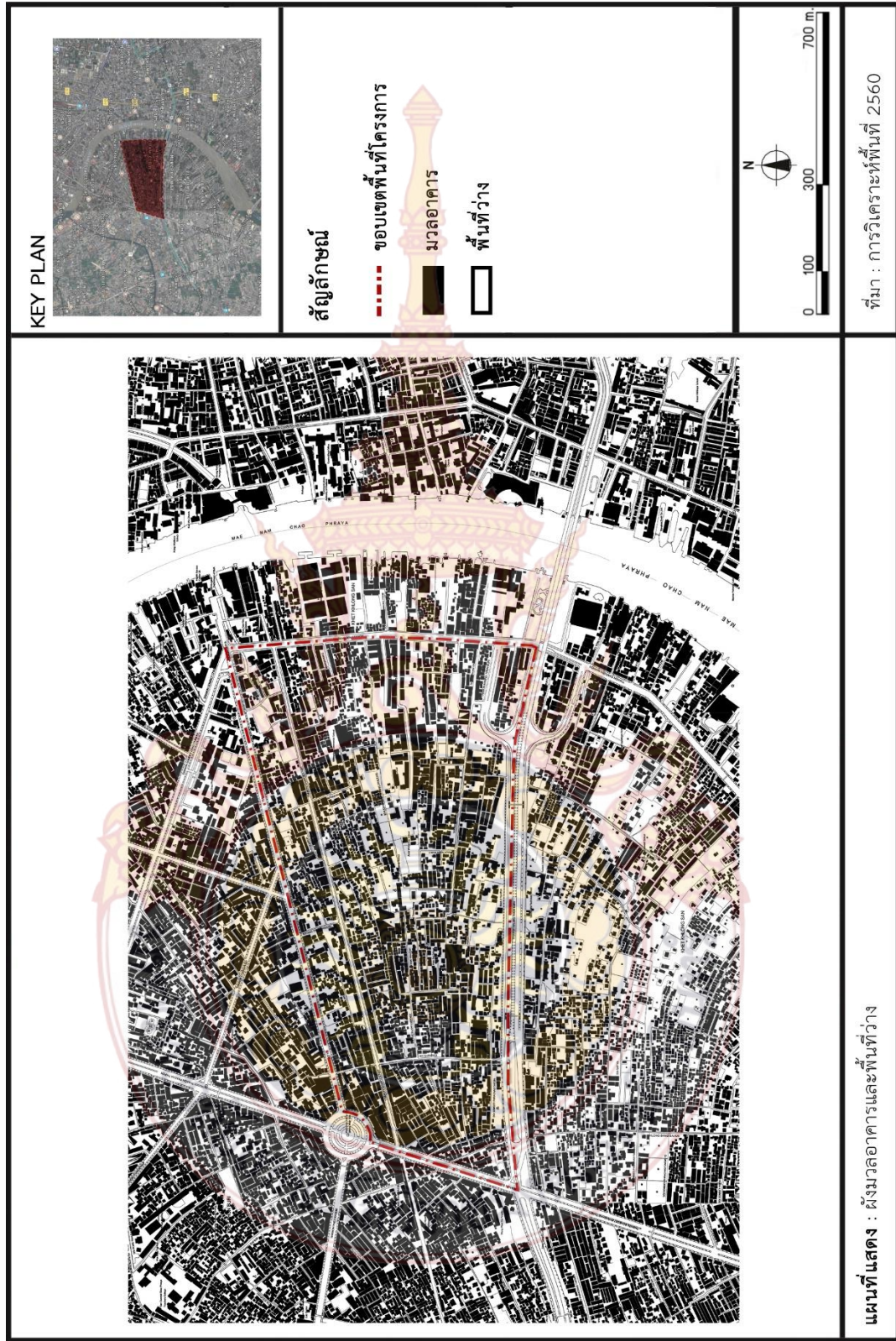
๑) มวลอาคารขนาดเล็ก มีการเกาะกลุ่มบริเวณ ถนนซอยต่างๆ บริเวณชั้นในของพื้นที่ ลักษณะอาคารบ้านเดี่ยว ๑-๒ ชั้น และห้องแถว ๑-๒ ชั้น

๒) มวลอาคารขนาดกลาง มีการเกาะกลุ่มบริเวณริมเจริญรัถ ถนนสมเด็จพะเจ้าตากสิน ถนนเจริญนคร ถนนลาดหญ้า บริเวณ ใกล้กับสถานศึกษา แหล่งงาน ลักษณะแฟลต อพาตเมนต์ คอนโดมิเนียมขนาดเล็ก หอพัก ๑-๘ ชั้น และลักษณะอาคารพาณิชย์ ๑-๔ ชั้น

๓) มวลอาคารขนาดใหญ่ มีการกระจายตามถนนสายประธาน คือ ถนนกรุงธนบุรี เช่น คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน เป็นต้น

มวลอาคารรูปแบบต่างๆในพื้นที่คลองสานมีความหนาแน่นสูงขึ้นเรื่อยๆเนื่องจากการพัฒนาของเมืองที่เติบโตขึ้นเรื่อยโดยไม่มีการวางแผนรองรับการเติบโตของเมืองล่วงหน้าจึงทำให้เมืองเกิดสภาวะการกระจายตัวของเมืองอย่างหนาแน่นและไร้ทิศทางพื้นที่ย่านคลองสานก็เป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่จำเป็นต้องมีการจัดการกับความหนาแน่นของมวลอาคารให้ผูู้ใช้งานในพื้นที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและยั่งยืน





แผนที่ ๓.๑๒ : ผังแสดงมวลาอาคารและที่ว่าง  
 ที่มา : การวิเคราะห์ของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

แผนที่แสดง : ผังมวลาอาคารและพื้นที่ว่าง

ที่มา : การวิเคราะห์พื้นที่ 2560

### ๓.๑.๑.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

รูปแบบสถาปัตยกรรมในพื้นที่ที่พบในปัจจุบันเป็นอาคารพาณิชย์กรรมสมัยใหม่ ๓-๔ ชั้นเป็นอาคารปูนมีการใช้งานอย่างผสมผสานระหว่างอยู่อาศัยและประกอบการค้า พาณิชยกรรม และงานบริการ ในพื้นที่ชั้นในมีอาคารประเภทอยู่อาศัยมีความสูง ๑-๓ ชั้นเป็นอาคารเก่าที่ทรุดโทรม เป็นอาคารปูนผสมไม้ในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีหอพัก คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน รูปแบบอาคารในแนวตั้งชั้นความสูงตั้งแต่ ๘ ชั้นขึ้นไปเพื่อการใช้ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพ รวมถึงมีห้างสรรพสินค้า ในพื้นที่เป็นรูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ อายุอาคาร และสภาพอาคาร ซึ่งจำแนกออกเป็นช่วงระยะเวลาคือ ๑- ๑๐ปีจะอยู่บริเวณติดถนนเป็นสภาพใหม่ ๑๑-๒๐ ปีจะอยู่บริเวณริมถนนเป็นสภาพกลาง และ ๒๑- ๔๐ ปี จะกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ด้านในไม่ติดกับริมถนนเป็นสภาพเก่า

๑) วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง โดยจำแนกเป็น วัสดุไม้ เหล็ก และวัสดุปูน

๒) การวางอาคาร รูปแบบและลักษณะการวางผังอาคาร โดยจำแนกเป็น อาคารเดี่ยว และ อาคารแถว โดยรูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารในพื้นที่โครงการนั้น โดยส่วนมากเป็นอาคารร่วมสมัยและอาคารสมัยใหม่ได้แก่ คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน และตึกแถว อาคารพาณิชย์ อาคารเดี่ยว รูปแบบการวางอาคารในพื้นที่โครงการ มีความแตกต่างกันตามความต้องการของบริบทพื้นที่เปลี่ยนแปลงตามการพัฒนาของระบบคมนาคมและโครงการใหญ่ๆ ซึ่งสามารถแบ่งรูปแบบการวางผังอาคารได้ดังนี้

๒.๑) รูปแบบการวางอาคารตามแนวคลองของชุมชนริมน้ำ เป็น การตั้งถิ่นฐานตั้งแต่สมัยอดีต หน้าบ้านหันเข้าหาคลอง บางบ้านมีชานหน้าบ้าน บางบ้านมีท่าหน้า บาง บ้านมีศาลาท่าน้ำ และ ที่จอดเรือ มีการสัญจรทางน้ำ มีกิจกรรมประเพณีทางน้ำ เช่น การตักบาตร พระในตอนเช้า และการลอยกระทง

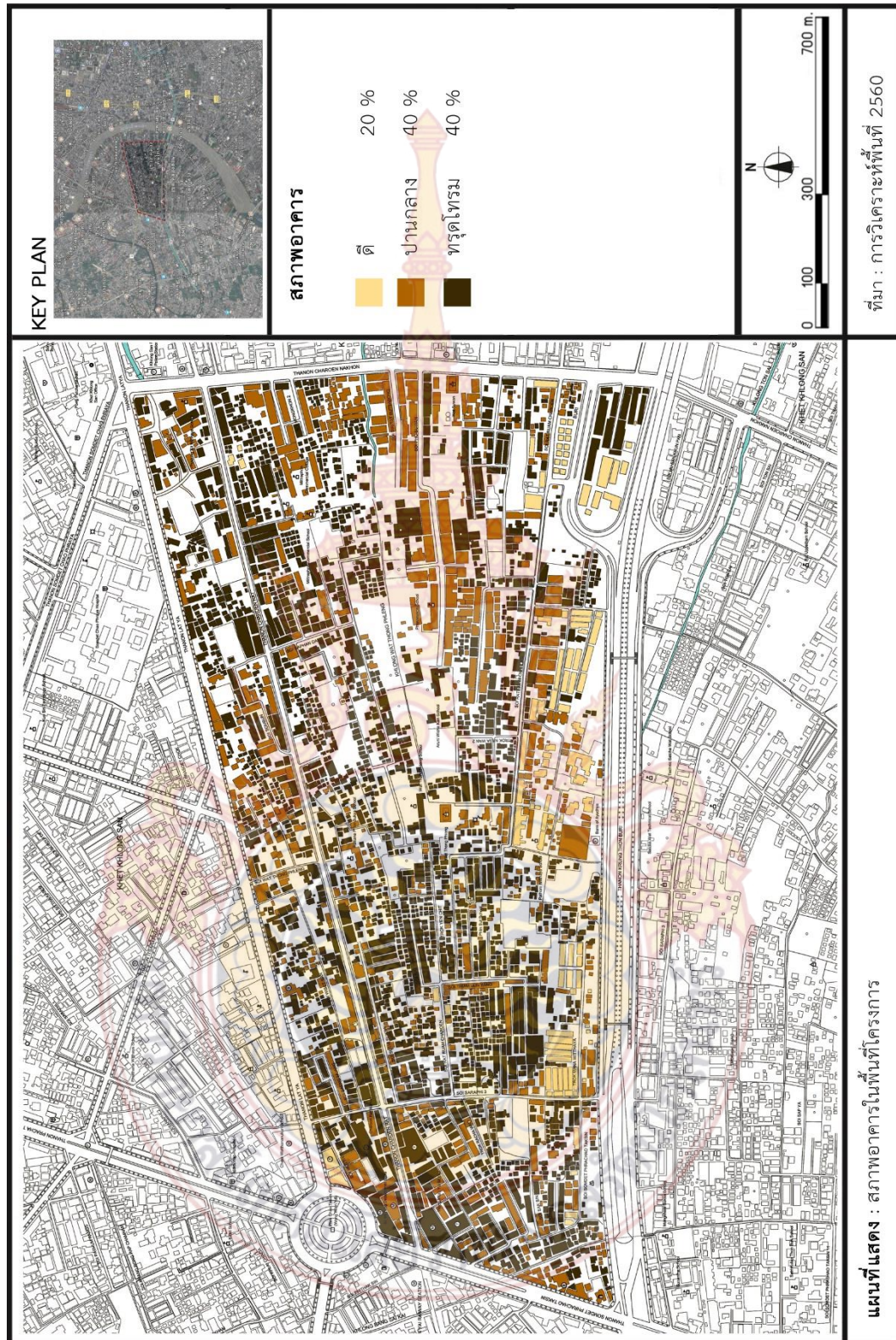
๒.๒) รูปแบบการวางอาคารตามแนวถนนสายหลักของอาคาร พาณิชยกรรมกลุ่มอาคารสมัยใหม่ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการพาณิชย์ตามถนนสายหลักและสายรอง เป็นอาคาร ขนาดย่อย ๘-๑๐ คูหา ตามกฎหมาย จะเห็นการวางอาคารแบบนี้ตามแนวถนนจากการย้ายพื้นที่ พาณิชยกรรมจากริมน้ำสู่ริมถนน

๒.๓) รูปแบบการวางอาคารกระจัดกระจายไม่เป็นไปตามถนน เป็นการวางอาคาร เนื่องจากการตั้งถิ่นฐานช่วงคาบเกี่ยวระหว่างการสัญจรทางน้ำและทางบก จึงทำให้การวางอาคารไม่มีการยึดแนวถนนหรือคลอง อาจเป็นเพราะกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำให้การวางอาคาร กระจัดกระจาย และยังเป็นกลุ่มกันจนเห็นได้ชัดเจนว่าเป็นชุมชน

๒.๔) รูปแบบการวางอาคารห้อมล้อมถนน อาคารที่เปิดเข้าหาถนน ทั้งสองด้าน โดยส่วนใหญ่เป็นร้านค้าในอดีต

๒.๕) รูปแบบการวางอาคารขนาดใหญ่ตามแนวถนน อาคาร สมัยใหม่ที่วางตัวเรียงตามแนวถนนเพื่อการเข้าถึงได้ง่าย ระยะห่างอาคารค่อนข้างมากตามกฎหมาย การก่อสร้างอาคาร ในพื้นที่โครงการถูกใช้เพื่อที่อยู่อาศัยหรือและการค้า การพาณิชย์ และการบริการต่างๆ



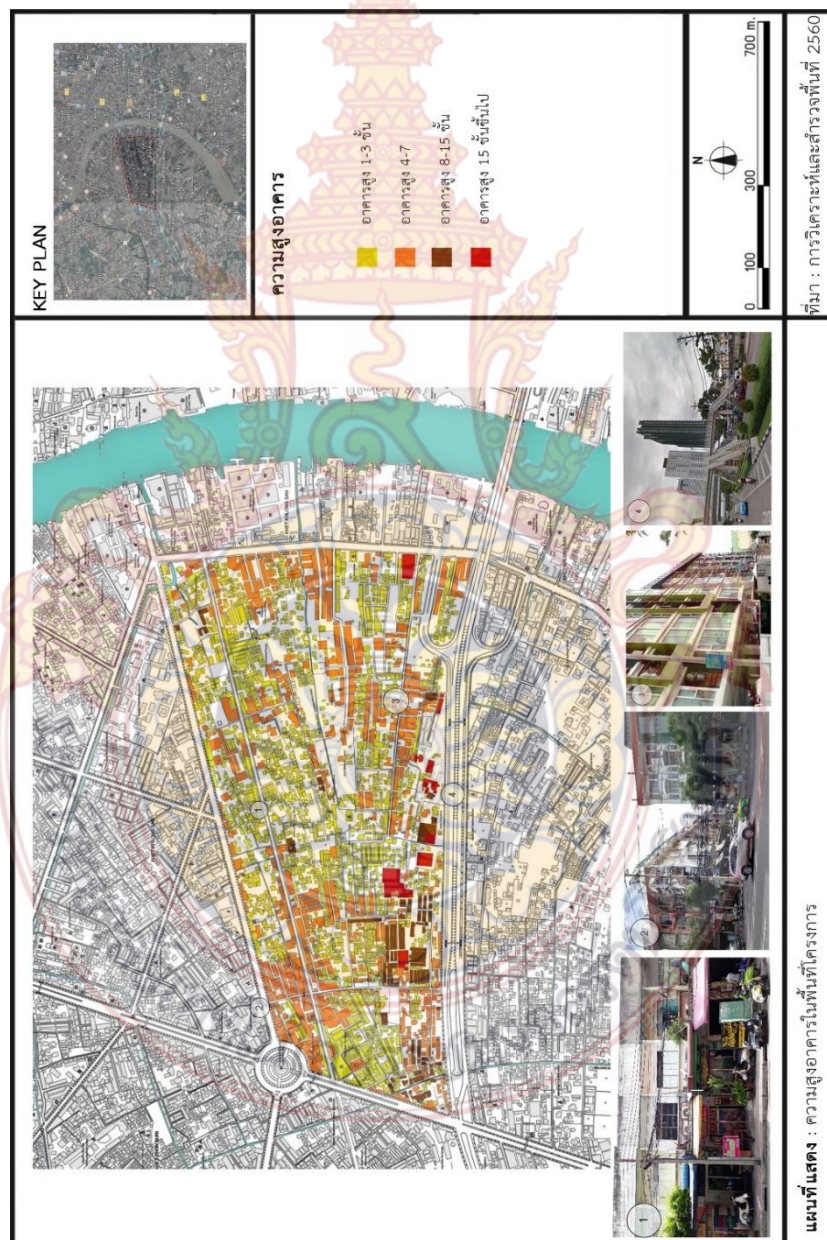


แผนที่ ๓.๑๓ : ผังแสดงสภาพอาคารในพื้นที่โครงการ  
 ที่มา : การสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



๓.๑.๑.๘ ความสูงอาคาร

ความสูงอาคารในพื้นที่โครงการโดยจำแนกตามชั้นอาคาร จะเห็นได้ว่ากลุ่มอาคาร ที่มีความสูง ๑-๒ ชั้นจะเป็นที่อยู่อาศัยที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการชั้นในได้แก่ ชุมชน ช.ร่วมมิตร, ชุมชนวัดทองเพลง ชุมชนวนาวรรณ, ชุมชนซอยเจริญนคร ๒๗, ชุมชนสองร้อยห้อง บริเวณริมถนนสายหลักและสายรองจะเป็นอาคารปูนสูง ๓-๔ ชั้น เพื่อการพาณิชย์กรรม และอาคารหอพักรวมถึง รวมถึงห้างสรรพสินค้าหรือคอมมูนิตีมอลล์ต่างๆ จะมีความสูง ๕-๘ ชั้น และ อาคารสูง ๙ ชั้นขึ้นไปจะเป็นอาคารคอนโดมิเนียม และโรงพยาบาล



แผนที่ ๓.๑๔ : ผังแสดงความสูงอาคารในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : การสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

## ๓.๑.๑.๙ มรดกวัฒนธรรม

มรดกวัฒนธรรม หมายถึง สิ่งที่แสดงถึงกระบวนการและผลผลิตทางวัฒนธรรมของกลุ่มคนซึ่งแสดงถึงความหมายและเอกลักษณ์ความเป็นตัวตนของกลุ่ม สืบทอดจากอดีตสู่ปัจจุบันและเพื่อส่งต่อในอนาคต

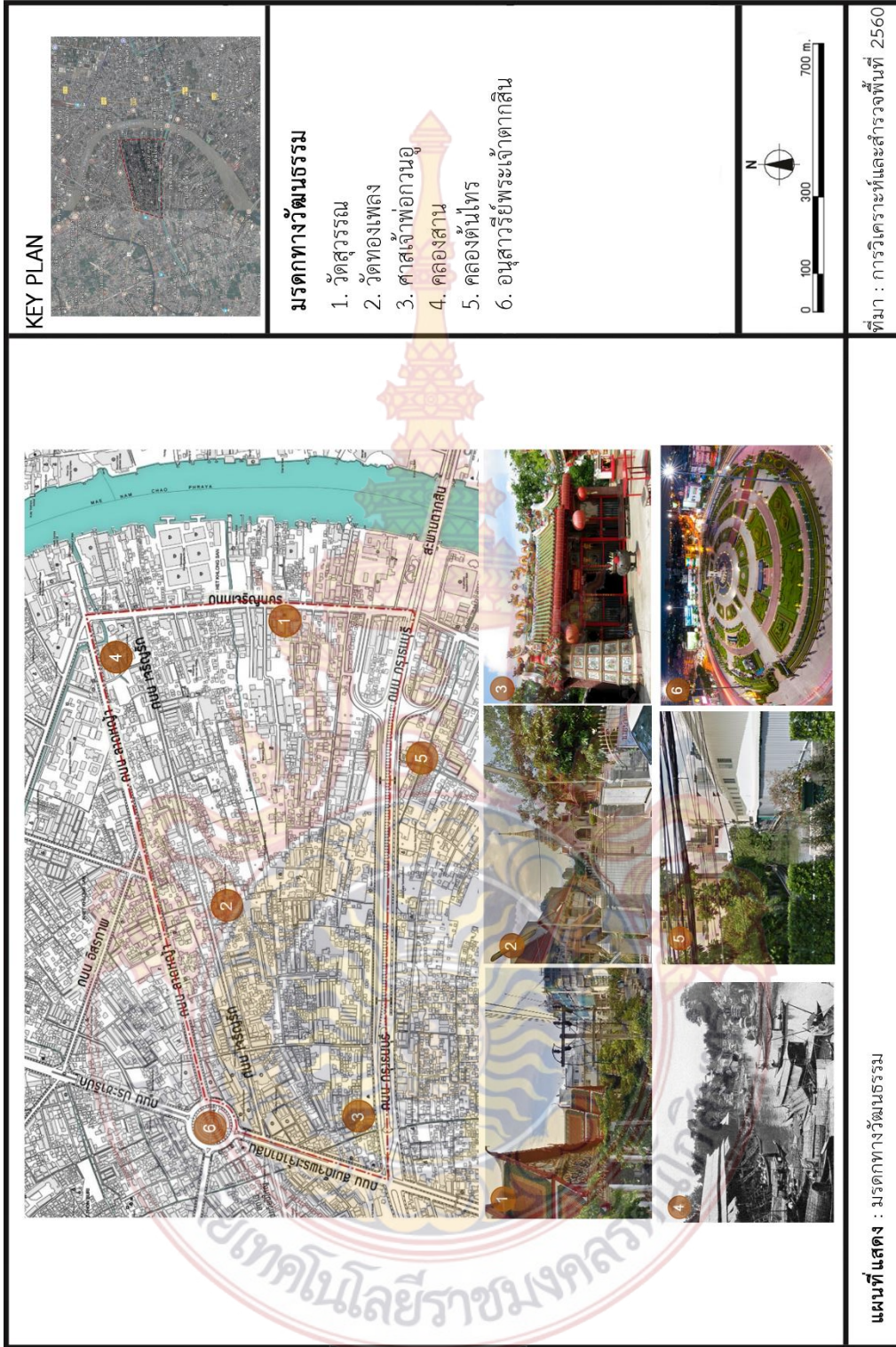
- วัดสุวรรณ เป็นวัดที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการ เป็นศาสนสถานที่เอาไว้ประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ตามวันสำคัญหรือประเพณีต่างๆ มีการจัดกิจกรรมสวดมนต์ข้ามปีในทุกๆปี

- วัดทองเพลง เป็นวัดสำคัญระดับย่านในพื้นที่เนื่องจากอยู่ในกลางพื้นที่โครงการล้อมรอบด้วยชุมชนและสถานศึกษา วัดทองเพลงเป็นวัดเก่าแก่ที่ใช้เพื่อประกอบกิจกรรมทางศาสนาจากอดีตถึงปัจจุบัน

- ศาลเจ้าพ่อกวนอู เป็นศาลเจ้าที่ถูกสร้างขึ้นเนื่องจากในพื้นที่อดีตมีคนจีนเยอะเนื่องจากติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาและมีการเดินทางเข้าออกทางเรือมีการย้ายถิ่นฐานและชาวจีนได้สร้างศาสนสถานเพื่อเป็นสิ่งยึดเหนี่ยวจิตใจในแต่ละพื้นที่ ที่มีคนจีนหรือคนไทยเชื้อสายจีนอยู่ มีการไหว้เจ้าในทุกๆเทศกาลต่างๆของชาวไทยเชื้อสายจีน

- อนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสิน เป็นวงเวียนที่ถนนประชาธิปไตย ถนนลาดหญ้า ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนอินทรพิทักษ์มาบรรจบกันในพื้นที่เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร เป็นที่ตั้งของพระบรมราชานุสาวรีย์ สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี บริเวณใกล้เคียงเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ซึ่งเป็นสถานีต้นทางของทางรถไฟสายแม่กลอง (วงเวียนใหญ่-มหาชัย) โดยที่พระบรมราชานุสาวรีย์แห่งนี้ ประชาชนออกเงินบริจาคสร้าง และเปิดโอกาสให้ได้ออกเสียงเลือกแบบด้วย ซึ่งเสียงส่วนใหญ่เลือกแบบในปัจจุบันนี้ ทางราชการได้ประกอบพระราชพิธีเปิดและถวายบังคมพระบรมราชานุสาวรีย์ ครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๗ และในวันที่ ๒๘ ธันวาคม ปีเดียวกัน จึงมีรัฐพิธีเปิดเป็นทางการอีกครั้งหนึ่ง โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชเสด็จพระราชดำเนินทรงวางพวงมาลา ถวายราชสักการะ เนื่องจากในวันที่ ๒๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๓๑๐ เป็นวันที่สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีทรงกอบกู้เอกราชชาติไทยกลับคืนหลังจากการเสียกรุงครั้งที่สอง ปราบดาภิเษกขึ้นเป็นพระมหากษัตริย์แห่งกรุงธนบุรี ทางราชการจึงกำหนดให้วันที่ ๒๘ ธันวาคม ของทุกปีเป็นวันถวายบังคมพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี จะมีพิธีบวงสรวงดวงพระวิญญาณของพระองค์ ที่พระบรมราชานุสาวรีย์ วงเวียนใหญ่

- คลองตันไทร และคลองसान อดีตเป็นเส้นทางสัญจรที่แยกออกมาจากแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้คนใช้ในการสัญจร ค้าขายสินค้า และเดินทางไปยังที่ต่างๆอดีตมีการตั้งที่อยู่อาศัยเข้าหาคลองแต่ปัจจุบันถูกเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาเส้นทางสัญจรมาเป็นทางบกแทน



แผนที่ ๓.๑๕ : ผังแสดงมรดกทางวัฒนธรรม  
 ที่มา : การสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๑.๑.๑๐ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

๑) ศักยภาพการมองเห็นของย่านคลองสาน

๑.๑) มุมมองจากวงเวียนใหญ่มองเข้าหาพื้นที่โครงการบริเวณติดถนนลาดหญ้าซึ่งจะสามารถมองเห็นเส้นแนวถนนและอาคารบริเวณหน้าพื้นที่โครงการ

๑.๒) มุมมองจากถนนเจริญรุ้ง มองตามเส้นแนวแกนของถนนจะสามารถเห็นอาคารตามริมสองฝั่งถนนเจริญรุ้งที่ประกอบการพาณิชย์กรรม

๑.๓) มุมมองภายในซอยเย็นจิต จะสามารถมองเห็นความแออัดของพื้นที่ชั้นในของโครงการ

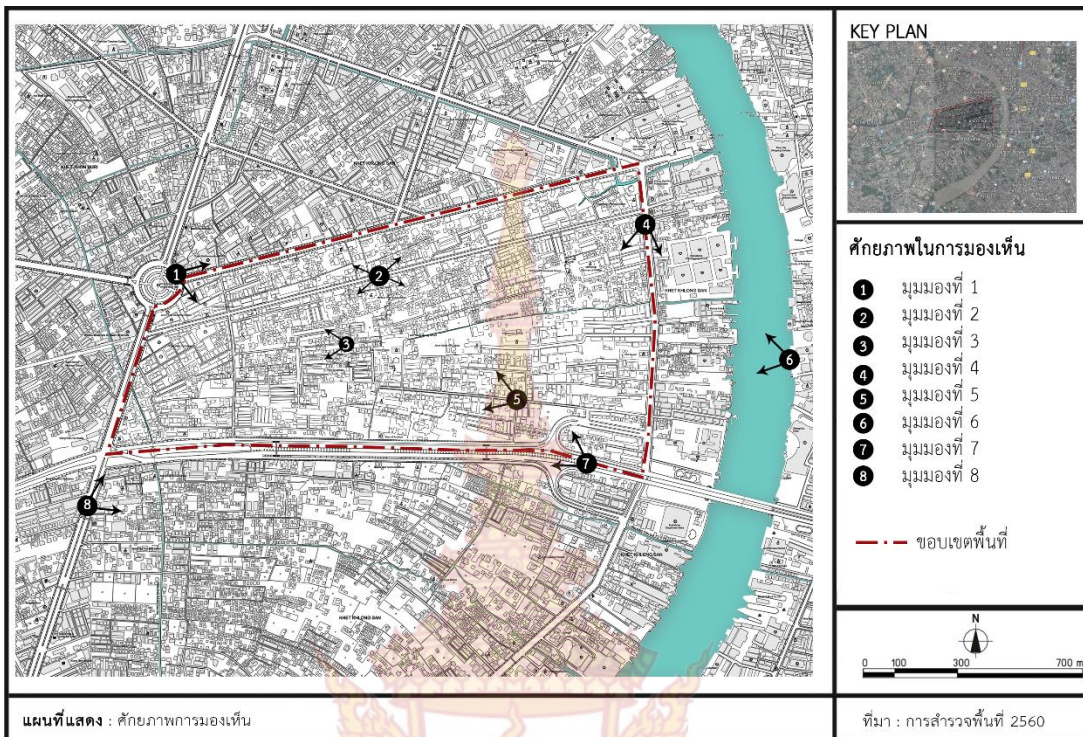
๑.๔) มุมมองมุมสูงจากถนนเจริญนครจะสามารถเห็นมวลอาคารที่เกาะติดอยู่บริเวณพื้นที่โครงการฝั่งถนนเจริญนคร

๑.๕) มุมมองภายในซอยเจริญนคร ๑๔ จะสามารถเห็นอาคารและความคับแคบของถนนในพื้นที่โครงการ

๑.๖) มุมมองจากฝั่งพระนครมองข้ามฝั่งมายังพื้นที่โครงการจะเห็นอาคารในพื้นที่โครงการฝั่งถนนเจริญนครอย่างชัดเจน

๑.๗) มุมมองด้านบนของพื้นที่โครงการจากฝั่งตะวันตกของพื้นที่โครงการจะเห็นขอบเขตและรายละเอียดถนนและอาคารของพื้นที่โครงการได้อย่างชัดเจน





แผนที่ ๓.๑๖ : ผังแสดงศึกษภาพในการมองเห็น  
ที่มา : การสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๓.๑๖ : ศึกษภาพในการมองเห็น  
ที่มา : จากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

## ๒) ศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่

การเข้าถึงพื้นที่ย่านคลองสานนั้นมีลำดับศักยภาพการเข้าถึงจากถนนสายประธานคือถนนราชพฤกษ์เพื่อมุ่งเข้าสู่ถนนกรุงธนบุรีเป็นถนนที่ติดกับโครงการ และถนนสายหลักคือถนนพระเจ้าตากสินที่สามารถเข้าโครงการได้ ๒ ช่องทางคือตัดถนนกรุงธนบุรีและถนนลาดหญ้า รวมถึงสามารถเข้าถึงพื้นที่โครงการจากฝั่งพระนครโดยถนนกรุงธนบุรีและถนนประชาธิปไตยเพื่อตัดเข้าสู่พื้นที่โครงการโดย ถนนลาดหญ้า ถนนสายรองภายในโครงการได้แก่ ถนนเจริญรัช สามารถเข้ามายังถนนเจริญรัชโดยใช้เส้นทางถนนลาดหญ้า ถนนพระเจ้าตากสิน และ ถนนเจริญนคร นอกจากนี้พื้นที่โครงการสามารถเข้าถึงจากทาง BTS สายสีเขียวโดยมีสถานีที่ตรงกับพื้นที่โครงการอยู่ ๒ สถานีได้แก่ สถานีวงเวียนใหญ่ และสถานีกรุงธนบุรี พื้นที่โครงการยังสามารถเข้าถึงโดยทางน้ำได้โดยนั่งเรือด่วนหรือเรือข้ามฟากสี่พระยา-คลองสาน เพื่อมาลงท่าเรือคลองสานและเดินมายังพื้นที่โครงการเพียงระยะทางประมาณ ๕๐๐ เมตร และมีทางจักรยานรอบพื้นที่โครงการ รวมถึงในพื้นที่โครงการสามารถเดินสัญจรได้แต่มีถนนค่อนข้างคับแคบและมีรถตลอดเวลาทำให้ไม่ปลอดภัยในการเดิน จะเห็นได้ว่าในพื้นที่โครงการจะมีศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่สูงที่สามารถมาได้ทั้งทาง รถ ราง เรือ และจักรยาน



สถานีวงเวียนใหญ่- กรุงธนบุรี



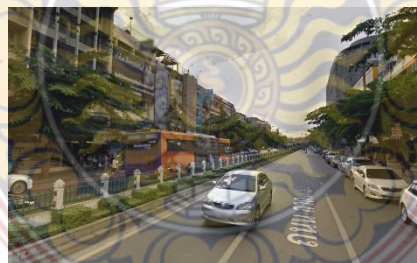
ถนนเจริญนคร



ถนนกรุงธนบุรี



ทางจักรยานถนนลาดหญ้า  
และถนนพระเจ้าตากสินฯ



ถนนลาดหญ้า



ท่าเรือคลองสาน

ภาพที่ ๓.๑๗ : ศักยภาพในการเข้าถึง  
ที่มา : จากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๓.๑.๑.๑๑ องค์ประกอบทางจินตภาพ

จากการศึกษาองค์ประกอบทางจินตภาพเป็นการศึกษาลักษณะทางภูมิทัศน์เมืองตาม แนวความคิดของลิช (Lynch, ๑๙๖๐) โดยมีหลักว่า จินตภาพสาธารณะ(public image) เกิดจาก องค์ประกอบเมือง ๕ ประการ คือ เส้นทาง จุดรวมกิจกรรม ขอบเขตพื้นที่ ย่าน และที่หมายตา ที่แสดงออกถึงการรับรู้และเข้าใจรูปแบบของความเป็นเมืองได้ จากการรวบรวมข้อมูล ทูตียภูมิ การสำรวจข้อมูล สังเกตการณ์ และการสอบถามกลุ่มผู้คนที่อยู่ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ข้างเคียง พบว่ามีรายละเอียดการวิเคราะห์องค์ประกอบ ทางจินตภาพ ดังนี้

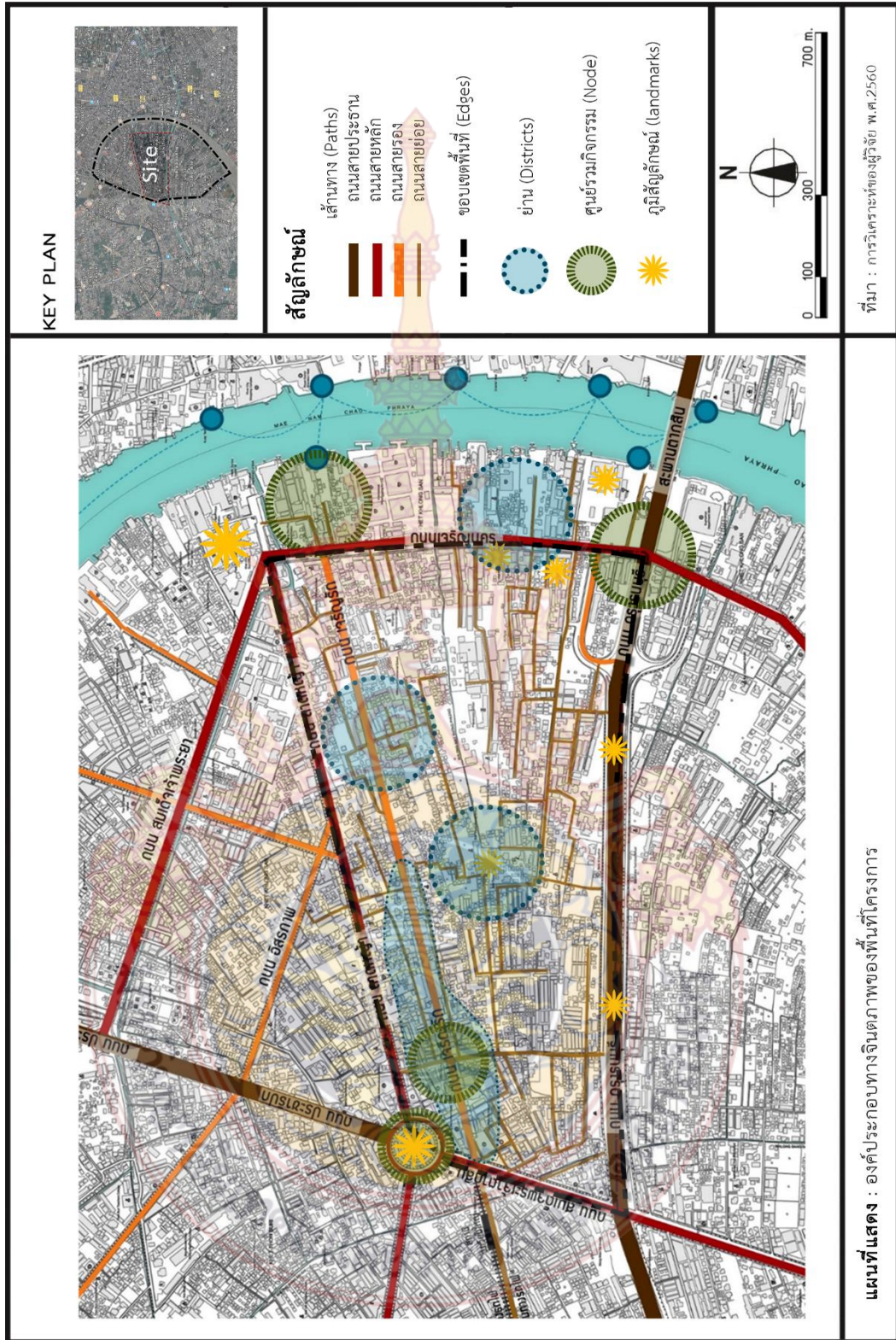
๑) เส้นทาง (Paths) ภายในพื้นที่ย่านคลองสาน เส้นทางภายใน พื้นที่ที่ประชาชนส่วนใหญ่รับรู้และจดจำได้มากที่สุดคือ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี ถนนลาดหญ้า ถนนเจริญนคร(สายหลัก) ถนนเจริญรัถ(ถนนรอง) และถนนสายย่อยภายในพื้นที่

๒) ขอบเขตพื้นที่(Edges) คือ พื้นที่หรือเส้นทางที่แบ่งลักษณะทางกิจกรรมที่คนในพื้นที่ จดจำขอบเขตของพื้นที่ย่าน ได้แก่ ถนนลาดหญ้า ถนนเจริญนคร ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี

๓) ย่าน(Districts) คือ บริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่คล้ายคลึงกันหรือมีสถานที่สำคัญต่างๆในระแวกนั้นๆ จากการสำรวจ เก็บข้อมูล และการสอบถาม สามารถแบ่งย่านในพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้ ย่านตลาดคลองสาน ย่านตลาดเจริญรัถ ย่านวัดทองเพลง ย่านวัดสุวรรณ ย่านจันทร์สถิตย์

๔) ศูนย์รวมกิจกรรม(Nodes)คือบริเวณที่เป็นจุดศูนย์รวมกิจกรรม มีการใช้พื้นที่ หลากหลายแบ่งออกเป็นพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมระดับย่านและพื้นที่ศูนย์รวมกิจกรรมระดับชุมชน ที่ รวมกิจกรรมประกอบด้วยบริเวณตลาดสดและพื้นที่พาณิชยกรรมต่างๆได้แก่ วงเวียนใหญ่ สวนป่าเฉลิมพระเกียรติสะพานตากสิน ตลาดคลองสาน ตลาดเจริญรัถ

๕) ภูมิสัญลักษณ์(Landmarks) ได้แก่พื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างที่มีลักษณะที่โดดเด่นเป็นจุดใช้ อ้างอิงและสามารถจดจำพื้นที่ ได้แก่ The Lighthouse condominium วงเวียนใหญ่ วัดสุวรรณ The River Condominium สะพานตากสิน สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวสถานีกรุงธนและสถานีวงเวียนใหญ่ โรงพยาบาลตากสิน วัดทองเพลง



แผนที่ ๓.๑๗ : ผังแสดงองค์ประกอบทางจินตภาพ  
 ที่มา : การสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



### ๓.๓.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

#### ๑) ลักษณะชุมชนและประชากร

ในปัจจุบันพื้นที่ย่านคลองสานเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นมากลักษณะอาคารและชุมชนส่วนใหญ่ภายในพื้นที่เป็นชุมชนแออัด ๑-๒ ชั้นประกอบด้วย ๕ ชุมชนหลักๆได้แก่ ชุมชน ช.ร่วมมิตร ชุมชนวัดทองเพลง ชุมชนวนาวรรณ ชุมชนซอยเจริญนคร ๒๗ ชุมชนสองร้อยห้อง ในพื้นที่มีจำนวนหลังคาเรือนรวมทั้งพื้นที่ประมาณ ๑๔,๐๘๓ หลังคาเรือน และพื้นที่บริเวณริมถนนต่างจะเป็นอาคารพาณิชย์กรรม ตึกแถว อพาร์ทเมนท์ หอพัก คอนโดมิเนียม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ประชากรส่วนใหญ่เข้ามาในพื้นที่เพื่อประกอบอาชีพต่างๆ เช่น ค้าขาย พนักงานบริษัท พนักงานทั่วไป รับจ้างทำรองเท้า รับจ้างทำเครื่องหนังตัดเย็บผ้า และเข้ามาเพื่ออยู่อาศัยเพื่อจะไปประกอบอาชีพฝั่งพระนครเหตุผลเหล่านี้ทำให้พื้นที่เกิดความแออัดมาก รวมทั้งมีการลงทุนและพัฒนาพื้นที่คือการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง สีทอง และมี Mega Project Icon Siam และหอชมเมือง เข้ามามีบทบาทในพื้นที่ทำให้พื้นที่เริ่มมีที่ดินที่ราคาสูงและแนวโน้มการซื้อที่ดินเพื่อพัฒนาขึ้นเรื่อยๆ

#### ๒) กิจกรรมทางสังคม วัฒนธรรม ประเพณี

ในพื้นที่โครงการนอกเหนือจากประเพณีทั่วไปแล้วยังมีประเพณีงานประจำปีพระเจ้าตากสินจะถูกจัดขึ้นในช่วง ๒๗-๒๘ ธันวาคม ของทุกปี บริเวณอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จะมีการปิดถนนเพื่อทำพิธีบวงสรวงพระเจ้าตากสินมหาราชและจะมีการค้าขายสินค้าต่างๆ ในรูปแบบหาบเร่แผงลอย และมีกิจกรรมโชว์การแสดงต่างๆ ในวงเวียนใหญ่ และตลอดแนวถนนลาดหญ้า



ภาพที่ ๓.๑๘ : รูปแบบกิจกรรมทางสังคม วัฒนธรรม ประเพณี

ที่มา : <http://palungjit.org/threads/ภาพพิธีบวงสรวง> , ๒๕๖๐ ออนไลน์

## ๒) กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญในพื้นที่ย่านคลองสานคือ ย่านถนนเจริญรัช และบริเวณริมถนนเจริญนครเนื่องจาก ย่านเจริญรัชเป็นย่านที่ติดกับวงเวียนใหญ่เป็นศูนย์กลางในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรและในพื้นที่เป็นรูปแบบ เศรษฐกิจสัญจรเนื่องจากเป็นตลาดขายของสด ขายอาหาร และมีอาคารพาณิชย์กรรมค้าขายอาหาร รวมถึงวัสดุอุปกรณ์เครื่องหนัง ค้าขายผ้า และอื่นๆ ส่วน บริเวณริมถนนเจริญนคร จะเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในรูปแบบเดียวกันเนื่องจากเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายทางเรือที่มีผู้คนข้ามฝั่งมาจากฝั่งพระนครมาลงที่ท่าเรือคลองสาน บริเวณท่าเรือคลองสานมีตลาดคลองสานที่ใช้รองรับกับผู้ใช้งานกลุ่มนี้ รวมทั้งจะมีการเดินมาเพื่อต่อรถและรถไฟฟ้าเพื่อไปยังที่ต่างๆ จึงทำให้พื้นที่บริเวณริมถนนเจริญนครมีความคึกคักในทุกช่วงเวลา



ภาพที่ ๓.๑๙ : กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม, [www.thetrippacker.com/th/review](http://www.thetrippacker.com/th/review) , ๒๕๖๐ ออนไลน์

### สรุปบทที่ ๓

๑) **ด้านกายภาพ** พื้นที่ย่านคลองสาน แขวงคลองตันไทร กรุงเทพมหานครมีลักษณะกายภาพที่มีความเป็นเมืองสูงเนื่องจากการพัฒนาต่างๆ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่พักอาศัยแนวราบเป็นแนวตั้งเพื่อพื้นที่ที่เต็มศักยภาพ ในขณะที่เดียวกัน พื้นที่ชั้นในย่านคลองตันไทรประกอบด้วยอาคารที่อยู่อาศัยที่แออัดและเป็นแหล่งมั่วสุมต่างๆ ไม่ปลอดภัยและสัดส่วนอาคารที่มีสภาพปานกลางคืออาคารระหว่างช่วงอายุ ๑๑-๒๐ ปี มีสัดส่วนเท่ากับอาคารมีความทรุดโทรมคือช่วงอายุประมาณ ๒๑-๔๐ ปี ซึ่งคาดการณ์ในอนาคตว่าอาคารจะมีความทรุดโทรมขึ้นเรื่อยๆ และเกิดการสวนทางกันกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณติดถนนสาย

๒) **ด้านเศรษฐกิจ** เป็นพื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจสูงเนื่องจากมีประชากรแฝงมากขึ้นจึงทำให้เกิดการบริโภคทรัพยากรทุกด้านมากขึ้นรวมถึงมีโครงการในอนาคตเข้ามาในพื้นที่ได้แก่ Mega Project Icon Siam หอชมเมือง รถไฟฟ้ารางเบาสายสีทอง และรถไฟฟ้าสายสีม่วงเกิดขึ้นในพื้นที่ภายในปี พ.ศ.๒๕๖๖ นี้เพื่อตอบสนองผู้ใช้งาน นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และส่วนหนึ่งมีการกระจายตัวทางเศรษฐกิจมาจากฝั่งพระนคร ทำให้เกิดการลงทุนทางด้านอสังหาริมทรัพย์ และมีอัตราราคาที่ดินที่สูงขึ้นต่อเนื่อง

๓) **ด้านสังคม** เป็นพื้นที่ที่มีหลายชนชาติและเชื้อชาติอยู่ร่วมกันเนื่องจากพื้นที่ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งทำให้ในพื้นที่มีหลายชาติพันธุ์สืบเนื่องมาแต่อดีตและเป็นแหล่งพาณิชยกรรมและเศรษฐกิจตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นที่อยู่อาศัยทั้งแนวราบและแนวตั้งเป็นแหล่งรวมจุดเชื่อมต่อระหว่างเมืองมีประชากรจรและประชากรแฝงอยู่มากในพื้นที่ วิวัฒนาการการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ด้านกายภาพส่งผลกระทบต่อด้านสังคมเป็นอย่างมากเนื่องจากมีความเหลื่อมล้ำทางสังคมสูงเนื่องจากพื้นที่ชั้นในโครงการเป็นบ้านเช่า อาคารไม้ผสมปูนสูง ๑-๒ ชั้นและมีราคาเช่าที่ค่อนข้างต่ำ ต่างจากบริเวณรอบนอกโครงการที่ติดกับถนนสายต่างๆ มีการลงทุนของภาคเอกชนในการสร้างอาคารสูงและที่พักอาศัยแนวตั้งมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

## บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ

### ๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

#### ๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

๑. เป็นศูนย์รวมการเชื่อมต่อระหว่างฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร ในพื้นที่โครงการสามารถเชื่อมต่อได้ทั้งทางรถราง เรือ โดย ทางรถมีสถานีรถประจำทางอยู่รอบพื้นที่และมีโหนดใหญ่ได้แก่วงเวียนใหญ่ ทางรางมีสถานีรถไฟฟ้า ๒ สถานี ได้แก่ สถานีวงเวียนใหญ่ และสถานีกรุงธนบุรี ทางเรือมีท่าเรือข้ามฟากได้แก่ ท่าเรือ คลองสาน-สี่พระยา

๒. มีการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินอย่างผสมผสาน เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหลายรูปแบบทั้งแนวราบและแนวตั้งรวมถึงมีที่พักอาศัยสำหรับประชากรแฝงที่หลากหลายราคาตั้งแต่ราคาถูกจนถึงราคาสูง

๓. เป็นพื้นที่ที่มีการเข้ามาของนักลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชนในการทำธุรกิจและอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ อย่างมาก และมีแหล่งพาณิชย์กรรมย่อยที่กระจายตัวอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๔.๑ : รูปแบบโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : จากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

## ๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ

### ๔.๑.๒.๑ ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่

๑. การกระจายตัวของเมืองในแนวราบทำให้เกิดมีชุมชนแออัดกระจายอยู่ในแต่ละส่วนของพื้นที่เป็นจำนวนมาก เป็นอาคารไม้กึ่งปูน ๑-๒ ชั้นที่ใช้ที่ดินอย่างไม่เต็มศักยภาพก่อให้เกิดปัญหาทั้งด้านอาชญากรรม ยาเสพติด และอัคคีภัยอยู่บ่อยครั้ง

๒. ขาดพื้นที่สาธารณะ พื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่โครงการเนื่องด้วยการกระจายตัวของเมืองในแนวราบทำให้พื้นที่ขาดพื้นที่โล่งว่างที่สามารถใช้ในการพักผ่อน ทำกิจกรรมทั้งนันทนาการและสันทนาการได้

๓. ขาดแคลนพื้นที่จอดรถ เนื่องด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ผู้ใช้รถส่วนใหญ่ในพื้นที่จอดรถริมถนนสร้างปัญหาการจราจรติดขัดและกีดขวางทางเท้าในพื้นที่และรอบพื้นที่



ภาพที่ ๔.๒ : ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่

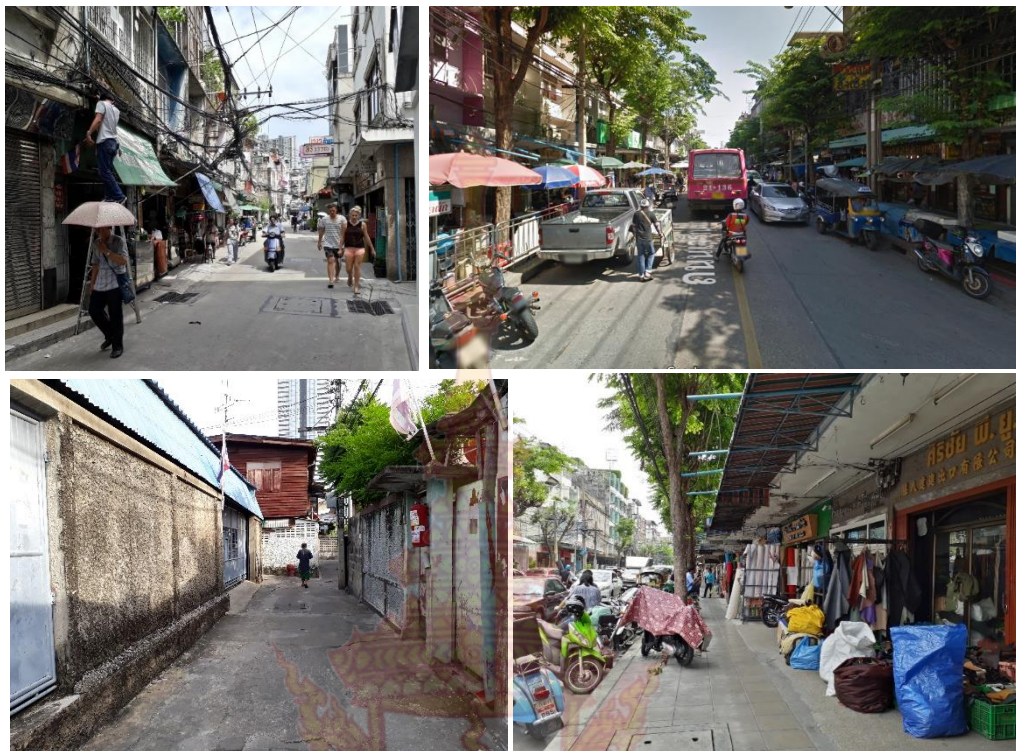
ที่มา : จากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๔.๑.๒.๒ ปัญหาการจราจร การสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่

๑. ปัญหาจากการจอดรถริมถนนส่งผลให้เกิดขวางการจราจรในพื้นที่ที่มีความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนและคนเดินเท้าเนื่องจากถนนมีความคับแคบและไม่เพียงพอต่อผู้ใช้งาน

๒. การเข้าถึงพื้นที่ชั้นในของโครงการมีความลำบากเนื่องจากถนนคับแคบและโดนลูกล้าจากบ้านเรือนรวมถึงการจอดรถที่ไร้ระเบียบรถดับเพลิงไม่สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

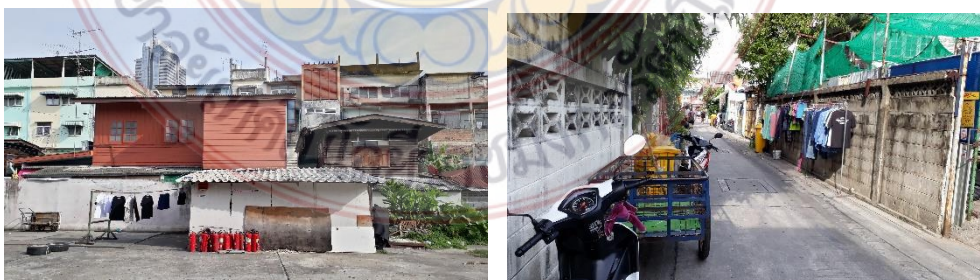
๓. บางพื้นที่ไม่มีทางเท้าสำหรับผู้ใช้งานจึงเกิดการเดินบนถนนสร้างความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน



ภาพที่ ๔.๓ : ปัญหาการจราจร การสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่  
ที่มา : จากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

#### ๔.๒.๒.๓ ปัญหาสภาพแวดล้อมเมืองและความเสื่อมโทรมของพื้นที่

๑. อาคารที่กระจายตัวในแนวราบของพื้นที่ชั้นในโครงการก่อให้เกิดสภาพชุมชนแออัดไร้การควบคุมและขาดความเป็นระเบียบรวมถึงการใช้พื้นที่อย่างไม่เต็มศักยภาพ
๒. ในพื้นที่ไม่มีพื้นที่สีเขียวจึงทำให้ขาดการถ่ายเทอากาศและสภาพแวดล้อมเมืองที่ดี
๓. ในพื้นที่ขาดการสร้างความสะดวกด้านภูมิทัศน์บริเวณเส้นทางต่างๆทำให้ขาดสภาพแวดล้อมเมืองที่ดี
๔. อาคารต่างๆในพื้นที่เป็นอาคารที่มีอายุอาคารปานกลางถึงเก่าเริ่มมีการเสื่อมสภาพ
๕. บริเวณชุมชนแสงแดดเข้าถึงได้น้อยมีความแออัดสูง



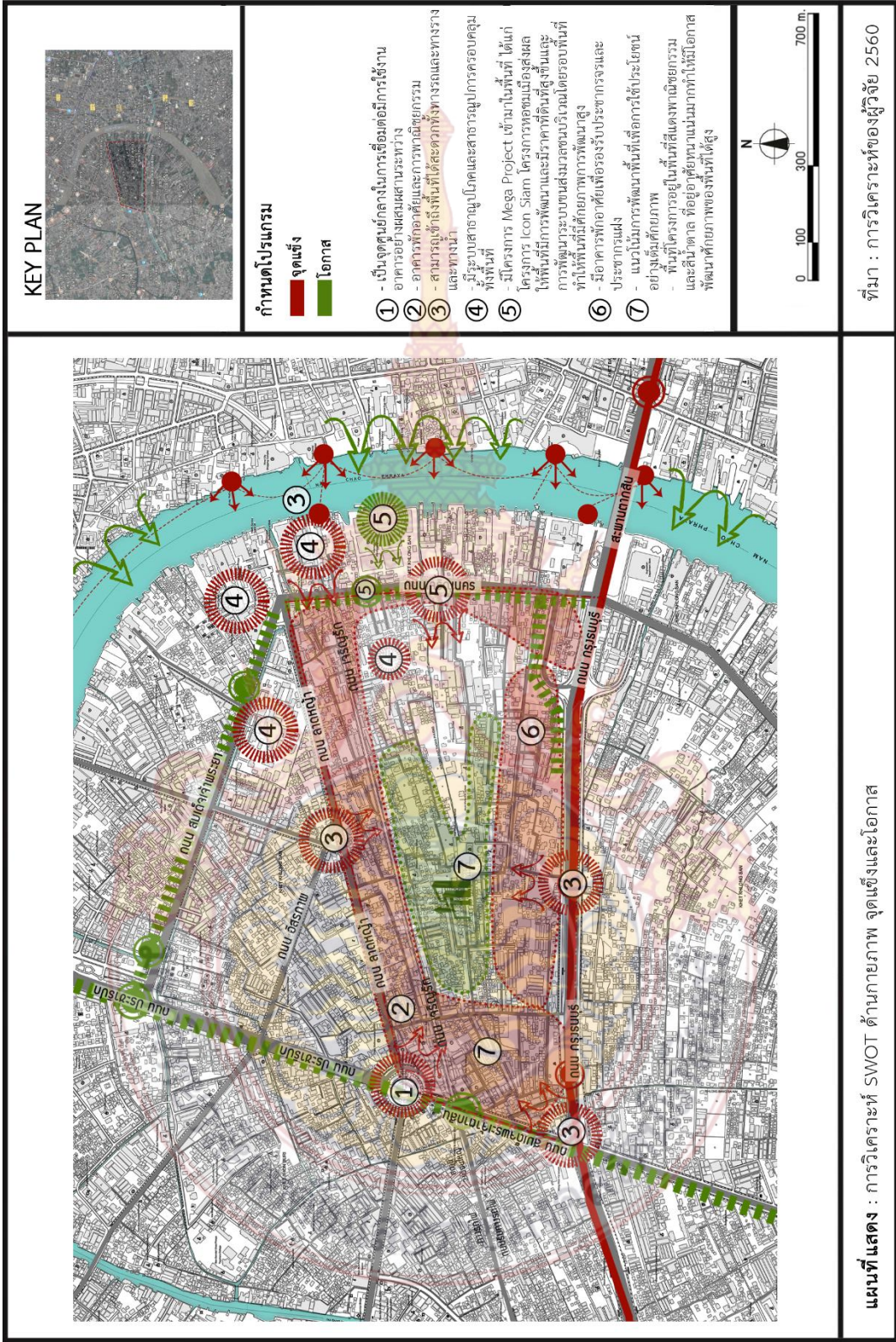
ภาพที่ ๔.๔ : ปัญหาสภาพแวดล้อมเมืองและความเสื่อมโทรมของพื้นที่  
ที่มา : จากการสำรวจ โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

## ๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

การวิเคราะห์ข้อมูลของพื้นที่โครงการ ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม สามารถนำมาสรุป และทำการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม (SWOT Analysis) เพื่อเสนอแนะ แนวทางและกำหนดวิสัยทัศน์ให้กับพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งเสนอแนวคิดในการออกแบบวางผังในการ พัฒนาพื้นที่บริเวณย่านคลองสาน กรุงเทพมหานคร โดยพิจารณาจากข้อมูลทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ภายในพื้นที่ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนา และหาแนวทางที่เหมาะสมในการสร้างกิจกรรมและแก้ไขปัญหาทางด้านต่างๆ เพื่อรองรับประชากรยุคปัจจุบันและอนาคต รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการของประชากรยุคใหม่และรองรับการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ที่เข้ามาในพื้นที่

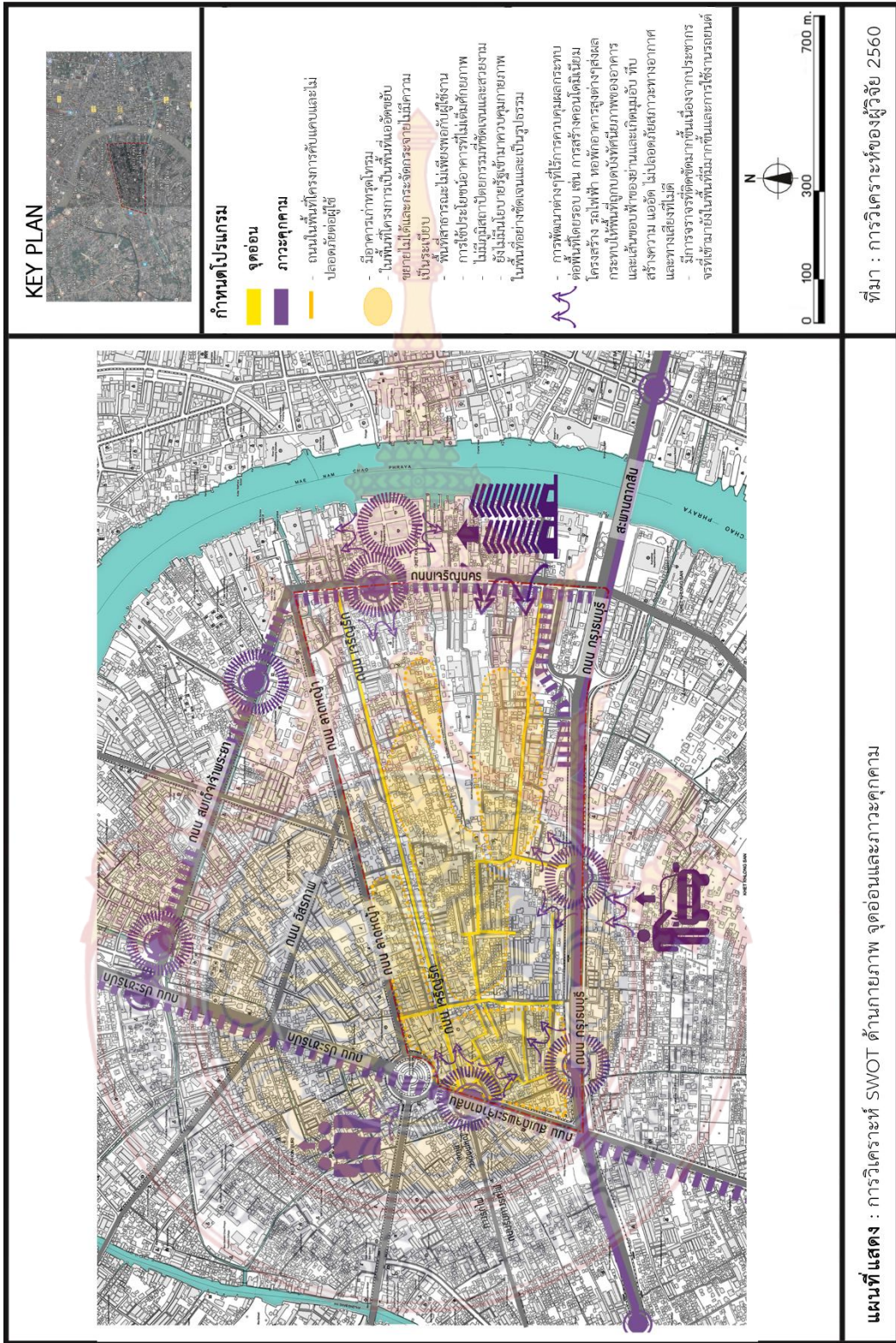
ตารางที่ ๔.๑ การวิเคราะห์ SWOT ด้านกายภาพ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย และหลากหลายทั้งทางรถ ราง เรือ</li> <li>- มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการครอบคลุมทั้งพื้นที่</li> <li>- เป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อ</li> <li>- มีอาคารพักอาศัยเพื่อรองรับประชากรจรและประชากรแฝง</li> <li>- มีการใช้งานอาคารอย่างผสมผสานระหว่างอาคารพักอาศัยและการพาณิชย์กรรม</li> <li>- เป็นพื้นที่ระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบพาณิชย์กรรมและการอยู่อาศัยหนาแน่นมาก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนในพื้นที่โครงการคับแคบและไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้</li> <li>- มีอาคารเก่าทรุดโทรม</li> <li>- ในพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่แออัดขยายไม่ได้และกระจัดกระจายไม่มีความเป็นระเบียบ</li> <li>- พื้นที่สาธารณะไม่เพียงพอกับผู้ใช้งาน</li> <li>- การใช้ประโยชน์อาคารที่ไม่เต็มศักยภาพ</li> <li>- ไม่มีภูมิสถาปัตยกรรมที่ชัดเจนและสวยงาม</li> <li>- ยังไม่มีนโยบายรัฐเข้ามาควบคุมกายภาพในพื้นที่อย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม</li> </ul>
โอกาส	ภาวะคุกคาม
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีโครงการ Mega Project เข้ามาในพื้นที่ ได้แก่โครงการ Icon Siam โครงการหอชมเมือง ส่งผลให้พื้นที่มีการพัฒนาและมีราคาที่ดินที่สูงขึ้น</li> <li>- แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่เพื่อการใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ</li> <li>- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนบริเวณโดยรอบพื้นที่ทำให้พื้นที่มีศักยภาพการพัฒนาสูง</li> <li>- พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่สีแดงพาณิชย์กรรม และสีน้ำตาล ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากทำให้มีโอกาสพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ได้สูง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาต่างๆที่ไร้การควบคุมผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ เช่น การสร้างคอนโดมิเนียม โครงสร้างรถไฟฟ้า หอพัก อาคารสูงต่างๆ ส่งผลทำให้พื้นที่ถูกกดบังทัศนียภาพ ของอาคารและเส้นขอบฟ้าของย่านและเกิดมุมอับ ทึบ สร้างความ แออัด ไม่ปลอดภัย สภาวะทางอากาศและทางเสียงที่ไม่ดี</li> <li>- มีการจราจรที่ติดขัดมากขึ้นเนื่องจากประชากรจรที่เข้ามาอยู่ในพื้นที่มีมากขึ้นและการใช้งานรถยนต์</li> </ul>



แผนที่ ๔.๑ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ ด้านจุดแข็งและโอกาสของกายภาพ  
ที่มา : การวิเคราะห์โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐





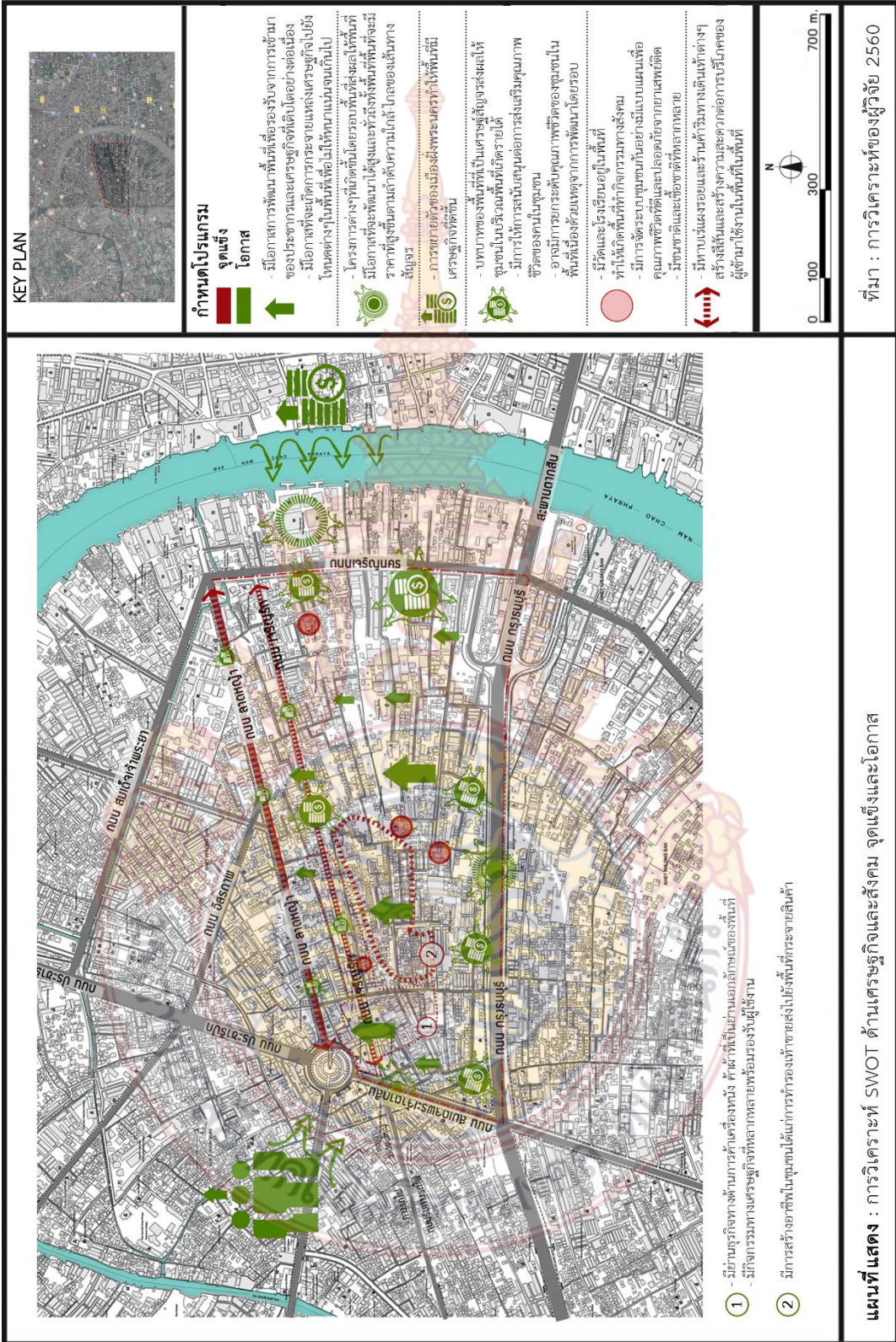
แผนที่ ๔.๒ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ ด้านจุดอ่อนและภาวะคุกคามของกายภาพ  
 ที่มา : การวิเคราะห์โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

## ตารางที่ ๔.๒ การวิเคราะห์ SWOT ด้านเศรษฐกิจ

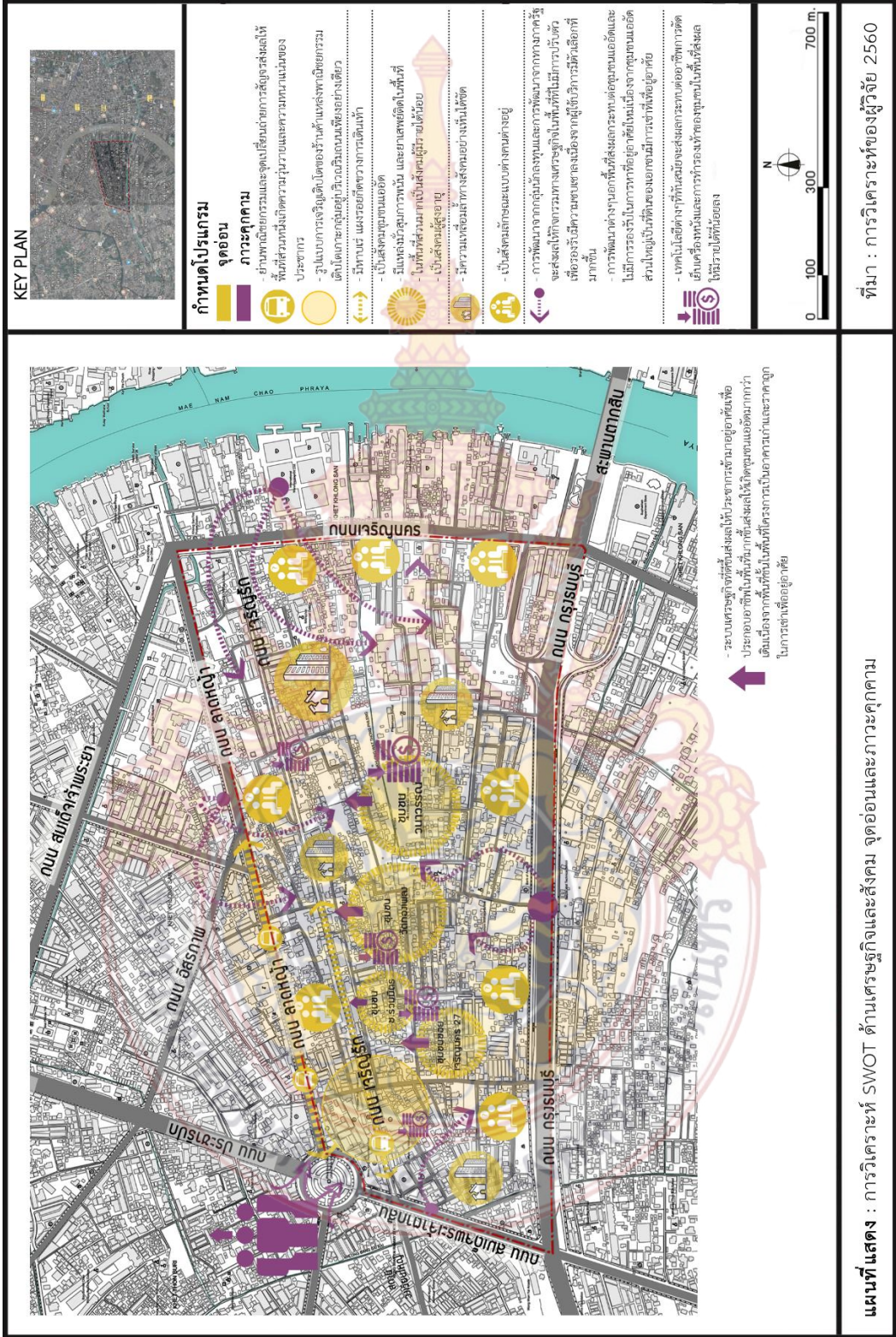
จุดแข็ง	จุดอ่อน
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีย่านธุรกิจทางการค้าเครื่องหนัง ค้าผ้าที่เป็นย่านเอกลักษณ์ของพื้นที่</li> <li>- มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายพร้อมรองรับผู้ใช้งาน</li> <li>- มีการสร้างอาชีพในชุมชนได้แก่การทำรองเท้าขายส่งไปยังพื้นที่กระจายสินค้า</li> <li>- มีแหล่งสถานบันเทิงในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ย่านพาณิชยกรรมและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรส่งผลให้พื้นที่ส่วนหนึ่งเกิดความวุ่นวายและความหนาแน่นของประชากร</li> <li>- รูปแบบการเจริญเติบโตของร้านค้าแหล่งพาณิชยกรรมเติบโตเกาะกลุ่มอยู่บริเวณริมถนนเพียงอย่างเดียว</li> <li>- มีหาบเร่ แผงลอยกีดขวางการเดินเท้า</li> </ul>
โอกาส	ภาวะคุกคาม
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีโอกาสการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับจากการเข้ามาของประชากรและเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง</li> <li>- มีโอกาสที่จะเกิดการกระจายแหล่งเศรษฐกิจไปยังโหนดต่างๆในพื้นที่เพื่อไม่ให้หนาแน่นจนเกินไป</li> <li>- โครงการต่างๆที่เกิดขึ้นโดยรอบพื้นที่ส่งผลให้พื้นที่มีโอกาสที่จะพัฒนาได้สูงและทั่วถึงทั้งพื้นที่</li> <li>- พื้นที่จะมีราคาที่สูงขึ้นตามลำดับความใกล้-ไกล ของเส้นทางสัญจร</li> <li>- การขยายตัวของเมืองฝั่งพระนครทำให้พื้นที่มีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาจากกลุ่มนักลงทุน และการพัฒนาจากทางภาครัฐจะส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ที่ไม่มีการปรับตัวเพื่อรองรับมีความซบเซาลงเนื่องจากผู้ใช้บริการมีตัวเลือกที่มากขึ้น</li> </ul>

## ตารางที่ ๔.๓ การวิเคราะห์ SWOT ด้านสังคม

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีวัดและโรงเรียนอยู่ในพื้นที่ ทำให้เกิดพื้นที่ทำกิจกรรมทางสังคม</li> <li>- มีการจัดระบบชุมชนกันอย่างมีแบบแผนเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีและปลอดภัยจากยาเสพติด</li> <li>- มีชนชาติและเชื้อชาติที่หลากหลาย</li> <li>- มีหาบเร่แผงลอยและร้านค้าริมทางเดินเท้าต่างๆสร้างสีสันและสร้างความสะดวกต่อการบริโภคของผู้เข้ามาใช้งานในพื้นที่ในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นสังคมชุมชนแออัด</li> <li>- มีแหล่งมั่วสุมการพนัน และยาเสพติดในพื้นที่</li> <li>- ในพื้นที่ส่วนมากเป็นสังคมผู้มีรายได้น้อย</li> <li>- เป็นสังคมผู้สูงอายุ</li> <li>- มีความเหลื่อมล้ำทางสังคมอย่างเห็นได้ชัด</li> <li>- เป็นลักษณะสังคมแบบต่างคนต่างอยู่</li> </ul>
โอกาส	ภาวะคุกคาม
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการให้การสนับสนุนต่อการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน</li> <li>- อาจมีการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนในพื้นที่เนื่องด้วยเหตุจากการพัฒนาโดยรอบ</li> <li>- บทบาทของพื้นที่ที่เป็น เศรษฐกิจฐานรองส่งผลให้ชุมชนในบริเวณพื้นที่เกิดรายได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาต่างๆนอกพื้นที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนแออัดและไม่มีการรองรับในการหาที่อยู่อาศัยใหม่เนื่องจาก ชุมชนแออัดส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชนมีการเช่าที่เพื่ออยู่อาศัย</li> <li>- ระบบเศรษฐกิจที่ดีขึ้นส่งผลให้ประชากรเข้ามาอยู่อาศัยเพื่อประกอบอาชีพในพื้นที่มากขึ้นส่งผลให้เกิดชุมชนแออัดมากกว่าเดิมเนื่องจากพื้นที่ชั้นในพื้นที่โครงการเป็นอาคารเก่าและราคาถูกในการเช่าเพื่ออยู่อาศัย</li> <li>- เทคโนโลยีต่างๆที่ทันสมัยจะส่งผลกระทบต่ออาชีพการตัดเย็บเครื่องหนัง และการทำรองเท้าของชุมชนในพื้นที่ส่งผลให้มีรายได้น้อยลง</li> </ul>



แผนที่ ๔.๓ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ ด้านจุดแข็งและโอกาสของเศรษฐกิจและสังคม  
ที่มา : การวิเคราะห์โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



แผนที่ ๔.๔ : แผนที่แสดงการวิเคราะห์ด้านจุดอ่อนและภาวะศุกคามของเศรษฐกิจและสังคม  
 ที่มา : การวิเคราะห์โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๔.๓ สรุปการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

จากการวิเคราะห์ทั้งกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม โดยใช้หลักของ S.W.O.T ANALYSIS ของพื้นที่โครงการทำให้เห็นภาพรวมได้ว่าพื้นที่โครงการนั้นมีจุดแข็งและโอกาส คือเป็นพื้นที่ที่มีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมแก่การพัฒนา พื้นที่โครงการมีการเข้าถึงได้สะดวกไม่ว่าจะเป็นทางรถ ราง เรือและมีการขนส่งมวลชนที่หลากหลายครบครัน มีโอกาสในอนาคตที่จะทำให้พื้นที่มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากถูกอิทธิพลของการขยายตัวของเมืองชั้นในมาถึงพื้นที่โครงการจะสังเกตได้ว่าพื้นที่โครงการมีโครงการ mega project ทั้งภาครัฐและเอกชนได้ทำการลงทุนในการพัฒนาขึ้นหลากหลายโครงการ ส่งผลให้ต้องมีการพัฒนาพื้นที่โครงการ

จากการวิเคราะห์ โดยใช้หลักของ S.W.O.T ANALYSIS ยังเห็นได้ว่าจุดอ่อนของพื้นที่คือผลกระทบของอิทธิพลการขยายตัวของเมืองหรือ Urban sprawl ทำให้พื้นที่โครงการนั้นถูกกระจายตัวไปในแนวราบส่งผลให้พื้นที่นั้นใช้ที่ดินอย่างไม่เต็มศักยภาพและเกิดความแออัดมากในพื้นที่ ส่งผลถึงการจราจรการเข้าถึง ภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมที่ไม่ดีในพื้นที่ ถ้าไม่มีการจัดการในอนาคตโครงการต่างๆที่ทางภาครัฐและเอกชนจะส่งผลให้เกิดภาวะคุกคามกับพื้นที่โดยเกิดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ความแออัดที่มากขึ้นส่งผลให้เกิดอัคคีภัย ความไม่ปลอดภัยในการใช้ชีวิต ปัญหาเสพติดต่างๆมากขึ้น จากการวิเคราะห์นี้จึงทำให้เห็นได้ว่าพื้นที่โครงการนั้นมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาให้รองรับกับวิถีของคนยุคใหม่และรองรับกับการใช้ชีวิตของผู้คนในอนาคตข้างหน้า

### ๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

๑. แนวโน้มการลงทุนของภาคเอกชนจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงบริบทของพื้นที่
๒. แนวโน้มการลงทุนของภาคเอกชนด้านพาณิชยกรรมและอสังหาริมทรัพย์มากขึ้น
๓. แนวโน้มการพัฒนาที่อยู่อาศัยแนวตั้งเพื่อรองรับการอยู่อาศัยที่หนาแน่นและหลากหลายรูปแบบ
๔. แนวโน้มเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายหลักที่สำคัญของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งรูปแบบ รถ ราง เรือ ระหว่างฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร
๕. แนวโน้มเป็นย่านเศรษฐกิจหลักอีกแห่งของกรุงเทพมหานคร
๖. แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรแฝงและประชากรจรของพื้นที่โครงการ



#### สรุปบทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อสู่กระบวนการในการออกแบบทั้งในด้านของการวิเคราะห์ศักยภาพปัญหา ข้อดีข้อเสีย กระบวนการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคามของพื้นที่โครงการ ทำให้เห็นว่าพื้นที่โครงการมีศักยภาพสูงทั้งทางด้านทำเลที่ตั้ง การเข้าถึงทั้งทาง รางและเรือ สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงโครงการ Mega Project ICON SAIM, หอชมเมือง, โครงการรถไฟฟ้าต่างๆ และการกระจายตัวของเมืองฝั่งพระนครส่งผลให้พื้นที่มีราคาที่ดินสูงขึ้นและมีปัญหาที่ตามมาตามกระบวนการวิเคราะห์จึงส่งผลให้ต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาทั้งด้านที่อยู่อาศัย พื้นที่สาธารณะ เส้นทางการสัญจรภายในพื้นที่ ส่งเสริมการเดินเท้า การปั่นจักรยาน และการใช้ระบบการขนส่งสาธารณะ การสร้างกิจกรรมที่หลากหลายเพื่อต่อบริรับคนในยุคปัจจุบันและอนาคต ที่มีวิถีชีวิตในรูปแบบใหม่ได้คือ ชีวิตที่สามารถเรียนรู้ได้ทุกที่ทุกเวลา, การมีอิสระแห่งการทำงาน, การมีอิสระแห่งการทำงานสามารถทำงานได้ในทุกที่, ความปกติใหม่ของชีวิตคนเมือง, การใช้ชีวิตด้วยการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะ (อ้างอิง เทรนด์ในอนาคต, กรุงเทพฯ ๒๕๐)



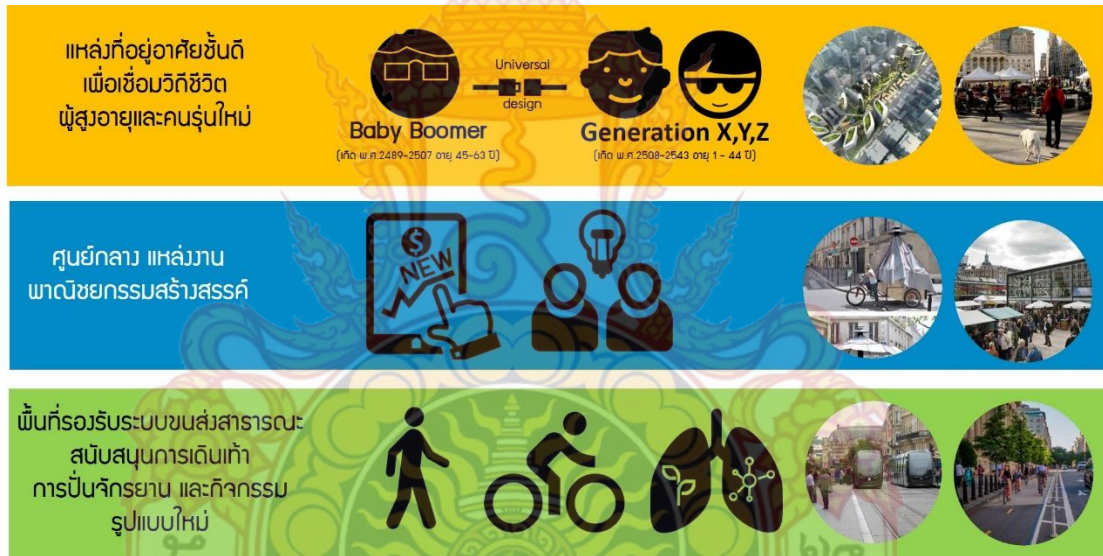


## บทที่ ๕

### การกำหนดรายละเอียดและการออกแบบวางผังโครงการ

#### ๕.๑ วิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่

การพัฒนาพื้นที่ย่านคลองสานมีความซับซ้อนทางด้านผู้ใช้งานเนื่องจาก มีการกระจุกตัวของช่วงอายุแต่ละช่วงในพื้นที่แต่ละจุดแตกต่างกันไปเนื่องด้วยปัญหาทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมต่างๆ ที่ทำให้เกิดการไม่เชื่อมต่อระหว่างคนในแต่ละช่วงอายุ บทบาทของพื้นที่เป็นพื้นที่อยู่อาศัยผสมผสานพาณิชยกรรมที่มีบทบาทสำคัญในฝั่งธนบุรีเป็นอย่างมาก จากผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาทำให้ได้วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองสาน ๓ ด้านได้แก่ ๑) แหล่งที่อยู่อาศัยหลากหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมวิถีชีวิตผู้สูงอายุ และคนรุ่นใหม่ ๒) ศูนย์กลางแหล่งงานพาณิชยกรรมสร้างสรรค์ ๓) พื้นที่รองรับระบบขนส่งสาธารณะ สนับสนุนการเดินเท้า การปั่นจักรยานและกิจกรรมรูปแบบใหม่



ภาพที่ ๕.๑ : แสดงวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่  
ที่มา : การวิเคราะห์โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

#### ๕.๑.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อพัฒนาบทบาทของพื้นที่ย่านคลองสานในอนาคตให้คงความเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยไว้ และยกระดับทั้งด้านที่อยู่อาศัยให้มีการขยายตัวทางแนวตั้งเพื่อรองรับจำนวนประชากรที่สูงขึ้นและการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพ ออกแบบพื้นที่รองรับแหล่งงานรูปแบบใหม่ที่มีความอิสระสูงสามารถทำงานได้ทุกที่ทุกเวลาได้ และสร้างบทบาทสำคัญด้านพื้นที่สาธารณะ เนื่องจากในระดับย่านไม่มีพื้นที่สวนสาธารณะที่เพียงพอต่อผู้ใช้สับเนื่องด้วยโครงการรถไฟฟ้าและโครงการของภาครัฐและเอกชนต่างๆ ที่เข้ามามีผลกระทบต่อพื้นที่จึงมีความจำเป็นต้องสร้างพื้นที่จุดรองรับโหนดการเชื่อมต่อดังกล่าว ในอนาคตพื้นที่คลองสานจะเป็นพื้นที่ ที่เป็นศูนย์รวมของคนรุ่นใหม่ที่มีความคิดสร้างสรรค์เข้ามาใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมต่างๆ รวมทั้งเป็นแหล่งท่องเที่ยว

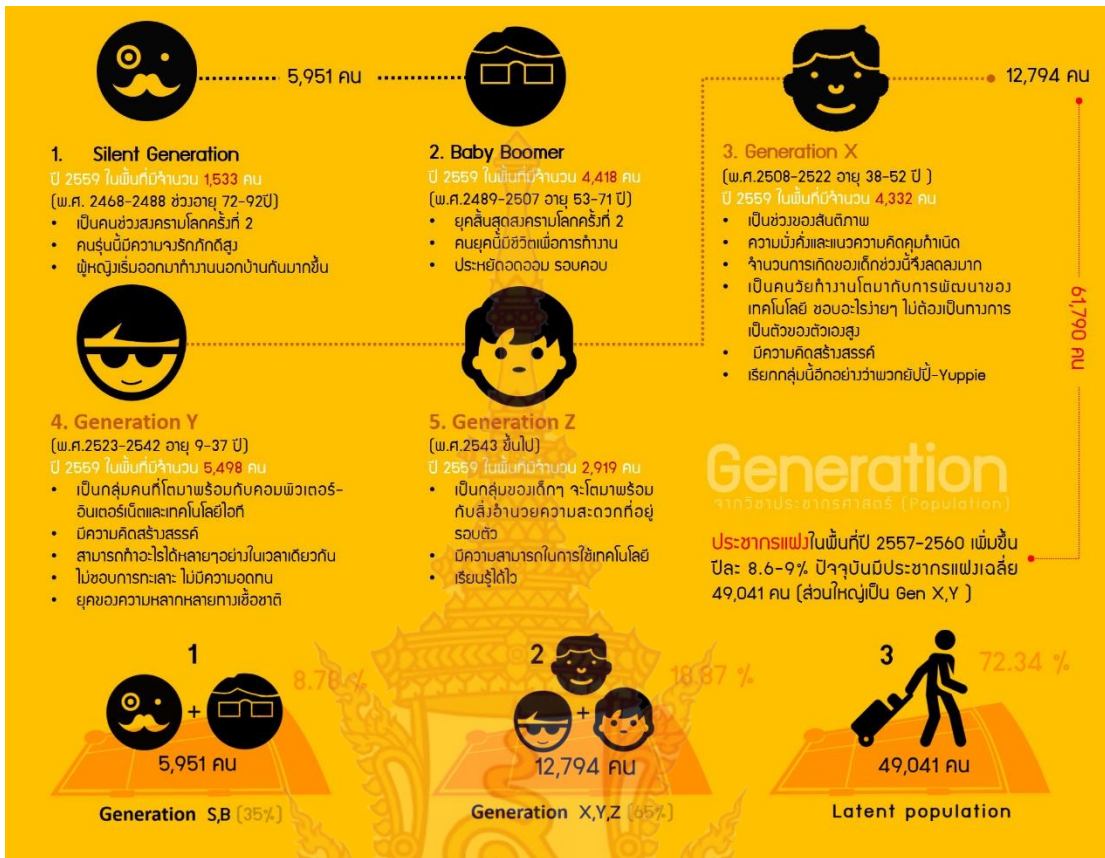
สำหรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ พื้นที่คลองสานจะเป็นอีกหนึ่งทัศนียภาพที่สวยงามทางด้านกายภาพเนื่องจากแนวทางการออกแบบ ถูกออกแบบให้สอดคล้องกับโครงการต่างๆที่เข้ามาในพื้นที่ได้แก่ หอชมเมือง iconsiam และโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ

## ๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบวางผัง

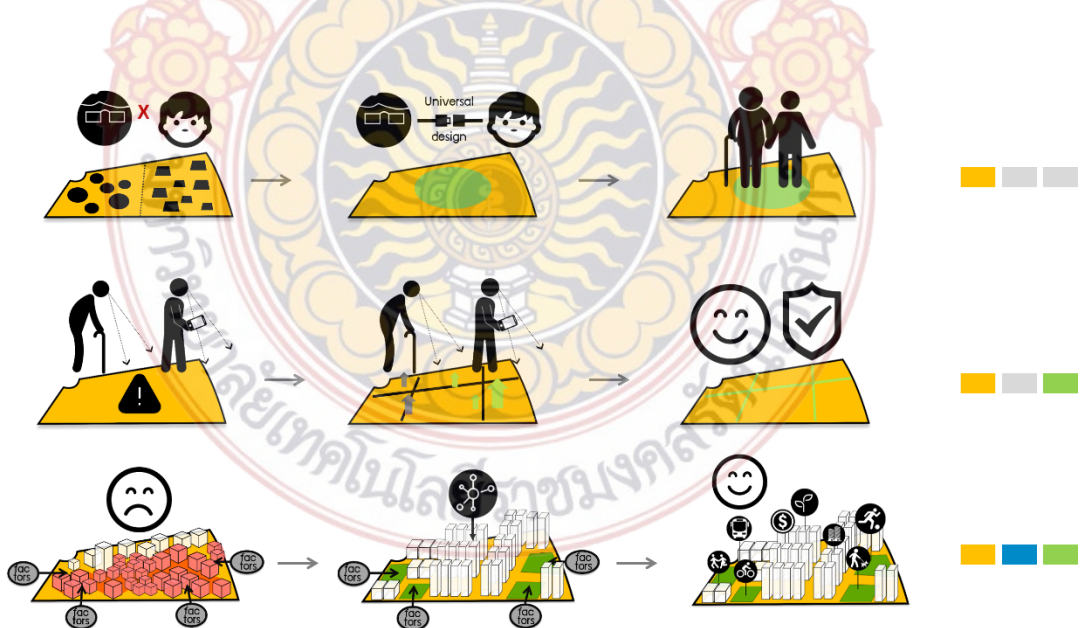
นอกเหนือจากการวิเคราะห์แนวคิดทางกายภาพแล้วได้คำนึงถึงแนวคิดในด้านของสังคมได้แก่ช่วงวัยต่างๆของมนุษย์ ซึ่งมีผลต่อการใช้ชีวิตและการออกแบบในปัจจุบันในพื้นที่โครงการประกอบด้วย

- ๑) Silent Generation ปี ๒๕๕๙ ในพื้นที่มีจำนวน ๑,๕๓๓ คน (พ.ศ. ๒๕๖๘-๒๕๘๘ ช่วงอายุ ๗๒-๙๒ปี) เป็นคนช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ คนรุ่นนี้มีความจงรักภักดีสูง ผู้หญิงเริ่มออกมาทำงานนอกบ้านกันมากขึ้น
- ๒) Baby Boomer ปี ๒๕๕๙ ในพื้นที่มีจำนวน ๔,๔๑๘ คน (พ.ศ.๒๕๘๙-พ.ศ.๒๕๐๗ อายุ ๕๓-๗๑ ปี) ยุคสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ ๒ คนยุคนี้มีชีวิตเพื่อการทำงาน ประหยัดอดออม รอบคอบ
- ๓) Generation X (พ.ศ.๒๕๐๘-๒๕๒๒ อายุ ๓๘-๕๒ ปี ) ปี ๒๕๕๙ ในพื้นที่มีจำนวน ๔,๓๓๒ คน เป็นช่วงของสันติภาพ ความมั่งคั่งและแนวความคิดคุมกำเนิดจำนวนการเกิดของเด็กช่วงนี้จึงลดลงมาก เป็นคนวัยทำงานโตมากับการพัฒนาของเทคโนโลยี ชอบอะไรง่ายๆ ไม่ต้องเป็นทางการเป็นตัวของตัวเองสูงมีความคิดสร้างสรรค์ เรียกกลุ่มนี้อีกอย่างว่าพวกยuppies
- ๔) Generation Y (พ.ศ.๒๕๒๓-๒๕๔๒ อายุ ๙-๓๗ ปี) ปี ๒๕๕๙ ในพื้นที่มีจำนวน ๕,๔๙๘ คน เป็นกลุ่มคนที่โตมาพร้อมกับคอมพิวเตอร์-อินเทอร์เน็ตและเทคโนโลยีไอที มีความคิดสร้างสรรค์สามารถทำอะไรได้หลายๆอย่างในเวลาเดียวกัน ไม่ชอบการทะเลาะ ไม่มีความอดทนยุคของความหลากหลายทางเชื้อชาติ
- ๕) Generation Z (พ.ศ.๒๕๔๓ ขึ้นไป) ปี ๒๕๕๙ ในพื้นที่มีจำนวน ๒,๙๑๙ คน เป็นกลุ่มของเด็กๆ จะโตมาพร้อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่รอบตัว มีความสามารถในการใช้เทคโนโลยีเรียนรู้ได้ไว

กลุ่มคนแต่ละช่วงอายุมีพฤติกรรมที่ต่างกันจึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งในการวิเคราะห์ผู้ใช้งานเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบของพื้นที่โครงการเพื่อเป็นงานออกแบบที่ตอบสนองสำหรับผู้ใช้งานในพื้นที่อย่างตรงจุด

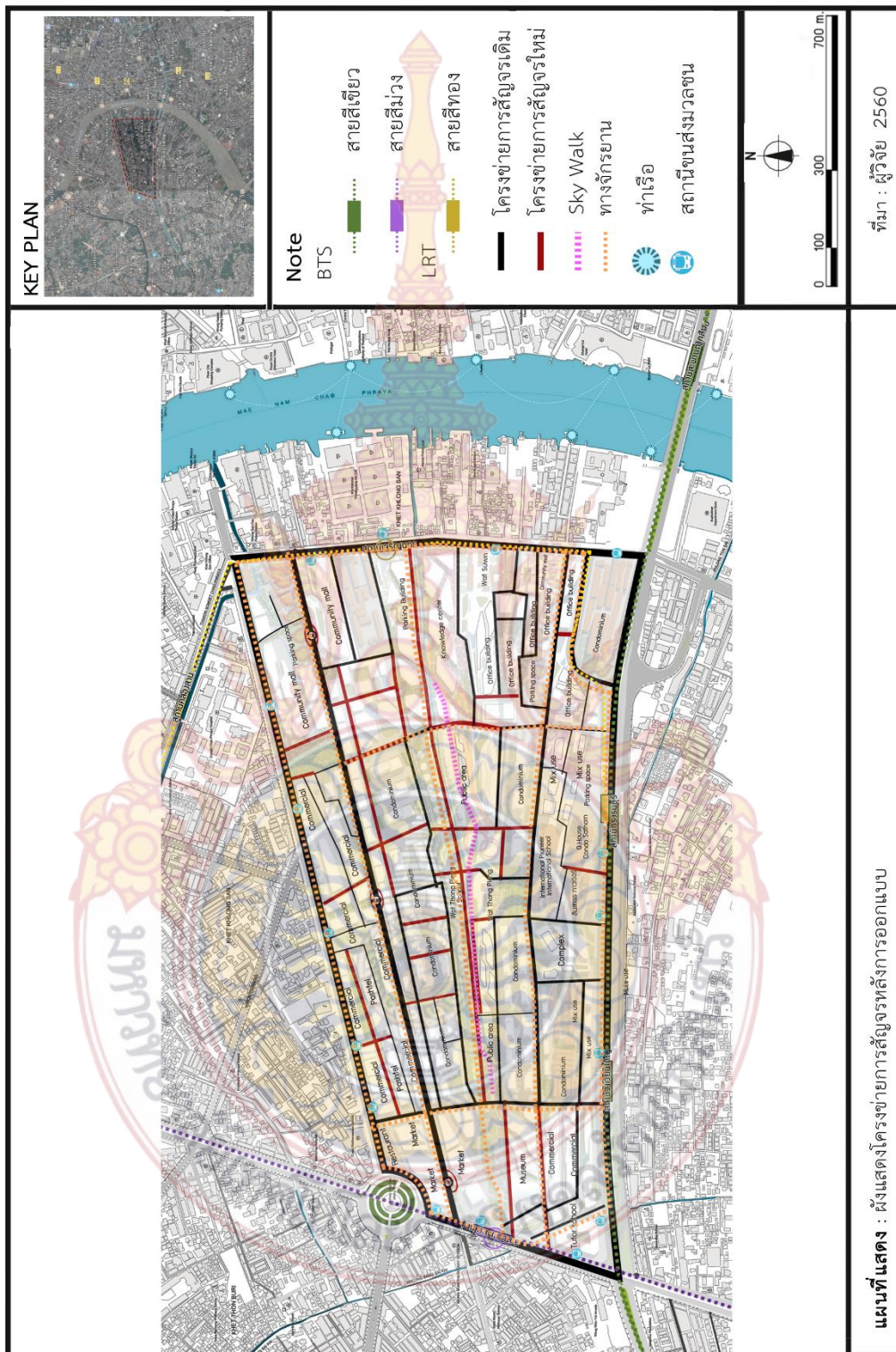


ภาพที่ ๕.๒ : แสดงจำนวนประชากรในพื้นที่แต่ละช่วงอายุและประชากรแฝง  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



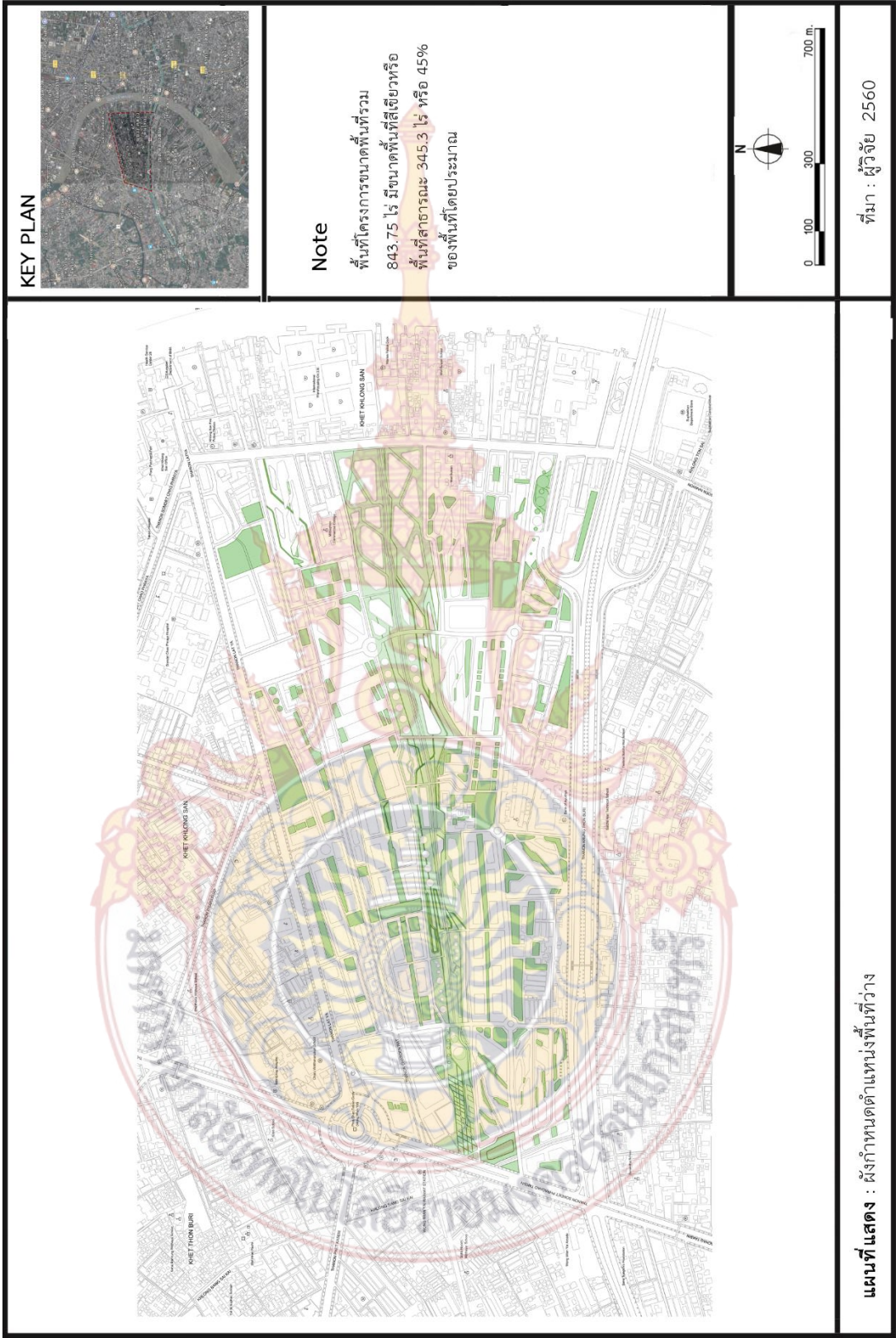
ภาพที่ ๕.๓ : แสดง Programming Design ในการพัฒนาพื้นที่  
ที่มา : การออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๕.๒.๑ ลักษณะโครงข่ายการสัญจร

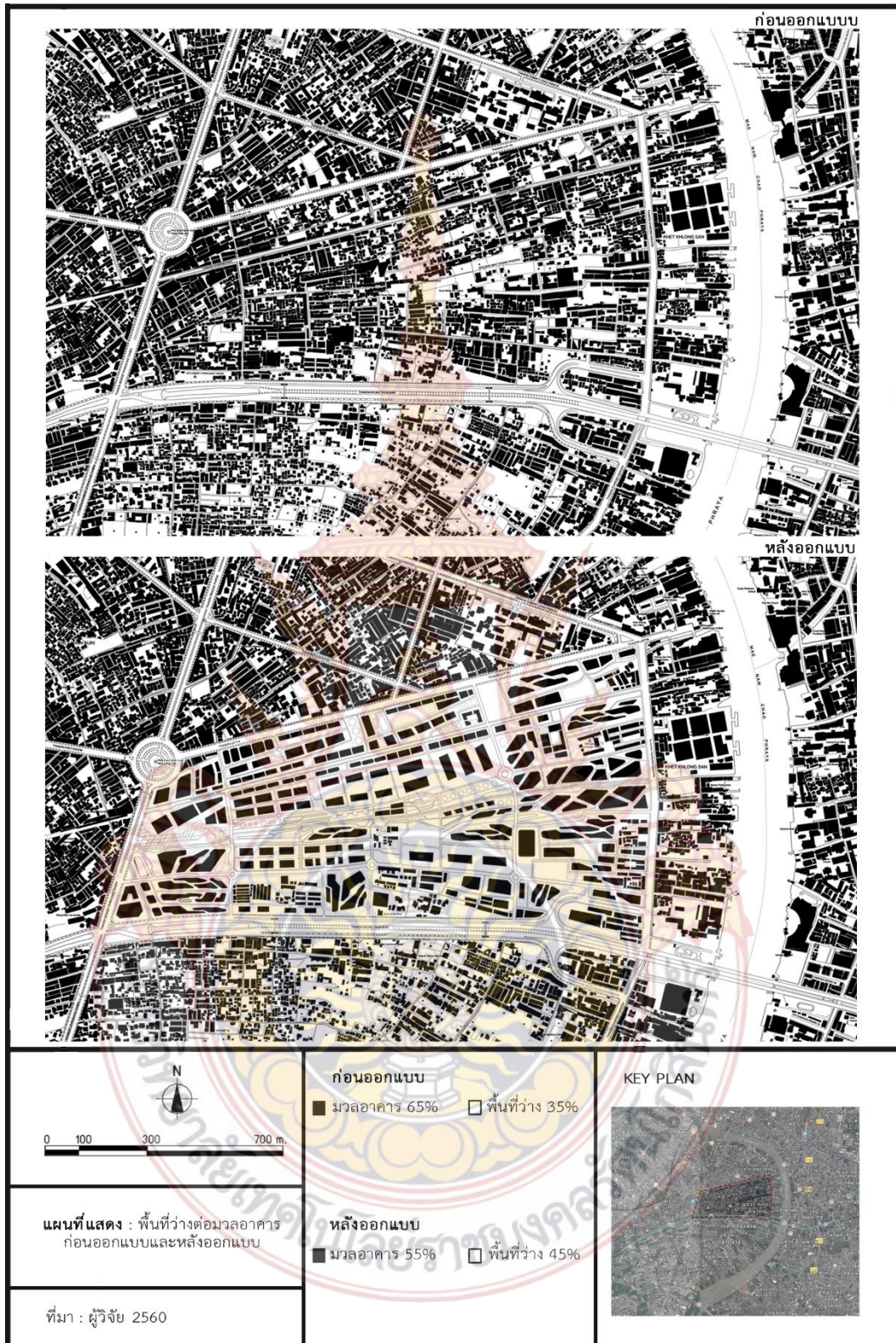


แผนที่ ๕.๑ : แสดงโครงข่ายการสัญจรหลังการออกแบบพื้นที่โครงการ  
ที่มา : การวิเคราะห์โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



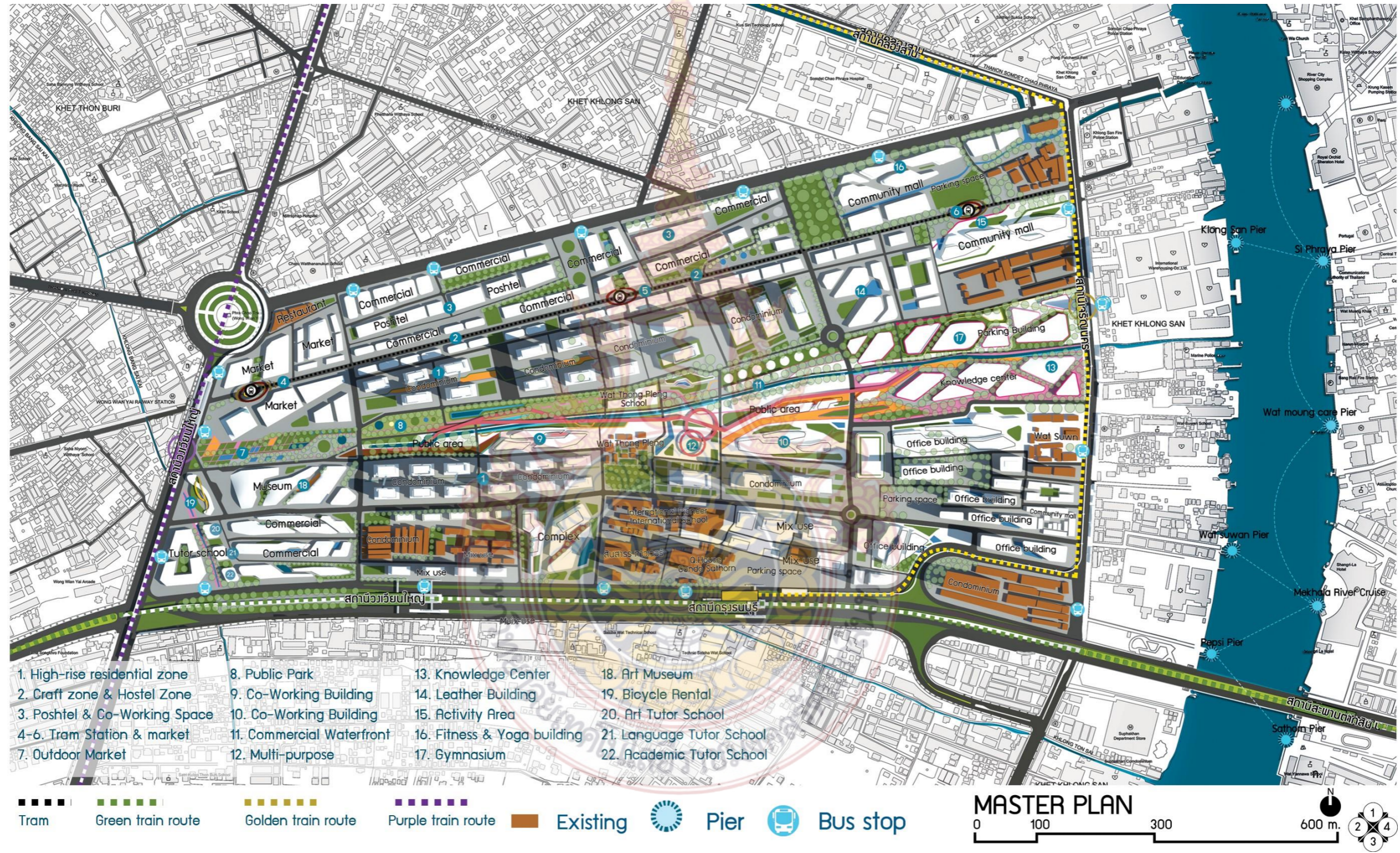


แผนที่ ๕.๓ : แสดงผังกำหนดตำแหน่งพื้นที่วาง  
 ที่มา : การออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



แผนที่ ๕.๔ : แสดงพื้นที่ว่างต่อมวลอาคารก่อนออกแบบและหลังออกแบบ  
ที่มา : การวิเคราะห์ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

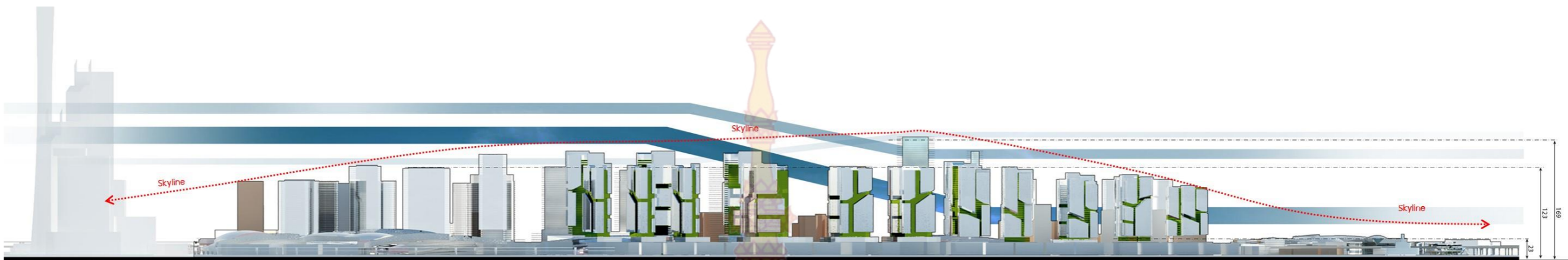
๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ  
๕.๓.๑ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ



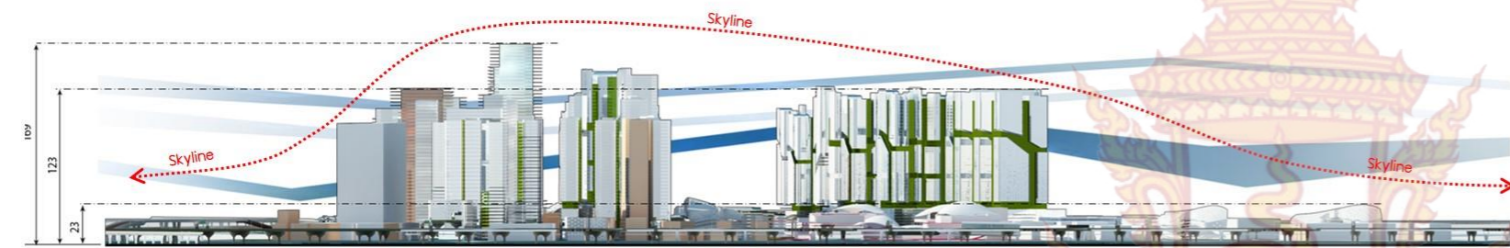
ภาพที่ ๕.๔ : ผังแม่บทพื้นที่โครงการ  
ที่มา : การออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



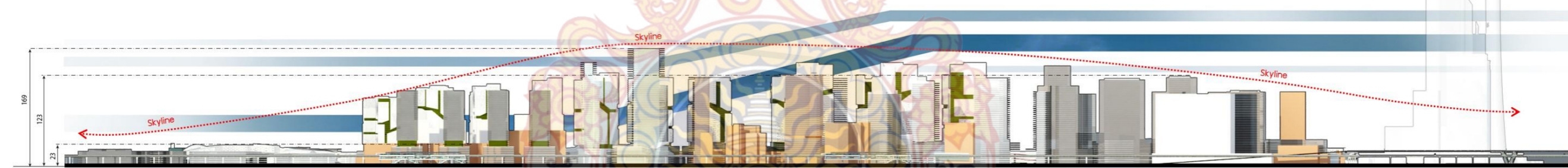
๕.๓.๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ



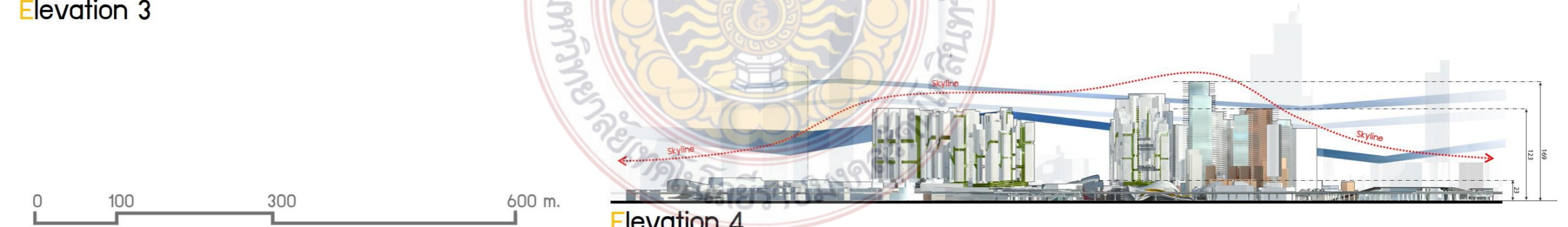
Elevation 1



Elevation 2



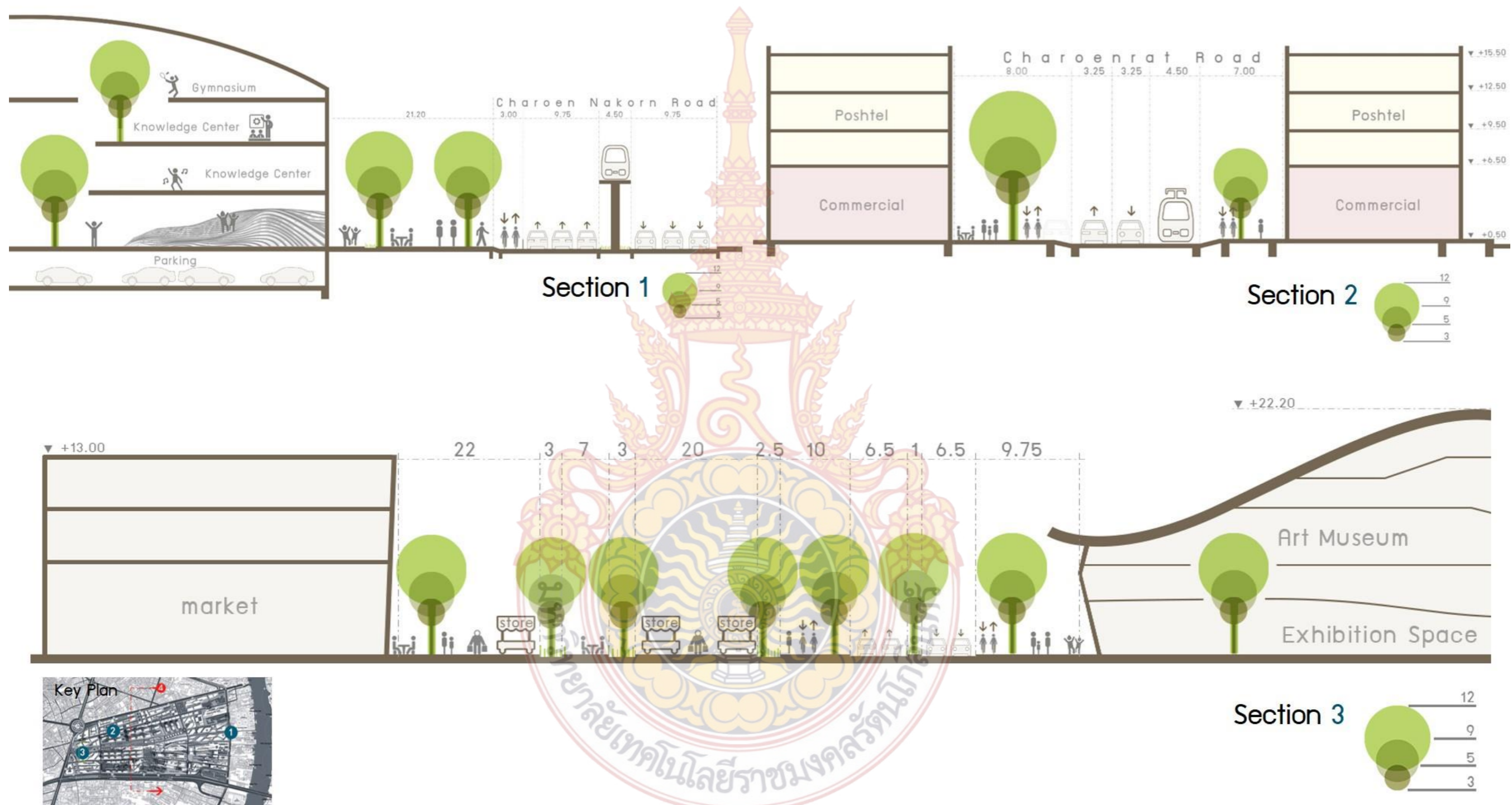
Elevation 3



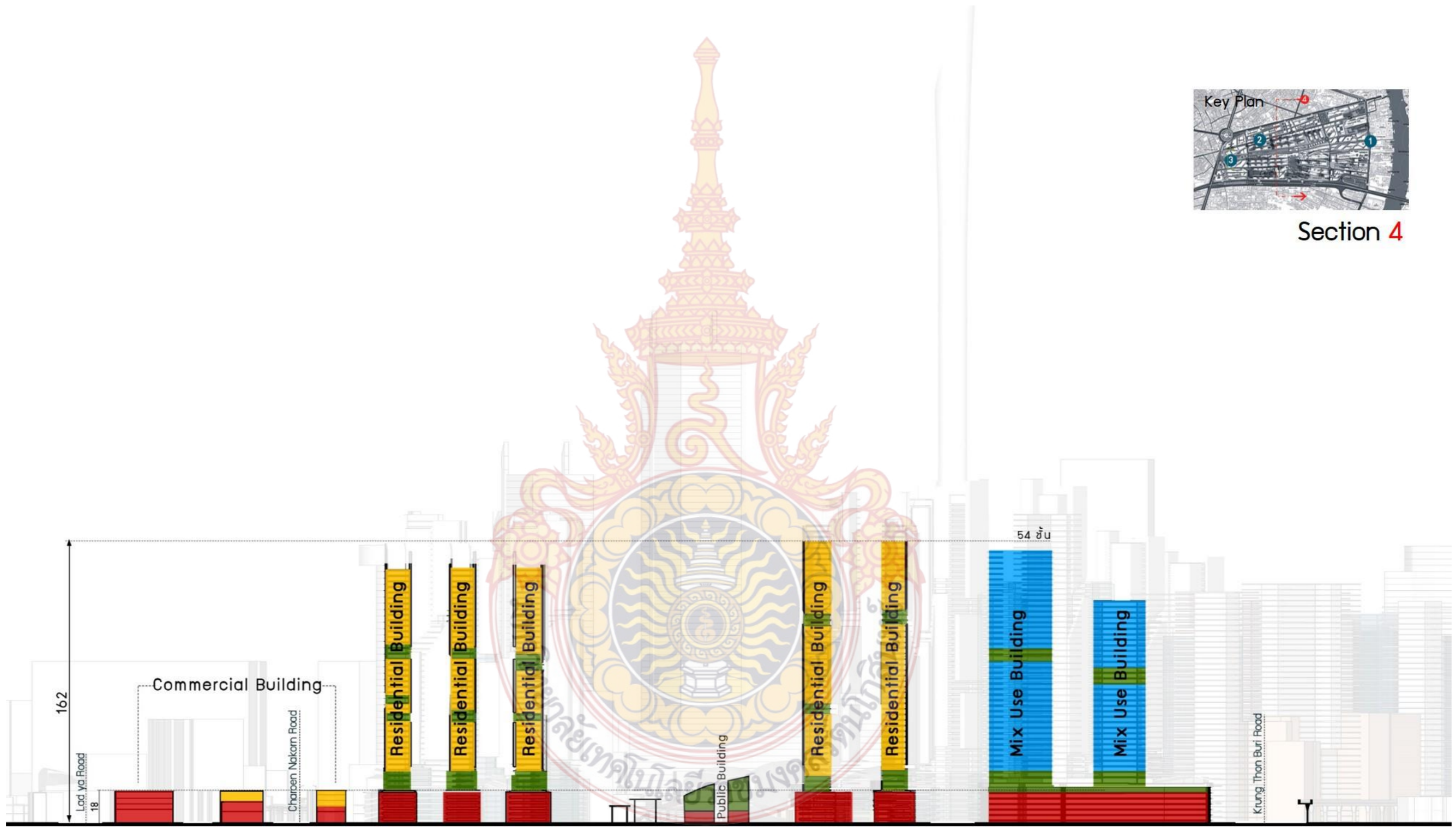
Elevation 4

ภาพที่ ๕.๕ : แสดงรูปด้านของพื้นที่โครงการ  
ที่มา : การออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๕.๓.๓ รูปตัดพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๕.๖ : แสดงรูปตัดของพื้นที่โครงการ  
ที่มา : การออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๗ : แสดงรูปตัดของพื้นที่โครงการ  
ที่มา : การออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

### ๕.๓.๔ ทศนิยมภาพพื้นที่โครงการ



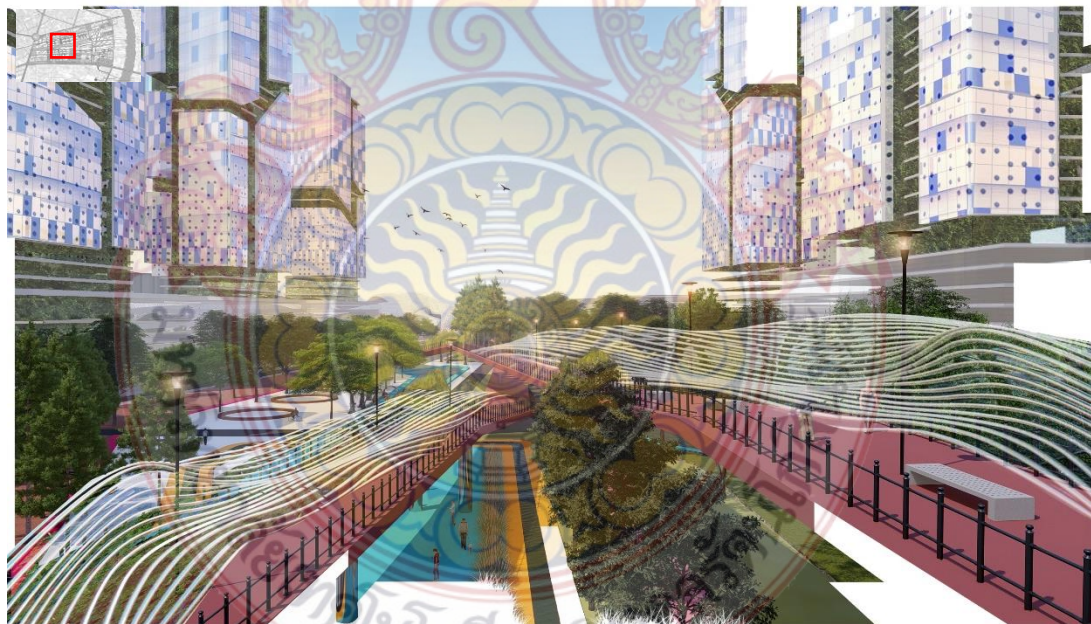
ภาพที่ ๕.๘ : แสดงทัศนียภาพพื้นที่สร้างสรรค์  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๙ : แสดงทัศนียภาพตลาดกรุงธนบุรี  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๐ : แสดงทัศนียภาพพื้นที่ตลาดเจริญรัช  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๑ : แสดงทัศนียภาพ Sky walk  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๒ : แสดงทัศนียภาพ พื้นที่สาธารณะ  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๓ : แสดงทัศนียภาพ พื้นที่สาธารณะ, คอนโดมิเนียม  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๔ : แสดงทัศนียภาพ พื้นที่สาธารณะ,คอนโดมิเนียม  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๕ : แสดงทัศนียภาพมูมสูงบริเวณ พิพิธภัณฑ์ศิลปะ,  
โรงเรียนกวตวิชา, ฟังรอฟฟ้าสายสีม่วงสถานีวงเวียนใหญ่  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๖ : แสดงทัศนียภาพพลาซ่าหน้าพิพิธภัณฑ์ศิลปะ  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



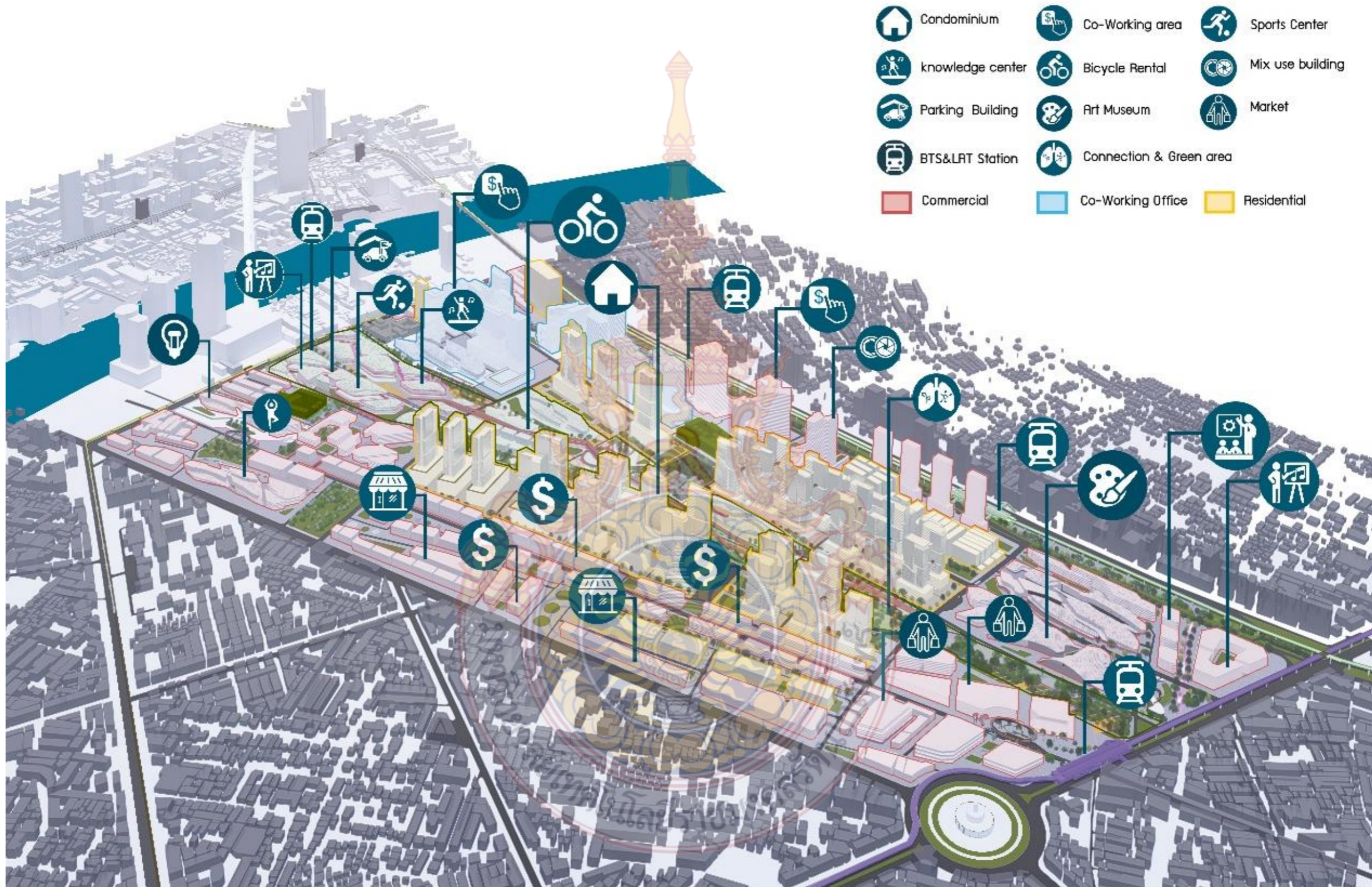
ภาพที่ ๕.๑๗ : แสดงทัศนียภาพอาคารรูปแบบผสมผสาน  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐





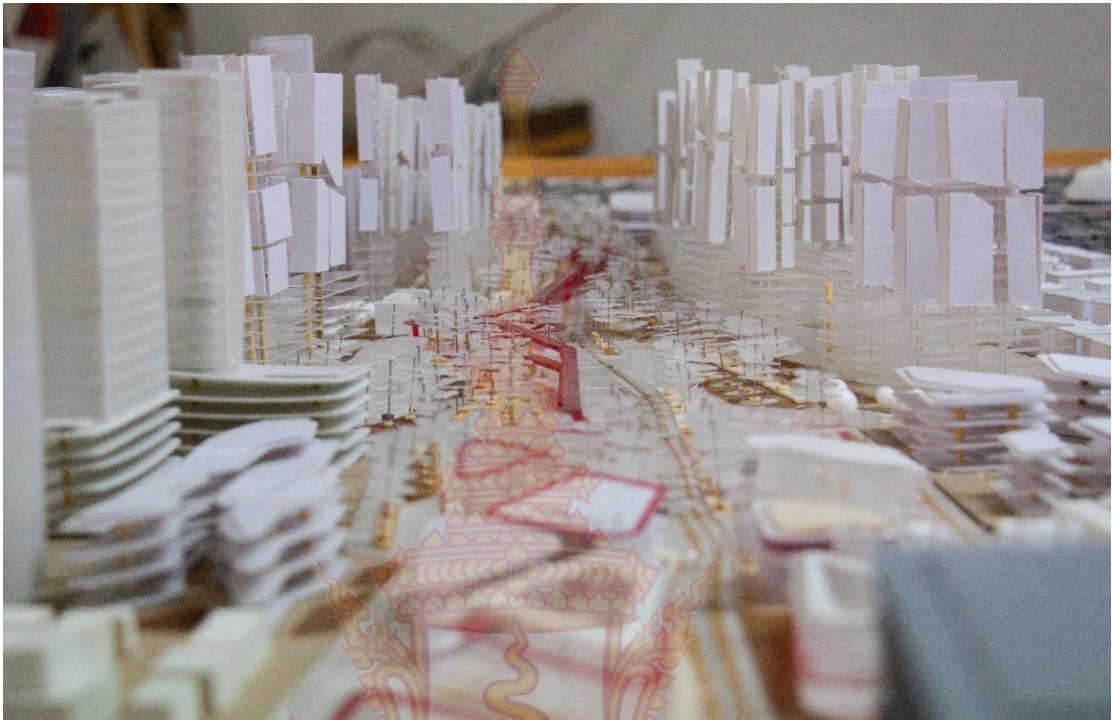
ภาพที่ ๕.๑๘ : แสดงทัศนียภาพพื้นที่ศูนย์การเรียนรู้  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐





ภาพที่ ๕.๑๘ : ทศนิยมภาพมุมมองทั้งพื้นที่โครงการและแสดงกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐

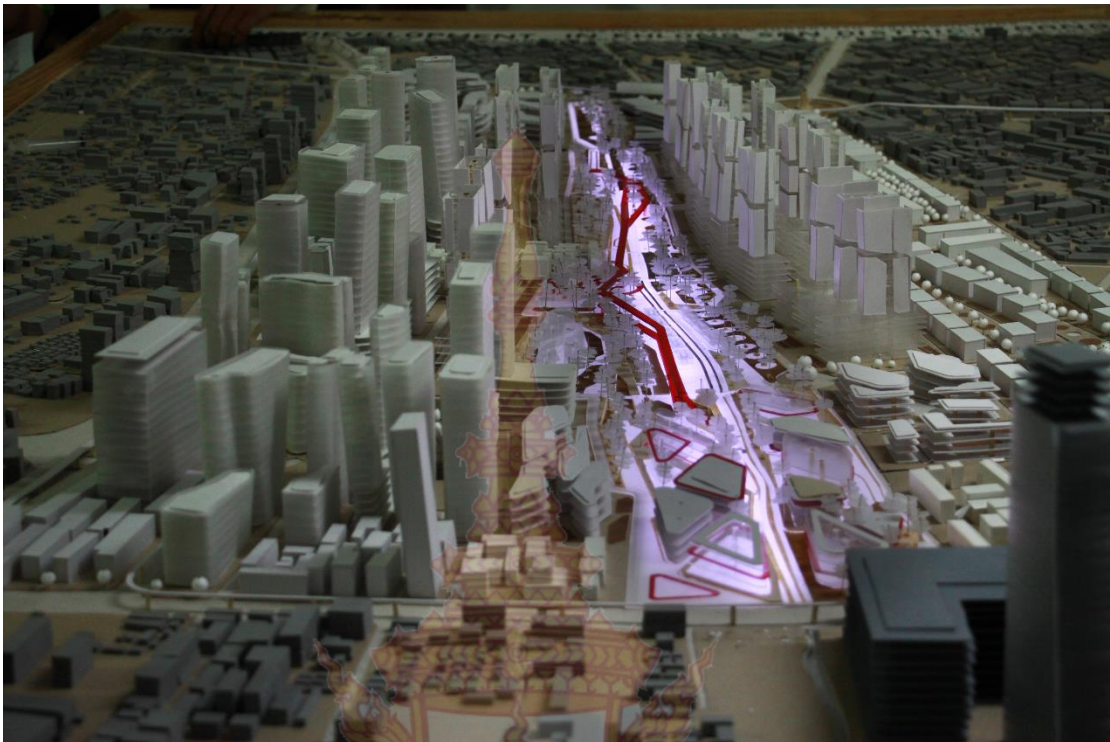
๕.๓.๕ ภาพหุ่นจำลองและ Presentation board



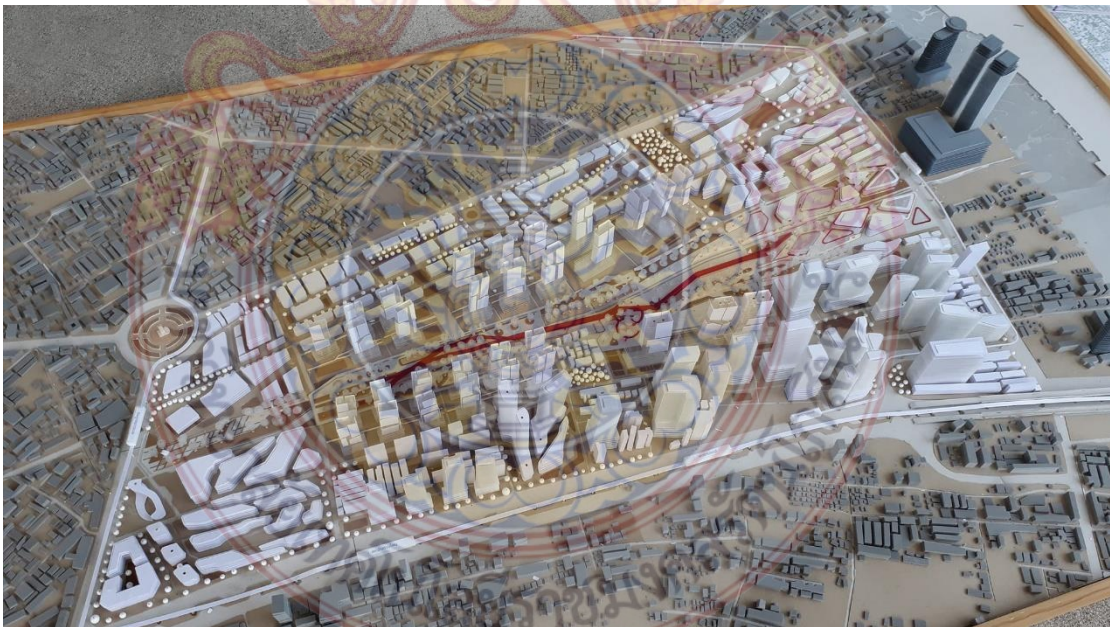
ภาพที่ ๕.๒๐ : แสดงหุ่นจำลอง  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



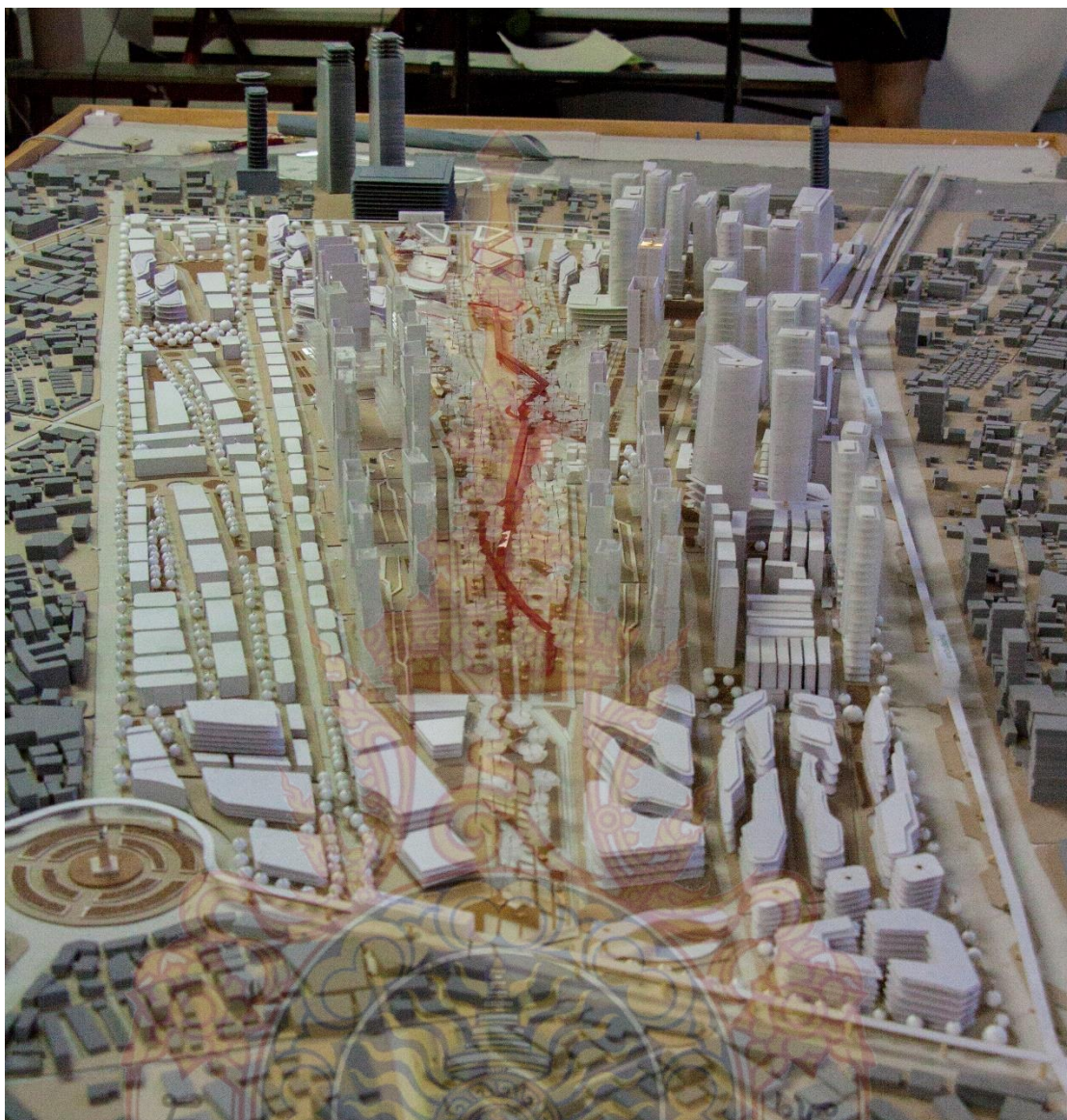
ภาพที่ ๕.๒๑ : แสดงหุ่นจำลอง  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๒ : แสดงหุ่นจำลอง  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๓ : แสดงหุ่นจำลอง  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๔ : แสดงหุ่นจำลอง  
ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๕ : Presentation board  
 ที่มา : ออกแบบโดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๖ : ภาพรวมหุ่นจำลอง, Presentation board และผู้วิจัย  
ที่มา : ณัฐพล พรอ่อน, ๒๕๖๐

### ๕.๓.๖ รายละเอียดในการออกแบบและวางผัง

รายละเอียดในการออกแบบและวางผังในแต่ละด้านของพื้นที่โครงการมีจุดประสงค์เพื่อกำหนดเป้าหมายในการออกแบบและวางผังพื้นที่โครงการย่านคลองสานเพื่อให้เกิดรูปธรรมสืบเนื่องจากการวิเคราะห์พื้นที่ในแต่ละประเด็นจนมาถึงขั้นตอนการวางแผนความคิดของพื้นที่โดยมีรายละเอียดในแต่ละด้าน ดังนี้

#### ๕.๓.๖.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร ประกอบด้วย

๑) โครงการออกแบบโครงข่ายการสัญจร รถไฟฟ้ารางเบาบริเวณถนนเจริญรัฐเพื่อเป็นการลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวและจัดการปัญหาการจราจรติดขัด ไม่เป็นระเบียบในพื้นที่โครงการและเป็นการเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการในอนาคตที่จะเกิดขึ้น

๒) โครงการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยานในพื้นที่โครงการเนื่องจากปัจจุบันมีทางจักรยานสามารถเข้าโครงการได้จากทางถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินและถนนลาดหญ้าจึงการออกแบบเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการและเป็นการสนับสนุนการปั่นจักรยานและการเดินเท้าเพื่อลดมลภาวะและส่งเสริมสุขภาพของผู้ใช้งาน รวมถึงมีการวางระบบทางเท้าและทางจักรยานในพื้นที่เนื่องจากปัจจุบันยากต่อการเข้าถึงและการเดินเท้าไม่มีความปลอดภัยและน่าเดิน

๓) โครงการพัฒนาการจัดรูป จัดสรรระบบโครงข่ายถนนบางช่วงในพื้นที่ ปัจจุบันพื้นที่มีถนนภายในพื้นที่โครงการที่ทรุดโทรมและคับแคบยากต่อการเข้าถึงพื้นที่ รวมถึงมีรถจอดอยู่ ๒ ข้างทางตลอดแนวถนนสายหลักและสายย่อยละมีแนวโน้มที่รถส่วนตัวและจำนวนประชากรแฝงจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ จึงต้องทำการพัฒนาโครงข่ายถนนในพื้นที่

#### ๕.๓.๖.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย

๑) โครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนแออัด ในพื้นที่ที่มีชุมชนแออัดและเกิดอค์ศภัย อยู่บ่อยครั้งทำให้ต้องมีการจัดสรรการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณชุมชนแออัดในพื้นที่ใหม่และเพิ่มพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่สาธารณะและนันทนาการเข้าไปเพื่อให้เกิดความยั่งยืนและคุณภาพชีวิตที่ดีรวมถึงมีการกำหนดกฎเกณฑ์ในการอยู่อาศัยร่วมกันสู่ที่อยู่อาศัยขั้นดีในอนาคต

๒) โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมในพื้นที่โครงการ เนื่องจากพื้นที่พาณิชยกรรมในย่านถนนเจริญกรุงเป็นพื้นที่ที่สำคัญของย่านและมีสภาพอาคารที่ทรุดโทรมรวมถึงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เต็มศักยภาพจึงมีการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการและลดความวุ่นวายและความหนาแน่นของพื้นที่

๓) โครงการจัดรูปที่ดิน และจัดสรรที่ดินในพื้นที่โครงการเพื่ออยู่อาศัย การพาณิชยกรรม และรองรับจุดเปลี่ยนถ่ายในอนาคต เนื่องจากพื้นที่ไม่มีการออกแบบวางผังเพื่อรองรับการพัฒนาจึงทำให้ปัจจุบันพื้นที่นั้นเกิดการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทางจนเกิดความแออัด

#### ๕.๓.๖.๓ ด้านอาคาร สิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง

๑) โครงการก่อสร้างอาคารพักอาศัยบริเวณภายในพื้นที่ ปัจจุบันที่พักอาศัยภายในพื้นที่ในบริเวณด้านในเป็นการกระจายตัวทางแนวราบจนเกิดความแออัดถูกใช้ที่ดินอย่างไม่เต็มศักยภาพ จึงทำให้มีโครงการก่อสร้างอาคารพักอาศัยรูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ทั้งประชากรยุคปัจจุบันและอนาคตที่ต้องการออกแบบให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชากรกลุ่มดังกล่าว

๒) โครงการก่อสร้างพื้นที่รองรับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้ารางเบาสายสีทอง และรถไฟฟ้าสายสีม่วงเข้ามาในพื้นที่โครงการและบริบทพื้นที่เป็นพื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทั้งทาง รถ ราง และเรือ จึงทำให้ต้องมีโครงการก่อสร้างพื้นที่รองรับจุดเปลี่ยนถ่ายเพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเพื่อลดความแออัดและกระจุกตัวของประชากร

๓) โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานเพื่อรองรับแหล่งงาน ประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ส่วนใหญ่เพื่อเปลี่ยนถ่ายการสัญจรไปยังฝั่งพระนคร ย่านสาทร-เจริญกรุงและย่านสำคัญต่างๆเพื่อเข้าหาแหล่งงาน ในพื้นที่โครงการจึงได้รับอิทธิพลการกระจายตัวของเมืองมายังฝั่งธนบุรีทำให้เริ่มมีออฟฟิศ สำนักงานต่างๆ เข้ามายังพื้นที่ จึงทำให้มีโครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานเพื่อรองรับประชากรในกลุ่มดังกล่าว

๔) โครงการก่อสร้างพื้นที่สีเขียว พื้นที่สาธารณะ จากการวิเคราะห์พื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาพบว่าขาดพื้นที่สาธารณะระดับย่านในพื้นที่รวมทั้งปัจจัยต่างๆที่เข้ามามีอิทธิพลต่อพื้นที่ทำให้พื้นที่จำเป็นต้องมีการออกแบบพื้นที่สาธารณะระดับย่านเพื่อรองรับจุดเปลี่ยน



ถ่าย และปัจจัยต่างๆที่เข้ามา ในพื้นที่โครงการ ที่มีความแออัดและมีพื้นที่สาธารณะที่น้อยไม่เพียงพอ ต่อจำนวนประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ จึงทำให้เกิดโครงการก่อสร้างพื้นที่สีเขียว พื้นที่สาธารณะ เพื่อต่อบริบทวิถีชีวิตของคนในยุคสมัยปัจจุบันและอนาคต รวมถึงสร้างกิจกรรมให้เกิดขึ้นในพื้นที่และสู่ระดับย่านคลองสาน

๕) โครงการปรับปรุงอาคารพาณิชย์กรรมบริเวณถนนลาดหญ้าและถนนเจริญรัตน์ แหล่งพาณิชย์กรรมบริเวณถนนลาดหญ้าเป็นแหล่งสำคัญที่มีเศรษฐกิจอย่างหนาแน่น เนื่องจากมีอาคารพาณิชย์กรรมและการค้าขายสินค้า ทั้งอุปโภคและบริโภค ปัจจุบันมีความทรุดโทรมของอาคารซึ่งในอนาคตจะกลายเป็นอาคารที่ทรุดโทรมมีอายุมาก จึงทำให้ต้องมีการพัฒนาในส่วนองอาคารที่มีความทรุดโทรมอย่างมาก และทำการปรับปรุงอาคารที่ยังมีสภาพโครงสร้างที่ดีให้มีความสวยงามและเอื้อต่อการเดินและการใช้งาน

๖) โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะและปรับปรุงภูมิทัศน์ เพื่อคุณภาพชีวิตของคนในเมือง และในพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ ที่ไม่มีการจัดระเบียบและการออกแบบภูมิทัศน์ทั้ง street furniture, soft-scape, hardscape ทำให้พื้นที่ไม่ปลอดภัยในการเดินและไม่มีศักยภาพในภูมิทัศน์ โครงการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์จึงเป็นส่วนสำคัญในพื้นที่ ที่ต้องมีการออกแบบจัดการเรื่องภูมิทัศน์ที่ดี เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เมืองนั้นมีชีวิตชีวาในการเดินเท้าและความสุนทรีย์ภาพของการใช้ชีวิตในพื้นที่โครงการ

### สรุปบทที่ ๕

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบของพื้นที่โครงการทำให้เห็นว่าพื้นที่โครงการมีศักยภาพสูงทั้งทางด้านทำเลที่ตั้ง การเข้าถึงทั้งทาง รถ รางและเรือ สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงโครงการ Mega Project ICON SAIM, หอชมเมือง, โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง โครงการรถไฟฟ้ารางเบาสายสีทอง และการกระจายตัวของเมืองฝั่งพระนครส่งผลให้พื้นที่มีราคาที่ดินสูงขึ้นและจึงต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาทั้งด้าน ที่อยู่อาศัย พื้นที่สาธารณะ เส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ ส่งเสริมการเดินเท้า การปั่นจักรยาน และการใช้ระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อตอบสนองวิถีชีวิตของคนและทุก

## บทที่ ๖

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### ๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองสาน กรุงเทพมหานคร

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านคลองสานได้มีการออกแบบวางแผนพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่รองรับจุดเปลี่ยนถ่ายการพัฒนาของโครงการ Mega Project ต่าง ๆ รวมถึงเป็นแหล่งงานและที่อยู่อาศัยแนวตั้งเพื่อรองรับวิถีชีวิตของประชากรในปัจจุบันและอนาคต และเชื่อมวิถีชีวิตของคนทุกช่วงวัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี ลดการใช้พลังงานในการสัญจรและอาคารที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงพื้นที่สาธารณะและอาคารสาธารณะระดับย่าน โดยสรุปผลการพัฒนาพื้นที่โครงการ ได้ดังนี้

##### ๑. ด้านโครงข่ายการสัญจร ประกอบด้วย

- โครงการออกแบบโครงข่ายการสัญจร
- โครงการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรทางเท้าและทางจักรยาน
- โครงการพัฒนาการจัดรูป จัดสรรระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่

##### ๒. ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย

- โครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนแออัด
- โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมในพื้นที่โครงการ
- โครงการจัดรูปที่ดิน และจัดสรรที่ดินในพื้นที่โครงการ

##### ๓. ด้านอาคาร สิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง

- โครงการก่อสร้างอาคารพักอาศัยบริเวณภายในพื้นที่
- โครงการก่อสร้างพื้นที่รองรับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร
- โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงานเพื่อรองรับแหล่งงาน
- โครงการก่อสร้างพื้นที่สีเขียว พื้นที่สาธารณะระดับย่าน
- โครงการปรับปรุงอาคารพาณิชย์กรรมบริเวณถนนลาดหญ้าและถนนเจริญรัถ
- โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะและปรับปรุงภูมิทัศน์

## ๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

### ๖.๒.๑ มาตรการและส่วนสนับสนุนทางกฎหมาย

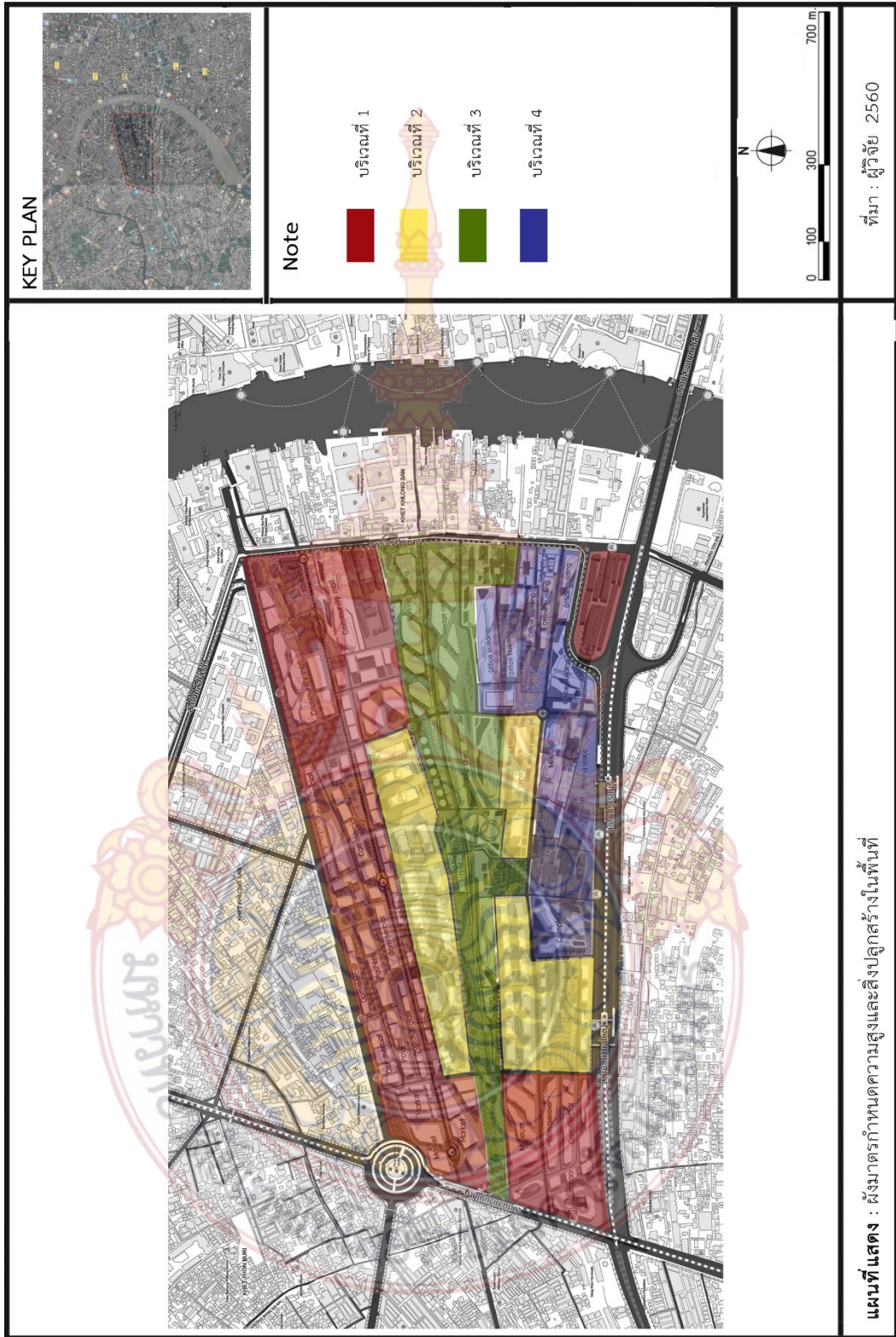
**บริเวณที่ ๑** พื้นที่ควบคุมความสูงอาคารไม่เกิน ๒๓ เมตร โดยต้องมีรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม การค้า และที่อยู่อาศัย และอาคารเพื่อการเรียนรู้ มีรูปร่างอาคารที่ทันสมัย และเอื้อต่อผู้ใช้ทุกประเภทรวมถึงต้องมีการออกแบบแสงไฟส่องสว่างของย่านให้ดูปลอดภัยไม่เกิดมมมืด มุมอับสายตา

**บริเวณที่ ๒** พื้นที่ควบคุมอาคารที่มี FAR และ OSR ต้องไม่เกิน FAR ๘:๑ OSR ๕% โดยต้องมีรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการอยู่อาศัยและพาณิชย์กรรมเป็นหลักโดยรูปแบบอาคารต้องมีพื้นที่ส่วนกลางในอาคารและช่องเปิดอาคารและเปลือกของอาคารต้องมีการออกแบบให้แสงและลมเข้าผ่านได้เพื่อลดการใช้พลังงานของอาคาร รวมทั้งต้องมีการแทรกพื้นที่สีเขียวภายในอาคารและเปลือกของอาคารเพื่อลดความร้อนที่เข้ามายังอาคาร

**บริเวณที่ ๓** พื้นที่ควบคุมอาคารและพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการสาธารณะที่มีความสูงไม่เกิน ๒๓ เมตร และเป็นพื้นที่สำหรับเชื่อมต่อการสัญจรทางเท้า ทางจักรยาน และ บริการขนส่งสาธารณะ โดยให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่เพื่อการสาธารณะเท่านั้น

**บริเวณที่ ๔** พื้นที่ควบคุมอาคารที่มี FAR และ OSR ต้องไม่เกิน FAR ๘:๑ OSR ๕% โดยรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานได้แก่ ที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำงาน พื้นที่พาณิชย์กรรม และพื้นที่สาธารณะ โดยความสูงและขนาดอาคารต้องเป็นไปตามรูปแบบของ FAR และ OSR ของพื้นที่





แผนที่ ๖.๑ : แสดงผังกำหนดความสูงและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่  
ที่มา : โดยผู้วิจัย, ๒๕๖๐



### ๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

๖.๓.๑ ควรคำนึงถึงพื้นที่รับน้ำด้วยการวิเคราะห์พื้นที่ข้างเคียงและการไหลของทางน้ำให้ชัดเจนก่อนทำการออกแบบพื้นที่ส่วนกลาง ไม่ให้กลายเป็นพื้นที่รองรับน้ำในอนาคต

๖.๓.๒ ในอนาคตจะมีกฎหมายที่แข็งแกร่งในด้านการให้โบนัสกับนายทุนที่สร้างพื้นที่สาธารณะให้กับประชาชน ให้มีการออกแบบมาตรการในการจัดการว่าหากมีการออกแบบพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งให้สาธารณะชนแล้วนายทุนจะได้ผลตอบแทนอะไรกลับมาบ้าง

๖.๓.๓ เนื่องจากงานออกแบบเป็นกรณีของการถือครองที่ดินของเอกชน จึงควรที่จะมีการออกแบบโปรแกรมของพื้นที่สาธารณะระดับย่านกลางพื้นที่ในแต่ละจุดเพื่อกำหนดกิจกรรมเพื่อดึงดูดคนเพื่อเข้าไปใช้ในพื้นที่ เพื่อนำรายได้มาพัฒนาพื้นที่



## บรรณานุกรม

- การฟื้นฟูเมืองโครงการ Punggol ๒๑+ ประเทศสิงคโปร์ [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก [www.urbanwhy.com](http://www.urbanwhy.com) (สืบค้นข้อมูล ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๐)
- โครงการฟื้นฟูย่านเมืองเก่า แผนพัฒนา กะดีจัน-คลอง [ออนไลน์]. กรุงเทพฯ๒๕๐. เข้าถึงได้จาก <http://bangkok๒๕๐.org/> (สืบค้นข้อมูล ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๐)
- โครงการกำเนิดสัญลักษณ์ใหม่แห่งสยาม ส่งงานยิ่งใหญ่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไอคอนสยาม ICONSIAM [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://iconsiam.com/th/iconsiam> (สืบค้นข้อมูล ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐)
- ข้อสรุปวิสัยทัศน์กรุงเทพฯ ๒๕๗๕ ในอนาคตกรุงเทพมหานครจะก้าวขึ้นเป็น “มหานครแห่งเอเชีย [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก [http://๒๐๓.๑๕๕๕๒๒๐.๒๓๐/bmainfo/docs/plans/Bangkok\\_newgreen.pdf](http://๒๐๓.๑๕๕๕๒๒๐.๒๓๐/bmainfo/docs/plans/Bangkok_newgreen.pdf) (สืบค้นข้อมูล ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐)
- พฤติกรรมคน ๘ เจเนอเรชัน [ออนไลน์]. วิชาประชากรศาสตร์. เข้าถึงได้จาก <https://lifestyle.campus-star.com/knowledge/๑๗๑๘๖.html> (สืบค้นข้อมูล ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๐)
- วีราทร มงคลพาณิชย์กิจ. ๒๕๕๓. โครงการพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ย่านวงเวียนใหญ่ กรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- CHENGGONG เมืองคุณหมิง ประเทศจีน โครงการ : CHENGGONG [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก [www.urbanstrategies.com/project/singapore/](http://www.urbanstrategies.com/project/singapore/) (สืบค้นข้อมูล ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๐)
- ThaiTambon. ๒๕๕๗. ย้อนรอย ๑๐๓ ปีคลองสาน [ออนไลน์]. ไทยรัฐออนไลน์. เข้าถึงได้จาก : <https://www.thairath.co.th/content/๔๑๔๙๙๑> (สืบค้นข้อมูล ๑๔ เมษายน ๒๕๖๐)
- Google Street View. เขตคลองสาน [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://www.google.co.th/maps> (สืบค้นข้อมูล สิงหาคม ๒๕๖๐ – มกราคม ๒๕๖๑)
- ๒๕๗๕ กรุงเทพฯ จะเป็นอย่างไร? [ออนไลน์]. กรุงเทพฯ๒๕๐. เข้าถึงได้จาก <http://bangkok๒๕๐.org/> (สืบค้นข้อมูล ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๐)

## ประวัตินักศึกษา



ชื่อ	นายกิตติภณ สูดฉาย
วัน เดือน ปี เกิด	๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๓๗
ภูมิลำเนา	๑๕๖/๒ หมู่ที่ ๑ ตำบลแสงหา อำเภอสว่างหา จังหวัดอ่างทอง
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	๔๗/๑๑๖๐ หมู่บ้านสหพร หมู่ที่ ๕ ตำบลศาลายา จังหวัดนครปฐม ๗๓๑๗๐
ติดต่อ	kittiphono๒๙๗๓@gmail.com / FB: Kittiphon Sudchay
เบอร์โทรศัพท์	๐๙๔-๕๗๑๑๘๔๐
ประวัติการศึกษา	ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๖ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย ชั้นปีที่๑-๖ โรงเรียนรัตนโกสินทร์ สมโภชบางเขน แขวง ทำแรัง เขต บางเขน จังหวัด กรุงเทพมหานคร  ปี ๒๕๕๖-๒๕๖๑ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการออกแบบ สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ตำบลศาลายา อำเภอ พุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม
ประสบการณ์	ปี ๒๕๕๘ - จัดแสดงผลงานออกแบบทำเรือ ในงานสถาปนิก ๕๘ - รางวัลเขียนแบบเวิร์กช็อปด้านโรงสีวงไถค้ายอาสาสถาปนิก๕๘ ได้แสดงผลงานใน งานสถาปนิกปี ๕๙ - เข้าทำงานที่บริษัท P-lab co. ltd. ตำแหน่งผู้ช่วยสถาปนิก - เข้าร่วมโครงการ ASA-CAN Workshop Place – Making Living with Water : พัฒนาชุมชนคลองบางประทุน Lecture by nabeel hamdi - เข้าร่วมโครงการฟื้นฟูเมืองและย่านชุมชนเก่า Workshop : living with ตลาดน้ำหลักห้า คลองดำเนินสะดวก



## ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐

- ได้รับรางวัลชมเชยบทความ การประกวดแนวทางปฏิบัติที่ดี ในหัวข้อ เรื่องการพัฒนาชุมชนริมน้ำคลองดำเนินสะดวก หลักร้า จังหวัดราชบุรี
- เข้าร่วมโครงการสหกิจศึกษาที่ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) (พอช.) ระยะเวลา ๔ เดือน ตำแหน่งสถาปนิกชุมชน โดยได้มีส่วนร่วมในการออกแบบพัฒนาพื้นที่ ดังนี้
  - ร่วมออกแบบกระบวนการวางแผนการพัฒนาเมือง เขตภาษีเจริญ จ.กรุงเทพฯ
  - ออกแบบอาคารเพื่ออยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยริมคลองลาดพร้าว กรุงเทพฯ
  - ร่วมออกแบบวางแผนพัฒนาเรื่อง service design ตลาดน้อยโดย tcdc
  - ร่วมออกแบบวางผัง จัดกระบวนการอย่างมีส่วนร่วม ชุมชนร่มเย็น ๓๘ เขตประเวศน์
  - ร่วมออกแบบจัดกระบวนการพัฒนาที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อย ต.หนองคันทรัง ต.แหลมงอบ ต.แหลมกลัด จังหวัดตราด
  - ร่วมออกแบบกระบวนการวางแผนการพัฒนาเมือง จันทบุรี ต.เกาะขวาง
  - ร่วมออกแบบวางผังพื้นที่ริมหาดปากน้ำระยองเพื่อการค้า
- เป็นตัวแทนนักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบเข้าร่วมสอบสัมภาษณ์เพื่อรับเหรียญรางวัลพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี