

## บทที่ 4

### สภาพกายภาพและโครงสร้างย่านทรงวาด

ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา เมื่อพิจารณาจากประเภทย่านการค้าในเขตสัมพันธวงศ์ที่ระบุในบทที่ 3 ได้กำหนดขอบเขตย่านทรงวาด คือพื้นที่ริมหน้าบริเวณถนนทรงวาดตั้งแต่ถนนราชวงศ์ถึงถนนทรงสวัสดิ์ ซึ่งเป็นเพียงพื้นที่ส่วนหนึ่งของถนนทรงวาดเท่านั้น โดยในการวิจัยนี้มีประเด็นพื้นที่ศึกษาคือ ย่านพาณิชย์กรรมและคลังสินค้าริมหน้า และจากความหมายของ“ย่าน” คือ กลุ่มพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพหรือดำเนินกิจกรรมคล้ายคลึงกัน แต่เมื่อได้สำรวจพื้นที่พบว่า พื้นที่บริเวณถนนทรงวาดฝั่งตะวันออกก็ดำเนินกิจการค้าส่งสินค้าประเภทข้าวและผลผลิตทางการเกษตรเช่นกัน และมีอาคารที่ใช้เป็นโกดังตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในขณะที่พื้นที่บริเวณถนนทรงวาดตั้งแต่แยกถนนทรงสวัสดิ์ไปจรดถนนเจริญกรุง จะเป็นย่านค้าอะไหล่รถยนต์ซึ่งเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมกึ่งอุตสาหกรรมซึ่งไม่มีอาคารประเภทคลังสินค้า (แผนที่ 4.1) ดังนั้นจึงกำหนดอาณาเขตที่จะศึกษา ดังนี้

ทิศเหนือ	พิจารณาอาคารที่เป็นพาณิชย์กรรมซึ่งอยู่ตามแนวทรงวาดด้านทิศเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินกิจการประเภทค้าส่งสินค้าทางการเกษตร และมีกิจการประเภทอื่นที่ต่อเนื่องมาจากย่านการค้าอื่นๆ เช่น ย่านค้าเครื่องหนัง กระเป๋าและรองเท้า
ทิศตะวันออก	พื้นที่จรดจุดตัดของถนนทรงวาด กับถนนทรงสวัสดิ์ ซึ่งพื้นที่ต่อเนื่องจะดำเนินกิจการค้าประเภทเพชรพลอย และขายของเบ็ดเตล็ด
ทิศใต้	พื้นที่จรดแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นย่านการค้าส่งและโกดังสินค้า ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นผลผลิตทางการเกษตร
ทิศตะวันตก	จรดแนวเขตสัมพันธวงศ์ด้านตะวันตก ซึ่งอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างถนนทรงวาด กับถนนจักรวรรดิ

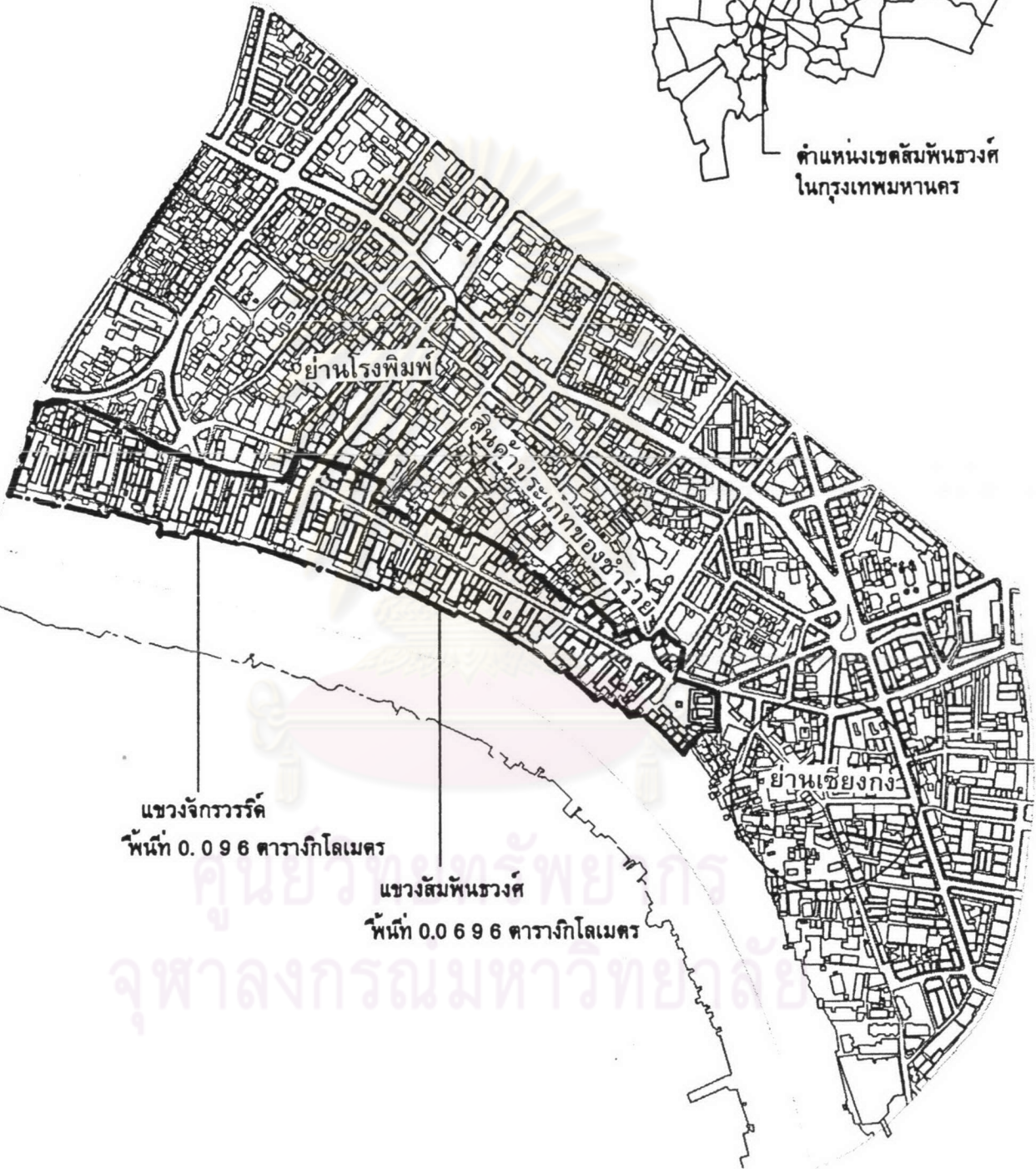
ดังนั้นอาณาเขตของย่านทรงวาดที่จะทำการศึกษา ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของแขวงสัมพันธวงศ์ และแขวงจักรวรรดิ โดยมีพื้นที่ทั้งหมด 0.1656 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11.70 ของพื้นที่เขตสัมพันธวงศ์ ซึ่งในการศึกษาสภาพกายภาพเน้นศึกษาพื้นที่ริมแม่น้ำ และ พื้นที่ริมถนนทรงวาด ซึ่งจากภาพถ่ายพื้นที่และอาคารบริเวณถนนทรงวาดและริมแม่น้ำเจ้าพระยา เห็นได้ว่าส่วนมากอาคารจะเป็นอาคารตึกแถวเพื่อการพาณิชย์กรรม ซึ่งเป็นอาคารเก่าและมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงาม แต่สภาพอาคารทรุดโทรมเนื่องจากอายุอาคาร นอกจากนั้นพื้นที่ยังมีปัญหาด้านโครงข่ายระบบถนนและทางเดินเท้า รวมทั้งปัญหาสภาพแวดล้อม

ในการศึกษารวบรวมข้อมูลของย่านทรงวาด แบ่งประเด็นออกเป็น การสำรวจพื้นที่ เกี่ยวกับสภาพกายภาพภาพพื้นที่และอาคาร และ การจัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับประชากร เศรษฐกิจ และสังคม และ แบบสอบถามเกี่ยวกับการเดินทางและการขนส่ง โดยนำข้อมูลทั้งหมดมารวบรวมและจัดทำลงแผนที่และสถิติต่างๆ สำหรับวิเคราะห์ศักยภาพ ข้อจำกัด รวมทั้งระดับปัญหาต่างๆ ของพื้นที่

การฟื้นฟูย่านพาณิชย์และคลังสินค้าริมแม่น้ำย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK




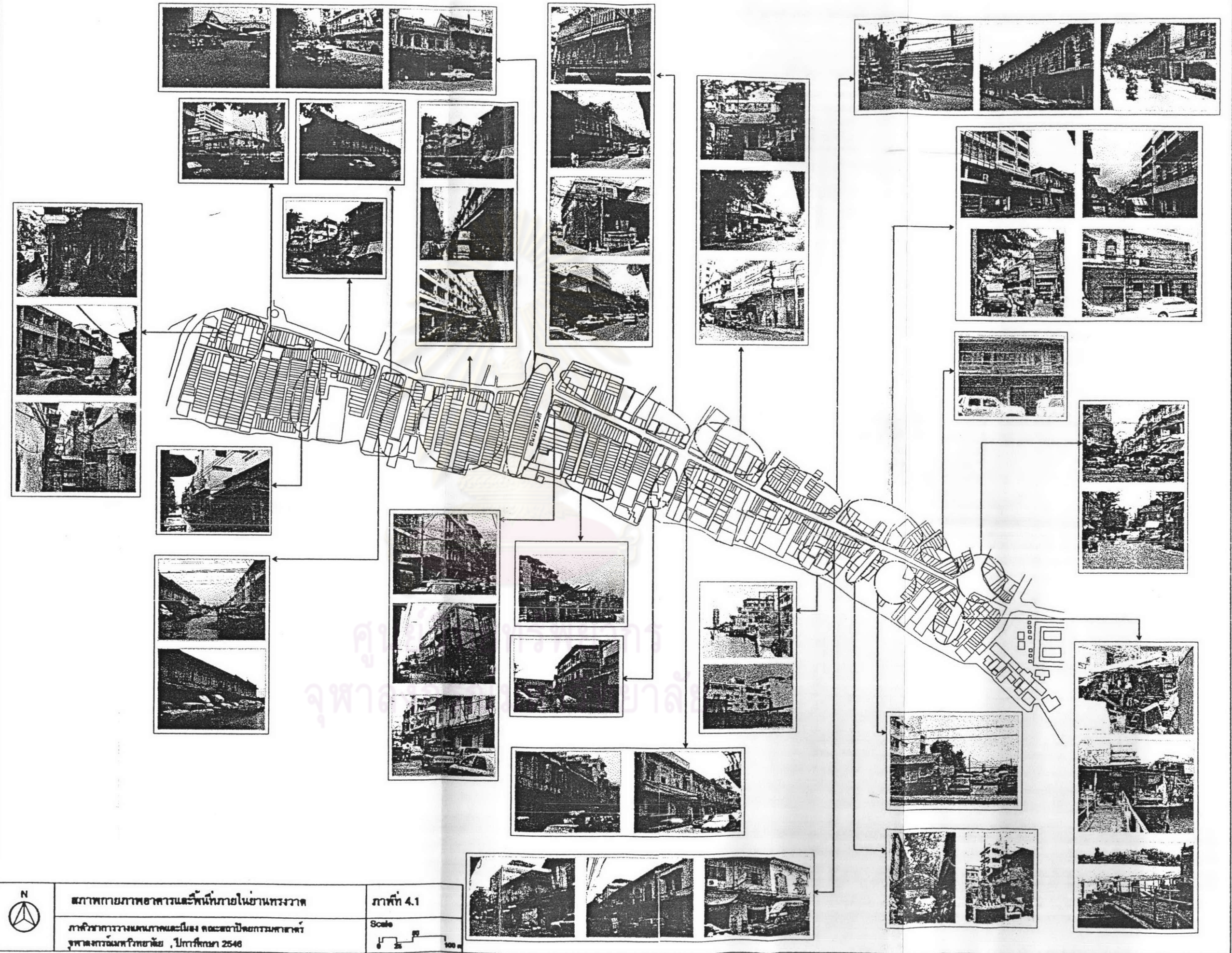
ตำแหน่งเขตสัมพันธวงศ์  
 ในกรุงเทพมหานคร



แขวงจักรวรรดิ  
 พื้นที่ 0.096 ตารางกิโลเมตร

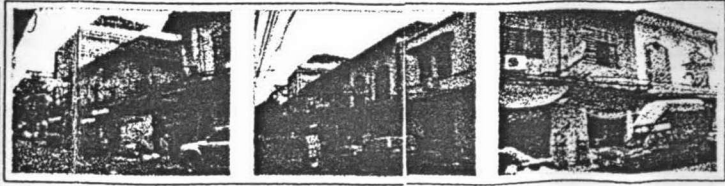
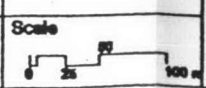
แขวงสัมพันธวงศ์  
 พื้นที่ 0.0696 ตารางกิโลเมตร

	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	แผ่นที่ 4.1
	ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปีการศึกษา 2548	Scale Not to Scale



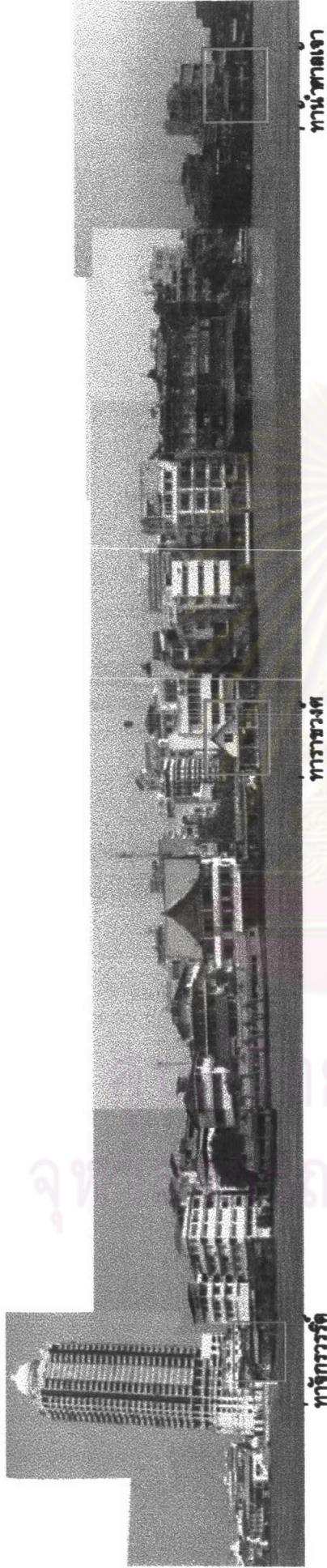
สภาพกายภาพอาคารและพื้นที่ภายในย่านท่าพระ  
 ภาพวาดการวางแผนภาพและโมเดล คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปีการศึกษา 2546

ภาพที่ 4.1



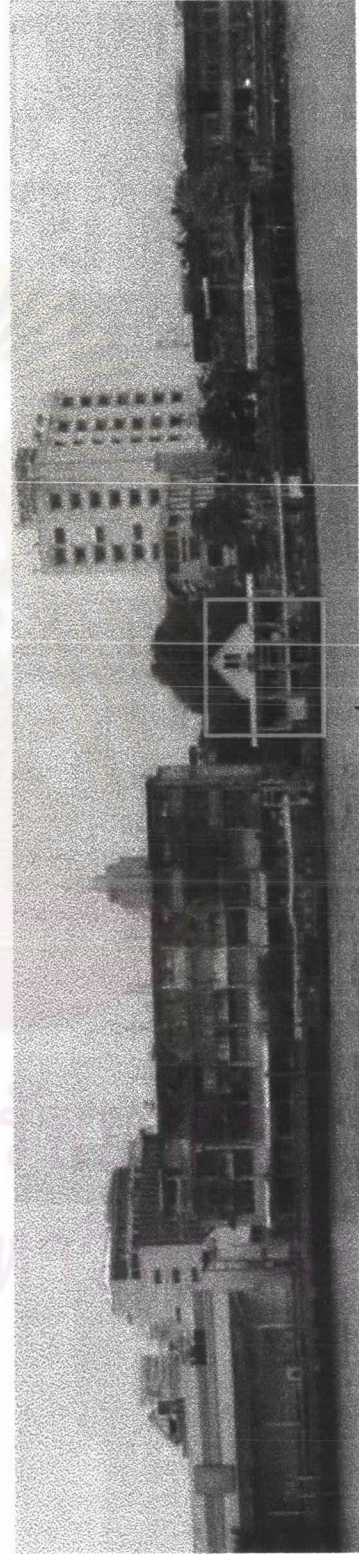
การฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมและคลังสินค้าริมหน้า ย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK

ภาพที่ 4.2.1: อาคารริมหน้าย่านทรงวาด

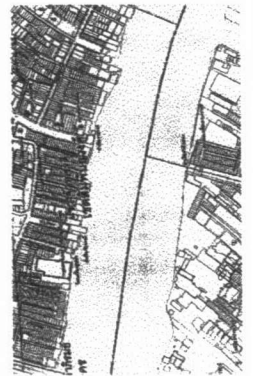


ท่าราชวงศ์

ภาพที่ 4.2.2 : อาคารริมหน้าบริเวณท่าดินแดง เขตคลองสาน



ท่าดินแดง



สถาปัตยกรรมแม่น้ำเจ้าพระยา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , ปีการศึกษา 2546

ภาพที่ 4.2

#### 4.1 ข้อมูลด้านสภาพกายภาพ : ศึกษาโดยการสำรวจพื้นที่ย่านทรงวาด ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

##### 4.1.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ที่ดินภายในย่านทรงวาดมีความหนาแน่นสูงมาก แต่มีได้มีลักษณะความหนาแน่นแบบสลัมหรือชุมชนแออัด เนื่องจากผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีรายได้ระดับปานกลางทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนอยู่ในระดับปานกลางด้วย โดยสามารถแบ่งประเภทการใช้ที่ดินได้ ดังนี้

ตารางที่ 4.1 : การใช้ที่ดินภายในย่านทรงวาด

การใช้ที่ดิน	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
พื้นที่ปกคลุมอาคาร	122,779.93	74.14
พื้นที่ถนน เกาะกลาง ซอย ทางเท้า	36,008.00	21.74
พื้นที่ว่างสิ่งปกคลุมอื่นๆ	5,225.57	3.16
พื้นที่น้ำ	1,586.50	0.96
พื้นที่เขตทั้งหมด	165,600.00	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546

จากตารางที่ 4.1 และ แผนที่ 4.1 มีการใช้ที่ดิน ต่อไปนี้

- พื้นที่ปกคลุมอาคาร มีอัตราส่วนร้อยละ 74.14 โดยเป็นอาคารที่สร้างหนาแน่นทั้งบริเวณริมถนนทรงวาดและริมแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องด้วยอาคารส่วนใหญ่เป็นตึกแถวซึ่งใช้เพื่อการค้าเป็นหลัก ดังนั้นจึงเห็นว่าไม่มีอาคารที่เป็นบ้านเดี่ยวที่มีบริเวณอยู่เลย
- สำหรับพื้นที่ถนน เกาะกลาง ซอย และทางเท้ามีอัตราส่วนร้อยละ 21.74 โดยมีถนนสายรองที่วิ่งผ่านพื้นที่ คือถนนทรงวาด และถนนราชวงศ์ ซึ่งมีขนาดความกว้างประมาณ 10 เมตร ประกอบกับภายในพื้นที่มีถนนสายย่อย ตรอก ซอย ทางสัญจรในแต่ละช่วงของอาคาร โดยทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายต่างๆ หรือ เชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองเข้าไปยังบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- พื้นที่ที่ว่างสิ่งปกคลุม มีอัตราส่วนร้อยละ 3.16 ซึ่งถือว่าน้อยมากเมื่อพิจารณาในแง่ของความเป็นพื้นที่ริมน้ำ โดยพื้นที่โล่งริมแม่น้ำเจ้าพระยามักจะเกิดจากการโอบล้อมของอาคาร หรือ อยู่ในบริเวณอาคารขนาดใหญ่ซึ่งมีขนาดแปลงที่ดินกว้าง แต่พื้นที่ว่างเหล่านี้จะใช้เป็นลานจอดรถเป็นส่วนใหญ่ มีทั้งที่เป็นที่สาธารณะและที่ส่วนบุคคล ไม่มีพื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนบริเวณริมน้ำเลย
- พื้นที่น้ำมีอัตราส่วนร้อยละ 0.96 ซึ่งมีบางอาคารที่ตั้งอยู่ริมน้ำยื่นโครงสร้างออกไป หรือสร้างเพิ่มเติมยื่นออกไปริมแม่น้ำ ซึ่งในพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วยท่าเรือ 4 ท่า คือ ท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือสวัสดิ์ ท่าเรือจักรวรรดิ ท่าเรือศาลเจ้า

##### 4.1.2 การใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้อาคารส่วนใหญ่เป็นลักษณะแบบผสม (Mixed Used) คือ เป็นที่พักอาศัยกับการค้า หรือ คลังสินค้ากับสำนักงาน หรือ ทั้งเป็นสำนักงาน โกดังสินค้าและที่พัก โดยส่วนมากอาคารชั้นล่างจะถูกใช้เพื่อการค้าหรือสำนักงาน และ ชั้นบนใช้เพื่ออยู่อาศัยหรือเป็นโกดังเก็บสินค้า

จากการสำรวจและจากการรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน สามารถแบ่งประเภทการใช้ประโยชน์อาคารเป็นชั้นบนและชั้นล่าง มีรายละเอียด ดังนี้

• การใช้อาคารชั้นล่าง : จากตาราง 4.2 พบว่าอาคารชั้นล่างจะมีการใช้ประโยชน์เพื่อกิจการค้าส่งและโกดังสินค้ามากที่สุด มีอัตราส่วนร้อยละ 43.43 ซึ่งกิจการค้าส่งนั้นจะอยู่บริเวณริมถนนทรงวาดและโกดังสินค้าจะอยู่บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา, แบบผสมที่เป็นการผสมระหว่างค้าปลีกกับค้าส่งหรือค้าส่งกับสำนักงาน มีอัตราส่วนร้อยละ 29.59 จะพบบริเวณถนนทรงวาดและในตรอกซอยต่างๆ โดยเฉพาะประเภทสำนักงาน, การใช้อาคารเพื่อการค้าปลีกนั้น มีอัตราส่วนร้อยละ 4.77 ส่วนใหญ่จะพบในริมถนนราชวงศ์ และการใช้อาคารเพื่ออยู่อาศัย มีอัตราส่วนร้อยละ 17.22 ซึ่งจะเกาะกลุ่มอยู่บริเวณซอยสะพานยาว ซอยภิรมย์ และบริเวณริมน้ำใกล้วัดปทุมคงคา สำหรับวัดและสาธารณูปการ มีอัตราส่วนร้อยละ 3.20 ซึ่งประกอบไปด้วยวัดปทุมคงคา โรงเรียนศาลเจ้าเหยี่ยงและท่าเรือ และสำหรับที่ว่างนั้นส่วนมากจะเป็นอาคารร้างที่ไม่มีคนอยู่อาศัยและมีสภาพทรุดโทรม มีสัดส่วนร้อยละ 1.79 ซึ่งส่วนมากจะอยู่ด้านในของพื้นที่ และ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

ตารางที่ 4.2: สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารชั้นล่าง

การใช้ประโยชน์อาคาร	การใช้อาคารชั้นล่าง	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
อยู่อาศัย	21,142.92	17.22
ค้าปลีก	5,851.04	4.77
แบบผสม( ค้าส่ง+ค้าปลีก, ค้าส่ง+สำนักงาน)	36,332.17	29.59
ค้าส่งและโกดังเก็บสินค้า	53,323.17	43.43
วัดและสาธารณูปการ	3,926.60	3.20
ที่ว่าง/ไม่มีข้อมูล	2,203.10	1.79
รวม	122,780.00	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546

• การใช้อาคารชั้นบน : ในการศึกษาได้ศึกษาเฉพาะชั้นที่สองของอาคารเท่านั้น ซึ่งจากตาราง 4.3 พบว่าส่วนใหญ่อาคารชั้นบนใช้เพื่ออยู่อาศัยมากที่สุด มีอัตราส่วนร้อยละ 70.94 และเมื่อพิจารณาประกอบกับแผนที่ 4. พบว่าจะเป็นส่วนใหญ่จะเป็นอาคารที่อยู่บริเวณตรอก ซอยต่างๆ มิใช่อาคารที่ตั้งอยู่ริมถนนทรงวาด อาจเป็นเพราะควันไอเสียและมลพิษจากถนน รongลงมาคือ เป็นโกดังเก็บสินค้า มีอัตราส่วนร้อยละ 17.22 และสำนักงานร้อยละ 5.38 ตามลำดับ ซึ่งทั้งสองประเภทนี้มักจะเป็นอาคารที่สูงอย่างน้อย 3 ชั้นขึ้นไปโดยจะใช้พื้นที่ตั้งแต่ชั้นที่สามขึ้นไป เพื่ออยู่อาศัย



ตารางที่ 4.3: สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารชั้นบน

ประเภทการใช้ที่ดิน	การใช้อาคารชั้นบน	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
อยู่อาศัย	79,618.50	70.94
สำนักงาน	6,042.00	5.38
โกดังเก็บสินค้า	19,329.00	17.22
วัดและสาธารณูปการ	4,241.50	3.78
ที่ว่าง/ไม่มีข้อมูล	3,000.00	2.67
รวม	112,231.00	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546

การฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมและคลังสินค้าบริเวณหน้า ย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



	<p>ความหนาแน่นอาคารกับที่ว่าง</p> <p>ภาควิชาการวางผังเมืองและนิเวศ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์          จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปีการศึกษา 2546</p>	<p>แผ่นที่ 4.2</p>
<p>Scale</p> 		<p>0 25 50 100 m</p>

การฟื้นฟูย่านหน้าผกในเขตกรรมและคลังสินค้าบริเวณท่า ย่านทรงรวาด กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



- สัญลักษณ์**
- อาศัย
  - โกดังสินค้า
  - การค้าปลีก
  - อาคารอุปโภค และวัด
  - แบบผสม (ค้าส่ง+ค้าปลีก, คำนึงงาน+ บริการ)
  - วาง/ไม่มีกิจกรรม



การใช้อาคารชั้นล่าง ภายในย่านทรงรวาด  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , ปีการศึกษา 2546

แผนที่ 4.3  
 Scale 0 25 50 100 m



การฟื้นฟูย่านหน้าผาในชุมชนและคลังสินค้าริมหน้าผา ย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



สัญลักษณ์

อู่เทียบ

สำนักงาน

โกดังสินค้า

สาธารณูปการ และวัด

ว่าง/ไม่มีกิจกรรม



การใช้อาคารริมน้ำภายในย่านทรงวาด

ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546

แผนที่ 4.4

Scale



#### 4.1.3 ประเภทของสินค้า

ภายในย่านทรงวาด เป็นย่านการค้าซึ่งมีสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ แต่จริงๆ แล้วมีสินค้าและบริการประเภทอื่นๆ ที่มีบทบาทต่อเศรษฐกิจในพื้นที่และช่วยให้เกิดพลวัตทางเศรษฐกิจ ซึ่งในการสำรวจพื้นที่นั้น พบว่าพื้นที่ประกอบไปด้วยคลังสินค้าประเภทสินค้าทางการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นจึงให้อาคารนั้นอยู่ในสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร นอกจากนั้นในการสำรวจประสบปัญหาพื้นที่ที่ถูกโอบล้อมด้วยอาคารทำให้บางอาคารในบริเวณริมแม่น้ำไม่สามารถระบายกิจการได้ โดยจากการสำรวจประเภทของกิจการค้า สามารถแยกกลุ่มสินค้า ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.4: ประเภทของสินค้าในย่านทรงวาด

ประเภทสินค้า	พื้นที่ (ตร.ม.)	ร้อยละ
ผลผลิตทางการเกษตร	67,562.16	70.74
อาหารและเครื่องคืม	10,721.45	11.23
รองเท้า	3,437.67	3.60
เพชรพลอย	1,599.71	1.67
ของใช้สำนักงาน	1,940.07	2.03
ผ้าผ่าน เท็กไทล์	6,841.31	7.16
บริการและสินค้าประเภทอื่นๆ	1,633.74	1.71
ไม่ทราบสินค้า	1,769.89	1.85
รวม	95,506.00	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546

จากตารางที่ 4.4 พบว่า สินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร มีอัตราส่วนถึงร้อยละ 70.74 ซึ่งเป็นทั้งอาคารที่ดำเนินกิจกรรมประเภทค้าส่ง และโกดังสินค้า และ รองลงมา คือประเภทอาหารและเครื่องคืม มีอัตราส่วนร้อยละ 11.23 และ ประเภทผ้า-เท็กไทล์ มีอัตราส่วนร้อยละ 7.16 ซึ่งทำการจัดกลุ่มพื้นที่จากประเภทของสินค้าหลักๆ ได้ดังนี้

- บริเวณริมและพื้นที่ด้านในถนนทรงวาดฝั่งตะวันออก สินค้าส่วนใหญ่เป็นผลผลิตทางการเกษตร เช่น แป้ง ข้าว เป็นต้น ซึ่งจะเป็นร้านค้าในบริเวณริมถนนทรงวาด และเป็นสำนักงานและโกดังในบริเวณด้านในหรือริมแม่น้ำ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกิจการที่สืบต่อกันมาแต่อดีต
- บริเวณถนนที่ต่อเนื่องจากย่านการค้าอื่นๆ ได้แก่ บริเวณถนนยาวพานิชซึ่งต่อเนื่องมาจากย่านสำเพ็งจะเป็นร้านค้าส่งประเภทรองเท้าและร้านขายเครื่องใช้ประเภทสำนักงาน และบริเวณ จุดตัดของถนนทรงวาดกับถนนทรงเสริมจะเป็นร้านเพชรพลอย ซึ่งต่อเนื่องมาจากย่านสำเพ็งเช่นกัน
- บริเวณริมถนนราชวงศ์ จะเป็นกิจการค้าหลายประเภท แต่ส่วนใหญ่จะเป็นประเภทอาหารเครื่องคืมและบริการต่างๆ ซึ่งให้บริการสำหรับผู้สัญจรผ่านไปมาเป็นหลัก เช่นร้านอาหาร ร้านอาหารและเครื่องคืม เป็นต้น
- บริเวณริมถนนทรงวาดฝั่งตะวันตก ตั้งแต่บริเวณต้นถนนทรงวาดถึงซอยไกรท่ามาตย์จะเป็นสินค้าประเภทข้าวเป็นหลัก
- บริเวณถนนทรงวาดตั้งแต่ซอยไกรท่ามาตย์ถึงทางขึ้นสะพานพระปกเกล้า จะเป็นสินค้าและบริการต่างๆที่รองรับชุมชน เช่น ร้านซ่อมมอเตอร์ไซด์ ร้านอาหารและเครื่องคืม เป็นต้น
- บริเวณพื้นที่ด้านในถนนทรงวาดฝั่งตะวันตกเป็นสำนักงานซึ่งมีสินค้าประเภทผ้าผ่านผ้า-เท็กซีไทล์

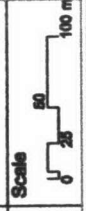


การฟื้นฟูย่านท่าราชวรดิฐและคลังสินค้าริมแม่น้ำท่าราชวรดิฐ กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK

- สัญลักษณ์**
- อาคารสำนักงาน
  - อาคารพาณิชย์
  - ร้านอาหารและเครื่องดื่ม
  - เครื่องใช้สำนักงาน
  - คันน้ำ/ไม่ทราบกิจการ
  - เพรพอดอย
  - โรงเก็บ
  - บริการและสินค้าประเภทอื่น ๆ
  - ไม่มี/ไม่ทราบกิจการ



แผนที่ 4.5



ประเภทที่ดินของอาคารพาณิชย์กรม  
 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546

#### 4.1.4 จำนวนชั้นอาคาร

อาคารในย่านทรงวาด ส่วนใหญ่มีความสูงไม่มาก (Low Rise Building) เนื่องด้วยส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าและโครงสร้างก็ไม่เหมาะต่อการต่อเติมอาคารให้เป็นอาคารสูง อีกทั้งปัจจุบันได้มีกฎหมายควบคุมความสูงอาคารด้วย ดังนั้นอาคารส่วนใหญ่จึงมีความสูงประมาณ ตั้งแต่ 2-4 ชั้น มีทั้งที่เป็นอาคารเก่า และอาคารที่สร้างใหม่ โดยจากการสำรวจสามารถสรุปจำนวนชั้นของอาคารได้ดังนี้

ตารางที่ 4.5: จำนวนชั้นอาคาร

จำนวนชั้นอาคาร	พื้นที่ปกคลุมอาคาร (ตร.ม.)	ร้อยละ (%)	พื้นที่รวมอาคารทุกชั้น (ตร.ม.)
1 ชั้น	3,937.70	3.21	3,937.70
2 ชั้น	24,417.93	19.89	48,835.86
3 ชั้น	25,891.69	21.09	77,675.07
4 ชั้น	47,898.51	39.01	191,594.06
5 ชั้น	7,258.34	5.91	36,291.69
6 ชั้น	10,543.59	8.59	63,261.53
มากกว่า 6 ชั้น	2,831.24	2.31	19,818.68
Gross Area	122,779.00	100.00	450,293.50
พื้นที่ศึกษา		165,600.00	

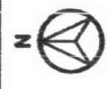
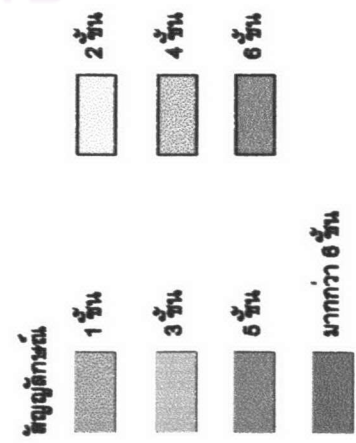
ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546

- อาคารสูง 1 ชั้น มีอัตราส่วนร้อยละ 3.21 ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่เป็นโกดัง หรือเพิงร้านค้าที่มีโครงสร้างชั่วคราว มีสภาพทรุดโทรมมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- อาคารสูง 2 ชั้น มีอัตราส่วนร้อยละ 19.89 มักจะเป็นอาคารเก่าที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่สวยงาม โดยตั้งอยู่ริมถนนทรงวาด พบได้ในบริเวณซอยอาเนียบเก็ง ถนนมังกร ตรอกข้าวสาร
- อาคารสูง 3 ชั้น มีอัตราส่วนร้อยละ 21.09 พบมากทั้งบริเวณริมถนนทรงวาดช่วงซอยทำน้ำศาลเจ้าและริมถนนราชวงศ์และพื้นที่ริมแม่น้ำ ซึ่งมีทั้งที่สร้างใหม่และต่อเติมจากอาคารเก่าที่สูง 2 ชั้น โดยมากจะเป็นโครงสร้างคอนกรีต
- อาคารสูง 4-5 ชั้น มีอัตราส่วนรวมคือ ร้อยละ 44.92 สังเกตทั้งสองแบบนี้มักจะเป็นอาคารประเภทสำนักงานและโกดังสินค้ารวมกับพักอาศัย ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นตึกแถวที่ไม่มีการตกแต่งทางสถาปัตยกรรมใดๆ โดยส่วนมากจะอยู่บริเวณตรอกและซอยด้านในถนนทรงวาด และมีบ้างที่ตั้งอยู่ริมถนนทรงวาด เช่น บริเวณซอยเปาประสิทธิ์ ซอยภิรมย์ และบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- อาคารสูง 6 ชั้น มีอัตราส่วนร้อยละ 8.59 จะเป็นอาคารที่มีการอายุอาคารน้อยที่สุด ซึ่งมักจะมีการใช้ประโยชน์ทุกชั้นอาคาร อาจเป็นเพราะสร้างในช่วงที่ที่ดินมีราคาสูงและก่อนมีกฎหมายควบคุมอาคาร ซึ่งใช้ประโยชน์ทั้งเพื่อการค้าและอยู่อาศัย โดยจะอยู่บริเวณตรอกซอยเป็นส่วนใหญ่
- อาคารที่สูงมากกว่า 6 ชั้น ซึ่งมี 2.31 ซึ่งอาคารที่สูงอาคารเดียวในพื้นที่ศึกษาที่เป็นอาคารสูง (High Rise Building) ประมาณ 31 ชั้น เป็นอาคารประเภทคอนโดมิเนียมในตรอกสะพานยาว โดยสร้างก่อนที่จะมีการออกกฎหมายควบคุมอาคาร



การฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมและคลังสินค้าริมน้ำ ย่านทรราชวาท กรุงเทพฯ  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK

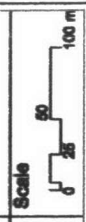
แม่น้ำเจ้าพระยา



จำนวนชั้นอาคาร

แผนที่ 4.8

ภาควิชาการวางผังเมืองและนิคมอุตสาหกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546



#### 4.1.5 ลักษณะและสภาพอาคาร

อาคารส่วนใหญ่ในย่านทรงวาดมีลักษณะเป็นตึกแถว ซึ่งวัสดุส่วนใหญ่สำหรับอาคารเก่าจะเป็นโครงสร้างไม้ผสมกับคอนกรีต และสำหรับอาคารที่สร้างใหม่จะเป็นโครงสร้างคอนกรีตและผนังก่ออิฐฉาบปูน และสังเกตได้ว่าไม่มีอาคารที่เป็นลักษณะบ้านเดี่ยวหรือบ้านที่มีบริเวณอยู่เลย อาจเป็นเพราะความเป็นย่านการค้า ตั้งแต่อดีตทำให้ลักษณะอาคารสร้างเพื่อประโยชน์ทางการค้าเป็นหลัก แม้ว่าบางอาคารจะมีวัสดุก่อสร้างประเภทเดียวกัน แต่สภาพอาคารก็ขึ้นอยู่กับอายุการใช้งานของอาคารและการบำรุงรักษาของเจ้าของหรือผู้เช่าอาคารนั้นๆ โดยในการศึกษาสภาพอาคาร เพื่อช่วยในการวิเคราะห์โอกาสในการพัฒนา และความเป็นไปได้ในการฟื้นฟูพื้นที่ จากการสำรวจได้จัดระดับของสภาพอาคารออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

- สภาพดี หมายถึง อาคารที่มีความมั่นคงแข็งแรงและมีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี เป็นอาคารที่มีความสมบูรณ์ทั้งทางด้านรูปภายนอก และโครงสร้างโดยไม่คำนึงถึงอายุอาคาร
  - สภาพปานกลาง หมายถึง อาคารที่มีรูปภายนอกอาจไม่สมบูรณ์ แต่ยังมีโครงสร้างดี ไม่มีผุพังหรือขาดการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง
  - สภาพทรุดโทรม หมายถึง อาคารที่มีรูปภายนอกและโครงสร้างทรุดโทรม ขาดการดูแลรักษา รวมไปถึงวัสดุที่ใช้ในการปลูกสร้างว่าเป็นประเภทถาวรหรือไม่ถาวร ซึ่งก่อให้เกิดความเสื่อมโทรมได้
- ผลจากการสำรวจสภาพอาคารในย่านทรงวาด สรุปลได้ตามตาราง 4.5 ดังนี้

ตารางที่ 4.6: พื้นที่และสัดส่วนของสภาพอาคาร

สภาพอาคาร	สภาพดี	สภาพปานกลาง	สภาพทรุดโทรม	สภาพทรุดโทรมมาก	อยู่ระหว่างการซ่อมแซม	รวม
พื้นที่(ตารางเมตร)	13,054.80	72,011.24	32,503.28	4,322.06	888.54	122,779.93
ร้อยละ	10.63	58.65	26.47	3.52	0.73	100

ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546






- อาคารที่มีสภาพดีนั้น มีอัตราส่วนร้อยละ 10.63 ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่สร้างขึ้นมานานและได้ปรับปรุงโครงสร้างอาคาร ซึ่งโดยมากจะเป็นอาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น ศาลเจ้าเหยงอิง วัดปทุมคงคา เป็นต้น หรือ อาคารประเภทสำนักงาน ธนาคาร และที่อยู่อาศัยสำหรับคนมีรายได้สูง เพื่อให้ใช้ประโยชน์ของอาคารได้อย่างเต็มที่ พบในบริเวณซอยเปาประสิทธิ์ ถนนมังกร
- อาคารที่มีสภาพปานกลางมีสัดส่วนมากที่สุด มีอัตราส่วนร้อยละ 58.65 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่ามีโครงสร้างไม้ผสมคอนกรีต ที่ได้รับการดูแลรักษา ไม่ว่าจะเป็นการทาสี ปรับเปลี่ยนหน้าต่าง ประตู ซึ่งทำให้โครงสร้างแข็งแรงมากขึ้น
- อาคารที่มีสภาพทรุดโทรมและทรุดโทรมมาก มีอัตราส่วนร้อยละ 26.47 และ 3.52 ตามลำดับ ซึ่งโดยมากจะอยู่บริเวณในของตรอกซอย ซึ่งทางเข้าแคบการเข้าถึงลำบากโดยเฉพาะบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา และ มีบางอาคารก็อยู่ริมถนนทรงวาดโดยอาคารส่วนใหญ่มีโครงสร้างอาคารและวัสดุไม่ถาวร เช่น ไม้ สังกะสี ซึ่งสังเกตได้ว่าอาคารเหล่านี้จะไม่มีคนอาศัยอยู่ จะถูกใช้เพื่อเป็นโกดังเก็บสินค้าหรือก็ปล่อยให้รกร้างไป
- อาคารที่ดำเนินการซ่อมแซมในย่านทรงวาด มีสัดส่วนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณอาคารที่ทรุดโทรม ซึ่งควรได้รับการซ่อมแซม โดยปัจจุบันมีบริเวณซอยยาเนี้ยกั้งและบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาบางส่วน ซึ่งมักจะเป็นการต่อเติม หรือปรับปรุงให้สภาพดีขึ้น

การฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมและคลังสินค้า ย่านตรงวัด กุฎเทมพานนท์  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



แม่น้ำเจ้าพระยา

สัญลักษณ์

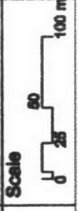
-  สภาพพื้นที่
-  สภาพปานกลาง
-  สภาพทรุดโทรม
-  สภาพทรุดโทรมมาก
-  อุดระหว่างการก่อสร้าง



สภาพอาคาร

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546

แผ่นที่ 4.7



#### 4.1.6 รูปแบบสถาปัตยกรรม

อาคารเก่าส่วนใหญ่จะมีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์และสวยงาม แต่ละอาคารจะมีสภาพอาคารแตกต่างกันขึ้นกับอายุอาคารตลอดจนการดูแลบำรุงรักษาจากเจ้าของ ซึ่งส่วนมากจะเป็นของเอกชนซึ่งบางอาคารก็ยังคงดำเนินการค้าขาย หรือเป็นแค้โกดังเก็บสินค้า ซึ่งได้รับอิทธิพลและรูปแบบสถาปัตยกรรมต่อเนื่องมาจากรูปแบบอาคารในเกาะรัตนโกสินทร์ คือ สถาปัตยกรรมแบบยุโรปและจีนผสมผสานกัน

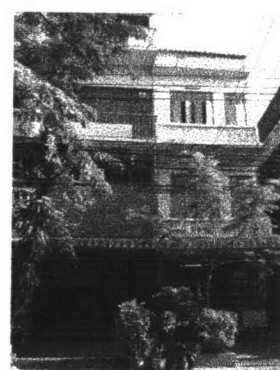
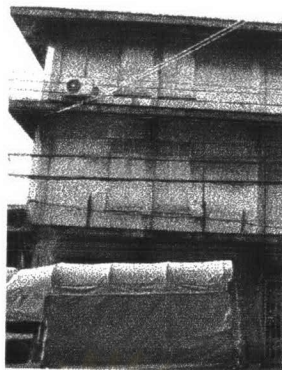
ในการศึกษารูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารประเภทตึกแถวพิจารณาจากยุคสมัยและองค์ประกอบสถาปัตยกรรม สามารถแบ่งได้ออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

- รูปแบบอาคารยุคที่ 1 คือ อาคารที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 4- รัชกาลที่ 5 มีลักษณะสถาปัตยกรรมแบบจีน โครงสร้างผนังก่ออิฐหนาแบบรับน้ำหนัก มีช่องเปิดน้อยและพื้นผิวอาคารไม่มีลวดลายประดับประดา เน้นการใช้สอยอาคารมากกว่า วัสดุผนังหลังคาเป็นกระเบื้องดินเผาแบบไทยปลายมน, ปลายแหลม ปลายตัด ซึ่งอยู่ค่อนข้างปะปนกับอาคารรูปแบบอื่นๆ ในย่านทรงวาด
- รูปแบบอาคารยุคที่ 2 คือ อาคารที่สร้างสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งได้รับอิทธิพลจากตะวันตกยุคแรกๆ มีลักษณะเป็นตึกแถว 2-3 ชั้น โครงสร้างก่ออิฐถือปูน หลังคาส่วนใหญ่เป็นลักษณะทรงจั่ว หรือ ทรงมนิลา บันหย้า มุมไม้ชั้นเท่าเรือนไทย มีการตกแต่งหน้าจั่ว สันหลังคา และเชิงชายด้วยไม้ฉลุลวดลายละเอียด แบบขนมปังขิง (Ginger Bread) ตกแต่งองค์ประกอบต่างๆของอาคารด้วยปูนปั้นประดับซุ้มหน้าต่างหลายรูปแบบทั้งรูปโค้งและโค้งปลายแหลม (Pointed Arch) คล้ายสถาปัตยกรรมยุคโกธิค ส่วนหน้าต่างเป็นบานไม้ มีลายฉลุเป็นไม้ ลายดอกไม้ ลายเครือเถา และลายเรขาคณิต ซึ่งพบมากและเกาะกลุ่มในบริเวณถนนทรงวาดฝั่งตะวันออก และ ถนนราชวงศ์ และ บริเวณตรอกไกร
- รูปแบบอาคารยุคที่ 3 คือ อาคารที่สร้างหลังจากสมัยรัชกาลที่ 5 – ปัจจุบัน มีลักษณะเป็นตึกแถวสูงตั้งแต่ 3 ชั้น ซึ่งทั้งรูปแบบและโครงสร้างสถาปัตยกรรมได้รับอิทธิพลจากตะวันตก ซึ่งโครงสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กแทนระบบผนังรับน้ำหนัก พื้นและบันไดเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ซึ่งส่วนใหญ่ใช้เป็นอาคารสำหรับพักอาศัยที่มีฐานะทางเศรษฐกิจปานกลาง ซึ่งมักจะอยู่ในตรอก ซอย บริเวณถนนทรงวาดฝั่งตะวันตก ริมถนนทรงวาดฝั่งตะวันออก ในช่วงตัดกับถนนราชวงศ์ และ กระจัดกระจายตลอดแนวถนนทรงวาด

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา รูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารเหล่านี้ สังเกตได้ว่าจะถูกแบ่งโดยแนวตรอกซอยที่แบ่งช่วงตึกแถว ซึ่งในแต่ละช่วงอาคารก็มีจะรูปแบบแตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นลวดลายของซุ้มหน้าต่าง รูปแบบหน้าต่าง หัวยเสา อีกทั้งสภาพอาคารและความสูงก็แตกต่างกัน ซึ่งในปัจจุบันรูปแบบสถาปัตยกรรมเหล่านี้ได้ถูกปรับเปลี่ยนหรือต่อเติมโดยมิได้คำนึงถึงความสวยงามหรือคุณค่าทางประวัติศาสตร์ เนื่องจากขาดแนวทางหรือข้อกำหนดตั้งแต่อดีต เกี่ยวกับแนวทางการต่อเติมอาคารและแนวทางการสร้างอาคารใหม่ ซึ่งในการศึกษารูปแบบ จะช่วยในการกำหนดแนวทาง วิธีการ และระดับการฟื้นฟูที่เหมาะสม



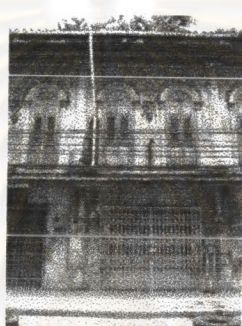
ภาพที่ 4.3: รูปแบบอาคารยุคที่ 1



ภาพที่ 4.4: รูปแบบอาคารยุคที่ 2



แยกถนนราชวงศ์ตัดกับถนนทรงวาด



บริเวณตรอกข้าวสาร



ริมถนนทรงวาด



ริมถนนทรงวาด

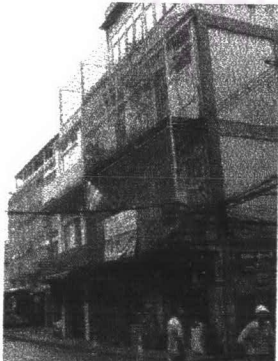


ริมถนนทรงวาด



บริเวณตรอกข้าวสาร

ภาพที่ 4.5: รูปแบบอาคารยุคที่ 3



บริเวณซอยสุนหาลี



บริเวณซอยสุนหาลี



ตรอกซอยในถนนทรงวาดฝั่งตะวันตก

#### 4.1.7 คุณค่าของอาคาร

จากการประเมินรูปแบบสถาปัตยกรรม เห็นได้ว่าย่านทรงวาดประกอบไปด้วยรูปแบบที่แตกต่างกัน มีทั้งที่อาคารเก่าและอาคารใหม่ที่ได้รับซ่อมแซมปรับปรุง ซึ่งมีความแตกต่างกันทางสถาปัตยกรรมและความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยในการกำหนดเกณฑ์ในการแบ่งระดับคุณค่าอาคารเอกชน ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจอาคารโดยพิจารณาจาก อายุอาคาร ลักษณะสถาปัตยกรรม โครงสร้างอาคาร วัสดุ และ องค์ประกอบต่างๆ ของอาคาร ซึ่งจะทำให้ทราบถึงแนวทางอนุรักษ์ฟื้นฟู และพัฒนาอาคาร เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพกายภาพโดยรวมและดำรงไว้ซึ่งประวัติศาสตร์ต่อไป โดยแบ่งระดับคุณค่าอาคารได้ ดังนี้

- ระดับคุณค่าสูง หมายถึง อาคารที่มีการก่อสร้างมานานซึ่งอยู่ในรูปแบบอาคารยุคที่ 1 หรือ 2 และอาคารยังคงรักษาไว้ซึ่งโครงสร้างและวัสดุ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างหรือวัสดุ มีการตกแต่งองค์ประกอบของอาคารอย่างสวยงาม มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม
- ระดับคุณค่าปานกลาง หมายถึง อาคารที่มีการก่อสร้างมานานซึ่งอยู่ในรูปแบบอาคารยุคที่ 1 หรือ 3 แต่ไม่มีการตกแต่งลวดลายองค์ประกอบอาคารมาก มีการต่อเติมเปลี่ยนแปลงโครงสร้างหรือวัสดุ ทำให้ลักษณะสถาปัตยกรรมอาคารเปลี่ยนแปลงไป
- ระดับคุณค่าต่ำ หมายถึง อาคารที่มีลักษณะสมัยใหม่ ไม่มีลักษณะของสถาปัตยกรรมเดิมอยู่เลย หรือ มีโครงสร้างและความสูงที่ขัดแย้งกับอาคารที่มีคุณค่าสูงและคุณค่าปานกลาง

จากมาตรฐานดังกล่าว สามารถประเมินระดับคุณค่าอาคารในย่านทรงวาด ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.7: ระดับคุณค่าอาคาร

ระดับคุณค่าอาคาร	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	รวม
พื้นที่ (ตารางเมตร)	19,908.64	76,037.61	26,752.75	122,779.00
ร้อยละ	16.28	61.93	21.79	100

ที่มา : จากการสำรวจ เดือนตุลาคม พ.ศ.2546

- คุณค่าระดับสูง มีอัตราส่วนร้อยละ 16.28 ซึ่งจะเป็นอาคารที่ได้รับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาให้มีสภาพดี ส่วนมากเป็นอาคารที่มีคนอาศัยอยู่ โดยพบว่าเกาะกลุ่มในบริเวณริมถนนทรงวาด และช่วงถนนทรงวาดตัดกับถนนราชวงศ์ ซึ่งบางอาคารได้รับซ่อมแซมจากเจ้าของแต่เนื่องด้วยขาดรูปแบบการปรับปรุง ทำให้รูปแบบสถาปัตยกรรมเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นหากไม่มีการฟื้นฟูรูปแบบต่างๆ ก็อาจทำให้เอกลักษณ์ดังกล่าวเปลี่ยนแปลงหรือสูญหายไปในที่สุด
- คุณค่าระดับปานกลาง มีอัตราส่วนร้อยละ 61.93 ตั้งอยู่ติดถนนทรงวาดทั้งสองฟากถนนทรงวาด และ ในตรอกซอยต่างๆ ของถนน ซึ่งมีองค์ประกอบอาคารที่ค่อนข้างสอดคล้องกับอาคารที่มีคุณค่าระดับสูง ดังนั้นหากปรับปรุงฟื้นฟู ก็จะเพิ่มคุณค่าของอาคารได้
- คุณค่าระดับต่ำ มีอัตราส่วนถึงร้อยละ 21.79 มักเป็นอาคารที่มีความสูงอย่างน้อย 3 ชั้นขึ้นไปหรือเป็นโกดังสินค้า ซึ่งพบในบริเวณถนนทรงวาดช่วงทางขึ้นสะพานพระปกเกล้าและบริเวณที่เป็นโกดังสินค้าริมน้ำ และ บางส่วนริมถนนทรงวาดซึ่งเป็นอาคารที่สร้างขึ้นใหม่หรือมีการต่อเติมอาคารโดยมิได้คำนึงถึงรูปแบบสถาปัตยกรรมเดิมเห็นได้ว่าอาคารส่วนใหญ่ อาจเป็นเพราะขาดรูปแบบหรือข้อบังคับสำหรับแนวทางในการปรับปรุงหรือก่อสร้าง ทำให้อาคารที่สร้างหรือปรับปรุงใหม่ขาดความสอดคล้องกับอาคารเก่าภายในพื้นที่



#### 4.1.8 กรรมสิทธิ์ที่ดิน และอาคาร

ในการศึกษากรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคาร จะช่วยให้ทราบถึงความเป็นไปได้และโอกาสในการฟื้นฟูซึ่งข้อมูลได้จากสำนักงานกลางการประเมินราคาทรัพย์สินในปี พ.ศ. 2530 ได้แบ่งกรรมสิทธิ์เจ้าของที่ดินเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่

- สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ คือ ที่ดินซึ่งเป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ รวมทั้งสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระองค์ ซึ่งอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกเช่าให้เช่า โดยมากทำสัญญาเช่าทุก ๆ 6 ปี เจ้าของพื้นที่ดิน
- หน่วยงานราชการ คือ ที่ดินซึ่งเป็นของหน่วยงานราชการต่างๆ ไม่รวมวัด
- เอกชนรายย่อย คือ ที่ดินที่เป็นเจ้าของโดยเอกชนรายย่อยๆ ซึ่งขนาดที่ดินที่ครอบครองไม่มาก
- เอกชนรายเดี่ยว คือ ที่ดินที่เป็นเจ้าของโดยเอกชนเพียงรายเดี่ยวที่มีขนาดพื้นที่กว้างๆ ครอบครองอยู่ เช่น มากกว่า 1 ไร่ หรือ ครอบครองตึกแถวหลาย ๆ คูหา
- วัดและกรมการศาสนา คือ ที่ดินที่เป็นของวัดโดยวัดเป็นเจ้าของ หรืออยู่ในการดูแลของกรมการศาสนา
- อื่นๆ ซึ่งไม่ทราบข้อมูล หรือไม่แสดงหลักฐานว่าใครเป็นเจ้าของพื้นที่

โดยจากข้อมูล สามารถสรุปสัดส่วนการเป็นเจ้าของที่ดิน ดังนี้

ตารางที่ 4.8: กรรมสิทธิ์การครอบครองอาคาร

เจ้าของที่ดินและอาคาร	เอกชนรายย่อย	เอกชนรายเดี่ยว	หน่วยราชการ	สำนักงานทรัพย์สินฯ	วัด	รวม
พื้นที่(ตารางเมตร)	96,263.52	12,292.51	6,403.9	4,820	3,000	122,779.93
ร้อยละ	78.40	10.01	5.22	3.93	2.44	100.00

ที่มา : การสำรวจและ ข้อมูลจากสำนักงานเขตสัมพันธวงศ์ ปีพ.ศ.2542

จากตาราง 4.8 เห็นได้ว่าที่ดินส่วนมากถูกครอบครองโดยเอกชนรายย่อยในอัตราส่วนถึงร้อยละ 78.40 ซึ่งเห็นได้ว่าการซื้อขายอาคารโอนกรรมสิทธิ์ย่อยมากขึ้น ซึ่งจะครอบครองอาคารตึกแถวเป็นคูหา ทั้งในบริเวณริมถนนทรงวาดและบริเวณตรอก ซอย รองลงมาคือเอกชนรายเดี่ยวมีอัตราส่วนร้อยละ 10.01 โดยจะครอบครองพื้นที่แปลงขนาดใหญ่ ซึ่งมักเป็นอาคารประเภทโกดังสินค้าซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมน้ำ และครอบครองโดยหน่วยงานราชการและสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระองค์ ร้อยละ 5.22 และ 3.93 ตามลำดับ ซึ่งมีสัดส่วนน้อยมาก หากจะทำการฟื้นฟู เพราะที่ดินที่ครอบครองด้วยเอกชนรายย่อยนั้นการวางแผนทางและโอกาสที่จะฟื้นฟูพื้นที่ค่อนข้างยาก เนื่องด้วยภาระจะทำให้เจ้าของที่ดินรายย่อยมีความคิดในการพัฒนาพื้นที่ตรงกันและการจัดสรรพื้นที่แปลงย่อยค่อนข้างลำบากและซับซ้อน ดังนั้นจำเป็นต้องมีการให้เจ้าของที่ดินได้แสดงทัศนคติและร่วมวางแผนการปรับปรุงพื้นที่ เพื่อลดข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น และ มีความเป็นไปได้ในการพัฒนา

#### 4.1.9 ราคาที่ดิน

นอกจากในเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วนั้น ปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการฟื้นฟู คือ ราคาที่ดิน ซึ่งจากข้อมูลราคาที่ดินจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายด้าน เช่น ความสามารถในการเข้าถึง ความเป็นย่านการค้า ความสะดวกในการเดินทาง เป็นต้น โดยจากข้อมูลราคาที่ดินซึ่งแบ่งตามลำดับศักยภาพของถนน และความสามารถในการเข้าถึง มีแนวโน้มราคาที่ดินในเขตสัมพันธวงศ์ ดังนี้

ตารางที่ 4.9 : ราคาที่ดินในเขตสัมพันธวงศ์ ปี 2539-2546

ที่ดินบริเวณ	ราคาประเมินที่ดิน( บาท/ตร.วา)		ที่ดินบริเวณ	ราคาประเมินที่ดิน( บาท/ตร.วา)	
	ปี2539-2542	ปี2543-2546		ปี2539-2542	ปี2543-2546
ถนนยาวราช	300,000-700,000	260,000-510,000	ถนนพระรามที่ 4	350,000	170,000-260,000
ถนนมังกร	350,000-500,000	300,000-430,000	ถนนทรงวาด	250,000-400,000	150,000-270,000
ซอยวานิช 1	300,000-500,000	210,000-430,000	ถนนทรงวาด2	300,000-400,000	170,000-260,000
ถนนสำเพ็ง	500,000-600,000	340,000-430,000	ถนนทรงสวัสดิ์	200,000-400,000	170,000-260,000
ซอยผลิตผล	600,000	380,000-430,000	ถนนตรีมิตร	300,000	170,000-260,000
ตรอกเจ้าสัวเนียม	400,000-600,000	340,000-430,000	ถนนข้าวหลาม	250,000-300,000	210,000-260,000
ถนนเจริญกรุง	180,000-500,000	170,000-380,000	ถนนพาดสาย	250,000	210,000
ถนนราชวงศ์	400,000-450,000	340,000-380,000	ถนนบริพัตร	150,000-200,000	13,000-210,000
ถนนมหาจักร	400,000-500,000	240,000-380,000	ถนนกัลปตันลำพูนไชย	200,000	170,00-260,000
ถนนอิสรภาพ	450,000-500,000	300,000-430,000	ถนนโยธา	200,000	130,000-170,000
ถนนวรจักร	150,000-400,000	130,000-340,000	ซอยเจริญพานิชย์	150,000	130,000
ถนนผดุงด้าว	350,000-400,000	170,000-300,000	ซอยอุทัยราชบำรุง	150,000	130,000
ถนนแปลงนาม	350,000	210,000-300,000	ตรอกภาณุรังษี	150,000	100,000-130,000
ถนนอนุวงศ์	400,000	210,000-300,000	กลุ่มที่ดินทางเดิน, ไม่มีทางเข้าออก	50,00-250,00	43,000-210,000
ถนนยาวพานิช	350,000-400,000	210,000-300,000			

ที่มา : www.thaiengineering.com

จากตารางเปรียบเทียบราคาที่ดินในช่วงเวลาปี 2539-2542 และ ปี 2543-2546 พบว่าราคาที่ดินทั่วทั้งเขตสัมพันธวงศ์ลดลงเฉลี่ยอย่างต่ำร้อยละ 20 ซึ่งเป็นเพราะความต้องการใช้พื้นที่ลดลงทำให้ไม่มีการลงทุนเกิดขึ้น และแม้ว่าจะมีการลงทุนแต่เนื่องด้วยข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานครควบคุมความสูงของอาคาร ทำให้แทบจะไม่ปรากฏอาคารที่สร้างขึ้นใหม่ หรือแม้กระทั่งการซ่อมแซมอาคารซึ่งโดยมากคนที่อยู่ในพื้นที่จะเป็นแค่ผู้เช่า มีใช้เจ้าของอาคาร ทำให้สภาพพื้นที่และอาคารเสื่อมโทรมลง

สำหรับพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วยถนนทรงวาด ถนนทรงวาด2(ฝั่งทิศตะวันตก) ถนนราชวงศ์ ถนนยาวพานิช ถนนทรงสวัสดิ์ และมีกลุ่มที่ไม่มีทางเข้าออกในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งพื้นที่ริมแม่น้ำมีราคาต่ำที่สุด คือ 210,000 บาทต่อตารางวา(พิจารณาช่วงราคาที่สูงที่สุด) ซึ่งทางเดินแคบและรถยนต์ไม่สามารถเข้าได้ จากการสำรวจเห็นว่า อาคารในบริเวณนั้นทรุดโทรมมาก และเป็นอาคารที่มีวัสดุไม่ถาวร และในบริเวณถนนทรงวาดฝั่งด้านตะวันออกและตะวันตกนั้นมีราคาแตกต่างกัน อาจเป็นเพราะยังคงดำเนินกิจกรรมการค้ามากกว่าและอยู่ใกล้กับย่านการค้าอื่นๆ เช่น ย่านขายของชำ รองเท้าและย่านยาวราช อีกทั้งการเข้าถึงสะดวกมากกว่าพื้นที่ในบริเวณถนนทรงวาดฝั่งตะวันตกซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโกดังสินค้าและที่พักอาศัย โดยราคาแตกต่างกันประมาณ 10,000 บาทต่อตารางวา และ สำหรับถนนยาวพานิช มีราคาที่ดินในช่วง 210,000-300,000 บาทต่อตารางวา ซึ่งพื้นที่ที่มีความหนาแน่นด้านกิจกรรมการค้า ประกอบไปด้วย ย่านการค้าส่งรองเท้า ย่านสำเพ็ง ทำให้มีราคาที่ดินสูงแม้ว่าถนนและทางเดินภายในแคบ และในย่านทรงวาด ราคาที่ดินสูงที่สุดคือบริเวณถนนราชวงศ์ เพราะมีความสะดวกในการเข้าถึงสูง และมีศูนย์รวมการคมนาคมหลายทาง ทำให้มีศักยภาพในการค้าสูงกว่าบริเวณอื่นภายในพื้นที่ศึกษา

ดังนั้นหากต้องการเพิ่มมูลค่าที่ดินนั้นจำเป็นต้องมีการฟื้นฟูทั้งในด้านกายภาพ และสภาพแวดล้อม เพื่อให้สามารถดึงดูดให้เกิดการลงทุนในพื้นที่

การฟื้นฟูย่านพาณิชย์ริมน้ำและคลังสินค้าบริเวณน้ำ ย่านทรงระวาง กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



แม่น้ำเจ้าพระยา

สัญลักษณ์

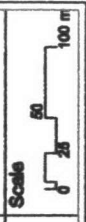
- สำนักงานพาณิชย์
- เอกชนรายย่อย
- เอกชนรายใหญ่
- ว่าง
- ว่าง
- หน่วยงานราชการ
- อื่นๆ



กรมโยธาธิการและผังเมือง

ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546

แผนที่ 4.9



#### 4.1.10 สิ่งปลูกสร้างชั่วคราว (หาบเร่แผงลอย)

จากการสำรวจมีจุดหาบเร่หลักๆ ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มการตั้งหาบเร่ได้ ดังนี้

- กลุ่มที่ตั้งบริเวณถนนราชวงศ์ : บริเวณทางเท้า 2 ฝากของถนนราชวงศ์เป็นจุดผ่อนผัน โดยกำหนดเวลาตั้งแต่ 8.00-22.00 น. ดังนั้นจึงมีแผงลอยและรถเข็นทั้งสองฟากบนทางเท้าของถนนทรงวาดตั้งแต่ช่วงเช้าจนช่วงกลางคืน โดยส่วนใหญ่ขายอาหารและเครื่องดื่มให้กับผู้ที่สัญจรผ่านไปมา ทั้งที่เป็นนักท่องเที่ยวและคนที่เข้ามาใช้บริการและซื้อของ ซึ่งทำให้การสัญจรบนทางเท้าติดขัดในเวลาเรือมาจอดที่ท่า

ภาพที่ 4.6: หาบเร่แผงลอยบริเวณถนนราชวงศ์



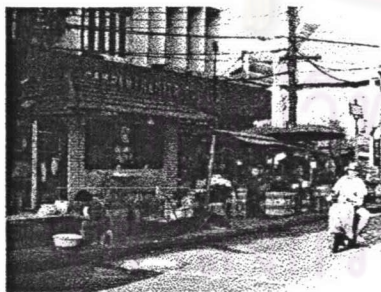
รถเข็นขายอาหารและเครื่องดื่มด้านหน้าท่าเรือราชวงศ์



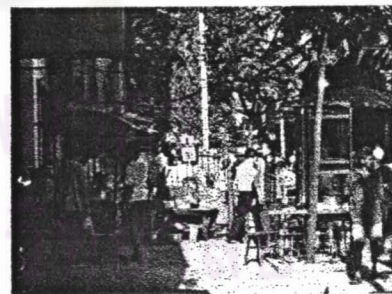
บริเวณทางเท้าริมถนนราชวงศ์

- กลุ่มที่ตั้งริมถนนทรงวาด : สำหรับพื้นที่บริเวณถนนทรงวาด จะมีการตั้งแผงลอยประมาณ 5 จุดเท่านั้น ซึ่งกลุ่มลูกค้าจะเป็นคนที่อาศัยหรือทำงานในย่านทรงวาด ซึ่งจะมีเฉพาะในช่วงเช้าเท่านั้น โดยจะมีในบริเวณที่มีพื้นที่ทางเท้าค่อนข้างกว้าง เพราะส่วนใหญ่ทางเท้าในพื้นที่มีขนาดแคบ (ประมาณ 1-2 เมตร) ได้แก่ บริเวณมุมถนนทรงวาดติดกับราชวงศ์ บริเวณหน้าโรงเรียนเผยอียง บริเวณทางเข้าถนนยาวพานิช บริเวณมุมถนนทรงเสริม และ บริเวณหน้าวัดปทุมคงค

ภาพที่ 4.7: หาบเร่บนทางเท้าของถนนทรงวาด



บริเวณแยกถนนทรงวาดติดกับถนนราชวงศ์



บริเวณแยกถนนทรงวาดติดกับถนนทรงเสริม



บริเวณถนนยาวพานิช



หน้าวัดเผยอียง

• **กลุ่มที่ตั้งอยู่ในถนนสายย่อย ตรอก ซอย :** มักจะพบในซอยที่มีการสัญจรระหว่างพื้นที่ย่านทรงวาดกับพื้นที่อื่นมากกว่าตรอก ซอยที่เชื่อมไปยังพื้นที่ริมแม่น้ำ เพราะ ถูกใช้เป็นที่จอดรถมากกว่า หรือ ขึ้นกับขนาดทางที่สามารถตั้งรถเข็นได้ซึ่งจะมีทาบเร่ตั้งอยู่ด้านใดด้านหนึ่งของทางตลอดแนวอาคาร เช่น ถนนมังกร ถนนอิสราณภาพ ซอยอาเนี้ยเก็ง ซึ่งความหนาแน่นของทาบเร่ที่ขึ้นกับปริมาณผู้สัญจรและความกว้างของทาง

ภาพที่ 4.8: ทาบเร่ที่อยู่ในตรอกซอย



ถนนมังกร



บริเวณตรงข้ามซอยอาเนี้ยเก็ง



ซอยอิสราณภาพ

นอกจากนั้น พบว่าถนนทรงวาดฝั่งตะวันตก จะไม่พบทาบเร่แฝงลอยมากเท่าฝั่งตะวันออก เนื่องจากสภาพทางเท้าและตรอกซอยนั้นมีขนาดแคบมาก อีกทั้งเป็นเพราะพื้นที่อยู่ใกล้ย่านเยาวราชซึ่งมีร้านอาหารให้เลือกมากกว่า ดังนั้นทาบเร่ขายอาหารเหล่านี้จึงรองรับเฉพาะผู้ที่อาศัยภายในย่าน และจะเปิดเฉพาะเวลากลางวัน จนถึงช่วงเย็นเท่านั้น

เมื่อสอบถามเจ้าของทาบเร่เป็นคนภายนอกที่มีได้อาศัยในพื้นที่ย่านทรงวาด ซึ่งบทบาทของทาบเร่แฝงลอย แทบจะไม่มีผลกระทบต่อเจ้าของอาคารและที่ดินในตำแหน่งที่ทำให้เกิดรายได้ทางเศรษฐกิจมากนัก แต่จะเน้นไปทางบทบาทในความเป็นอยู่และก่อให้เกิดกิจกรรมทางสังคมภายในพื้นที่มากกว่า

#### 4.1.11 การสัญจร

การสัญจรภายในย่านทรงวาดจะพิจารณาจากความสามารถในการเข้าถึง (Access) เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นถึง ศักยภาพ (Potential) ของทางสัญจร และ ความเชื่อมต่อทั้งภายในพื้นที่ศึกษาเองและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยสามารถแบ่งได้ 3 แบบในการเข้าถึงพื้นที่ ได้แก่ การเข้าถึงโดยทางรถ ทางเรือ และทางเท้า

##### 4.1.11.1 การเข้าถึงโดยทางรถ

การเข้าถึงโดยทางรถ สามารถแบ่งการเข้าถึงได้ 3 ลักษณะ คือ ระบบขนส่งมวลชน รถรับจ้างและพาหนะส่วนตัว ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ระบบขนส่งมวลชน โดยปัจจุบันมีเพียงรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) สาย 204 ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ วิ่งผ่านเข้ามาที่ถนนราชวงศ์ซึ่งจะมีท่ารถสาย 204 บริเวณท่าเรือราชวงศ์ แต่ไม่มีรถประจำทางวิ่งผ่านถนนทรงวาด อาจเป็นเพราะความแคบของถนน และพื้นที่ไม่ไกลจากถนนสายหลัก โดยสามารถเดินไปขึ้นรถประจำทางบริเวณถนนเยาวราช ซึ่งมีรถประจำทางผ่านหลายสาย
2. รถรับจ้าง ประกอบไปด้วย รถยนต์รับจ้าง(Taxi) รถสามล้อเครื่อง และ รถจักรยานยนต์ ซึ่งทั้ง 3 แบบมีท่าอยู่บริเวณท่าเรือราชวงศ์ และ ภายในบริเวณถนนทรงวาดจะมีท่ารถมอเตอร์ไซด์รับจ้างเป็นช่วงๆ อาคาร ซึ่งจะให้บริการแก่คนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ไปบริเวณใกล้เคียง



3. ยานพาหนะส่วนตัว ซึ่งประกอบไปด้วย รถยนต์ รถกระบะ รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ ซึ่งนอกจากจะใช้เพื่อการเดินทาง ยังใช้เพื่อการขนส่งสินค้าด้วย โดยส่วนใหญ่จะเป็นคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้พาหนะในการเข้าถึงพื้นที่โดยทางรถนั้น พบว่าประกอบไปด้วยสภาพถนนและ โครงข่ายถนน มีรายละเอียดดังนี้

1. สภาพถนน : ถนนภายในพื้นที่ศึกษาเป็นถนนที่สร้างมาแต่อดีต ซึ่งเป็นปัญหาที่มักเกิดขึ้นสำหรับในย่านการค้าเก่าที่มีได้คำนึงถึงการขยายตัวในอนาคต จึงมีขนาดแคบเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เข้ามาในพื้นที่ และบางส่วนของช่องการจราจรใช้เป็นที่จอดรถถนน อีกทั้งการใช้ที่ดินและอาคารหนาแน่นทำให้ไม่สามารถขยายความกว้างถนนได้
2. โครงข่ายถนน : โครงข่ายถนนทรงวาดมีลักษณะเป็นตาราง (Grid Pattern) คือ มีถนนสายรองวิ่งในลักษณะแนวนอน ได้แก่ ถนนทรงวาด และถนนสายย่อย ตรอก ซอย เชื่อมถนนทรงวาดกับพื้นที่บริเวณริมน้ำและถนนสายรองในแนวตั้ง เช่น ถนนมังกร ถนนเยาวพานิช ซอยท่าหน้าศาลเจ้า เป็นต้น โดยสามารถแบ่งลำดับศักยภาพถนนได้ดังนี้
  - ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนทรงวาดซึ่งเชื่อมต่อระหว่างถนนราชวงศ์กับถนนทรงสวัสดิ์ ซึ่งเชื่อมต่อไปยังถนนเยาวราชซึ่งเป็นถนนสายหลักของเขตสัมพันธวงศ์ โดยมีช่องการจราจร 2-3 ช่อง และมีทิศทางการเดินทางโดยเฉพาะถนนทรงวาดในฝั่งทิศตะวันออก และ สองทิศทางสำหรับถนนราชวงศ์ ถนนทรงสวัสดิ์ และถนนทรงวาดในฝั่งทิศตะวันตก
  - ถนนสายย่อย มักมีช่องทางการจราจรแคบ คือมีช่องการจราจร 1-2 ช่อง เช่น ถนนมังกร ซอยอิสรภาพ
  - ตรอก ซอยที่รถเข้าได้ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นซอยที่รถสามารถจอดข้างอาคารได้ เช่น ซอยเปาประสิทธิ์

#### • สภาพการจราจร

ในการสำรวจสภาพการจราจร ได้พิจารณาจากปริมาณของรถยนต์ที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ โดยหากมีจำนวนมากก็จะกล่าวเป็นนัยได้ว่าการจราจรแออัด และติดขัด ซึ่งผู้วิจัยได้นับจำนวนรถที่ผ่านเข้ามาในบริเวณถนนทรงวาด เป็นเวลา 20 นาที ในแต่ละช่วงเวลา และนำมาคำนวณ ได้ดังตาราง

ตารางที่ 4.10: ปริมาณรถยนต์ในถนนทรงวาด

ช่วงเวลา	จำนวนรถที่ผ่าน (คัน/ชั่วโมง)	
	ถนนทรงวาดฝั่งตะวันออก	ถนนทรงวาดฝั่งตะวันตก
ช่วงเช้า (8.00 – 11.00 น.)	568	676
ช่วงกลางวัน (12.00-15.00 น.)	392	504
ช่วงเย็น (16.00-19.00 น.)	496	552

ที่มา : จากการสำรวจ เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2546

จากตาราง 4.10 พบว่ามีปริมาณรถมากที่สุดคือในช่วงเช้า ซึ่งจากการสังเกตในช่วงเช้าจะมีรถบรรทุกเข้ามาภายในมากกว่าอีก 2 ช่วงเวลา ซึ่งรถจะติดในช่วงเลี้ยวและมีตำรวจจราจรควบคุมการจราจรอยู่หน้าถนนทรงวาดในช่วงเช้า ซึ่งในจะคล่องตัวมากขึ้นในบริเวณช่วงวัดปทุมคงคา และจากตารางเห็นได้ว่าปริมาณรถใน



ถนนทรงวาดฝั่งตะวันออกมีน้อยกว่าฝั่งตะวันตก อาจเป็นเพราะฝั่งตะวันตกมีถนนที่เชื่อมไปยังพื้นที่อื่น ในขณะที่ถนนทรงวาดฝั่งตะวันออกจะเป็นถนนเดินทางเดียว

จากการสอบถามผู้ที่อยู่อาศัยบอกว่าช่วงเช้าจะมีสภาพการจราจรติดขัดมากที่สุด และในช่วงบ่ายถึงเย็นจะมีสภาพการจราจรดีขึ้น แต่อย่างไรก็ตามสภาพการจราจรยังคงช้าและไม่คล่องตัว ส่วนหนึ่งมาจากถนนแคบและมีการซ่อมท่อระบายน้ำที่ถนนทรงวาด ประกอบกับมีการขนถ่ายสินค้าด้านหน้าอาคารมักจะเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ ทำให้ลดช่องทางสัญจรให้แคบลงไปอีก

#### • สถานที่จอดรถ

ปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการจราจรทางบก คือ ปริมาณสถานที่จอดรถ ซึ่งเมื่อพิจารณาทั้งเขตสัมพันธวงศ์ พบว่ามีสถานที่จอดรถทั้งหมด 26 แห่ง ซึ่งสามารถจอดรถได้ 2,900-3,000 คัน มีทั้งที่เป็นลานจอดรถ และอาคารจอดรถ ในส่วนที่เป็นลานจอดรถมักเป็นที่โล่งริมแม่น้ำ ที่ว่างภายในวัด หรือที่ว่างด้านหลังอาคาร สำหรับอาคารจอดรถ มีตั้งแต่อาคารชั้นเดียวไปจนถึง 8 ชั้น ซึ่งอยู่ตามคอนโดมิเนียม โรงแรม ภัตตาคาร หรือบริษัท ห้างร้าน ซึ่งส่วนใหญ่ต้องเสียค่าจอดในอัตรา 20-40 บาทต่อคันต่อชั่วโมง และมีการคิดในอัตรารายเดือนอยู่ที่ 1,500-4,500 บาทต่อคันต่อเดือน

สำหรับย่านทรงวาดมีสถานที่จอดรถสาธารณะอยู่ทั้งหมด 4 ที่ มีลักษณะเป็นลานจอดรถทั้งหมด ไม่มีอาคารสำหรับจอดรถในพื้นที่ศึกษาเลย ซึ่งจากการสอบถามพบว่าเคยมีโครงการสร้างอาคารสาธารณะสำหรับจอดรถบริเวณริมน้ำทรงวาด แต่เนื่องด้วยภาวะเศรษฐกิจ ทำให้ล้มเลิกโครงการไปและปัจจุบันใช้เป็นลานจอดรถเท่านั้น ซึ่งคนที่มาใช้บริการมีทั้งคนที่อาศัยอยู่และที่เข้ามาซื้อสินค้าในพื้นที่ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.11 : สถานที่จอดรถ ในเขตสัมพันธวงศ์

ชื่อและที่ตั้ง	ความจุ (คัน)	ค่าจอดรถ		เวลาที่ให้บริการ
		(บาท/คัน/ชม.)	(บาท/คัน/เดือน)	
วัดปฐมคงคา	140	ชม.แรก 20 ชมต่อไป 10	-	24 ชม.
ริมน้ำทรงวาด	30-40	30	4,000	24 ชม.
ซอยสวนตัวหจก.วัชรพิชผล	20-30	30	4,000	24 ชม.
ลานศาลเจ้าเหยงอิง	15-25	20	-	กลางวัน

ที่มา : รายงานชั้นสมบูรณ์ โครงการวางผังเฉพาะแห่งในพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ พื้นที่บริเวณย่านชุมชนเขตสัมพันธวงศ์, 2544 และการสำรวจ เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2546

นอกจากนั้นยังมีพื้นที่ส่วนบุคคล ได้แก่ ที่ว่างริมแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น บริเวณซอยสะพานยาว ซอยเปา ประสิทธิ์ เป็นต้น เป็นพื้นที่ที่ถูกโอบล้อมด้วยอาคารซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล และมีพื้นที่ด้านหน้าบริเวณท่าเรือ มักจะใช้เป็นที่จอดรถแน่นอนตลอดเกือบทั้งวันซึ่งส่วนใหญ่จะเพื่อการขนถ่ายสินค้า เช่น ในซอยท่าหน้าศาลเจ้า ซึ่งเห็นได้ว่ามิได้นำศักยภาพของพื้นที่ริมแม่น้ำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งในบริเวณตรอกซอยต่างๆ ซึ่งแต่ละอาคารจะจอดรถบริเวณด้านหน้าอาคารของตน ทำให้เกือบทุกตรอก ซอยในย่านทรงวาดเต็มไปด้วยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือมลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง และ ความหนาแน่นของพื้นที่นั่นเอง

การฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมและคลังสินค้าริมน้ำ ย่านทรงรวง กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



สัญลักษณ์

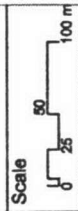
- ตำแหน่งที่จอดรถขอบทาง
- XXXXX ตำแหน่งที่จอดรถสาธารณะ
- ตำแหน่งที่จอดรถส่วนบุคคล



ตำแหน่งสถานจอดรถภายในย่านทรงรวง

ภาควิชาการวางผังเมืองและนิเวศ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546

แผนที่ 4.11



ภาพที่ 4.9: องค์ประกอบการเข้าถึงโดยทางรถ



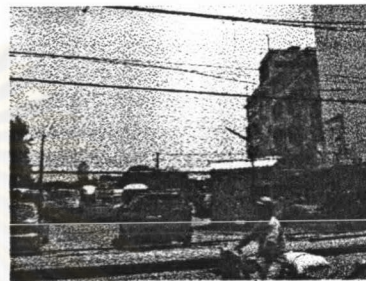
ท่ารถสามล้อเครื่องบริเวณทำนาราชวงศ์



ท่ารถจักรยานยนต์ริบข้างและท่ารถประจำทางบริเวณ



ลานจอดรถที่วัดปทุมคงคา



ลานจอดรถริมน้ำ



ลานจอดรถบริเวณวัดเหยอิง



ลานจอดรถริมน้ำบริเวณศาลเจ้าแม่กวนอิม



ตรอกไกรท่ามาคยซึ่งใช้เป็นี่จอดรถ



ถนนยาวพานิชมีรถจอดสองข้างทาง



การขนส่งสินค้าหน้าอาคาร



สภาพการจราจรช่วงบ่ายของถนนทรงวาด

#### 4.1.11.2 การเข้าถึงโดยทางเรือ

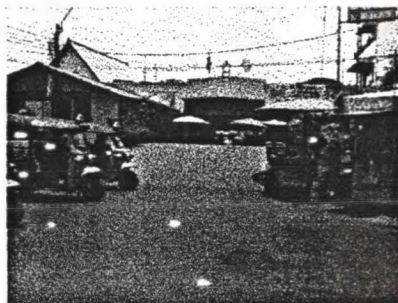
การเข้าถึงโดยทางเรือพิจารณาจากบทบาทของท่าเรือ ซึ่งแบ่งเป็นท่าเรือสำหรับโดยสาร ได้แก่ ท่าเรือราชวงศ์ และ ท่าเรือสวัสดิ์ อีกบทบาทหนึ่ง คือ ท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้า ได้แก่ ท่าหน้าศาลเจ้า และท่าจักรวรรดิ ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางเรือในท่าหน้าศาลเจ้าไม่มีแล้วแต่ในท่าเรือจักรวรรดิยังมีอยู่บ้าง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

##### • ท่าเรือสำหรับโดยสาร

1. ท่าเรือราชวงศ์ : ตั้งอยู่ที่ถนนราชวงศ์ มีบทบาทเป็นทั้งท่าเรือข้ามฟากซึ่งข้ามไปยังท่าเรือดินแดง เขตคลองสาน และเป็นท่าเรือควน นอกจากนี้ยังเป็นท่าเรือท่องเที่ยวซึ่งเชื่อมต่อกับท่าเรือในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ภายในท่าเรือประกอบไปด้วย

- ที่พักคอย ซึ่งมีโครงสร้างคอนกรีต มีขนาดกว้างรองรับปริมาณผู้ให้บริการได้เพียงพอ
- ร้านอาหาร 2 ร้าน และ ร้านขายเครื่องดื่ม 2 ร้าน
- สำนักงานของท่าเรือ
- โป๊ะเทียบเรือควนแยกกับโป๊ะเทียบเรือข้ามฟาก ซึ่งอยู่ใกล้กันทำให้ช่วงเวลาเร่งด่วนเกิดจราจรติดขัด ซึ่งความยาวของโป๊ะเทียบเรือข้ามฟากมีขนาด 10 เมตร ซึ่งยาวเพียงครึ่งหนึ่งของเรือควนที่จอดเทียบท่า ซึ่งในการจอดเรือทั้ง 2 ประเภทที่ท่าเรือค่อนข้างลำบาก

ภาพที่ 4.10: สภาพท่าเรือราชวงศ์



มุมมองจากจากถนนราชวงศ์



สภาพที่พักคอย



ร้านค้าขายอาหารภายในท่าเรือ



สภาพโป๊ะเรือควน



มุมมองจากแม่น้ำเจ้าพระยา



บริเวณเก็บค่าโดยสาร

2. ท่าเรือสวัสดิ์ : ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกถนนราชวงศ์ตัดกับถนนทรงสวัสดิ์ มีบทบาทเป็นท่าเรือข้ามฟากข้ามไปยังท่าวัดทองธรรมชาติ ซึ่งแต่ก่อนใช้เป็นที่เรือขนส่งสินค้าด้วย แต่ปัจจุบันเมื่อถนนได้พัฒนาทำให้ยกเลิกการขนส่งท่าเรือไป ซึ่งท่าเรือสวัสดิ์ในอดีตไม่ได้ถูกใช้เพื่อการขึ้นลงเรือแล้ว โดยย้ายบริเวณขึ้นลงมาด้านข้าง ซึ่งสภาพทรุดโทรม มีโครงสร้างเป็นไม้ ทำให้ไม่แข็งแรงและบริเวณทางเดินมีขนาดประมาณ 0.80-1.00 เมตร และค่อนข้างมืดแม้ว่าจะเป็นช่วงกลางวันก็ตาม ทำให้ไม่ปลอดภัยสำหรับผู้สัญจร และไม่มีป้ายบอกทางเข้าท่าเรือ

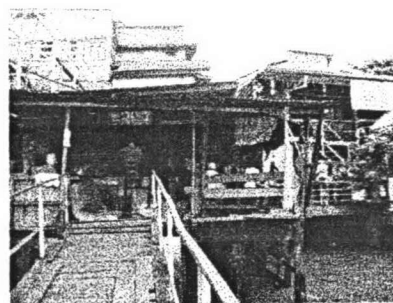
ภาพที่ 4.11: สภาพท่าเรือสวัสดิ์



ท่าเรือสวัสดิ์เก่าซึ่งยกเลิกสำหรับขนส่งสินค้าแล้ว



ป้ายและทางเดิน

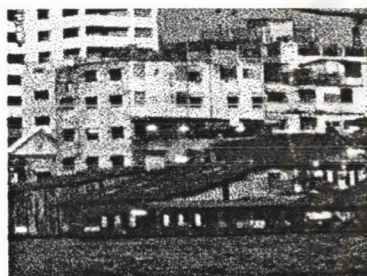


มุมมองจากโป๊ะเรือไปที่ท่าพักคอย

### • ท่าเรือขนส่งสินค้า

1. ท่าเรือจักรวรรดิ : ตั้งอยู่บริเวณตรอกไกร ซึ่งยังมีอาคารริมน้ำในบริเวณนั้นที่ยังใช้เรือขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจุบันทั้งบริเวณด้านหน้าและภายในใช้เป็นลานจอดรถของผู้ที่อาศัยในบริเวณนั้น

ภาพที่ 4.12: สภาพท่าเรือจักรวรรดิ



สภาพมุมมองจากแม่น้ำ



ด้านหน้าท่าเรือ

### 2. ปริมาณผู้โดยสาร

สำหรับการศึกษาข้อมูลปริมาณของผู้โดยสาร เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพของท่าเรือในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร มีข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 4.12 : ปริมาณผู้โดยสารเรือในท่าต่างๆ ในเขตสัมพันธวงศ์ ปีพ.ศ. 2543

ประเภทเรือ	ท่าเรือ	ปริมาณผู้โดยสาร(คน)		
		เฉลี่ย/วัน	เฉลี่ย/ช.ม.	วันหยุด/วัน
เรือข้ามฟาก	- ท่าราชวงศ์	16,476	1,385	11,715
	- ท่าสวัสดิ์	2,501	261	1,528
เรือค่วน	-ท่าราชวงศ์	5,877	728	2,250
เรือธรรมดา	-ท่ากรมเจ้าท่า	775	63	ปิด

ที่มา: บริษัทสุทิว จำกัด

วันหยุด = วันเสาร์ และวันอาทิตย์

จากตาราง เห็นได้ว่าท่าเรือราชวงศ์เป็นท่าเรือที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาย่านทรงวาด ซึ่งเชื่อมต่อกับเกาะรัตนโกสินทร์ไปสู่ศูนย์กลางเมือง และ จากการสังเกตเห็นได้ว่าเกือบครึ่งหนึ่งของผู้สัญจรเป็นชาวต่างชาติ โดยเป็นทั้งท่าเรือค่วน ข้ามฟาก และเรือธรรมดา ซึ่งทำให้บางช่วงมีปริมาณผู้โดยสารคับคั่งภายในท่าเรือ และการสัญจรไม่สะดวก ดังนั้นหากมีการปรับปรุงท่าเรือให้สามารถใช้งานและจัดโครงข่ายการสัญจรระหว่างท่าเรือย่อยๆ ภายในพื้นที่ก็จะช่วยลดความคับคั่ง และ ยังลดปริมาณการสัญจรทางรถยนต์ภายในถนนทรงวาด

#### 4.1.11.3 การเข้าถึงโดยทางเดินเท้า

สำหรับทางเดินเท้าสามารถแบ่งประเภททางเดินเท้าได้ 3 ประเภทโดยพิจารณาจากสภาพถนน ตรอก และ ซอย ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

• **ทางเดินเท้าแบบ 2 ฟากถนน (Footpath)** หมายถึง ทางเดินเท้าที่อยู่ตามถนนสายหลัก และถนนสายรอง ซึ่งในย่านทรงวาดพบว่าส่วนใหญ่มีความกว้างประมาณ 0.50-1.10 เมตร ซึ่งแคบมากสำหรับการสัญจร อีกทั้งยังมีทาบเร่แผงลอยรวมไปถึงอุปกรณ์ประดับถนนต่างๆ (Street Furniture) ตั้งบนอยู่ทางเดิน เช่น ถังขยะ ป้ายการจราจร เป็นต้น ยิ่งทำให้ทางเดินแคบและการสัญจรลำบากมากขึ้น และทางเดินเท้าบริเวณถนนทรงวาดทั้งสองฝั่งยังมีสภาพทรุดโทรมอีกด้วย

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาทางเท้าที่มีความกว้างประมาณ 0.50-1.10 เมตรนั้นมักจะพบในบริเวณอาคารเก่า ได้แก่ บริเวณซอยภิรมย์ บริเวณถนนทรงวาดตัดกับถนนอนุวงศ์ บริเวณตรอกข้าวสาร บริเวณถนนมังกร และบางช่วงของทางเท้าบริเวณถนนทรงวาดฝั่งทิศใต้ แต่อาคารที่สร้างใหม่หรืออาคารสาธารณะ มักจะมีความกว้างมากกว่า ประมาณ 0.50-2.10 เมตร เช่น บริเวณซอยสุนทรี บริเวณโรงเรียนเมยอชิง อาจมีสาเหตุมาจากในอดีตยังไม่นิยมการสัญจรด้วยรถ ดังนั้นถนนทรงวาดในอดีตจึงใช้การสัญจรทางเท้ามากกว่า

ภาพที่ 4.13: ทางเดินเท้าแบบสองฟากถนนริมถนนทรงวาด



• **ทางเดินเท้าแบบถนนคนเดิน (Pedestrian-Priority)** หมายถึง ถนนสายย่อยที่เชื่อมระหว่างถนนสายรอง และ ซอย ซึ่งทำหน้าที่เป็นถนนภายใน หรือถนนทางเข้า (Access Road) ซึ่งทางเท้าแบบถนนคนเดินภายในย่านทรงวาด มีทั้งทางเดินเท้าเพื่อที่จะเข้าไปเพื่อจอดรถและเข้าไปสู่พื้นที่บริเวณริมน้ำ ซึ่งเกิดจากที่ว่างของแต่ละบล็อกอาคาร ซึ่งทางที่เชื่อมไปยังพื้นที่ใกล้เคียงมักจะมีแค่รถจักรยานยนต์และคนเดินเท้าสัญจรมากกว่า เพราะอยู่ในย่านการค้าที่มีความหนาแน่น ความกว้างโดยทั่วไปประมาณ 3.00-10.00 เมตร แต่เนื่องด้วยจะมีรถจอด2ข้างทางตลอด และมีการตั้งสินค้าออกมาจากตัวอาคารเพื่อการขนส่ง ทำให้ทางมีขนาดแคบ เช่น ถนนมังกร ถนนยาวพานิช ซอยไกรท่ามาศย์ ตรอกไกร เป็นต้น

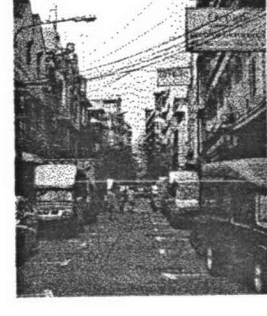
ภาพที่ 4.14: ทางเดินเท้าแบบถนนคนเดิน



ถนนส่วนบุคคลไปลานจอดรถริมน้ำ



ถนนส่วนบุคคลที่เข้าไปสู่พื้นที่ริมน้ำ



ถนนยาวพานิช



• **ทางเดินเท้าแบบตรอก (Pedestrian Way) หรือ ช่องทางผ่านอาคาร** หมายถึง ทางเดินในตรอก หรือซอย ที่รถยนต์ไม่สามารถแล่นเข้าไปได้ แต่รถจักรยานยนต์สามารถผ่านเข้าไปได้ ซึ่งภายในย่านทรงวาด ทางเดินเท้าที่ต่อเนื่องไปพื้นที่อื่นมักจะเป็นตรอกหรือทางที่เกิดจากช่องว่างของอาคาร ซึ่งมีขนาดประมาณ 1.00-2.00 เมตร สำหรับทางเดินที่ผ่านเข้าไปในพื้นที่ริมน้ำจะมีลักษณะเป็นรูปตัวยู (U) คือ เป็นทางเดินจะโอบล้อมอาคารซึ่งจะไม่มีทางเชื่อมในแนวขนานกับริมน้ำและส่วนใหญ่เป็นทางส่วนบุคคล ซึ่งไม่มีชื่อซอยระบุ พื้นที่ด้านในมักจะมีปัญหา คือ ขาดการป้องกันเพลิงไหม้ การระบายน้ำ การเก็บขยะ และ ปัญหาด้านอาชญากรรม การมั่วสุม

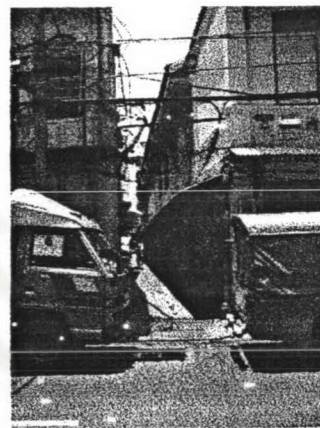
ภาพที่ 4.15: ทางเดินเท้าแบบตรอก



ตรอกข้าวสาร



ทางเดินระหว่างอาคาร



ทางเดินระหว่างอาคาร

จาก สภาพทางเดินเท้าทำให้ภายในพื้นที่ริมน้ำเข้าถึงยากและพื้นที่ส่วนใหญ่มีลักษณะถูกโอบล้อมด้วยอาคาร และเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล ซึ่งจากการศึกษาการสัญจร ซึ่งพื้นที่ด้านในบริเวณริมน้ำมีความเป็นส่วนตัวสูง ซึ่งทำให้กลายเป็นพื้นที่ที่ยากต่อการพัฒนาหรือซ่อมแซม ดังแผนที่ 4. ซึ่ง มักจะอยู่ในบริเวณถนนทรงวาดฝั่งตะวันออก ซึ่งจะเห็นได้ว่า อาคารส่วนใหญ่ในบริเวณริมน้ำจะมีสภาพทรุดโทรม และ อาคารเหล่านี้จะทำพื้นยื่นเข้าไปในน้ำ ซึ่งเป็นการบุกรุกพื้นที่ริมแม่น้ำ

ภาพที่ 4.16: ทางเดินไปบริเวณริมน้ำ



สภาพทางเท้าแคบและอาคารริมน้ำซึ่งทรุดโทรม



การบุกรุกของอาคารริมน้ำ

การฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมและคลังสินค้าหน้าท่ารถราง กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK



แม่น้ำเจ้าพระยา

สัญลักษณ์: ความกว้างทางเดินเท้า

— น้อยกว่า 0.6 เมตร

- - - 0.61-1.0 เมตร

▬ 1.11-1.60 เมตร

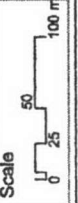
▬ 1.61-2.10 เมตร



โครงการและระยะทางเดินเท้า

ภาควิชาการวางแผนที่เมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปีการศึกษา 2546

แผนที่ 4, 12



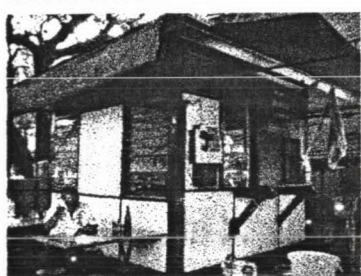
#### 4.1.12 การบริการสาธารณะและสภาพแวดล้อม

##### 4.1.12.1 การบริการสาธารณะ

สำหรับสาธารณูปโภคอยู่ในความรับผิดชอบของเขตสัมพันธวงศ์ซึ่งไม่พบปัญหาในการให้บริการ และสำหรับการบริการของสาธารณูปการ พิจารณาจากรัศมีการให้บริการ คือ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่เหมาะสมสำหรับการเดินเท้า (กรมการผังเมือง,2539) ดังนี้

- สถานีตำรวจ ได้แก่ สถานีตำรวจจักรวรรดิ โดยพิจารณาจากรัศมีการให้บริการนั้น ครอบคลุมในพื้นที่ถนนทรงวาดฝั่งตะวันตก และสำหรับถนนทรงวาดฝั่งตะวันออกนั้นจะมีป้อมรับแจ้งเหตุ 3 ที่ ได้แก่ บริเวณทางเข้าถนนทรงวาดช่วงที่ติดกับถนนราชวงศ์ บริเวณหน้าวัดเมยอิม มีลักษณะเป็นคูยามอยู่ในความรับผิดชอบของสน.จักรวรรดิ และ ที่พักสายตรวจหน้าวัดปทุมคงคาซึ่งจะเน้นในเรื่องความปลอดภัยและการป้องกันอัคคีภัย

ภาพที่ 4.17: การบริการสาธารณะ



คูยามหน้าโรงเรียนเมยอิม



ป้อมแจ้งเหตุ



ที่พักสายตรวจหน้าวัดปทุมคงคา

- สถานพยาบาล : ในเขตสัมพันธวงศ์ประกอบไปด้วยโรงพยาบาล 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลเทียนฟ้ามูลนิธิ ศูนย์บริการสาธารณสุข 13(ไมตรีธานี) และ คลินิกเอกชน 16 แห่ง ซึ่งสถานพยาบาลที่ใกล้ย่านทรงวาดและอยู่ในรัศมีการ คือ ศูนย์บริการสาธารณสุข 13 (ไมตรีธานี) ตั้งอยู่ในซอยอานีเก็ง



ภาพที่ 4.18 : ศูนย์บริการสาธารณสุข 13 ไมตรีธานี

- สถาบันการศึกษา : เมื่อพิจารณาจากรัศมีการให้บริการ พบว่ามีระดับอาชีวศึกษาและระดับประถมศึกษาที่อยู่ในรัศมีการให้บริการ ได้แก่ ระดับอาชีวศึกษา คือ วิทยาลัยเซตบพิตรภิมุข และ ระดับประถมศึกษา คือ โรงเรียนเมยอิม โรงเรียนวัดสัมพันธวงศ์ และโรงเรียนวัดปทุมคงคา
- ศาสนสถาน : ในเขตสัมพันธวงศ์มีศาสนสถานหลายแห่ง ทั้งวัดไทย วัดญวน โบสถ์ มัสยิด และ ศาลเจ้าจีน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นศาลเจ้าจีน โดยมีมัสยิดอิมุดุลอิสลาม และ วัดปทุมคงคา วัดบพิตรภิมุข ที่มีรัศมีการให้บริการครอบคลุมถึงพื้นที่ศึกษา ซึ่งแม้ว่าศาสนสถานอื่นๆ จะอยู่นอกเหนือจากรัศมีการให้บริการ แต่ก็สามารถเดินทางโดยทางรถซึ่งอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่มาก

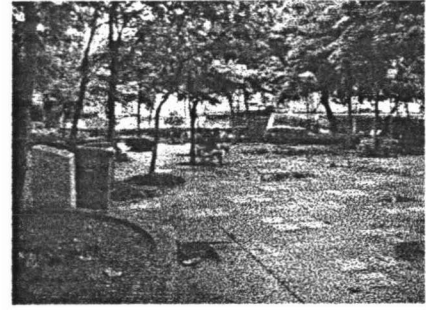
ดังนั้นเห็นได้ว่า ย่านทรงวาดมีการให้บริการสาธารณะและสาธารณูปการขั้นพื้นฐานค่อนข้างมีความพร้อม และ รัศมีการให้บริการครอบคลุมมาถึงพื้นที่ศึกษาซึ่งผู้อยู่อาศัยในพื้นที่สามารถเดินทางได้สะดวก นอกจากนั้นในการบริการสาธารณะด้านอื่นๆ ได้แก่ ตู้โทรศัพท์ ตู้จดหมายก็จะมีอยู่ตามป้อมดังกล่าว หรือบริเวณใกล้เคียง ซึ่งค่อนข้างสะดวก และ เพียงพอต่อความต้องการของผู้อยู่อาศัย

การฟื้นฟูย่านหน้าผาในกรรมและคลังสินค้าริมน้ำ ย่านทรงวาด กรุงเทพมหานคร  
 THE RENEWAL OF RIVERFRONT COMMERCIAL AND WAREHOUSES IN SONG WAD, BANGKOK

<p>สถานีตำรวจวอร์ด</p> <p>ศูนย์บริการสาธารณะเลข 13 ไมตรีวิภา</p> <p><b>สัญลักษณ์</b>          ■ พื้นที่อยู่ในระยะเหมาะสมกับการเดินเท้า          □ พื้นที่อยู่นอกระยะเหมาะสมกับการเดินเท้า</p>	<p>วิทยาลัยเซตพิตกริมขุ</p> <p>โรงเรียนวัดสัมพันธวงศ์</p> <p>โรงเรียนเจ้าหม่อมองค์</p> <p><b>สัญลักษณ์</b>          ■ พื้นที่อยู่ในระยะเหมาะสมกับการเดินเท้า          □ พื้นที่อยู่นอกระยะเหมาะสมกับการเดินเท้า</p>	<p>วัดพิตรกิมขุ</p> <p>วัดสัมพันธวงศ์</p> <p>วัดตอกสง</p> <p>วัดสุทัศน์สถาม</p> <p><b>สัญลักษณ์</b>          ■ พื้นที่อยู่ในระยะเหมาะสมกับการเดินเท้า          □ พื้นที่อยู่นอกระยะเหมาะสมกับการเดินเท้า</p>	<p><b>แผนที่ 3.15.1 : รัศมีการให้บริการของสถานีตำรวจและสถานพยาบาล</b></p>	<p><b>แผนที่ 3.15.2 : รัศมีการให้บริการของสถานศึกษา</b></p>	<p><b>แผนที่ 3.15.3 : รัศมีการให้บริการของศาสนสถาน</b></p>
			<p>การให้บริการสาธารณะ</p>	<p>แผนที่ 4.13</p>	
<p>ภาควิชาการวางผังเมืองและสถาปัตยกรรมศาสตร์          จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , ปีการศึกษา 2546</p>			<p>Scale          Not to Scale</p>	<p>Scale          Not to Scale</p>	
<p>รัศมีเหมาะสมกับการเดินเท้า = 500 เมตร</p>					

#### 4.1.12.2 สภาพแวดล้อม

● **ต้นไม้และพื้นที่สีเขียว** : ไม่มีพื้นที่สีเขียว มีการปลูกต้นไม้บ้างในบริเวณที่ว่างส่วนบุคคลและสำหรับติดแถวจะปลูกไม้กระถางหน้าอาคารของคนบ้าง แต่ทำให้กีดขวางการสัญจร ซึ่งสวนสาธารณะที่ใกล้พื้นที่มากที่สุด คือ สวนหย่อมสมเด็จพระธีรกาญจนมณี แต่จากการสอบถามผู้ที่อยู่อาศัยนิยมไปสวนสาธารณะที่อื่นๆ เพราะ พื้นที่ค่อนข้างเล็ก ไม่สว่าง และไม่มีการจราจรในสวนมากนัก และ ต้นไม้ในบริเวณถนนทรวงวาดและพื้นที่ริมน้ำมีน้อยมากเนื่องจากสภาพทางเท้าแคบ



ภาพที่ 4.19: สภาพสวนหย่อมสมเด็จพระธีรกาญจนมณี

● **ทัศนียภาพ** : ทัศนียภาพของพื้นที่ เป็นองค์ประกอบหนึ่งในชุมชนซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน มีรายละเอียด ดังนี้

- สายไฟและเสาไฟฟ้า ปัจจุบันมีสภาพยุ่งซึ่งจะติดอยู่ตามอาคารและตลอดแนวถนน อย่างไม่เป็นระเบียบ นอกจากจะทำลายทัศนียภาพของพื้นที่ ยังอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้สัญจรผ่านได้

ภาพที่ 4.20: สภาพไฟฟ้าและเสาไฟฟ้า



บริเวณหน้าถนนยาวพานิช



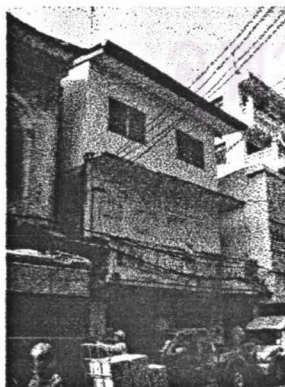
สายไฟด้านหน้าอาคาร



เสาไฟฟ้าและโครงข่ายสายไฟ

- ความปะปนกันของอาคาร : เป็นปัญหาที่มักพบในเมืองเก่า ซึ่งเกิดจากการปะปนกันของอาคารเก่าและอาคารที่สร้างใหม่ หรือ อาคารเก่าที่ต่อเติมเปลี่ยนแปลงซ่อมแซม หรือเพิ่มจำนวนชั้นของอาคาร ซึ่งจะทำให้องค์ประกอบของอาคารเปลี่ยนแปลง โดยมาจากเจ้าของขาดความรู้ และไม่มีการขออนุญาตและแนวทางในการฟื้นฟูอาคารเก่า

ภาพที่ 4.21: สภาพอาคารที่ต่อเติมและปรับปรุง



อาคารต่อเติมความสูง



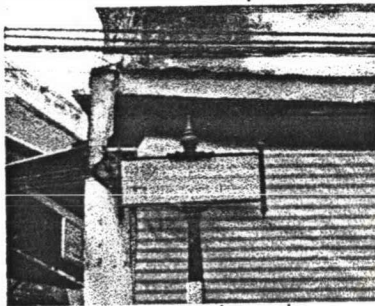
อาคารที่ทาสีใหม่



การติดตั้งเครื่องปรับอากาศซึ่งขาดการออกแบบ

- ป้ายบอกทาง และ อุปกรณ์ระดับถนนต่างๆ : ปัจจุบันเนื่องด้วยนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในบริเวณย่านเยาวราช จะมีการออกแบบป้ายบอกทาง ตู้โทรศัพท์ ฯลฯ ซึ่งมีเฉพาะป้ายบอกทางเท่านั้นที่นำมาใช้ภายในย่านทรงวาด แต่ไม่ได้ปรับปรุงอุปกรณ์อื่นๆ เช่น ตู้โทรศัพท์ ถังขยะ ซึ่งจะตั้งอยู่ในบริเวณด้านหน้าอาคารสาธารณะและสถานที่ท่องเที่ยว อาทิ เช่น บริเวณหน้าวัดปทุมคงคา บริเวณหน้าวัดเหยือง เป็นต้นอย่างไม่เป็นระเบียบ นอกจากนี้เนื่องจากรูปแบบอาคารไม่สามารถป้องกันแดด ดังนั้นแต่ละอาคารจึงติดแผ่นพลาสติกที่โฆษณาสินค้าติดบริเวณด้านหน้า

ภาพที่ 4.22: ป้ายและอุปกรณ์ระดับถนน



ป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว



ตู้โทรศัพท์และถังขยะ



ป้ายและกันสาดหน้าอาคาร

จากการสำรวจปัญหาด้านสภาพแวดล้อมในด้านอื่นๆ ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากสภาพกายภาพของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นสภาพกายภาพของที่ตั้ง ซึ่งไม่ได้รับการวางแผนมาตั้งแต่ต้น เช่น อาคารมีระยะถอยร่นจากถนนน้อยทำให้ควันและไอเสีย รวมทั้งเสียงจากการสัญจร รบกวนผู้ที่อาศัยในพื้นที่ และ สภาพถนนทรงวาดและการขนถ่ายสินค้าด้านหน้าอาคาร ส่งผลให้การจราจรติดขัด เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ประชาชนต้องการย้ายที่อยู่อาศัย ซึ่งในการวิเคราะห์ระดับปัญหาต่างๆ นี้จะนำทัศนคติของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่มาพิจารณาร่วมด้วย

#### 4.2 ข้อมูลประชากร เศรษฐกิจ และสังคม

การศึกษาข้อมูลประชากร เศรษฐกิจและสังคมของย่านทรงวาด โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามประชากร (ตุลาคม, 2546) ซึ่งกำหนดหน่วยของแบบสอบถาม (Unit of Respondent) เป็นครัวเรือน (Household) และวิธีการสอบถามเป็นการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ในลักษณะของการเป็นตัวแทนของประชากรทั้งหมด โดยพยายามให้ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับพื้นที่นั้นคือ เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินและผู้เช่าอาคารภายในย่านทรงวาด หรือเป็นผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจแทนครัวเรือนของตน จำนวนแบบสอบถามที่จัดทำทั้งหมด 130 ชุด และมีรายละเอียด ดังนี้

##### 4.2.1 ข้อมูลประชากร : แบ่งข้อมูลออกเป็น ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม และ ครัวเรือน

###### • ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนใหญ่ผู้ตอบและครอบครัวมีลักษณะการถือครองที่ดินและอาคารในย่านทรงวาดเป็นผู้เช่ามากที่สุด (ร้อยละ 54.69) โดยจะประกอบกิจการค้าภายในย่านทรงวาดอย่างเดียวและมีที่พักที่อื่น แต่สำหรับผู้ที่เป็นเจ้าของอาคารและที่ดินจะทั้งอาศัยและประกอบกิจการด้วย (ร้อยละ 37.69) และการถือครองอาคารแบบอื่น ๆ นั้นผู้ตอบมักจะเป็นลูกจ้างซึ่งจะไม่ทราบว่ามีอาคารนั้นเช่าจากใคร (ร้อยละ 7.69)

ตารางที่ 4.13: ลักษณะการถือครองที่ดินและอาคารของครัวเรือน

ลักษณะการถือครองอาคาร	เจ้าของ	เช่า-เช่ากับเอก	อื่นๆ	รวม
จำนวน	49	71	10	130
ร้อยละ	37.69	54.62	7.69	100

โดยผู้ที่ทำแบบสอบถามมีสถานะในครัวเรือนเป็นบุตรมากที่สุด (ร้อยละ 33.85) แต่เมื่อพิจารณาถึงผู้ตอบที่เป็นหัวหน้าครอบครัวและบิดามารดา มีมากกว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด (รวมร้อยละ 50.77) รองลงมา คือบุคคลที่มีโชัญชาติมักจะมีสถานะเป็นลูกจ้างและมีได้พักอาศัยในพื้นที่ (ร้อยละ 6.15) และที่เหลือจะเป็นบุคคลในครอบครัว คือ คู่สมรส ญาติ และปู่ย่าตายาย (รวมร้อยละ 9.23)

ตารางที่ 4.14: สถานะภายในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานะ	หัวหน้าครอบครัว	คู่สมรส	บิดา-มารดา	บุตร	ญาติ	ปู่ย่าตายาย	ไม่ใช่ญาติ	รวม
จำนวน	35	5	31	44	5	2	8	130
ร้อยละ	26.92	3.85	23.85	33.85	3.85	1.53	6.15	100

จากตารางที่ 4.15 ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุประมาณ 21-50 ปีซึ่งอยู่ในวัยทำงาน (รวมร้อยละ 90.00) และรองลงมาคือ ช่วงอายุ 11-20 ปี (ร้อยละ 6.92) ซึ่งอยู่ในวัยศึกษาและส่วนใหญ่มีสถานะเป็นบุตร และ ช่วงอายุ 51-60 ปี (ร้อยละ 3.08) ซึ่งมีได้ทำงานแต่ยังคงอาศัยในพื้นที่อยู่

ตารางที่ 4.15: ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ (ปี)	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	รวม
จำนวน	9	53	35	29	4	130
ร้อยละ	6.92	40.77	26.92	22.31	3.08	100

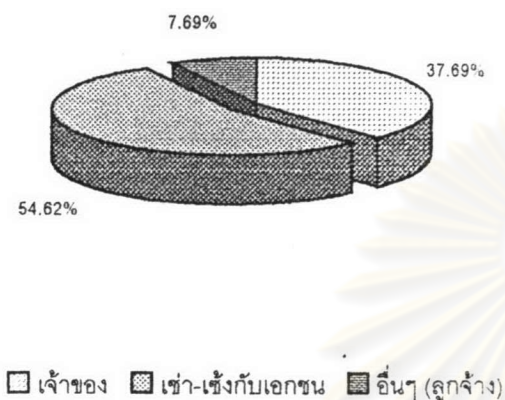
จากตารางที่ 4.16 ผู้ตอบแบบสอบถามมีการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด (ร้อยละ 24.62) อาจเป็นเพราะผู้ตอบส่วนมากเป็นบุตรซึ่งจบการศึกษาหรือกำลังศึกษาในระดับปริญญาตรีอยู่นั่นเอง รองลงมา ได้แก่ มัธยมปลาย (ร้อยละ 22.31) มัธยมต้น (ร้อยละ 20.00) ปวส. และ อนุปริญญา (ร้อยละ 16.15) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.16: ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

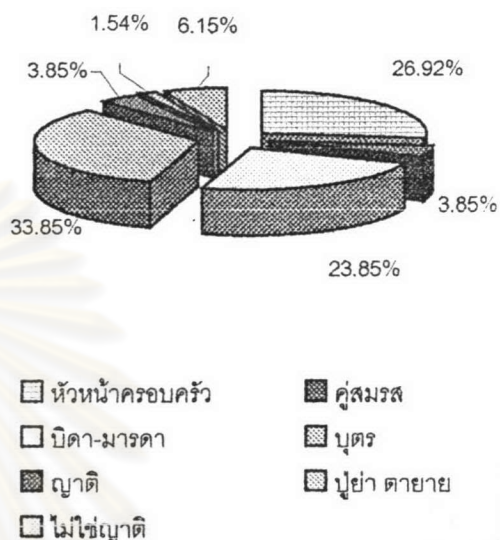
ระดับ	ประถม	มัธยมต้น	มัธยมปลาย	ปวส.&อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	รวม
จำนวน	14	26	29	21	32	8	130
ร้อยละ	10.77	20.00	22.31	16.15	24.62	6.15	100

และจากตารางที่ 4.13 และ 4.14 พบว่าผู้ตอบส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีส่วนได้-เสียกับพื้นที่ คือโดยเฉลี่ยเป็นหัวหน้าครอบครัวและบิดามารดา รองลงมาเป็นบุตรซึ่งอยู่ในวัยทำงาน ซึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจแทนครัวเรือนได้ อีกทั้งผู้ตอบส่วนใหญ่ก็เป็นบุคคลที่อยู่ในครอบครัวด้วย ดังนั้นข้อมูลจากแบบสอบถามจึงสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ย่านทรงวาด เพื่อเป็นแนวทางในการฟื้นฟูต่อไป

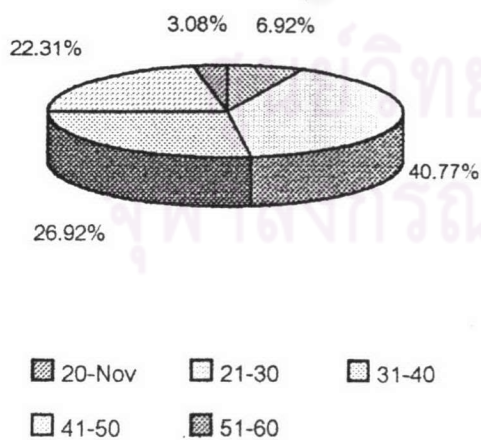
แผนภูมิที่ 4.1: ลักษณะการถือครองที่ดินและอาคาร



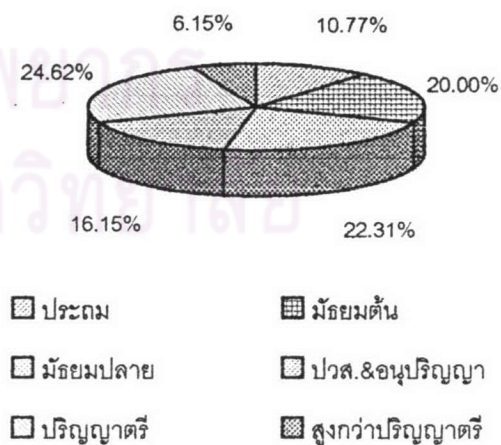
แผนภูมิที่ 4.2 : สถานะในครัวเรือน



แผนภูมิที่ 4.3: ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม



แผนภูมิที่ 4.4: ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม





### • ข้อมูลของครัวเรือน

ในการทำแบบสอบถาม(ตุลาคม, พ.ศ.2546) เก็บแบบสอบถามทั้งหมด 130 ชุด ซึ่งพบอุปสรรคคือ แม้ว่าจะสามารถจัดทำจำนวนแบบสอบถามได้ตามที่กำหนดไว้ แต่บางครัวเรือนก็ไม่ได้ใส่ข้อมูลอย่างครบถ้วน เกี่ยวกับข้อมูลครัวเรือนของตน อีกทั้งผู้ตอบบางส่วนเป็นแค่ลูกจ้าง และบางอาคารใช้เป็นโกดังเก็บของหรือร้าง ซึ่งไม่มีคนอยู่ในอาคาร ทำให้ไม่สามารถระบุจำนวนและรายละเอียดของครัวเรือนที่แน่นอน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดทำข้อมูลของครัวเรือนเป็นอัตราส่วนร้อยละ เพื่อเข้าใจถึงโครงสร้างครัวเรือนและข้อมูลในภาพรวมทั้งหมด

จากการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลเกี่ยวกับครัวเรือนโดยประเมินจากแบบสอบถามจำนวน 130 ชุด ดังแสดงในตารางที่ 4.17 จะเห็นได้ว่าประชากรส่วนใหญ่มีสถานะไม่ใช่ญาติ (ร้อยละ 37.31) โดยมีสถานะเป็นผู้อยู่อาศัยและลูกจ้างโดยประเภทกิจกรรมของครัวเรือนนั้นอยู่ในรูปสำนักงาน ในขณะที่กิจกรรมประเภทค้าขายนั้น ประชากรที่อาศัยจะมีเป็นสมาชิกในครัวเรือนนั้นๆ ซึ่งเห็นได้ว่าอันดับรองมามีสถานะเป็นบุตร (ร้อยละ 31.50) โดยดำเนินการต่อเนื่องจากบิดามารดาในพื้นที่ศึกษา และ ประชากรมีช่วงอายุ 21-30 ปี (ร้อยละ 26.40) และ 31-40 ปี (ร้อยละ 23.20) ซึ่งมีสัดส่วนรวมแล้วมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมด รองลงมาคืออายุในช่วง 41-50 ปี (ร้อยละ 15.20) จัดว่าอยู่ในวัยทำงาน และ สัดส่วนของระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีมากที่สุด (ร้อยละ 26.32)

ส่วนใหญ่ประชากรในย่านทรงวาดจะพักอาศัยในอาคารถึงร้อยละ 69.09 และไม่ได้พักอาศัย ร้อยละ 30.91 ซึ่งจะเป็นผู้เช่าที่เดินทางไปกลับเช่า-เย็นหรือมีที่พักอื่นนอกเขตพื้นที่ศึกษา หรือเป็นบุคคลที่มีได้เกี่ยวข้องกับครัวเรือน เช่น ลูกจ้าง ซึ่งส่งผลต่อขนาดครัวเรือนที่ระบุในแบบสอบถาม นั่นก็คือส่วนใหญ่มีขนาดประมาณ 6-10 คน (ร้อยละ 43.24) เพราะผู้ที่ตอบแบบสอบถามจะดำเนินการค้าหรือสำนักงาน ซึ่งจำนวนนั้นรวมลูกจ้างเข้าไปด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงจำนวนสมาชิกในครัวเรือนจะประมาณ 3-5 คน (ร้อยละ 29.73) คือ ประกอบไปด้วย ปู่ย่า พ่อแม่ และ บุตร ประกอบกับ ผู้ที่มีชื่อในทะเบียนบ้านมีสัดส่วนใกล้เคียงกับผู้ที่ไม่มีชื่อในทะเบียนบ้าน สามารถบอกเป็นนัยได้ว่ามีผู้เช่าหรือลูกจ้างเข้ามาดำเนินการกรรมภายในย่านทรงวาด

สำหรับผู้เช่าอาคารส่วนใหญ่จะมีกรรมสิทธิ์ในอาคารเพียง 1-2 คูหาซึ่งเช่าต่อจากเจ้าของอาคารในย่านทรงวาดนั่นเอง โดยผู้ที่เป็นเจ้าของมักจะมีมากกว่า 1 คูหา สำหรับราคาเช่าอาคารบริเวณถนนทรงวาดจะอยู่ในช่วง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 44) ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบ้านเลขที่ของแบบสอบถามส่วนใหญ่จะอยู่ในฝั่งตะวันออกของถนนทรงวาดที่เป็นอาคารเก่าและมีความสูง 2 ชั้น ส่วนค่าเช่าที่มากกว่า 30,001บาทต่อเดือนนั้น จะเป็นอาคารที่มีสภาพใหม่กว่าและความสูงมากกว่า 3 ชั้นขึ้นไป ซึ่งจะใช้ประกอบกิจการค้าขาย หรือเป็นโกดังเก็บสินค้า ซึ่งผู้เช่าส่วนมากจะประกอบกิจการค้าขายในบริเวณชั้นล่างและเป็นโกดังเก็บสินค้าชั้นบน แต่ไม่ได้อาศัยในอาคารนั้น ในขณะที่ผู้ที่เป็นเจ้าของจะยังคงอยู่ในอาคารด้วย

เมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมภายในอาคาร เห็นได้ว่าการใช้ประโยชน์อาคารส่วนใหญ่จะเป็นแบบผสมคืออาศัยกับค้าขาย หรือ อาศัยกับสำนักงาน หรือ ทั้งอาศัยรวมกับสำนักงานและคลังสินค้า แต่อาคารที่มีการใช้กิจกรรมเพียงอย่างเดียวมีสัดส่วนน้อยมาก เช่นอยู่อาศัยมีสัดส่วนแค่ร้อยละ 4.38 และ 4.26 สำหรับโกดังเก็บสินค้า ดังนั้นแสดงให้เห็นว่าประชากรในพื้นที่พยายามใช้ประโยชน์อาคารให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุดเช่นกัน สำหรับระยะเวลาที่อยู่อาศัยหรือดำเนินการค้าของแต่ละครัวเรือนส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 16-30 ปี รองลงมาคือ 31-60 ปี ซึ่งจะเป็นผู้ที่อาศัยอยู่ภายในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด และยังคงอาศัยอยู่ในพื้นที่ แต่สำหรับระยะเวลาที่น้อยกว่า 15 ปีนั้นมักจะเป็นผู้ที่เข้ามาดำเนินการค้าซึ่งสินค้าจะแตกต่างไปจากสินค้าภายในย่าน อาทิเช่น รองเท้าพลาสติก เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ก็ได้พักอาศัยในพื้นที่ด้วย โดยแนวโน้มการย้ายที่อยู่ของประชากรทั้งหมดพบว่า ไม่มีแนวโน้มที่ย้ายที่อยู่ ร้อยละ 60 ในขณะที่ร้อยละ 40 มีแนวโน้มจะย้ายที่อยู่ส่วนใหญ่เป็นผู้เช่าอาคาร ซึ่งมีที่พักอื่นนอกย่านทรงวาดอยู่แล้ว

ตารางที่ 4.17: ข้อมูลระดับครัวเรือนของย่านทรงวาด

หัวข้อ	ร้อยละ
<b>1. สถานะ</b>	
หัวหน้าครอบครัว	6.78
คู่สมรส	3.20
บิดามารดา	11.30
บุตร	31.50
ญาติ	8.42
ปู่ย่า ตายาย	1.49
ไม่ใช่ญาติ	37.31
<b>2. พักอาศัยในอาคาร</b>	
พัก	69.09
ไม่ได้พัก	30.91
<b>3. อายุของสมาชิกในครัว</b>	
น้อยกว่า 10 ปี	5.60
11-20 ปี	6.40
21-30 ปี	26.40
31-40 ปี	23.20
41-50 ปี	15.20
51-60 ปี	14.40
มากกว่า 61 ปี	8.80
<b>4. การศึกษา</b>	
ประถม	10.53
มัธยมต้น	19.30
มัธยมปลาย/ปวช.	21.93
อนุปริญญา	14.90
ปริญญาตรี	26.32
สูงกว่าปริญญาตรี	7.02
<b>5. อาชีพ</b>	
พนักงานเอกชน	23.08
รับราชการ	2.31
ค้าขาย	43.08
นักเรียนนักศึกษา	18.46
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	13.08
<b>6. ขนาดครัวเรือน</b>	
ไม่มีคนอยู่	8.11
1-2 คน	10.81
3-5 คน	29.73
6-10 คน	43.24
มากกว่า 10 คน	8.11

หัวข้อ	ร้อยละ
<b>7. ชื่อในทะเบียนบ้าน</b>	
มี	40.68
ไม่มี	59.32
<b>8. จำนวนกรรมสิทธิ์อาคาร</b>	
1 คูหา	47.37
2 คูหา	26.32
3 คูหา	13.16
4 คูหา	10.53
มากกว่า 5 คูหา	2.62
<b>9. ราคาเช่าอาคาร (บาท/</b>	
น้อยกว่า 10,000	24
10,001-20,000	44
20,001-30,000	20
30,001-40,000	8
มากกว่า 40,001	4
<b>10. กิจกรรมที่ทำภายในอาคาร</b>	
อยู่อาศัย	4.38
อาศัย + ค้าขาย	31.91
อาศัย + สำนักงาน	5.26
อาศัย + สำนักงาน +	8.51
ค้าขาย	26.53
ค้าขาย + คลังสินค้า	10.64
ค้าขาย + สำนักงาน	8.51
คลังสินค้า	4.26
<b>11. ระยะเวลาที่อยู่อาศัย</b>	
น้อยกว่า 1 ปี	7.5
1 - 5 ปี	12.5
6 - 15 ปี	12.5
16-30 ปี	40.0
31-60 ปี	17.5
มากกว่า 61 ปี	10.0
<b>12. แนวโน้มการย้ายที่อยู่</b>	
ย้าย	40
ไม่ย้าย	60

#### 4.2.2 แนวโน้มกิจกรรมการค้า

ในการรวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและแนวโน้มเศรษฐกิจของครัวเรือน มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.18: ข้อมูลด้านรายได้และแนวโน้มการค้า

หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
1. รายได้ (บาท/เดือน)		
20,001 - 40,000	29	22.5
40,001 - 60,000	36	27.5
60,001 - 80,000	20	15
80,001 - 100,000	16	12.5
มากกว่า 100,001	29	22.5
2. ที่มาของรายได้		
ให้เช่าอาคารภายในทรวงวด	6	5
กิจการค้าภายในทรวงวด	97	75
กิจการค้านอกทรวงวด	26	20
3. แนวโน้มการค้า		
ไม่เปลี่ยนแปลง	26	20
เพิ่มขึ้น	13	10
ลดลง	91	70
4. แนวโน้มขยายกิจการค้า ใน 5 ปี		
ไม่มี	52	40
ไม่แน่ใจ	59	45
มี	19	15

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

รายได้ของครัวเรือนส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 40,001 - 60,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 27.5) ซึ่งจะเป็นร้านค้าขายส่ง-ปลีกขนาดกลาง แต่ร้านค้าขายส่งที่เป็นสำนักงานด้วยมักจะมีรายได้เฉลี่ยมากกว่า 100,001 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 22.5) และร้านค้าขายปลีกส่วนใหญ่จะมีรายได้ 20,001 - 40,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 22.5) ทั้งนี้ทั้งนั้นขึ้นอยู่กับทำเลของร้านค้าด้วย ซึ่งโดยรวมแล้วร้อยละ 75 เป็นรายได้ที่มาจากกิจการในย่านทรวงวดเอง กิจการร้านค้าส่วนใหญ่เห็นว่าแนวโน้มการค้าของตนมีแนวโน้มลดลง (ร้อยละ 70) โดยให้เหตุผลว่า มีสภาพเศรษฐกิจไม่ดี มีคู่แข่งมากขึ้นทำให้ราคาสินค้าลดลง และ ผู้ซื้อสินค้านิยมไปซื้อของจากห้างสรรพสินค้าหรือตลาดสี่มุมเมืองมากกว่า แต่สำหรับผู้ที่ไม่เปลี่ยนแปลงนั้นให้เหตุผลว่าเป็นปกติของการทำการค้าต้องมีทั้งเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นและลดลง ซึ่งไม่กระทบต่อรายได้ของตนมากนัก แต่อย่างไรก็ตามร้านค้าส่วนใหญ่ก็ยังไม่มีแนวโน้มจะขยายกิจการในอีก 5 ปี โดยกล่าวว่าต้องรอดูสภาพเศรษฐกิจ และภาวะเศรษฐกิจของกิจการของตนก่อน

โดยสรุปแล้วจากแบบสอบถามสามารถบอกเป็นนัยได้ว่ากิจการค้าในปัจจุบัน ไม่ได้มีแนวโน้มขยายตัว อีกทั้งมีการแข่งขันเพิ่มขึ้นของตลาด ซึ่งแม้ว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะต้องการขยายกิจการหรือปรับเปลี่ยนกิจการ แต่เนื่องด้วยเป็นกิจการค้าที่สืบต่อกันมานานจึงทำให้การเปลี่ยนแปลงหรือดำเนินกิจการใหม่เป็นไปได้ยาก ดังนั้นหากมีการกำหนดแนวทางที่สามารถนำศักยภาพของพื้นที่มาใช้อย่างเต็มที่ ย่อมมีโอกาสที่จะผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมได้ด้วย

### 4.2.3 ข้อมูลด้านสังคม

ในด้านสังคม ปัจจัยที่สามารถแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของชุมชน คือ ความสัมพันธ์ของครัวเรือนกับเพื่อนบ้าน กิจกรรมภายในพื้นที่และการเข้าร่วมของกิจกรรมภายในชุมชน โดยสรุปข้อมูลจากแบบสอบถามได้ดังตารางที่ 4.19 ซึ่งพบว่าแต่ละครัวเรือนรู้จักเพื่อนในละแวกบ้านอย่างน้อย 1-5 ครัวเรือน (ร้อยละ 33.33) รองลงมาจะรู้จักเพื่อนบ้านประมาณ 11-15 ครัวเรือน (ร้อยละ 26.19) ซึ่งส่วนใหญ่อาคารในละแวกเพื่อนบ้านของตนก็จะมีรูปแบบการค้ำที่มีสินค้าประเภทเดียวกัน และ เมื่อสอบถามถึงกิจกรรมภายในย่านทรงวาด พบว่าส่วนใหญ่จะระบุกิจกรรมในระดับเขต เช่น เทศกาลอาหาร เทศกาลกินเจ เป็นต้น ซึ่งจากแบบสอบถามไม่พบว่ามีการกิจกรรมในย่านทรงวาด ซึ่งผู้ตอบส่วนใหญ่เข้าร่วมบางครั้ง (ร้อยละ 51.85) เป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 4.19: ข้อมูลด้านสังคมของย่านทรงวาด

หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
1. จำนวนครัวเรือนที่รู้จักในละแวกบ้าน		
1-5 ครัวเรือน	43	33.33
6-10 ครัวเรือน	34	26.19
11-15 ครัวเรือน	25	19.05
16-20 ครัวเรือน	22	16.67
มากกว่า 21 ครัวเรือน	6	4.76
2. กิจกรรมภายในย่านทรงวาด.		
ไม่ทราบ	103	79.41
มี	27	20.59
3. ความถี่ในการเข้าร่วม สำหรับผู้ตอบว่า "มี" กิจกรรม		
ไม่เคย	5	18.52
เคยบางครั้ง	14	51.85
เคยบ่อยครั้ง	5	18.52
ทุกครั้ง	3	11.11
4. หากมีการรวมกลุ่ม		
เข้าร่วม	93	71.54
ไม่เข้าร่วม	37	28.46

(ที่มา การสำรวจ ตุลาคม พ.ศ. 2546)

แม้ว่าประชาชนในทรงวาดจะอยู่อาศัยในพื้นที่มานาน อาจเป็นเพราะประชาชนในพื้นที่เป็นผู้เช่าและลูกจ้างที่มีรายได้ในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ อีกทั้งไม่มีพื้นที่หรือลานสำหรับกิจกรรมภายในย่านทรงวาด ทำให้ประชาชนที่อาศัยในย่านทรงวาดส่วนใหญ่จะไปเข้าร่วมกิจกรรมในระดับเขตแทน และ เมื่อสอบถามการจัดตั้งองค์กรหรือกลุ่มชุมชน นั้นผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยและจะเข้าร่วม(ร้อยละ 72.54) สำหรับผู้ที่ไม่เข้าร่วมมักจะเป็นผู้ที่อาศัยนอกพื้นที่และบอกว่าไม่มีเวลา (ร้อยละ 28.46)

จากการข้อมูลมีการรวมกลุ่มชุมชนอยู่ 2 ชุมชน คือ ชุมชนภิรมย์และชุมชนทำนุจักรวรรดิในบริเวณถนนทรงวาดด้านตะวันตก มีลักษณะเป็นย่านชุมชนเก่าที่อาศัยร่วมกันโดยก่อตั้งมาประมาณ 10 ปีแล้ว ลักษณะอาคารที่พักอาศัยเป็นตึกแถวประมาณ 2-3 ชั้น มีสภาพอาคารปานกลางและมีคุณค่าอาคารต่ำถึงปานกลาง ซึ่งในการปรับปรุงอาคารเห็นว่ากลุ่มบางอาคารบางส่วนได้ทำใหม่ แต่เนื่องด้วยไม่มีการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทำให้ไม่กลมกลืนกับสภาพอาคารโดยรอบ ซึ่งทั้งสองชุมชนอยู่บริเวณริมน้ำทำให้พื้นที่ริมน้ำมีความเป็นส่วนบุคคลมากกว่าสาธารณะ



ภาพที่ 4.23: ชุมชนภิรมย์



ภาพที่ 4.24: บริเวณชุมชนทำน้ำจิ้มจวรรรดี

ในขณะที่ย่านทรงวาดด้านตะวันออกยังไม่มีการจัดตั้งเป็นชุมชนหรือรวมกลุ่ม ซึ่งความสัมพันธ์เป็นเชิงการค้า โดยจะมีการหยิบยืมสินค้าหากสินค้าที่ร้านค้าของตนไม่เพียงพอ หรือมีการพูดคุยแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับเศรษฐกิจของร้านตน แต่อย่างไรก็ตามแต่ละครัวเรือนก็ยังรู้จักครัวเรือนที่อยู่ติดออกไปแม้ว่าจะไม่ได้มีกิจกรรมร่วมกันก็ตาม แต่เนื่องด้วย กิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการค้า และเป็นโกดังสินค้า จึงไม่มีลักษณะของการรวมกลุ่มเป็นชุมชน

### 4.3 ข้อมูลด้านการเดินทางและการขนส่ง

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่จอดรถกับปริมาณรถนั้น โดยการสำรวจสถานที่จอดรถภายในพื้นที่ศึกษา และจากแบบสอบถามจำนวนยานพาหนะและรูปแบบการเดินทางของผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการรองรับปริมาณรถ จำนวนและประเภทของยานพาหนะขึ้นอยู่กับสถานะของแต่ละครัวเรือน ซึ่งมีทั้งใช้เพื่อการเดินทางและการขนส่ง โดยจากการสอบถามและการสังเกต (ตุลาคม, 2546) พบว่าเกือบทุกครัวเรือนจะมีรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งแม้ว่าจะมีที่จอดรถน้อยแต่ก็เห็นว่าสะดวกและจำเป็นในการเดินทาง รองลงมาคือ รถกระบะและรถมอเตอร์ไซค์ สำหรับจักรยานและรถเข็น 2 ล้อนั้นจะใช้สัญจรภายในพื้นที่เท่านั้น

ตารางที่ 4.20: จำนวนยานพาหนะ

จำนวน (คัน, เครื่อง)	ยานพาหนะ					
	รถยนต์ส่วนตัว	รถกระบะ	รถมอเตอร์ไซค์	รถบรรทุก	จักรยาน	รถเข็น 2 ล้อ
1	42	17	12	5	3	5
2	12	3	5	3	1	2
3	9	11	11	3	1	-
รวม	63	31	28	11	5	7

รูปแบบการเดินทางที่ใช้มากที่สุด ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 30.95) รองลงมาคือการเดินทางเท้า (ร้อยละ 19.05) และ รถประจำทาง (ร้อยละ 16.67) ตามลำดับ ซึ่งแม้ว่าการจราจรจะติดขัดและที่จอดรถน้อย แต่ผู้อาศัยส่วนใหญ่เลือกที่จะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวและรถประจำทางสำหรับการเดินทางต่างพื้นที่ เพราะรวดเร็วกว่าทางเรือ แต่ถ้าพิจารณาในการสัญจรภายในย่านหรือบริเวณใกล้เคียง เช่น ย่านเยาวราช ส่วนใหญ่จะเลือกการเดินทางเท้า เพราะ ง่ายและมีทางสัญจร ตรอก ซอยหลายทาง

ตารางที่ 4.21: รูปแบบการเดินทางของผู้ตอบและครอบครัว

รูปแบบ	รถยนต์ส่วนตัว	เดินเท้า	รถประจำทาง	รถรับจ้าง	จักรยาน	เรือ	อื่นๆ
อันดับ	1	2	3	4	5	6	7
จำนวน	40	25	22	19	12	9	3
ร้อยละ	30.95	19.05	16.67	14.29	9.52	7.14	2.38

รูปแบบการขนส่งสำหรับร้านค้า พบว่ากิจการค้าส่วนใหญ่เลือกใช้รถกระบะในการขนส่ง(ร้อยละ 29.73) รองลงมาได้แก่ รถบรรทุก (ร้อยละ 21.62) และ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 18.92) ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาพบว่าอัตราส่วนไม่แตกต่างกันนัก แต่อาจเป็นเพราะความกว้างของถนนแคบและมีปัญหาที่จอดรถจึงไม่ค่อยใช้รถบรรทุกมากนัก โดยทั้ง 3 รูปแบบนี้จะใช้ขนส่งสินค้าในพื้นที่ที่ไกลหรือนอกเขต แต่สำหรับการขนส่งโดยรถเข็นและการเดินเท้าจะใช้ในบริเวณใกล้เคียงภายในระดับย่าน สำหรับรูปแบบอื่นๆ คือ เป็นการขนส่งทางเรือ หรือมีลูกค้ามารับสินค้าเอง

ตารางที่ 4.22: รูปแบบการขนส่งของร้านค้า

รูปแบบ	รถกระบะ	รถบรรทุก	รถจักรยานยนต์	รถเข็น 2 ล้อ	เดิน	อื่นๆ
อันดับ	1	2	3	4	5	6
จำนวน	22	16	14	10	8	4
ร้อยละ	29.73	21.62	18.92	13.51	10.81	5.41

สำหรับปริมาณที่จอดรถยนต์ต่อปริมาณรถของผู้ที่อยู่ในย่านทรงวาด พบว่าส่วนใหญ่เห็นว่าเพียงพอร้อยละ 62.50 และไม่เพียงพอร้อยละ 37.50 ซึ่งส่วนใหญ่จะจอดบริเวณขอบทางหน้าบ้านของตน (ร้อยละ 37) และบางส่วนจะนำไปจอดที่ลานจอดรถ เช่นวัด ลานจอดรถริมแม่น้ำ ซึ่งจะเสียค่าจอดเป็นรายวัน แต่สำหรับกิจการที่มีรถบรรทุกนั้น จะให้รถไปจอดนอกพื้นที่ทรงวาดเป็นส่วนใหญ่ และบางอาคารที่ไม่มีที่จอดรถเลยนั้น จะใช้รถจักรยานยนต์และจอดบริเวณหน้าบ้าน

ตารางที่ 4.23: ลักษณะการจอดรถยนต์ของครอบครัว

สถานที่	ขอบทางหน้าบ้าน	ลานจอดรถ	ในตัวบ้าน	บนถนน	บริเวณบ้าน	ไม่มีที่จอด
จำนวน	48	28	20	18	5	5
ร้อยละ	37	21	15	13	10	4

## 4.4 สรุปข้อมูลในระดับย่านทรงวาด

### 4.4.1 ด้านสภาพกายภาพ

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาพบว่าการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อการพาณิชย์ แม้กระทั่งพื้นที่โล่งก็ถูกใช้เป็นสถานที่จอดรถ ซึ่งที่ดินจะปกคลุมด้วยอาคารประเภทตึกแถวเป็นส่วนใหญ่ทั้งที่สร้างมานานและสร้างขึ้นใหม่ผสมผสานกัน ทำให้รูปแบบอาคารภายในพื้นที่มีความหลากหลายและมีลักษณะเด่นแตกต่างกัน โดยสังเกตได้ว่ารูปแบบของอาคารเก่าจะมีลักษณะสถาปัตยกรรมสถาปัตยกรรมแบบยุโรปและจีนผสมผสานกัน ซึ่งแต่ละรูปแบบสถาปัตยกรรมสามารถแบ่งออกได้ตามช่วงของอาคาร และช่องว่างของแต่ละช่วงอาคารนั้นจะเป็นตรอกซอย ที่เชื่อมถนนทรงวาดไปยังถนนสายย่อยต่างๆ ในพื้นที่ต่อเนื่องด้านทิศเหนือ และเป็นทางเข้าไปสู่พื้นที่ริมแม่น้ำในทิศใต้ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นทางเข้าส่วนบุคคลทำให้พื้นที่บริเวณริมน้ำเข้าถึงได้ยาก อีกทั้งส่งผลต่อการพัฒนาอาคารและพื้นที่ จึงทำให้เห็นได้ว่าอาคารในบริเวณนี้มีสภาพทรุดโทรม โดยเฉพาะอาคารประเภทโกดังสินค้า ซึ่งเป็นอาคารเก่าซึ่งรองรับกิจการค้าประเภทสินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตร ซึ่งกิจการเหล่านี้ยังคงดำเนินมาจนถึงปัจจุบัน

ลักษณะอาคารส่วนใหญ่มีความสูงประมาณตั้งแต่ 2-4 ชั้น โดยพบว่าอาคารเก่าบางส่วนได้ทำการต่อเติมและซ่อมแซมซึ่งทำให้รูปแบบทางสถาปัตยกรรมเปลี่ยนแปลงและคุณค่าลดลง ในขณะที่อาคารเก่าที่มีรูปแบบหรือโครงสร้างไม่สามารถต่อเติมได้ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโครงสร้างไม่มีสภาพทรุดโทรมมาก ซึ่งเป็นอาคารประเภทโกดังสินค้า อย่างไรก็ตามแม้ว่าอาคารจะได้รับการซ่อมแซมหรืออาคารที่สร้างขึ้นมาในช่วงหลังนั้นมิได้

คำนึงถึงรูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารเดิม หรือ ความกลมกลืนของรูปแบบอาคารข้างเคียง ทำให้รูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าสูญหายไป และ กรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคารส่วนใหญ่ถูกรครอบครองโดยเอกชนรายย่อย ทำให้ยากในการประสานประโยชน์และกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกัน ซึ่งแนวทางส่วนหนึ่งจะกำหนดมาจากทัศนคติของผู้มีส่วนได้-เสีย เพื่อลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น จากข้อมูลที่ทำการศึกษาสามารถสรุปปัญหาด้านสภาพกายภาพของพื้นที่ย่านทรงวาดได้ ดังนี้

1. ปัญหาด้านสภาพอาคารเสื่อมโทรม โดยเฉพาะอาคารเก่าที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า ซึ่งโครงสร้างอาคารเก่าทำให้ยากในการปรับปรุง และจำเป็นต้องใช้เงินและช่างที่มีความชำนาญสูง พื้นที่ความหนาแน่นของการใช้ที่ดินและอาคาร จึงยากต่อการขยายเส้นทางการสัญจร
2. ปัญหาด้านการจราจรหนาแน่นในบริเวณถนนทรงวาด เนื่องจากสภาพถนนและกิจกรรมการค้า ซึ่งเกิดจากพื้นที่ผิวการจราจรที่แคบ และด้านหนึ่งของถนนทรงวาดจะใช้ที่เป็นที่จอดรถและยังการขนถ่ายสินค้าด้านหน้าอาคารทำให้การจราจรติดขัด
3. ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่ริมน้ำ เนื่องจากเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลและเข้าถึงยาก ทำให้การพัฒนาเปลี่ยนแปลงยาก และยังเสี่ยงต่อการเป็นแหล่งมั่วสุมในบริเวณอาคารที่รกร้าง นอกจากนั้นสภาพแวดล้อมที่เกิดจากความทรุดโทรมของอาคาร และความไม่เป็นระเบียบขององค์ประกอบต่างๆภายในพื้นที่ เช่น สายเสาไฟฟ้า สภาพทางเท้า การต่อเติมอาคาร เป็นต้น
4. ปัญหามลภาวะต่าง ๆ ซึ่งสัมพันธ์กับปัญหาด้านการจราจรหนาแน่น ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากควันพิษจากรถยนต์ โดยเฉพาะรถบรรทุกที่เข้ามาขนส่งสินค้า โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยริมถนนราชวงศ์ ถนนทรงวาด ซึ่งถนนดังกล่าวก็ประสบปัญหาการจราจรหนาแน่นเช่นเดียวกัน นอกจากนั้น การขาดพื้นที่สีเขียวและพื้นที่โล่งที่จะเป็นพื้นที่กิจกรรมหรือพักผ่อนของประชาชน

#### 4.4.2 ประชากร เศรษฐกิจ สังคม การเดินทางและ การขนส่ง

**ประชากรและเศรษฐกิจ** : ส่วนใหญ่ประชากรยังคงพักอาศัยในย่านทรงวาดซึ่งจะเป็นผู้ที่ประกอบกิจการค้า โดยมีสถานะเป็นเจ้าของ ในขณะที่ผู้เช่าส่วนใหญ่จะมีที่พักที่อื่นนอกพื้นที่ศึกษา และ จากแบบสอบถามพบว่าแนวโน้มรายได้ของแต่ละครัวเรือนมีแนวโน้มลดลง ซึ่งเป็นรายได้ที่มาจากกิจการในย่านทรงวาด ดังนั้นหากมีการกำหนดแนวทางที่สามารถนำศักยภาพของพื้นที่มาใช้อย่างเต็มที่ ย่อมมีโอกาสที่จะผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมได้ด้วย

**สังคม** : บริเวณย่านทรงวาดมีการตั้งถิ่นฐานมานาน ซึ่งในการรวมกลุ่มของชุมชนในปัจจุบันมี 2 ชุมชน แต่เป็นในลักษณะความสัมพันธ์ทางด้านสังคมการอยู่อาศัย ได้แก่ ชุมชนภิรมย์และชุมชนทำน้ำจิ้มจวรรดี ในขณะที่ไม่มีการรวมกลุ่มทางด้านการค้าภายในพื้นที่ อาจมีสาเหตุมาจากขาดองค์กรหรือแกนนำในการก่อตั้ง ในขณะที่ประชาชนส่วนใหญ่อยู่อาศัยหรือดำเนินกิจการค้าอยู่ในช่วง 16-30 ปี ซึ่งจัดได้ว่ามีระยะเวลาและค่อนข้างผูกพันกับพื้นที่ ดังนั้นหากมีการรวมกลุ่มภายในชุมชนประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมและพัฒนาให้เป็นชุมชนที่อยู่ได้ด้วยตนเอง

**การคมนาคมขนส่ง** : แม้ว่าพื้นที่ศึกษาจะสามารถเข้าถึงได้ด้วยระบบขนส่งมวลชนทั้งทางบกและทางน้ำ แต่จากแบบสอบถามเห็นได้ว่าประชาชนส่วนใหญ่ยังใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางมากกว่ายานพาหนะอื่นๆ แม้ว่าจะมีข้อจำกัดในเรื่องที่จอดรถยนต์ก็ตาม โดยจะจอดรถริมขอบทางหน้าอาคารของตน หรือตรอกซอยระหว่างอาคาร ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรไม่สะดวก และ มลพิษต่างๆ ดังนั้นควรมีการจัดระเบียบการใช้ถนนและทำโครงข่ายการสัญจรที่มีความเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งมวลชนกับการสัญจรภายในพื้นที่ ซึ่งจะก่อให้เกิดความสะดวกและลดปัญหามลภาวะต่างๆ ได้