

การศึกษาด้านการใช้พื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจรในพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร

เทอดพงศ์ บุญพันธ์^{1*} ชัญญารัต นิตะธีรพัชร² และ กัญจนีย์ พุทธิเมธี³

The study of the use of areas that affects commuting along the Wongwian Yai-Mahachai railway in North Krungthon cluster

Terdpong Boonpan^{1*} Chunyarat Nititrapad² and Kanjane Buddhimedhee³

¹⁻³มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

¹⁻³Thammasat University

*Corresponding author. E-mail address: tp.boon@ap.tu.ac.th

Received: February 7,2022; revised: August 7,2021; accepted: September 10,2023

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาการใช้พื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจรภายในพื้นที่บริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ในกลุ่มกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ตลาดพลู วุฒากาศ คลองตันไทร จอมทอง วัดไทร และวัดสิงห์ เพื่อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีแผนพัฒนาพื้นที่นี้ให้มีความเจริญมากขึ้น การศึกษาเริ่มจากรวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ และรวบรวมข้อมูลเชิงลึกด้านพื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจรโดยการสำรวจภาคสนาม ผลการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ พบว่าพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ในกลุ่มกรุงเทพมหานคร มีความหลากหลายของวัฒนธรรมและการใช้ประโยชน์พื้นที่ เช่น เป็นย่านเมืองเก่า แหล่งร้านอาหารอร่อย สวนผลไม้ ตลาดน้ำ วัดที่เก่าแก่ มีระบบการขนส่งระดับเมืองที่สะดวกสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังเขตเมืองและจังหวัดอื่น ๆ ใกล้เคียง เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร และมีการพัฒนารูปแบบไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ผลการสำรวจภาคสนามพบว่าพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ว่างและทางจักรยานกระจายอยู่ทั่วไป และมีที่จอดรถจักรยานใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร มีคลองกระจายครอบคลุมพื้นที่ จึงควรพัฒนาโครงข่ายการเดินทางระหว่างชุมชน และชุมชนชั้นในที่มีข้อจำกัดด้านการเข้าถึง พื้นที่ริมทางรถไฟสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางเดิน และทางจักรยานที่มีความต่อเนื่องเป็นโครงข่ายจากชุมชนสู่สถานีรถไฟ ส่งเสริมการสัญจรทางน้ำ และการสัญจรหลากหลายทางเลือกโดยเฉพาะคลองด่านหรือคลองสนามไชย เพื่อเชื่อมต่อการสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ เข้าด้วยกัน แต่ต้องมีการศึกษาผลกระทบด้านอื่น ๆ เพิ่มเติมเพราะในการสร้างรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มไม่มีแผนรองรับการพัฒนาที่ชัดเจน

คำสำคัญ: การสัญจร พื้นที่เลียบทางรถไฟวงเวียนใหญ่-มหาชัย กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร การสัญจรหลากหลายทางเลือก

ABSTRACT

The objective of this study was to study on the use of the areas that affects commuting along the Wongwian Yai-Mahachai Railway station located in the North Krungthon Cluster such as Wong Wian Yai, Talat Phlu, Wutthakat, Khlong Ton Sai, Chom Thong, Wat Sai and Wat Sing stations. Then the development plan of the area will be suggested as Bangkok Metropolitan Administration intending to develop these areas to be more prosperous. The study started by secondary data collecting and reviewing including insight gathering of the use of the areas that affects commuting by on-site survey. The result of the study from secondary data showed the areas along the Wong Wian Yai-Mahachai Railway station which were located in the North Krungthon Cluster is diverse in culture and land use, such as the old town, delicious food, fruit orchards, floating markets and ancient temples. A convenient transportation system is contributed in this site connects

to the city and other nearby provinces. These areas connect to the BTS station and there is the the dark red line sky train development. The result from on-site survey showed these areas has empty spaces and bicycle lanes dispersed throughout and the bicycle parking located nearby the BTS station. In addition, the physical characteristics of the study area combined by many canals. Therefore, this study area should be developed the network in and around the communities. Railway side area can be developed into walking paths and bicycle lanes linked between the communities and the train stations. In addition, the water transportation and Multi-Optional Transportation Modes can be promoted especially Khlong Dan or Khlong Sanam Chai to connect various mass transit systems. But other impacts must be further studied because there is no clear plan of Dark Red sky train Line development.

Keywords: Commuting, Area along the Wong Wian Yai-Mahachai Railway, North Krungthon cluster, Multi-Optional Transportation Modes

บทนำ

พื้นที่ศึกษาเดิมอยู่ในจังหวัดธนบุรี จอมพล ถนอม กิตติขจร หัวหน้าคณะปฏิวัติ และนายกรัฐมนตรี ได้ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 24 เมื่อ 21 ธันวาคม 2514 รวมจังหวัดพระนครและธนบุรี และเรียกว่า นครหลวงกรุงเทพธนบุรี (พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์, 2662) และต่อมาได้เปลี่ยนเป็นการปกครองรูปแบบพิเศษ คือ กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันการเดินทางที่ภาครัฐและประชาชนเริ่มหันมาให้ความสำคัญ คือ การเดินทางโดยรถไฟ (สำนักงบประมาณของรัฐบาล, 2562) เนื่องจากสามารถขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก ราคาประหยัด และหากมีการบูรณาการเชื่อมต่อเส้นทางสัญจรทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ครบวงจรครอบคลุมเส้นทางสู่ปลายทาง จะสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน ส่งเสริมการกระจายความเจริญ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยช่วยลดปัญหาจราจรทางรถยนต์ และลดมลภาวะทางอากาศได้ส่วนหนึ่ง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2557)

ทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย หรือทางรถไฟสายแม่กลอง เป็นทางรถไฟที่เดินรถจากฝั่งธนบุรี ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร สิ้นสุดที่จังหวัดสมุทรสงคราม อยู่ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีระยะทางรวม 66.9 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็นช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ความยาว 31.242 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ความยาว 34.041 กิโลเมตร (ไอน้ำ, 2544) เป็นเส้นทางที่คาดว่าจะมีการขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจในอนาคต เนื่องจากโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน (The S.R.T. Red Line Mass Transit System Project) ที่เป็นระบบขนส่งมวลชนเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองและหัวเมืองโดยรอบ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564) นำผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562) สามารถดึงดูดนักลงทุนเข้ามาพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ และดึงดูดประชาชนให้ย้ายเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่เปิดรับฟังข้อคิดเห็นของประชาชนเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2562 (สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์, 2564) ที่จะให้บางส่วนของพื้นที่ศึกษาได้ปรับระดับความหนาแน่นมากกว่าเดิมด้วยเอกลักษณ์ของฝั่งธนบุรีที่เป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ แหล่งอาหารและศิลปวัฒนธรรม โดยเฉพาะย่านตลาดพลู วุฒากาศ และจอมทอง ทั้งยังสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปถึงจังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งนอกจากมีตลาดมหาชัยที่เป็นแหล่งจำหน่ายอาหารทะเลนานาชนิดแล้ว ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง อาทิ ตลาดน้ำอัมพวา และตลาดร่มหุบ ซึ่งมีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาการใช้พื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจรภายในบริเวณเลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ในกลุ่มกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ตลาดพลู ฐานอากาศ คลองตันไทร จอมทอง วัดไทร และวัดสิงห์ วิเคราะห์และเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์

ขอบเขตการวิจัย



ภาพ 1 พื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา: เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย เฉพาะบริเวณกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีตลาดพลู ป้ายหยุดรถฐานอากาศ สถานีคลองตันไทร สถานีจ่อมทอง สถานีวัดไทร และสถานีวัดสิงห์ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่การปกครอง 2 เขต คือ เขตธนบุรี และเขตจอมทอง การศึกษากำหนดระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟทั้งสองด้าน เนื่องจากเป็นระยะที่สามารถเดินได้ใน 10 นาที (มนสิชา เพชรานนท์, 2561) และเป็นระยะที่คนมักจะเดินหรือใช้จักรยานในการจับจ่ายซื้อสินค้าอุปโภค บริโภค (เทอดพงศ์ บุญพันธ์, 2565) พื้นที่ศึกษามีขนาด 13.17 ตร.กม.ครอบคลุมบางส่วนของเขตคลองสาน ภาษีเจริญ และบางกอกใหญ่ รวมทั้งบางขุนเทียน และทุ่งครุ แต่ 2 เขตหลังไม่ได้อยู่ในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานครจึงมิได้ศึกษาโดยละเอียด ดังนั้นคณะวิจัยฯ จึงให้ความสำคัญกับพื้นที่ใน 2 เขตหลัก คือ เขตธนบุรี เขตจอมทอง และหากมีความเกี่ยวเนื่องด้านเนื้อหาบางส่วนอาจกล่าวถึงเขตคลองสานบ้าง

ขอบเขตการศึกษา: ด้านการใช้พื้นที่ที่ส่งผลต่อสัญจรภายในพื้นที่

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยตามขอบเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ มีระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิพื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย ดังนี้

- ประวัติ
- ประชากร
- ความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่

สำรวจและเก็บข้อมูลการสัญจรในพื้นที่ศึกษา และข้อมูลการใช้พื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจรอ้างอิงเกณฑ์การศึกษาสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้าง (Cervero, 1997) ในปัจจัย Density และ Diversity และจัดบันทึกลงในแผนที่ ดังนี้

-การใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่ว่าง

-การใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบัน

การสำรวจแบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม กลุ่มละ 2 คน ตามขอบเขตพื้นที่ในรูปที่ 1 การสำรวจข้อมูลข้างต้นทำในช่วงวันธรรมดา เวลา 8.00 น. – 19.00 น. เนื่องจากได้เห็นการสัญจรไปทำงาน หรือการดำรงชีวิต ซึ่งเป็นการเดินทางสัปดาห์ละ 5-6 วัน การสำรวจทั้ง 6 ส่วนใช้เวลา 3 วัน

วิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ โดย SWOT Analysis โดยเน้นด้านการสัญจร เพื่อหาศักยภาพและข้อจำกัดของพื้นที่ด้านการสัญจร

วิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม

สรุปผลการศึกษา

บททวนวรรณกรรม

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจสอบตราป้องกันการค้า การผูกขาด เปิดภูมิประเทศให้พลเมืองบุกเบิกพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่าให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปมาถึงกันได้ง่าย ปี พ.ศ. 2434 ได้พระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้าง จี. มูเร แคมป์เบลล์ สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพฯ – นครราชสีมาเป็นสายแรก โดยในพื้นที่ศึกษา อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร มีเส้นทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย หรือทางรถไฟสายแม่กลอง เป็นรถไฟสายที่ 5 ของไทย (กิตติกร นาคทอง, 2563) โดยเดินทางจากสถานีวงเวียนใหญ่ เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร ไปสิ้นสุดที่สถานีแม่กลอง อำเภอมะกลอง จังหวัดสมุทรสงคราม โดยพื้นที่ศึกษาของการวิจัยนี้ คือ พื้นที่เลียบทางรถไฟสายวงเวียนใหญ่-มหาชัยในบริเวณกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร คลอบคลุมพื้นที่รอบสถานีรถไฟ 7 จุด ได้แก่ สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีตลาดพลู ป้ายหยุดรถวุฒากาศ สถานีคลองตันไทร สถานีจอมทอง สถานีวัดไทร และสถานีวัดสิงห์ โดยมีระยะศึกษา 500 เมตร จากกึ่งกลางรางรถไฟทั้งสองด้านครอบคลุมพื้นที่ 13.17 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตคลองสาน ธนบุรี และจอมทอง มีประชากรในปี พ.ศ. 2561 จำนวน 331,099 คน เป็นชาย 156,297 คน และหญิง 174,802 คน และมีจำนวน 166,173 หลังคาเรือน เขตจอมทองมีประชากรจำนวน 150,108 คน รองลงมาคือ เขตธนบุรีมีประชากรจำนวน 106,049 คน และเขตคลองสานจำนวน 72,171 คน ตามลำดับ (สำนักบริหารการทะเบียน, 2564) ความหนาแน่นของพื้นที่ศึกษา พบว่า เขตธนบุรี คลองสาน และจอมทองมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ 12,602 รองลงมา คือ 10,505 คนต่อตารางกิโลเมตร และ 5,755 คนต่อตารางกิโลเมตร ตามลำดับ (ศูนย์ข้อมูลเศรษฐกิจการคลังและการลงทุนของ กทม., 2565)

ตาราง 1 สถิติประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาปี พ.ศ. 2561

พื้นที่	จำนวนประชากร	เพศชาย (คน)	เพศหญิง (คน)	จำนวนบ้าน (หลัง)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)
คลองสาน	72,171*	33,606	38,565	38,830	6.051	10,505
ธนบุรี	107,754*	50,709	57,045	56,237	8.551	12,601
จอมทอง	151,174*	71,982	79,192	71,106	26,265	5,755
รวม	331,099	156,297	174,802	166,173		

ที่มา : กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2562

เขตธนบุรีมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ลดลงทุกปีจนถึงปัจจุบัน ในขณะที่เขตจอมทองมีจำนวนประชากรความหนาแน่นเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะในปี 2561 และ 2562 ซึ่งผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่แบ่งตามช่วงวัยพบว่าเป็นกลุ่มวัยทำงาน (อายุ 20-60 ปี) 59.1% ผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) 23% และวัยเด็ก (อายุต่ำกว่า 20 ปี) 17.9% โดยมีคนย้ายเข้าและย้ายออกอย่างต่อเนื่องในทุกเขต ตามลำดับ (กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ, 2562) เนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจมีการขยายตัว และการย้ายถิ่นฐานของประชากรในกรุงเทพมหานครสู่ชานเมือง ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาเมือง อย่างไรก็ตามการพัฒนาเมืองที่เกิดขึ้นในพื้นที่ฝั่งธนบุรีมักจะอิงกับเรื่องของอดีตอันรุ่งเรือง เป็นเขตอนุรักษเมืองเก่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรมที่ยาวนานเทียบเท่ากับฝั่งกรุงเทพ แต่ในทางปฏิบัติการพัฒนาฝั่งธนบุรีอย่างจริงจังถูกละเลย การขยายตัวของฝั่งธนบุรีมาจากการพัฒนาฝั่งกรุงเทพเป็นหลัก เพื่อเชื่อมโยงฝั่งกรุงเทพต่อไปยังจังหวัดโดยรอบ ได้แก่ นครปฐม สมุทรสาคร นครปฐม ด้วยถนนขนาดใหญ่ซึ่งไม่เป็นมิตรกับคนในพื้นที่ ไม่ส่งเสริมการเดิน มีจุดข้ามถนนน้อย สะพานลอยข้ามถนนยาว จุดกลับรถต้องมีสะพานหรือกลับที่หัวถนนทำให้มอเตอร์ไซด์วิ่งสวนทางกับรถยนต์ (พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์, 2652) ดังนั้นประเด็นการสัญจรจึงมีความสำคัญที่จำเป็นต้องศึกษาเพื่อเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์

การศึกษานี้ใช้เกณฑ์การศึกษาสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้าง (built environments) ตาม Cervero และ Kockelman (1997) ซึ่งเป็นการศึกษา 3 ปัจจัย ได้แก่

1. Density ความหนาแน่นของพื้นที่ที่สามารถนำไปใช้ให้เกิดความคุ้มค่าเชิงเศรษฐกิจ
2. Diversity ความหลากหลายของพื้นที่ที่รองรับการสัญจร
3. Design การออกแบบเส้นทางสัญจร

แต่จะเน้นเฉพาะปัจจัย Density และ Diversity ผ่านการศึกษาความหนาแน่นของประชากร การใช้ประโยชน์ที่ดิน พื้นที่ว่าง และการใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบัน เท่านั้น เนื่องจาก การออกแบบเส้นทางสัญจรในเมืองนั้นเป็นส่วนที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับการใช้พื้นที่ (Density และ Diversity) ซึ่งเกิดขึ้นมาก่อน

ผลการสำรวจและเก็บข้อมูล

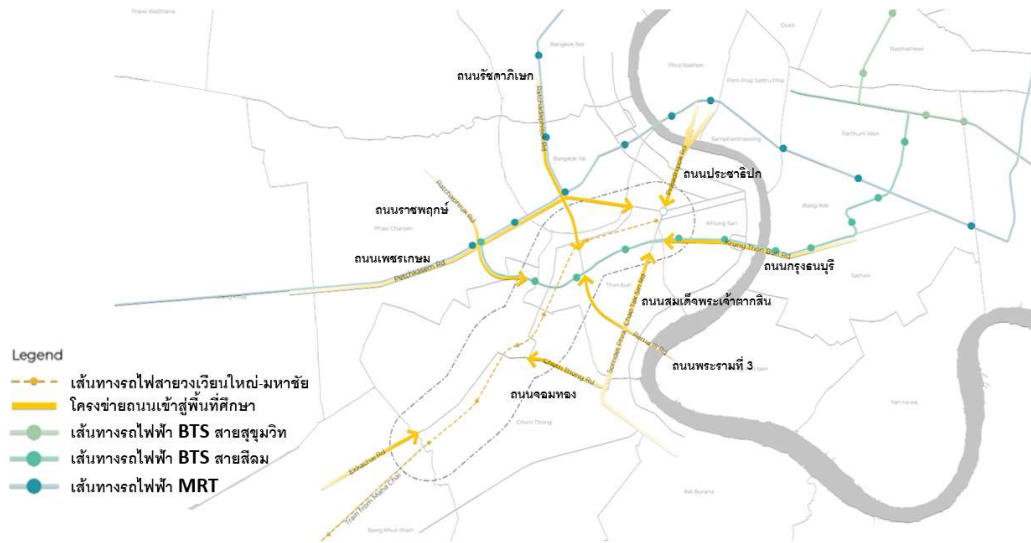
ข้อมูลด้านที่ตั้งและการคมนาคมขนส่ง

พื้นที่ศึกษาอยู่ในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานครที่ตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีคลองสานเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังเขตสาทร ด้วยสะพานตากสิน และเชื่อมต่อไปยังกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกที่เป็นย่านการค้าที่เก่าแก่ เช่น ปากคลองตลาด โดยสะพานพระพุทธยอดฟ้า และสะพานพระปกเกล้า นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางไปยังเขตต่าง ๆ ที่ใกล้เคียงในระดับเมืองทั้งเขตธนบุรี เขตจอมทอง เขตภาษีเจริญ และเขตบางมด หรือจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม นครปฐม และราชบุรี

โครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ถนนเพชรเกษม ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนเจริญนคร ถนนกรุงธนบุรี ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนราชพฤกษ์ ถนนรัชดาภิเษก ถนนประชาธิปไตย ถนนอิสราภาพ ถนนเทิดไท้ ถนนวุฒากาศ ถนนจอมทอง ถนนเอกชัย ถนนเจริญราษฎร์ ถนนลาดหญ้า มีซอยก้านน้มนเป็นเส้นทางลัด

ภาพ 2 การเชื่อมต่อของถนนประเภทต่าง ๆ จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษา

การเดินทางด้วยขนส่งมวลชนมีความหลากหลาย อาทิ รถไฟฟ้าสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย รถเมล์ เรือ แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพื่อเชื่อมต่อไปยังรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) สายสีทอง และรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีฟ้าที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่ชานเมืองและหัวเมืองโดยรอบ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2562)



ภาพ 3 การเชื่อมต่อของเส้นทางการคมนาคมขนส่งจากการสำรวจ

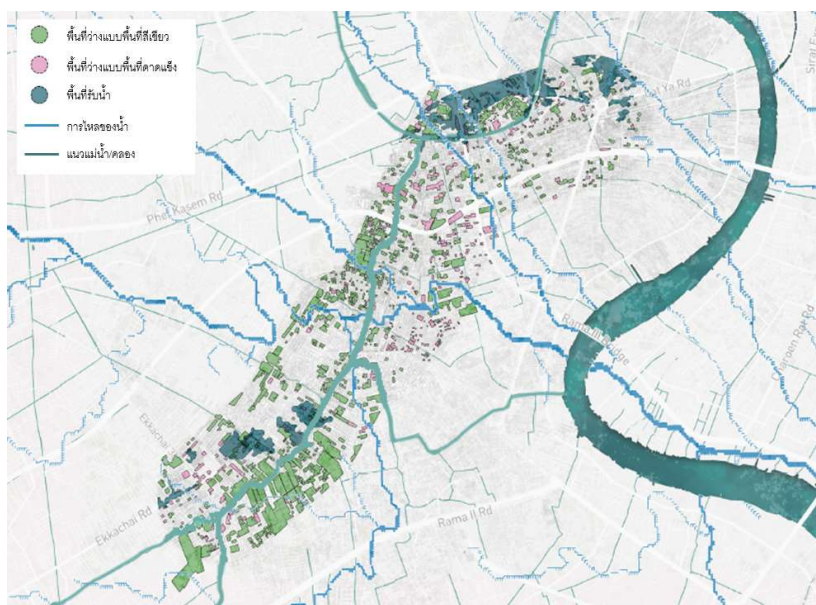
การเดินทางทางน้ำโดยคลองหลายสาย เช่น คลองด่านหรือคลองสนามชัย และคลองบางขุนเทียน เป็นคลองหลักที่เชื่อมคลองสาขาต่าง ๆ และเชื่อมโยงถึงแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านคลองดาวคะนอง เป็นเส้นทางธรรมชาติที่ครอบคลุมพื้นที่โดยเฉพาะตอนล่างของพื้นที่ศึกษา ทำให้เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางขนส่งของฝั่งธนบุรีในอดีต (รุ่งโรจน์ ภิรมย์อนุกุล, 2552)



ภาพ 4 การเชื่อมต่อของเขตคลองในพื้นที่ศึกษาจากการสำรวจ

ข้อมูลพื้นที่ที่ส่งผลต่อการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ว่าง

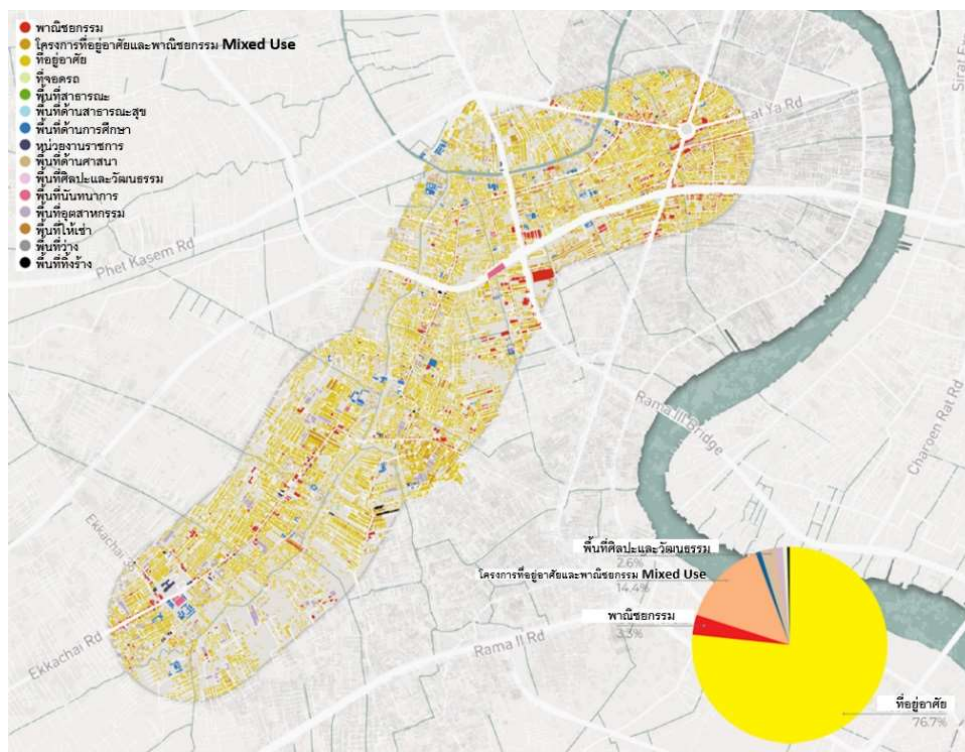
สภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นย่านที่พักอาศัยคิดเป็น 76.7% รองลงมาคือการใช้งานแบบผสมผสาน 14.4% อาคารพาณิชย์ 3.3% และศาสนสถาน 2.6% ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นบ้านพักอาศัยหรือตึกแถวที่มีความสูง 1-4 ชั้น ซึ่งคิดเป็น 96.4% พื้นที่ใช้สอยเชิงพาณิชย์กรรมเกาะตัวกันบริเวณสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ตลาดพลู วุฒากาศ คลองตันไทร และจอมทอง ตามถนนเส้นทางสายหลักและสายรอง เช่น ถนนธนบุรี ถนนราชพฤกษ์ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนเอกชัย ทำให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวมีราคาประเมินที่ดินสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ (กรรข พุทธรัชพงศ์, 2565) นอกจากนี้พื้นที่ศึกษายังมีพื้นที่ว่างถูกทิ้งร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์ และเป็นพื้นที่ที่ขาดโอกาสกระจายในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟตลาดพลู จอมทอง วัดไทร และวัดสิงห์ กระจายตัวดังภาพที่ 5 ประกอบไปด้วยพื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่สีเขียว คือ มีต้นไม้ขึ้นในพื้นที่ พื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่ลาดแข็ง คือ พื้นที่ที่จอตกรถ ลานลาดคอนกรีตเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ เป็นต้น เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ ส่วนพื้นที่รับน้ำ และการไหลของน้ำ เป็นข้อมูลจาก โครงการระบบและบริการภูมิสารสนเทศกลาง กรมทรัพยากรน้ำ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปี พ.ศ. 2564 (<https://webgis.dwr.go.th/downloads>)



ภาพ 5 พื้นที่ว่างในเขตพื้นที่ศึกษาจากการสำรวจ

การใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบัน

พบว่าอาคารในพื้นที่ศึกษาถูกใช้หลากหลายรูปแบบ เช่น เป็นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน ศาสนสถาน พิพิธภัณฑ์ ใช้งานแบบผสมผสาน ที่จอดรถ พื้นที่ให้เช่า และนันทนาการ กระจายตัวดังภาพที่ 6 การใช้ประโยชน์อาคาร ประกอบด้วย อาคารประเภทพาณิชยกรรม เช่น โรงแรม ตลาด สถานบริการ สุขภาพ ธนาคาร สถานีเชื้อเพลิง อาคารสำนักงาน ร้านค้าปลีก และอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่กระจายตัวในย่านชุมชนใกล้เคียง สถานีรถไฟตลาดพลู และวุฒากาศ โดยการใช้พื้นที่อาคารในพื้นที่ศึกษาเชิงพาณิชย์ส่วนใหญ่ใช้ในกิจการการบริการ (52.36%) รองลงมาคือร้านค้า (28.75%) อุตสาหกรรม (8.01%) อาคารสำนักงาน (7.39%) ตามลำดับ



ภาพ 6 การใช้ประโยชน์พื้นที่อาคารจากการสำรวจ

ตาราง 1 ผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis ด้านการสัญจรของพื้นที่ศึกษามีดังนี้

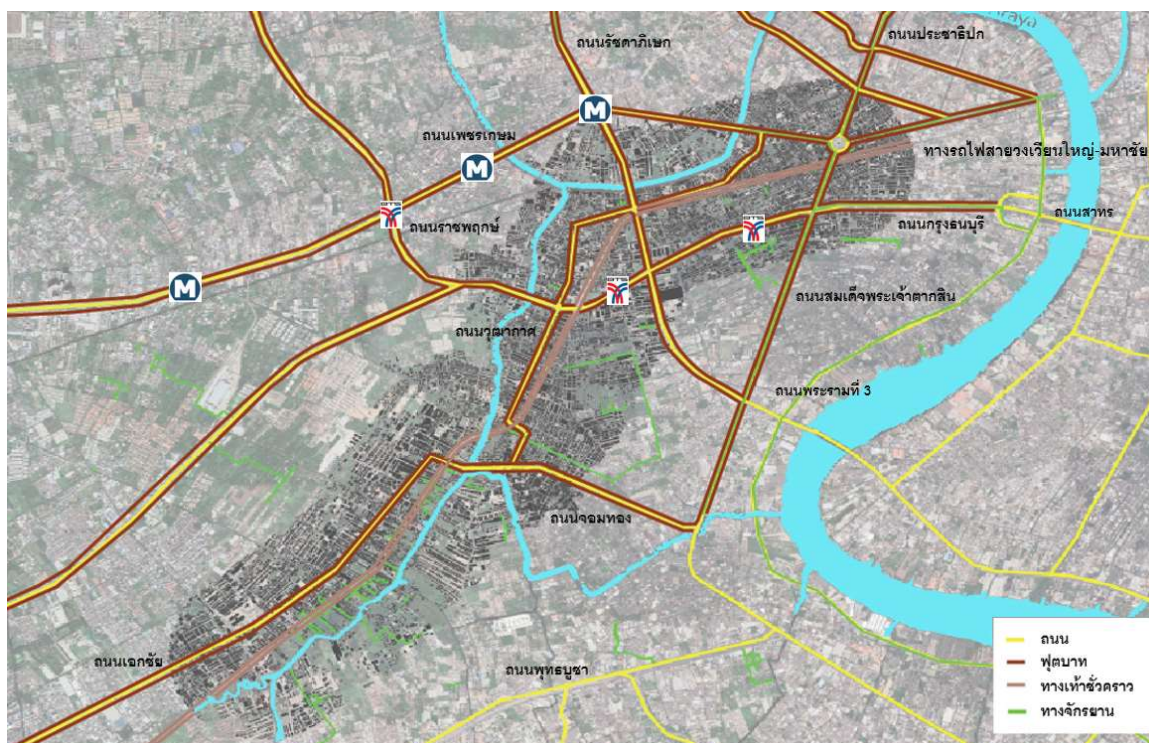
จุดแข็ง	โอกาส
1.ชุมชนรอบสถานีรถไฟแต่ละสถานี พบว่า 1.1 สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ เป็นย่านการค้าเก่าแก่ที่สำคัญแห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรี เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง มีวิถีชีวิต ศิลปะและวัฒนธรรมที่โดดเด่น 1.2 สถานีรถไฟตลาดพลู มีชื่อเสียงด้านอาหารรสชาติดีร่อย และเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม 1.3 ป้ายหยุดรถดูนกอากาศ มีสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ทำให้มีคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้นจำนวนมาก 1.4 สถานีรถไฟคลองตันไทร มีคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น 1.5 สถานีรถไฟจอมทอง มีสวนผลไม้ และวิถีชีวิตการเกษตรที่น่าสนใจ 1.6 สถานีรถไฟวัดไทร มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เช่น วัดไทร และตลาดน้ำวัดไทร 1.7 สถานีรถไฟวัดสิงห์ เป็นที่อยู่อาศัย แหล่งงาน ศูนย์ราชการ และโรงงานอุตสาหกรรม 2. มีเส้นทางการสัญจรที่เชื่อมต่อกับเขตเมืองหลากหลายเส้นทาง 3. พื้นที่ริมทางรถไฟสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางเดิน และจักรยาน รวมถึงพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชน 4. มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม เชื่อมการเดินทางและขนส่งสินค้า ระหว่างกรุงเทพมหานคร สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม 5. มีพื้นที่ว่าง พื้นที่ร้าง สามารถพัฒนาเป็นพื้นที่สีเขียว และเชื่อมต่อการเดินทางด้วยการสัญจรหลากหลายทางเลือก 6. มีโครงการที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นในบางพื้นที่ เช่น ที่รอบบริเวณสถานีรถไฟคลองตันไทร	1.พื้นที่เลียบทางรถไฟสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางสัญจรหลากหลายทางเลือก 2.มีเทคโนโลยีที่สามารถใช้ร่วมกับนโยบายของรัฐในการบริการ และเดินทางเข้ามาในเขตพื้นที่ ได้แก่ BMA Q Application, VIA Bus Application และ CCTV Open data ที่เข้าถึงได้แบบ real time 3.โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองกับชานเมืองและหัวเมืองโดยรอบ 4.ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2562 เปลี่ยนผังสีบางพื้นที่ให้มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น ช่วยดึงดูดนักลงทุน 5.การนำแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD) มาพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีรถไฟเพื่อให้ประชาชนสัญจรและใช้ชีวิตสะดวก (Transportation research board, 2004)
จุดด้อย	อุปสรรค
1. เส้นทางภายในพื้นที่ซับซ้อน และไกลเกินระยะเดิน 2. ขอยแคบและผิวทางชำรุด 3. ความแออัดของชุมชน 4. ความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยว และคนนอกชุมชน 5. พื้นที่เลียบทางรถไฟบางช่วงมีบ้านกีดขวาง เหลือทางกว้างน้อยกว่า 1 เมตร แต่คนในพื้นที่ใช้สัญจรระหว่างชุมชน	1. รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มไม่ได้รับการยอมรับจากประชาชนในบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากต้องมีการรื้อถอนชุมชนบางส่วน 2. ไม่มีนโยบายคุ้มครองทรัพย์สินทางวัฒนธรรม (Cultural Asset) โดยเฉพาะพื้นที่ย่านตลาดพลู 3. ผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจ 4. ปัญหามลพิษ เช่น ฝุ่น แก๊สคาร์บอนไดออกไซด์จากท่อไอเสีย และแก๊สพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ในภาพรวม

บริเวณรอบ ๆ สถานีวงเวียนใหญ่เป็นชุมชนค่อนข้างแออัดและเต็มไปด้วยชีวิตวิถีเมือง การเข้า - ออกพื้นที่ด้วยวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน แหล่งชุมชนทั้งขนาดใหญ่และเล็กกระจายทั่วไป ในแต่ละชุมชนมีศาสนสถานและตลาด พื้นที่ศึกษามีราคาที่ดินที่แตกต่างกันในแต่ละย่าน โดยพื้นที่รอบเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวราคาที่ดินสูงสุดตารางเมตรละ 150,000-200,000 บาท รองลงมาคือ รอบสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ราคาที่ดินตารางเมตรละ 88,250-150,000 บาท รอบสถานีตลาดพลู ราคาที่ดินตารางเมตรละ 68,750-88,250 บาท (กรมธนารักษ์, 2565) รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มจะดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุนในพื้นที่ศึกษาเนื่องจากมีราคาถูกกว่าฝั่งพระนคร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงการเดินทางขนส่งให้มีความสะดวกเป็นสิ่งที่จำเป็น และการสัญจรหลากหลายทางเลือก (Multi-optional transportation modes) ซึ่งโอกาสในการสร้างเมืองน่าอยู่น่าเที่ยว

ที่ลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล (European commission, 2020) โดยให้ทางเลือกในการเดินและจักรยาน ควบคู่กับการพัฒนาขนส่งสาธารณะระบบราง และการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ๆ (มองเมือง, 2556)

พื้นที่ศึกษามีพื้นที่ว่างและทางจักรยานกระจายอยู่ทั่วไป ดังรูปที่ 7 มีที่จอดรถจักรยานใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เหมาะที่จะเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางระหว่างชุมชน และชุมชนชั้นในที่มีข้อจำกัดด้านการเข้าถึง พื้นที่ริมทางรถไฟที่ถูกใช้เป็นทางเท้าชั่วคราวสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางเดิน และทางจักรยานที่มีความต่อเนื่องเป็นโครงข่ายจากชุมชนสู่สถานีรถไฟฟ้า นอกจากนี้พื้นที่ศึกษามีคลองกระจายครอบคลุมพื้นที่ สามารถส่งเสริมการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะคลองด่านหรือคลองสนามไชย เพื่อเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนต่าง ๆ เข้าด้วยกัน (Spielberg, 2004) ให้เกิดการสัญจรทางเลือก



ภาพ 7 เส้นทางจักรยานในพื้นที่ศึกษา

นอกจากนี้เขตธนบุรี และจอมทอง มีพื้นที่สีเขียว 270 ไร่ คิดเป็น 1.221% และ 1,567 ไร่ คิดเป็น 7.226% ของพื้นที่ตามลำดับ โดยเขตธนบุรีมีอัตราส่วนพื้นที่สีเขียว 2.34 ตารางเมตรต่อคน และเขตจอมทอง 3.11 ตารางเมตรต่อคน ซึ่งตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานครมีเป้าหมายเพิ่มพื้นที่สีเขียวเป็น 10 ตารางเมตรต่อคน (กรุงเทพมหานคร, 2564) จึงควรพัฒนาพื้นที่สีเขียวควบคู่กับการสัญจรหลากทางเลือก ดังตัวอย่างโครงการ Park connector network (PCN) คือเส้นทางเชื่อมสวนต่าง ๆ ในประเทศสิงคโปร์ (National ark, 2564) หรือการเชื่อมทางจักรยานเข้าสู่ชุมชน พื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่นันทนาการ (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, 2563)

สรุปผลการวิจัย

พื้นที่ศึกษามีศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ระดับเมืองที่ดี แต่การเข้าถึงระดับย่าน ชอย หรือพื้นที่ชั้นในยังคงเข้าถึงลำบากเพราะสภาพเส้นทาง ความลึก และความซับซ้อนของชอย โดยเฉพาะการเดินทางเชื่อมต่อจากเส้นทางหลักไปยังพื้นที่ในเส้นทางรอง ต้องเปลี่ยนวิธีการคมนาคมหลายรูปแบบกว่าจะถึงจุดหมายปลายทาง พื้นที่ริมทางรถไฟสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางเดิน และทางจักรยานให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายจากชุมชนสู่สถานีรถไฟฟ้า ลักษณะกายภาพของพื้นที่ศึกษามีคลองกระจายครอบคลุมพื้นที่สามารถส่งเสริมการสัญจรทางน้ำ และการสัญจรหลากหลายทางเลือก

ข้อเสนอแนะ

พื้นที่ศึกษามีโอกาสสนาแนวคิด Transit- oriented development (TOD) มาใช้ด้วยการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ รถไฟ รถไฟฟ้า เป็นต้น ให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน ให้ความสำคัญกับการเดินเท้า การใช้รถจักรยาน และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลักในการเดินทางและเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ เข้าด้วยกัน (โชติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2554) อย่างไรก็ตามพื้นที่ศึกษาแต่ละย่านมีเอกลักษณ์ที่แตกต่างกัน การพัฒนาต้องส่งเสริมเอกลักษณ์ของพื้นที่ และเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ อาทิ ย่านตลาดพลูและ วุฒากาศ มีวัดและศาสนสถานที่มีชื่อเสียง เป็นแหล่งอาหาร และวัฒนธรรม เขตจอมทองเป็นพื้นที่ที่ยังคงมีการทำเกษตรกรรมเป็นเขตชานเมือง เป็นต้น ซึ่งควรจะมีการศึกษาโดยละเอียดในโอกาสต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

คณะวิจัยขอขอบคุณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในการสนับสนุนทุนส่งเสริมการวิจัยด้วยการสอนชั้นสูงเพื่อดำเนินการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

Cervero R, Kockelman, K. 1997. Travel demand and the 3 Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research*, 2(3),199–219.

European Commission. (2020). 11. Smart, green and integrated transport. *Horizon 2020 Work Programme 2018-2020*. European Commission Decision C(2020)6320 of 17 September 2020.

National Park. (2564). **Park Connector Network**. สืบค้นเมื่อ 6 ตุลาคม 2564. จาก <https://www.nparks.gov.sg/gardens-parks-and-nature/park-connector-network>.

Spielberg, Frank, and Richard H. Pratt. (2004). Traveler Responses to transportation system changes: demand responsive ADA. *TCRP Report 95*. Ch. 6. Washington DC: Transportation Research Board.

Transportation research board. (2004). **Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects**. TCRP REPORT 102. WASHINGTON, D.C.

กรกช พุทธรักษ์พงศ์. (2565). **เทียบราคาประเมินที่ดินกรุงเทพฯ ก่อนประกาศใช้ 1 มกราคม 2566** สืบค้นเมื่อ 12 มิถุนายน 2565. จาก <https://www.home.co.th/hometips/new-land-appraisal-price-2565-2568-53898>.

กรมธนารักษ์. 2565. **ระบบเผยแพร่ราคาประเมินทรัพย์สิน** สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2565. จาก <https://assessprice.treasury.go.th>.

กรุงเทพมหานคร. (2564). **ขอความร่วมมือทุกภาคส่วนร่วมพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเพิ่มสวนสีเขียวให้คนกรุงตามเป้า GREEN BANGKOK 2030**. สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2564. จาก <https://main.bangkok.go.th/>.

กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2562). **7.จำนวนประชากรในเขต กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2551 – 2562**. สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2564. จาก <https://webportal.bangkok.go.th/pipd/page/sub/16647/สถิติกรุงเทพมหานคร-2562>.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2562). **Complete guide to SRT 4.0**. สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2564. จาก https://www.railway.co.th/RailwayMiddleFile/NewsAndActImg/1307/131951934207171332_2_2562.pdf.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2562). **แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560-2564**. วารสารรถไฟสัมพันธ์. 39(2).

กิตติกร นาคทอง. (2563). **เสวนา 116 ปี “รถไฟสายวงเวียนใหญ่ – มหาชัย”**. สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2564. จาก <http://www.sakhononline.com/news/2017/?p=13694#:~:text=สำหรับประวัติความเป็นมา,เวลาก่อสร้างประมาณ%203%20ปี>

โชติจินดา มูเซล คอนซัลแตนต์ จำกัด. (2554). **รายงานโครงการวางผังพัฒนาและเชื่อมต่อกิจกรรมการใช้พื้นที่บริเวณย่าน บางบำหรุ**. สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร.

เทอดพงศ์ บุญพันธ์. (2565). **วัตถุประสงค์ในการเดินเท้าและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. โครงการจัดทำสมุดปกขาว (white paper): ทำไมคนไทยไม่เดิน ไม่ปั่นจักรยานเดินทาง ในชีวิตประจำวัน**. มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์. (2562). **จากฝั่งธนของกทม. สู่มุ่ง(กรุง)ธนา ในมหานครกรุงเทพธนบุรีและกรุงธนา ของกรุงธนบุรีมหานคร**. มติชนออนไลน์. วันที่ 3 ธันวาคม 2562. สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2564. จาก https://www.matichon.co.th/columnists/news_1781149.

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. (2563). **การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานในเกาะรัตนโกสินทร์**. *Local Administration Journal*, 15(1), 97-117.

มนสิชา เพชรานนท์. (2561). **การวิเคราะห์ศักยภาพเชิงพื้นที่เพื่อการพัฒนา TOD เมืองขอนแก่น**. *Built Environment Inquiry Journal (BEI): Faculty of Architecture, Khon Kaen University*, 1(2).

มองเมือง. (2556). **เมืองแห่งการสัญจรหลากหลายทางเลือก (1) A City of Multi-Optional Transportation Modes**. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2565. จาก <http://www.rideabikenews.com/column-detail.php?id=15>.

รุ่งโรจน์ ภิรมย์อนุกูล. (2552). **คลองด่านวัดราชโอรสวัดนางนองวัดหนัง**. หนังสือพิมพ์ข่าวสด วันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2552.

ศูนย์ข้อมูลเศรษฐกิจการคลังและการลงทุนของ กทม. (2565). **ข้อมูลสถิติ**. สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2565. จาก http://203.155.220.117:8080/BMAWWW/html_statistic/report_view.php?v_id=91.

สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์. (2564). ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4). สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2564. จาก <https://asa.or.th/laws/news20191113/>.

สำนักงบประมาณของรัฐบาล. (2562). แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ. รายงานวิชาการสำนักงานงบประมาณของรัฐบาล. ฉบับที่ 8/2562.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (2557). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport: NMT) และการปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม.

ไอน้ำ. (2544). ราลีสกรฟไฟสายแม่กลอง. วารสารรถไฟสัมพันธ์. 21(1).