

### แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมีจุดมุ่งหมายเพื่อนำมาใช้เป็นกรอบความคิดที่นำไปสู่แนวทางในการแก้ปัญหา และรูปแบบทางกายภาพที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่ ดังมีเนื้อหาต่อไปนี้

- 2.1 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 กรณีตัวอย่างการปรับปรุงพื้นที่
- 2.3 มาตรการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 2.4 โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

##### 2.1.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Urban Renewal)

การปรับปรุงฟื้นฟูเมือง (Urban Renewal) คือ กระบวนการปรับปรุงศักยภาพของเมืองจากการรวบรวมข้อมูลและศึกษาสภาพปัญหาในพื้นที่ จากนั้นทำการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบเมือง โดยใช้องค์ความรู้แขนงต่าง ๆ หลากหลายสาขาเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างของเมืองทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ภายใต้ข้อจำกัดและเงื่อนไขบางอย่างของพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันออกไป C.A. Doxiadis (1966)<sup>1</sup> กล่าวว่า การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเป็นขบวนการหนึ่งของการปรับปรุงชุมชน ซึ่งเป็นไปตามหลักธรรมชาติ คือ เมื่อชุมชนใดเจริญขึ้นจนกลายเป็นเมืองและเมื่อมีความเจริญจนถึงที่สุดแล้วย่อมจะมีส่วนที่ทรุดโทรมตามมา อันสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนเสียใหม่ให้ดีกว่าเดิม โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ชุมชนมีสภาพที่เลวร้ายหรือใช้การไม่ได้เสียก่อนจึงค่อยทำการปรับปรุง นอกจากนี้ยังมีผู้ที่ได้ทำการศึกษาและนำเสนอแนวทางในการปฏิบัติการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองไว้หลายแนวทาง ยกตัวอย่างเช่น แนวคิดของ Clara Greed และ Marion Roberts (1998)<sup>2</sup> ที่ได้ให้องค์ประกอบของการออกแบบชุมชนเมืองและการฟื้นฟูเมือง ( Key elements of urban design and regeneration ) ไว้ดังนี้

1) การแทรกแซงในเชิงกลยุทธ์ (Strategic interventions) คือ การดำเนินการที่ควบคุมโดยอาศัยแผนหรือนโยบายของรัฐในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงหรือยกระดับภาพลักษณ์ของพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน การควบคุมความสูงอาคาร หรือการกำหนด F.A.R. Bonus เป็นต้น

2) การกำหนดบทบาทใหม่ (Re-positioning) เป็นการเปลี่ยนภาพลักษณ์หรือบทบาทใหม่

<sup>1</sup> ระหัดร ไร่ประดิษฐ์, การฟื้นฟูเมืองเบื้องต้น The Fundamental of Urban renewal (กรุงเทพมหานคร: เอกสารประกอบการสอน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546).

<sup>2</sup> Greed, Clara and Marion Roberts, Introducing urban design: Interventions and responses (Singapore: Longman Singapore publishers (Pte.) Ltd., 1998).

ให้กับพื้นที่ซึ่งมีผลกระทบต่อเนื้อเมือง เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในสถานการณ์ปัจจุบัน อาทิ เช่น การสร้างศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนรุ่นใหม่

3) การมีส่วนร่วมของชุมชน (Community involvement) การทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนจะทำให้เกิดความรู้สึกในการเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกัน ประชาชนเกิดความกระตือรือร้นที่จะแสดงความคิดเห็นหรือเข้ามามีบทบาทในการร่วมพัฒนาพื้นที่ ซึ่งมีผลช่วยให้โครงการประสบผลสำเร็จและได้รับการยอมรับจากทุกฝ่าย

4) การพัฒนาและใช้วิธีการจัดสรรงบประมาณแบบผสมผสาน (Mixed development and mixed finance) เป็นการพัฒนามีรูปแบบที่หลากหลาย เช่น การพัฒนาพื้นที่โดยแยกการพัฒนาตามรูปแบบของกิจกรรมการใช้พื้นที่ หรือแยกการดำเนินการพัฒนาเนื่องจากมีเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินหลายราย และมีการหาเงินลงทุนในโครงการที่มาจากหลาย ๆ ทางเพื่อนำมาใช้บริหารโครงการให้มีความคล่องตัว สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องจนประสบผลสำเร็จ

5) ความต่อเนื่องในการปฏิบัติ (Continuity) ในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเป็นการพัฒนารูปแบบขององค์ประกอบที่มีความหลากหลาย และมีความน่าสนใจ แสดงถึงพัฒนาการทางกายภาพของเมืองที่มีอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนกระทั่งถึงยุคปัจจุบันโดยอยู่บนรากฐานของความเหมาะสมและสอดคล้องกับวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน

6) การประสานเนื้อเมืองให้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียว (Integration) สร้างความเชื่อมโยงระหว่างเนื้อเมืองเก่าและเนื้อเมืองใหม่ เช่น การปรับเปลี่ยนโครงข่ายของทางเดินเท้าภายในเมืองทั้งหมดเสียใหม่ การเชื่อมระหว่างสะพานทางเดินเท้ากับที่ว่างภายในอาคาร การสร้างระบบโครงข่ายการคมนาคมเพิ่มเติมและมีความสอดคล้องกับระบบโครงข่ายการสัญจรเดิมที่มีอยู่แล้ว โดยสิ่งที่น่าสนใจสอดคล้องประสานระหว่างเนื้อเมืองเก่าและเนื้อเมืองใหม่นั้นจะต้องส่งเสริมศักยภาพในการใช้งานซึ่งกันและกัน

7) การสร้างสรรค์ (Creativity) การสร้างสรรค์พื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลายทำให้เกิดรูปแบบของกิจกรรมที่แปลกใหม่ หรือเกิดกิจกรรมที่ไม่เคยมีปรากฏในพื้นที่มาก่อน รองรับความเจริญของพื้นที่ในอนาคตได้ เช่น การสร้างจุดเปลี่ยนถ้ำระบบขนส่งมวลชน การสร้างอาคารที่มีการใช้สอยหลากหลาย เช่น ร้านอาหาร ร้านหนังสือ พิพิธภัณฑ์และพื้นที่จัดกิจกรรมทางวัฒนธรรมต่างๆ ในย่านเดียวกัน เป็นต้น

กรมการผังเมือง (รัฐภูมิ ปาการเสรี, 2544)<sup>3</sup> ได้เสนอแนวทางการจัดทำโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองว่ามีองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่

1) การคัดเลือกพื้นที่จัดทำโครงการ โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ลักษณะ คือ พื้นที่ที่มีปัญหา และพื้นที่ที่มีศักยภาพ ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ว่าอยู่ในลักษณะใด ดังนี้

- มาตรฐานด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

<sup>3</sup> รัฐภูมิ ปาการเสรี, แนวทางการปรับปรุงย่านประตูน้ำฝั่งตะวันออก (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544).

- อายุและสภาพอาคาร
- ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม
- ความคุ้มค่าทางด้านศิลปวัฒนธรรม
- กิจกรรมที่มีอยู่ในพื้นที่

2) การกำหนดบทบาทของรัฐ ซึ่งนอกจากรัฐจะเป็นผู้ชี้้นำในการพัฒนาเมืองแล้ว รัฐยังต้องมีบทบาทในการปรับปรุงฟื้นฟู และรัฐจำเป็นที่จะต้องมีความรับผิดชอบโดยเฉพาะในเรื่องของมาตรการทางกฎหมาย และควรมีการจัดตั้งองค์กรขึ้นมารับผิดชอบโครงการนั้น ๆ โดยตรง

3) การจัดตั้งองค์กรและกฎหมาย ในการจัดทำโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองจำเป็นที่จะต้องมีความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนโดยไม่ได้มุ่งหวังผลประโยชน์ในเชิงธุรกิจเพียงอย่างเดียว ทำหน้าที่ในกึ่งดำเนินการและกึ่งควบคุม ในสภาพความเป็นจริงแล้วการจัดทำโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองในปัจจุบันไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ รัฐสามารถใช้กฎกระทรวง หรือเทศบัญญัติมาเป็นเครื่องมือในการดำเนินการดังกล่าวได้

4) การบริหารด้านการเงินและการตลาด เนื่องจากโครงการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณในวงเงินที่สูงมาก จึงต้องมีการพิจารณาหาเงินทุนในการดำเนินการ ซึ่งสามารถทำได้ในหลายกรณี เช่น การระดมเงินทุนโดยตลาดหลักทรัพย์ หรือใช้การระดมเงินทุน secure bond หรือ mortgage back bond โดยการออกหุ้นกู้เป็นโครงการ ๆ ไป และมีระยะเวลาสิ้นสุดโครงการที่แน่นอน

5) การบริหารจัดการและการดูแลโครงการ เป็นขั้นตอนภายหลังจากได้ฟื้นฟูพื้นที่ไปแล้ว แบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก ๆ คือ ส่วนสาธารณูปโภคหลัก ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ถนน และการจัดเก็บขยะ ควรมอบให้ส่วนท้องถิ่นรับผิดชอบโดยตรง และส่วนสาธารณูปโภครอง ได้แก่ สิ่งก่อสร้างที่ติดอยู่กับอาคาร ควรให้เอกชนดำเนินการ และเรียกเก็บค่าบริการจากผู้อยู่อาศัยหรือใช้อาคารนั้น

F. Stewart Chaplin Jr. และ Edward J. Kaiser (1979)<sup>4</sup> กล่าวเกี่ยวกับการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองว่าเป็นรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงการพื้นตัวทางกายภาพของเมืองซึ่งมีโครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เก่าแก่และล้าสมัย และได้เสนอแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใน 3 ลักษณะ ดังต่อไปนี้

1) การรื้อและสร้างขึ้นใหม่ (Redevelopment) เป็นวิธีการหนึ่งในการพัฒนาเมืองที่เกิดความเสื่อมโทรม โดยมากจะใช้วิธีนี้กับพื้นที่ที่ไม่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ด้วยวิธีการรื้อย้ายส่วนที่ชำรุดทรุดโทรมและแทนที่ด้วยสิ่งใหม่ เช่น การรื้อถอนย่านการค้าเก่าที่เป็นแหล่งเสื่อมโทรมเพื่อทำย่านการค้าใหม่

2) การบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) เป็นการปรับปรุงทางด้านกายภาพ โดยพัฒนาจากโครงสร้างที่มีอยู่เดิม หรือซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดบางส่วนมากกว่าการรื้อย้ายเพื่อลดความเสื่อมโทรมในบริเวณนั้น ส่วนมากมักใช้วิธีนี้กับพื้นที่ที่มีความสำคัญหรือมีคุณค่า ซึ่งมักจะรวมไปถึงการลดความหนาแน่นของประชากร เช่น การรื้อย้ายสลัม การปรับปรุงอาคารที่เสื่อมโทรม การพัฒนาสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การจัดหาที่จอดรถ

<sup>4</sup> F. Stewart Chaplin Jr. and Edward J. Kaiser, *Urban Land Use Planning* (3<sup>rd</sup> ed, 1979).

การจัดให้มีสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น การจัดระเบียบการใช้ที่ดินหรือบริการสาธารณะอื่น ๆ รวมทั้งการสร้างงานให้แก่เจ้าของที่ดิน หรือเจ้าของร้านค้าในพื้นที่อีกด้วย

3) การอนุรักษ์ (Conservation) เป็นการสงวนรักษาส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดที่มีคุณค่าเพื่อการรักษาสวนนั้นไว้ให้คงอยู่ เช่น การปรับปรุงซ่อมแซมอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์เพื่อให้คงสภาพดี การห้ามรื้อถอนอาคารหรือโบราณสถานที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ เป็นต้น

ตารางที่ 2.1 : แสดงการเปรียบเทียบแนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูเมือง

การเปรียบเทียบ	Redevelopment	Rehabilitation	Conservation
1. ความหมาย	การสร้างสภาพแวดล้อมและสภาพทางกายภาพขึ้นใหม่	แก้ปัญหาความเสื่อมโทรมให้พื้นที่กลับคืนมีสภาพเดิม	ป้องกันการเสื่อมโทรมมิให้แผ่เข้าครอบงำพื้นที่
2. สภาพทั่วไปของพื้นที่ก่อนการปรับปรุงฟื้นฟู	มีสภาพเสื่อมโทรมมาก หรือเป็นโครงการที่มีโอกาสได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนมาก	มีสภาพเริ่มเสื่อมโทรมมีปัญหาในการใช้งาน จำเป็นจะต้องแก้ไขซึ่งไม่อาจใช้วิธี Redevelopment หรือ Conservation ได้	ยังใช้งานได้ดีอยู่ แต่มีปัญหาบางประการในสภาพแวดล้อม
3. การเปลี่ยนแปลงสภาพทั่วไปทางกายภาพ	รื้ออาคารและสภาพแวดล้อมทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมด โดยสร้างอาคารและสภาพแวดล้อมใหม่ที่ต้องการ	มักมีการรื้อถอนอาคารบางส่วนที่ทรุดโทรมเพื่อนำมาสร้างสิ่งใหม่ที่ยังขาดอยู่	มักไม่มีการรื้อถอนอาคารนอกจากการซ่อมแซม
4. ระยะเวลาในการปรับปรุงฟื้นฟูที่ทำให้เกิดการเสียโอกาสในการค้า	ทำการค้าไม่ได้เป็นเวลานานจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ	เสียเวลาไม่มากนักเฉพาะในบริเวณที่รัฐปรับปรุงบริการสาธารณะ	ไม่เสียเวลาต่อส่วนรวมแต่จะเสียเวลาส่วนบุคคลที่ทำการปรับปรุง
5. ผู้จัดการหรือผู้ดำเนินการในการปรับปรุงฟื้นฟู	รัฐและเอกชนจะต้องร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด โดยรัฐจะจัดเตรียมที่ดินและเอกชนจะทำการก่อสร้าง	รัฐจะต้องมีบทบาทในการปรับปรุงฟื้นฟูอย่างมาก	ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของอาคารรัฐอาจช่วยในการปรับปรุงบางอย่าง เช่น ถนน ทางเดินเท้าที่จอดรถ เป็นต้น
6. การเคลื่อนที่ของประชากร	มีประชาชนที่ไม่ได้ทำการค้าจะต้องย้ายออกจำนวนมาก ประชาชนที่ทำการค้าจะย้ายเข้ามาแทนมาก	มีประชาชนบางส่วนต้องย้ายออกแต่ไม่มีการย้ายเข้า	ไม่มีประชาชนต้องย้ายออกหรือย้ายเข้าเนื่องจากการปรับปรุง

ที่มา : ระหัดร โจรประดิษฐ์. การฟื้นฟูเมืองเบื้องต้น The Fundamental of Urban renewal. เอกสารประกอบการสอน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

### 2.1.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง

สำหรับเมืองเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ Fieden (1996)<sup>5</sup> ได้ให้หลักการในแง่ของการวางแผนการอนุรักษ์เมืองประวัติศาสตร์ (Planning Approach to Historic City) ไว้ 4 ประการ คือ

1) การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง (Integrated conservation) แนวคิดในการอนุรักษ์เมืองประวัติศาสตร์ที่สำคัญประการหนึ่ง คือ จะต้องผสมผสาน (Integrated) งานอนุรักษ์ให้เป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ของการวางผังเมือง เนื่องจากการอนุรักษ์เมือง ไม่อาจพิจารณาอย่างโดดเดี่ยวได้ กลวิธีที่ใช้ในการวางแผนพื้นที่ประวัติศาสตร์ในเมืองจึงประกอบไปด้วยเทคนิคทางด้านการอนุรักษ์และฟื้นฟู รวมทั้งการจัดการบริการสาธารณะที่ช่วยส่งเสริมคุณภาพของพื้นที่ในระยะยาว และการวางแผนอนุรักษ์ควรมีการดำเนินการร่วมกับผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และควรมีการออกกฎหมายเป็นข้อบังคับและมีการกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติ

2) การควบคุมการเปลี่ยนแปลง (Control of change) การควบคุมอัตราการเจริญเติบโตหรือการพัฒนาใหม่ ๆ เป็นวัตถุประสงค์หลักอีกประการในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและสังคม จะทำให้สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงได้เป็นอย่างดี โดยการหามาตรการควบคุมการพัฒนาที่มากเกินไป โดยการกำหนดขนาดและรูปแบบอาคาร การจำกัดปริมาณการจราจร และการจัดเตรียมสาธารณูปโภคที่เหมาะสม

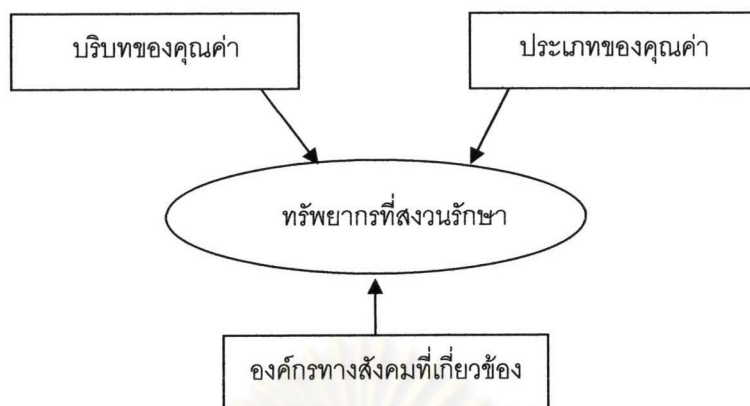
3) การออกแบบสิ่งก่อสร้างเพิ่มเติม (Infield design) การออกแบบอาคารใหม่ โครงสร้างใหม่หรือส่วนที่มีการต่อเติม ควรมีพื้นฐานมาจากการวิเคราะห์ที่ชัดเจนและเป็นระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเนื้อเมืองและบทบาทหลักของพื้นที่ ดังนั้น การออกแบบควรนำเอาหลักการด้านการออกแบบชุมชนเมืองและแนวคิดด้านความงามของเมืองจะต่อนำมาประยุกต์ใช้เข้าด้วยกัน

4) การบริหารจัดการ (Administrative actions) การบริหารและการจัดการในพื้นที่อนุรักษ์ในเขตเมืองเก่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง และในทางปฏิบัติแล้ว ไม่มีแผนการอนุรักษ์ใดที่ทำสำเร็จ หากปราศจากการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่งในบางครั้งอาจต้องอาศัยอำนาจระดับสูงในการดำเนินงานให้เป็นผล และยังมีหน่วยงานอีกหลายส่วนที่ได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ รวมทั้งการออกกฎหมายและมาตรการควบคุมและสนับสนุนให้เป็นไปตามแผนการอนุรักษ์ที่ได้จัดทำไว้

Henry Cleere<sup>6</sup> ได้กำหนดวิธีการศึกษา (Approaches) และวิธีดำเนินการในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางวัฒนธรรมไว้ 4 องค์ประกอบ คือ บริบทของคุณค่า ประเภทของคุณค่า ทรัพยากรที่สงวนรักษา และองค์การทางสังคมที่เกี่ยวข้อง ดังรายละเอียด ต่อไปนี้

<sup>5</sup> Fieden, Bernard M., *Conservation of Historic Buildings* (London: St. Edmundsbury Press Ltd., 1996).

<sup>6</sup> ยงธนิศร์ พิมลเสถียร, *ทฤษฎีการอนุรักษ์ "ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุรักษ์"* (กรุงเทพมหานคร: เอกสารประกอบการสอน ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2540).



ภาพที่ 2.1 แผนภูมิองค์ประกอบในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางวัฒนธรรม

1) บริบทของคุณค่า (Value contexts) หมายถึง การพิจารณาคุณค่าในแง่ต่าง ๆ ที่เป็นสาเหตุให้ต้องมีการอนุรักษ์ และคุณค่าของสิ่งที่จะอนุรักษ์ที่เสนอไว้มี 4 ด้าน ได้แก่

1.1) คุณภาพทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ปัจจัยทางการตลาด ค่าการลงทุนเมื่อเปรียบเทียบการพัฒนาใหม่กับการสงวนรักษา

1.2) มาตรฐานความงาม รูปแบบประเพณี และจิตวิทยาในการรับรู้ความงาม

1.3) คุณค่าทางประวัติศาสตร์ เอกสารทางประวัติศาสตร์ รวมทั้งนิยายปรัมปรา นิทานพื้นบ้าน เทคโนโลยีพื้นถิ่น

1.4) งานวิจัยอย่างเป็นทางการ การศึกษาประวัติศาสตร์ ศิลปะ ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ฯลฯ

2) ประเภทคุณค่า (Types of value) แบ่งได้เป็น 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านความงาม การแสดงออกทางสัญลักษณ์ และการใช้ข่าวสาร

3) องค์กรที่เกี่ยวข้อง (Social institutions) มีตั้งแต่ หน่วยงานกำหนดนโยบาย กฎหมาย สถาบันการศึกษา กลุ่มหรือองค์กรผู้สนใจเฉพาะเรื่อง และภาคเอกชนที่สนับสนุนงานอนุรักษ์

สำหรับในประเทศไทย ประสงค์ เอี่ยมอนันต์ (2543)<sup>7</sup> ได้กล่าวถึง แนวทางการพัฒนาสภาพแวดล้อม โดยให้หลักการ ดังนี้ การพัฒนาสภาพแวดล้อมโบราณสถานหรือสิ่งแวดลอมศิลปกรรม ต้องกระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ มิให้การพัฒนาไปทำลายโบราณสถานและสิ่งแวดลอมศิลปกรรมประเภทอื่น ๆ การพัฒนาจะต้องอยู่ในกรอบที่กำหนดเท่าที่สามารถรองรับการพัฒนาได้ โดยยังรักษาสภาพแวดล้อมโบราณสถานไว้ การพัฒนาลักษณะนี้เรียกว่า “การพัฒนาเชิงอนุรักษ์” ซึ่งต้องแยกออกจากการ “การพัฒนาเชิงเศรษฐกิจ” ให้ชัดเจนเพื่อกำหนดขอบเขตและพื้นที่รองรับการพัฒนาพร้อมทั้งกำหนดความเข้มข้นในการพัฒนาแต่ละพื้นที่

<sup>7</sup> ประสงค์ เอี่ยมอนันต์, เอกสารประกอบการเสวนาสารวัฒนธรรม (ปีที่2) ครั้งที่ 3 หัวข้อ “แนวทางการดำรงรักษาเมืองเก่า”, 28 มกราคม 2543.

นอกจากนี้ ประสงค์ เอี่ยมอนันต์ ยังได้แสดงข้อคิดเห็นที่สอดคล้องกับ Fieden และ Henry Cleere ในเรื่องของการบริหารจัดการโครงการอนุรักษ์ที่จะต้องนำแผนระดับนโยบายมาจัดทำแผนปฏิบัติการ เป็นขั้นตอนที่สำคัญและจะต้องมีการประสานสอดคล้องกันเป็นอย่างดี โดยมีแนวคิดในเรื่องการจัดลำดับความสำคัญของโบราณสถาน เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยในการบริหารจัดการโครงการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง ซึ่งมีประเด็นที่ต้องทำการศึกษา 3 ประการดังนี้

- 1) การจัดลำดับคุณค่าของโบราณสถาน
- 2) การจัดลำดับศักยภาพในการอนุรักษ์ พิจารณาจากการศึกษาความเป็นไปได้ การเข้าถึงกฎหมาย สิทธิในการถือครองที่ดิน องค์กรที่เกี่ยวข้อง และงบประมาณ เป็นต้น
- 3) การจัดลำดับการดำเนินงานอนุรักษ์ พิจารณาถึงความจำเป็นเร่งด่วน จำเป็นแต่ไม่เร่งด่วน หรือยังไม่จำเป็น

### 2.1.3 มาตรการที่ใช้ในการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง

มาตรการเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่นำมาใช้ควบคุม บังคับ กำกับดูแลเขตสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมในพื้นที่ที่อยู่ในเขตโบราณสถานหรือแหล่งศิลปกรรมอาจทำได้โดยการออกแบบผังบริเวณพร้อมกับการจัดภูมิทัศน์ สวนสภาพแวดล้อมระยะไกลที่อยู่นอกเขตโบราณสถานกับสภาพแวดล้อมระยะใกล้กันนั้นต้องใช้วิธีการควบคุมสภาพแวดล้อม โดยการสร้างความเข้าใจและการใช้ข้อบังคับทางกฎหมาย ทั้งยังต้องจูงใจให้ปฏิบัติในสิ่งที่ต้องการและห้ามมิให้ปฏิบัติในสิ่งที่ไม่ต้องการให้ปฏิบัติ มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้มีด้วยกันหลายประการ ซึ่งมีผลมาจากแนวนโยบายที่กำหนดไว้เพื่อนำมาใช้ในโครงการ สามารถแบ่งประเภทของการปฏิบัติได้เป็น การยินยอม (Permissive) การบังคับ (Directive) การสนับสนุน (Supportive) และการเร่งรัด (Active)<sup>8</sup>

การศึกษาของมณฑนา ศิริวรรณ (2544)<sup>9</sup> อ้างถึง Wayne Attoe ในหนังสือ Introduction to Urban Planning (1979) กล่าวถึงมาตรการในการดำเนินการอนุรักษ์ เมื่อพิจารณาว่าเป็นด้านหนึ่งของการวางแผนเมือง ดังนั้น ระบบวิธีการที่ใช้จึงคล้ายคลึงกับวิธีการทางผังเมือง โดยการดำเนินการอนุรักษ์ให้มีผลในทางปฏิบัตินั้น จะประกอบไปด้วยการดำเนินการ 6 วิธีด้วยกัน ซึ่งแยกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ดังนี้

- 1) มาตรการทางกฎหมาย ได้แก่ วิธีป้องกันโดยทางกฎหมายและการลงโทษ
- 2) มาตรการทางเศรษฐศาสตร์และสังคม ได้แก่ วิธีการให้เงินกู้ยืม การให้การสนับสนุน การยอมรับในการนำกลับมาใช้ใหม่ และการขายสิทธิในการพัฒนา

สำหรับการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมในประเทศไทยนั้น จากเอกสารการสัมมนาของผู้เชี่ยวชาญ จัดโดยกองอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม พ.ศ. 2543 กล่าวว่า หน่วยงานของรัฐมีบทบาทในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์โบราณสถานและที่ตั้ง อยู่ในรูปการขึ้นทะเบียนโบราณสถานตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 (แก้ไข

<sup>8</sup> Arthur B. Gallion, *The Urban Pattern: city planning and design* (New York: Van Nostrand Reinhold, 1985).

<sup>9</sup> มณฑนา ศิริวรรณ, *การปรับปรุงมาตรการควบคุมทางด้านกายภาพเพื่อการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544).

เพิ่มเติม พ.ศ. 2535) ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่อาศัยกลไกการควบคุมในลักษณะการสั่งการ (Top down) ซึ่งเป็นการห้ามที่ปราศจากแรงจูงใจ หรือค่าชดเชยการเสียโอกาสแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการที่ใช้ นอกจากนั้นเครื่องมือดังกล่าวยังมีข้อจำกัดในการใช้ให้ได้ผล เนื่องจากการกำหนดแต่ข้อห้ามและมีผลในการจำกัดผลประโยชน์หรือเปลี่ยนแปลงอาคารซึ่งไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์อันใดกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองนั้น ๆ<sup>10</sup>

#### 2.1.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการรับรู้ภูมิทัศน์เมือง

การปรับปรุงและพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี มีที่ตั้งอยู่ริมคลองบางกอกน้อยซึ่ง Roy Mann (1973)<sup>11</sup> ได้กล่าวเกี่ยวกับการใช้ที่ดินริมแม่น้ำว่า การอนุรักษ์สภาพธรรมชาติบริเวณริมแม่น้ำ ในเขตศูนย์กลางเมือง ควรจะได้รับการออกแบบและควบคุมการใช้ที่ดินเป็นกรณีพิเศษ เนื่องจากมลภาวะทางน้ำของเขตชุมชนเมืองส่งผลกระทบต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ของประชากรเมือง

จากการศึกษาด้านการออกแบบชุมชนเมืองที่เน้นการรับรู้สภาพแวดล้อมโดยการมองเห็น Gordon Cullen (1961)<sup>12</sup> ได้กล่าวว่า ภูมิทัศน์เมืองเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ตอบรับและสอดคล้องกับการรับรู้ของผู้คน โดยผ่านทางการจัดวางองค์ประกอบทางกายภาพในสภาพแวดล้อม หรืออาจกล่าวได้ว่า ภูมิทัศน์เมือง คือ ภาพรวมของเมืองซึ่งเกิดจากองค์ประกอบทางกายภาพต่าง ๆ ซึ่งปรากฏแก่สายตาและก่อให้เกิดผลทางอารมณ์และความรู้สึกแก่ผู้รับรู้

Duerksen, C.J. (1986)<sup>13</sup> สรุปองค์ประกอบสำคัญของเมืองที่มีผลต่อการรับรู้สุนทรียภาพที่บ่งบอกความเป็นชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์ไว้ 4 ประเภท คือ

1) สถาปัตยกรรม เน้นการควบคุมรูปแบบอาคารให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมเดิมที่มีความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์ โดยกำหนดมาตรฐานที่ใช้ตรวจสอบอาคารในด้าน

- ขนาด ความสูง รูปทรงหลังคา สัดส่วนระหว่างความกว้างและความสูงของอาคาร รูปด้านหน้าอาคาร ตำแหน่ง ขนาด และสัดส่วนของช่องเปิดต่าง ๆ รายละเอียดและรูปแบบทางสถาปัตยกรรม วัสดุ สี สัน พื้นผิวของอาคาร
- ลักษณะของพื้นที่เปิดโล่งโดยรอบอาคาร ระยะถอยร่น ตลอดจนความต่อเนื่องของพื้นที่เปิดโล่งที่ติดกับแนวถนน
- ลักษณะพืชพันธุ์และภูมิสถาปัตยกรรมภายในโครงการ
- ระยะเวลาในการดูแลทำความสะอาดอาคาร การเลือกใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ให้แสงสว่าง และตำแหน่งการติดตั้งเครื่องปรับอากาศภายนอกอาคาร

<sup>10</sup> สิ่งแวดล้อมไทย, มูลนิธิ, เอกสารประกอบการสัมมนาระดมสมองของผู้เชี่ยวชาญ เรื่อง การกำหนดแนวทางการสร้างมาตรการและแรงจูงใจในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมรดกโลกทางวัฒนธรรม, กองอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและศิลปกรรม, สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 20 กรกฎาคม 2543.

<sup>11</sup> Mann, Roy, *Rivers in the City* (New York: Praeger, 1973).

<sup>12</sup> Cullen, Gordon, *Townscape* (New York: Reinhold Publishing Corporation, 1961).

<sup>13</sup> Duerksen, C.J., *Aesthetics and Land-use Control* (Washington, D.C.: The American Planning Association, 1986).



2) ทักษะภาพ แนวนองและทางสัญจร เพื่อปกป้องมุมมองหรืออาคารสาธารณะที่สำคัญให้ปราศจากการรบกวนของอาคารหรือแผ่นป้ายที่แวดล้อมและส่งผลกระทบต่อ มุมมองที่สำคัญเหล่านี้มักจะเป็นมุมที่สามารถเห็นได้จากถนนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากถนนเป็นเส้นทางสัญจรหลักของเมือง มาตรการที่ควบคุมจะพิจารณาในแง่ของ

- ตัวอาคาร โดยพิจารณาในเรื่องของความสูงไม่ให้บังหรือทำลายความงามของทัศนียภาพที่สำคัญ
- ป้ายต่าง ๆ พิจารณาในเรื่องขนาด ความสูงของป้าย การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างของป้าย การใช้สี ตัวหนังสือ ข้อความ ภาพประกอบและวัสดุ ตลอดจนระยะหรือแนวในการติดตั้งแผ่นป้าย

3) ภูมิสถาปัตยกรรม และการดูแลรักษาพืชพันธุ์ เนื่องจากต้นไม้เป็นองค์ประกอบที่มีประโยชน์ในแง่ของความสวยงามของสภาพแวดล้อม ทั้งนี้อายุ ขนาด และชนิดต้นไม้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละเมือง

- 4) ป้าย แผ่นโฆษณา และอุปกรณ์สื่อสารภายนอกอาคาร โดยแบ่งออกเป็น
- ป้ายสัญญาณ และแผ่นโฆษณา พิจารณาในแง่ของขนาด รูปแบบ ตำแหน่งการติดตั้ง การจัดแบ่งย่านที่ยอมให้มีการติดตั้งแผ่นป้ายได้บางประเภท
  - จานดาวเทียมและเสาอากาศ พิจารณาในแง่ของขนาดที่อนุญาตให้ติดตั้งได้ ความสูง และโครงสร้างที่รับน้ำหนักต้องมีความแข็งแรงปลอดภัย สีสนและวัสดุไม่ควรมีลักษณะที่โดดเด่น ตำแหน่งในการติดตั้งและระยะที่มองเห็นได้จากภายนอก

ภูมิทัศน์เมืองที่ปรากฏแก่ผู้รับรู้อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ขณะที่อยู่อยู่กับที่ และขณะผู้รับรู้เคลื่อนที่ ซึ่งแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) ขณะที่อยู่อยู่กับที่ มีรูปแบบของการรับรู้<sup>14</sup> ได้แก่
  - Panoramas เป็นภาพรวมที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวเมืองกับภูมิประเทศที่ตั้ง ซึ่งอาจมองลงมาจากที่สูง ภาพเมืองในมุมมองนี้ จะช่วยทำให้เห็นองค์ประกอบของเมืองที่เป็นรูปทรง 3 มิติได้ชัดเจน
  - Skyline เป็นภาพรวมของเมืองที่เน้นในระนาบแนวนอนโดยมองจากระดับพื้นดิน ดังนั้นการมีพื้นที่โล่งในระดับที่เหมาะสมแก่การมองจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการรับรู้ประเภทนี้ในสภาพที่เหมาะสม ทัศนียภาพที่แสดงเส้นขอบฟ้าเมืองจะให้ความสัมพันธ์ในเชิงความสูงขององค์ประกอบทางธรรมชาติและองค์ประกอบที่มนุษย์สร้างขึ้นภายในเมือง
  - Vista เป็นภาพเฉพาะบริเวณของเมืองซึ่งมีแนวการมองที่มีองค์ประกอบต่าง ๆ หนาแน่นแนวการมองไปยังจุดสนใจ จังหวะที่เกิดขึ้นจากการจัดวางขององค์ประกอบเหล่านี้ก่อให้เกิดความรู้สึกขณะที่มีการเคลื่อนไหวไปยังจุดสนใจ แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

<sup>14</sup> Cullen, Gordon, *Townscape* (New York: Reinhold Publishing Corporation, 1961).

ก) Formal vista คือแนวมองที่เกิดจากองค์ประกอบที่มีแบบแผนเป็นทางการ อาทิ ถนนสายประธานที่เป็นเส้นตรง ปลูกต้นไม้เป็นระเบียบตลอดแนวหน้าสายตา แนวมองประเภทนี้ใช้เน้นความสำคัญแก่จุดสนใจได้อย่างดี สร้างความชัดเจนแก่ผู้มอง แต่บางครั้งเมืองที่มีโครงข่ายถนน ลักษณะตาตารางก็จะทำให้เกิดแนวมองประเภทเดียวกันนี้อย่างเหมือนกันหมด ทำให้ขาดจุดเด่นที่สำคัญ

ข) Informal vista เป็นแนวมองที่เกิดขึ้นเมื่อองค์ประกอบไม่ได้ตั้งอยู่ในแนวแกนเดียวกันกับจุดสนใจ

2) ขณะที่ผู้รับรู้เคลื่อนที่ภูมิทัศน์เมืองที่ปรากฏอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับในขณะที่เคลื่อนไหว ทำให้ผู้รับรู้ได้สัมผัสและเห็นความสัมพันธ์ที่ต่อเนื่องของระนาบและที่ว่างโดยรอบ ในที่นี้จะเรียกว่า การมองเป็นลำดับ (Serial vision) ซึ่งองค์ประกอบเมืองที่ปรากฏในแต่ละภาพจะก่อให้เกิดความรู้สึกและอารมณ์ที่ต่างกันไป และเมื่อนำภาพทั้งหมดมาลำดับต่อเนื่องกันก็จะเกิดเป็นภาพเมืองในจินตนาการของผู้รับรู้ได้

### 2.1.5 แนวความคิดเกี่ยวกับเอกลักษณ์ชุมชน

จากการศึกษาของ Manley และ Guise (1998)<sup>15</sup> กล่าวว่า องค์ประกอบของเอกลักษณ์ชุมชน มีดังนี้

- ลักษณะภูมิประเทศ (Topography) เป็นสถานที่ตั้งที่มีสภาพแวดล้อมที่เป็นลักษณะโดดเด่นตามธรรมชาติ มีผลต่อรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชน
- ระดับกิจกรรม (Level of activities) แยกออกได้ว่ามีกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นอยู่เป็นประจำ เป็นประเพณีของชุมชนที่คนในพื้นที่ให้ความสำคัญ และมีกิจกรรมที่มีความสนใจบ้างลดลงมา
- รับรู้ได้ถึงเสียงและกลิ่น (Sound and smell) ชุมชนใดที่มีอาชีพหรือกิจกรรมของชุมชนที่เหมือนกันจะมีความชัดเจนปรากฏออกมาในรูปของเสียง และกลิ่นที่เกิดขึ้นเมื่อเข้าเขตบริเวณชุมชนนั้น
- ความโปร่งใส ความชัดเจนที่พบได้ (Transparency) มีกิจกรรม วัฒนธรรมที่พบเห็นได้ชัดเจน บอกได้ว่าเป็นเขตชุมชนนี้ มีความชัดเจนในด้านสังคม
- รูปแบบของโครงข่ายของเจ้าของพื้นที่ (Pattern of ownership) การรวมกันเป็นรูปธรรมของการครอบครองพื้นที่เป็นลักษณะเฉพาะของชุมชนจากขนาดพื้นที่ การเชื่อมโยงพื้นที่ของเจ้าของพื้นที่
- เงื่อนไขและข้อกำหนดของอาคาร (Building condition) มีอาคารที่อยู่ในช่วงอายุหรือสภาพทรุดโทรม หรือเป็นอาคารที่สำคัญทางประวัติศาสตร์
- อัตราส่วนและสัดส่วนของการใช้งาน (Range of uses and scale of uses) การใช้งาน และลักษณะของการใช้งานที่เกิดขึ้นมีมากหรือน้อย บอกถึงกิจกรรมของผู้ใช้ในชุมชน

<sup>15</sup> Sandra Manley, Richard Guise, Conservation in the built environment . *Introducing Urban Design*

- ข้อกำหนดในพื้นที่ (Area role) กฎระเบียบข้อบังคับ มาตรการในพื้นที่ที่ส่งผลถึงลักษณะทางกายภาพของสังคมและชุมชน
- ภาพลักษณ์ของพื้นที่จากประเภทของกิจกรรม (Image of the area perceived by) ภาพลักษณ์มาจากความเป็นชุมชนของกิจกรรมในแต่ละแบบทำให้พื้นที่นั้นมีลักษณะเฉพาะของเมืองที่จะรองรับกลุ่มที่แตกต่างกัน เช่น พื้นที่สำหรับพักผ่อน เป็นต้น
- ช่วงอายุอาคาร (Age range of building) ช่วงอายุอาคารที่มีความใกล้เคียงกันหรือแตกต่างกัน และช่วงอายุอาคารที่ใช้งานได้กับใช้งานไม่ได้แล้ว
- วัสดุและพื้นผิวของอาคาร (Buildings materials and textures) วัสดุแลพื้นผิวของอาคารได้จากท้องถิ่นหรือในยุคสมัยนั้น มีความชัดเจนของรูปแบบที่เฉพาะเจาะจงกับอาคารในพื้นที่ของชุมชนนั้น
- รูปแบบทางสถาปัตยกรรม (Architectural style richness and color) ลักษณะสถาปัตยกรรมสะท้อนถึงการออกแบบของยุคสมัยของช่างในชุมชนนั้น รวมถึงการใช้งานด้วย
- รูปแบบของภูมิสถาปัตยกรรม (Greenery and landscape) สภาพแวดล้อมและลักษณะภูมิสถาปัตยกรรมภายนอกอาคาร สภาพภูมิอากาศของชุมชนที่ส่งผลต่อการจัดภูมิสถาปัตยกรรม
- ระดับของการปิดล้อม (Levels of enclosure) การล้อมรอบของอาคารในพื้นที่มีความแออัดหรือเบาบาง มีระดับการใช้งานและการเข้าถึงในแต่ละพื้นที่และถึงการป้องกันระหว่างชุมชนกับภายนอก
- โครงข่ายของที่ว่าง (Network of spaces) การเชื่อมต่อของที่ว่างของชุมชนสะท้อนถึงกิจกรรมการใช้งาน มีความหนาแน่นหรือเชื่อมต่อกันห่าง ๆ โดยเน้นแต่ละจุดในแต่ละที่ว่าง

Workett (1969)<sup>16</sup> ได้กล่าวถึงองค์ประกอบที่มีความสัมพันธ์และส่งเสริมเอกลักษณ์ของพื้นที่ ดังนี้

- Opportunity โดยธรรมชาติของภูมิทัศน์เมือง (Townscape) จะมีความคิดที่เหมาะสมต่อลักษณะเฉพาะของเมือง ทั้งด้านการพัฒนาและการนำเมืองกลับมาปรับใช้ผู้คนใหม่ในชีวิตประจำวัน โดยยังคงไว้ซึ่งความมีชีวิตชีวา และความเป็นเอกลักษณ์ของย่านนั้น ๆ ในการแก้ไขปรับปรุงต้องคำนึงถึงความเหมาะสม โดยคิดในหลักการที่ง่ายที่สุด ถูกที่สุด และเหมาะสมกับคุณภาพของพื้นที่นั้น
- Identity area เป็นกลุ่มพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตน เช่น ในบางพื้นที่มีเอกลักษณ์ทางทัศนียภาพ (Visual identity) หรือเอกลักษณ์ในทางสังคม (Social identity)

<sup>16</sup> Worskett, Roy. Character of Town an approach to conservation. (London: The Architectural Press, 1969).

- Character of space เป็นเอกลักษณ์หรือลักษณะของที่ว่างซึ่งถูกปิดล้อมอยู่ (Enclose of space) หรืออาจกล่าวได้ว่า จะเป็นความสัมพันธ์มาจากที่ว่างที่ถูกปิดล้อมและจะมีมุมมองต่าง ๆ ซึ่งให้ความรู้สึกที่แตกต่างออกไป
- Change of level เป็นความสัมพันธ์ซึ่งต่อเนื่องมาจากลักษณะของที่ว่าง (Character of space) เมื่อมีเอกลักษณ์และลักษณะที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ซึ่งถูกปิดล้อม การเปลี่ยนระดับมุมมอง เช่น การเดินขึ้นเนิน จะไม่เปลี่ยนเอกลักษณ์หรือลักษณะของพื้นที่ แต่จะเป็นการสร้างความรู้สึกขึ้นใหม่ โดยเป็นการเพิ่มความน่าตื่นเต้น และสร้างความประทับใจในภูมิทัศน์ของเมือง
- Activities ลักษณะของถนนและการใช้ถนน รวมถึงกิจกรรมของผู้คนในท้องถิ่นและวิถีชีวิตที่ปรากฏนั้นจะเสริมสร้างเอกลักษณ์ขึ้นในพื้นที่นั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งลักษณะและเอกลักษณ์ในทางทัศนียภาพ (Visual characteristics)
- Detailing ในรายละเอียดขององค์ประกอบและเครื่องประดับภายในชุมชน เช่น เครื่องประดับถนน (Street Furniture) นั้น การใช้งานหรือแม้กระทั่งหน้าที่ใช้สอยที่ปรากฏเมื่อต่างย่าน ต่างกิจกรรม รายละเอียดต่าง ๆ ที่ปรากฏให้สังเกตย่อมแตกต่างกัน
- Trees พืชพรรณไม้ นับได้ว่า เป็นองค์ประกอบหนึ่งซึ่งช่วยสร้างภูมิทัศน์ของเมืองให้มีเอกลักษณ์เฉพาะของตนเอง รวมทั้งสร้างบรรยากาศให้มีความแตกต่างออกไป
- Contrast of space ในสถานที่ซึ่งมีสถานะที่ต่างกันความน่าอยู่ในพื้นที่ที่มีต่อเนื่องกันไป การเปลี่ยนมุมมองที่มีความขัดแย้งกันจะสร้างความรู้สึกแปลกใหม่ให้กับมุมมองนั้น เช่น ทางเดินแคบ ๆ ที่นำไปสู่ลานกว้าง เป็นต้น
- Organization of space กลุ่มของที่ว่างบางพื้นที่ภายในชุมชนหรือเมืองจะถูกแยกออกจากเมืองด้วยเอกลักษณ์ของที่ว่างที่ต่างกัน หรืออาจจะถูกแยกออกด้วยผังถนนที่เชื่อมกลุ่มของที่ว่าง หรือกลุ่มผ่านต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

#### 2.1.6 แนวความคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางสุนทรียภาพ

Charles W. Harris และ Nicholas T. Dines (1988)<sup>17</sup> เสนอแนวทางการวิเคราะห์มุมมอง หรือ บริเวณที่มองเห็น (Seen area study) ในการอนุรักษ์ภูมิทัศน์ทางประวัติศาสตร์ (Historic landscape) เพื่อให้สามารถคาดการณ์บริเวณที่สามารถมองเห็นได้จากภายนอกโครงการและภายในโครงการ และสามารถนำแนวทางที่ได้ไปใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมการมองเห็นทางสายตา ขณะเดียวกันก็เป็นการป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นทางสายตาด้วยเช่นกัน ซึ่งแนวทางในการพัฒนาเมืองที่ไม่มีการรบกวนหรือการทำลายทัศนียภาพเดิมของพื้นที่จะช่วยกำหนดขอบเขตที่ควรมีการควบคุมอย่างเข้มงวดในย่านหรือพื้นที่ที่ต้องการอนุรักษ์

<sup>17</sup> Charles W. Harris and Nicholas T. Dines, Section 630 Historic Landscape. Time-saver Standard for Landscape Architecture (USA: McGraw – Hill, 1988).

บัณฑิต จุลาลัย (2540)<sup>18</sup> รวบรวมข้อมูลที่ได้จากทั้งในประเทศและต่างประเทศจากการประเมินผลกระทบทางสายตาในประเด็นหัวข้อศึกษาลักษณะที่เกิดขึ้นซึ่งมีตัวแปรที่สำคัญ 3 ประการ คือ ทักษะการทัศนภาพ ทักษะการพิจารณาประเด็นโดยสรุป ดังนี้

1) ทักษะการ คือ การมองเห็นที่มีผลต่อการรับรู้ ในคุณค่าหรือความงามของผู้ที่มองต่อภาพที่เห็นจากประเด็นนี้ ในการประเมินผลกระทบทางสายตานั้น การมองเห็น หรือ มองไม่เห็น ถือเป็นประเด็นสำคัญประการแรกที่จะนำมาพิจารณาตัดสิน เพราะ ถ้าหากมองไม่เห็นก็ไม่เกิดผลกระทบทางสายตาใด ๆ ดังนั้นในการศึกษาจึงควรทำการพิจารณาโดยเริ่มจาก การมองเห็นภาพซึ่งขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทิศทาง การมอง มุมที่มอง ระยะห่าง ระดับ และตำแหน่งของผู้มอง

2) ทักษะการ คือ ภาพที่มองเห็นซึ่งประกอบด้วยสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ในสภาพแวดล้อมนั้น มนุษย์จะรับรู้ภาพนั้น โดยสิ่งที่มองเห็นเป็นภาพ (Figure) จะเด่นออกมาจากส่วนอื่น ๆ ซึ่งเป็นพื้นภาพ (Ground)

3) ทักษะการ คือ ผู้ที่มองเห็น (ผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ) หรือได้รับผลกระทบด้วยการมองเห็นภาพซึ่งความรู้สึกของผู้ที่มองเห็นแต่ละคนมีผลต่อการประเมินคุณภาพทางภูมิทัศน์

นอกจากนี้ บัณฑิต จุลาลัย (2540)<sup>19</sup> ยังได้สรุปหัวข้อในการศึกษาผลกระทบทางสายตาที่เกิดขึ้น ดังนี้

- 1) การบดบังมุมมอง
- 2) ความชัดเจนในเรื่องของภาพและพื้นภาพ
- 3) ตำแหน่งของผู้มองกับภาพ ในเรื่องระยะห่างและมุมมอง
- 4) โอกาสในการมองเห็น ทั้งความถี่ ระยะเวลา แสง ความมืด – สว่าง
- 5) กิจกรรมของพื้นที่ที่กำลังดำเนินอยู่กับสภาพแวดล้อมที่เป็นฉากหลัง เช่น การจัดงานพระราชพิธีที่สำคัญในท้องสนามหลวง ตึกสูงซึ่งเป็นฉากหลังของสนามหลวงรบกวนทางสายตาเนื่องจากไม่เข้ากับสภาพกิจกรรมทางวัฒนธรรมดังกล่าว
- 6) ความขัดแย้งและกลมกลืนที่เกิดขึ้นในภาพที่เห็น
  - องค์ประกอบภาพ รูปทรง เส้น ลาย สี ผิว ระบาย เส้นขอบฟ้า ขนาดสัดส่วน
  - กิจกรรม
  - คุณลักษณะทางภูมิทัศน์
- 7) ความคิดเห็นของผู้ประเมิน หรือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากประสบการณ์ การใส่ใจในคุณค่า
- 8) ความรุนแรงของผลกระทบ

#### เทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบทางสายตา

บัณฑิต จุลาลัย (2540)<sup>20</sup> อ้างถึง Canter (1977) ถึงเทคนิควิธีการสำหรับศึกษาปัญหาผลกระทบทางสายตาไว้ 5 วิธี คือ

<sup>18</sup> บัณฑิต จุลาลัย, “การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางด้านสุนทรียภาพ” สารคดีสถาปัตยกรรมศาสตร์ วารสารวิชาการ ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540).

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 220-221.

<sup>20</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 215.

- การบรรยายพร้อมภาพประกอบ
- การใช้หุ่นจำลอง
- การใช้เทคนิคภาพซ้อน
- การสร้างภาพโดยเครื่องคอมพิวเตอร์
- การใช้แบบวิเคราะห์

การแบ่งประเภทของเทคนิคที่ใช้ในการแสดงภาพของ EIA(1995)<sup>21</sup> ได้รวบรวมเทคนิควิธีที่ใช้ โดยแบ่งเป็นประเภทดังนี้

1) เทคนิคที่แสดงภาพลักษณะ 2 มิติ ได้แก่ Visibility Mapping Techniques เป็นเทคนิค การกำหนดบริเวณที่จะมองเห็นได้ลงในแผนที่ เช่น Zone of Visual Influence: ZVI หรือ Visual Envelopes ภาพชนิดนี้สามารถทำได้ด้วยระบบ Manual แต่เมื่อเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ซับซ้อนมาก จำเป็นต้องใช้ คอมพิวเตอร์เข้ามาช่วย เพื่อให้เกิดความสะดวก เนื่องจากมีโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปมาช่วยในการจัดทำ มากมาย

2) เทคนิคที่แสดงภาพลักษณะ 3 มิติ ได้แก่ ภาพที่มองเห็นเหมือนจริง (Visualization) การจำลองภาพด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Simulation) การตัดต่อซ้อนภาพ (Photomontages) การทำ ภาพเชิงซ้อน (Overlays) การวาดภาพทัศนียภาพ หรือภาพสเก็ต (Sketch) การใช้หุ่นจำลองหรือการถ่ายภาพ

เทคนิคที่ใช้คอมพิวเตอร์ที่ใช้ในต่างประเทศ สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) Data input เป็นการป้อนข้อมูลตัวเลขทางด้านภูมิศาสตร์เข้าไปในคอมพิวเตอร์ และใช้ ข้อมูลความสูงจากจุดอ้างอิงในการสำรวจทางอากาศ โดยกล้อง Stereoscopic เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง มีความ ผิดพลาดจากการมองด้วยตามนุษย์น้อยที่สุด

2) Visibility mapping เป็นการแสดงบริเวณที่ได้รับผลกระทบลงในแผนที่ คอมพิวเตอร์จะ ช่วยในการทำงานได้รวดเร็วและถูกต้องมากขึ้น โดยการกำหนด ZVI หรือ Visual Envelops ด้วยการใส่ข้อมูล องค์ประกอบอาคารต่าง ๆ เข้าไปใน Terrain Model แล้ว Plot ZVI ไปซ้อนกับแผนที่ในขนาดที่ถูกต้อง ZVI จะ แสดงบริเวณที่ได้รับผลกระทบโดยการมองเห็นจากจุดที่กำหนด

3) Visualizations เป็นการสร้างทัศนียภาพด้วยคอมพิวเตอร์ เพื่อประโยชน์ในการประเมิน ทางเลือก ประกอบด้วย

- การจำลองภาพด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Simulation) เป็นภาพแบบ Graphic
- การทำภาพเชิงซ้อน (Overlays) แยกระหว่างสภาพแวดล้อมกับโครงการให้เห็นการ เปลี่ยนแปลง
- การทำภาพตัดต่อ ซ้อนภาพโครงการในสภาพแวดล้อมลงในภาพเดียวกัน (Photomontages)

<sup>21</sup> Institute of Environmental Assessment and the Landscape Institute 1995, Guideline for Landscape and Visual Impact Assessment (London: E & FN SPON, 1995).

นอกจากนี้ยังได้กล่าวถึงแนวทางในการเลือกใช้เทคนิคต่าง ๆ 4 ทางเลือก ได้แก่

- การสเก็ตภาพ (Sketching) ซึ่งในกรณีที่โครงการไม่มีความซับซ้อนและความเสี่ยงในการเกิดผลกระทบต่ำ แต่มีข้อดีอยู่ในเรื่องความน่าเชื่อถือ ต้องอาศัยการถ่ายรูปหรือแผนที่ประกอบ
- การถ่ายรูปด้วยกล้องถ่ายรูป (Photographic manipulations) เป็นวิธีการที่สะดวก แต่ต้องใช้แผนที่ประกอบ
- การจำลองภาพด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer simulations) เป็นกระบวนการที่จำเป็นสำหรับโครงการที่มีความซับซ้อนหรือพื้นที่ที่อยู่ในความสนใจของสาธารณชนสูง มีมุมมองที่สามารถเห็นได้จากหลาย ๆ ตำแหน่ง นอกจากนั้นแล้วจุดเด่นของการใช้คอมพิวเตอร์จำลองภาพ คือ ความสามารถในการคาดคะเน หรือจำลองสถานการณ์ที่ยังไม่เกิดขึ้นได้
- เทคนิคผสม (Hybrid Simulations) ระหว่างการถ่ายรูปด้วยกล้องถ่ายรูปและการจำลองภาพด้วยคอมพิวเตอร์ โดยกำหนดตัวแปรในการสร้างภาพ ทั้ง ความยาวของเลนส์ ขนาดภาพ และมุมมองเท่ากัน

ในประเทศไทย มีการนำเทคนิคการจำลองภาพด้วยคอมพิวเตอร์ที่ให้ความถูกต้องเรื่องตำแหน่งและขนาดโครงการเพื่อเห็นการเปลี่ยนแปลงที่แท้จริง โดยจำลองภาพเป็น Graphic ทั้งหมด มาใช้อยู่บ้าง ได้แก่ โครงการถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา และโครงการ TBI Condominium and Marina ซึ่งเลือกเทคนิคที่แตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาในแต่ละหัวข้อ ได้แก่ การศึกษาคุณลักษณะทางภูมิทัศน์ของบริเวณ (Landscape character) โดยการค้นคว้าเอกสารประกอบการสำรวจพื้นที่ แผนที่และภาพถ่ายทางอากาศ การศึกษาความกลมกลืนทางสายตาของบริเวณ (Visual harmony) และการศึกษามุมมองที่สำคัญและผลกระทบทางสายตาต่อสถานที่สำคัญ (View and Vista) ใช้เทคนิคการจำลองภาพ (Simulation) สำหรับบริเวณที่สำคัญ

### 2.1.7 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน (Sustainable Tourism)

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2540) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนว่าหมายถึง การพัฒนาที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและผู้เป็นเจ้าของท้องถิ่นในปัจจุบัน โดยมีการปกป้องและสงวนรักษาโอกาสต่าง ๆ ของอนุชนรุ่นหลัง

การท่องเที่ยวนี้มีความหมายรวมถึง การจัดการทรัพยากรเพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และความงามทางสุนทรียภาพในขณะที่สามารถรักษาเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมและระบบนิเวศน์ และนอกจากนี้กิจกรรมการท่องเที่ยวจะต้องสามารถดำรงอยู่ได้ มีนักท่องเที่ยวมาเยือนอย่างสม่ำเสมอ ทรัพยากรการท่องเที่ยวยังคงรักษาความดึงดูดใจไว้ได้ไม่เสื่อมคลาย กิจกรรมบริหารมีกำไร แม้ต้องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการให้บริการอยู่เสมอ ส่วนผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทั้งทางธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม จะต้องมี หรือมีน้อยที่สุด

การท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมีหลักการ ดังนี้

- 1) Using resource sustainably คือ การอนุรักษ์และใช้ทรัพยากรอย่างพอดี ทั้งที่เป็น

ทรัพยากรธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญและเป็นแนวทางในการทำธุรกิจระยะยาว

2) Reducing over consumption and waste คือ การลดการบริโภคที่มากเกินไปจนเกิดความจำเป็น และการลดของเสีย เนื่องจากจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการทำนุบำรุงสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลายในระยะยาวและเป็น การเพิ่มคุณภาพของการท่องเที่ยว

3) Maintenance diversity คือ การรักษาและส่งเสริมความหลากหลายของธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม

4) Integrating tourism into planning คือ การประสานการพัฒนาการท่องเที่ยวเข้ากับ กรอบแผนกลยุทธ์ การพัฒนาแห่งชาติ การพัฒนาท้องถิ่น และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5) Supporting local economics คือ การท่องเที่ยวที่รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจของ ท้องถิ่นโดยพิจารณาด้านราคาและคุณค่าของสิ่งแวดล้อม

6) Involving local communities คือ การมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ของท้องถิ่นในสาขาการ ท่องเที่ยว ซึ่งไม่เพียงแต่สร้างผลตอบแทนแก่ประชากรและสิ่งแวดล้อมโดยรวม แต่ยังช่วยยกระดับคุณภาพการ จัดการการท่องเที่ยวอีกด้วย

7) Consulting stakeholders and the public คือ การปรึกษาหารือกันอย่างสม่ำเสมอ ระหว่างผู้ประกอบการ ประชาชนท้องถิ่น องค์กรและสถาบันที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมแก้ปัญหาและลดข้อขัดแย้งใน ผลประโยชน์ที่แตกต่างกัน

8) Training staff คือ การฝึกอบรมบุคลากร โดยสอดคล้องแนวคิดและวิธีปฏิบัติในการ พัฒนาแบบยั่งยืนต่อบุคลากรท้องถิ่นทุกระดับ

9) Market tourism responsibly คือ การตลาดที่มีการเตรียมข้อมูลข่าวสารอย่างพร้อม มล ซึ่งจะทำให้นักท่องเที่ยวเข้าใจและเคารพในสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรมของแหล่ง ท่องเที่ยว

10) Undertaking research คือ การวิจัยและการติดตามตรวจสอบอย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต่อการช่วยแก้ปัญหาและเพิ่มผลประโยชน์ต่อแหล่งท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวและนักลงทุน

ส่วนกระบวนการวางแผนเพื่อบริหารและจัดการการท่องเที่ยว มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัย ความร่วมมือและความคิดเห็นจากบุคคลหลายฝ่าย ซึ่ง Edward (1994) ได้จำแนกบุคคลผู้เกี่ยวข้องเป็น 2 ฝ่าย ดังนี้

1) กลุ่มที่มีบทบาทหลัก ได้แก่ นักวางแผน ผู้เชี่ยวชาญตลาดการท่องเที่ยว นักเศรษฐศาสตร์ การท่องเที่ยว นักวางแผนโครงสร้างการคมนาคม

2) กลุ่มที่มีบทบาทรอง ได้แก่ นักนิเวศวิทยา นักสิ่งแวดล้อม นักสังคมศาสตร์ นักมานุษยวิทยา ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนอัตรากำลังแรงงาน ผู้เชี่ยวชาญองค์การการท่องเที่ยว ผู้เชี่ยวชาญ ด้านกฎหมายการท่องเที่ยว ผู้เชี่ยวชาญด้านการโรงแรมและบริการ สถาปนิก นักออกแบบชุมชนเมือง เป็นต้น



นอกจากนี้ ยังมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกระบวนการวางแผนเพื่อบริหารและจัดการการท่องเที่ยว ซึ่งมีกระบวนการต่าง ๆ ดังนี้

**ขั้นที่ 1 การศึกษาเบื้องต้น (Study preparation)** เป็นขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำข้อกำหนดโครงการ ซึ่งประกอบไปด้วย การเลือกคณะผู้วางแผน การแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุม รวมไปถึงประเด็นการตัดสินใจในเรื่องเศรษฐกิจ สังคม สภาพแวดล้อม โดยการปฏิบัติในขั้นตอนนี้จะเป็นการชี้แนะว่าควรมีการปรับปรุงฟื้นฟู หรือมีการพัฒนาไปในทิศทางใด และจะขยายตัวต่อเนื่องไปในอนาคตได้อย่างไร โดยมีกรอบระยะเวลาของการดำเนินการไว้ด้วย

**ขั้นที่ 2 การกำหนดวัตถุประสงค์ (Determination of objectives)** เป็นการระบุความต้องการ หรือผลลัพธ์สุดท้ายที่ต้องการให้เกิดขึ้น ซึ่งจะต้องมีความสมดุลกันระหว่างประเด็นทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งควรจะความสอดคล้องกับแผนในระดับต่าง ๆ ด้วย

**ขั้นที่ 3 การสำรวจองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง (Survey of all elements)** ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลทั้งเชิงคุณภาพและปริมาณที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยว ดังนี้

- รูปแบบและแนวโน้มของการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคหรือระดับชาติ
- ลักษณะของแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีผลผลิตและลักษณะการบริการที่คล้ายคลึงกัน ดึงดูดลูกค้ากลุ่มเดียวกัน โดยศึกษาถึงศักยภาพและข้อจำกัด
- จำนวนและลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยวและแนวโน้มในอนาคต
- กิจกรรมที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยว
- ที่พัก สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ
- รูปแบบการใช้ที่ดินและการถือครองที่ดิน
- กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการจ้างงาน
- แผนพัฒนาทางกายภาพ สภาพเศรษฐกิจ สังคม และแผนพัฒนากำลังแรงงาน
- ลักษณะและคุณภาพของสภาพแวดล้อม รวมทั้งรูปแบบทางสถาปัตยกรรม
- รูปแบบทางสังคมและวัฒนธรรมซึ่งมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่
- การจัดการศึกษา โครงการอบรมวิชาชีพแก่แรงงานในพื้นที่
- โครงสร้าง การบริหารงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่
- นโยบายและการลงทุน
- กฎระเบียบและข้อบังคับในปัจจุบัน

**ขั้นที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล (Data analysis)** เพื่อให้ได้ความเข้าใจในภาพกว้าง ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ตลาดการท่องเที่ยว
- อุทยานที่พัก โครงสร้างบริการพื้นฐานและแรงงานบริการ
- รูปแบบการคมนาคมขนส่งที่รองรับนักท่องเที่ยวได้
- ผังโครงสร้างสำหรับการพิจารณาความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน
- ศักยภาพและปัญหาในการพัฒนา

ขั้นที่ 5 การสร้างนโยบายและแผน เป็นการร่างนโยบาย เพื่อเตรียมผังโครงสร้างทางกายภาพ โดยเริ่มต้นจากการสร้างแผนทางเลือก (Alternative scenario) เพื่อการประเมินผล กล่าวคือ แผนทางเลือกแต่ละแผนจะถูกประเมินด้วยเกณฑ์ต่าง ๆ ที่สอดคล้องในทางเดียวกันกับวัตถุประสงค์ ซึ่งแผนที่ดีที่สุดจะถูกเลือกและได้รับการปรับปรุงในบางส่วน แต่ทั้งนี้ในขั้นตอนของการเลือกควรเปิดโอกาสให้บุคคลหลากหลายกลุ่มเข้ามามีส่วนร่วมด้วย

ขั้นที่ 6 การประกาศใช้แผนอย่างเป็นทางการ

ขั้นที่ 7 การนำไปปฏิบัติและติดตามผลทั้งระหว่างที่มีการใช้แผนและหลังการใช้แผน



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 2.2 กรณีตัวอย่างการปรับปรุงพื้นที่ในต่างประเทศ

### 2.2.1 โครงการ La Z.A.C Gare de Lyon-Bercy<sup>22</sup> : ปารีส ประเทศฝรั่งเศส (ค.ศ. 1981)

#### 2.2.1.1 ความเป็นมาของพื้นที่

La Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy เป็นโครงการปรับปรุงสถานีรถไฟสายเหนือของฝรั่งเศสที่มีการปรับปรุงตัวสถานีและพื้นที่โครงการโดยรอบ เนื่องจากการขยายตัวด้านการคมนาคมทางรถไฟที่มีจำนวนผู้ใช้บริการมากขึ้นทุกปี โดยในปี ค.ศ.1981 มีจำนวนผู้ใช้รถไฟประมาณ 40 ล้านคน ประกอบกับมีการเริ่มใช้รถไฟ TGV ในฝรั่งเศส ทำให้เกิดการเพิ่มจำนวนสายรถไฟที่มีโครงข่ายการเชื่อมโยงเพิ่มมากขึ้นและคาดการณ์ว่าจำนวนผู้ใช้จะยิ่งเพิ่มจำนวนมากขึ้นไปอีกในแต่ละปี

#### 2.2.1.2 ลักษณะโครงการ

La Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy เป็นสถานีร่วมระหว่างการให้บริการของรถไฟใต้ดิน รถไฟชานเมืองสาย R.E.R กับรถไฟระหว่างเมืองสาย R.A.T.P ของ S.N.C.F (Societe Nationale des Chemins de Fer Francais) โดยสร้างสถานีเป็น plat form ใต้ดินใต้ถนน Rue de Bercy

โครงสร้างอาคารใหม่ที่ก่อสร้างเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ (Super Structure) และร้อยย้ายอาคารที่ไม่ส่งเสริมเอกลักษณ์ของพื้นที่ออกไป จัดการใช้ประโยชน์ที่ดินใหม่ โดยย้ายโรงงานอุตสาหกรรมเดิมที่อยู่ในพื้นที่ออกไปและกำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยเท่านั้นเนื่องจากการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียงทั้งหมดจึงได้มีการกำหนดลักษณะโครงการขึ้นมาในแนวทางการพัฒนาเดียวกันและกำหนดการพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียง โดยรัฐบาลส่งเสริมการสร้างอาคารสำนักงาน อาคารที่พักอาศัย สนามกีฬา สวนสาธารณะ และกิจการเพื่อสาธารณะอื่น ๆ และเชื่อมการสัญจรทางเท้าจากถนน Rue de Bercy ไปยังถนน Rue de Chalon โดยใช้ทางลอดใต้ถนนและมีสะพานเชื่อมจาก plat form ของสถานีรถไฟไปยังชั้น 2 ของอาคารที่อยู่ใกล้เคียงกันด้วย

#### 2.2.1.3 แนวความคิดในการปรับปรุงพื้นที่

1) ส่วนที่ทำการอนุรักษ์ มีแนวคิดที่จะเก็บรักษาเอกลักษณ์บางอย่างของพื้นที่ไว้ โดยการก่อสร้างอาคารที่สร้างขึ้นใหม่จะต้องไม่ทำลายจินตภาพของพื้นที่ Gare de Lyon โดยเก็บลักษณะองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าไว้ เช่น โครงสร้างหลังคาเดิม, façade ด้านหน้าอาคาร, หอนาฬิกา, ร้านอาหาร du Train Bleu ที่อยู่คู่สถานีรถไฟมานาน, อาคาร Place du Chalon ที่มีความกลมกลืนทางสถาปัตยกรรมและเป็นอาคารที่สร้างขึ้นในยุคเดียวกัน

2) ส่วนที่ทำการพัฒนา การปรับปรุงพื้นที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีการวางแผนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง พื้นที่โครงการรวมทั้งหมด 149,000 ตารางเมตร มีรายละเอียดดังนี้

- ลักษณะโครงการได้วางแผนไว้เป็นโครงการที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Use) มีรูปแบบกิจกรรมที่หลากหลาย ได้แก่
  - ก) โรงแรมระดับ 2 ดาว จำนวน 300 ห้อง สำหรับรองรับนักเดินทาง

<sup>22</sup> <http://www.sncf.fr/information.html>

ข) อาคารสำนักงาน

ค) ส่วนบริหารโครงการของ S.N.C.F

ง) อาคารที่พักอาศัย

จ) สวนสาธารณะ

ฉ) ที่จอดรถ สำหรับผู้ที่มีหน่วยพักอาศัยในพื้นที่นี้เท่านั้น

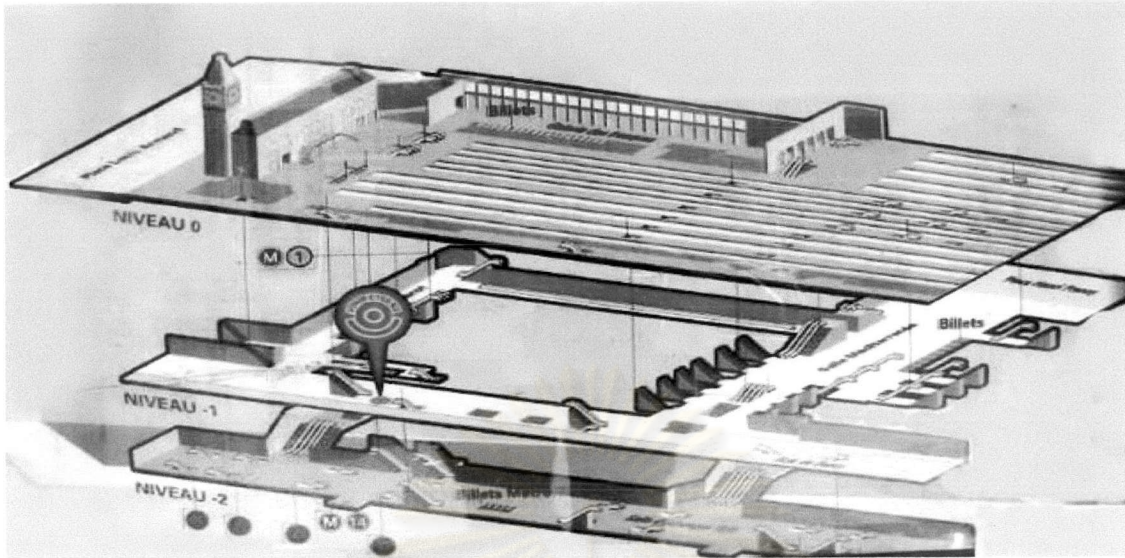
ช) อื่น ๆ เช่น ร้านค้าย่อยที่อยู่ในชั้นใต้ดิน

- การสร้างจุดเด่นทางสถาปัตยกรรม โดยเน้นความสูงของหอนาฬิกา (หอนาฬิกาสูง 66 เมตร) ให้ชัดเจนเพื่อเป็นจุดหมายตาของพื้นที่ ส่วนโรงแรมและอาคารที่พักอาศัยซึ่งสร้างขึ้นใหม่มีความสูงได้ไม่เกิน 40 เมตร และอาคารที่อยู่ตรงข้ามสถานีรถไฟซึ่งมีถนนคั่นกำหนดให้มีความสูงได้ไม่เกิน 60 เมตร
- เน้นให้เกิดความต่อเนื่องทางสายตากรูปร่างและความสูงของอาคารที่มีความหลากหลาย ในแนวระนาบเดียวกัน สร้างให้เกิดความแตกต่างจากอาคารฝั่งตรงข้ามที่เป็นอาคารรูปทรงสี่เหลี่ยม

3) รายละเอียดอื่น ๆ

- ส่วนอาคารพักอาศัยจะอยู่ในพื้นที่ห่างไกลจากสถานีรถไฟมากที่สุด เพื่อป้องกันเสียงรบกวนจากรถไฟ
- สร้างหลังคาคลุมทางรถไฟในช่วงระยะที่รถไฟเข้าจอดเทียบท่าตรงชานชาลา เพื่อกันเสียงรบกวนสภาวะแวดล้อม
- ติดตั้งฉนวนกันเสียง
- เน้นการเข้าถึงสถานีรถไฟโดยรถโดยสารสาธารณะ
- ทางคนเดินเท้าเชื่อมต่อถึงกันโดยตลอดทั้งบนดินและใต้ดินและส่วนที่เชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียงที่อยู่ตรงข้ามถนน Rue de Bercy เพื่อความสะดวกในการระบายคนออกจากสถานีรถไฟได้อย่างรวดเร็ว

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สภาพพื้นที่ภายในสถานีรถไฟ La Z.A.C. Gare de Lyon-Bercy



หอนาฬิกา



facade ด้านหน้าอาคาร

ส่วนของสถานีรถไฟ Gare de Lyon-Bercy ที่ทำการอนุรักษ์ ได้แก่

- หอนาฬิกา: จุดหมายตาของพื้นที่
- facade ด้านหน้าอาคาร: แสดงยุคสมัยของอาคารเดิม
- ร้านอาหาร du Train Bleu: ร้านอาหารประจำสถานีรถไฟ
- อาคาร Place du Chalon: อาคารที่สร้างในยุคเดียวกัน



ร้านอาหาร du Train Bleu



อาคาร Place du Chalon

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

ภาพที่ 2.2: กรณีศึกษา สถานีรถไฟ  
Gare de Lyon-Bercy, ฝรั่งเศส



ร้านค้าย่อยในชั้นใต้ดินของสถานีรถไฟ



การเชื่อมต่อระหว่างชั้นโดยบันไดเลื่อน

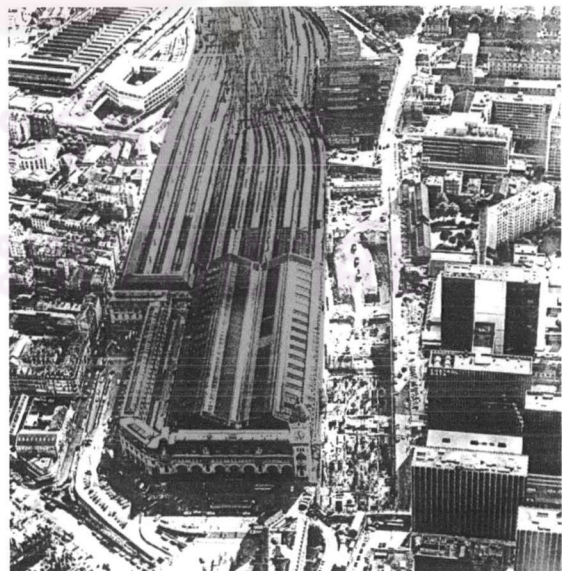


ส่วนชานชาลาของรถไฟ TGV



ส่วนชานชาลาและที่นั่งพักรถไฟ

จากภาพ: - การใช้โครงสร้างหลังคาของอาคารเดิม มีส่วนช่วยสร้างลักษณะพิเศษของ Space ภายในสถานีรถไฟ  
- หลังคาที่ใช้คลุมชานชาลา มีประโยชน์ช่วยป้องกันเสียงดังรบกวนจากรถไฟไปสู่สภาวะแวดล้อมภายนอกอาคาร



โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

ภาพที่ 2.3: กรณีศึกษา สถานีรถไฟ  
Gare de Lyon-Bercy, ฝรั่งเศส



1



2



3



4



5



6

### รูปแบบสถาปัตยกรรมภายหลังการปรับปรุงฟื้นฟู

จากภาพ : รูปที่ 1-5 ลักษณะรูปด้านอาคารที่มีความต่อเนื่องทางสายตา

สร้างความแตกต่างจากอาคารที่อยู่แวดล้อม

รูปที่ 6 ทางเดินเชื่อมต่อกับ platform ของสถานีรถไฟไปยัง

อาคารสำนักงานที่อยู่ฝั่งตรงข้ามถนน Rue de Bercy

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี

THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

ภาพที่ 2.4: กรณีศึกษา สถานีรถไฟ

Gare de Lyon-Bercy, ฝรั่งเศส

## 2.2.2 โครงการ East Quayside Masterplan<sup>23</sup>: นิวคาสเซิล ประเทศอังกฤษ (ค.ศ. 1991)

East Quayside ตั้งอยู่ด้านตะวันออกของเขตกำแพงเมืองเก่า ทางฝั่งเหนือของแม่น้ำไทน์ (Tyne) พื้นที่นี้เป็นเขตชานเมืองที่เป็นที่รู้จักเนื่องจากการทำอุตสาหกรรม ในปี ค.ศ. 1840 มีการสร้างท่าเรือใหม่ การขยายตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมจากเขตเมืองเก่าไปยังออสเบิร์น (Ouseburn) ทำให้มีบ้านเรือนบางส่วนย้ายออกไป มีการพัฒนาที่ดินและสร้างเป็นอาคารสำหรับพักอาศัย คลังสินค้า และโรงงานอุตสาหกรรม

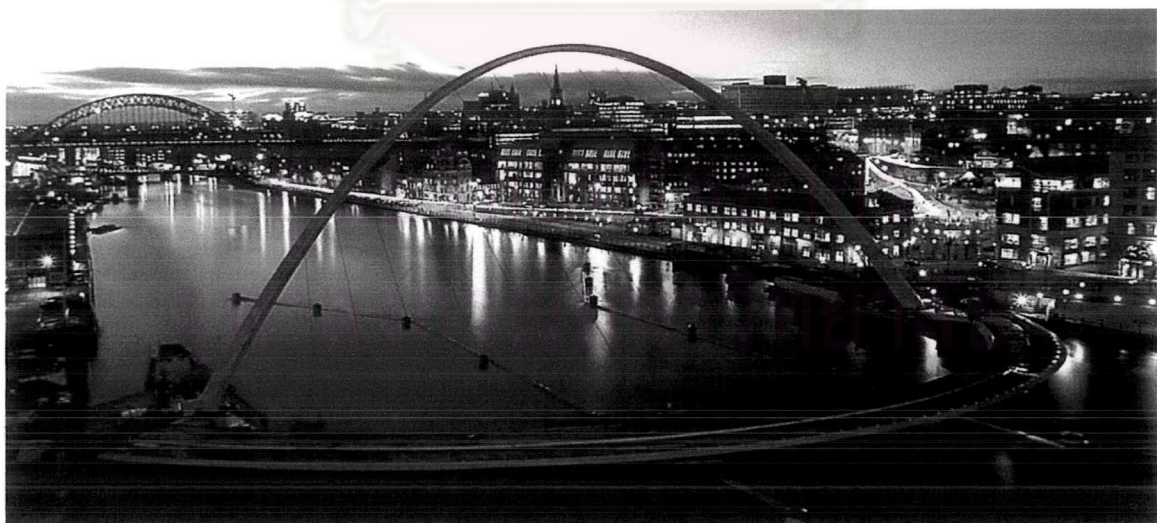
ในปี ค.ศ. 1991 มีการจัดแบบประกวดเพื่อพัฒนาพื้นที่ ผู้ชนะคือ Terry Farrell และคณะใช้แนวความคิดในการสร้าง “สถานที่ใหม่” ในนิวคาสเซิล ลำดับของ urban space และโครงข่ายเส้นทางเดินเท้าที่สร้างขึ้นทำหน้าที่เป็นโครงสร้างสอดประสานการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน (mixed-use) และทำให้พื้นที่เป็นจุดรวมสายตาที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนเมื่อเปลี่ยนมาอยู่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำ

แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ของ Terry Farrell สะท้อนให้เห็นความเป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ที่มีบทบาทในการเป็นท่าเรือ การออกแบบยังคงรักษาสัดส่วน และลักษณะมวลอาคารรูปแบบเดิม โดยการจัดวางอาคารเป็นบล็อกแบบโกดังสินค้า

จะเห็นได้ว่า โครงการนี้เป็นตัวอย่างที่แสดงการพัฒนาพื้นที่ในเขตเมืองเก่า เป็นการฟื้นฟูย่านที่มีความเสื่อมโทรมให้มีชีวิตชีวา โดยการจัดรูปแบบอาคารใหม่ การเพิ่ม public space ให้คนสามารถเข้ามาใช้พื้นที่สาธารณะริมน้ำได้มากขึ้น เกิดการเชื่อมต่อการใช้งานกับพื้นที่โดยรอบโดยยังคงเอกลักษณ์ของพื้นที่ได้อย่างชัดเจน



ภาพที่ 2.5 : เรือขนาดใหญ่ที่จอดเทียบท่าข้างอ่าว ในปี ค.ศ. 1993 ก่อนการปรับปรุงพื้นที่



ภาพที่ 2.6 : The Millennium Bridge ออกแบบโดย Wilkinson Eyre สร้างความเชื่อมโยงที่มีชีวิตชีวากระหว่างสองฝั่งแม่น้ำ

<sup>23</sup> Ten Years: Ten Cities. The works of Terry Farrell & Partners 1991-2001. (London: Laurence King Publish L.td., 2002).





1

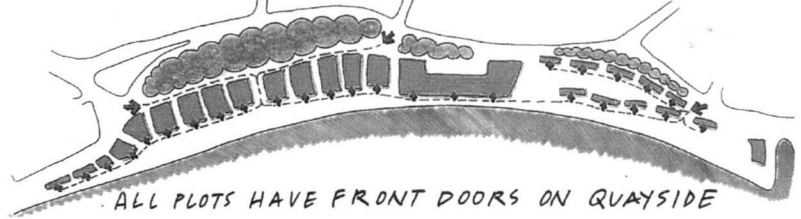


2

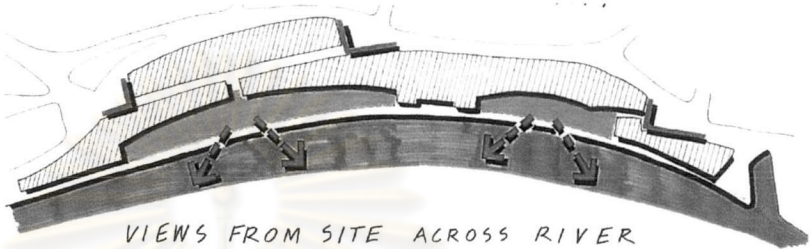


3

URBAN DESIGN CONCEPT



ALL PLOTS HAVE FRONT DOORS ON QUAYSIDE



VIEWS FROM SITE ACROSS RIVER

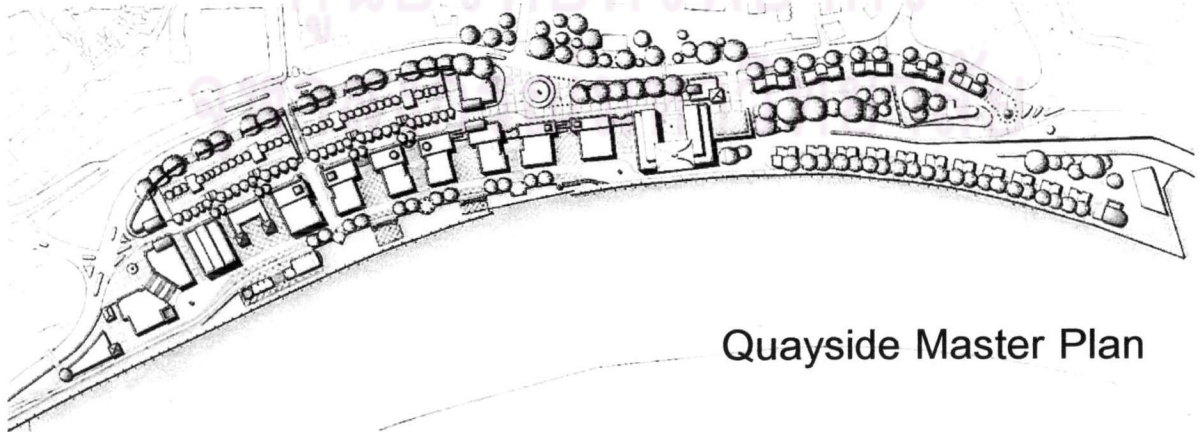
URBAN DESIGN CONCEPT



QUAYSIDE BECOMES THE ADDRESS

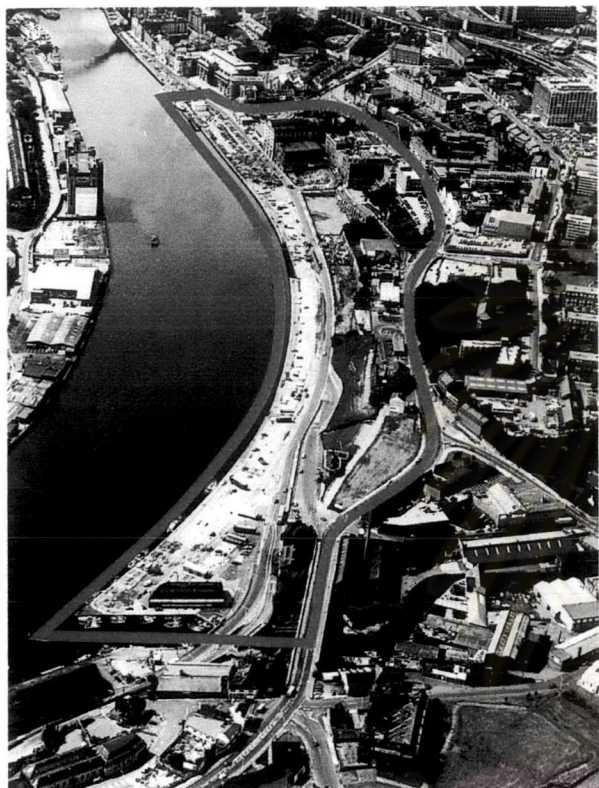
แนวความคิดเบื้องต้นในการออกแบบ

- 1 ภาพของพื้นที่ Quayside ที่มองจาก Gateshead โดยมี The Millennium Bridge เป็น Foreground
- 2 ภาพศิลปะปูนต๋านกำแพงที่บอกขอบเขตพื้นที่และเป็นจุดหมายตา
- 3 ทศนิยมภาพภายในพื้นที่ โดยมีอาคาร Panter Hudspith's Pitcher & Piano อยู่ทางด้านขวา



Quayside Master Plan

แนวเส้นสีแดงที่ปรากฏ คือ ขอบเขตพื้นที่ของโครงการ East Quayside ก่อนการก่อสร้างปรับปรุง



โมเดลแสดงภาพรวมของการปรับปรุงพื้นที่



พื้นที่ทำเทียบเรือที่ทอดยาวและปราศจากการใช้งาน คือ ภาพลักษณ์ของพื้นที่ก่อนการปรับปรุง



การปรับปรุงมีแนวความคิดหลักในการสอดประสาน การปรับปรุงกับเนื้อเมืองเดิม

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

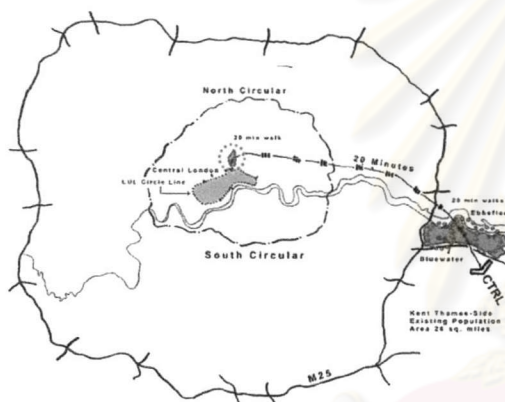
ภาพที่ 2.8: กรณีศึกษา East Quayside  
Masterplan ประเทศไทย

### 2.2.3 โครงการ DockLands<sup>24</sup>: ลอนดอน ประเทศอังกฤษ (ค.ศ. 1991)

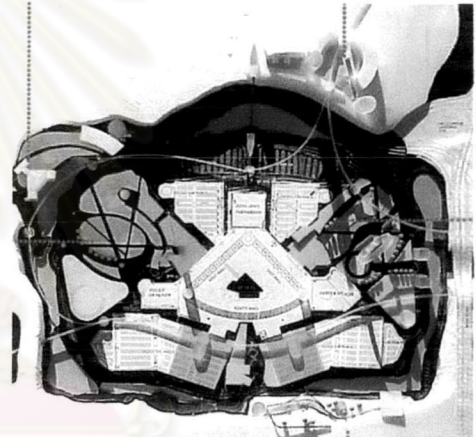
เมื่อความรุ่งเรืองจากการค้าหลังไหลเข้าสู่เมืองทางด้านตะวันออกของแม่น้ำเทมส์ การใช้พื้นที่ในลอนดอนฝั่งตะวันออกจึงขยายตัวอย่างรวดเร็ว และเมื่อเมืองโตจนถึงระยะหนึ่งก็เกิดความเสื่อมโทรมขึ้นจากมลภาวะไม่ว่าจะเป็นฝุ่น ควันหรือน้ำเสียที่ถูกระบายทิ้งลงในแม่น้ำเทมส์ ทำให้พื้นที่ที่มีมลภาวะนี้ไม่มีใครต้องการอาศัยอยู่อีกต่อไป นอกจากนี้การย้ายโรงงานอุตสาหกรรมออกไปจากพื้นที่ยังทำให้มีพื้นที่ขนาดใหญ่มหาศาลที่รอการฟื้นฟู

สิ่งที่น่าสนใจของพื้นที่ คือ การเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ในยุโรปได้โดยอาศัยการคมนาคมขนส่งจากโครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดินความเร็วสูง ทำให้พื้นที่นี้เหมาะสมอย่างยิ่งที่จะทำการฟื้นฟูเมืองให้มีการใช้งานพื้นที่ที่เหมาะสม เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ของลอนดอน

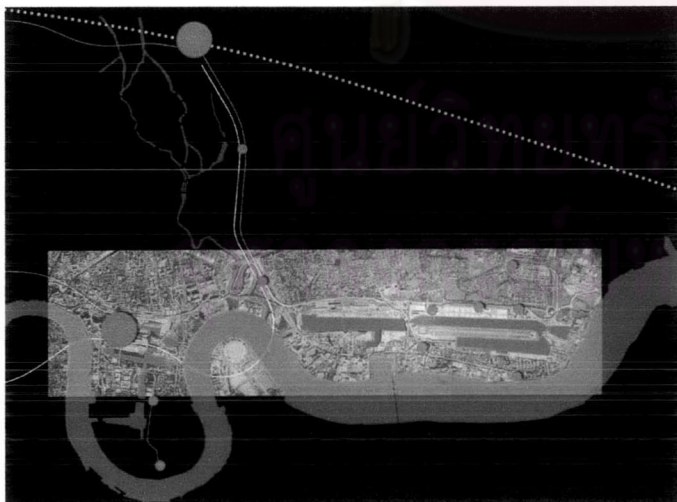
จะเห็นได้ว่า การออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ที่ถูกทิ้งร้าง โดยการกำหนดบทบาทใหม่ของพื้นที่ให้มีความเหมาะสมต่อดัชนีภาพทางเศรษฐกิจ ประกอบกับการพิจารณาแนวโน้มการเติบโตของพื้นที่ในภาพรวมแล้ว จะทำให้เกิดโครงการพัฒนาเมืองที่มีความคุ้มค่า ทั้งการให้ผลตอบแทนในแง่ธุรกิจ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เป็นทั้งแหล่งงาน และแหล่งพักอาศัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม



1



2



3

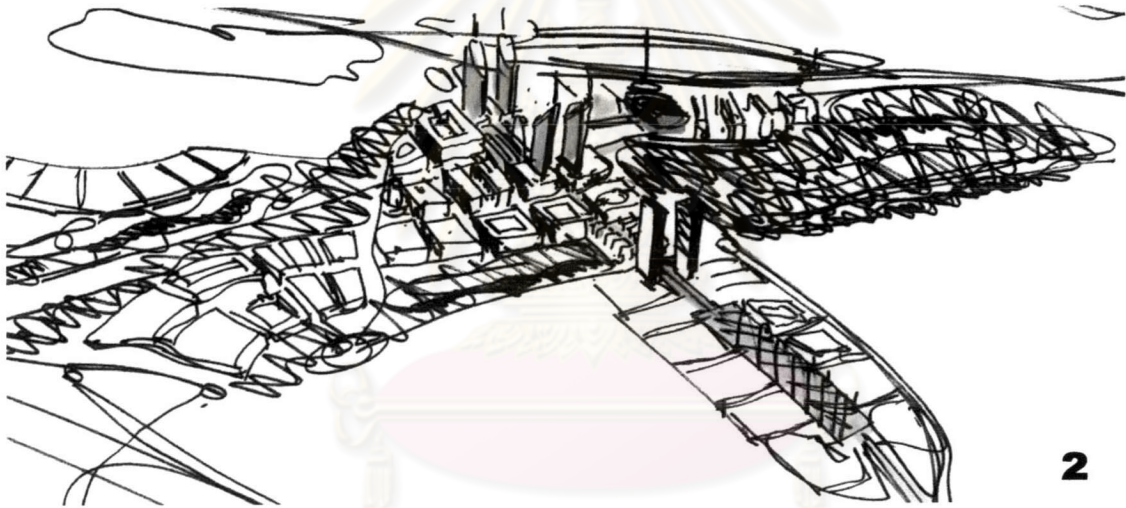
ภาพที่ 2.9: กรณีศึกษาโครงการ Docklands  
ประเทศอังกฤษ

- 1-2 Bluewater Valley Masterplan  
หนึ่งในโครงการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ใน  
Docklands
- 3 พื้นที่แสดงโครงการสาธารณูปโภค  
ที่ได้รับการปรับปรุง โดยมีส่วนขยาย  
ของโครงข่ายรถไฟฟ้าใต้ดินความเร็วสูง  
(Cross Tunnel Rail Link) พาดผ่าน

<sup>24</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 254-257.

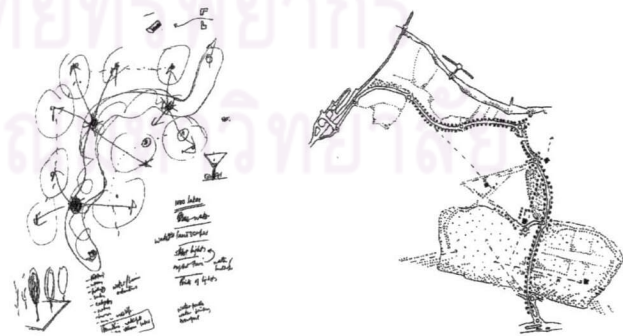


1



2

- 1 แนวทางเข้าจากแม่น้ำเทมส์ และเชื่อมต่อจาก ศูนย์กลางของลอนดอนโดยรถไฟใต้ดิน (Cross Tunnel Rail Link)
- 2 โครงการ Docklands เป็นการรวมกลุ่มอาคาร บริเวณทางเข้าแม่น้ำเทมส์และท่าเรือ Canary
- 3 ภาพร่างแนวความคิดเบื้องต้น



3

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

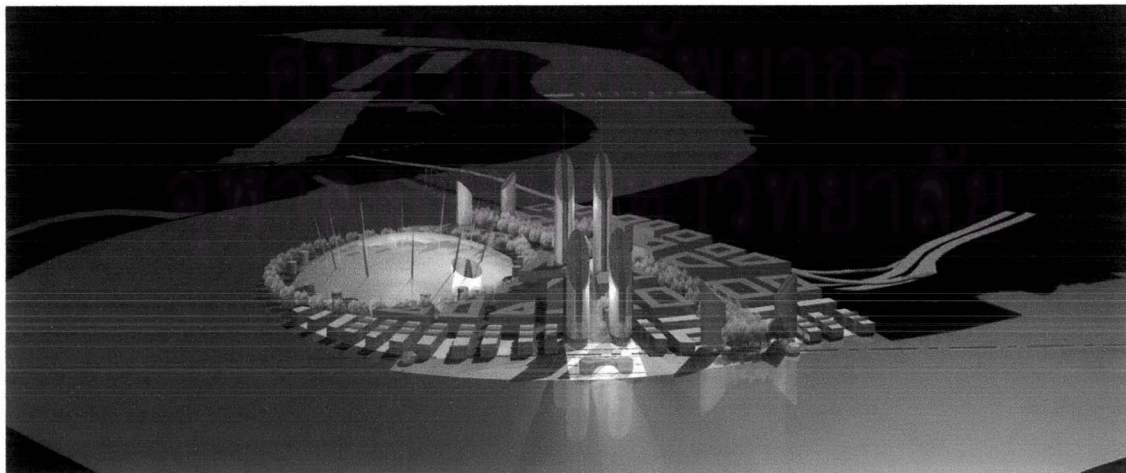
ภาพที่ 2.10: กรณีศึกษา โครงการ Docklands  
ประเทศอังกฤษ



TFP's Ebbsfleet Masterplan ย่านที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางของลอนดอนและยุโรป โดยเสนอให้ใช้การคมนาคมขนส่งทาง Channel Tunnel Rail Link



ภาพร่างโดย Aiden Potter แสดงแนวความคิดในการสร้างท่าเรือเป็นแนวยาว

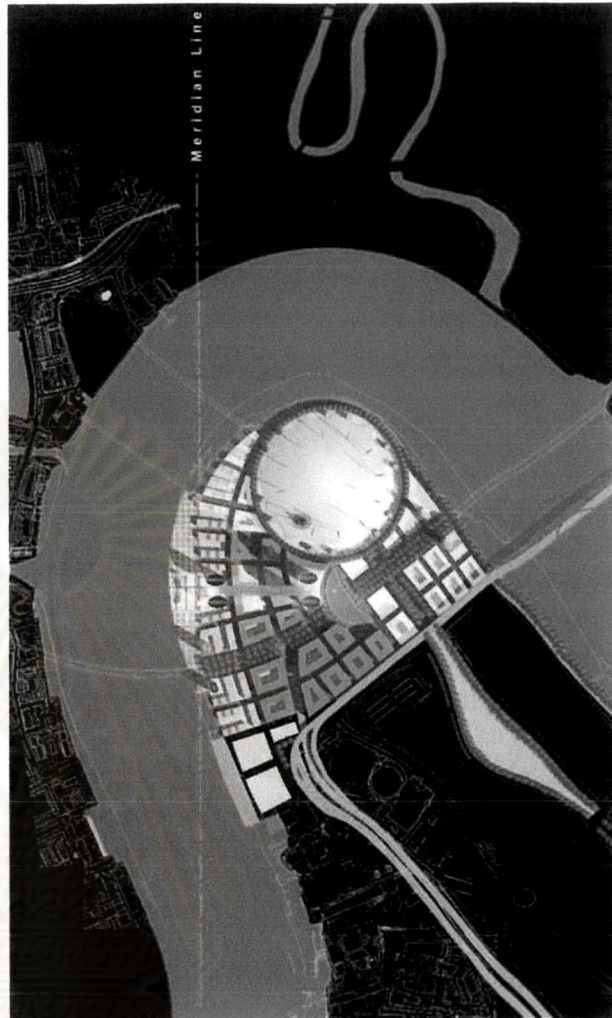


โมเดลจำลองโครงการ TFP's Masterplan ในพื้นที่ Greenwich Peninsula

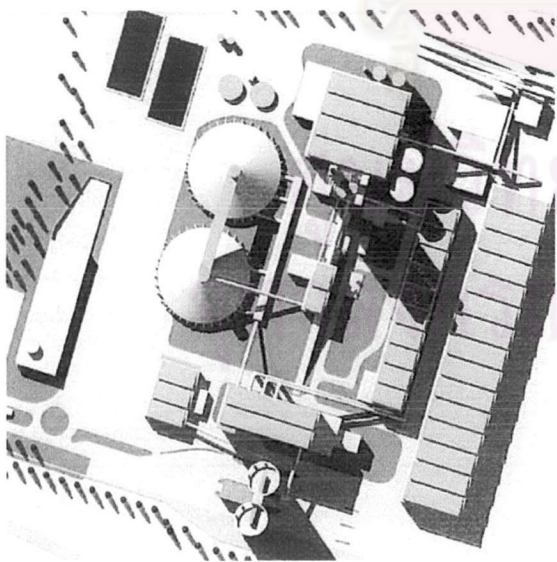
โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

ภาพที่ 2.11: กรณีศึกษา โครงการ Docklands  
ประเทศอังกฤษ

- 1 โครงการ TFP's Masterplan ในพื้นที่ Greenwich Peninsula
- 2 ภาพโครงร่างสำหรับโครงการ Blue Circle Cement Works ใน Medway เมือง Kent
- 3 The Royal Docks สร้างขึ้นในศตวรรษที่ 19 สภาพที่ดูทั้งหมดให้รกร้างก่อนการปรับปรุง



1



2



3

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

ภาพที่ 2.12: กรณีศึกษา โครงการ Docklands  
ประเทศอังกฤษ

## 2.3 มาตรการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### 2.3.1 กฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุง (พ.ศ. 2541 - 2545)

กำหนดให้พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือสาธารณะประโยชน์เท่านั้น แต่เนื่องจากพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีถูกระบุไว้เป็นพื้นที่หมายเลข 13.14 จึงให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมได้ด้วย และกำหนดให้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ริมฝั่งคลอง ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งคลองไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ การสาธารณูปโภค เชื้อเพลิง หรือกำแพง

### 2.3.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ใช้หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2539<sup>25</sup>

1) พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีตั้งอยู่ภายในบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์เป็นเขตพื้นที่เพื่อการอนุรักษ์โบราณสถานและบริเวณที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ครอบคลุมท้องที่แขวงอรุณอมรินทร์และแขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย ในบริเวณที่ 1 และบริเวณที่ 2

ซึ่งสาระสำคัญของข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครได้กำหนดให้แบ่งพื้นที่บริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ออกเป็น 5 บริเวณ ดังนี้

- บริเวณที่ 1 และ 2 ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารอื่นใด ยกเว้นอาคารทางศาสนา อาคารราชการ อาคารที่พักอาศัยที่มีใช้ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว หอพัก หรืออาคารชุด โดยให้มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร
  - บริเวณที่ 3 ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท รวม 17 ประเภท ทั้งนี้รวมถึงห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตรด้วย
  - บริเวณที่ 4 และ 5 ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท รวม 17 ประเภท ทั้งนี้รวมถึงห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตรด้วย
- 2) การกำหนดมาตรการควบคุมความสูงของอาคารเพื่อมิให้เป็นการบดบังหรือทำลาย

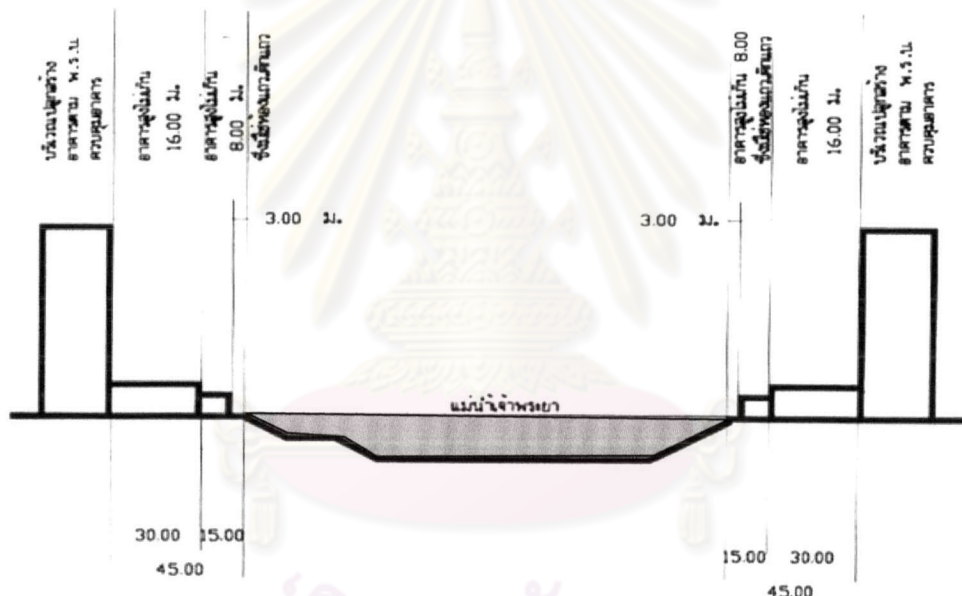
ทัศนียภาพของพระปรางค์วัดอรุณราชวรารามที่เป็นโบราณสถานที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรมและวัฒนธรรมของชาติที่ครอบคลุมท้องที่ของแขวงบางขุนศรีและแขวงบ้านช่างหล่อ เขตบางกอกน้อยที่กำหนดให้ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคาร ดังต่อไปนี้

- บริเวณที่ 1 อาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตร
- บริเวณที่ 3 อาคารที่มีความสูงเกิน 40 เมตร
- บริเวณที่ 4 อาคารที่มีความสูงเกิน 70 เมตร

<sup>25</sup> ชินครอนกรู๊ป, บริษัทจำกัด. แผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์. (กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม, 2535).

3) กำหนดมาตรการควบคุมอาคารริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง เพื่อมิให้เป็นการทำลายสภาพสิ่งแวดล้อมและภูมิทัศน์ของแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อประโยชน์แห่งการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง สถาปัตยกรรม และความเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม ครอบคลุมท้องที่ของแขวงอรุณอมรินทร์และแขวงศิริราช เขตบางกอกน้อยที่กำหนดให้ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารภายในระยะ 45 เมตร จากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งสองฝั่ง เว้นแต่

- ภายในระยะ 3 เมตร ให้ก่อสร้างเขื่อน อุโมงค์ สะพาน ทางหรือท่อระบายน้ำ รั้ว กำแพง หรือประตู
- ภายในระยะ 3-15 เมตร ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 8 เมตร ซึ่งมีใช้ห้องแถว หรือตึกแถว
- ภายในระยะ 15-45 เมตร ให้ก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร



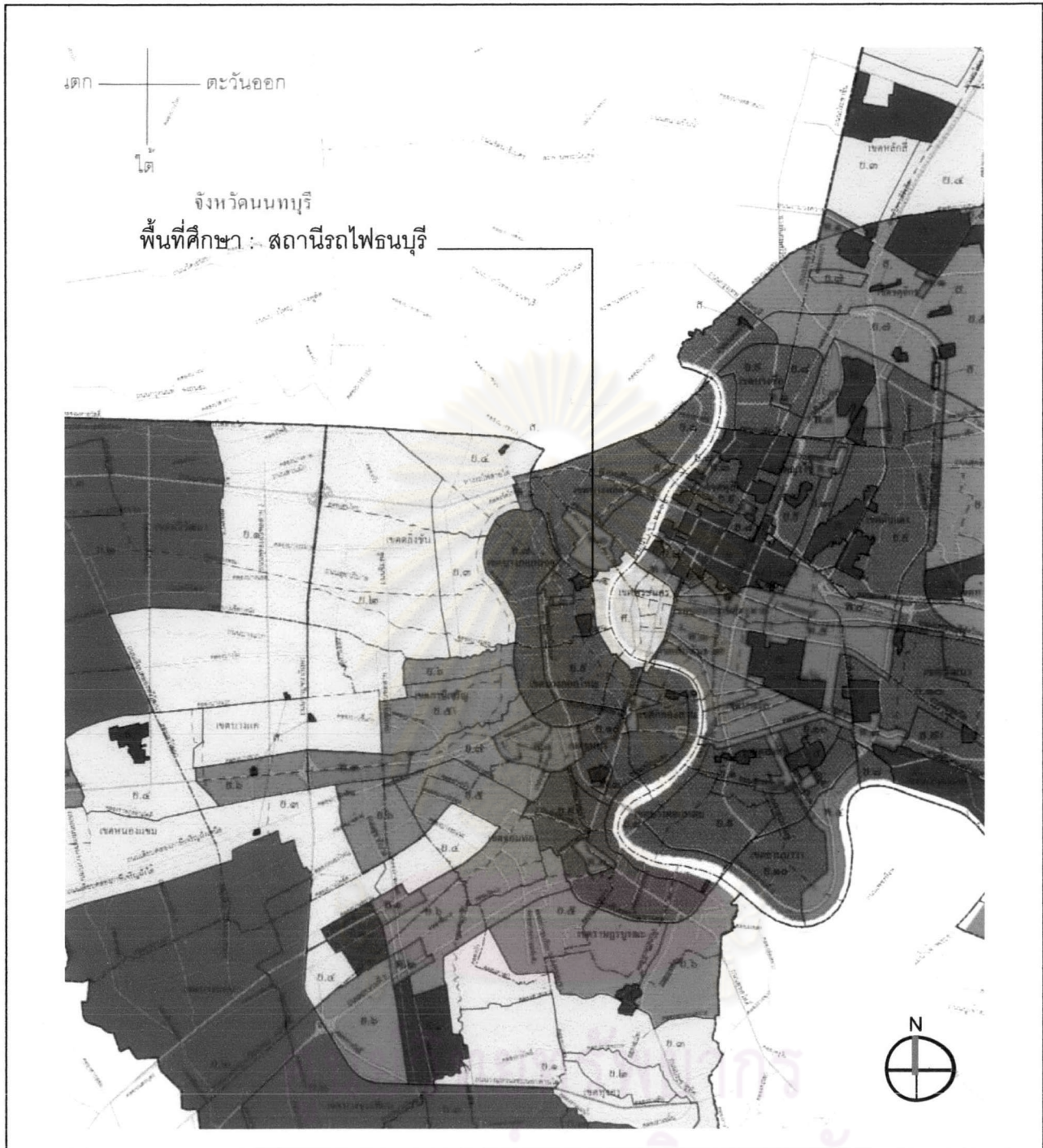
ภาพที่ 2.13 แสดงแนวร่นอาคารริมแม่น้ำเจ้าพระยาตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร<sup>26</sup>

2.3.3 พระราชบัญญัติรักษาคล่อง ร.ศ.121

มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการดูแลรักษาคล่องเก่าที่มีอยู่แล้ว และคล่องที่จะขุดขึ้นมาใหม่ให้เรียบร้อย ไม่ให้มีการทิ้งขยะหรือสิ่งใดโครกเททิ้งลงในคล่อง เพื่อป้องกันการตื้นเขิน ป้องกันมลพิษทางน้ำ และรักษาทัศนียภาพที่สวยงามของคล่อง<sup>27</sup>

<sup>26</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร. โครงการวางผังเฉพาะแห่งพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์บริเวณชุมชนท่าพระจันทร์. (กรุงเทพฯนคร: เจบีรินทร์, 2543).



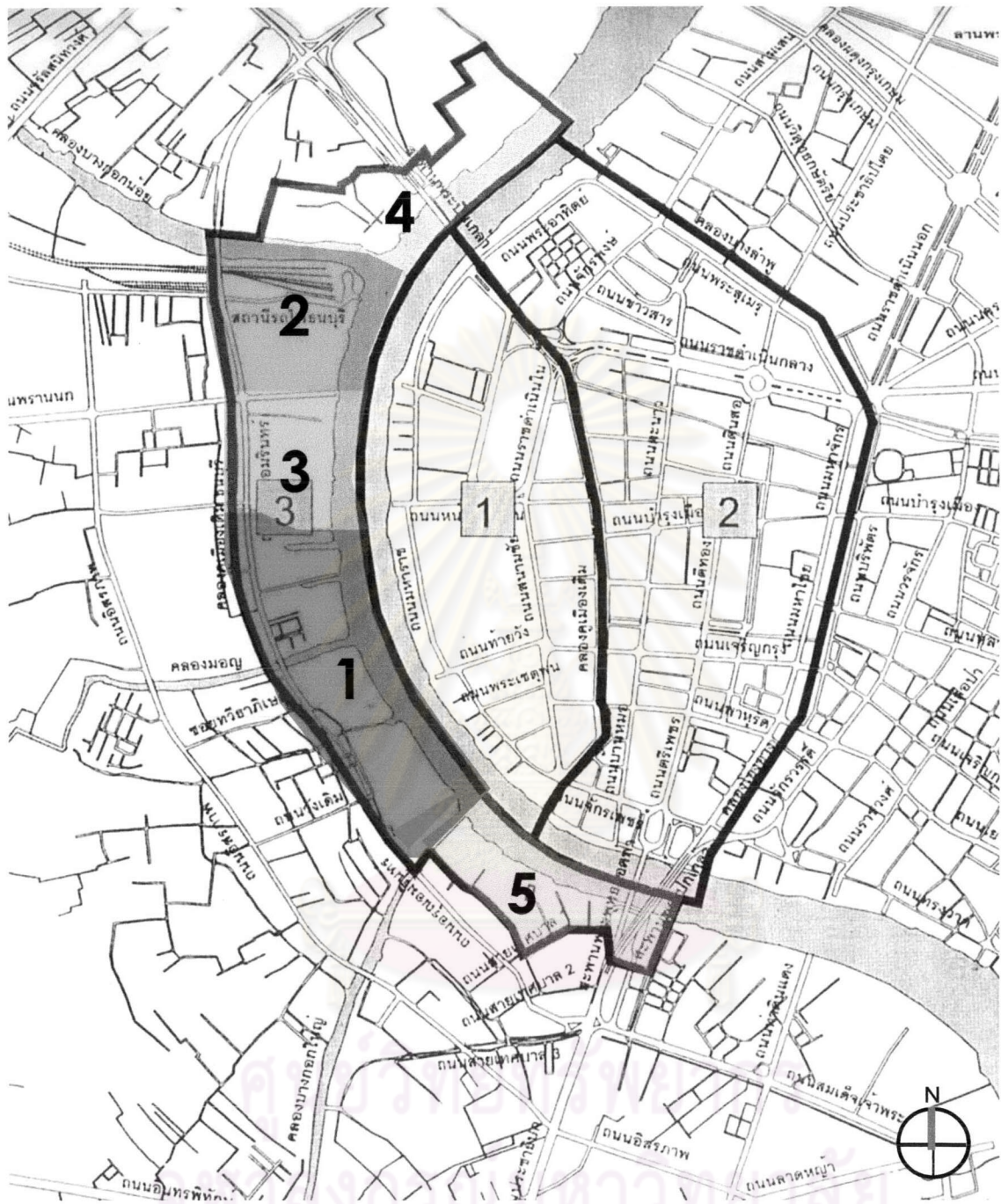


**สัญลักษณ์ :**

- |  |  |
|--|--|
| 1 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่น                  | 7 ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาสิ่งแวดล้อม |
| 2 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง           | 8 ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา                           |
| 3 ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก  | 9 ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา                              |
| 4 ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ                   | 10 ที่ดินประเภทสถาบันราชการ                            |
| 5 ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย | 11 ที่ดินประเภทโครงการคมนาคมขนส่ง                      |
| 6 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม                     |  |

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

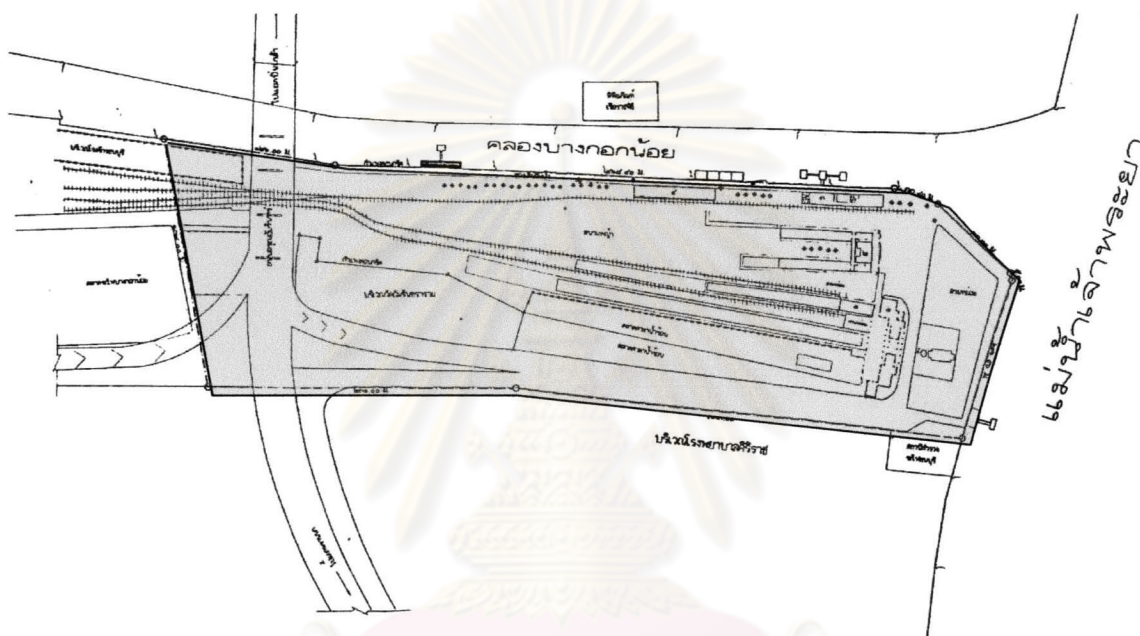
แผนที่ 2.1:ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร



- บริเวณที่ 1 และ 2** ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารอื่นใด ยกเว้นอาคารทางศาสนา อาคารราชการ อาคารที่พักอาศัยที่มีใช้ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว หอพัก หรืออาคารชุดโดยให้มีความสูงไม่เกิน 16 เมตร
- บริเวณที่ 3** ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท รวม 17 ประเภท ทั้งนี้รวมถึงห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตรด้วย
- บริเวณที่ 4 และ 5** ห้ามก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท รวม 17 ประเภท ทั้งนี้รวมถึงห้ามก่อสร้างและดัดแปลงอาคารที่มีความสูงเกิน 16 เมตรด้วย

### 2.3.4 ประกาศกรมศิลปากร เรื่อง ขึ้นทะเบียนและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ.2504 อธิบดีกรมศิลปากรจึงประกาศให้ขึ้นทะเบียนโบราณสถานสถานีรถไฟธนบุรี แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อยจำนวนพื้นที่ประมาณ 60 ไร่ 15 ตารางวา ดังมีปรากฏในราชกิจจานุเบกษา<sup>27</sup> วันที่ 14 พฤศจิกายน 2544 และได้ห้ามรถทุกชนิดเดินในทางของถนนรถไฟ ตั้งแต่บริเวณหน้าอาคารกองกำกับการ 2 กองตำรวจรถไฟไปทางหน้าสถานีรถไฟธนบุรี จรดคลองบางกอกน้อย



ภาพที่ 2.14: แสดงแนวเขตโบราณสถานสถานีรถไฟธนบุรี ตามประกาศกรมศิลปากร

## 2.4 โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

### 2.4.1 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2545 – 2549 และวาระแห่งกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2545 – 2564 (BMA PLANS)

ภายใต้แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 พ.ศ.2545 – 2549 และวาระแห่งกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2545 – 2564 มีแผนด้านการพัฒนาต่าง ๆ ที่ควรนำมาพิจารณาเพื่อให้โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีมีความสอดคล้องกับการพัฒนากรุงเทพมหานครในภาพรวม<sup>28</sup> ดังนี้

<sup>27</sup> ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 118 ตอนพิเศษ 113ง, วันที่ 14 พฤศจิกายน 2544, หน้า 1-4.

<sup>28</sup> สำนักงานเขตบางกอกน้อย, 2546.

#### 2.4.1.1 แผนด้านผังเมืองและการใช้ที่ดิน

- 1) อนุรักษ์พัฒนาพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และปรับปรุงฟื้นฟูมรดกทางวัฒนธรรม
- 2) ปรับปรุงฟื้นฟูแหล่งเสื่อมโทรมแออัด
- 3) บูรณาการแผนพัฒนาเขต และผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะ
- 4) เพิ่มโครงข่ายคมนาคมขนส่งและพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน
- 5) เพิ่มพื้นที่ว่างและสวนสาธารณะ
- 6) เผยแพร่ให้ประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับผังเมืองและการมีส่วนร่วมในกระบวนการผังเมือง
- 7) กำหนดมาตรการทางผังเมือง
- 8) การนำแนวทางพัฒนาผังเมืองรูปแบบต่างๆ มาใช้
- 9) พัฒนาระบบสารสนเทศที่ดินและพัฒนาเมืองรูปแบบต่าง ๆ

#### 2.4.1.2 แผนด้านการจราจรและขนส่ง

- 1) ปรับปรุงการจราจรและขนส่งเพื่อรักษาสภาพอากาศ
  - 1.1) จัดทำแผนเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบโดยการต่อเชื่อมกับที่มีอยู่
  - 1.2) สร้างจุดจอด (Park & Ride) และเส้นทางเชื่อมต่อ
  - 1.3) ส่งเสริมและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางเรือ
  - 1.4) สร้างเสริมวินัยจราจร
- 2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการจราจร การขนส่งสาธารณูปโภค
  - 2.1) ปรับปรุงโครงสร้างประสิทธิภาพพื้นฐานที่มีอยู่
  - 2.2) เพิ่มโอกาสการใช้บริการขนส่งสาธารณะ
  - 2.3) ปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
  - 2.4) เพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาระบบจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภค

#### 2.4.1.3 แผนด้านเมืองสีเขียว

- 1) เพิ่มพื้นที่สีเขียวและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจให้เหมาะสมต่อการพัฒนาเมือง
- 2) พื้นฟูสภาพคูคลองให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงาม
- 3) ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดหาและพัฒนาพื้นที่สีเขียวในเมือง

#### 2.4.1.4 แผนด้านเมืองสะอาด

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพในการส่งเสริมและรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของเขตบางกอกน้อย
- 2) เพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- 3) ลดปริมาณและควบคุมมลพิษทางน้ำ
- 4) เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการมูลฝอย สิ่งปฏิกูลและของเสียอันตราย
- 5) ควบคุมมลพิษทางอากาศและเสียง
- 6) ควบคุมการสูหาภิบาลของอาคาร สถานที่ และสถานประกอบการ
- 7) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

#### 2.4.1.5 แผนทรัพยากรมนุษย์

- 1) เพื่อให้ชาวบางกอกน้อยมีความเป็นอยู่ที่ดี สามารถเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้ รวมทั้งมีทางเลือกในการดำเนินชีวิต
- 2) ส่งเสริมให้ใช้หลักการ “การพึ่งพาตนเองและความพอเพียง” ในกิจกรรมที่อยู่ในแผน และการบริการทุกอย่างของกรุงเทพมหานคร
- 3) เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการวางแผนและร่วมตัดสินใจเพื่อการพัฒนาและรักษาสิ่งแวดล้อม
- 4) เพื่อส่งเสริมระบบเกื้อกูลทางสังคมที่เน้นความร่วมมือกับครอบครัวและชุมชนเป็นสำคัญ ซึ่งจะสามารถช่วยเหลือกลุ่มคนพิการ ผู้ด้อยโอกาส และผู้ไร้ที่อยู่อาศัยได้
- 5) เพื่อนำวัฒนธรรมไทย ค่านิยมไทย จริยธรรมและภูมิปัญญาไทย เป็นพื้นฐานในการพัฒนาชุมชนและสังคม
- 6) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นมรดกทางวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม

#### 2.4.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาตามแผนกลยุทธ์ สำนักงานเขตบางกอกน้อย<sup>29</sup>

- 1) ศักยภาพการพัฒนาของเขตบางกอกน้อย
  - มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ในฐานะเป็นเมืองเก่าของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ กำแพงวังหลังวัดระฆังโฆสิตาราม ซึ่งเป็นวัดที่มีเกจิอาจารย์ที่สำคัญและโด่งดังที่สุดของโลก คือ สมเด็จพระพุฒาจารย์ (โต พรหมรังสี) วัดอมรินทรารามเป็นที่ประดิษฐานของพระพุทธรูปที่ศักดิ์สิทธิ์ เป็นที่เคารพและบูชาของชาวบางกอกน้อย คือ หลวงพ่อโบสถ์น้อย วัดสุวรรณารามราชวรวิหารมีภาพจิตรกรรมฝาผนัง วัดศรีสุดารามเป็นวัดที่สุนทรภู่ศึกษาเล่าเรียน และวัดเชิงเลนเป็นวัดป่าที่สงบ และพิพิธภัณฑสถานเรือพระราชพิธีที่สวยงาม
  - มีสวนเกษตรที่มีผลไม้ที่ขึ้นชื่อลือชาในอดีต เช่น ส้มเขียวหวาน ทุเรียนบางขุนนนท์ มะม่วงบางขุนศรี มะไฟ เป็นต้น
  - เป็นแหล่งผลิตอาหารและขนมไทยโบราณ เช่น ข้าวเม่า กาละแม ข้าวเหนียวแดง มะตูมเชื่อม เป็นต้น
  - ชนลงหิน ศิลปวัฒนธรรมโบราณที่ทำด้วยมือ เป็นที่นิยมของชาวต่างประเทศ
- 2) วิสัยทัศน์การพัฒนาของเขตบางกอกน้อย
 

เขตบางกอกน้อยเป็นเมืองท่องเที่ยวน่าอยู่ บริการทันสมัย มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น ชุมชนเข้มแข็งและมีส่วนร่วมในการพัฒนา
- 3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านผังเมือง
  - 3.1) พัฒนาเขตภายในกรอบของผังเมืองรวม ควบคุมการใช้ที่ดินและการปลูกสร้างอาคาร
  - 3.2) จัดทำแผนผังพัฒนาเขตให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดย
    - อนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และ

<sup>29</sup> เรื่องเดียวกัน.

#### ศิลปวัฒนธรรม

- ปรับปรุงพื้นที่ปูบริเวณที่มีความเสื่อมโทรม
- เพิ่มพื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะ
- กำหนดมาตรการทางผังเมือง
- การนำแนวทางการพัฒนาเมืองรูปแบบต่าง ๆ มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน

#### 4) ประเด็นยุทธศาสตร์

##### 4.1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโบราณสถานให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว

- ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมที่จะไปสู่โบราณสถานทั้งทางน้ำและทางบกให้สะดวก รวดเร็วต่อการสัญจรไปมา
- พัฒนาโบราณสถานให้สะอาดสวยงามเรียบร้อย ร่มรื่น มีความปลอดภัยต่อผู้มาเยี่ยมชม

##### แผนงานตามยุทธศาสตร์ ได้แก่

- โครงการท่องเที่ยวชมโบราณสถานทางบกและทางน้ำ ได้แก่ กำแพงวังหลัง วิหารสมเด็จพะพุฒาจารย์ (โต พรหมรังสี) พระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์หลวงพ่อโบสถ์น้อย จิตรกรรมฝาผนังวัดสุวรรณาราม สถานที่ศึกษาของสุนทรภู่ (วัดศรีสุดาราม) อุโมงค์พระราชนิธิ สถานีรถไฟบางกอกน้อย วัด(ป่า)เชิงเลน
- โครงการฟื้นฟูสวนบางขุนศรีและบางขุนนนท์เชิงอนุรักษ์การท่องเที่ยว

##### 4.2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่

- พัฒนาเขตให้มีความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย มีความร่มรื่นสวยงามทั้งทางบกและทางน้ำ

##### 4.3) ยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น

- ปลุกฝังจิตสำนึกเยาวชนและประชาชนในพื้นที่เขต ให้อนุรักษ์และสืบทอดวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น

### 2.4.3 โครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นนำในเอเชียอาคเนย์ (Siriraj toward Medical Excellence in Southeast Asia)

คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาลได้เสนอขอใช้พื้นที่ของสถานีรถไฟธนบุรีด้านติดแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 30 ไร่ เพื่อสร้างสถาบันการแพทย์ เป็นอาคาร 3-6 หลัง เพื่อรองรับโครงการต่าง ๆ ดังนี้<sup>30</sup>

1) Center of Excellence in Bio-Medical Research เป็นสถาบันวิจัยทางการแพทย์ตั้งแต่ระดับแพทย์แผนไทย การวิจัยด้านการศึกษา การวิจัยด้านการป้องกันเพื่อลดค่าใช้จ่ายทางด้านสาธารณสุข จนถึง การวิจัยด้านลิกระดับ Molecular, Biogenetic และ Post genomic ควบคู่ไปกับการวิจัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดูแลรักษาผู้ป่วย

2) Center of Excellence in Medical Care เป็นการขยายและปรับปรุงการบริการทางการแพทย์ของโรงพยาบาลศิริราช ให้บริการชั้นเลิศเพื่อรองรับผู้ป่วยระดับ Hi-End จนถึงระดับนานาชาติ

3) สถานการณ์แพทย์แผนไทยประยุกต์ (Applied Thai Traditional Medicine Center) เป็นส่วนขยายของการแพทย์แผนไทย และประกอบด้วยสวนสมุนไพร และสวนสุขภาพ นักศึกษาแพทย์และพยาบาลจะได้เรียน เรื่องของการวินิจฉัยโรคที่มีหลักการ รู้จักสมุนไพรไทยเพื่อการใช้เป็นยาและหัตถเวช โดยนักศึกษาจะใช้เวลา บางส่วนในการศึกษาที่โรงพยาบาลกับผู้ป่วยจริง

4) ศูนย์วิทยาการผู้สูงอายุ (Siriraj Center for Health Promotion and Prevention in Elderly) เป็นส่วนวิจัยศึกษาโรคที่พบบ่อยของผู้สูงอายุ เพื่อหาทางป้องกันรักษา และมีกระบวนการรวมกลุ่มผู้สูงอายุ

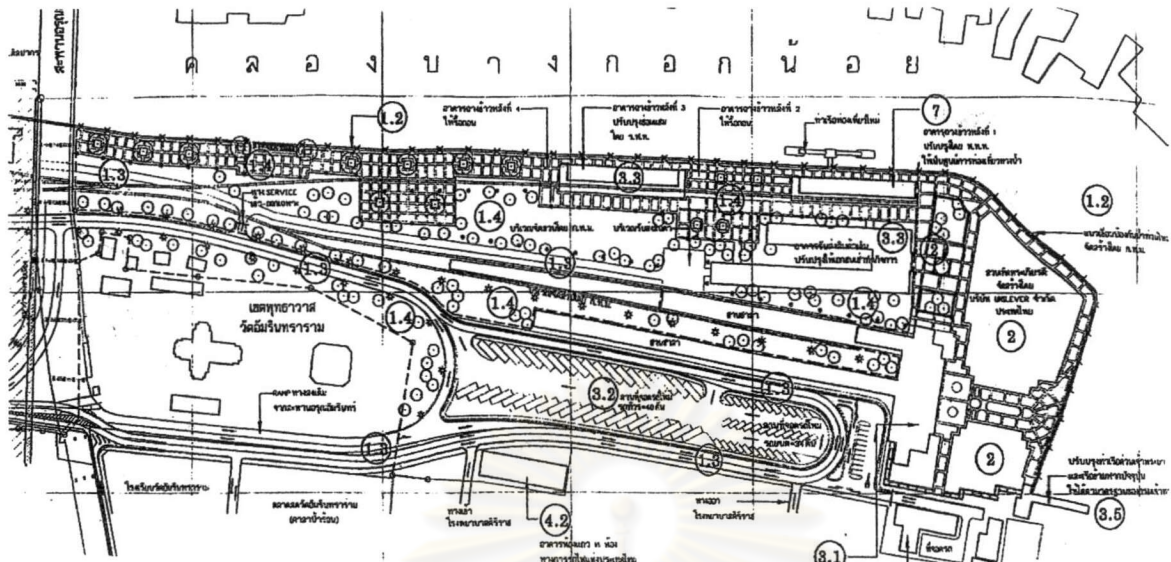
5) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ (Center for Medical Information and Communication Technology)

6) พิพิธภัณฑ์การแพทย์ศิริราช (Siriraj Medical Museum) ในปัจจุบันศิริราชมีพิพิธภัณฑ์ 11 แห่ง โครงการนี้เป็นการรวบรวมสิ่งสะสม (Collections) ต่าง ๆ ที่ 14 ภาควิชาได้สะสมไว้ในรูปหลักฐานและเครื่องมือทางการแพทย์ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ก่อนประวัติศาสตร์ พิพิธภัณฑ์กายวิภาค พิพิธภัณฑ์ความผิดปกติของร่างกาย พิพิธภัณฑ์นิติเวชศาสตร์ พิพิธภัณฑ์อุปกรณ์การแพทย์ พิพิธภัณฑ์ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และ พิพิธภัณฑ์ที่แสดงความสัมพันธ์ของราชวงศ์จักรีกับศิริราช

ส่วนอาคารสถานีรถไฟธนบุรีเดิมจะคงไว้เป็นอาคารอนุรักษ์ และปรับใช้เป็นพิพิธภัณฑ์ที่เปิดให้ประชาชนเข้าชม บริเวณพื้นที่ริมน้ำจะพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อการพักผ่อน มีสวนสมุนไพรไทยและสวนเฉลิมพระเกียรติเพื่อส่งเสริมสุขภาพและส่งเสริมกิจกรรมของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง ส่วนถนนหลักในโครงการนั้น ประชาชนและนักท่องเที่ยวสามารถใช้สัญจรได้ไปจนถึงท่าหน้า เพื่อลงเรือข้ามฟาก

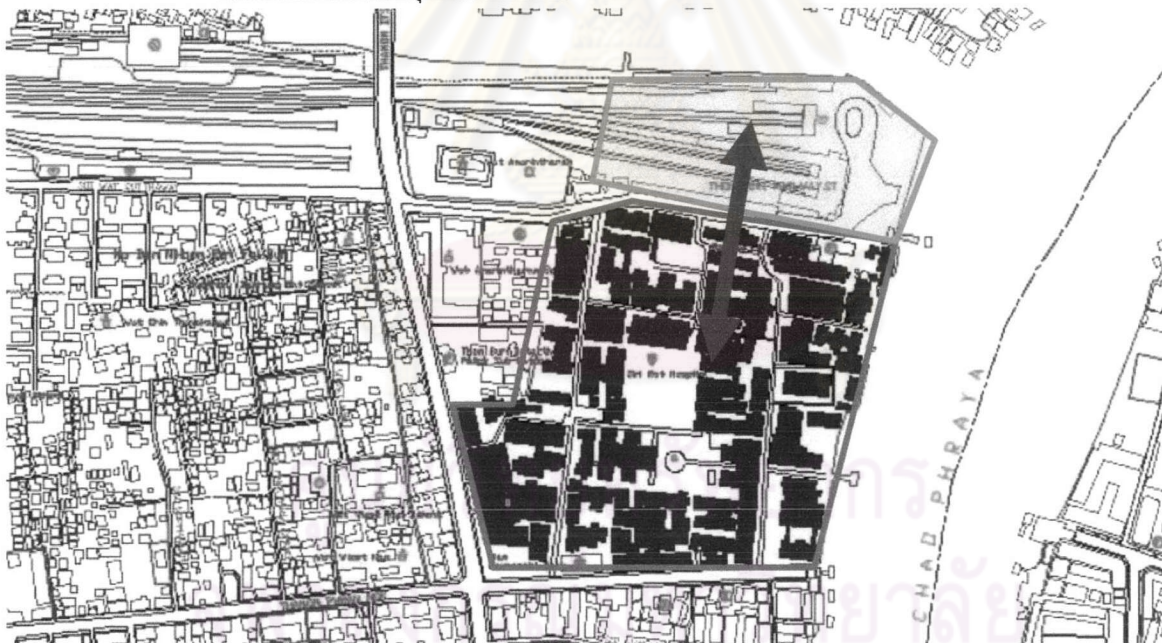
เมื่อโครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นนำในเอเชียอาคเนย์ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ จะทำให้ คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาลเป็นศูนย์กลางทางด้านบริการทางการแพทย์ การวิจัยทางวิชาการและการศึกษา ผลจากการพัฒนานี้จะก่อให้เกิดการขยายตัวของผลประโยชน์ทางวิชาการในวงการแพทย์และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของพื้นที่ให้สูงขึ้น สามารถกระตุ้นกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบได้ เนื่องจากมีประชาชนมา ติดต่อรับบริการในพื้นที่มากกว่า 40,000 คนต่อวันในปัจจุบัน และคาดว่าจำนวนประชาชนจะเพิ่มมากขึ้นอีกในอนาคต

<sup>30</sup> เอกสารประชาสัมพันธ์โรงพยาบาลศิริราช, 2546.





- แผนการใช้พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี : แผนเดิม

ที่มา: โมดัส คอนซัลแทนส์ บริษัทจำกัด. โครงการวางและจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร: เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร, 2545.



- พื้นที่ในการขยายโรงพยาบาลศิริราชเพื่อจัดสร้างโครงการสถาบันการแพทย์ชั้นเลิศในเอเชียอาคเนย์

สัญลักษณ์ :

-  พื้นที่คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาลในปัจจุบัน
-  พื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี (เดิม) จำนวน 30 ไร่ที่ขอใช้ในการสร้างโครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นเลิศในเอเชียอาคเนย์



Scale 1: 4000

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 2.3: แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่  
สถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย)



#### 2.4.4 แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรี ตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์

ในปี พ.ศ.2537 กระทรวงวิทยาศาสตร์และสิ่งแวดล้อมโดยสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้ให้บริษัทชินครอนกรุ๊ป จำกัดจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรี ตรงข้ามบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ โดยนำเสนอแนวคิดและรายละเอียดลักษณะการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่สำคัญที่มีโบราณสถานและสถานที่สำคัญที่มีศักยภาพในการพัฒนาเชิงอนุรักษ์ในบริเวณกรุงธนบุรี ซึ่งการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีนั้นอยู่ในโครงการปรับปรุงพื้นที่ต่อเนื่องบริเวณวัดอมรินทราราม สถานีรถไฟธนบุรี โรงพยาบาลศิริราช วัดฉิมทายกาวาส และวัดวิเศษการ<sup>31</sup>

##### 2.4.4.1 คณะผู้จัดทำแผนแม่บทฯ เสนอแนวความคิดในการออกแบบปรับปรุง ดังนี้

- 1) ปรับปรุงสภาพแวดล้อมของโบราณสถาน เพื่อเน้นความสำคัญและสร้างทัศนียภาพที่ดีแก่โบราณสถาน
- 2) สร้างความต่อเนื่องระหว่างโบราณสถานแต่ละแห่งด้วยที่ว่างหรือทางสัญจรที่มีความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้งาน
- 3) รื้อฟื้นและส่งเสริมความเด่นชัดของคลองคูเมืองเดิม ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองเก่า
- 4) พัฒนาพื้นที่บางส่วนเพื่อใช้เป็นที่ว่างสำหรับนันทนาการและกิจกรรมบริการที่เหมาะสมของชุมชน
- 5) สร้างความเป็นระเบียบแก่พื้นที่บริการในชุมชน เพื่อยกระดับการอยู่อาศัย ของประชากรในชุมชน

##### 2.4.4.2 รายละเอียดการดำเนินงานในแต่ละพื้นที่

- 1) การควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณโรงพยาบาลศิริราช โดยออกมาตราการควบคุมการปลูกสร้างอาคารในโรงพยาบาล เพื่อจำกัดความหนาแน่นของพื้นที่
- 2) งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโบสถ์น้อยและมณฑปเก่าวัดอมรินทราราม โดยห้ามไม่ให้มีการจอดรถในบริเวณดังกล่าว และจัดภูมิสถาปัตยกรรมเพิ่มเติมให้มีความสวยงามและเป็นระเบียบยิ่งขึ้น
- 3) งานปรับปรุงรื้อฟื้นคลองคูเมืองเดิมช่วงคลองบางกอกน้อยถึงถนนพรานนก ซึ่งเป็นองค์ประกอบของเมืองเก่าและเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ในการแสดงขอบเขตของกรุงธนบุรี โดยรื้อถอนอาคารที่บดบังมุมมองของคลอง รวมทั้งรื้อฟื้นคลองในช่วงถนนวัดสุทธาวาสถึงคลองบางกอกน้อย และจัดภูมิสถาปัตยกรรมในพื้นที่ตามแนวคลอง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าไปใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหรือประกอบกิจกรรมอื่น ๆ ที่เหมาะสม

<sup>31</sup> ชินครอนกรุ๊ป, บริษัทจำกัด, โครงการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์. (กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม, 2540).

4) งานปรับปรุงถนนทางเข้าสถานีรถไฟธนบุรี ตั้งแต่ตลาดสะพานอรุณอมรินทร์และวัดอมรินทรารามต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณหลังโรงพยาบาลศิริราช โดยจัดระเบียบร้านค้า และย้ายกิจกรรมการค้าบางส่วนออกไป รวมทั้งควบคุมการขยายตัวของกิจกรรมการค้าในบริเวณนี้ เพื่อสร้างความน่าใช้งานของพื้นที่เปิดมุมมองและสร้างความต่อเนื่องของโบราณสถาน โดยเฉพาะตลาดที่ตั้งขวางระหว่างเขตพุทธาวาสกับเขตสังฆาวาสของวัดอมรินทรารามควรย้ายออกและปรับปรุงพื้นที่เพื่อสร้างที่ว่างที่ต่อเนื่องกันของพื้นที่ทั้งสอง และจัดทำทางข้ามถนนระหว่างเขตพุทธาวาสกับเขตสังฆาวาส

5) งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองบางกอกน้อยของสถานีรถไฟธนบุรี รวมทั้งปรับปรุงบริเวณท่าจอดรถประจำทางของสถานีและบริเวณท่าเรือข้ามฟาก

6) งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณวัดวิเศษการ โดยย้ายตลาดด้านหน้าอุโบสถ และจัดภูมิสถาปัตยกรรมในบริเวณดังกล่าว

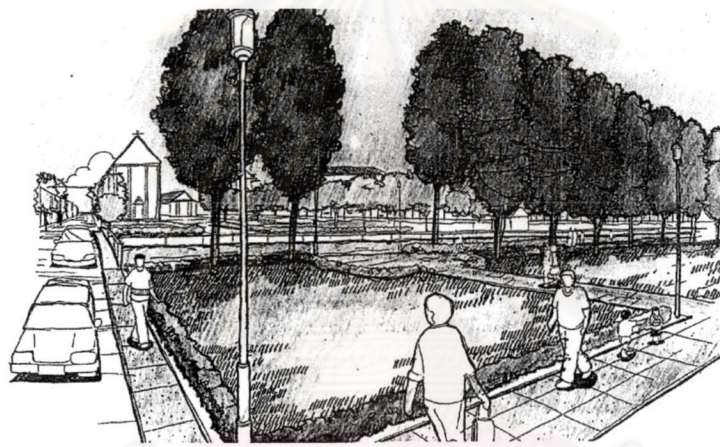
7) งานปรับปรุงทางเข้าวัดฉิมทายภาวาส โดยจัดทำทางเดินเท้าต่อเนื่องไปจนถึงลานโล่งด้านหน้าวัด



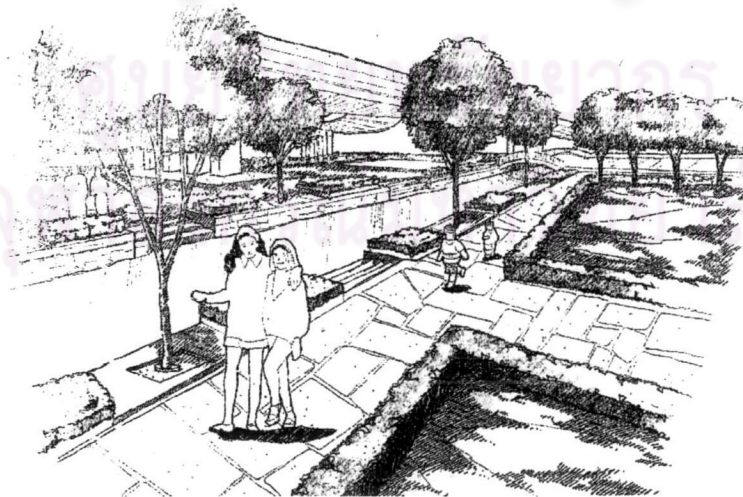
ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.15: การปรับปรุงถนนทางเข้าสถานีรถไฟธนบุรี



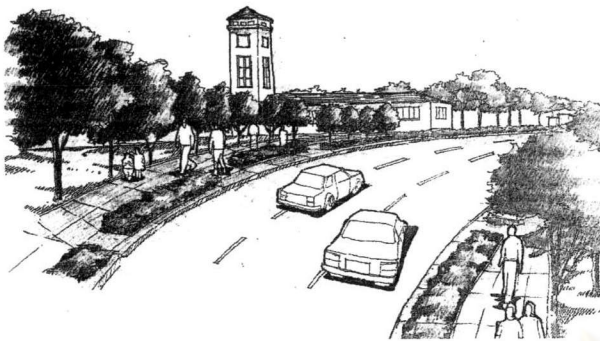
ภาพที่ 2.16: การปรับปรุงและรื้อฟื้นคลองคูเมืองเดิม ช่วงคลองบางกอกน้อยจนถึงถนนพราวนก



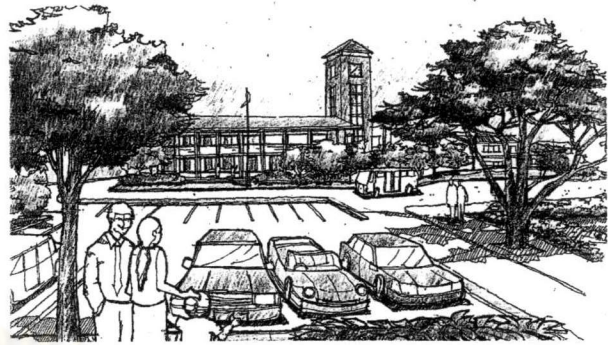
ภาพที่ 2.17: การปรับปรุงและรื้อฟื้นคลองคูเมืองเดิม ช่วงคลองบางกอกน้อยจนถึงถนนวัดสุทธาวาส

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

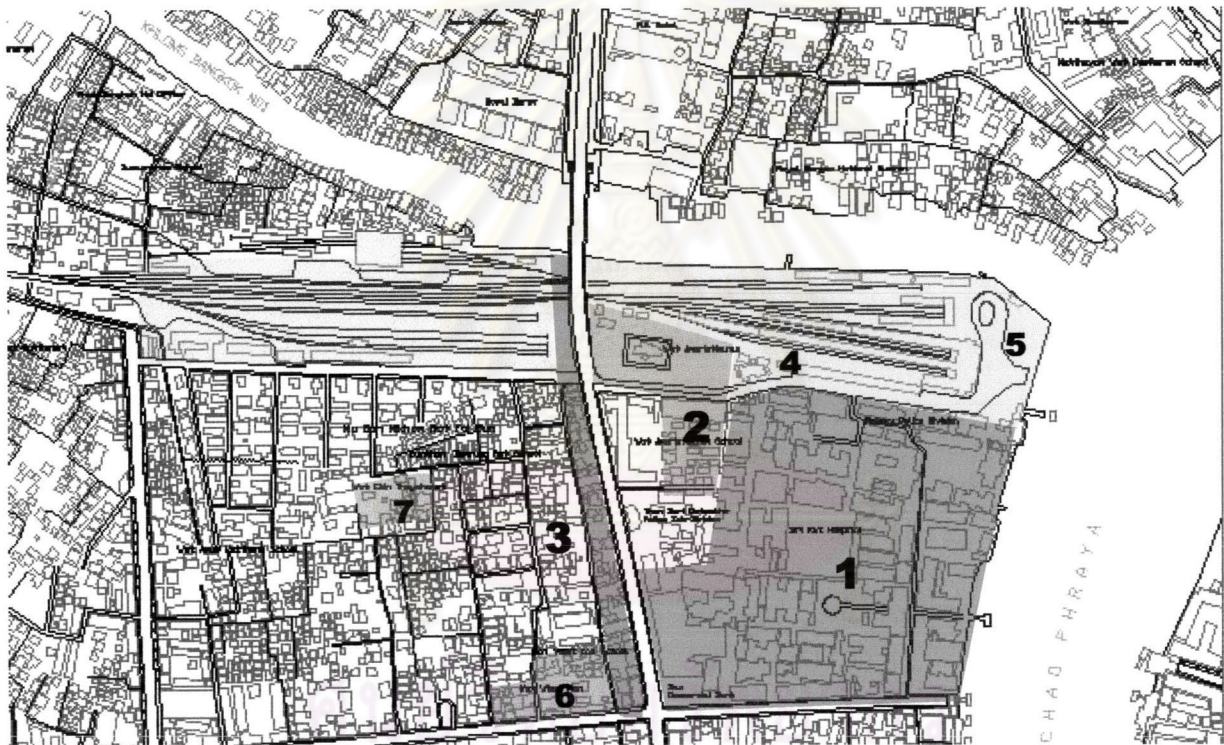
โครงการปรับปรุงพื้นที่ต่อเนื่อง  
บริเวณสถานีรถไฟธนบุรีตามแผนแม่บทฯ



การปรับปรุงถนนทางเข้าสถานีรถไฟธนบุรี



การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองบางกอกน้อยของสถานีรถไฟธนบุรี



พื้นที่	การปรับปรุง
หมายเลข 1	ควบคุมการใช้ที่ดินภายในบริเวณโรงพยาบาลศิริราช
หมายเลข 2	ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโบสถ์น้อยและวิหารเก่าวัดอมรินทราราม
หมายเลข 3	ปรับปรุงและรีดพื้นที่คลองคูเมืองเดิม ช่วงคลองบางกอกน้อยจนถึงถนนพราวนก
หมายเลข 4	ปรับปรุงถนนทางเข้าสถานีรถไฟธนบุรี
หมายเลข 5	ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา และริมคลองบางกอกน้อยของสถานีรถไฟธนบุรี
หมายเลข 6	ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณวัดวิเศษการ
หมายเลข 7	ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณวัดจันทยกาฬ



Scale 1: 4000

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 2.4: แสดงโครงการปรับปรุงพื้นที่ต่อเนื่อง  
บริเวณสถานีรถไฟธนบุรีตามแผนแม่บทฯ

## 2.4.5 โครงการรกร่างไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์

กรุงเทพมหานครมอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยดำเนินการศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางและความเป็นไปได้ในการลงทุน ตลอดจนความเหมาะสมของเส้นทางและรายละเอียดการเดินรกร่างในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ โครงการรกร่างไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน<sup>32</sup> มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- ลดความคับคั่งของการจราจรภายในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์
- เพิ่มระบบขนส่งมวลชนขนาดเบาที่ประหยัดพลังงาน
- สร้างโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งทางน้ำกับรถประจำทาง และระบบขนส่งมวลชนหลักอื่น ๆ
- ลดมลภาวะทางอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือนซึ่งมีผลต่อการทุดตัวและความเสียหาย ทั้งส่วนโครงสร้างและองค์ประกอบของโบราณสถาน
- สร้างเอกลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวให้แก่กรุงรัตนโกสินทร์
- รื้อฟื้นการเดินรกร่างไฟฟ้าสายรอบกรุงรัตนโกสินทร์ที่เคยมีอยู่เดิมในอดีต

จากการศึกษานี้ได้กำหนดเส้นทางเดินรกร่างไฟฟ้าเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน โดยพิจารณาจากกรอบแนวความคิดหลัก 3 ด้าน ดังนี้

1) เส้นทางเดินรกร่างไฟฟ้าต้องสามารถให้บริการในพื้นที่ที่มีความสำคัญ ได้แก่

- แหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าและความสำคัญทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และเอกลักษณ์ของชุมชนปัจจุบัน
- แหล่งชุมชนและพาณิชยกรรม
- แหล่งงาน ได้แก่ สถานที่ราชการ หน่วยงานอื่น ๆ และสถาบันการศึกษา โรงแรมและเกสต์เฮาส์

2) เส้นทางเดินรกร่างไฟฟ้าต้องสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายการจราจรขนส่งสาธารณะระบบต่าง ๆ ทั้งการจราจรขนส่งทางน้ำ การจราจรขนส่งทางบก ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหลักสายต่าง ๆ โดยทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดรองที่มีความสอดคล้องกับระบบการจราจรขนส่งในปัจจุบัน

3) เส้นทางเดินรกร่างไฟฟ้าต้องสามารถลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ได้แก่

- เศรษฐกิจและสังคม
- ประชากร
- การใช้ที่ดิน
- ระบบการจราจรขนส่ง
- โบราณสถาน
- การท่องเที่ยว
- คุณภาพอากาศ

<sup>32</sup> จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. โครงการจ้างศึกษาและประชาสัมพันธ์ระบบขนส่งมวลชนเสริม รกร่างไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์. (กรุงเทพมหานคร: อักษรโสภณ จำกัด, 2544).

- เสียง
- ทักษะนิยามภาพ
- การลดจำนวนของปริมาณรถยนต์

และสรุปผลการประเมินความเหมาะสมของเส้นทางเดินรถรางและระบบรถรางไฟฟ้า ดังนี้

**ก. เส้นทางเดินรถรางไฟฟ้า** เส้นทางเดินรถรางที่เหมาะสมที่สุดกำหนดให้เป็นการวิ่งแบบวงบรรจบ (Loop) ในทิศทางเดียวกัน การเดินรถเป็นระบบ Single Track บนผิวถนน แบ่งเส้นทางออกเป็น 2 ส่วน คือ

- เส้นทางหลัก เริ่มจากวงเวียนสุรธรรม์ไปตามถนนราชินีอ้อมสนามหลวงด้านทิศเหนือ ตัดเข้าถนนหน้าพระธาตุ เลี้ยวเข้าสู่ถนนพระจันทร์และถนนมหาราช วกลงกลับเข้าถนนสนามชัย และตัดเข้าถนนเจริญกรุงกลับเข้าสู่จุดเริ่มต้นเดิม

- เส้นทางมีความยาว	4.4	กิโลเมตร
- ความเร็วในการวิ่งประมาณ	30	กิโลเมตร / ชั่วโมง
- ระยะเวลาในการเดินรถใน 1 รอบ	19	นาที
- ความถี่ในการเดินรถในชั่วโมงเร่งด่วน	5	นาที / คัน
- ความถี่ในการเดินรถในช่วงเวลาปกติ	10	นาที / คัน

- เส้นทางรอง เริ่มต้นจากจุดเริ่มต้นเดียวกัน เข้าสู่ถนนเจริญกรุง ตัดเข้าสู่ถนนศิริพงษ์ วกลงกลับเข้าถนนเลียบบคลองหลอดและถนนตีทอง เลี้ยวกลับเข้าสู่ถนนอัษฎางค์บริเวณหน้าวัดราชบพิธสถิตมหาสีมาราม และข้ามสะพานข้ามโรงสีกลับเข้าสู่เส้นทางหลัก

- เส้นทางมีความยาว	0.88	กิโลเมตร
- ระยะเวลาในการเดินรถใน 1 รอบ	6	นาที

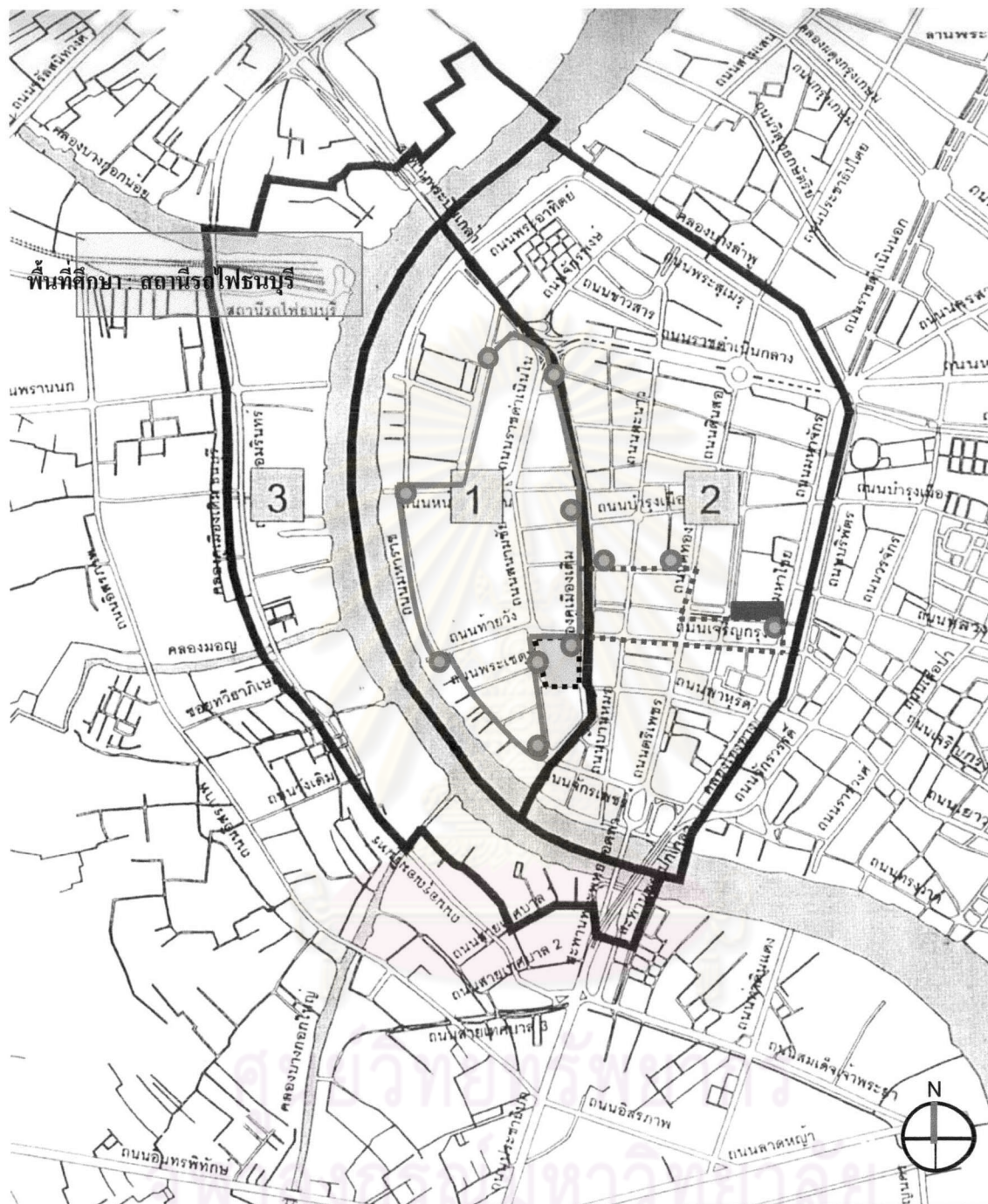
**ข. อุ้งรถรางไฟฟ้า** ตำแหน่งอยู่ คือด้านใต้ของสวนรมณีนาถ ขนาดพื้นที่ใช้ 4 ไร่ ประกอบด้วย

- อุ้งรถรางสามารถจอดรถรางได้	4	คัน
- ส่วนล้างทำความสะอาด		
- ที่จอดรถ สามารถจอดได้	16	คัน
- พืชพรรณที่รถราง		
- ศูนย์บริการการทอ้งเที่ยว		
- จอดรถทัวร์ขนาดเล็กได้	40	คัน

**ค. สถานีรถรางไฟฟ้า**

- สถานีต้นทาง 2 สถานี ได้แก่ สถานีวงเวียนสุรธรรม์ และสถานีสวนรมณีนาถ
- สถานีหลัก 4 สถานี ได้แก่ สถานีผ่านพิภพลีลา สถานีท่าพระจันทร์ สถานีท่าช้าง และสถานีปากคลองตลาด
- สถานีย่อย 6 สถานี ได้แก่ สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สถานีท่าเตียน สถานีสวนเจ้าเชตุ สถานีกระทรวงกลาโหม สถานีวัดสุทัศนเทพวรารามและสถานีวัดราชบพิธสถิตมหาสีมาราม

**ง. ระบบรถรางไฟฟ้า** รถรางโบราณของกรุงเทพฯ ใช้รถของ CKD รุ่น T6B5



สัญลักษณ์ :

- 1
- 2
- 3

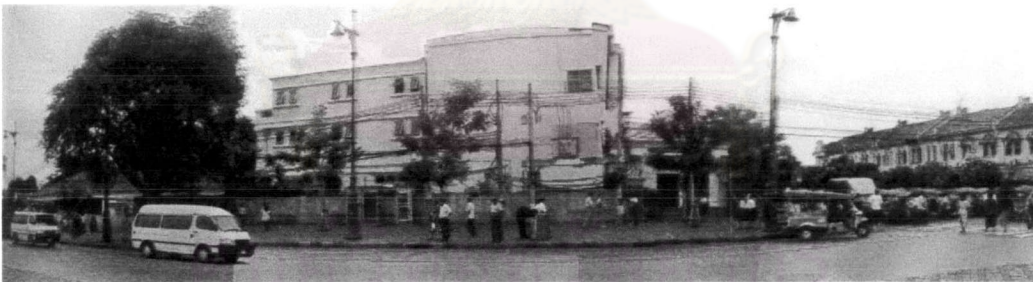
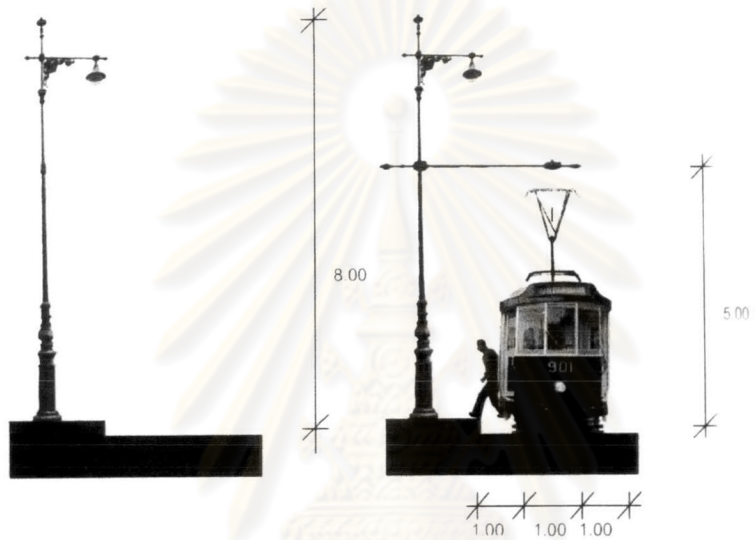
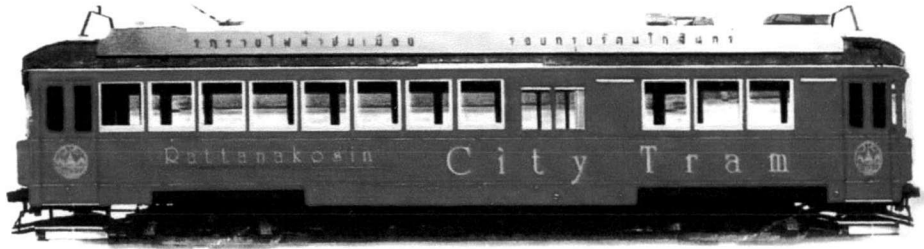
บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน  
 บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก  
 บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งตะวันตก  
 เส้นทางเดินรถรางสายหลัก

- 
- 
- 
- ⋯

สถานีรถราง  
 คู่อรรถรางชั่วคราว  
 คู่อรรถราง  
 เส้นทางเดินรถรางสายรอง

โครงการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรี  
 THE URBAN REDEVELOPMENT FOR THONBURI RAILWAY STATION

แผนที่ 2.5: เส้นทางเดินรถรางไฟฟ้า  
 ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์



ทัศนียภาพบริเวณท่าช้างก่อน - หลังดำเนินการรดวงไฟฟ้า





เมื่อโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในเสร็จสมบูรณ์ คาดการณ์ว่าจะมีจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในวันทำงานปกติประมาณ 7,000 คนต่อวัน และในวันหยุดสุดสัปดาห์จะมีผู้ใช้บริการประมาณ 15,400 คนต่อวัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ปริมาณประชาชนผู้สัญจรไปมาและนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาใช้บริการในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์และบริเวณใกล้เคียงจะเพิ่มมากขึ้น เกิดการกระจายนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่โดยรอบ ซึ่งจะมีผลดีโดยตรงต่อการเพิ่มรายได้ของประชากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้เคียงในอนาคต

#### 2.4.6 แผนแม่บทเพื่อการพัฒนากระบวนสาธาณูปโภค สาธาณูปการ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในบริเวณโครงการกรุงรัตนโกสินทร์

จากนโยบายและแนวทางของคณะกรรมการโครงการกรุงรัตนโกสินทร์ ได้นำไปสู่การดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ กับแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ และเพื่อให้การดำเนินงานตามแผนแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ทั้งสองฉบับมีความต่อเนื่องและสอดคล้องกัน จึงนำมาสู่การจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนากระบวนสาธาณูปโภค สาธาณูปการ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน<sup>1</sup> เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำผลการศึกษาไปใช้เป็นกรอบและแนวทางในการดำเนินงานต่อไป ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดและแผนงานโครงการต่าง ๆ ของแผนแม่บทฉบับดังกล่าว ดังนี้

##### 2.4.6.1 แผนแม่บทการใช้ที่ดิน แผนงานและโครงการการใช้ที่ดินแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

###### 1) กลุ่มโครงการปรับปรุงพื้นที่เพื่อใช้เป็นพื้นที่เปิดโล่ง

แนวความคิด : จัดทำพื้นที่เปิดโล่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาและริมคลองต่าง ๆ ตลอดแนว เพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง เน้นการเปิดมุมมองของโบราณสถานที่สำคัญและแสดงขอบเขตของกรุงรัตนโกสินทร์ให้มีความชัดเจน

###### 2) กลุ่มโครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมและจัดระเบียบอาคาร

แนวความคิด : ควบคุมและจำกัดความหนาแน่นย่านที่พักอาศัยและย่านพาณิชยกรรมให้อยู่ในปริมาณที่เหมาะสม จัดระเบียบกลุ่มอาคารและบริการสาธาณูปโภค สาธาณูปการให้ถูกสุขลักษณะ เพื่อขจัดปัญหาชุมชนแออัด ยกเลิกการรुकล้ำอาณาบริเวณของโบราณสถานต่าง ๆ และกำหนดย่านการค้าเก่าแก่ที่มีความสำคัญเพื่อจัดเป็นย่านถนนคนเดิน (Pedestrian areas)

###### 3) กลุ่มโครงการออกมาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดิน

แนวความคิด : กำหนดการใช้ที่ดินแต่ละประเภทเพื่อควบคุมสภาพแวดล้อมและสภาพภูมิทัศน์ของเมืองในบริเวณพื้นที่ต่อเมืองกรุงรัตนโกสินทร์ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและส่งเสริมกับโครงการต่าง ๆ ภายในกรุงรัตนโกสินทร์ โดยการออกมาตรการกำหนดประเภทการใช้ที่ดิน กำหนดความหนาแน่นและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ

<sup>1</sup> ชินครอนกรู๊ป, บริษัท จำกัด. แผนแม่บทเพื่อการพัฒนา ระบบสาธาณูปโภค สาธาณูปการ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในบริเวณโครงการกรุงรัตนโกสินทร์. (กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม, 2542).

#### 2.4.6.2 แผนแม่บทระบบคมนาคมขนส่ง

แผนงานและโครงการระบบคมนาคมขนส่งในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ที่นำเสนอขึ้นจะเป็นการสนองต่อเป้าหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจรทางบก ทางน้ำและทางเดินเท้า ตามนโยบายที่คณะกรรมการโครงการกรุงรัตนโกสินทร์ได้วางแนวทางเอาไว้ เพื่อลดความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่ให้เบาบางลง

แนวความคิดในการกำหนดแผนงานและโครงการจัดระบบคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ มีดังนี้

- 1) กำหนดให้มีถนนวงแหวนรอบกรุงรัตนโกสินทร์ (Inner ring road) โดยรอบพื้นที่ที่ควรแก่การอนุรักษ์ เพื่อสามารถกระจายการจราจรโดยไม่ต้องผ่าเข้ามาใช้ถนนภายในพื้นที่ แต่ให้ใช้ถนนวงแหวนเป็นทางผ่าน (Trough Traffic)
- 2) กำหนดระบบทางเดินเท้าและการเดินรถยนต์ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับพื้นที่ที่ได้ถูกกำหนดให้เป็นย่านถนนคนเดิน (Pedestrian areas)
- 3) จัดระบบรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ การจราจรทางน้ำและทางเดินเท้า ซึ่งจะต้องเกื้อหนุนกับกิจกรรมในพื้นที่เพื่อช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรบนถนนสายต่าง ๆ และให้สามารถจำกัดปริมาณรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลได้
- 4) กำหนดถนนสายหลัก (Main road) ภายนอกพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนวงแหวน (Inner Ring Road) ให้สามารถกระจายการจราจรออกสู่พื้นที่รอบนอกได้สะดวกและรวดเร็วที่สุด เพื่อลดปริมาณการจราจรภายในพื้นที่
- 5) กำหนดเส้นทางภายในถนนวงแหวนที่สามารถเชื่อมโยงกับการจราจรภายนอก (Routes open to all traffic) และเชื่อมต่อกับถนนวงแหวน (Inner ring road) ได้ เป็นการจำกัดขอบเขตในการเข้าถึงหรือผ่านพื้นที่ที่มีความสำคัญโดยตรงและจะต้องจัดเตรียมให้มีพื้นที่สำหรับจอดรถไว้ด้วย
- 6) กำหนดเส้นทางสำหรับรถบริการขนส่ง (Service routes) ให้แก่พื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นย่านถนนคนเดิน (Pedestrian areas) เพื่อส่งเสริมกิจกรรมดังกล่าว
- 7) จัดหาพื้นที่จอดรถที่เหมาะสมเพื่อรองรับต่อการจัดระบบการจราจรใหม่
- 8) ส่งเสริมการจัดระบบทางเดินเท้าและทางสำหรับรถจักรยานเพื่อลดบทบาทการใช้รถยนต์ในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์และเพื่อเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกันและให้ระบบการจราจรที่ได้จัดวางไว้เกิดความสมบูรณ์เต็มที่

#### 2.4.6.3 แผนแม่บทระบบสาธารณูปโภค

แผนงานและโครงการระบบสาธารณูปโภคเป็นการสนองต่อเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบสาธารณูปโภค การป้องกันและควบคุมสิ่งที่จะทำลายทัศนียภาพของสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรักษาบรรยากาศในบริเวณให้มีความสะอาดและสงบ ตามนโยบายที่คณะกรรมการโครงการกรุงรัตนโกสินทร์ได้วางแนวทางเอาไว้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและความปลอดภัยโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ

#### 2.4.6.4 แผนแม่บทระบบสาธารณูปการ

จากการศึกษาภาพรวมของกรุงรัตนโกสินทร์พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาความขาดแคลน

ทางด้านสาธารณูปการ ทั้งนี้เนื่องจากความเป็นศูนย์กลางเมืองเดิมทำให้มีสาธารณูปการหลายประเภทในจำนวนมาก

#### 2.4.6.5 แผนแม่บทสิ่งแวดล้อมและภูมิทัศน์เมือง

1) แผนงานควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

แนวความคิด : การแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนมีความสอดคล้องกับแผนงานในการใช้ที่ดินและแผนงานระบบคมนาคมขนส่ง กล่าวคือ ควรมีการควบคุมการใช้ที่ดินบางประเภทและการลดปริมาณการจราจร โดยพัฒนาในลักษณะ UNI-BLOCK โดยกำหนดให้เป็น Pedestrian areas ที่มีการควบคุมการผ่านเข้าออกของรถยนต์ และมีมาตรการเสริมอื่น ๆ โดยจำกัดการผ่านเข้าออกของรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป มีการขยายและปรับปรุงทางเท้า กำหนดความสูงของอาคารให้มีความสัมพันธ์กับขนาดถนน และส่งเสริมการปลูกต้นไม้เพื่อใช้เป็นแนวกันฝุ่นละออง และมลพิษต่าง ๆ

2) แผนงานควบคุมคุณภาพน้ำ

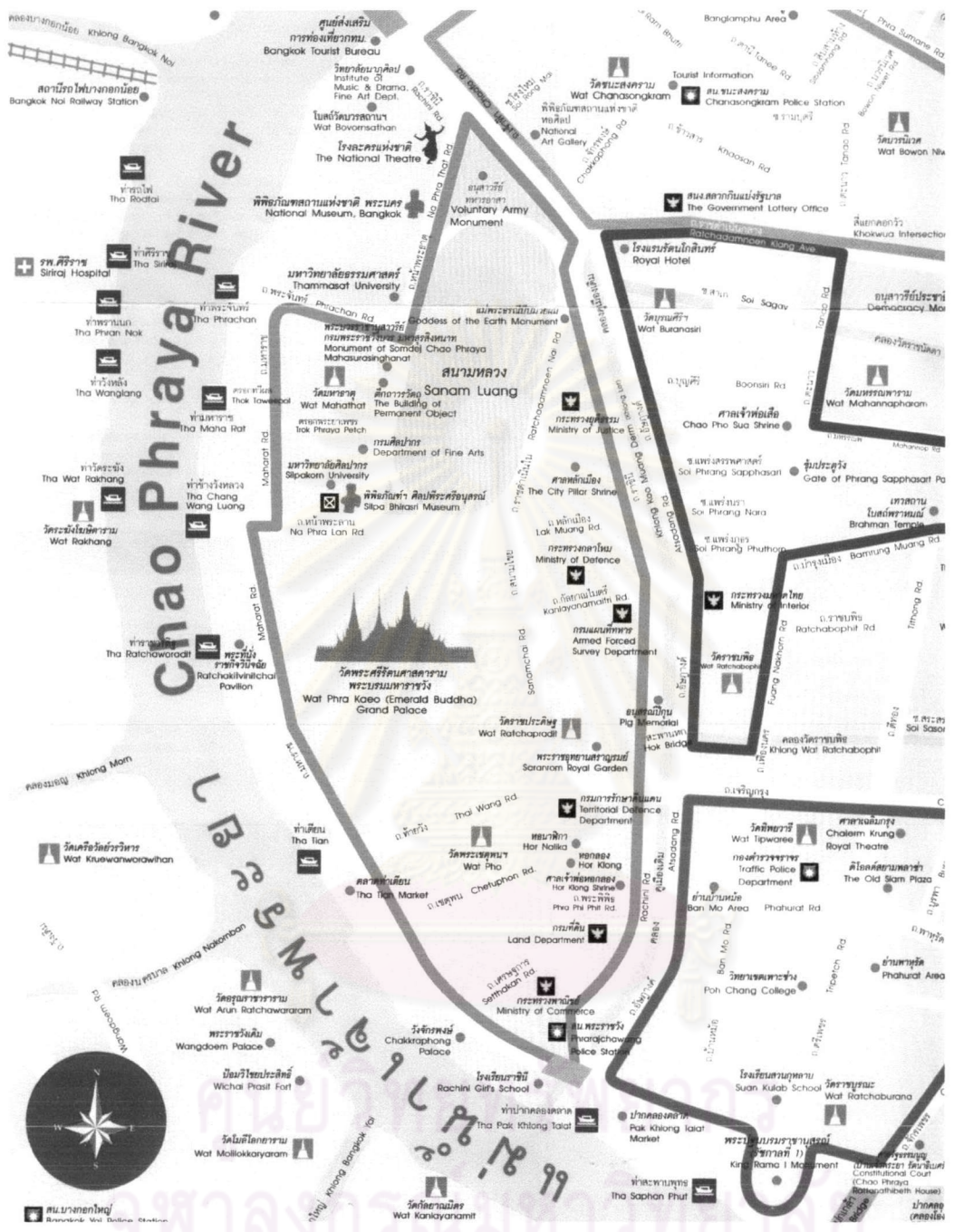
แนวความคิด : เพิ่มมาตรการในการดูแลรักษาความสะอาดของแหล่งน้ำ เช่น การขุดลอกคลอง การจัดเก็บขยะทางน้ำ การเปิด-ปิดประตูน้ำเพื่อให้ น้ำได้มีการไหลเวียนอย่างสม่ำเสมอ และกำหนดให้บ้านพักอาศัย ตลอดจนสถานประกอบการต่าง ๆ ต้องมีการบำบัดน้ำทิ้งเบื้องต้นก่อนระบายลงสู่ท่อสาธารณะ

3) แผนงานควบคุมสภาพภูมิทัศน์

แนวความคิด : ให้ความสำคัญกับบริเวณโบราณสถาน, ย่านพานิชยกรรมเดิมและพื้นที่ถนนคนเดิน การปรับปรุงจะประกอบด้วย การรักษาเส้นขอบฟ้าของเมือง (Skyline), การควบคุมสัดส่วนของพื้นที่เปิดโล่ง (Open space) การกำหนดอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อเนื้อที่ดิน (F.A.R.) การควบคุมรูปแบบทางสถาปัตยกรรม และอุปกรณ์สาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมไปถึงการอนุรักษ์หรือปรับปรุงอาคารเก่าที่มีคุณค่าให้มีสภาพดีและมีประโยชน์ใช้สอย โดยมีข้อกำหนดและมาตรการต่าง ๆ ในการดูแลรักษาสภาพภูมิทัศน์

#### 2.4.7 กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว คู่มือท่องเที่ยวรอบกรุงรัตนโกสินทร์

เป็นคู่มือแผ่นพับที่จัดทำขึ้นโดยศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร เพื่อเผยแพร่ไปสู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ประกอบด้วยเส้นทางเดินเท้าเที่ยวชมสถานที่สำคัญในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ โดยแบ่งออกเป็น 3 เส้นทาง ในส่วนของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟธนบุรีจัดเป็นพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ในเส้นทางที่ 1 (เส้นทางที่ 1 รอบกรุงรัตนโกสินทร์ขึ้นในตั้งต้นที่ศาลหลักเมือง – พระบรมมหาราชวัง – ท่าวาสุกรี – วัดโพธิ์ – ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง – พระราชอุทยานสราญรมย์ – วัดราชประดิษฐ – สนามหลวง – ท่าพระจันทร์ – พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ สิ้นสุดที่วัดพระแก้ว) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีปริมาณนักท่องเที่ยวมากที่สุดในแต่ละวันและเป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ของกรุงธนบุรีได้แก่ พิพิธภัณฑ์เรือพระราชพิธี, วัดระฆังโฆสิตาราม, พระราชวังเดิม เป็นต้น โดยบทบาทที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของสถานีรถไฟธนบุรีคือการเป็นพื้นที่รองรับนักท่องเที่ยวและประชาชนผู้สัญจรผ่านไปมา เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงและความต่อเนื่องของกิจกรรมในรูปแบบต่าง ๆ ได้อย่างครบวงจร



**สัญลักษณ์ :**

- เส้นทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีชั้นใน
- เส้นทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีชั้นนอก ตอนกลาง
- เส้นทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีชั้นนอก ตอนเหนือบน
- เส้นทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีชั้นนอก ตอนเหนือล่าง
- เส้นทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีชั้นนอก ตอนใต้

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

**แผนที่ 2.6 : เส้นทางการท่องเที่ยว**  
 รอบกรุงรัตนโกสินทร์