

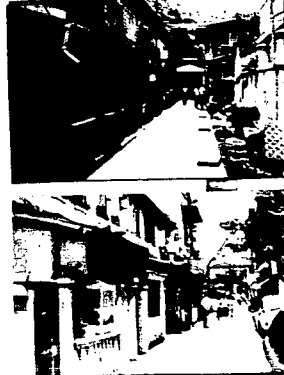
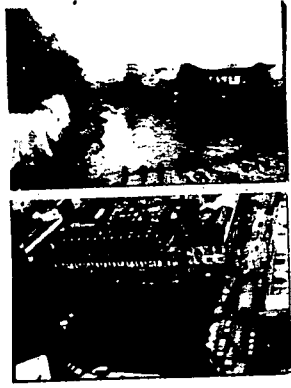
#### บทที่ 4

##### แนวทางในการปรับปรุงฟื้นฟูแขวงบางรัก

แขวงบางรักเป็นแขวงที่มีพื้นที่น้อยที่สุดในเขตบางรัก คือประมาณ .689 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 430 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12.43 ของพื้นที่ทั้งหมด แขวงบางรักมีพื้นที่เป็นแนวยาวตามแม่น้ำเจ้าพระยาจากปากคลองผดุงกรุงเกษมไปจรดปากคลองสาครเป็นระยะทาง 1.7 กิโลเมตร ตามลักษณะทางกายภาพ แขวงบางรักตั้งอยู่ตรงจุดที่แขวงต่าง ๆ มารวมกัน เพราะฉะนั้นแขวงบางรักจึงเปรียบเสมือนศูนย์กลางของเขตบางรัก

แขวงบางรักปัจจุบันมีประชากร 23,761 คน และมีบ้านเรือนที่หนาแน่น 23,500 หลัง เป็นบ้านเรือนอยู่อาศัยที่ปลูกอย่างแออัดประมาณ 163 หลัง ผู้คนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย เนื่องจากแขวงบางรักเป็นแขวงที่มีชาวต่างชาติมาตั้งถิ่นฐานในระยะแรก ลักษณะของชุมชนจึงประกอบด้วยประชาชนที่นับถือศาสนาอิสลาม, ศาสนาคริสต์ และพุทธศาสนา ดังจะเห็นได้จากศาสนสถานที่ตั้งอยู่ในบริเวณแขวงบางรัก เช่น บริเวณตรอกโรงภาษีจะประกอบด้วยชุมชนที่นับถือศาสนาอิสลาม มีมัสยิดและสุสานสำหรับชุมชนกลุ่มนี้ บริเวณตรอกโอเรียนเต็ลและตรอกอัลสลัมซันมีโบสถ์คริสต์ คือโบสถ์อัลสลัมซัน ส่วนวัดสวนพลูและวัดม่วงแคเป็นศาสนสถานในพุทธศาสนา เป็นต้น

ในอดีตแขวงบางรักเป็นพื้นที่แรกเริ่มของความเจริญของเขตบางรัก (ดูแผนที่ 2.2) และค่อยแผ่ขยายไปจนเต็มพื้นที่เขตบางรักในปัจจุบัน เพราะฉะนั้นอาคารบ้านเรือนโดยทั่วไปจึงเก่ากว่าบริเวณแขวงอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม บางส่วนของแขวงบางรักได้มีการก่อสร้างอาคารใหม่ขึ้นทดแทนบ้างเช่นกัน รูปที่ 4.1 และ 4.2 แสดงสภาพทั่วไปของแขวงบางรักในปัจจุบัน



3 สภาพทั่วไปของ  
แขวงบางรัก  
ปัจจุบัน

รูป 4.1



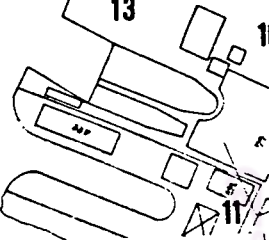
๒  
๑  
๒  
๓  
๔  
๕



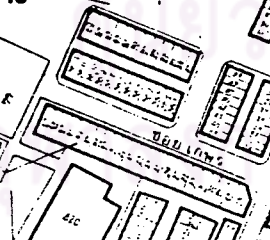
13



14



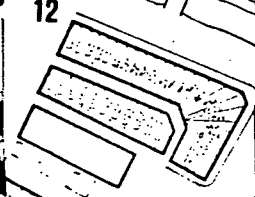
13



10



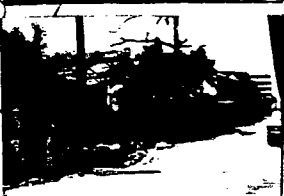
12



12



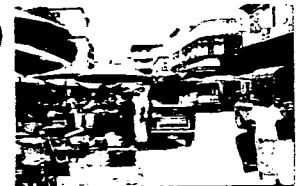
11



9

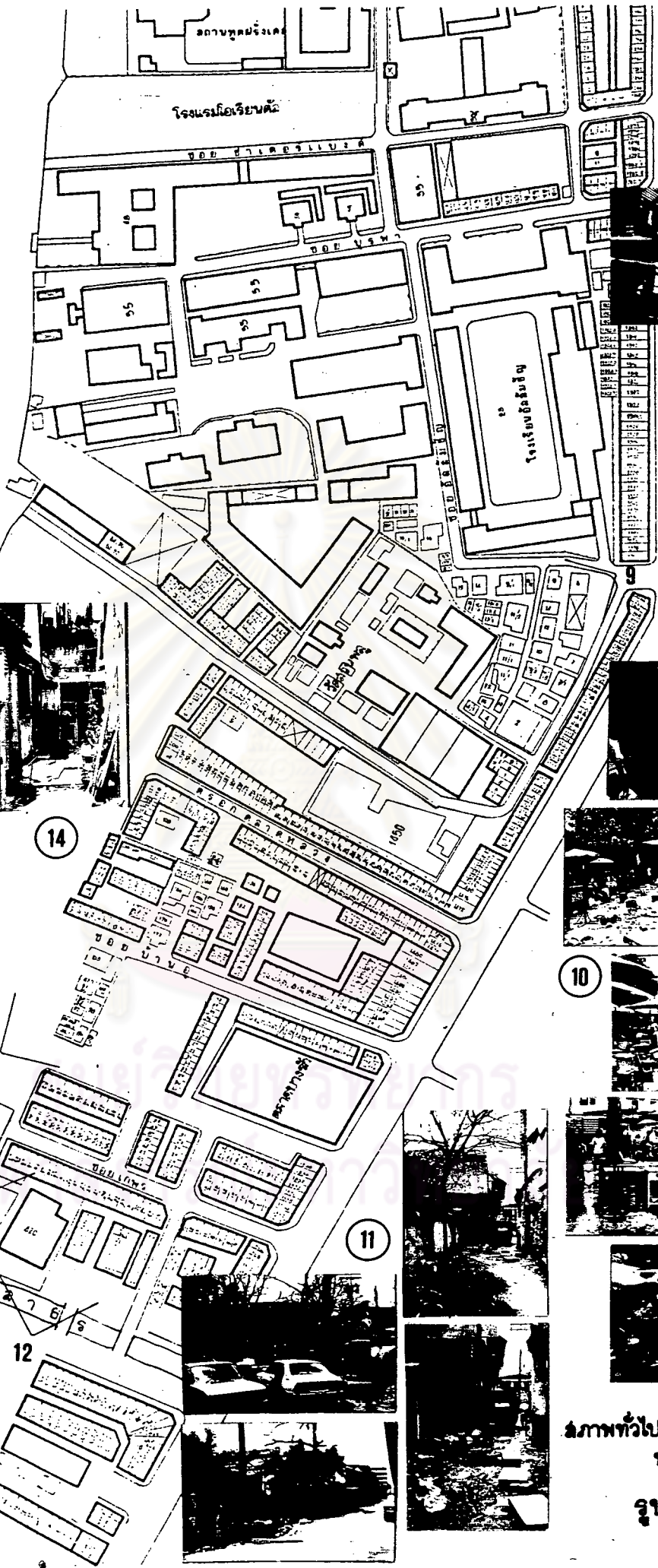


10



สภาพทั่วไปของแขวงบางรัก  
ปัจจุบัน

รูป 4.2



4.1 การใช้ที่ดินของแขวงบางรัก การใช้ที่ดินอยู่ในลักษณะผสมระหว่างที่อยู่อาศัย การพาณิชย์ การอุตสาหกรรม สถาบันราชการ ศาสนสถาน และโรงเรียน (ดูแผนที่ 4.1) บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้เชิงสะพานสารสินเป็นที่ตั้งของอุโมงค์เรือ ท่าเรือ โกดังสินค้าและที่อยู่อาศัย เดิมเคยมีโรงสีข้าวและโรงเลื่อย แต่ปัจจุบันได้รื้อย้ายออกไปแล้ว บริเวณถนนเจริญกรุงเป็นอาคารร้านค้าและสำนักงานธุรกิจตลอดแนวถนน แขวงบางรักมีความเจริญมาแต่ดั้งเดิม จึงมีอาคารบ้านเรือนหนาแน่น ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้ถูกระเบิดเสียหายในบางบริเวณ และได้มีการสร้างทดแทนขึ้นใหม่ ภายหลังสงครามยุติลงแล้ว การใช้ที่ดินแบบผสมที่มีได้มีการวางแผนการใช้ที่ดิน ทำให้มีกิจกรรมบางประเภทที่ส่งผลกระทบต่อราคาอสังหาริมทรัพย์ เช่น อุโมงค์เรือ มักจะส่งเสียงรบกวน ปล่องของเสียบลงสู่แม่น้ำ โรงกลึงทำให้เกิดความสั่นสะเทือน และมีเสียงดัง ตลาดบางรักและร้านขายส่งสินค้ามีการขนถ่ายสินค้าทำให้การจราจรติดขัด โรงเรียนที่อยู่ในย่านธุรกิจทำให้การจราจรติดขัดในเวลาเลิกเรียน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม เขตบางรักยังมีอาคารเก่าแก่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ที่สมควรได้รับการอนุรักษ์ เช่น บริเวณโรงแรมโอเรียนเต็ล บริษัทอีสเอเซียติก ซึ่งมีอายุราวร้อยปี สถานทูตฝรั่งเศส และสถานทูตปอร์ตุเกศ รวมทั้งโรงภาพยนตร์หรือกรมตุลกากร ซึ่งในปัจจุบันเป็นที่ทำการของตำรวจน้ำ เป็นต้น

จากการสำรวจการใช้ที่ดินเพื่อจัดทำผังเฉพาะของกรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ. 2521 และปรับปรุงเพิ่มเติมในปี 2523 ดังแสดงไว้ในตารางการใช้ที่ดินแขวงบางรัก (ดูตารางที่ 4.1) แยกประเภทการใช้ที่ดินได้ดังนี้

4.1.1. บริเวณอยู่อาศัย คิดเป็นร้อยละ 7.40 ของที่ดินทั้งแขวง บริเวณอยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่ลึกเข้าไปจากถนนเจริญกรุงด้วยอาคารเดี่ยว (Single house) ที่ปลูกสร้างอย่างแออัดในที่ดินของศาสนสถาน เช่น ที่ดินของวัด มัสยิด โบสถ์ฝรั่ง และที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์









แม่น้ำเจ้าพระยา

คลองบางกอกใหญ่

ถนนเจริญกรุง

### แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร แสดงการใช้ที่ดินแขวงบางรักปัจจุบัน

สัญลักษณ์

-  ป่าช้าแขก
-  บริเวณพาณิชย์ยกรรม
-  บริเวณอยู่อาศัย
-  บริเวณอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
-  สถาบันราชการ, สถานทูต
-  สถาบันการศึกษา
-  ศาสนสถาน
-  ที่ว่างเกิดจากการรื้อถอน

0 50 100 200 300 ม



แผนที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ตารางการใช้ที่ดินแขวงบางรัก พ.ศ. 2523

ประเภทการใช้	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละของพื้นที่แขวง
อยู่อาศัย	22.57	7.40
พาณิชยกรรม	57.67	24.81
อุตสาหกรรม	12.94	4.24
สถาบันราชการ	47.79	15.67
สถาบันการศึกษา	32.86	10.77
ศาสนสถาน	15.26	5.00
สาธารณูปโภค (ถนน)	60.74	19.91
ที่ว่าง (ไม่มีอาคาร)	37.17	12.19
รวม	305.00	100.00

ที่มา : วัดจากแผนที่ภาษี งานวิจัยกองผังเมืองสำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร, พ.ศ. 2523.

หมายเหตุ : ไม่รวมพื้นที่ในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองผดุงกรุงเกษมประมาณ 125 ไร่.

4.1.2. บริเวณพาณิชยกรรม คิดเป็นร้อยละ 24.81 ของที่ดินทั้งแขวง บริเวณพาณิชยกรรมส่วนใหญ่อยู่ริมถนนเจริญกรุง และริมถนนซึ่งรถยนต์เข้าถึง ประกอบด้วยอาคารประเภทตึกแถวค้าขาย ที่เป็นสำนักงานมีเพียงส่วนน้อย นอกจากนี้ยังมีบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงแรมขนาดใหญ่ คือ โรงแรมโอเรียนเต็ล และมีแนวโน้มที่จะมีการใช้ที่ดินเพื่อการสร้างโรงแรมและพาณิชยกรรมประเภทอื่น ๆ เพิ่มขึ้นอีก เมื่ออุตสาหกรรมที่เคยอยู่ในแขวงนี้แต่เดิมได้รื้อย้ายออกไป

4.1.3. บริเวณอุตสาหกรรม การใช้ที่ดินมีเพียงร้อยละ 4.24 ของพื้นที่แขวงทั้งหมดเดิมแขวงบางรักบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นที่ตั้งของท่าเรือ อู่ซ่อมเรือ โรงเลื่อยไม้ โรงสีข้าว และโกดังเก็บสินค้า แต่เนื่องจากได้มีข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานครห้ามปลูกสร้างต่อเติมโรงงานอุตสาหกรรมในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ทำให้กิจการอุตสาหกรรมดังกล่าวในแขวงบางรักได้ปิดกิจการลง ที่ยังคงเหลืออยู่ได้แก่ อู่ซ่อมเรือ โรงกลึง และโกดังเก็บสินค้า

4.1.4. บริเวณสถาบันราชการ ได้แก่สถานที่ทำการของรัฐบาล และสถานทูตต่าง ๆ เช่น การสื่อสารแห่งประเทศไทย สถานทูตฝรั่งเศส สถานทูตปอร์ตุเกศ มีพื้นที่รวมกันประมาณร้อยละ 15.67 ของพื้นที่แขวงทั้งหมด

4.1.5. บริเวณสถานบันการศึกษา พื้นที่ที่ใช้เป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาคิดเป็นร้อยละ 16.77 ของพื้นที่แขวง เนื่องจากแขวงบางรักเป็นชุมชนเก่าแก่จึงมีโรงเรียนซึ่งมีชื่อเสียงตั้งอยู่หลายโรงเรียน เช่น โรงเรียนอัสสัมชัญ โรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์ โรงเรียนอัสสัมชัญศึกษา และโรงเรียนวัดม่วงแคของกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

4.1.6. บริเวณศาสนสถาน แขวงบางรักมีศาสนสถานต่าง ๆ ทั้งในพุทธศาสนาและศาสนาอื่น ๆ ศาสนสถานเหล่านี้มีความเก่าแก่ตั้งขึ้นพร้อม ๆ กับความเจริญเติบโตของแขวงบางรัก เช่น วัดม่วงแค สร้างในสมัยรัชกาลที่ 1 และวัดสวนพลู สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 เดิมเคยมีวัดแก้วแจ่มฟ้า ตั้งอยู่ริมแม่น้ำข้างสถานทูตปอร์ตุเกศ แต่ต่อมาได้ย้ายออกไปอยู่ในแขวงสี่พระยา นอกจากนี้ยังมีโบสถ์อัสสัมชัญ และมีสถิตในศาสนาอิสลามอีกด้วย เมื่อรวมพื้นที่ศาสนสถานดังกล่าว จะมีพื้นที่ประมาณร้อยละ 5.00 ของพื้นที่แขวงทั้งหมด

4.1.7 บริเวณสาธารณูปโภค ประกอบด้วยถนนเป็นส่วนใหญ่ แขวงบางรักมีถนนเจริญกรุง เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่สำคัญเพียงสายเดียว นอกนั้นเป็นถนนซอย ซึ่งเมื่อรวมพื้นที่ถนนสายต่าง ๆ และซอยรวมกันแล้ว จะมีพื้นที่เพียงร้อยละ 19.91 ของพื้นที่แขวงทั้งหมด

4.1.8 บริเวณที่เว้นว่าง แขวงบางรักมีที่ว่างไม่มีอาคารและที่ว่างจากการรื้อถอนอาคาร เพื่อรอการปลูกสร้าง ว่างได้ร้อยละ 12.19 ของพื้นที่แขวงทั้งหมด ดังแสดงในแผนที่ 4.1

#### 4.2 สภาพกายภาพ

จากการสำรวจทางด้านกายภาพพบว่า อาคารส่วนใหญ่ในแขวงบางรักมีความสูงอยู่ในระหว่าง 2 - 4 ชั้น ที่สูงเกิน 4 ชั้นขึ้นไปมีจำนวนน้อยมาก และอาคารสำหรับพักอาศัยส่วนใหญ่จะเป็นบ้าน 1 - 2 ชั้นเท่านั้น ดังนั้น อัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวม (FAR) จึงมีค่าเฉลี่ยประมาณ 1.41 ซึ่งเป็นค่าที่ต่ำกว่าอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมตามที่ผังนครหลวง พ.ศ. 2543 ได้กำหนดไว้สำหรับบริเวณพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองที่ให้ค่า FAR ไว้อย่างสูงถึง 6.5

สำหรับอัตราร้อยละของพื้นที่อาคารปกคลุมดิน (GAC) ของแขวงบางรัก โดยการสำรวจของงานวิจัย กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ. 2521 ปรับปรุงแก้ไข พ.ศ. 2523 มีถึงร้อยละ 82.5 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามผังนครหลวง พ.ศ. 2543 ที่ให้ค่าของ GAC ไว้อย่างร้อยละ 75 เท่านั้น

จากค่า FAR และค่า GAC ของแขวงบางรัก จะเห็นได้ว่า แม้ค่า GAC จะสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด แต่ค่า FAR ก็ยังต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดอยู่มาก ดังนั้น การปรับปรุงฟื้นฟูการใช้ที่ดินและอาคารย่อมทำได้ในทางแนวตั้งอันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ที่ดินให้สูงขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็จะสามารถลดความหนาแน่นในทางราบลงได้ อันเป็นการแก้ไขความขาดแคลน



พื้นที่เว้นว่างให้ดีขึ้น การปรับปรุงประสิทธิภาพในการใช้ที่ดินย่อมจะมีผลต่อสุขวิทยาอนามัยของประชาชน รวมทั้งความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นการแก้ไขให้เกิดผลดีทั้งในทางกายภาพและทางสังคมของแขวงบางรักไปพร้อม ๆ กันด้วย

#### 4.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

4.3.1 ถนนและซอย แขวงบางรักมีถนนและซอยเป็นพื้นที่รวมกันประมาณ 42,324 ตารางเมตร หรือร้อยละ 6.13 ของพื้นที่แขวง และเมื่อเปรียบเทียบกับแขวงอื่น ๆ ในเขตบางรักแล้ว แขวงบางรักเป็นแขวงที่มีถนนคิดเป็นพื้นที่น้อยที่สุด คือมีพื้นที่ถนนเพียงร้อยละ .76 ของพื้นที่เขต หรือเพียงร้อยละ 6.54 ของพื้นที่ถนนทั้งหมดในเขต ถนนสายสำคัญหรือสายหลักของแขวงบางรักมีสายเดียวคือ ถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมแขวงอื่น ๆ กับแขวงบางรัก นอกนั้นเป็นถนนซอยที่มีความกว้างระหว่าง 4.00 เมตร - 12.00 เมตร มีซอยเกสรซอยเดียวที่กว้าง 15.00 เมตร ถนนสายรองและถนนซอยทุกสายในแขวงบางรักเชื่อมติดต่อกับถนนเจริญกรุง เนื่องจากมิได้มีการวางระบบสาธารณูปโภคไว้แต่เดิม ถนนและซอยที่สร้างขึ้นจึงคงออกไปตามสภาพของพื้นที่ที่อำนวยการ สภาพของถนนทั้งหมดเป็นคอนกรีตและแอสฟัลท์ การที่แขวงบางรักมีพื้นที่ถนนน้อยมาก ย่อมเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ และแขวงบางรักยังมีถนนที่มีความกว้างไม่ถึง 7.00 เมตรถึงร้อยละ 60.89 ของพื้นที่ถนนในแขวงทั้งหมด ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นว่า เขตบางรักมีความขาดแคลนถนนอย่างมาก ควรได้รับการปรับปรุงพื้นที่ให้มีพื้นที่ถนนเพิ่มขึ้น

4.3.2 ทางเท้า จากการสำรวจถนนและซอยส่วนใหญ่ในแขวงบางรัก มีเขตทางแคบ จึงไม่ค่อยมีทางเท้า ถนนที่มีทางเท้ามีอยู่เป็นจำนวนน้อย และมีความกว้างเพียง 1.00 - 2.50 เมตร ซึ่งไม่สามารถปลูกต้นไม้ได้ การขาดทางเท้าก่อให้เกิดปัญหาในด้านการจราจร เพราะคนและยานพาหนะจะต้องใช้ทางสัญจรร่วมกัน ซึ่งเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว

4.3.3 น้ำประปา แขวงบางรักมีท่อประธาน ซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลาง 300 มิลลิเมตร ผ่านตามแนวถนนเจริญกรุง และมีท่อย่อยแยกเข้าสู่พื้นที่โดยใช้ท่อเส้นผ่าศูนย์กลาง 150 มิลลิเมตร ทำให้พื้นที่แขวงบางรักไม่มีความขาดแคลนน้ำประปา แต่เนื่องจากการประปานครหลวงไม่สามารถจะเพิ่มแรงดันของน้ำให้ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นความดันของน้ำ 15 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว เนื่องจากท่อจ่ายน้ำและท่อแยกเข้าตามอาคารเป็นท่อเก่า ซึ่งอาจทำให้ท่อแตกได้ ดังนั้น การประปานครหลวงจึงปล่อยให้แรงดันของน้ำประปาดำกว่าปกติ เป็นเหตุให้น้ำประปาไม่สามารถขึ้นสู่อาคารที่มีความสูงเกิน 2 ชั้นไปได้ ผู้ใช้น้ำส่วนใหญ่จึงต้องใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อเพิ่มแรงดันให้สูงขึ้น

4.3.4 ไฟฟ้า เขตบางรักมีสถานีย่อยของการไฟฟ้านครหลวง คือสถานีย่อยสีลม และสถานีย่อยสี่พระยา ขนาด 40 เอ็มวีเอ สามารถจ่ายไฟได้ครบตามความต้องการของเขต จำหน่ายบริการด้านการใช้ไฟฟ้าจึงไม่เป็นปัญหาและอุปสรรคใด ๆ ต่อการพัฒนาพื้นที่ทั้งในเขตบางรักและในแขวงบางรัก ปัญหาที่มีก็คือปัญหาด้านไฟส่องสว่างสาธารณะตามถนนหนทาง และที่สาธารณะซึ่งมีความขาดแคลนและติดตั้งไม่ทั่วถึง ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในเวลากลางคืน จากการสำรวจและประเมินผล แขวงบางรักมีความรุนแรงของปัญหาในเรื่องไฟส่องสว่างมากกว่าแขวงอื่น ๆ ซึ่งสมควรได้รับการปรับปรุง

4.3.5 ตลาด แขวงบางรักมีตลาดเก่าแก่ คือตลาดบางรัก เป็นตลาดสดแห่งเดียวซึ่งมีสินค้าต่าง ๆ ที่มีคุณภาพดีจำหน่าย เนื่องจากอยู่ในย่านที่มีพวกฝรั่งต่างชาติ และมีคนที่มีฐานะร่ำรวยอยู่มาก เจ้าของตลาดจึงขยายพื้นที่ออกไปจากเดิมให้บริเวณตลาดกว้างขวางขึ้น การที่ตลาดบางรักมีผู้มาจับจ่ายเป็นจำนวนมาก ทำให้มีปัญหาเรื่องการขาดแคลนที่จอดรถ ขาดการบริหารดูแลอย่างทั่วถึง ทำให้กลายเป็นบริเวณที่สกปรก ขาดความเป็นระเบียบ มีกลิ่นของเสียรบกวน ตลาดบางรักเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดความจ้อแจงของการจราจรในถนนเจริญกรุงอันเป็นการสร้างปัญหาอีกประการหนึ่ง

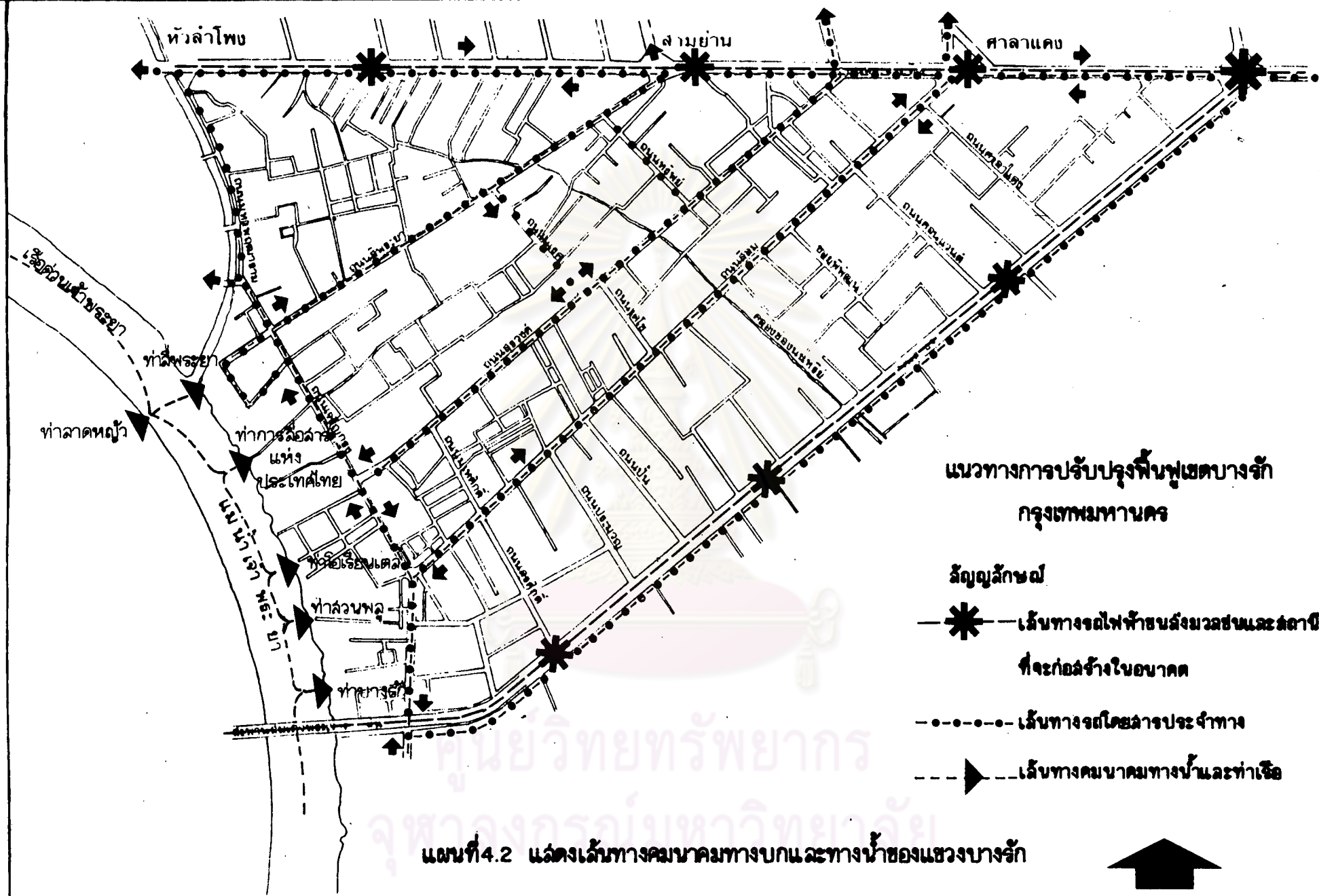
4.4 การคมนาคม แขวงบางรักมีการคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทางบกมีถนนเจริญกรุง เป็นถนนสายหลักที่มีรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล่นผ่านรวม 7 สาย คือ สาย 1, 15, 17, 35, 75, 76 และ ปอ. 4 และยังมีรถประจำทางอีก 3 สาย ซึ่งมีต้นสายอยู่ที่บริเวณท่าเรือสี่พระยา ซึ่งอยู่ปลายสุดของถนนสี่พระยา

สำหรับการคมนาคมทางน้ำ แขวงบางรักมีท่าเทียบเรือซึ่งเป็นเรือข้ามฟากจากเขตคลองสาน และเรือด่วนเจ้าพระยาซึ่งแล่นจากนนทบุรี ซึ่งอยู่ทางเหนือของแขวงลงไปทางใต้ที่เขตยานนาวา ท่าเทียบเรือดังกล่าวมี 4 ท่า คือ ท่าสี่พระยา ท่าโอเรียนเต็ล ท่าสวนพลู และท่าสาทรใต้ (หรือบางรัก) นอกจากนี้ยังมีท่าซึ่งเปิดให้ใช้เฉพาะเวลาราชการคือ ท่าการสื่อสารแห่งประเทศไทย (ดูแผนที่ 4.2)

ในด้านการคมนาคมแขวงบางรักนับเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างฝั่งกรุงเทพฯ และฝั่งธนบุรีไปยังเขตต่าง ๆ จากสถิติซึ่งกรมเจ้าท่าทำได้ทำไว้ตั้งแต่ พ.ศ. 2520 - 2523 ดังแสดงในตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงผ่านท่าต่าง ๆ ในแขวงบางรักและแผนที่การคมนาคมทางน้ำ (แผนที่ 4.2) แสดงให้เห็นว่ามีประชาชนนิยมข้ามฟากจากเขตคลองสานมายังฝั่งกรุงเทพฯ โดยผ่านท่าเรือต่าง ๆ ในแขวงบางรักถึงวันละประมาณ 40,959 คน และจำนวนผู้ผ่านท่าขึ้นลงท่าเรือในแขวงบางรักเพิ่มขึ้นทุกปี จำนวนผู้โดยสารขึ้นลงเรือดังกล่าวทำให้ถนนขอยระหว่างท่าเรือกับถนนเจริญกรุงมีความคับคั่งจอแจเนื่องจากมีประชาชนเข้าออกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าสี่พระยา และท่าสวนพลู ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงท่าเรือเป็นจำนวนมาก




#### 4.5 ปัญหาสภาพแวดล้อม

4.5.1 การจราจร แขวงบางรักมีถนนเจริญกรุง เป็นถนนสายหลักสายเดียวที่เชื่อมต่อเขตป้อมปราบและสัมพันธวงศ์กับเขตยานนาวา นอกจากนั้นเป็นถนนขอยเชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุง ถนนเจริญกรุงจึงเป็นเส้นทางสำคัญที่มีรถยนต์ผ่านเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน โดยเฉพาะ

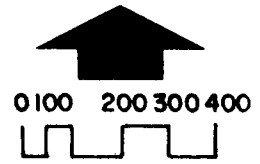


**แนวทางการปรับปรุงฟื้นฟูเขตบางรัก  
กรุงเทพมหานคร**

**สัญลักษณ์**

-  เส้นทางรถไฟกำลังขจัดมลพิษและสถานีที่จะก่อสร้างในอนาคต
-  เส้นทางรถไฟโดยลารประจำทาง
-  เส้นทางคมนาคมทางน้ำและท่าเรือ

**แผนที่ 4.2 แสดงเส้นทางคมนาคมทางบกและทางน้ำของแขวงบางรัก**



ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงท่าเรือต่าง ๆ ในเขตบางรัก

ท่าเรือ	พ.ศ. 2520 (14 วัน)			พ.ศ. 2521 (7 วัน)			พ.ศ. 2523 (7 วัน)		
	ขึ้น	ลง	รวม	ขึ้น	ลง	รวม	ขึ้น	ลง	รวม
สี่พระยา - วีระ	65,722	59,509	125,231	21,878	17,871	39,748	28,408	25,875	54,283
เฉลี่ยต่อวัน	4,694	4,250	8,945	3,125	2,553	5,678	4,058	3,696	7,754
สี่พระยา - คลองสาน	103,956	80,648	184,604	47,336	39,070	86,406	54,303	36,763	91,066
เฉลี่ยต่อวัน	7,425	5,760	13,186	6,762	5,581	12,343	7,759	5,251	13,009
สวนพลู - ศาลเทึกษ์	51,397	43,693	95,090	23,147	18,220	41,367	51,404	54,172	96,576
เฉลี่ยต่อวัน	3,671	3,120	6,792	3,306	2,602	5,909	7,343	7,738	13,796
สาทรใต้ - ฉางเกลือ	89,241	69,467	158,708	32,770	25,490	58,260	21,466	19,653	41,119
เฉลี่ยต่อวัน	6,374	4,961	11,336	4,681	3,641	8,322	3,066	2,807	5,874
โอเรียนเต็ล - วัดสุวรรณ							2,105	1,566	3,671
เฉลี่ยต่อวัน							300	223	524
ท่าการสื่อสาร-คลองสาน							978	2,123	3,101
เฉลี่ยต่อวัน							195	424	620
รวมทุกท่า	310,316	253,317	563,633	125,131	100,651	225,781	157,686	138,029	286,715
เฉลี่ยต่อวัน	22,165	18,094	40,259	17,875	14,378	32,254	22,526	19,718	40,959

หมายเหตุ 1. ท่าโอเรียนเต็ล - วัดสุวรรณ เพิ่งมีสถิติเมื่อ พ.ศ. 2523

2. ท่าการสื่อสาร - คลองสาน เปิดเฉพาะวันราชการ เพราะฉะนั้นในการเฉลี่ยจึงคิดเพียง 5 วัน

ช่วงจากคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งอยู่ในแขวงบางรัก มีการจราจรคับคั่งและติดขัดเป็นประจำ ในระยะระหว่างการก่อสร้างถนนและสะพานสาทร เจ้าพนักงานจราจรกรุงเทพฯ ได้จัดให้ถนนเจริญกรุงช่วงจากคลองผดุงกรุงเกษม และช่วงจากถนนสุรวงศ์ถึงถนนสี่พระยาเป็นถนนรถเดินทางเดียว เพื่อผ่อนคลายความแออัดของการจราจร จากการสำรวจสภาพการจราจรช่วงจากคลองสาทรถึงหัวถนนสีลม โดยงานระบบคมนาคม ขนส่งและสาธารณูปโภค กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานครพบว่าปริมาณการจราจรสูงถึง 1,028 คันต่อชั่วโมง และปริมาณการจราจรได้สูงเพิ่มขึ้นอีกเล็กน้อยจากถนนสีลมถึงถนนสี่พระยา คือ 2,013 คันต่อชั่วโมง และเมื่อจัดให้ถนนเจริญกรุงเป็นถนนรถวิ่งทางเดียว ปริมาณรถจากทางเหนือและทางใต้จึงเข้าไปแออัดอยู่ในถนนสี่พระยาทำให้สภาพการจราจรคับคั่งตลอดวันโดยเฉพาะในเวลาเช้าและเย็น.

4.5.2 ที่จอดรถ แขวงบางรักมีอาคารร้านค้าตลอดแนวถนนเจริญกรุงซึ่งห้ามจอดรถตลอดสาย และในแขวงบางรักตามแนวถนนเจริญกรุงก็ไม่ปรากฏว่ามีที่จอดรถยนต์นอกเขตถนน (Off - Street Parking) นอกจากที่จอดรถของโรงแรมโอเรียนเต็ล ซึ่งอยู่ลึกเข้าไปจากถนนเจริญกรุง รถส่วนใหญ่อาศัยจอดตามซอยและที่ว่างหน้าที่ทำการไปรษณีย์กลาง ซึ่งค่อนข้างหาที่จอดยากเช่นกัน

ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2517 <sup>(1)</sup> ออกตามความในมาตรา 8 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2479 แก้ไขเพิ่มเติม โดยประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 192 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2515 มีอาคาร 8 ประเภทที่จะต้องมีที่จอดรถยนต์ อาคารบางประเภทที่เข้าข่ายจะต้องมีที่จอดรถยนต์ในแขวงบางรักได้สร้างขึ้นก่อนที่กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวจะประกาศใช้ ความขาดแคลนที่จอดรถของ

(1) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 91 ตอนที่ 86 ลงวันที่ 21

อาคารเหล่านั้นจึงยังคงมีอยู่ บริเวณที่มีปัญหาความขาดแคลนมากที่สุด ได้แก่บริเวณตลาดบางรัก จนถึงถนนสุรวงศ์ และบริเวณจากถนนสี่พระยาไปถึงคลองผดุงกรุงเกษม

4.5.3 น้ำท่วมและการระบายน้ำ โดยที่แขวงบางรักอยู่ริมแม่น้ำ และพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่ม จึงมักประสบปัญหาน้ำท่วมในฤดูน้ำ คือระหว่างเดือนตุลาคม ถึงเดือนธันวาคม ผลของน้ำท่วมตลิ่งจึงมีผลกระทบต่อถึงการระบายน้ำในพื้นที่แขวงบางรักหรือเขตบางรักด้วย ในการแก้ไขปัญหาวัยคราวของกรุงเทพมหานคร สำนักการระบายน้ำได้ใช้กระสอบทรายอุดปากท่อช่วงที่ต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา และใช้สูบน้ำจากพื้นที่ดินล่งสูบน้ำ เพื่อช่วยการระบายน้ำ ซึ่งต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากขึ้นทุกปี

4.5.4 น้ำเน่า พื้นที่เขตบางรักส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องน้ำเน่าน้ำขัง สาเหตุจากการระบายน้ำล้มเหลว ท่อระบายน้ำอุดตันและขาดแคลนท่อระบายน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในบริเวณที่อยู่อาศัย ซึ่งมีบ้านเรือนหนาแน่น บริเวณตลาดซึ่งมีขยะลงไปในท่อระบายน้ำ ทำให้ท่อระบายน้ำอุดตัน

4.6 ศักยภาพของการปรับปรุงแขวงบางรัก ศักยภาพในการปรับปรุงแขวงบางรัก พิจารณาได้จากองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

4.6.1 ขนาดของแปลงที่ดิน แขวงบางรักเป็นแขวงที่มีขนาดที่ดินแปลงใหญ่ เนื่องจากเดิมเคยเป็นที่ตั้งของโรงเลื่อยไม้ โรงสีข้าว ตลอดจนโกดังสินค้า การปรับปรุงสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการเปิดพื้นที่บางส่วนเพื่อการคมนาคม และการตัดถนนย่อมทำได้ง่าย และสะดวกกว่าแปลงที่ดินขนาดเล็ก

4.6.2 คุณภาพทางทัศนภาพ แขวงบางรักตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นทำเลทอง การปรับปรุงจะทำให้ได้ทัศนียภาพที่สวยงามตามธรรมชาติ

4.6.3 ข้อได้เปรียบทางเศรษฐกิจ แขวงบางรักมีอาคารสภาพทรุดโทรมจำนวนมากในกรณีที่จะต้องรื้อถอนอาคารเพื่อทำการปรับปรุง ย่อมเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการรื้อถอนอาคารสภาพดี

4.6.4 ขนาดของพื้นที่ แขวงบางรักมีเนื้อที่เพียง 689 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 12.45 ของพื้นที่เขตบางรัก และเป็นแขวงที่เล็กที่สุดในเขต การเลือกปรับปรุงพื้นที่ของแขวงบางรักเป็นแขวงแรก จะเสียค่าใช้จ่ายหรืองบประมาณน้อยกว่า และเห็นผลที่ชัดเจนรวดเร็วกว่า อันเป็นแนวทางในการพัฒนาแขวงอื่น ๆ ที่มีพื้นที่มากกว่า

4.6.5 ที่ตั้ง แขวงบางรักเป็นพื้นที่รูปยาว ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างถนนเจริญกรุง ผังตะวันตกกับแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีความยาวตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษมไปจนจรดคลองสาคร เมื่อดูตามลักษณะทางกายภาพแล้ว แขวงบางรักตั้งอยู่ตรงบริเวณที่ถนนสายสำคัญทุกสายของแขวงบางรักมารวมกัน แขวงบางรักจึงมีลักษณะเป็นศูนย์กลางของแขวงอื่น ๆ ในเขตบางรักขณะเดียวกัน แขวงบางรักก็เป็นแขวงซึ่งมีการติดต่อกับเขตอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านธนบุรีที่จะเข้ามาถึงฝั่งกรุงเทพฯ เพราะฉะนั้น ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการปรับปรุงก่อสร้างถนนและสะพานสาทรที่มีต่อแขวงบางรัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านจราจร จะทำให้เกิดผลสะท้อนไปยังแขวงอื่น ๆ ทั้งหมด เนื่องจากถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนสายสำคัญจากตอนเหนือของแม่น้ำเจ้าพระยาลงสู่ตอนใต้ ต้องผ่านแขวงบางรัก ซึ่งเป็นศูนย์กลางดังกล่าวแล้ว ที่ตั้งของแขวงบางรักจึงนับว่ามีความสำคัญต่อเขตบางรักมากในด้านการปรับปรุงพื้นที่



#### 4.7 ผลกระทบของโครงการสร้างถนนและสะพานสาธิต และระบบขนส่งมวลชนต่อแขวงบางรัก

4.7.1 ด้านการจราจร เมื่อสภาพของถนนสาธิตได้เปลี่ยนไปเป็นถนนสายหลักเชื่อมต่อกับเขตคลองสานโดยสะพานสาธิตและต่อกับทางด่วนด้านถนนพระรามที่ 4 นั้น ปริมาณการจราจรในถนนสาธิตจะต้องเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิมอย่างแน่นอน และย่อมจะกระจายไปสู่ถนนในแขวงบางรัก และแขวงสีลมซึ่งอยู่ติดกับถนนสาธิตด้วย สำหรับแขวงบางรักซึ่งมีถนนเจริญกรุงเป็นถนนสายหลักเพียงสายเดียวที่มีปริมาณการจราจรคับคั่งอยู่แล้วย่อมได้รับผลกระทบมาก เพราะส่วนหนึ่งของปริมาณการจราจรที่มาจากถนนสาธิตจะต้องเลี้ยวขวาหรือเลี้ยวกลับใต้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเข้าสู่ถนนเจริญกรุงเพื่อไปยังถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสีพระยา และถนนอื่น ๆ ต่อไป

4.7.2 ด้านราคาที่ดิน การปรับปรุงขยายถนนและสร้างสะพานสาธิตตลอดจนการที่รัฐจะได้จัดให้มีการขนส่งมวลชนระบบราง นับว่าเป็นการปรับปรุงโครงสร้างสาธารณูปโภคที่สำคัญซึ่งช่วยให้แขวงบางรักมีทางเข้าออก (Accessibility) ติดต่อกับเขตอื่นได้สะดวกขึ้น และในเมื่อแขวงบางรักอยู่ในบริเวณพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง การเพิ่มความสะดวกดังกล่าวย่อมจะทำให้ที่ดินมีคุณค่าเพิ่มมากขึ้น และเป็นผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้นด้วย

4.7.3 ด้านการใช้ที่ดิน การปรับปรุงทางเข้าออกนอกจากจะมีผลต่อราคาที่ดินแล้วยังมีผลที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ด้วย โดยเมื่อที่ดินมีราคาแพงขึ้น การใช้จึงต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่จะได้รับ เพื่อให้คุ้ม และเหมาะสมกับคุณค่าของที่ดิน

4.7.4 ด้านสภาวะแวดล้อม เมื่อปริมาณการจราจรในแขวงบางรักคับคั่งขึ้น ย่อมมีผลกระทบในด้านของมลภาวะ (Pollution) เกิดขึ้นตามมาอย่างแน่นอน โดยเฉพาะในด้านเสียงรบกวน ควันพิษจากท่อไอเสีย ตลอดจนฝุ่นละอองที่เกิดจากยานพาหนะจำนวนมากที่ผ่านไปมาในแขวงบางรักในแต่ละวัน

#### 4.8 การปรับปรุงฟื้นฟูแขวงบางรัก

แขวงบางรักมีอาคารทั้งที่มีสภาพดีและสภาพไม่ดีตลอดจนอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ปนกัน ดังนั้นการปรับปรุงฟื้นฟูจึงควรดำเนินการทั้ง 3 ขั้นตอน คือการอนุรักษ์ (Preservation) การบูรณะปรับปรุง (Rehabilitation) และการปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) พร้อม ๆ กัน (ดูแผนที่ 4.3)

จากการสำรวจและการวิเคราะห์ทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถาม (ดูภาคผนวก ๑) พบว่า แขวงบางรักมีประเด็นปัญหาสำคัญ ๆ ที่จะต้องได้รับการปรับปรุงฟื้นฟู คือ

- ด้านสาธารณูปโภคได้แก่ปัญหาเรื่องถนน และการระบายน้ำ
- ด้านผังเมือง ได้แก่ปัญหาการใช้ที่ดินและอาคาร
- ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ปัญหาการจราจรและที่พิศโฉนหย่อนใจ

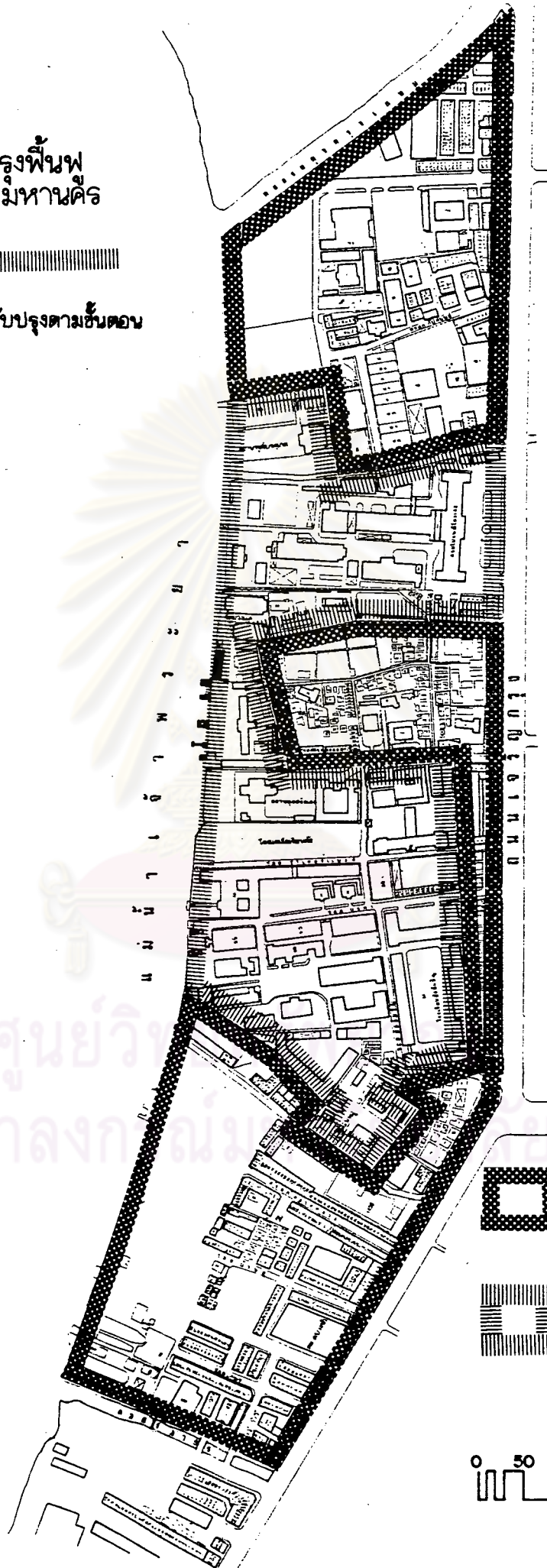
##### 4.8.1 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ปัญหาเรื่องถนน แขวงบางรักมีพื้นที่ถนนน้อยมาก คือ เพียงร้อยละ 6.13 ของพื้นที่แขวง ถนนเจริญกรุงเป็นถนนสายหลักของแขวงบางรัก และมีความสำคัญที่สุด นอกจากนั้นเป็นถนนขอยที่แยกไปจากถนนเจริญกรุง ถนนเจริญกรุงมีขีดความสามารถรับปริมาณการจราจรได้ต่ำ (ดูแผนที่ 2.14) เนื่องจากสภาพถนนแคบ (ดูตารางที่ 2.4) เมื่อรัฐบาลได้ทำการปรับปรุงโครงข่ายของถนน (Road Network) คือถนนและสะพานสาธรรแล้ว ส่วนหนึ่งของปริมาณการจราจรย่อมจะส่งผลกระทบต่อถนนสายต่าง ๆ ในเขตบางรัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นถนนสายหลักของแขวงบางรักให้มีการจราจรคับคั่งยิ่งขึ้นกว่าที่เคยเป็นอยู่

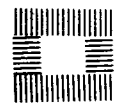
# แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร



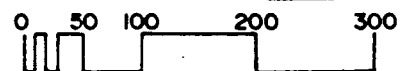
แสดงบริเวณแขวงบางรักที่ต้องปรับปรุงตามขั้นตอน



ปรับปรุงโดยการซื้อถอน



ปรับปรุงโดยรักษา  
สภาพเดิม



แผนที่ 4.3

จากผลการสำรวจทัศนคติของประชาชนแขวงบางรักที่มีต่อระบบสาธารณูปโภคและบริการของรัฐโดยการสัมภาษณ์ครัวเรือนดังปรากฏในภาคผนวก 1 นั้น ประชาชนในแขวงบางรักร้อยละ 62.25 เห็นว่าถนนในแขวงบางรักมีสภาพดี (ถนนเจริญกรุงสายเดียว) ส่วนที่มีความเห็นว่าพอใช้ได้ และจะต้องปรับปรุงมีร้อยละ 33.33 และ 4.5 ตามลำดับ สำหรับถนนขอยซึ่งเป็นทางแยกจากถนนเจริญกรุงนั้น ประชาชนร้อยละ 49.18 เห็นว่ามีสภาพพอใช้ได้และที่มีปัญหาจริง ๆ ที่จะต้องปรับปรุงร้อยละ 21.31 จากตัวเลขดังกล่าวน่าจะวิเคราะห์ได้ว่าถนนซึ่งหมายถึงถนนสายใหญ่ คือถนนเจริญกรุง โดยทั่วไปมีสภาพดีไม่เป็นหลุมบ่อ มีผิวจราจรเรียบ ส่วนขอยซึ่งเป็นทางแยกไปจากถนนโดยทั่วไปมีสภาพไม่ดี เช่น ผิวจราจรเป็นหลุมเป็นบ่อ มีน้ำขัง ทางแคบ เป็นต้น อย่างไรก็ตามแม้ความคิดเห็นของประชาชนจะเห็นว่าถนนมีสภาพดี แต่โดยแท้จริงแล้ว ถนนและขอยในแขวงบางรักมีสภาพที่ต่ำกว่ามาตรฐานถนนและขอยที่กรุงเทพมหานครใช้อยู่

โดยทั่วไปแล้ว พื้นที่ถนนในบริเวณพาณิชยกรรมจะมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 25 ถึง 30 ของพื้นที่นั้น ๆ (1) เพราะฉะนั้นการเพิ่มพื้นที่ถนนให้เพียงพอกับปริมาณการจราจรจึงเป็นวิธีการปรับปรุงพื้นที่ที่เหมาะสม

วิธีแก้ปัญหา การปรับปรุงพื้นที่แขวงบางรักด้วยการเพิ่มพื้นที่ถนนเป็นการแก้ไขที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการเพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรที่แออัดอยู่แล้วในปัจจุบัน การเพิ่มพื้นที่ถนนอาจดำเนินการได้ 2 วิธี คือ การปรับปรุงขยายถนนที่มีอยู่เดิม ได้แก่ถนนเจริญกรุงและถนนภายในตามผังการปรับปรุงขยายถนนในแขวงบางรัก (ดูแผนที่ 4.4) และการสร้างถนนขึ้นใหม่

(1) ชลิตถาวร วีรพลิน. รายงานการวิจัยการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525 - 2529. (กรุงเทพฯ : กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร, 2524). หน้า 53.

แม่น้ำเจ้าพระยา

คลองผดุงกรุงเกษม

แนวทางการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร

แสดงการใช้ที่ดินและสาธารณูปโภค ภายหลังการปรับปรุงฟื้นฟู (แนวทางที่ 1)

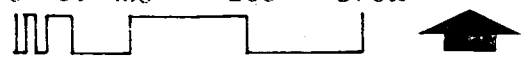
สัญลักษณ์

-  บริเวณอยู่อาศัย. พาณิชยกรรม
-  สถาบันราชการ. สถานทูต
-  สถาบันการศึกษา
-  ศาสนสถานและที่หย่อนใจ
-  ถนนสายหลัก
-  ถนนสายรอง

ถนนเจริญกรุง

มหาวิทยาลัย

0 50 100 200 300m



แผนที่ 4.4

การปรับปรุงถนนสายเดิม มีแนวทางการดำเนินการดังนี้.-

(1) ปรับปรุงขยายถนนเจริญกรุง โดยดำเนินการเป็นช่วง ๆ ช่วงแรก อยู่ในแขวงบางรักจากคลองผดุงกรุงเกษมถึงคลองสาธร ขนาดของถนนเจริญกรุงช่วงนี้ควรทำเป็นถนนขนาด 4 ช่องทางวิ่ง ช่องทางจราจรช่องละ 3.00 เมตร สำหรับจอดรถข้างละ 2.00 เมตร และทางเท้าข้างละ 4.00 เมตร รวมเป็นความกว้างของถนน 26.00 เมตร ตามมาตรฐานขนาดและสภาพถนนซึ่งเสนอต่อสำนักงานวางแผนจราจรโดยคณะที่ปรึกษาเยอรมัน (ดูตารางที่ 4.3) เมื่อหักเขตทางเดินออกแล้ว ถนนเจริญกรุงจะต้องขยายออกข้างละ 4.50 เมตร

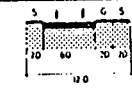
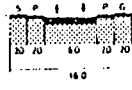
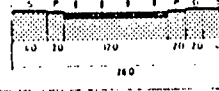
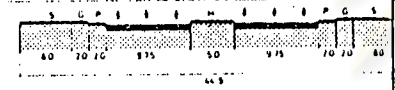
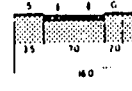
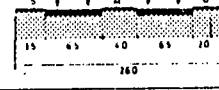
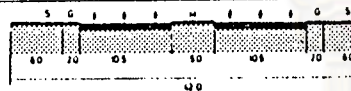
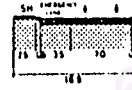
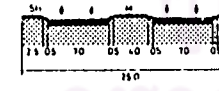
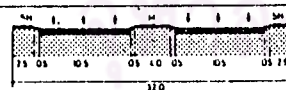
(2) ปรับปรุงถนนซอยภายในที่สำคัญ ๆ เช่น ซอยบ้านจู้ ซอยตลาดหลวง ซอยสวนพลู ซอยบูรพา (โอเรียนเต็ล) ซอยโรงภาชี ซอยวัดม่วงแค ซอยกัปตันบุช และถนนจากถนนเจริญกรุงไปถึงท่าหน้าสี่พระยา โดยทำให้ถนนซอยต่าง ๆ เป็นถนนขนาด 2 ช่องทางจราจร มีความกว้างของช่องทางวิ่งช่องละ 3.00 เมตร ทางเท้า 2 ข้าง ๆ ละ 2.00 เมตร รวมความกว้างของถนน 12.00 เมตร (ดูตารางที่ 4.3)

นอกจากนี้ควรปรับปรุงขยายถนนซอยภายในอื่น ๆ ซึ่งมีอยู่เดิมขนานกับถนนเจริญกรุงให้เชื่อมทะลุถึงกัน โดยทำให้เป็นถนนที่มีขนาด 12.00 เมตร เช่นเดียวกัน

สำหรับถนนภายในบางสายที่มีความไม่เหมาะสม เช่นคดงอและเป็นปัญหาด้านการจราจร ควรห้ามการจราจร แต่คงให้ใช้เป็นทางเดินได้ตามปกติ

การสร้างถนนใหม่เพื่อเปิดพื้นที่ การปรับปรุงโดยการสร้างถนนใหม่จะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า เพราะการขยายถนนสายเดิมจะต้องเสียค่าทดแทนที่ดินและอาคารที่มีสภาพดีเป็นเงินจำนวนมาก ส่วนถนนสายใหม่แนวถนนอยู่ในบริเวณที่อาคารมีสภาพชำรุด

ตารางที่ 4.3 มาตรฐาน ขนาด และสภาพของถนน

ROAD CLASSIFICATION	ROAD TYPE	CROSS-SECTION	ROAD CHARACTERISTICS								
			RIGHT OF WAY	TRAFFIC LANES	MEDIAN (M)	PARKING (P)	SIDEWALK (S)	GREEN (G)	SHOULDER (SH)	DESIGN SPEED (km/hr)	PRACTICAL CAPACITY (Veh/hr, direct.)
LOCAL AND ACCESS ROADS	2 AND 3		12.0 m	2 x 3 m	—	—	2 x 2 m	2 m	—	45 30	500 200
	MAIN ROADS	6		16.0 m	2 x 3 m	—	2 x 2 m	2 x 2 m	2 m	—	45
10			26.0 m	4 x 3 m	—	2 x 2 m	2 x 4 m	2 m	—	45	1,400
14			44.5 m	6 x 3.25 m	5 m	2 x 2 m	2 x 6 m	2 x 2 m	—	60	2,150
DISTRIBUTORS	5		16.0 m	2 x 3.50 m	—	—	2 x 3.50 m	2 m	—	60	1,050
	9		26.0 m	4 x 3.25 m	4 m	—	2 x 3.50 m	2 m	—	60	2,100
	13		42.0 m	6 x 3.50 m	5 m	—	2 x 6 m	2 x 2 m	—	60	3,150
EXPRESSWAYS	4		16.5 m	2 x 3.50 m	—	1 x 3.50 m EMERGENCY LANE	—	—	2 x 3 m	70	1,400
	8		25.0 m	4 x 3.50 m	5 m	—	—	—	2 x 3 m	80	2,850
	12		32.0 m	6 x 3.50 m	5 m	—	—	—	2 x 3 m	80	4,400

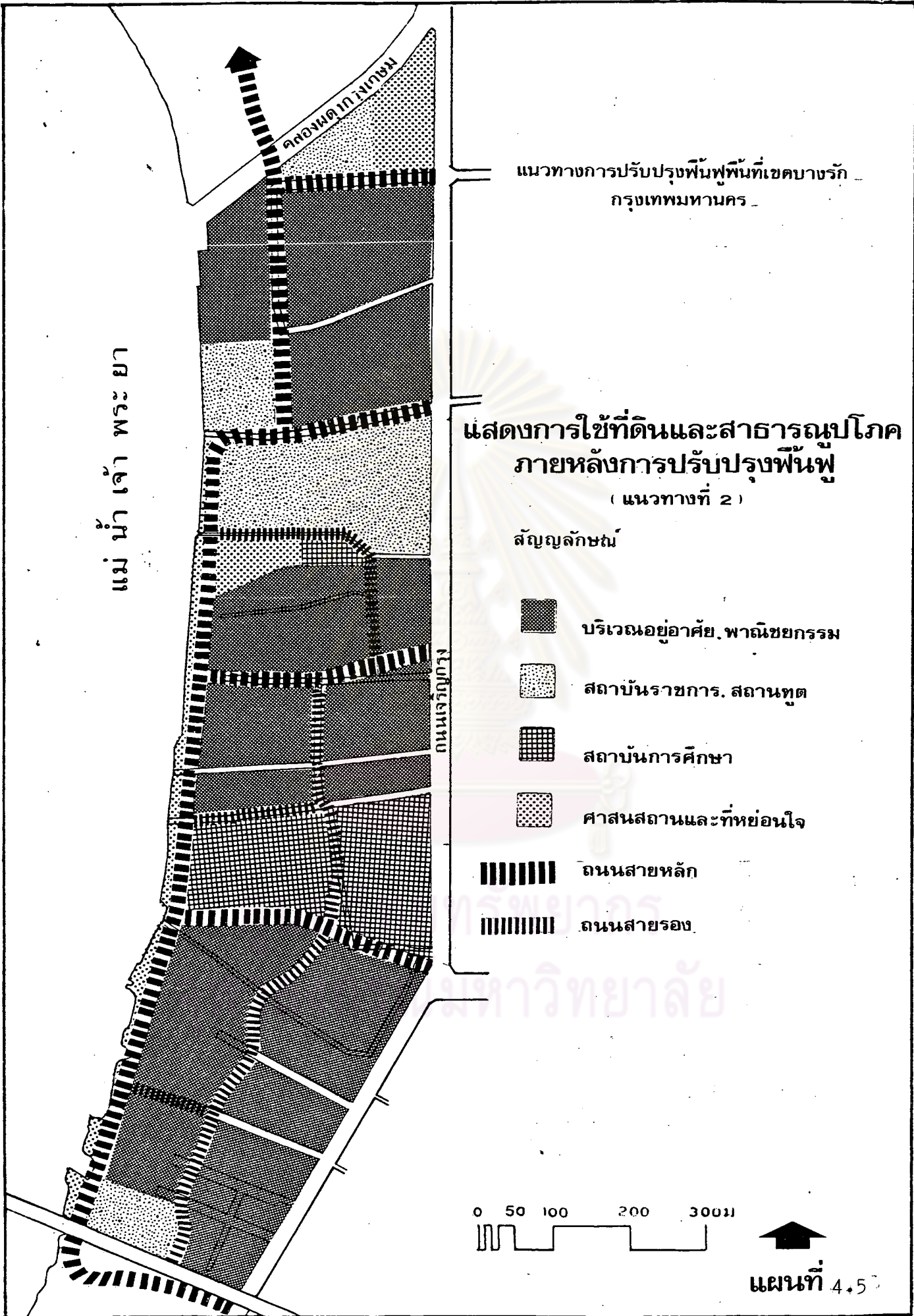
ที่มา : German Advisory Team to Office of Metropolitan Traffic. Bangkok Transportation Study. Final Report Vol. I (Duesseldorf : F.H. KOCKS K G, 1975), p. 46 - 47.

ทรุดโทรมและที่ว่างเปล่า ดังนั้น การสร้างถนนสายใหม่นอกจากจะเป็นการแก้ไขการจราจรแล้ว ยังเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่สำหรับกิจการต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้รัฐบาลได้รับประโยชน์จากภาษีสูงขึ้น เพราะโดยปกติแล้ว การประเมินอัตราภาษีสูงจะคิดจากระยะห่างจากถนนไม่เกิน 40 เมตร การสร้างถนนใหม่และถนนเชื่อมต่อ (ดูแผนที่ 4.5) มีแนวทางดังนี้.-

(1) ถนนสายเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา มีความกว้างขนาด 2 ช่องทางจราจร เมื่อรวมทางเท้าด้วยแล้วจะมีความกว้าง 16.00 เมตร แนวถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยานี้จะ เชื่อมต่อกับถนนทรงวาดและถนนราชีนี ซึ่งเป็นถนนเลียบบแม่น้ำสายเดิมที่มีอยู่แล้ว ถนนเลียบบแม่น้ำในช่วงแขวงบางรักควรเป็นถนนที่มีระดับสูงกว่าระดับน้ำท่วมในแต่ละปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ เพื่อที่จะใช้ประโยชน์เป็นเขื่อนป้องกันน้ำเอ่อจากริมแม่น้ำด้วย อย่างไรก็ตามบริเวณริมน้ำยังคงมีอาคารขนาดใหญ่และมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ซึ่งแม้จะเป็นอุปสรรคในการวางแนวถนนเลียบบแม่น้ำ แต่ก็จำเป็นต้องอนุรักษ์ไว้ ดังนั้นแนวถนนบางส่วนจะอยู่บนพื้นดิน แต่อีกบางส่วนอาจจะต้องดำเนินการลงในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อหลบเลี่ยงอาคารสำคัญ วิธีดังกล่าวจะเป็นการใช้พื้นที่ริมแม่น้ำซึ่งมีคุณภาพทางทัศนภาพ (Visual quality) ให้เกิดประโยชน์มากยิ่งขึ้น แทนที่จะปล่อยให้กลายเป็นสถานที่รกรุงรัง เช่น โกดังเก็บสินค้า และท่าเรือเก่า ๆ ซึ่งให้ผลตอบแทนต่ำ วิลเฟรด โอเวน<sup>(1)</sup> (Wilfred Owen 1972) ได้เคยให้ทัศนะไว้ว่า "..... บอสตัน กรุงเทบ นอร์ฟอล์ก บัลติมอร์ โปรริเคนซ์ การาจี้ และเมืองทำอื่น ๆ ซึ่งมีเนื้อที่กว้างขวางริมแม่น้ำยังมีได้ตระหนักใน

(1) โอเวน, วิลเฟรด. เมืองสะดวก. แปลจาก The Accessible City โดย ฅนอมนวล ณ ป้อมเพ็ชร. (พระนคร : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, งานแปลฉบับที่ 43, 2520), หน้า 152.





เรื่องนี้ เมืองทุกแห่งที่ตั้งอยู่ริมน้ำมีโอกาสที่จะรวมการขนส่งเข้ากับสวนสาธารณะ ที่อยู่อาศัย อาคารสาธารณะ และการพัฒนาย่านพาณิชย์ แต่การที่เมืองหลายแห่งมุ่งแต่จะใช้เนื้อที่สำหรับการจราจรเพียงด้านเดียว ทำให้เมืองเหล่านี้ไม่สนใจกับแม่น้ำ และนำไปใช้ในทางที่ไม่เกิดประโยชน์ และทำให้น้ำเกลียดด้วย"

สำหรับการสร้างถนนสายใหม่เลียบแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงนี้ตรงกับแนวความคิดในการสร้างถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาในผังนครหลวง 2533 ของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ซึ่งได้เสนอแนะไว้ว่า.-

....."โดยที่ถนนเจริญกรุงซึ่งเคยเป็นถนนสายหลัก มีความยาวตลอดสายต่อเนื่องกันทางเหนือจรดใต้ประมาณ 10 กิโลเมตร และเป็นถนนสายสำคัญของการเชื่อมโยงและการกระจายขบวนพาหนะที่ติดต่อระหว่างริมแม่น้ำกับย่านภายในอื่น ๆ แม้ในปัจจุบันถนนเจริญกรุงก็ยังคงมีความสำคัญยิ่งในการเป็นถนนกระจายขบวนพาหนะจากทางส่วนตะวันออกของเมืองเข้าสู่บริเวณต่าง ๆ ริมแม่น้ำเจ้าพระยา สภาพการจราจรบนถนนเจริญกรุงจึงมีความหนาแน่นตลอดทั้งวัน ประกอบกับถนนนี้ยังกว้างไม่พอ และขยายยาก เพราะมีอาคารร้านค้าตั้งอยู่ริมถนนสายนี้อย่างหนาแน่นตลอดทั้งสาย จนทำให้การจราจรไม่สะดวก ผังนครหลวงในอนาคตจึงได้เสนอให้สร้างถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาขนานกับถนนเจริญกรุงไปตลอดแนวตั้งแต่สะพานกรุงเทพฯ ขึ้นไปจนถึงสะพานกรุงธนฯ ถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งให้สร้างลงไปในลำแม่น้ำโดยเลียบชิดตลิ่งนี้ จะทำให้ประหยัดเงินในเรื่องการเวนคืนที่ดินและการรื้อถอนอาคารไปเป็นจำนวนมหาศาล....."(1)

(1) สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, รายงานการปรับปรุงผังนครหลวง. ครั้งที่ 1 (ฉบับสมบูรณ์), (พระนคร : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, 2516), หน้า 62.

และ

....."ถนนสายใหม่เลียบริมแม่น้ำนี้ เมื่อประสานกับถนนเจริญกรุงแล้ว จะเป็นถนนคู่ขนานที่มีความสัมพันธ์ต่อกัน ซึ่งจะช่วยผ่อนเบาการจราจรบนถนนเจริญกรุงได้อย่างดี โดยอาจจะกำหนดให้สายหนึ่งวิ่งขึ้นเหนือ อีกสายหนึ่งวิ่งลงใต้ โดยมีตรอกซอยที่มีอยู่แล้ว เชื่อมถนนทั้งสองสายเข้าด้วยกัน ทำให้เกิดการจราจรเป็นระบบมีความหมุนเวียนคล่องตัว ถนนเลียบริมแม่น้ำนี้ นอกจากจะให้ประโยชน์ต่อการใช้สอยแล้ว ยังเป็นถนนที่เปิดแม่น้ำเจ้าพระยาตามริมฝั่งให้แก่ชาวนครหลวง จะเพิ่มความเป็นระเบียบสวยงาม และเป็นคุณค่าแก่ชีวิตในนครหลวงในด้านการพักผ่อนหย่อนใจอย่างมากมาย ....."(1)

(2) ถนนเชื่อมต่อ (Missing Link Road) จะเห็นว่าถนนสายสำคัญ ๆ ในเขตบางรักไปสุดที่ถนนเจริญกรุงนอกจากถนนสี่พระยาเพียงสายเดียว เพราะฉะนั้น ในการปรับปรุงจึงควร เชื่อมปลายของถนนแต่ละสายดังกล่าวให้เชื่อมกับถนนสายเลียบริมแม่น้ำ การเชื่อมต่อถนนในแต่ละสายจะช่วยให้เกิดความคล่องตัวในการจราจรยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ควรมีการปรับปรุงโครงข่ายถนนภายในซึ่งมีอยู่เดิมให้มีการเชื่อมต่อที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้นด้วย

ปัญหาการระบายน้ำ การสร้างถนนกับการวางท่อระบายน้ำมักจะดำเนินการควบคู่กันไป แต่เนื่องจากแขวงบางรักมีถนนน้อย จึงทำให้ท่อระบายน้ำมีจำนวนน้อยไปด้วย นอกจากนี้สภาพของท่อระบายน้ำเป็นท่อที่ออกแบบไว้ขณะที่อาคารบ้านเรือนไม่หนาแน่น ท่อจึงมีขนาดเล็ก ทำให้การระบายน้ำขาดประสิทธิภาพ ประกอบกับแขวงบางรักตั้งอยู่บริเวณที่ลุ่ม ริมน้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีการระบายน้ำลงสู่แม่น้ำได้โดยตรง แต่ก็ต้องประสบกับผลกระทบจากระดับน้ำเพิ่มสูงในช่วงน้ำทะเลหนุน และฤดูน้ำหลาก

---

(1) เรื่องเดียวกัน, หน้า 63.

วิธีแก้ปัญห การขยายถนนเดิม การตัดถนนใหม่ และการสร้างถนนเชื่อมต่อ ซึ่งมีการวางท่อระบายน้ำควบคู่กันไป จะช่วยแก้ปัญหาเรื่องท่อระบายน้ำไม่พอได้ในทางหนึ่ง อยู่แล้ว ซึ่งในปัจจุบันสำนักการระบายน้ำกรุงเทพมหานครก็ได้ดำเนินการปรับปรุงขนาดของท่อระบายน้ำตามถนนและซอยต่าง ๆ ให้มีขนาดโตขึ้นอยู่บ้างแล้วเช่นกัน เพื่อให้สามารถระบายลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาได้เร็วขึ้น และใช้กระสอบทรายอุดปากท่อระบายน้ำในช่วงฤดูฝน และฤดูน้ำทะเลหนุนเพื่อสูบน้ำภายในออกสู่แม่น้ำ แต่ก็ต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้นทุกปี การตัดถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีระดับถนนสูงจะเป็นประโยชน์ต่อการป้องกันน้ำท่วมอย่างถาวร

#### 4.8.2 ปัญหาด้านผังเมือง

ปัญหาการใช้ที่ดินและอาคาร ตามผังนครหลวง 2543 ได้กำหนดให้แขวงบางรักเป็นบริเวณพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองที่มีอัตราร้อยละของพื้นที่อาคารปกคลุมที่ดินได้สูงสุดถึงร้อยละ 95 ของพื้นที่ (GAC = 95) และมีอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมถึง 6.5 (FAR = 6.5) (ดูตารางที่ 3.8) ซึ่งหมายความว่าอาคารที่จะปลูกสร้างในแขวงบางรักสามารถปลูกสร้างให้มีพื้นที่ของอาคารได้มากเป็น 6.5 เท่าของขนาดที่ดิน

จากการสำรวจการใช้ที่ดินแขวงบางรัก โดยกองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ. 2521 ปรากฏว่าแขวงบางรักมีอัตราร้อยละของพื้นที่อาคารปกคลุมที่ดิน (GAC) เฉลี่ยเท่ากับ 59.44 และมีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวม (FAR) เฉลี่ย 1.5 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการใช้ที่ดินและอาคารในแขวงบางรักยังต่ำกว่าขีดความสามารถหรือประสิทธิภาพที่มี อย่างไรก็ตาม ยังปรากฏด้วยว่าการใช้ที่ดินและอาคารในเขตที่อยู่อาศัยของแขวงบางรักในบางบริเวณมีค่า GAC สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด แต่ค่า FAR ยังคงต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด

วิธีแก้ปัญห ควรปรับปรุงการใช้ที่ดินและอาคาร โดยเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ที่ดินและอาคารให้สูงขึ้น โดยการลดค่าของ GAC ในบริเวณที่หนาแน่นมากให้ลดลง ซึ่งหมายถึงทำให้มีที่ว่างมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ปรับค่า FAR ให้สูงขึ้น โดยให้จำนวนชั้นของอาคารสูงขึ้นด้วย ซึ่งจะช่วยให้แขวงบางรักรมีพื้นที่อาคารใช้สอยอย่างพอเพียงที่จะรับภาระเจริญเติบโตของกิจกรรมต่าง ๆ ภายในแขวงในอนาคต

ปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัย โดยปกติเมื่อมีการปรับปรุงพื้นที่ภายในเมือง ผู้ดำเนินการมักจะคำนึงถึงค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนที่จะได้รับ และมักจะมองข้ามความสำคัญในเรื่องที่อยู่อาศัย เนื่องจากให้ผลตอบแทนต่ำ ดังนั้น การปรับปรุงจึงมักจะเน้นหนักไปในรูปของการค้าซึ่งได้แก่อาคารพาณิชย์ต่าง ๆ การปรับปรุงในลักษณะเช่นนี้เป็นเหตุให้บริเวณที่อยู่อาศัยเดิมถูกขจัดไป ซึ่งมีผลทำให้สัดส่วนของที่อยู่อาศัยลดลง เป็นการผลักดันให้ผู้ที่อยู่อาศัยแต่เดิมต้องย้ายออกไปอยู่ในบริเวณที่ดินมีราคาถูก เช่น บริเวณชานเมือง ทำให้เกิดปัญหาของเมืองในอีกหลาย ๆ ด้านตามมา

### วิธีแก้ปัญห

(1) บริเวณที่อยู่อาศัยซึ่งเป็นที่ดินของรัฐจะเป็นที่ดินของกรมธนารักษ์ที่เรียกกันว่าที่ราชพัสดุ หรือที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ก็ตาม ควรได้รับการปรับปรุงให้เป็นที่อยู่อาศัยในทางสูง (Multi - storey) เพื่อให้เกิดที่เว้นว่างระหว่างอาคารเพิ่มขึ้น และสามารถรับจำนวนผู้อยู่อาศัยได้มากกว่าเดิม

(2) บริเวณที่ดินซึ่งเป็นของเอกชน ควรปรับปรุงให้เป็นการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed uses) คือเป็นทั้งอาคารพักอาศัย และอาคารพาณิชย์กรรม รวมกันโดยมีลักษณะในทางสูงมากกว่าทางราบ เพื่อรองรับความต้องการของผู้มีรายได้สูง

### 4.8.3 ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

**ปัญหาการจราจร** เป็นปัญหาสำคัญสำหรับแขวงบางรักเป็นอย่างมาก เนื่องจากแขวงบางรักมีถนนเจริญกรุงเพียงสายเดียว ซึ่งมีความสำคัญต่อแขวงและเขตบางรักมาก ปัจจุบันถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่มีการจราจรติดขัดมากที่สุดเนื่องจากเป็นถนนที่ยาวมากและผ่านไปในบริเวณธุรกิจการค้า สำหรับในช่วงจากสะพานสาธรรจนถึงสะพานพิทยเสถียรข้ามคลองผดุงกรุงเกษมซึ่งอยู่ในแขวงบางรัก มีการจราจรคับคั่งตลอดทั้งวัน แม้จะได้มีการแก้ปัญหาโดยจัดระบบให้รถเดินทางเดียว (One way traffic) ก็ตาม เพื่อให้ความคล่องตัวในการจราจรดีขึ้นบ้าง แต่ยังมีปัญหาอื่นเกิดตามมาโดยเฉพาะทางด้านการค้าที่ขบเขาลง ปัญหาการจราจรติดขัดมากคือช่วงจากสะพานสาธรรถึงปลายถนนสีลม และยังมีปัญหาการจราจรในถนนซอยที่แยกจากถนนเจริญกรุงคือ ถนนสีพระยาช่วงจากถนนเจริญกรุงถึงท่าน้ำสีพระยา ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมกับตรอกกักปัดนุช มีการจราจรติดขัดมาก เนื่องจากรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้ไปสิ้นสุดปลายทางในบริเวณนี้ จึงทำให้มีรถจอดรอคิวอยู่จำนวนมาก ประกอบกับมีผู้โดยสารข้ามฟากจากฝั่งธนบุรีมาต่อรถโดยสารประจำทาง ณ จุดนี้เป็นจำนวนมาก จึงทำให้การจราจรเพิ่มความติดขัดมากยิ่งขึ้น

การจราจรในถนนซอยที่ติดขัดที่สำคัญอีกจุดหนึ่งที่ควรจะกล่าวถึง คือ ซอยโอเรียนเต็ลหรือซอยบูรพา ซอยโรงภาษี ซอยสวนหลวง และซอยเกษร ซึ่งอยู่ใกล้ตลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ซอยโอเรียนเต็ล และซอยโรงภาษีนี้นับที่มีการจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาโรงเรียนเปิดเทอม เพราะเป็นซอยที่เข้าสู่โรงเรียนอัสสัมชัญ โรงเรียนอัสสัมชัญศึกษา และโรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์ ซึ่งมีนักเรียนรวมกันกว่า 4,000 คน การจราจรในซอยดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อผู้การจราจรในถนนเจริญกรุง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งรัด สำหรับซอยเกษร และซอยสวนหลวงนั้น ปริมาณการจราจรไม่มาก แต่เนื่องจากอยู่ใกล้ตลาด ความคับคั่งของผู้คนจึงทำให้การจราจรในซอยดังกล่าวติดขัด

จากทัศนคติของประชาชนมีต่อสภาพแวดล้อม ปัญหาการจราจร เป็นปัญหาที่มีความรุนแรงถึง 17.82 ของปัญหาทั้งหมด (ดูภาคผนวก ก) ซึ่งเป็นปัญหาที่จะต้องได้รับการปรับปรุงรองลงมาจาก เสียงรบกวน และควัน ไอเสีย สภาพการจราจรที่แออัด (ดูรูปที่ 4.3) ทำให้เกิดความสูญเสียในทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ก็ยังเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนด้วย

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่า ปัญหาการจราจรในแขวงบางรักนั้นเนื่องมาจากถนนที่มีอยู่นอกจากจะมีจำนวนน้อยแล้ว ถนนและซอยต่าง ๆ ยังแคบ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

**วิธีแก้ปัญห** การแก้ปัญหการจราจรเกี่ยวข้องกับปัญหาทางด้านสาธารณูปโภค ซึ่งมีถนนเป็นองค์ประกอบสำคัญ เพราะฉะนั้นวิธีแก้ปัญหที่ตรงเป้าหมายที่สุดนั้นก็คือการปรับปรุงถนนให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับปัญหาเป็นประเด็นแรก และประเด็นต่อไปคือการจัดระบบการจราจรให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายการจราจรของเมือง (Transportation Net Work) ตลอดจนวางมาตรการต่าง ๆ ทางกฎหมายด้วย

**ปัญหาที่จอดรถ** เป็นปัญหาเกี่ยวกับถนนและการจราจร แม้ที่จอดรถจะมีได้ถูกจัดไว้ในเรื่องสาธารณูปโภคก็ตาม แต่ปัจจุบันที่จอดรถได้กลายเป็นส่วนประกอบของถนนและการจราจรที่สำคัญ แขวงบางรักมีการพัฒนามาก่อนที่จะประกาศใช้กฎกระทรวงว่าด้วยที่จอดรถยนต์ (1) เพราะฉะนั้นอาคารพาณิชย์ต่าง ๆ ที่สร้างขึ้นในถนนเจริญกรุงทั้งสองฟาก

---

(1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2479 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 29 ตอนที่ 86 ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2517.



รูป 4.3 สภาพการจราจรแออัดในแขวงบางรัก



ถนนจึงไม่มีที่จอดรถยนต์ นอกจากจะอาศัยจอดตามที่ว่างเล็ก ๆ ในซอยและลานข้างหน้าการสื่อสารแห่งประเทศไทย (ไปรษณีย์กลาง) ซึ่งนับว่าจะหายากขึ้นทุกที เป็นที่น่าสังเกตว่าคำตอบที่ได้รับจากทัศนคติของประชาชนในเรื่องที่จอดรถตรงข้ามกับความเป็นจริง (ดูภาคผนวก ก) คือ สภาพที่จอดรถมีถึงร้อยละ 56.32 ของคำตอบทั้งหมด ในเรื่องนี้น่าจะวิเคราะห์ได้ว่าผู้ให้คำตอบเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในแขวงบางรัก จึงมีโอกาที่จะหาที่จอดรถได้ก่อนจึงไม่มีความเดือดร้อน อย่างไรก็ตามที่จอดรถจะทวีความรุนแรงขึ้นเมื่อมีการปรับปรุงฟื้นฟูแขวงบางรักถ้ามิได้ตีการวางแผนไว้ล่วงหน้า

วิธีแก้ปัญหา ปัจจุบันแม้จะมีกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 ใช้อยู่ก็ตาม แต่มาตรการที่กำหนดให้อาคารที่จะต้องจัดให้มีที่จอดรถมีเพียง 8 ประเภท<sup>(1)</sup> รวมทั้งอัตราส่วนของจำนวน

---

(1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2475) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2479 ข้อ 2 มีข้อความดังนี้.-

ข้อ 2. ให้กำหนดประเภทของอาคารซึ่งต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กัลดรถยนต์ และทางเข้า-ออกรถยนต์ไว้ดังต่อไปนี้

1. โรงมหรสพ ที่มีพื้นที่สำหรับจัดที่นั่งสำหรับคนดูตั้งแต่ 500 คนขึ้นไป
2. โรงแรมที่มีห้องพักตั้งแต่ 30 ห้องขึ้นไป
3. อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป
4. ภัตตาคารที่มีพื้นที่สำหรับตั้งโต๊ะอาหารตั้งแต่ 150 ตารางเมตรขึ้นไป
5. ห้างสรรพสินค้าที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 300 ตารางเมตรขึ้นไป
6. สำนักงานที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 300 ตารางเมตรขึ้นไป
7. อาคารขนาดใหญ่
8. ห้องโถงของโรงแรมตาม (2) ภัตตาคารตาม (4) หรืออาคารขนาดใหญ่ตาม (7)

ที่จอดรถแต่ละประเภทเป็นจำนวนต่ำสุด (Minimum standard) ซึ่งไม่ตรงกับความต้องการที่จอดรถยนต์ที่แท้จริง เพราะฉะนั้น ในการปรับปรุงฟื้นฟูแขวงบางรัก นอกจากจะปรับปรุงถนนแล้วก็ควรจะต้องจัดให้มีที่จอดรถสาธารณะ (Public Parking) ในระยะที่จะให้บริการแก่ประชาชนในระยะเดินที่ไม่ควรไกลเกินกว่า 500 เมตร แต่เนื่องจากที่ดินมีราคาแพงและหายาก จึงควรเป็นไปในลักษณะอาคารจอดรถ (Parking Deck หรือ Parking Garage) ซึ่งจะทำให้สามารถจอดรถได้มาก โดยทำไว้ในจุดที่มีปัญหา เช่น บริเวณตลาดบางรัก บริเวณซอยบูรพา เป็นต้น

#### 4.9 การใช้ที่ดินภายหลังการปรับปรุงฟื้นฟู

การใช้ที่ดินตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี 2543 ของสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้กำหนดให้พื้นที่แขวงบางรักเป็นบริเวณพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ซึ่งอนุญาตให้มีการใช้ที่ดินได้อย่างกว้างขวาง นอกจากจะใช้เพื่อการพาณิชย์แล้ว แขวงบางรักยังสามารถที่จะใช้เพื่ออยู่อาศัยประเภทหนาแน่นสูง (High density residential) ได้ด้วย ซึ่งเป็นนโยบายในการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed uses) ดังนั้นในการจัดการใช้ที่ดินของแขวงบางรักเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว การปรับปรุงการใช้อาคารและที่ดินจึงควรเป็นไปในลักษณะของ Plan Unit Development หรือ P.U.D. ส่วนการใช้ที่ก่อให้เกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ หรือเกิดพิษภัย เช่นการประกอบอุตสาหกรรมมิได้จัดให้มีในพื้นที่แขวงบางรัก แผนการใช้ที่ดินแขวงบางรักนี้เกิดจากแนวทางการจัดสาธารณูปโภค คือถนน, ซอย เป็นหลัก โดยทั่ว ๆ ไป การใช้ที่ดินซึ่งเกิดจากการปรับปรุงทั้งสองแนวทางเกือบไม่แตกต่างกัน ซึ่งแยกออกตามลักษณะการใช้ดังนี้

4.9.1 บริเวณพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย เดิมบริเวณพาณิชยกรรมส่วนใหญ่อยู่ตามแนวถนนเจริญกรุง ภายหลังการปรับปรุงถนนและซอยบริเวณดังกล่าวได้ขยายเพิ่มขึ้นไปจนจรดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งนอกจากจะใช้เป็นสำนักงานและอาคารที่อยู่อาศัยแล้ว ยังมีความ

เหมาะสมที่จะใช้เป็นที่ตั้งของโรงแรมสำหรับนักท่องเที่ยวและกิจกรรมที่ต่อเนื่องได้ด้วย ทั้งนี้ เพราะแขวงบางรักอยู่ใกล้สถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ (Tourist spots) ที่สามารถจะเดินทาง โดยทางน้ำ เช่น พระบรมมหาราชวัง ตลาดน้ำวัดโทร วัดอรุณราชวราราม เป็นต้น

4.9.2 บริเวณราชการและสถานทูต บริเวณนี้เป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์บริเวณหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วยสถานทูตปอร์ตูกเกต สถานทูตฝรั่งเศส, ไปรษณีย์กลาง (ปัจจุบันคือการสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย) และโรงภาษี (ปัจจุบันใช้เป็นที่พักของตำรวจดับเพลิงและตำรวจน้ำ) บริเวณทั้งหมดได้จัดให้คงสภาพเดิมไว้ นอกจากโรงภาษี ซึ่งมีสภาพชำรุดเพราะขาดการทะนุบำรุง จึงควรปรับปรุงให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจและสวนสาธารณะสำหรับประชาชน สำหรับตัวอาคารอาจปรับปรุงเป็นพิพิธภัณฑ์ได้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวที่ขาดแคลนด้วย

4.9.3 บริเวณการศึกษา เป็นศูนย์ชุมชนเดิมซึ่งประกอบด้วยโบสถ์อัสสัมชัญ และโรงเรียนในพื้นที่ประมาณ 34 ไร่ ฉะนั้นเพื่อมิให้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อการศึกษา การจัดการใช้ที่ดินจึงถือเอาบริเวณนี้เป็นบริเวณที่ได้รับการดูแลให้คงสภาพเดิมเช่นเดียวกับสถานที่ราชการ แต่ได้ปรับปรุงและขยายพื้นที่ออกเพื่อให้เกิดความสวยงามและความสะดวก เช่นจัดให้มีที่จอดรถยนต์เพิ่มขึ้น

4.9.4 บริเวณพักผ่อนหย่อนใจ โดยที่แขวงบางรักขาดแคลนที่เว้นว่าง และพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ศาสนสถานโดยทั่วไป ซึ่งได้แก่วัดและโบสถ์คริสต์ ต่าง ๆ ควรได้รับการปรับปรุงให้ใช้ได้ทั้งทางศาสนกิจ และการพักผ่อนหย่อนใจ นอกจากนี้ บริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษมและตลอดบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ควรปรับปรุงให้เป็นบริเวณพักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชาชนด้วย

4.9.5 บริเวณสาธารณูปโภค นอกจากถนนซึ่งปรับปรุงให้มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นแล้ว แขวงบางรักมีพื้นที่ของโรงสูบเพื่อการระบายซึ่งเป็นที่ยาว บริเวณนี้อยู่ตอนปลายสุดของถนนสี่พระยา ควรปรับปรุงให้เป็นท่าจอดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจะอำนวยความสะดวกแก่

ประชาชนที่เข้ามาจากฝั่งธนบุรีได้ดี นอกจากการจัดที่จอดรถโดยสารประจำทางแล้ว ตลาดเป็นสาธารณูปการที่สำคัญอีกประการหนึ่ง แต่เนื่องจากบริเวณตลาดเดิมขาดการดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย จึงได้จัดบริเวณดังกล่าวให้อยู่ในพื้นที่ตอนริมที่ติดกับคลองสาธร ซึ่งจะอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำด้วย

อย่างไรก็ดีแม้ลักษณะโดยทั่วไปของการใช้ที่ดินภายหลังการปรับปรุงจะไม่แตกต่างกันมากนัก แต่ก็มีประเด็นที่มีความแตกต่างกันคือ แนวทางที่สองซึ่งเป็นการตัดถนนเลียบบแม่น้ำนั้นได้ทำให้พื้นที่ส่วนที่อยู่ติดแม่น้ำเจ้าพระยาถูกเปิดออกเป็นแนวยาว ทำให้พื้นที่ภายในได้รับการพัฒนาคล่องตัวกว่าแนวทางที่หนึ่ง ผลพลอยได้จากการตัดถนนดังกล่าวจะช่วยป้องกันน้ำท่วมอย่างถาวร รวมทั้งสามารถปรับปรุงบริเวณริมน้ำให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจและใช้สอยในเทศกาลทางน้ำต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี สภาพของการใช้ที่ดินทั้งสองแนวทางเปรียบเทียบให้เห็นได้ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4 ตารางเปรียบเทียบการใช้ที่ดินแขวงบางรักภายหลังการปรับปรุงฟื้นฟู

ประเภท	แนวทางการที่ 1		แนวทางการที่ 2	
	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
การใช้แบบผสม (อยู่อาศัย, พาณิชยกรรม)	151.67	49.73	141.05	46.24
สถานที่ราชการ, สถานทูต	43.48	14.25	44.25	14.64
โรงเรียน	34.35	11.26	33.52	10.99
ที่พักผ่อนหย่อนใจ (วัด, สวน)	21.74	7.13	24.39	8.0
สาธารณูปโภค (ถนน, ขอย)	53.76	17.63	61.4	20.13
รวม	305.00	100.00	305.00	100.00

ที่มา : วัดได้จากการสำรวจโดยผู้ศึกษา

หมายเหตุ : ไม่รวมพื้นที่ในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองผดุงกรุงเกษมประมาณ 125 ไร่.